

Flygande Veteraner

#158 • JUNI 2023

FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING



Ut och res med *Daisy* i sommar!

ORFÖRANDEN HAR ORDET



Bästa medlemmar, nu siktar vi mot vår första hela säsong på några år, en säsong fylld av intressanta resmål, goda möjligheter för kortare turer, 40 årsfirande för Flygande veteraner och inte minst 80 års firandet av Daisy. Ni finner en del av resmålen längre fram i denna tidning men ni kommer också hitta uppdaterade och ännu fler resor på hemsidan med ett efterlängtat besök

till Göteborg och Säve/Aeroseum bland annat. Föreningen har dessutom redan genomfört en lyckad resa till Friedrichshafen, en resa som man inte hann annonsera i ordinarie programmet, med 221 glada flygentusiaster i en Airbus 321NEO och med en besättning som till stor del också är besättning på Daisy. Mer om detta längre fram i tidningen.

När denna tidning pressläggs så inväntar vi fortfarande svar och återkoppling från Transportstyrelsen när det gäller den unika så kallade 3-månaders regeln som tyvärr ställer till problem för oss.

Daisys 80 år i luften; Föreningen Flygandeveteraner/Stiftelsen flygande veteraner och DC-3:ans betydelse för svensk luftfart är nu tänkt att belysas i en dokumentärfilm. Dokumentären ska vara klar till Daisys 80-årsfirande och med lite tur kommer den att synas i en Tv-kanal nära dig samma dag.

Ha nu en trevlig vår, skön sommar och så ser vi fram emot att höra, se och uppleva Daisy i lufthavet.

Varma hälsningar

Henrik Boresäter Ordförande
henrik.boresater@flygandeveteraner.se

REDAKTÖRENS RADER



Ännu en vintersäsong är över och vi kan se fram emot en sommar med många flygningar med Daisy. Det är nog dock allmänt bekant att Föreningens resurser de senaste åren i stor utsträckning tagits i anspråk för att tillgodose myn-

digheternas krav och att detta påverkat planeringen av våra medlemsflygningar. Föreningens bemanning har helt enkelt inte räckt till för att i god tid få fram ett komplett flygprogram. Men vi hoppas att detta är ett övergående problem och att vi snart åter har "kraft" att tillgodose alla önskemål. Men utomlands kan vi fortfarande inte flyga, tyvärr. Jag hoppas förstås att ni ändå skall känna er välkomna att boka flygningar med vår Daisy – nu i bästa skick – och vilja vara

med då vi firar flygplanets 80-årsdag och föreningens 40 år!

Som redaktör ser jag fram emot att få ta emot era reseberättelser och foton från sommarens aktiviteter.

En riktigt fin flyg-sommar önskar jag er alla!!

Sture Friedner Redaktör

Sista manusdag för nästa nummer av FVT (#159) **24 augusti 2023**

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning

Nr 158 juni 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: Claes Martinsson
Sekreterare: Michael Östergren
Kassör: Peter Östergren
Ledamöter: Per-Olof Bortas, Christina Hellberg, Claes Martinsson, Nils Sievert, Anders Blomqvist
Suppleanter: Sture Friedner, Karl-Axel Waplan, 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, Lars Wissing, Mikael Sanz (sammankallande)

Omslagsbilden: Daisy lyfter för en av sina uppskattade medlemsflygningar. Foto: Roger Hallman

Arbetet med Daisys underhåll vintersäsongen 2022-23

Det har pågått ett arbete med att skapa ett nytt Underhållsprogram (MP) som beskriver vad som ska göras och hur ofta. Underhållskraven bygger på gamla krav som finns, men det har skapats nya "checker", som skall göras årligen, var 24:e månad och var 48:e månad. Det finns ett antal krav med högre intervall också. Den nya strukturen på MP blev godkänd av Transportstyrelsen våren 2022. Arbetet på flygplanet följer nu en plan enligt detta MP.



Propellern monteras tillbaka efter godkänd inspektion. Vart femte år måste propellrarna kontrolleras så att de inte har några korrosionsskador. Detta arbete görs av ett certifierat företag i München. Några av teknikerna har kört (tre gånger!) med bil den 300 mil långa sträckan för att lämna och hämta de bägge propellrarna.



Bromsarna skall ses över varje år. Skadade bromsbackar och läckage från hydraulcylindern har åtgärdats denna vinter. Här sätts hjulet tillbaka när bromsen är klar.

Planet har varit i hangaren på Hässlö från oktober till april och 10-15 mekaniker, tekniker och elektriker har varit på plats och arbetat varje onsdag. Mot slutet av säsongen kom det att behövas fler arbetsdagar. Teknikerpersonalen kommer från området runt Västerås men även, med längre resa, från Uppsala och Stockholm och andra platser. Här nedan visas de tre största åtgärderna som utförts på Daisy den här vintern.



Förra vintern kontrollerades och renoverades hela insidan av passagerarkabinen. I år har man gått vidare framför kabinväggen, det var ett stort arbete att ta bort isolering och lim så att skalplåt, stringers och spant kunde inspekteras. Flygkroppen är i gott skick och har målats med skyddsprimer. På bilden syns också hur vår nya CVR (Cockpit Voice Recorder = "svarta låda") monterats. CVR spelar in de senaste två timmarnas ljud från piloterna och radion.

Den CVR som suttit i Daisy kunde bara spela in 30 minuter och var inte längre godkänd av Transportstyrelsen. Installationen har gjorts av ScanAvionic i Bromma och kostnaden var hela 375.000 kronor ink moms.

Efter den kommande sommarens flygningar ställs Daisy åter in i hangaren och arbetet med cirka 130 underhållsåtgärder börjar.



Noterat sedan sist



För tidig skrotning?

Noterar att två av Norwegians Boeing 787 Dreamliner (LN-LNA och LN-LNB) från 2013 är på väg att skrotas endast 10 år gamla! 1943 byggde Douglas mer långlivade flygplan. Det är 80 år sedan Daisy lämnade fabriken i Long Beach!



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/

SK60, förhandlingarna om ett övertagande fortsätter men är inte slutförda



Byte av flygchef

Jozsy Wengström slutar efter 5 år som Flygande Veteraners Flygchef. I hans ställe kommer den av många medlemmar kände piloten Claes Martinsson. Jozsy Wengström fortsätter flyga som kapten och instruktör på Daisy, dessutom som kontrollant för andra DC-3 piloters certifikat.



Vår nye flygchef
Claes Martinsson har redan flera funktioner i Flygande Veteraner där han har varit aktiv pilot på Daisy sedan 2016. Förutom att ha varit vice flygchef är han också Nominated post holder Ground operations. Claes Martinsson har genomgått prov och godkänts av Transportstyrelsen för den nya befattningen. Till vardags flyger Claes Martinsson Airbus 321 NEO hos flygbolaget Novair. Han är också med och driver Bunge flygfält och Bunge Flygmuseum på norra Gotland där det bland annat bedrivs en omfattande ungdomsverksamhet. Claes har därtill en betryggande flyerfarenhet med 10 100 timmar i luften!

Svensk Flyghistorisk Förening SFF ...

... bildades 1961 i Malmö för att stödja seriös flyghistorisk forskning samt för att dokumentera svensk civil och militär flyghistoria. Föreningen är en av världens största ideella flygföreningar med över 5000 medlemmar. Föreningen ger ut medlemstidningen *Svensk Flyghistorisk Tidskrift* samt den årliga temaboken *Flyghistorisk Revy*. Föreningens har ett fantastiskt bildarkiv varifrån medlemmarna fritt får låna bilder, något som även denna tidning tacksamt utnyttjar.

Stöd SFF, medlemsavgift 445:-/år.
kansli@flyghistoria.org
<https://flyghistoria.org>



SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING

Rättelse av beskrivningen hur stiftelsen Flygande veteraner kom till i FVTnr 157: Björn Löwgren gjorde mycket för att skapa intresset kring DC-3 och Harvard, men han var inte en av stiftarna. Jag var då generalsekreterare i KSAK med goda kontakter i

Flygvapnet och SAS. Jag tillfrågades av Ingemar och Jimmie och ställde gärna upp som stiftare. Pengarna till köpet kom från Ingemar och Jimmie. Jag själv eller KSAK sköt inte till några pengar.

Sven Hugosson

"Save the Date!" Nationaldags-Flyin 6 juni

Tisdag 6 juni inbjuder Västerås Flygmuseum till Nationaldags-Flyin, Hässlö mellan kl. 10-16. Flygmuseet är extraöppet 10-16. Barn upp till 15 år går in gratis i målsmans sällskap.



Prova även våra häftiga flygsimulatorer – en upplevelse du inte glömmet i första taget – vi lovar!
Boka simulatorer online här: bokning.simulatorgruppen.se

MEDLEMSFLYGNINGAR!

Är du medlem i Flygmuseet så har du möjlighet att få flyga med ett veteranflygplan. Är du inte medlem så fixas det snabbt på plats i museet. Mer information om flygplanstyper, priser m.m. hittar du på vår webb under rubriken: Medlemsflygningar.

Varmt välkomna!



Västerås Flygmuseum
Hässlögatan 16, Västerås • Tel. 021-495 06 40
www.flygmuseum.com



Grattis Daisy! 80 år i år

Den 16-17 september firar vi att Daisy fyller 80! Reservera dagarna för festligheter! Den 7 oktober firar vi 40 år med Flygande Veteraner. Det blir naturligtvis i 40 tals miljö på Hässlö och vi hoppas att så många som möjligt kan komma i tidsenliga kläder. Inbjudan kommer via e-post.





Åke Jansson i sin egen DC-3 Congo Queen som nu tyvärr är såld till Kina.

Åke Jansson – ny hedersmedlem i Flygande Veteraner

Åke-Jansson ny hedersmedlem i Flygande Veteraner.



Styrelsens motivering:

Åke har en enorm kunskap om stora propliners både som pilot och som tekniker/mekaniker. Åke är en av få som flugit DC-3 både kommersiellt och privat. Åke har hjälpt föreningen Flygande Veteraner genom åren med att med sin egen DC-3 flyga våra medlemmar hem från Åland och Polen när vi själva haft problem. Åke har även hjälpt oss med reservdelar, reparationer och teknisk support. Åke Jansson är därför värd ett hedersmedlemskap i Flygande veteraner.

Årsmötet utsåg Åke Jansson som hedersmedlem i föreningen Flygande Veteraner den 19 mars 2023.



Flygande veteraners årsmöte

Den 19 mars 2023

Mötet genomfördes som ett kombinerat fysiskt och digitalt möte på Sjöfartshuset med stöd av Zoom och Sufra

Ordförande Henrik Boresäter öppnade årsmötet och hälsade alla välkomna

1. Val av mötesordförande och mötessekreterare

Freddy Grip valdes till mötesordförande och Michael Östergren valdes till mötessekreterare.

Ordföranden lämnande över klubban till Freddy Grip.

2. Val av två justeringsmän tillika rösträknare, att jämte mötesordförande justera protokollet

Bengt Söderström och Lars Wissing valdes som justeringspersoner.

3. Fråga om årsmötets behöriga utlysande

Deltagarna fastslog att mötet var behörigt utlyst.

4. Fråga om fastställande av röstlängd och godkännande av fullmakter

Mötesordförande redovisade att 56 deltagare registrerats som deltagare, och inga fullmakter.

Deltagarna fastställde röstlängden.

5. Styrelsens årsredovisning

Henrik redogjorde kort för verksamhetsberättelsen.

Peter Östergren redogjorde för och besvarade frågor om årsredovisningen, som beskriver resultatet av funktionärernas nedlagda arbete under året och föreningens resultat & ställning.

Peter Östergren sammanfattade att föreningens ekonomi är relativt god. Detta bl.a genom ökade medlems- och försäljnings-intäkter, statliga bidrag, generösa gåvor och funktionärer som lagt ned många timmar ideellt arbete genom åren. Föreningen har de 5 senaste åren investerat ca 5 miljoner svenska kronor som utvecklat "Daisy" till en av världens finaste och bäst bevarade DC 3or. Vi uppskattar marknadsvärdet på Daisy till över 5 miljoner svenska kronor, ett värde som också har angivits av stiftelsen.

Peter Östergren redogjorde för sin syn på det felaktiga sätt han tyckte avskrivningar redovisats före sin tid som ekonomiansvarig.

Lars Sveding bad Peter förtydliga sitt uttalande. Peter förtydligade att ingen skugga skulle falla över tidigare ekonomiansvariga, de har gjort ett föredömligt arbete, dock har en av föreningens anläggningstillgångar, en av motorerna, inte skrivits av på ett riktigt sätt, något som numera har rättats

till i samråd med föreningens revisorer.

Deltagarna uppskattade Peters tydliga presentation som belönades med en applåd! Årsmötet godkände årsredovisningen som därefter lades till handlingarna. Se bifogat dokument.

6. Revisorernas berättelse

Tomas Ransemar redogjorde för revisionsberättelsen och rekommenderade styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret, se bifogat dokument.

Revisionsberättelsen lades till handlingarna.

7. Fastställande av balans- och resultaträkning

Årets resultat om – 167.000 föreslogs balanseras i ny räkning enligt styrelsens förslag.

Årsmötet fastställde balans- och resultaträkning.

8. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsens förvaltning

Årsmötet beslutade att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2022 i enlighet med revisorernas förslag.

9. Verksamhetsinriktning och budget för innevarande verksamhetsår 2022

Vi planerar att flyga totalt 90 timmar med våra medlemmar kommande verksamhetsår. 15 timmar är avsatta för skolning av våra piloter.

Peter Östergren redogjorde för budget för innevarande verksamhetsår. Vi möter en värld med svårbedömda kostnadsökningar. Vi behöver öka våra intäkter under året, vilket ett ambitiöst flygprogram ska säkerställa.

Claes Martinsson presenterade sig själv som ny Flygchef. Claes flyger förutom Daisy till vardags Airbus 321 för Novair och har genom åren även arbetat med historiskt flyg. Avgående Jozsy Wengström kommer att avtackas vid ett senare tillfälle.

Årsmötet antog den föreslagna budgeten och verksamhetsinriktningen.

10. Beslut om årsavgifter för kommande verksamhetsår.

Styrelsen föreslog oförändrade årsavgifter för verksamhetsåret, Enskild medlem 375 kr.

Årsmötet godkände styrelsens förslag.

11. Val av ordförande och vice ordförande styrelseledamöter och suppleanter i den ordning och utsträckning som de är i tur för val

Lars Wissing presenterade valberedningen förslag.



Ordförande Henrik Boresäter Omval 2 år
 V.Ordf/Tekn chef Berndt Kvist Kvar enligt stadgar
 Flygchef Claes Martinsson Enligt stadgar
 Ledamot Per-Olov Bortas Omval 2 år
 Ledamot Peter Östergren Omval 2 år
 Ledamot Anders Blomqvist Kvar 1 år
 Ledamot Michael Östergren Kvar 1 år
 Ledamot Christina Hellberg Kvar 1 år
 Ledamot Nils Sievert Kvar 1 år
 Suppleant Sture Friedner Omval 2 år
 Suppleant Karl-Axel Waplan Nyval 2 år
 Suppleant Håkan Lif Kvar 1 år
 Årsmötet antog valberedningens förslag till styrelse, ordförande och vice ordförande.

12. Val av två revisorer och en revisorssuppleant

Valberedningen har lagt ett förslag till revisorer inför årsmötet.
 Ordinarie Sven Cahier Kvar 1 år
 Ordinarie Tomas Ransemar Kvarl 1 år
 Suppleant Anders Melin Omval 2 år
 Årsmötet antog valberedningens förslag.

13. Val av tre personer till valberedning varav en sammankallande. Årsmötet antog ett förslag enligt följande.

Michael Sanz, sammankallande
 Lars Wissing,
 Eva Jönelid,

14. Eventuella förslag och val av hedersmedlem

Styrelsen föreslog att utse Åke Jansson som hedersmedlem. Åke har en gedigen kunskap av stora Propliners både som pilot, tekniker och mekaniker. Åke är en av få som flugit DC-3 både kommersiellt samt privat. Åke har hjälpt Föreningen Flygande Veteraner genom åren, bl.a genom att, flyga våra medlemmar hem från Åland och Polen när vi själva haft problem, med reservdelar, reparationer och teknisk support. Vi är glada att föreslå Åke så väl värd ett hedersmedlemskap i Flygande veteraner.

Årsmötet utsåg Åke Jansson som hedersmedlem i Föreningen Flygande veteraner.

15. Behandling av styrelsens propositioner och medlemmars motioner

Styrelsen lade fram en proposition där styrelsen föreslår att AM, Accountable Manager skall ingå i styrelsen i stället för som idag flygchef samt teknisk chef. Inget hindrar att både flygchef samt teknisk chef även fortsatt väljs in i styrelsen, se bilagd beskrivning. Detta ger föreningen möjlighet att välja in

ledamöter med kompetenser som vi i framtiden kan behöva för exempelvis marknadsföring.

Årsmötet antog styrelsens proposition. För att verkställa beslutet krävs ytterligare ett årsmöte alt. Extra insatt årsmöte.

16. Övriga frågor

Årsmötet 27 mars 2023 antog ett förslag om utökat samarbete mellan stiftelsen och föreningen Flygande veteraner. Henrik framhöll att de nya förutsättningar vi möter för att kunna flyga Daisy från exempelvis Transportstyrelsen kräver att vi samarbetar under nya former. Ordförande i stiftelsen Flygande veteraner har inbjudits till föreningen Flygande veteraners styrelsemöten där dessvärre stiftelsens deltagande saknats, (inbjudan inte antagits). Styrelsen har inbjudit till informationsmöte med stiftelsens styrelse men ej lyckats få till detta, Henrik har haft enskilt möte med Lars Cedwall vid 2 tillfällen under det gångna året där vi informerat om vad som sker och försökt finna nya vägar framåt.

Från stiftelsen sida lägger man stor tyngd till FV ekonomi, frågan om hur stiftelsen kan hjälpa till och stötta Föreningen flygande veteraner med kunskap, bidrag, arbetsinsatser verkar vara en bit ner på prioriteringslistan av okänd anledning. Föreningen FV har erbjudit Stiftelsen en plats i FV styrelsen för att SFV ska få total insyn i vår verksamhet men detta är inte SFV intresserade av enligt stiftelsen Lars Cedwall. Information finns om att intresse för att ett utbyte mellan styrelserna finns i stiftelsen. Varför är svårt att förstå, stadgar som är gällande sätter inga gränser för detta. Margarete Wärme samt Hjördis Nilsson (två av stiftarna i stiftelsen Flygande veteraner) framförde sin uppskattning över ett informativt årsmöte och finner FFV verksamhet inspirerande och glädjefull. Margarete framförde ett stort tack till FFV och alla tusentals arbetstimmar som läggs ner under året för att hålla Daisy flygande, och hon uppskattar också det sätt som FFV tar sig an alla utmaningar och hur man enträget jobbar vidare. Margarete tillade också att hon ska göra allt för att få stiftelsen och FFV att komma närmre varandra och samarbeta mer på bästa sätt för både FFV och SFV.

17. Årsmötets avslutande

Mötesordföranden avslutade mötet och tackade alla som var närvarande på sjöfartshuset och digitalt.

Freddy Grip Michael Östergren
Mötesordförande Vid protokollet

Justeras:
 Bengt Söderström Lars Wissing

Gert Jönelid – en flygarelegend!

Gert Jönelid var pilot hos Flygande Veteraner 1994 – 2008 och därefter ordförande för Flygande Veteraner fram till 2012. Hela Gerts nittioåriga liv har ägnats åt olika former av flyg och därför kan man verkligen säga att han är en levande flygarelegend!

TEXT TOMAS RINMAN

Gert föddes år 1933 och växte upp i södra Skåne utanför Ystad. Första gången han såg en flygfarkost var 1938 när han hade fyllt fem år. Då kom det en stor zeppelinare från Tyskland som svängde runt på låg höjd över bondgården där Gert bodde och sedan återvände till Tyskland. På flygskolan utanför Ystad fanns det också några flygplan som han fick se som liten.

WWII

Under andra världskriget pågick de allierades bombningar över Tyskland. I slutet av kriget skickades väldiga bombardor på uppåt 1000 flygplan mot bland annat Penemunde, Berlin och Königsberg. När flygplanen släppt sina bomber så flög de först norrut mot den svenska kusten och sedan västerut mot England. Gert minns att man kunde höra motordånet i Ystad och vid ett tillfälle så kom det en Messerschmitt ME-109 som anföll en B-17 Flygande Fästning och Gert kunde höra kulspjutorna smattra. I april 1944 kom det en annan B-17 på låg höjd och buklandade. Först plöjde den genom en stenmur innan den stannade vid en gammal ek med krossad nos och vikta propellrar. Gert och hans kompisar var först på plats och fick träffa den amerikanska besättningen som gick runt på platsen men sedan spärrade hemvärnet av området. Många år senare återvände Gert till platsen där man fortfarande kunde se spåren i marken och eken som stod kvar.

Efter kriget cyklade Gert och hans kompis de 6 mil till Malmö för att köpa modellflygplan. På hemvägen begav de sig till Bulltofta där man kunde hänga vid staketet vid stationsbyggnaden. På plattan stod det en DC-3. Den flygplan-typen skulle Gert få bekanta sig med mera senare i livet!

När Gert var i 17-årsåldern ville han söka ett jobb som hade med flyg att göra. Det fanns möjlighet att få arbeta som mekaniker-lärling på Bulltofta. Efter det fick Gert erbjudande av arbetsförmedlingen att få jobba på SAAB i Linköping och där kunde han dessutom få segelflyga på fritiden. Där stannade Gert i tre år och fick segelflygdiplom för klass A, B och C. Segelflygplanet var en Schneider SG-38 där föraren satt helt öppet på ett säte som var monterat på kroppsbalken i höjd med vingframkanten. Man hade också en Babyfalken och med den gjorde Gert sitt första flygsläp efter en Tiger Moth. Gert fick segelflygcertifikat med nummer 997.

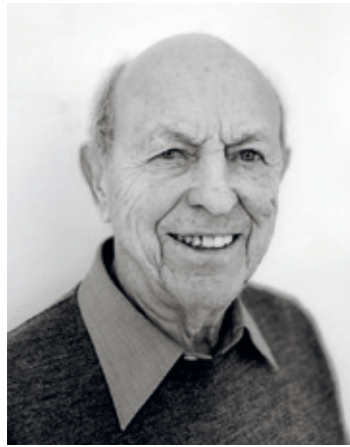
Flygvapnet

År 1951 sökte Gert till flygvapnet. Men synundersökningen blev inte godkänd beroende på att Gert missförstod själva metoden att beräkna avstånd.

Gert fick senare prova på att spaka en Piper Cub på Linköpings flygklubb. Läraren tyckte han skulle prova att åter söka till Flygvapnet och det gjorde han 1952. Och nu blev han utvald att komma till Hägernäs för en tre-dagars test. Det var 800 personer som sökte och det var 156 som blev utvalda. Nu blev synundersökningen godkänd. Eftersom Gert saknade realexamen så fick han komplettera i matte, engelska och svenska. Han fick sedan gå förberedande flygutbildning på 10 månader, blev godkänd och fick en tåg-biljett till F5 i Ljungbyhed. Här började Gert sin flygutbildning med SK-25 den 17/11 1952. Han fick också flyga in sig på SK-16 och klarade ensamkommando (EK) den 19/3 1953. När Gert hade 177 timmar flygtid blev han godkänd vid examen på F5 den 29/9 1953. Utbildningen omfattade avancerad flygning med både looping och rollar.

Nu blev Gert Jönelid förflyttad till F15 i Söderhamn där han flög J-28 Vampire som hade en max hastighet på 720 km/h. Det var lite skillnad mot SK-25 och SK-16! 1954 blev han förflyttad till F8, stabsflottiljen i Barkarby, där han fick flyga J-29, Tunnan. Vid den tiden fanns det ingen simulator för J-29 utan aspiranten fick sitta i kärnan på marken för att bekanta sig med instrumenten. Tyvärr hände det många olyckor med J-29





Gert Jönelid – en flygaregenda!

vilket berodde på rolltendenser när man använde klaffen vid landning i sidvind. Senare infördes en modifiering som avhjälpte detta problem.

MIG-15

Efter det att Gert blev godkänd på J-29 så blev det mera allvar eftersom det var spänn under det kalla kriget mellan väst och Sovjet. Piloterna fick sitta i flygplanen i högsta beredskap dygnet runt för att vänta på startorder vilket inträffade när ryska MIG-15 plan startade med västlig kurs från Sovjet, det vill säga de baltiska staterna. Då blev de svenska planen radarriktade mot MIG planen som flög västerut. Men Gert fick aldrig se något MIG plan eftersom de svängde av och återvände mot de baltiska staterna. Vid ett annat tillfälle flög Gert i en grupp med fyra flygplan och blev radarledda mot ett mål som flög långsamt inne i molnen över östersjön. Gruppen kom närmare och närmare målet men man såg ingenting. Plötsligt så höll gruppen på att kollidera med målet som var en av Flygvapnets DC-3 som flög sakta inne i molnen över östersjön. Det var en farlig övning!

Gert ingick en annan gång i en division från F8 som i dåligt väder startade sydväst ut från Barkarby för en skjutövning. Men i stället för att svänga höger efter start svängde divisionschefen felaktigt åt vänster. Detta hade till följd att åtta skarpladdade J 29 kom att på låg höjd passera över Bromma. Där stod samtidigt en mottagningskommitté uppställd för att hälsa statsminister Erlander välkommen hem efter sitt besök i Moskva. En magnifik välkomsthälsning visserligen, men divisionschefen fråntogs omedelbart befälet efter landning!

Sömnig drottning

Gert Jönelid kunde även berätta om en annan välkomsthälsning. Det var sommaren 1956. Hans division ingick i ett förband som skulle hälsa Drottning Elisabeth välkommen när Kungajakten passerade in på svenskt vatten vid Almagrundet kl. 0700. Drottningen var inte så förtjust i denna tidiga och bullrande hedersuppvaktning som fick henne att lämna sängvärmen! Men då Prins Philip besökte flottiljen några dagar senare kommenterade han att det ändå var bra att drottningen väcktes på morgonen.

Gert berättade om skjutning med J-29 i grupp mot Sandby-målet på Öland. Gruppen fick inte kontakt med skjutfältet på radio men anföll och sköt ändå. Personalen vid målet fick så småningom radiokontakt på en annan radiokanal och frågade ilsket "Vem f-n är det som skjuter när markörpersonalen är på väg ut?" Den gången kunde det gått illa. Anledningen till att de inte fick kontakt var att gruppen använde fel radiokanal.

Intressant också att höra Gert berätta om den tidens jakttaktik där bland annat anfall framifrån ingick. En inte helt ofarlig metod med snabbt förlopp. Gert uppnådde 550 timmars flygtid på Tunnan.

Hawker Hunter

Under sommaren 1956 var det dags för Gert Jönelid att flyga in sig på J-34 Hawker Hunter. Planen skulle hämtas i England så Gert flög dit men planen hade inte blivit betalda korrekt så Gert fick återvända hem igen. Men vid andra Englandsresan fungerade allting så Gert kunde flyga hem en Hawker Hunter. Han passerade ljudvallen med J-34 Hawker Hunter den 19/12 1956.

Gert och hans rotekamrat blev radarriktade mot ett mål som flög öster om Gotland. Det visade sig vara en amerikansk B-50 Superfortress som användes för signalspaning över bland annat östersjön. B-50 var ett jättestort flygplan med en spännvidd på 43 m. Gert och hans rotekamrat kunde först flyga parallellt med B-50 planet för att vinka till den amerikanska besättningen. Sedan gjorde de ett fingerat anfall mot det amerikanska flygplanet, vilket de fick skäll för när de landat på Barkarby.

FLYGPARTI		FLYGNING		TRANSPORT		FLYG	
Plats	Plats	Plats	Plats	Plats	Plats	Plats	Plats
24/12 CFP	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30
25/12 CFP	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30
26/12 CFP	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30
27/12 CFP	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30
28/12 CFP	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30
29/12 CFP	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30
30/12 CFP	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30	SE-30

Första flygningen med Daisy var den 28/12 1958 vilket visas av bilden på loggboken.

Daisy på Linjeflyg

På sommaren 1958 lämnade Gert Jönelid Flygvapnet för att i stället börja arbeta på Linjeflyg. Nu gällde det för Gert att lära sig flyga DC-3. Han fick börja med ett antal timmar i en Linktrainer och sedan blev det skolflygningar. Nu fick han även flyga DC-3:an Daisy SE-CFP. Gert började som styrman, men ofta ville kaptenen själv sköta flygandet, vilket Gert ogillade. När Gert blev kapten så uppmanade han i stället styrmännen att ta hand om flygandet så mycket som möjligt.

Gert har haft flera berömda personer bland passagerarna: Tage Erlander men även Palme, Fälldin. Ullsten, kungen och drottningen, prins Bertil, Kurre Hamrin, Ingemar Johanson, Floyd Patterson, Zarah Leander, Ingmar Bergman och Evert Taube. Evert ville ha något att dricka och det fick han i ett plastglas men han ville hellre ha ett riktigt glas. När han skulle gå av så stod det en stor välkomstorkester utanför planet och spelade. Evert stannade i dörröppningen för att ta emot hyllningen men alla andra passagerare fick stanna upp för att invänta att orkestern skulle spela färdigt.

Vid ett tillfälle flög dom med ett Gotlands-russ i det främre högra lastrummet på DC-3an! Hästen var vid gott mod efter landningen.

1963 flög Gert in sig på Convair Metropolitan som han sedan flög i 14 år. Därefter blev det Fokker F-28. Gert arbetade på Linjeflyg 1958 – 1992 och sedan var han SAS-anställd mellan åren 1992 - 1993 då han pensionerades.

Äventyr

Gert berättade om några flygningar som han särskilt mindes. Sent på kvällen vid charterflygning mellan Kalmar till Rönne på Bornholm med DC-3 blev det åska och blixtrade hela tiden så man flög under molnen. Det var mörkt, kraftiga vindar och hastigheten varierade från 90 till 160 knop. Det var svårt att hålla koll på positionen och Rönne hade inte syns till. Men så plötsligt dök en ö upp. Det visade sig vara Christiansö som kommer före Bornholm så det var bara att flyga vidare en stund till. Men flygningen tog 20 minuter längre tid än beräknat på grund av vindarna!

Linjeflyg fick också flyga guld tackor till Bromma. Riksbanken skickade en pall med 10 – 12 guldtackor och varje guldtacka vägde runt 10 kg. Pallen lastades av och togs in i ankomsthallen tillsammans med övrigt bagage. Det fanns ingen vakt – det var inte så noga på den tiden.

Även gamla pengar skulle samlas in från olika ställen i Sverige och nya pengar skulle distribueras. Man kunde ta med två ton mynt. Men nu var det en vakt med pistol som följde med.

Vid flygning från Arlanda till Mallorca så passerade man Geneve ovan molnen. Man kunde se toppen av Mont Blanc sticka upp genom molnen. Då kom en ung passagerare och ville titta i cockpit. Han frågade Gert om planets position. Eftersom Gert inte vill visa den komplicerade flygkartan så tog han upp en fickalmanacka och visade positionen. Den unge passageraren gick sedan ut i kabinen och talade om för de övriga passagerarna att kaptenen navigerade efter en fickalmanacka!

Vid taxning efter landning på Stanstead meddelade tor-net att det kom rök från flygplanet undersida. Så Gert fick

order om att stanna på taxibanan och så kom brandbilarna. Men det visade sig att planet hade nya bromsar som kanske inte var korrekt inställda så detta var anledningen till rökutvecklingen.

Nya flyglinjer

Gert och andra piloter från Linjeflyg var också med om att öppna flygtrafik på Innsbruck som var omgivet av mycket höga berg. Det gällde att ta fram nya start- och landningsprocedurer. Det fanns visserligen en långvägs radiofyr men när man startade österut med F28 fick man flyga in i en dal för att sedan vända och flyga tillbaka samtidigt som man steg för att klara de höga omgivande bergen. Med modernare jet-flygplan så behövde man inte längre flyga in i dalen. Gert föreslog också att man skulle installera ett ILS system på bana 26 som komplement till radiofyren vilket underlättade landningen avsevärt.

På 60- och 70-talet förekom flera flygplanskapningar och Gert valdes in i en internationell kommitté för flygsäkerhet. Han fick resa runt inte bara i Sverige utan även till många andra länder ända bort till Nya Zeeland för att berätta om flygsäkerhetsfrågor för polisen, tullen och andra berörda. För detta arbete mottog han en medalj. Även praktiska övningar förekom till exempel när man undersökte hur en handgranat kunde tas om hand i en skrotad Metropolitan på Bromma och vilken påverkan på planet det skulle bli om den briserade.

Flygande Veteraner

1994 ringde Flygande Veteraner och frågade Gert om han ville flyga DC-3 igen och det ville han gärna. Vid ett sådant tillfälle flög Gert med Daisy till den sovjetiska flygplats i de baltiska staterna där MIG-planen som sköt ned DC-3an 1952 hade startat. Nu fick man se hela flygplatsen med bergtrum och annat. Gert Jönelid var pilot hos Flygande Veteraner till och med 2008 och därefter ordförande i föreningen.

Att Gert Jönelids dotter Eva blivit Flygande Veteraners kabinchef är ju ganska naturligt. ✦



Gert flög för Flygande Veteraner mellan 1994 – 2008.



Under Kalla kriget pekade kanonerna mot öster. Det gör de fortfarande. Genom periskop, av samma typ som återfinns på U-båtar, kunde man bevaka hamninloppet till Oxelösund.

Medlemsflygning till Femörefortet utanför Oxelösund

TEXT OCH FOTO STURE FRIEDNER

Gruppen som skulle flyga med Daisy samlades i flygklubbens lokaler på Hässlö för genomgång och en kopp kaffe. Detta hände en blöt höstdag för några år sedan och vi skulle flyga till Nyköping och sedan titta på Femörefortet. Utanför stod Daisy beredd, som vanligt framkörd av "Kroken" och hans teknikerkollegor. In i planet och iväg med det mäktiga bullrandet från de bågiga radialmotorerna i öronen. Redan efter en halvtimme svängde vi ner över Stockholm-Skavsta flygplats, det som en gång var F11, Sveriges främsta spaningsflottilj. Här togs vi emot av medlemmar i Nyköpings Flyghistoriska Förening som visade upp sitt mycket intressanta museum över svenskt spaningsflyg.

Efter någon timme hämtades vi upp av en veteranbuss, en sådan med motorn bredvid chauffören längst fram. Doften och ljudet i bussen väckte minnen till livs för oss lite äldre. Snart var vi framme vid en liten stuga som dölde nedgången till det atomsäkra fortet som var vårt mål.

Lite historia

Gömd i berget under naturreservatet Femöre utanför Oxelösund byggdes på 50-talet en kärnvapensäker jätteanläggning

... där 70 soldater under det Kalla kriget skulle kunna försvara Bråvikenområdet mot en eventuell storinvasion över Östersjön från Sovjetunionen och Warszawapakten.

Fortet var ett topphemligt kustartilleribatteri som stod färdigt 1966 och sedan fanns med i Sveriges krigsorganisation fram till 1998. Fortet är sedan 2003 ett museum över hur Sverige ämnade försvara sig under Kalla kriget. Med tre kanoner kunde fortet bekämpa sjö- och markmål inom en radie av 13 km. Fortet skulle klara en närträff av ett kärnvapen av Hiroshimabombens storlek. Fortet var därför självförsörjande med mat, vatten, luft och el i minst 30 dygn. Över 1800 granater har avfyrats med fortets kanoner under övningar. I dag drivs museet av Föreningen Femörefortet. På halvön Femörehuvud, där fortet ligger, finns även en fyrvaktarbostad, som föreningen hyr ut för övernattningar, konferenser, fester med mera.

Atomsäkert

Det var 1962 som den första sprängsalvan sköts vid byggandet av det stora kustartilleribatteriet. Man började spränga sig in i berget under den bruna stuga som hade byggts för

att dölja huvudingången till anläggningen. Stugan är idag en museibutik och kafé. Själva utsprängningen av den jättelika berganläggningen tog två år trots att man tidvis arbetade 7 dagar i veckan och tidvis också 24 timmar per dygn. Byggandet skedde under stort hemlighetsmakeri, och hela Femörehuvud var avspärrat för besökare under byggtiden. När väl sprängningsarbetena var avslutade startade installationsfasen, vilken också tog två år i anspråk. Denna omfattade installation av el, vatten, ventilation, dörrar, trappor, rum mm, och alla vapen och vapensystem.

När anläggningen stod klar 1966 fanns ett helt litet samhälle i berget komplett med förläggningar, toaletter, duschrum, kök, elverk, verkstäder, förråd, stridsledningscentral, kanoner mm där krigsorganisationens totalt 70 soldater och befäl kunde leva och verka i minst en månad utan tillförsel av något från utsidan. Anläggningen skötte de tre 7,5 cm Bofors kanonerna modell M/57 på ovansidan.

Inuti

Efter en kort introduktion fick gruppen gå nedför den branta trappan och in genom den massiva järnporten. Väl inne i fortet

visades vi runt till de olika rummen där kustartilleristerna var förlagda och arbetade. Särskilt intressant var förstuds det kanontorn som man kunde gå upp i, det var lätt att föreställa sig hur det måste ha känts att stå alldeles bredvid kanonen i det trånga tornet när den avfyrades. Intressant var också ammunitionsförrådet, radioanläggningen och kikar-periskopet med vy över infarten till Oxelösund. Vi förundrades även över de enormt tjocka väggarna till fortet, över en meter berg och betong på de tunnaste ställena! Men det var ändå ljus och trevligt i lokalerna och kändes inte instängt. Men hur skulle det ha varit att arbeta i dessa lokaler i en skarp krigssituation?

Även utsidan av fortet besågs – en grön skärgårdsö utan andra "konstheter" än några antenner och de (nu) avtäckta kanonerna.

På eftermiddagen tog veteranbussen oss tillbaka till Museet igen där Daisy stod tålmodigt och väntade. Även hemflygningen gick snabbt och galant och vi landade i tid på Hässlö igen.

Alla var överens om att denna utflykt hade varit mycket lyckad och att det dåliga vädret inte spelat någon roll eftersom vi ju mest varit minst sagt väl skyddade inomhus. ✚



Atombomb-säkra dörrar och väggar in till själva fortet.



Ammunition till de tre 7,5 cm M57-kanonerna på ovansidan av fortet. Varje patron cirka 1 meter lång



Dieselgeneratorer kunde förse fortet med el



Kraftiga bassändare för kortvåg från 60-talet fanns i berg-rummen.

GV-38 Götaverksplanen

TEXT: HENRIK BORESÄTER

Det är en tidig augustimorgon, solen värmer lagom när mina händer drar bort portarna från hangaren vid Alingsås flygfält.

Där inne står hon och längtar ut och upp, SE-AHG en GV-38 och just nu en av faktiskt bara två kvarvarande luftvärdiga exemplar. SE-AHG har varit ensam i lufthavet under många år, men så sent som i somras fick även SE-AHC luft under vingarna vilket var mycket glädjande. Tidigare fanns det dock en del GV-38 både i Eskilstuna och i Västerås.

Skillnaden mellan AHG och AHC är motorn, i AHG sitter en Continental på 85 starka hästar och i AHC sitter en 5-cylindrig stjärnmotor från det amerikanska företaget Le Blond om 90 hästar.

Historien om flygplanen startade 1935 på Götaverken i Göteborg där man ville bredda sin produkt-portfölj och inte bara bygga båtar. Flygplan låg helt rätt i tiden och man letade efter en förebild och hittade Rearwin Sportser 9000, ett amerikanskt tvåsitsigt, högvingat, enmotorigt flygplan från 1930-talet, designat och byggt av Rearwin Aircraft & Engines.

Man ritade och tog fram det som sedermera blev "Götaverken-38". Det ritades bland annat med tanke på att "direktörer" skulle kunna åka ståndsmässigt där bak med piloten fram och blev ett flygplan "som man kunde bära höghatt i", som man ibland sa.

Götaverken lyckades producera 14 st individer, varav det idag alltså finns två flygande, de andra finns på div museum och kanske i någon lada. Om jag är rätt underrättad så var

nypriset för en GV-38 16 900:- när den började säljas, ett högt pris med den tidens mått räknat.

Precis när man började producera flygplanet så startade det andra världskriget vilket blev en av anledningarna till att GV-38 stoppades. En annan anledning var att det i början på 40-talet kom ett annat flygplan till Europa vid namn Piper Cub. Nypriset för en Cub var bara 4900:-, en viss skillnad. Cuben blev oerhört populärt både i Europa och i Sverige. Mer om Cub i ett kommande nummer av denna tidning.

Tillbaka till SE-AHG och SE-AHC. Dessa två flygplan har renoverats och tas idag hand om Göteborgs Veteranflygsällskap med den äran.

Att flyga Götaverksplanen

När man gjort daglig tillsyn det vill säga bland annat kollar olja, vingar, roder och kropp och dränerat bränsletankarna, så är det dags att rulla ut planet ur hangaren. Här får man vara lite kreativ då hon är en bastant dam att flytta runt.

Väl utanför hangaren är det dags att sitta upp i planet och göra motorstart. Continental-motorn startas, enkelt förklarar, med att man sätter fart på propellern med en "fjäder" och sedan hoppas att hon startar då man slår till magneterna, vilket hon gör för det mesta. Hon har ett härligt motorljud!

När det så är dags att taxa så får man en liten utmaning direkt. De flesta piloter vet att man skall hålla spaken i magen när man taxar, särskilt i sporreförsedda flygplan. MEN ska



Förebilden till GV-38 Rearwin Sportster.

man få den här damen att svänga på rumpan måste man fram med spaken för att lätta på trycket på sporrerna och få henne svänga.

Man flyger den gamla damer med "vita handskar"

Uppställning vid banändan, mjukt gaspådrag, och redan efter ett par tiotal meter är det dags att få upp sporrerna och börja en balansakt, som i början är en utmaning. För trycker man fram spaken för långt så läggs det för mycket tryck på det fjädrade huvudstället och det börja "gunga" vilket man vill undvika. Lätta på spaken och leta upp den "perfekta" balansen är det som gäller. När man väl hamnat i balans är det dags att ta ett skutt upp i luften, GV-38 är en dam som stiger med stil och elegans, ingen raket men stigandet är där, en njutningsfull känsla. Väl i luften flyger man henne mjukt, hon är inte snabb i stig och i svängarna. Och man får vara försiktig för GV-38 hanterar "stålar" i det närmaste helt utan förvarning.

När det så är dags för landning är det som vanligt med sporremaskiner utan klaff, farthållningen är viktig och att "mjölka" ur så mycket fart som möjligt före sättning på marken.

I övrigt är hon en fröjd att flyga runt med över västgötaslätten, de flesta kor och hästar tittar oftast bara upp och fortsätter sedan sitt betande.

En helt annan motor

SE-AHC är den andra GV-38:an. Filip Gerhardt är den enda pilot som flugit SE-AHC. Man håller till i Aerozeum där man kan följa deras arbete i ett av facken i berget. Filip berättar att, förutom han själv, en av eldsjälarna och drivkrafterna bakom renoveringen av SE-AHC är Ralph Duell.

Renoveringen av SE-AHC har pågått i över 25 år och detta av massa olika skäl. Ett av de sista problemen som dök upp, var att den propeller man hade till LeBlonds stjärnmotor inte gav de varvtal man önskade. Men man har nu lyckats få fram en annan propeller från ett annat plan som visade sig harmonisera mycket bättre med motorn. Det ljud som kommer från den 5-cylindriga stjärnmotorn är, som Filip säger, ett trevligt ljud. Varvtalet är lägre än det från

Continental-motorn och ljudet skiljer sig märkbart.

Le blond motorn kräver en hel del omvårdnad mellan flygningar, bland annat måste man återfetta topparna varannan till var tredje timma, den har inte smörjning av toppar utan det måste skötas på marken. Det är dessutom viktigt att man inte fettar för mycket eller för lite och att man gör det på rätt ställe.

SE-AHC saknar alternator/generator och därför också startmotor, det är med andra ord att "handproppa" som gäller. Därför behöver man vara två vid starten – eller mycket snabb att förflytta sig, men väl i luften betar sig AHC som AHG, med liknande prestanda och även bränsleförbrukning.

Jag taxar upp till gräsplätten utanför hangaren igen, slår ifrån magneterna och saftblandaren på taket och lyssnar på de där knäppningarna som hörs då motorn börjar gå ner i temperatur. Dags att ta fram hink och vatten och ta bort flugor och smuts från propellern, motorn, hjul, vingar mm. Hon gillar omvårdnad, man får snabbt lära sig att det går sakta och tar tid att flyga den här typen av flygplan.

När jag sen går mot bilen gör jag det med ett leende på läpparna och vet att det är just det här jag kommer se tillbaka på i grådasket i november...

Pilot med keps fram och någon i höghatt därbak. ✚



Tänkbar passagerare i GV-38.



GV-38, ett fint svensktbyggt flygplan från 1938 över västgötaslätten.



De två luftvärdiga GV-38.



Jackie Moggridge i en Spitfire 1944.

Jackie Moggridge, pilot

Under Andra Världskriget kom ett stort antal kvinnor att tjänstgöra som piloter för transport av nybyggda flygplan i England. Det finns i litteraturen många fantastiska historier om dessa kvinnor som riskerade sina liv vid levereras av tusentals flygplan till sina RAF-kollegor. En av dessa kvinnor var Jackie Moggridge.

TEXT: STURE FRIEDNER FOTON: WIKIPEDIA

Jackie Moggridge föddes som Dolores Theresa Sorour 1 mars 1922 i Pretoria i Sydafrika. Jackie fick sitt pilotcertifikat redan som 15-åring och som 17-åring var hon den första kvinnan som gjorde ett fallskärmsköp i Sydafrika. Hon flyttade sedan till Storbritannien 1938 för att ta sitt kommersiella flygcertifikat på Aeronautical College, Witney i Oxford.

WWII

När kriget bröt ut ville Jackie flyga för England. Först försökte hon gå med i Royal Air Force (RAF) men där ville man inte tillåta kvinnliga piloter vid den tiden, så i stället gick hon med i Women's Auxiliary Air Force (WAAF), en kvinnlig hjälpororganisationen till RAF under andra världskriget. Där blev hon placerad på en radarstation tills hon, efter att ha gjort en flygtest, kom med i Air Transport Auxiliary (ATA) i juli 1940. Jackie Moggridge var då den yngsta kvinnliga piloten i ATA.

ATA-pilot

ATA-piloternas uppgift var att transportera nyttillverkade flygplan från fabrikena till de olika flygplatserna runt om i England. Även om dessa flygplan var helt fabriksnya var det ändå ett mycket riskabelt arbete. Radio och navigationssystem var ofta ännu inte monterade och det fanns ingen garanti för att allt fungerade, en del plan var knappt ens provkörda.

Inledningsvis antog ATA bara män av vilka många hade misslyckats med sin RAF-ansökan ofta på grund av ålder, sjukdom eller skada, vilket gav ATA smeknamnet 'Ancient and Tired Airmen'. Men när kriget pågick behövdes det fler piloter och så började man även värva kvinnor. Jackie gick med i nr 15 Ferry Pool i Hamble, Southampton, en grupp med kvinnliga piloter nära Englands sydkust.

ATA-piloterna måste flyga alla typer av flygplan som tillverkades i fabrikena, från Lancasters till Spitfires. Den enda



Jackie Moggridge inför en transportflygning av en Spitfire.

information som leveranspiloterna fick före flygning fanns i en liten ringpärm.

Spitfire

Jackie berättade om sin första flygning med en Spitfire (Oxford till Turnhill Aerodrome 1941): 'Jag var livrädd och gick fram till Spitfren och kysste planet på nosen och bad en bön, Gud flög den sedan åt mig.'

Jackie kom att flyga mer än 1 500 flygplan av 83 olika typer.

Efter kriget

De flesta kvinnor som hade flugit gick efter kriget tillbaka till att vara hemmafruar eller att sköta gården och tyvärr flög många aldrig mer. Jackie kom dock med i RAF:s frivilliga reserv; Royal Air Force Volunteer Reserve. Men trots



En glad Jackie Moggridge i en Gloster Meteor.

sin omfattande insats under kriget stötte Jackie på misstro som kvinnlig pilot. Ett exempel var vid en leveransflygning av israeliska Spitfires till Burma. När hon hade landat fick hon först inte lämna flygplatsen eftersom myndigheterna där inte trodde på att en kvinna hade flugit dit en Spitfire. I stället sökte man efter en manlig pilot som man antog hade hoppat ur planet och sprungit därifrån. Jackie fick ringa hem till England för att få sin behörighet bekräftad.

Genom ljudvallen

Jackie Moggridge mötte också hinder när hon ville bli den första kvinnan som bröt ljudvallen. Efter att ha hört talas om andra kvinnor som försökte bli först med denna bragd, pressade Jackie på hårt för att få ta titeln i Storbritannien. Men RAF och de brittiska luftfartsorganisationerna var ovil-



Jackie Moggridge får hjälp med fallskärmen. Hon var den första kvinna att hoppa fallskärm i Sydafrika, bilden är från detta tillfälle.



Kvinnliga leveranspiloter framför och på en Spitfire.



Värningsaffisch (inte Jackie) till den kvinnliga hjälporganisationen Women's Auxiliary Air Force där Jackie Moggridge arbetade som radarobservatör under bland annat Battle of Britain.

liga att släppa in henne i ett jetflygplan så hon blev inte först och missade titeln (först blev i stället Diana Barnato Walker i en Lightning T.4, 1963). Men Jackie fick senare ändå flyga Gloster Meteor, Storbritanniens första jetdrivna jaktflygplan, något som hon kom att älska, men sörjde att hon inte fått chansen tidigare.

Senare bröt även hon genom ljudvallen med en amerikansk Super Sabre, som en av få kvinnliga piloter vid denna tid.

Första kvinnliga flygbolagskaptenen

Efter fem års tjänst i Royal Air Force Volunteer Reserve, fick Jackie sina RAF-vingar den 26 augusti 1953. Efter detta blev Jackie "civil" och blev den första kvinnliga flygbolagskaptenen i reguljär trafik (alltså långt före norskan Turid Wideröe som vi skrivit om tidigare i denna tidning).

Jackie flög sedan under många år för East Anglian Flying Services (*Channel Airways*), ett mindre flygbolag.

Även efter att hon pensionerats som flygkapten medverkade hon vid olika flygdagar.

Sista gången hon flög Spitfire var i en TV-dokumentär då

hon var 74 år. Jackie Moggridge avled 7 januari 2004.

Jackie fick en gata uppkallad efter sig och flera utmärkelser: *The King's Commendation for Services in the Air* och *The Queen's Coronation Medal* för sitt arbete under kriget. Hon tilldelades också Jean Lennox Bird Trophy av British Women Pilots' Association 1959 och hon skapade *Jackie Moggridge Cup*, som tilldelas en brittisk kvinnlig pilot för uppnådda utmärkta kvalifikationer.

Jackie Moggridge var gift med armé-överstelöjtnanten Reginald Moggridge och de fick två döttrar.

Hennes bok: *Spitfire Girl. My Life in the Sky*, som hon skrev 1957, har nyligen återutgivits. ✈



Jackie Moggridge som äldre med ett porträtt från RAF-tiden.

Kvinnliga piloter under WWII

✧ 168 av totalt 12 500 piloter var kvinnor varav de första åtta gick med i januari 1940. Samtliga kvinnor tjänstgjorde i brittiska ATA.

✧ ATA levererade totalt 309 000 flygplan av 147 olika typer under andra världskriget. Piloterna kom från 28 olika nationer, inklusive neutrala länder.

✧ Ursprungligen fick kvinnorna 20% mindre betalt än männen, men från 1943 fick de lika lön.

✧ Femton av de kvinnliga piloterna miste livet i flygolyckor.

✧ Det polska flygvapnet accepterade kvinnor för strids-tjänst från 1937.

✧ Sovjetunionen bildade tre kvinnliga flygregementen 1941.

✧ United States bildade 1943, en leveransservice WASPS (Women Airforce Service Pilots).

✧ Nazityskland rekryterade kvinnliga leveranspiloter först 1944, men Hanna Reitsch och Melitta von Stauffenberg fungerade som testpiloter från 1939.



Jönköpings gamla flygplats med en grön Thomson Brothers Aircraft Refueller från 1935, en svart Volvo-taxi från 1938 samt Transairs DC-3 SE-BWD. DC-3:an gjorde senare tjänst som FN-plan i Kongo där den tyvärr förölyckades.

Minnen från Jönköpings gamla flygplats

Tre berättelser FOTON: SFF:ARKIV

Jönköpings gamla flygfält var ett päronformat kommunalt gräsfält för kommersiell flygtrafik byggt som nödhjälpsarbete 1935 och användes fram till 1961. Fältet låg på sankmark mellan Munksjön och Rocksjön, strax söder om det centrala Jönköping. Fältet frekventerades flitigt av tidningsflyget och från att man i början tog passagerare på återflygningen till Stockholm skapades reguljär trafik till Stockholm, med DC-3. Efter öppnandet av det nuvarande flygfältet, Jönköping Airport Axamo, 1961 väster om Jönköping, omvandlades det gamla flygfältet till industriområde. Hangarer och kontrolltorn revs i början av 70-talet.

Bravo Whiskey Delta 1953

TEXT: HÅKAN JOHANSSON

Våren 1953 var jag 12 år och ytterst flygintresserad. Hade läst Biggles och andra böcker med flygtema. Varje söndag cyklade min kusin Göran och jag från Huskvarna till gamla flygfältet i Jönköping för att se tidningsplanen fån Stockholm landa, lasta ur och starta. Det var Aero Nords och Airtacos Lockheed Lodestar och Airspeed Consul.

Det stora som hände den våren var att Transair satte in DC-3:an SE-BWD i trafiken. Hon blev flygfältets okrönte drott-

ning. Vi lyssnade fascinerat på radiotrafiken som sändes ut i högtalarna över kaffestugan och när Kaggen Rydelius, flygplatschef och trafikledare, meddelade "Bravo Whiskey Delta on final approach" stod vi och stirrade mot norr för att upptäcka BWD över Vättern.

En söndag i maj anordnades rundflygning när tidningarna lossats och skickats iväg med skåpbilar och lastbilar för vidare befordran. Göran och jag var de första som köpte biljetter. De kostade 7.50 om man var under 12. Jag hade nyss fyllt 12 så jag fuskade lite

Vi var de första som klev ombord och satte oss längst bak i varsitt hörn för att få fin utsikt bakom vingen. Jag minns med välbehag när motorerna startade med ett rökmoln. Planet vaggade ut på gräsfältet och ställde upp för start. Jag höll nästan andan när piloten drog på fullgas och vi rusade fram över gräset och lyfte. Flygturen tog 20 minuter och vi fick se Vätterbygden från ovan innan det var dags för landning. Det var två lyckliga 12-åringar som steg ur efter luftdopet.

Två år senare började Transair flyga passagerare till Stockholm. Hela min familj flög på sommaren till Bromma så jag fick återknyta bekantskapen med Bravo Whiskey Delta. När Linjeflyg bildades och tog över trafiken blev det också någon ✈



Till vänster: Flygled med flygfyrar 1938 mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn där Jönköpings flygplats ingick. Flygplatskarta över Jönköpings gamla flygplats söder om Jönköpings centrum.

flight för mig Jönköping – Bromma tur och retur.

Sedan dröjde det några år innan jag fick chansen att flyga DC-3 med Daisy. Jag minns en flygning till Jönköping 1991, men då till Axamo-fältet, förstås. Att jag fick sitta bredvid flyglegenden Marshall Lindholm och att planets kapten var Bosse Dahlström, min flygklubbkompis från Jönköping, gjorde inte upplevelsen mindre minnesvärd.

DC-3an har en särskild plats i mitt hjärta. Ljudet från de båda stjärnmotorerna är absolut obetalbart.

Egna minnen från Jönköpings flygfält på 50-talet

TEXT KURT AXELL

I början på 50-talet fick jag följa med min far på hans motorcykel till flyguppvisning på gamla flygfältet. Jag minns tydligt den grupp Vampire som kom farande och nästan skrämde livet ur mig. Pappa menade att det var ännu värre förra gången han var där. Det var vid invigningen 1934. Lambert Meuller skulle göra uppvisning, men något gick fel så Sparmanjagaren gick i backen mitt framför ögonen på publiken. Då dammet lagt sig sågs Lambert borsta av sig och vandra bort från vraket, det var ett rent under.

Några år senare brukade jag ta cykel en mil till flygfältet för att kolla läget. Här fanns en kaffestuga där jag kunde köpa sockerdricka och bulle, detta intogs på en kulle med bra utsikt över fältet. Mest spännande var de gånger jag lyckats vara på plats då "Tidningsflyget" kom. Då var det full rulle en stund. Taxibilar kördes fram och packade in buntarna som lastades ur planet för vidare transport bl a till Västkusten. Då det var avklarat sågs någon ibland ta avsked och gå ombord för återflygning till Bromma.

Ett annat minne var då en "Klemm" skulle upp i det blå, men motorn ville inte starta. Piloten blev rosenrasande och hoppade ur sittbrunnen medan svordomarna högljutt haglade. Nu fick han i stället dra igång motorn genom att

snurra propellern. Min tanke blev då "hur vågar han svära på det viset just före en flygtur". Om det var detta som fick planet att hämnas låter jag vara osagt, men sant är att "Klemmen" tappade sin propeller en tid senare under flygning!! Men här var turen framme. Propellern landade på gården till ett barnhem, men turligt nog var barnen just då inne för lunch, och planet var inte längre bort än det kunde landa på fältet igen.

Som vuxen fick jag tillfälle att flyga från Axamo-fältet, eller som det numera heter "Jönköping Airport", dels med sportplan men även charter. Första gången var med min kompis pappa som hade eget plan. Han bjöd med på en fin tur där vi först gick mot Visingsö för landning och återstart, mycket spännande. Sedan bar det av över Vättern mot Västergötland där det letades upp moln för att ge lite extra spänning. Även landning i Skövde för fika innan hemflyg och landning.

Ytterligare flyg härifrån blev det då jag som 70-årspresent fick en tur över hemtrakten. Mycket kul att på 150 m se mitt hus medan grannen vinkande.

Charterflyg har det även blivit några gånger och då kan hemtrakten beskådas under landning. Men en landning blev inte som tänkt då tornet på Axamo var stängt! Anledningen var en miss mellan flygbolaget och tornet om ankomsttid. Då vi närmade oss landningen märkte vi att planet cirklade runt Axamo flera varv utan att landa. Så kom meddelande från kapten att vi skulle gå till Landvetter, bränslet tillät inte mera väntande på landning. Väl på Landvetter fick vi fika medan planet tankades, därefter en kort flygtur hem för landning, nu var personal på plats.

Avslutningsvis lite om DC-3. Under värnplikten på F3 fanns inga SK 16 lediga inför Muckaflygningen. Detta gillades av vår förvaltare som inte tyckte vi gjort oss förtjänta. Ren skandal tyckte befäl på andra divisioner som ordnade fram falskärmsjägarnas DC-3:a för samtliga. Samma plan står numera uppställd i Karlsborg.

RAK på Jönköpings gamla flygfält 1958

TEXT LARS WISSING

År 1957 beslutades att Sverige skulle kartläggas från luften. Rikets Allmänna Kartverk RAK skulle i samarbete med Flygvapnet fotografera Sverige från olika höjder. Flygplan från F 21 skulle fotografera Sveriges norra del och flygplan från F11 södra Sverige, båda från hög höjd. Rikets Allmänna Kartverk ansvarade för låghöjdsverksamheten.

Genom detta kom flera intressanta flygplan att baseras på det gamla flygfältet i Jönköping under en sommar. Det var en Beech 18 (SE-CHB), en Nord Martinet NC 701 Siebel (SE-KAG) och två särskilt historiskt intressanta typer: en Junkers B3 (SE-KAI) och en Saab S18A (SE-CFL). Dessa gjorde några av sina sista aktiva uppdragsflygningar som individer och även som flygplanstyper.

Men redan tidigare hade Siebel blivit historisk (se nedan). Den var försedd med två V12 motorer med startvarv på 3450 v/min, vilket var ungefär 500 v/min högre än en Mustang. Ljudet var alltså riktigt häftigt. Man förväntade sig ett jaktplan, men såg bara något som makligt för flyttade sig längs banan.



Kartverkets Siebel SE-KAG. Den stora glasnosan gjorde den lämplig för kartverkets observationer. Här efter bärgning ur Mälaren där flygplanet landat självt sedan besättningen lämnade flygplanet i fallskärm då höger landställ inte kunnat fällas ut. Flygplanet reparerades emellertid och fortsatte att användas.

Siebel (SE-KAG)

Vid inflygning mot Bromma 1952 fick man vid ett tillfälle problem med att fälla ut landstället och eftersom flygplanets konstruktion, där pilot och färdmekaniker satt längst fram i en glasnos, bedömdes att buklandning inte skulle vara hälsosamt. Befälhavaren Rudolf Bryant-Meissner (BAM) bestämde att besättningen skulle ta på fallskärmarna och hoppa, så skedde och allt gick bra. Även för flygplanet som landade självt, ganska oskatt, på Mälaren där det senare bärgades. SE-KAG var sannolikt det enda flygplan i Sverige där besättningen lämnat flygplanet med fallskärm för att senare, efter reparation, fortsätta att flyga samma flygplan.

Som mycket flygintresserad, nybliven tonåring cyklade jag ofta ut till gamla flygfältet i Jönköping, klappade vänligt vakt-hunden och smet in på fältet. Jag blev väldigt väl behandlad och fick sitta i alla flygplan och så småningom frågade BAM mig om jag ville följa med på ett uppdrag. BAM, en elegant herre som alltid flög i ljus skinnväst och hade en spännande bakgrund, installerade mig på "bästa plats" i nosen. Att vid



Jönköpings gamla flygplats, stora hangaren med flygledartornet och populära kaffestugan.

min första flygning få sitta i glasnosan under 2 timmar och 45 minuter med en karta och följa vår flygning längs västkusten, permanentade mitt flygintresse.

S18A (SE-CFL)

Saab S18A sysslade med fotografering från höjd. Verksamheten med planet var lite speciell, planet tillhörde ett dotterbolag till Jordbruksflyg, "Airborne Mapping". Bolaget opererade också ett par Airspeed Oxford.

S 18 såg mycket trött ut men den fungerade normalt utan problem. En dag då jag var på fältet krånglade högermotorernas startmekanism, det gick inte att varva upp svänghjulet. Efter en del kliande i pannor kom någon på att man skulle rycka igång motorn, ett mycket tungt arbete. Sagt och gjort, på en given signal från förarplatsen drog man med full kraft runt propellern. Så fick man igång motorn. Det sägs att en lindrigt begåvad fältvakt förklarade, på fråga från några åskådare, att det var samma sak som man gör med modellplan. Tre mycket svettiga personer äntrade planet som snabbt kom iväg. Ett litet aber var att alla utom piloten hade halv våta kläder och man steg till arbetshöjd där det var minusgrader. Det hela slutade med att en i besättningen, ägarens son, förfrös fötterna, en het julidag!

Så tog även denna sommar slut och planen försvann ett efter ett. Saab S18 kom att ställas på Sundbro utanför Uppsala tillsammans med en annan S18 (SE-CFO) och en Airspeed Oxford (SE-BZU) Efter att ha stått uppställda en tid skrotades flygplanen och därmed försvann två intressanta flygplanstyper, S 18 A med 15 års tjänst som bomb- och spaningsplan och Airspeed Oxford, en flygplanstyp, som bl.a bidragit till uppbyggnaden av tidningsflyget. Det ryktades att det fanns ett intresse, från bolaget som spelade in filmen "Slaget om Storbritannien" att köpa S18 planen, eftersom de påminde mycket om Dornier DO 17, men då var planen redan skrotade.

B3:an försvann också, långsamt, majestätiskt, lågvarvigt och mycket tyst för att bli brandövnings- eller skjutmål. Siebel försvann med ett långsamt tynande (vackert) ljud. KAG skrotades 1967 p.g.a. korrosion. En Siebel (SE-KAL) kom att tillhöra Arlanda Flygsamlingar, med en numera osäker framtid, men ytterligare en (SE-KAE) finns på Malmen. Beech 18 (SE-CHB) skrotades av okänd anledning redan 1962. ✚

EAA Airventure i Oshkosh

Ett Mecca för alla flygintresserade!

TEXT OCH FOTO: STURE FRIEDNER

EAA AirVenture Oshkosh eller bara Oshkosh, är en årlig flyg-
 uppvisning och samling av flygentusiaster som varje sommar
 hålls på Wittman Regional Airport och intilliggande Pioneer
 Airport i Oshkosh i Wisconsin USA, ca 30 svenska mil norr
 om Chicago. I den södra delen av utställningsområdet finns
 även en bas för sjöflygplan vid sjön Winnebago.

Flygshowen arrangeras av Experimental Aircraft Association EAA som i dag är en internationell flygorganisation för allmänflyget, den största i sitt slag i världen. Showen varar en dryg vecka i slutet av juli. Under sammankomsten är flygplatsens kontrolltorn (frekvens 118,5) det mest trafikerade i världen.

Historia

EAA grundades 1953 av en grupp i Milwaukee, Wisconsin som var intresserade av att bygga sina egna flygplan och att flyga veteranplan och helikoptrar. Målet var att försöka få bort den stämpel av alltför vilt experimenterade som ama-

törbyggda flygplan hade börjat få efter kriget. Resultatet blev att man grundade Experimental Aircraft Association som på ett organiserat sätt verkar för reglering av amatörbyggnad och långsiktig arbetar för att amatörbygge skall vara en seriös verksamhet. Under många år var flygshowens officiella namn EAA:s årliga kongress och fly-in och begränsad till EAA-medlemmar, men 1998 ändrades namnet till AirVenture Oshkosh och blev öppen för alla.

Chapter 222

I Sverige var man tidigt ute och redan 1964 bildades en svensk underavdelning, ett s k Chapter, till EAA. Genom ett målmedvetet arbete och stora ideella insatser har detta Chapter 222 utvecklats till det som idag är EAA Sverige och man har med tiden fått ett allt större förtroende hos myndigheterna. Detta innebär bl a att EAA Sverige numera har ett delegerat tillsynsansvar för amatörbyggda flygplan, något som i ett internationellt perspektiv är närmast unikt.

EAA Sverige har idag ca 1100 medlemmar spridda över landet. Ungefär 100 flygplan är under byggnad och det tredubbla flyger redan.

The Beast möter DC-3an Flagship Detroit på fältet. The Beast flygs av Bryan Jensen från Florida, en Airbus A320-kapten



Oshkosh

Att besöka flygshowen i Oshkosh är mycket speciellt! Här visar USA upp sin världsunika förmåga att organisera en stor mängd människor och flygplan utan att det blir trångt! Trots det enorma antalet besökare varje dag, där alla som inte flyger kommer i bil och trots det enorma antalet flygplan så flyter det på utan stress och hårda ord.

Lite siffror från 2022:

Mer än 10 000 flygplan anlände till Wittman Regional Airport i Oshkosh och andra flygplatser i östra centrala Wisconsin. Bara på Wittman var det 18 684 flygplansoperationer under 11-dagarsperioden 21-31 juli, vilket är i genomsnitt cirka 121 starter/landningar per timme när flygplatsen var öppen.

3 226 flygplan visades upp för publik, varav 1 375 registrerade som veteranplan, 1 156 hembyggda flygplan, 369 warbirds, 137 ultralätta, 87 sjöflygplan, 77 aerobatic-flygplan och 25 rotorfarkoster.

Över 600 000 besökare

Mer än 12 000 personer campade i sina flygplan eller under vingen och campingen för besökande med bil stod för uppskattningsvis 40 000 besökare. Övriga besökare kom utifrån varje dag.

Mer än 1 400 föredrag och presentationer hölls under veckan. Besökare från 92 länder kom för (minst) ett andra besök på Oshkosh.



En flygtur med en Ford Tri-motor från 1929 är en historisk upplevelse.

Ideella volontärer

EAA Air Venture Oshkosh drivs till stor del av volontärer. Det behövs en jätteorganisation för att transportera och visa alla människor och flygplan till rätta på det stora området. Det är ofta mycket varmt och man lyckas på ett utmärkt sätt ordna dricksvatten och toaletter för de över 600 000 besökarna. För att transportera sig på området kör bönder i trakten traktorer med stora vagnar som man får åka gratis i så man slipper att gå. Det finns enorma mattält där man äter. En stor del



Publiken har tagit plats framför några DC-3 för eftermiddagens airshow.



Helikopter Bell 47 nr 263 från 1951. Kan ta två sårade på bår. Just denna helikopter var med i öppningsscenen i MASH-filmen



Boeing B-29 Superfortress var det bombplan som fällde atom-bomberna över Japan. I dag finns två flygande FiFi och Doc

av området upptas av olika företag som visar upp sina produkter, allt från flygplan till skruv och lim för självbyggarna. Även de allra största flygtillverkarna som Boeing och Airbus visar upp sina senaste skapelser både civila och militära för en bredare publik.

På eftermiddagarna och ibland även kvällarna är det flygshower utförda av världens skickligaste piloter. Det finns hela tiden något i luften man inte vill missa.

För de som gillar att flyga finns också den möjligheten. EAA ordnar flygturer med sin B17 Flygande Fästning Aluminium Overcast från WWII (för tillfället på översyn) och med sin Ford Tri Motor från 1929! En tur med en Bell 47 (M*A*S*H) helikopter är också något jag kan rekommendera!

Den som har tid bör heller inte missa ett besök på EAA Aviation Museum som ligger i anslutning till flygplatsen. På flygplatsen finns också det för oss i Flygande Veteraner så viktiga Basler Aviation som vi fått mycket hjälp av under åren. Baslers specialitet är annars att bygga om och sätta turboprop-motorer på DC-3:or.

Sammantaget så finns det inget som går upp mot ett besök på EAA AirVenture i Oshkosh för den som gillar flyg. Men vill man bo inomhus och inte resa många timmar varje dag så får man vara ute i god tid, gärna ett år i förväg.

2023 års "Oshkosh" infaller 24-30 juli. 2024 blir det 22-28 juli.

Om Du inte har varit där redan så är det dags nu i sommar, du kommer inte att ångra dig!



Flyg med Daisy 2023

Daisys medlemsflygningar 2023 (med reservation för ändringar i programmet)

Samtliga flygningar är då detta skrivs fortfarande under planering! När det gäller regler för resorna, resmål, 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.**

Maj	Dag	Datum	Flight	Namn	Reseledare
	Söndag	2023-05-21	12	Mora, Siljan och Zorngården	Björn Crantz
	Lördag	2023-05-27	14	Säve och Aerozeum	Anders Lundbeck
	Lördag	2023-05-27	141	Rundtur från Säve	Anders Lundbeck
	Söndag	2023-05-28	15	Rundtur från Västerås	
Juni					
	Lördag	2023-06-03	16	EAA Fly in i Falköping och Ålleberg	Björn Crantz
	Lördag	2023-06-03	161	Rundtur från Falköping	Björn Crantz
	Tisdag	2023-06-06	17	Nationaldag och rundturer från Västerås	
	Lördag	2023-06-10	40	Skå Edeby Veterandag	
	Lördag	2023-06-10	401	Rundtur från Skå Edeby	
	Söndag	2023-06-11	18	Härnösand / Hemsö fästning	Anders Lundbeck
	Söndag	2023-06-11	181	Rundtur Sundsvall	Anders Lundbeck
	Fredag	2023-06-30	20	Västerås City festival från luften	
Juli					
	Lördag	2023-07-01	21	Ronneby - Nostalgia Festival	Karl-Axel Waplan
	Lördag	2023-07-01	211	Rundtur från Ronneby	Karl-Axel Waplan
	Lördag	2023-07-08	23	Rundtur från Visby	Claes Martinsson
Augusti					
	Torsdag	2023-08-10	26	Kanalfartyg på Dalslands kanal	Gabriella Blomquist
	Torsdag	2023-08-10	261	Rundtur från Trollhättan	Gabriella Blomquist
	Lördag	2023-08-12	27	Idre	Björn Crantz
	Söndag	2023-08-13	28	Rundturer från Västerås	Gabriella Blomquist
	Lördag	2023-08-19	29	Karlstad Selma Lagerlöf och Alma Löv	Gabriella Blomquist
	Lördag	2023-08-19	291	Rundtur från Karlstad	Gabriella Blomquist
	Lördag	2023-08-26	31	Försvarsmaktens flygdag Linköping	Olle Bortas
September					
	Lördag	2023-09-02	33	Eskilstuna Kjula - Flygklubben 50 år	
	Lördag	2023-09-02	331	Rundtur från Eskilstuna Kjula	
	Lördag	2023-09-09	34	Jönköping / Huskvarna	Björn Crantz
	Lördag	2023-09-09	341	Rundtur från Jönköping	Björn Crantz
	Lördag	2023-09-16	36	Daisy 80 år med Västerås flygmuseum	
	Söndag	2023-09-17	37	Daisy 80 år med Västerås flygmuseum	
	Lördag	2023-09-23	38	Slott runt Mälaren	Gabriella Blomquist
	Söndag	2023-09-24	44	Mariehamn, lunchtur	Olle Bortas
Oktober					
	Söndag	2023-10-01	39	Höstflygning över Stockholm	



Flyg med Daisy 2023

Några av Daisys medlemsflygningar 2023



Medlemsflygningar från Västerås Flight 15, 17, 28

Här gör vi kortare rundturer under förmiddagen för de som vill uppleva en stund i luften i fantastiska Daisy. Vi flyger en sväng runt Västerås och tittar på omgivningarna och flygplanet.



Daisy till Mora, Siljan och Zorngården Flight 12

Vi reser med Daisy till Mora där vi landar på Mora-Siljan Airport. Vi gör en vacker inflygning mellan Gesundaberget och Sollerön. Från Gesundabergets toppstuga blir vi filmade och fotograferade av flygklubbens proffsfotograf. Ovansiljans Flygklubb tar emot oss och med hjälp av klubbens frivilliga får vi skjuts in till själva Mora. Vi besöker Zorngården som hör till Sveriges mest berömda konstnärshem. Idag är värdepåret borta men huset välkomnar ständigt nya besökare. Det var på den tiden när gästerna hette prins Eugen, Carl och Karin Larsson, Albert Engström och Erik Axel Karlfelt. Följ med på en guidad visning och låt dig förföras av miljön och makarna Zorns fantastiska historia.



Dagstur till Göteborg/Säve & Aerozeum Flight 14

Lördagen den 27 maj flyger vi en dagstur med lunch till Göteborg och Säve flygplats. Vi parkerar här Daisy direkt vid ingången till välkända Aerozeum belägen i en 22.000 kvm bergsanläggning från kalla krigets dagar. Anläggningen byggdes på 1950-talet till dåvarande Göta Flygflottillj F9 och huserar idag Aerozeum som erbjuder en högtintressant helt unik och betydande utställning av olika flygplan - Tunnan, Lansen, Draken, Viggen, JAS Gripen och många fler plan och helikoptrar. Här finns även ett flertal separata utställningar som beskriver bland annat luftförsvaret, spioneri och östtyska underrättelsetjänsten STASI samt polisflyget, rymden, kalla kriget och kustbevakningen. Vid ankomst möts vi av vår egen Aerozeum-guide som under en timme tar oss på en tur in i berget och dess utställningar. Tid för egen rundvandring finns och lunch, fika och förfriskningar finns att köpa för de som så önskar. Det kommer även att anordnas separata rundflygningar över Göteborg och Bohuslän från Säve flygplats till en kostnad 800 kronor.

EAA Fly In i Falköping och Ålleberg Flight 16

Vad vore väl finare att fira junis ankomst än att från vår DC3 Daisy få njuta av vårt vackra land. Strax utanför Falköpings

stad, mitt i den skaraborgska myllan, mellan platåbergen Ålleberg och Mösseberg landar vi på Falköpings flygplats där Falbygdens flygklubb inbjudit till Fly In. Vi och Daisy får bekanta oss med mängder av egenbyggda flygplan. Från den enklaste lilla ultralätta maskinen till de mest avancerade konstruktionerna. Allt under överinseende av EAA, Experimental Aircraft Association, och de som bygger och flyger svarar mer än gärna på våra frågor.



Så småningom tar vi oss med ett par minibussar till det enda renodlade segelflygmuseet i Skandinavien, Ålleberg. Allt i en vacker natur med underbar utsikt över Falbygden, som beundrats i århundraden och omnämns av självaste Linné. En gedigen guidning, krönt med något gott från cafeet, särskilt en vacker sommar dag då man med stor sannolikhet kan få se annat än fåglar i luften ger oss förhoppningsvis ett bestående fint sommarminne. I Falköping besöker vi såklart Falbygdens Osteria. Innan vår avfärd hoppas vi att få se några flyguppvisningar med spännande luftfarkoster.

Karlstad, Mårbacka och Alma Löv konstmuseum Flight 29

Vi flyger med DC-3 Daisy på en dagstur med lunch från Västerås/Hässlö till Karlstad. Besök på Mårbacka, Selma

Lagerlöfs hem, samt en oväntad konstupplevelse står på programmet. Mårbacka ligger i Östra Ämteviks socken i Sunne kommun i Värmland, vilket ger oss möjligheten att se det värmländska landskapet under resan med veteranbuss från flygplatsen i Karlstad.



Vi får en guidad visning i Selma Lagerlöfs hem och får ta del av den spännande berättelsen om hennes liv och författarskap. Du får uppleva hennes hem som hon byggde upp för ca 100 år sedan, samt ta en promenad i den fina parken runt gården. Efter lunch blir det några kilometers bussresa till Alma Löv museum of unexpected art. Här väntar ett säregt museum sprunget ur ett projekt under kulturhuvudstadsåret 1998 och startades av konstnärerna Karin Broos och Marc Broos. Vid gamla Smedsby skola, vid sjön Mellan-Fryken, ligger museet med utställningslokal och sexton paviljonger. "Kultur i kubik" skulle kunna vara en lämplig benämning.



Västerås City festival - från luften Flight 20

Daisy flyger en tur runt Västerås och visar besökare på cityfestivalen hur staden ser ut från ovan.



Hemsö Kustartillerifästning, Härnösand Flight 18

Lördagen den 10 juni flyger vi en dagstur med lunch till Sundsvall och Midlanda flygplats. Med en buss från det lokala bussbolaget Bybergs Buss tar vi oss till militären Hemsö, mitt i Ångermanälvens mynning, strax utanför Härnösand. Här besöker vi Hemsö fästning. Från det 140 meter höga Storåberget ges en milsvid utsikt över kust, hav och öar. Denna anläggning var fram till 90-talet till stora delar hemlig och bemannades av upp till 350 personer. Då den i stort är helt intakt ger den en helt unik bild av en av Sveriges viktigaste kustförsvarsanläggningar under kalla kriget.

Vid ankomst till Hemsö - efter en 5 minuters färjetur från fastlandet - bjuds vi på fika på Hemsö Krog. Därefter guidas vi av en erfaren Hemsö-guide in i berget och denna spännande anläggning. Efter en smakrik lunch på Hemsö Krog åker vi med vår buss åter till Midlanda flygplats för att med Daisy ta oss hem till Västerås.



Dalslands kanal Flight 26

En av världens vackraste vattenvägar! Vi flyger DC-3 Daisy, ett K-märkt veteran-

flygplan byggt 1943, från Västerås till Trollhättan, njuter av landskapet och den utmärkta servicen ombord. I Trollhättan byter vi till buss som tar oss på slingrande vägar i Dalslands skogar till Håverud. Här blir det nytt byte till nästa veteran, kanalfartyget Storholmen från 1896. Nu får vi glida långsamt på mörka vatten genom elva slussar upp till Långbron. Ombord blir det lunch med råvaror från trakten, tillagade i fartygets kök. I Långbron blir det ytterligare byte till annat veteranfärdmedel. Det blir tåg på Dal-Västra Värmlands Järnväg, DVVJ, med en rälsbuss, typ Y1 från 1980-talet, på en järnväg som byggdes 1928, och som delvis följer kanalens sträckning. Vi stiger av i Håverud och tar bussen tillbaka till Trollhättan och Daisy vidare till Västerås. En flyg-, buss-, fartyg- och tågupplevelse på samma dag!



Slott runt Mälaren Flight 38

Daisy gör en tur runt Mälaren och passerar några av de större slotten och herresätena runt sjön. Mälaren är en väldigt vacker sjö med mängder av öar och vikar som befolkades väldigt tidigt i Sveriges historia.





Medlemsflygningar

De viktigaste reglerna och förutsättningarna för Daisys flygningar 2023

Bokning sker via hemsidan

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

Vem får flyga med?

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

Medlemskap

Om du inte redan är medlem kan du teckna ditt medlemskap i anslutning till bokningen. Se vår hemsida för medlemskap. Kostar 350 kr per kalenderår 2023.

Försäkringar

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

Force majeure

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

Inställda flygningar

Huvudsyftet med våra flygningar är att erbjuda en trevlig flyghistorisk upplevelse. Om inte detta kan uppnås, till exempel på grund av dåligt väder, kan flygningar inställas eller uppskjutas, ofta med kort varsel. Resa kan även komma att ställas in då allt för få medlemmar bokat en resa. Betald resa återbetalas i dessa fall.

Avbokning

Om avbokning sker tidigare än 30 dagar innan avresa återbetalas hela resans pris. Vid avbokning senare än 30 dagar, men tidigare än 14 dagar innan avresa återbetalas 50% av resans pris. Vid avbokning senare än 14 dagar innan avresa måste

fullt pris för resan erläggas, det vill säga återbetalning görs inte. I fall av sjukdom kan egen reseförsäkring gälla.

Bagage

Resande får medföra bagage om högst 8 kg.

Incheckning

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

Säkerhetsrutiner

De ökade internationella säkerhetskraven på flygplatserna påverkar även vår verksamhet. Daisys passagerare kan räkna med att passera flygplatsernas säkerhetskontroller. Allt bagage räknas som handbagage när vi flyger med Daisy. Lämna knivar, saxar och liknande hemma. Vätskor inklusive parfym och smink som krämer och tandkräm får innehålla högst 1 deciliter vardera och allt måste förvaras i en liten plastpåse som kan erhållas på flygplatser. Påsen ska visas upp vid passering av säkerhetskontrollen.

En unik satsning

FOTO: VIA ANNA MELLBERG KARLSSON

Aero-Expo Friedrichshafen är den största flygmässan i Europa. Allt som rör flyg finns på denna årligen återkommande mäsas i södra Tyskland, nära Schweiz.

Hässlö Flygförening och Flygande Veteraner genomförde den 19 april ett unikt samarbete där de båda föreningarna hyrt en specialchartrad Airbus 321neo från flygbolaget Novair med 221 passagerarplatser. Alla platser var bokade! Man flög tidigt på morgonen från Arlanda och kom hem sent samma kväll efter ca 2 timmars flygning i varje riktning. Alla i besättningen gjorde denna satsning bara för att det var roligt – och man arbetade ideellt, det vill säga helt gratis!

På resans lottades det även ut en fin Garmin-klocka (gåva från Garmin) som vanns av Peter Blitz.



I cockpit på resan: Kapten Anders Jacobsen, Styrman Claes Martinsson och styrman Johan Bergesse. Anders och Claes är ju kända ansikten för Flygande Veteraners medlemmar.



Arrangör var Flygande Veteraners och tillika Hässlö Flygförenings ordförande Henrik Boresäter, här med flygvärdinnan Anna Mellberg Karlsson. Resenärernas entusiasm går inta att missta sig på! Efter kvällens landning på Arlande hördes ett ensont: En gång till, en gång till ...



Novair Airbus A321neo

Foto: Novair

05:00	novair	Friedrichshafen (FDH)
07:00		N9101 (A21N)



Övrig personal ombord på N9101 (A21N): Niklas Hättström, Mario Vasquez, Henrik Engelberg, Anna Mellberg Karlsson och Veronica Moberg.



Besättningen på väg ut till sin Airbus 321neo.

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 29 april 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)
Sören Djerf	Höger 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)
Bo Jernberg	Passagerarstol 6D - 2023 (1 år)
Agneta Djerf	Pentry - 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 (5 år)
Gunnar Sköld	Vänster höjdmätare - 2022 (1 år)
Kent Käantä	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 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)



The Legendary Douglas DC-3

Michael S Prophet

184 sid. Stort format 31 x 23 cm. Pris ca 400 kr. Denna bok innehåller bilder och uppgifter om de flesta nu flygande DC-3:orna i världen, inkl Daisy och Congo Queen, och de organisationer som flyger fortfarande flyger DC-3. Mängder av unika bilder. Vi köper in boken via en agent i London. Vi tar emot förbokningar. Vi har ett blädderex på Service Center på Bromma. Boken kostar ca 400 kr, lite beroende på hur många vi kan beställa.

Find out more at:
www.airbp.com



flygande + veteraner

Butiken i terminalen på Bromma flygplats

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



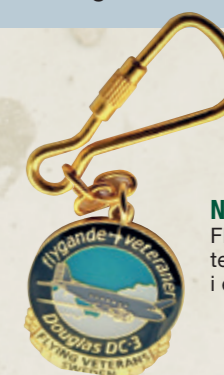
Musmatta med Daisymotiv, 19 x 25 cm, 0,5 cm tjock 150 kr



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



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



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



Keys Med Flygande Veteraners tygmärke påsytt. 180 kr



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!
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 flygdärdern. Alla flygbolag med självaktning köpte jumbojet. SAS var ett av dem och



NYHET!
Vingprofiler
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 Olsson, 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 i terminalen på Bromma flygplats

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

SLUTSÅLD. NY UPPLAGA KOMMER I MAJ



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 anhängare 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 luftförsvär

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.



Kalla Kriget i luften

Ulf Hugo

211 sid inbunden, 22 x 28 cm,
315 kr
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.

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