

# Flygande Veteraner



#159 • SEPTEMBER 2023

FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING



Ut och flyg med *Daisy*

## ORFÖRANDE HAR ORDET



Bästa medlemmar,  
Vi har under säsongen haft vädergudarna emot oss vid en del tillfällen, ibland har vi fått ställa in och vid några tillfällen har vi bytt resmål med passagerarnas goda vilja.

Den här säsongen är den första där vi flyger efter de nya villkor som TS har satt upp för oss. De flesta av oss medlemmar märker inte av detta, men tekniker och besättningar märker desto mer och

viljan från alla parter att allt ska fungera har varit enorm.

Våra piloter flyger också mycket på sina civila arbetsplatser så vi har sett det nödvändigt att utbilda fler på vår DC-3. Vi har nu tre nya styrmän, Patrik Sjöberg, Olle Norén och Janne Johnson och vi har också en ny kapten på väg in vilket är mycket välkommet. Därtill har vi under augusti utbildat två nya instruktörer, Pelle Scherdin och Anders Jacobsen, som ska hjälpa till med fortsatt utbildning av piloter till Daisy.

Vi håller ju på att spela in en doku-

mentärfilm om Daisy DC-3 och spelar in den sista tredjedelen av filmen under september – oktober. Vi har redan samlat in ett bra belopp med pengar till filmen men det behövs mer!

OM du inte flugit med Daisy i år så passa på innan vintern kommer, och glöm inte att vi skall fira Daisy 80 år och Flygande Veteraner 40 år den 7 oktober.

Ha en fortsatt skön höst!

**Henrik Boresäter** Ordförande  
henrik.boresater@flygandeveteraner.se  
+46-730 766787

## REDAKTÖRENS RADER



att inspirera och locka medlemmar att

Tidningen har fått in flera berättelser om sommarens uppskattade Daisy-resor, det gläder en redaktör. Jag hoppas att det fortsätter så här eftersom tidningens huvuduppgift ju är

följa med genom att visa upp gjorda och kommande flygningar.

En medlemsberättelse som glatt mig särskilt är den om 97-årige Herbert som var med på resan till Aeroseum. Vilken livsgnista!

I det här numret har jag fortsatt på serien "Kvinnor och flyg" med berättelsen om de första flygvärdinnorna, tänk vilken betydelse dessa har haft för utvecklingen av flyget.

Den 16 september firas de nordiska

DC-3:orna samtidigt som vår regent kung Karl XVI Gustaf firar 50 år på tronen med en hejdundrande flygformation över Stockholm där Daisy givetvis är med, det ni!

**Sture Friedner** Redaktör

Sista manusdag för nästa nummer av FVT (#160) **20 november 2023**

## flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning

Nr 159 september 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: 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, Lars Wissing,  
Mikael Sanz (sammankallande)



Skanna QR-koden med din smartphone/mobilkamera, så kommer du direkt till hemsidan.



# Var med och sponsra dokumentärfilmen om Daisy!

Alla vi som gillar flyg vet ju att det mycket sällan visas något om flyg på svensk TV och om det visas något, så är det sällan om något positivt. Och om historiskt veteranflyg visas absolut ingenting! Det vill vi ändra på och du kan vara med och hjälpa till! Flygande Veteraner har påbörjat inspelningen av en dokumentärfilm om DC-3 Daisy och föreningen och målet är att den ska visas på svensk TV! Läs vidare för att få veta hur du kan bidra till att Daisy blir en riksangelägenhet i Sverige.

I år fyller DC-3 Daisy 80 år och föreningen Flygande Veteraner firar sitt 40-årsjubileum. Då är det ett bra läge att stanna upp lite, titta bakåt och begrunda vad vi har åstadkommit under de gångna 40 åren. Det är hög tid för Daisy och Flygande Veteraner att sätta ett historiskt avtryck för framtiden. Vi är helt övertygade om att en dokumentärfilm om Daisy och Flygande Veteraner är av allra högsta vikt för att vi ska kunna lämna något efter Daisy, den dagen hon inte längre flyger.

Många svenskar har sett den norska dokumentären "DC-3:an i Sandefjord". Den är inspelad av norsk TV 2017 och handlar om våra vänner i den norska DC-3-föreningen Dakota Norway och deras vackra och blankpolerade DC-3. Den dokumentären repriseras i stort sett årligen även i svensk TV av SVT och går även att titta på i SVT Play. Därför känner troligen fler svenskar till att det finns en DC-3 i Norge än att Daisy och Flygande Veteraner ens existerar i Sverige. Vi missunnar givetvis inte våra norska vänner publicitet, men Daisy måste bli en riksangelägenhet i Sverige, på samma sätt som de övriga nordiska DC-3:orna har blivit i sina respektive länder. Det är helt nödvändigt om vi ska kunna fortsätta vår verksamhet och hålla Daisy flygande. Vi kan inte räkna med att någon annan kommer spela in och bekosta en dokumentärfilm om Flygande Veteraner och Daisy. Vi måste helt enkelt kraftsamla och själva se till att filmen spelas in.

Vi samarbetar med ett professionellt produktionsbolag som verkligen är engagerade i detta och som har en vision

om hur filmen skulle kunna bli, som väl överensstämmer med våra egna högt ställda förväntningar. Det är mycket viktigt att filmen får en mycket hög TV-kvalitet, vilket är förutsättningen för att svenska och utländska TV-kanaler och strömnings-tjänster ska vara intresserade av den. Men vi vet redan att intresset för filmen är stort.

Det kostar en hel del att spela in och redigera filmen och det är här du har möjlighet att bidra. Flygande Veteraner har snart 2500 medlemmar. Om vi leker med tanken att drygt hälften kan tänka sig att bidra med 500 kronor (eller mer givetvis), så skulle vi kunna göra stora underverk för dom pengarna. Men även en mindre summa kommer att göra skillnad. Vi diskuterar också med andra parter och företag om bidrag naturligtvis, men vi medlemmar är den största och viktigaste delen här. Så snälla, fundera lite, tänk till! Varje krona räknas! Nu har du en verklig chans att göra något fantastiskt för veteranflyget!

Och du som är med och hjälper till med det här kommer självklart att synas i samband med filmen. Ditt namn kommer att finnas med filmens eftertexter och på andra ställen.

Så nu vädjar vi till dig. Vi behöver verkligen din hjälp med att genomföra detta! Har vi mot alla odds lyckats hålla Daisy i luften i 40 år, så ska vi lyckas även med detta. Men ska vi lyckas så måste vi alla ställa upp tillsammans! Vi hoppas och räknar med att du är med!

Skänk en gåva till dokumentärfilmen om Flygande Veteraner och DC-3 Daisy på vår hemsida, där du kan skänka både med kort och Swish. [www.flygandeveteraner.se/stod-oss/](http://www.flygandeveteraner.se/stod-oss/) Du kan även skanna av QR-koden med din smartphones mobilkamera, så kommer du direkt till hemsidan.

Hjärtligt tack för att du stödjer filmen om DC-3 Daisy och föreningen Flygande Veteraner! Och stort tack till dig som redan har skänkt en gåva till insamlingen!

Omslagsbilden: Den 13 juni 2023 flög personalen hos Flightradar 24 med Daisy. Foto: Ola Österling



# Jubileumsfest hos Flygande Veteraner!



Dags att ta fram kalendern! Det är dubbeljubileum på gång. Föreningen Flygande Veteraner fyller 40 år och Daisy 80 år. Det ska vi uppmärksamma med en fest på flygmuseet i Hässlö. Alla medlemmar är välkomna. Temat blir 40-tal.

Vi ska försöka återskapa lite av den miljö som fanns när Daisy byggdes och togs i tjänst. Därför hoppas vi att så många som möjligt tänker till och gärna klär sig i en passande klädsel – frivilligt så klart.

Det hela kommer att gå av stapeln den **7 oktober kl 16,00** efter vad vi hoppas en lyckad flygsäsong.

Priset för festen och fler detaljer kommer meddelas senare.

Så just nu gäller bara att "pricka för".

**Du och alla andra medlemmar kommer att få en personlig inbjudan via mejl inom kort, där vi informerar om priset, hur du anmäler dig till festen och andra praktiska detaljer.**

Hälsningar från "festkommittén":

**Ninna, Håkan, Robert, Lasse W och Nisse Sievert**



Ädelt vin och bubblande bad

## Vad har det med flyg att göra?

TEXT: STURE FRIEDNER



Jacuzzi J-2. Bröderna Jacuzzis andra egna flygplan.

**Bubbelpool eller Jacuzzi** är mycket populärt i världen. Men badkaren har en historia som även berör oss flyginresserade.

Företaget Jacuzzi grundades 1915 av sju bröder i familjen Jacuzzi: Giocondo, Frank, Rachele, Candido, Joseph, Gelindo och Valeriano. Deras ursprungliga efternamn var Lacuzzi, men när de två första bröderna immigrerade från Italien till USA 1907 läste immigrationspersonalen fel på namnet och de fick därför heta "Jacuzzi". De var jordbrukare och köpte mark i Sonoma Valley norr om San Francisco där de började odla vindruvor och oliver.

1911 anslöt sig en av brödernas farbror till gruppen. Han var en skicklig träsnidare och bröderna startade ett trä- och ingenjörsföretag samtidigt som de behöll vinproduktionen. År 1915 rasade första världskriget och bröderna fick beställning på träpropellrar för US Army Air Service, en verksamhet som snabbt växte. Två år senare flyttade företaget till Berkeley på östra sidan av San Francisco Bay där de fortsatte att tillverka propellrar.

Då kontraktet med US Army Air Service upphörde i slutet av 1918 började bröderna reparera och modifiera flygplan. Genom detta lärde de sig hur flygplan fungerar och så småningom byggde de ett eget flygplan med egen design.

Jacuzzi J-1 var ett litet ensitsigt monoplan. Det hade en flygkropp av plywood och drevs av en konverterad T-Ford

motor på 25 hk. Typen testades 1920 av flera erfarna piloter och fick gott betyg.

Jacuzzi J-2. Efter inledande tester byggdes J-1 om, och fick en kraftigare motor, en Roberts 4-X på 50hk. Flygplanet kallades då J-2.

Jacuzzi J-7. Efter några års experimenterande startade de ett större projekt. Också detta var ett monoplan men utrustat med en riktig passagerarhytt, något som var nytt vid denna tid. Maskinen var sju-sitsig och hade en Hall-Scott L-6 motor på 200 hk. Planet byggdes under senare delen av 1920 med den första flygningen i december samma år. Det strömlinjeformade planet visade sig vara mycket snabbt.

Bröderna insåg att planet kunde ha kommersiella möjligheter även för postbefordran och flög runt och visade upp planet för olika bolag som var intresserade.

### Krasch

Den 24 juli 1921 hände dock det som inte fick hända. Vid en uppvisning gick vingbultarna av på ena sidan, vingen vek sig, planet störtade och piloten, en av bröderna Jacuzzi och de fyra passagerarna, omkom.

Efter detta avbröt bröderna Jacuzzi sina flygplansprojekt men fortsatte med propellerproduktionen i ytterligare tio år och fortsatte också att arbeta med sina vingårdar och var vinproducenter. Deras arbete kom sedan allt mer att handla om jordbruksmaskiner. De tillverkade bland annat en vindmaskin som blåste på vinstockarna för att inte vinstockarna skulle frysa då det var risk för frost.

### Första Jacuzzin

1926 tog en av bröderna patent på en ny typ av vattenpump som blev mycket framgångsrik och som sysselsatte jacuzzi-fabriken i många år.

En kvinna i familjen Jacuzzi led av reumatism och för att lindra besvären tog hon varma bad i en badtunna. Någon av



Den strömlinjeformade Jacuzzi J-7 hade en passagerarkabin för 7personer.

bröderna kom på att använda pumpen till att pumpa in varmt vatten i tunnan vilket gav en lindrande massageeffekt. På så sätt föddes bubbelbadet, eller Jacuzzin, som den kom att heta. Bröderna Jacuzzi förfina massagen med fina jetstrålar av luft som sprutades in tillsammans med det varma vattnet och började sälja de speciella pumpar som skapade bubbelmassagen och även badkar som hörde till. Bröderna skapade flera modeller av dessa bubbelbad, de flesta runda. Badkaren blev omåttligt populära och företaget växte enormt.

Bolaget var familjeägt ända fram till 1979 då det såldes eftersom ingen av bröderna Jacuzzi längre var kvar i livet.

Vinproduktionen finns emellertid fortfarande kvar hos familjen Jacuzzi som idag erbjuder smakfulla viner och vinprovningar på sin vingård i Sonoma Valley i Kalifornien.

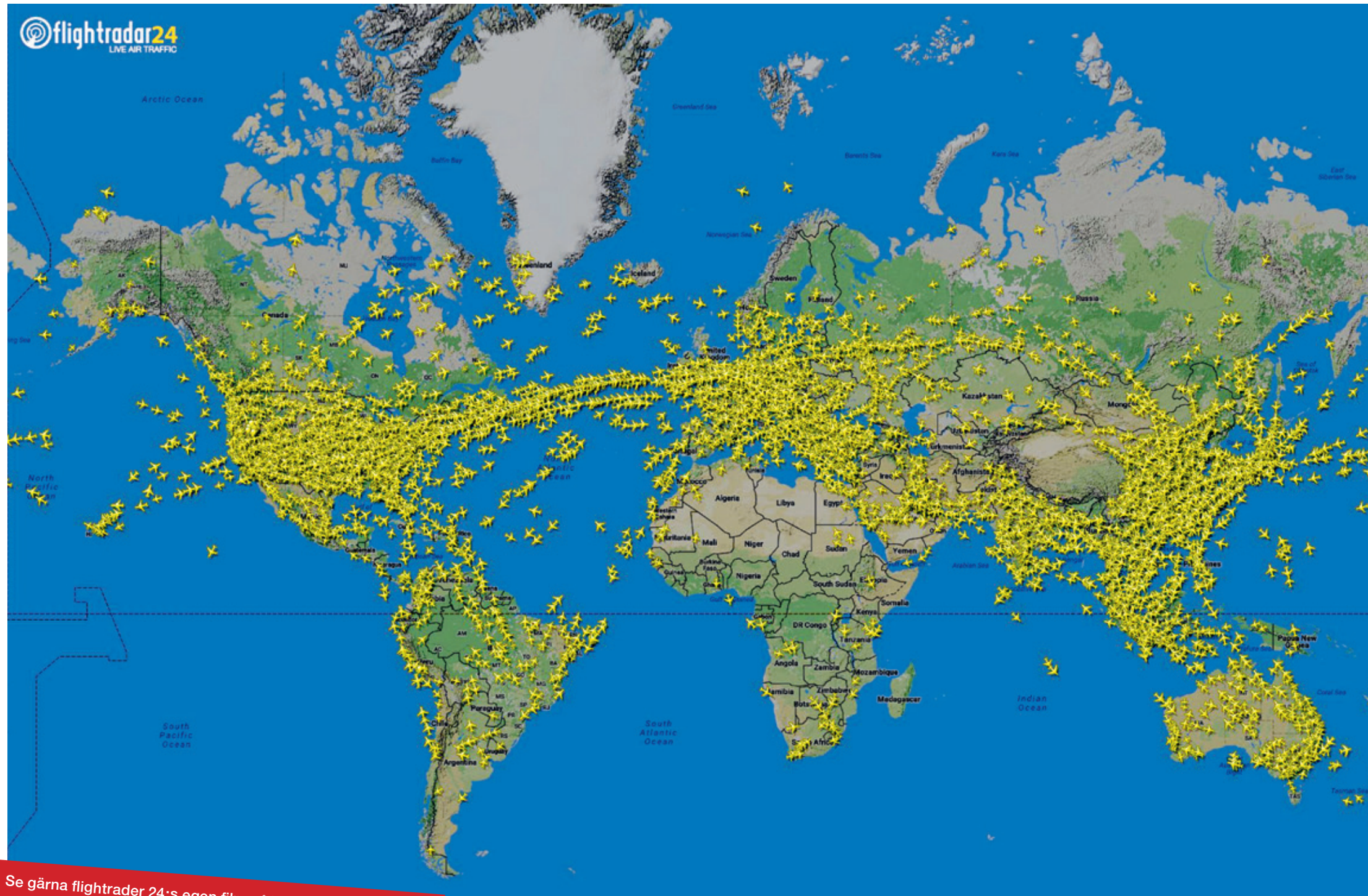


En flaska Jacuzzi Cabernet Sauvignon framför ett fotografi av familjegården. På flaskan ses ett foto av bröderna framför sitt flygplan Jacuzzi J-7.



# Vad är det i luften som surrar?

I en tid där tekniken fortsätter att omdefiniera hur vi interagerar med världen omkring oss är Flightradar 24 en fascinerande applikation. Detta är en svensk söktjänst i telefonen och i datorn där man kan se nästan alla flygplan som just nu flyger runt hela jordklotet. Tjänsten finns som gratisversion. TEXT: STURE FRIEDNER



De flesta av oss har stått och tittat upp mot skyn och fundrat på vad det är för ett flygplan som rör sig där uppe? Eller som undrat över hur långt deras anhöriga har hunnit. De som laddat ner flygspårningstjänsten (appen) Flightradar 24 har fått svar och därtill också kunnat se alla andra flygplan som flyger där uppe, inte bara över den plats de står, utan alla flygplan runt hela jordklotet. Den här tjänsten tillhandhålls av det svenska företaget Flightradar 24 AB och finns som gratisversion.

Det hela började som en lek av Mikael Robertsson och Olov Lindberg i Stockholm. De drev redan sin webbsida Flygresor.se och testade på skoj en ADS-B-mottagare som de fått tag på. De provade att lägga upp skärmdumpar från mottagaren på en Google Earth-karta och kunde plötsligt se precis var en mängd flygplan befann sig – i realtid! När de sedan lade ut resultatet på Internet var succén given! Kartan med flygplan som rör sig gav stort gensvar och detta inspirerade till fler försök.

Mikael Robertsson och Olov Lindberg köpte ytterligare några mottagare som de placerade ut, först i Göteborg och Malmö och senare på andra platser. Antalet mottagare blev fler och fler och nätverket allt större. Även privatpersoner började hjälpa till genom att låta egna ADS-B-mottagare ingå. Nätverket byggdes vidare på detta sätt och omfattar i dag stora delar av jordklotet. Flightradar 24 har numera över 35 000 ADS-B-mottagare spridda över världen, mottagare som fångar upp de signaler som i stort sett alla flygplan skickar ut. Alla data från mottagarna skickas till en server som Mikael och Olov har utvecklat.

## Eget bolag

Mikael Robertsson och Olov Lindberg förstod att de hade kommit på något "stort". De sålde Flygresor.se och 2010 startade de i stället Flightradar 24, som de fortfarande driver. Deras huvudkontor ligger på Kungsgatan i Stockholm.

2012 blev Flightradar24 ett eget bolag och i dag arbetar drygt 30 personer i bolaget.

VD är numera Fredrik Lindahl. Företaget är mycket lönsamt och omsättningen var förra året 276 Mkr. Intäkterna kommer huvudsakligen från prenumerationer på de avancerade ver-

Se gärna flightradar 24:s egen film på YouTube om flygningen med Daisy. <https://www.youtube.com/watch?v=kUi7oiwEICK>

Antalet flygplan som samtidigt är i luften är överväldigande och ändras hela tiden vilket man kan se på Flightradar 24.





OLA ÖSTERLING

Daisy flyger sakta och lågt vilket ger en härlig känsla. Här över Västerås med personal från FR24.

sionerna som används i närmare 150 länder. Även försäljning av reklam och tillhandahållande av datatjänster till företag runt om i hela världen bidrar till inkomsterna.

#### Fyra versioner

Det finns fyra prenumerationsnivåer hos Flightradar 24 som kan användas både på webben och i telefonen. Basic är gratis att ladda ner och använda för alla, men Silver och Gold, som saknar reklam och innehåller mer data om flygplanen och flighterna, kostar några hundra kronor per år. Det finns även en businessprenumeration som flygbolag och företag över hela världen använder.

Men det behövdes ett vulkanutbrott för att sätta fart på rulljansen. När den isländska vulkanen Eyjafjallajökull spridde rök och aska över Europa i april 2010 ställdes den europeiska flygtrafiken successivt in vilket ledde till att 3-4 miljoner besökare varje dag loggade in för att se vilka fligheter som gick och vilka som var inställda. Senare har andra katastrofer ökat besöksantalet, nu senast kriget i Ukraina. Flightradar 24 har även bidragit vid sökandet efter försvunna eller kraschade flygplan. Framgångarna har dock inte bara berott på negativa händelser, utan främst på bra design ihop med hög datakvalitet.

#### Jozsy Wengstöm

Många yrkeskategorier, till exempel taxichaufförer på flygplatser världen runt, har nytta av Flightradar 24 för att

kunna hålla koll på inkommande flygplan.

Även professionella piloter använder Flightradar 24 i arbetet. Flygande Veteraners förra chefpilot Jozsy Wengström, kapten på flygbolaget Tui berättar till exempel: "Flightradar 24 är jättebra då vi är på en destination och skall flyga hem igen. Då tar jag upp Flightradar 24 på telefonen och registreringen på den kärra vi skall flyga hem med och om den är på tid. På det viset kan jag anpassa när besättningen skall åka ut till flygplatsen utan att behöva ringa en massa samtal."

#### Lite om tekniken bakom tjänsten

GPS är ett system för platsbestämning med hjälp satelliter. GPS används i dag i nästan allting från klockor och bilar till fartyg och flygplan. GPS utvecklades under 1970-talet av det amerikanska försvarsdepartementet men blev inte allmänt användbart förrän 1994. Systemet utgörs av 27 satelliter på hög höjd placerade runt hela jordklotet. Dessa satelliter ger med sina exakta tidssignaler möjlighet för alla med en GPS-mottagare att bestämma sin position (longitud, latitud och höjd över havet), oavsett väder, dag som natt – och var som helst på jorden.

#### Svensk teknik utan radar

Alla större flygplan avsedda för reguljär trafik i västvärlden har i dag en ADS-B-transponder monterad ombord. Transpondern är en radiomottagare som tar emot GPS satelliternas signaler



STURE FRIEDNER



Till vänster: FR24 i mobilen. Daisy håller på att starta i Västerås och hur hon taxat från hangarplattan.

Lasse Schmidt Westrén visar Flygande Veteraners Tidnings layout-man Ola Österling hur FR24 fungerar.



STURE FRIEDNER

Mikael Robertsson skapare av Flightradar 24.

och beräknar flygplanets position som visas för piloten på en skärm. Men transpondern är också en radiosändare som skickar ut en datasignal (datalänk) som innehåller flygplanets position med fart och höjd och planets registrering.

Alla andra flygplan som har en ADS-B-transponder och befinner sig inom "hörhåll" kan ta emot denna datalänk och visa planets position även för piloterna i de andra flygplanen, samtidigt som deras egna transpondrar talar om var det egna planet befinner sig. Allt detta helt automatiskt utan att flygtrafikledningen behöver lokalisera flygplanen med radar.

Markstationer på marken tar också emot datalänken och vidarebefordrar informationen till flygtrafikledningen vilket innebär kraftigt förhöjd trafiksäkerhet i luften. Därtill kan även alla andra med transponder eller ADS-B-mottagare som finns i närheten se var flygplanen befinner sig.

Systemet används också som "markradar". Transpondern sänder ut sin position även då flygplanet är på marken och därför kan man följa flygplanet under taxning.

Fordon som rör sig på flygplatsen kan också utrustas med



OLA ÖSTERLING

Fredrik Lindahl är VD för Flightradar 24.

ADS-B transpondrar och blir då synliga för både flygplan och trafikledning.

#### Håkan Lans

Det är alltså denna säkerhetsteknik som Flightradar 24 använder sig av, tar emot och återutsänder i sin app och webbsida på Internet. Tekniken med datalänk, VDL mode 4, har uppfunnits av svensken Håkan Lans.

Systemet finns också för båtar/fartyg där det är världsstandard och heter AIS.

#### Visar inte riktigt alla flygplan

Alla flygplan har inte ADS-B-transpondrar eller kan ha stängt av den. Många ryska och militära flygplan saknar eller har gamla transpondrar. Även mindre flygplan saknar ADS-B-transponder. Dessa kan i stället ha Mode-S-transpondrar som emellertid inte samarbetar med andra flygplan utan bara med trafikledningen. Flightradar24 använder en egenutvecklad ADS-B-mottagare som har stöd för multilaterationsteknik (MLAT) för att kunna





Emma Karlberg, People & Culture Manager på Flightradar24.

AVIG KAZANJIAN

spåra de flygplan som inte använder ADS-B-transpondrar. MLAT är dock långsammare eftersom positionen beräknas genom att kombinera signalerna från flera mottagare.

### Flygjättar använder tjänsten

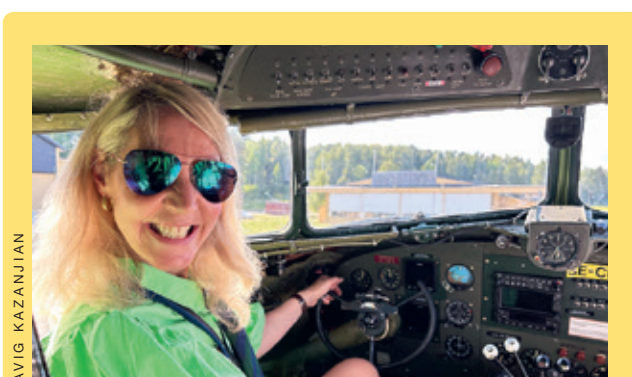
Många företag, bland dem flera av världens stora flygplans-tillverkare, använder Flightradar24. Boeing har i sin fabrik i Everett en stor skärm som visar var alla Boeing av typen 787 Dreamliner befinner sig i världen. Franska Airbus har en storbildsskärm i styrelserummet i Toulouse som visar var deras plan flyger, och så vidare.

### Flightradar24 flög med Daisy

Eftersom Flightradar 24 i högsta grad är en tjänst som har flyget som grund så är det naturligt att de som arbetar med tjänsten är flygintresserade. Därför fick personalen pröva på att flyga med Daisy. Den 13 juni samlades Flightradar24s personal på Hässlö för en tur i luften med den 80-års-firande DC-3:an. Evenemanget var mycket uppskattat både av personalen och av Flygande Veteraners funktionärer.



Man njuter av flygturen med Daisy.



### Mina flög med Daisy

Jag heter Mina Boström Nakićenović och jobbar som Chief Technology Officer på Flightradar24.

Flygningen med Daisy var en underbar och speciell upplevelse från flera olika perspektiv: flygmässigt, tekniskt och historiskt.

**Flygmässigt:** Det kändes väldigt unikt att flyga med ett av Sveriges äldsta flygplan som fortfarande kan flyga, som är k-märkt och som är så välskött av flygveteranerna. Vi var imponerade av hur den ideella organisationen sköter Daisy, med så mycket professionalism och kärlek. Tack vare dem har Sverige en sådan pärla - Daisy - fortfarande i ett så bra skick att man kan flyga med henne!

**Tekniskt:** Som elektroingenjör som har jobbat med teknik (både mjukvara och hårdvara) i 25+ år är det riktigt imponerande att se att det finns hårdvara som har klarat sig i mer än 80 år. Jag är tveksam om de hårdvaruprodukter som utvecklats idag kommer att vara användbara lika länge.

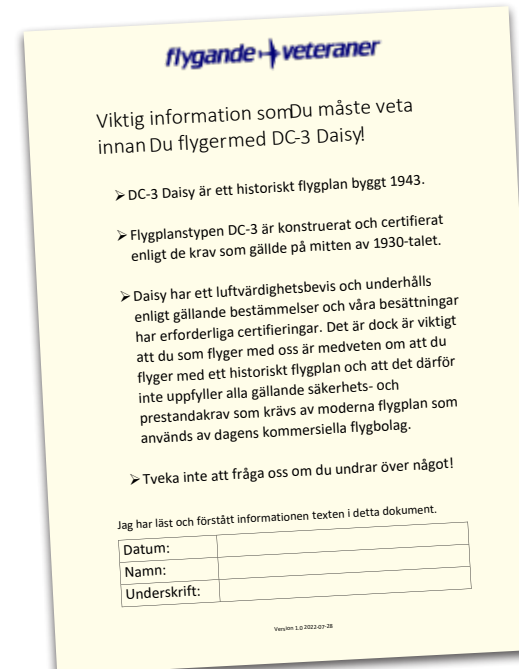
**Historiskt:** Att flyga med Daisy var för mig inte bara en resa över Västerås och Sigtuna – det var en resa genom tiden genom Europa. Plötsligt kunde jag se oändliga sandstränder i Normandie genom fönstret, början på D-dagen och känna den tysta spänningen i kabinen mellan fallskärmshopparna.



FR24:s personal fick flyga med Daisy i omgångar.

STURE FRIEDNER

OLA ÖSTERLING



## Transportstyrelsens nya regler Information som Daisys passagerare måste skriva på

För att ingen skall flyga med Daisy utan att vara ordentligt medvetna om att flygplanet inte är ett modernt trafikflygplan utan ett veteranflygplan, så kräver TS att alla passagerare med sin underskrift skall intyga att de satt sig in i innehållet i informationen.

Transportstyrelsen har även sedan några år krävt att alla passagerare skall ha varit medlemmar i Flygande Veteraner i minst 3 månader för att få flyga.

## DC-3 Daisy & Sk 16 Mean Machine fyller 80 år. Kom och fira!



### DC-3 "Daisy" SE-CFP

Hon byggdes ursprungligen 1943 som en Douglas C-47 för USAAF - United States Army Air Forces. "Daisy" har deltagit i andra världskriget, där hon bland annat deltog i luftlandsättningen av fallskärmshoppare på Dagen D den 6 juni 1944.



### Sk 16 "Mean Machine" SE-FUZ

Denna individ ingående i Västerås Flygmuseum är en SK 16A tillverkad 1943 av Noorduyn Aviation, Montreal Kanada s/n 14-526 och är alltså en riktig Warbird då den har deltagit i Andra Världskriget såsom skolflygplan för de Allierade.

### Välkommen att fira i Västerås Flygmuseum helgen 16 – 17 september Flygmuseet har extraöppet lördag 16/9 kl. 10-18 och söndag 17/9 kl. 10-16

Hållpunkter under dagarna kommer inte att planeras i detalj, men en hel del "surr" i luften kommer att ske. Den finska DC-3:an är inbjuden och kommer till oss om allt klaffar. Dessutom en gästande Sk 16.

**Föredragningar**  
Under dagarna kommer även några föredrag att genomföras om både DC-3 och Sk 16 vad gäller teknik och operativ verksamhet.

Mat & dryck  
Försäljning av mat och dryck såsom korv med bröd, hamburgare kommer att ske.



Västerås Flygmuseum  
Hässlögatan 16, Västerås • Tel. 021-495 06 40  
Ordinarie öppettider: söndagar kl. 11 – 16

Under söndagen är våra flyg-simulatorer i drift för den som vill prova. Boka gärna i förväg på [bokning.simulatorgruppen.se](http://bokning.simulatorgruppen.se)

[www.flygmuseum.com](http://www.flygmuseum.com)



# Flyg med Daisy 2023 Några av sommarens medlemsflygningar



Alla skall med!

## Aeroseum i Göteborg – flygplan och en berganläggning från kalla krigets dagar

TEXT OCH FOTO ANDERS LUNDBECK

Klockan är strax över åtta på morgonen när alla passagerare samlas i Västerås Flygmuseum. Men inte för att besöka detta museum utan för att med Daisy flyga till Göteborg och upptäcka ett annat flygmuseum – Aeroseum – beläget på Säve flygplats. Det finns en känsla av förväntan, en spänning och lite av ett äventyr när Daisy glänser i solskenet och i kabinen välkomnas av flygvärdinnan Margaretha Wåhlin. De erfarna piloterna Kjell Nordström och Lars Sveding har planerat flygningen och gör en uppskattad in- och förbiflygning på låg höjd innan landningen på Säve. Under flygresan mot västkus-



ten, i ett fint flygväder med klar sikt och sol, kunde såväl städer, sjöar och andra såväl kända som mindre kända platser ses från ovan.

### Välkommen till Göteborg – och en pågående flygdag

- Välkommen till Göteborg och Aeroseum, vad kul att ha Er här, säger Tina Dejby, när hon möter upp Flygande Veteraner.

Tina, som är ansvarig för Aeroseums publika verksamhet, har ordnat med allt praktiskt på Säve inför Daisys ankomst. Med en folkbuss modell äldre sker transport i några vändor till Aeroseums huvudområde. Här pågick för fullt en välbesökt flygdag med olika utställare och aktiviteter. Det visades bland annat polis- och räddningshelikoptrar i luften och på marken, erbjöds visning och korta rundflygningar med Antonov 2 och helikoptrar samt hisnande flygföreläsningar av Gula Safir SK 50, team 50.

### 27 meter under marken – hård motion med VIP-guide

Aeroseums huvudutställning återfinns 27 meter under marken i Göta Flygflottiljs – F9 – tidigare bergshangarer som färdigställdes under 50-talet i syfte att skydda flygplan och människor med en imponerande underjordisk yta över 22.000 kvm. Här startade en för Flygande Veteraner särskilt sammanställd och guidad VIP tur med en kunnig engagerad guide in i anläggningens allra innersta med besök i drivmedelslager, stabs- och ledningsrum och mycket mer. Många medlemmar kände sig både trötta, hårt tränade/motionerade (!! ) och samtidigt fulla av intryck och upplevelser efter många trappor upp och ner i denna unika anläggning. Många fortsatte dock, efter lite vila, på egen hand att lite närmare och i egen takt, utforska aeroseums alla flygplan - Draken, Viggen Lansen och Tunnan och många flera. Här kunde även beskådas några särskilda TEMA-utställningar – om Luftförsvaret, Östtyska spionorganisationen STASI med mera.

Lunch kunde för de som så önskade



På väg mot Säve och Aeroseum.

avnjutas utomhus i solen – Hemvärnet serverade exempelvis äkta fältmässigt tillagad "militärmat" som emellertid smakade bra mycket godare än den mat de flesta nog kommer ihåg från sin egen militärtjänst.

### Uppskattad rundflygning

För föreningens medlemmar i Västsverige genomfördes en rundflygning över Göteborg och delar av Bohuslän. En närapå fullbokad Daisy lyfte under tidig eftermiddag med entusiastiska och förväntansfulla passagerare.

- Vilken flygning det var, så härligt att få uppleva DC 3 Daisy, tyckte Herbert Leandersson, mångårig medlem i

Flygande Veteraner, och själv mycket erfaren och meriterad pilot. -Jag tog mitt certifikat för segelflyg när jag hade fyllt 70 år och några år senare certifikat för motorseglare, och känner starkt för Daisy och föreningen, avslutar den idag 97-årige Herbert.

Herberts dotter Kristina och hennes man Roy, var också med på rundflygningen – den var i absolut toppklass säger Kristina.

### Säve Flygplats – Göta Flygflottilj – en anrik historia

På Säve flygplats inrättades tidigt Göta Flygflottilj - F9 - som var i skarp operativ drift från 40-talets början ända fram till

årsskiftet 1969/70. Men även efter nedläggningen av flottiljen så behöll Flygvapnet ägandeskap och drift av både flygplats och del av flygplatsområdet och kom här att organisera flottiljens bergsanläggning som skarp operativ krigsbas och i fredstid även ett skyddat mobiliseringsförråd för jaktflygplan. År 2000 var det emellertid slut och området blev helt civilt men den västra delen av flygplatsen hade under många år redan varit civil med en relativt omfattande kommersiell flygtrafik – härifrån flög bla. Ryanair och Wizzair till exempelvis London, Alicante och Mallorca.

Den kommersiella flygtrafiken upphörde 2015 – och numera är flygplatsen



# Flyg med Daisy 2023 Några av sommarens medlemsflygningar

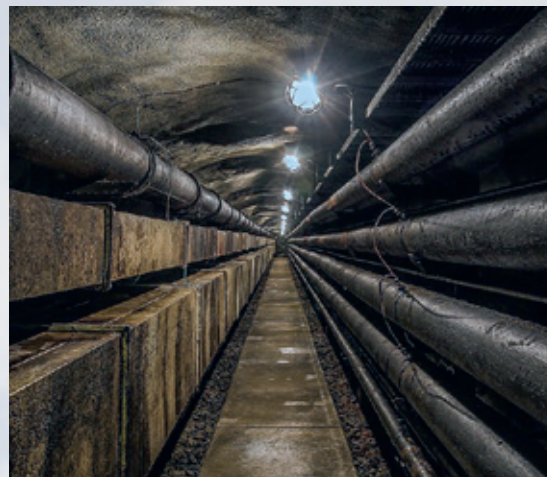
nyttjad enbart av privatflyg, polisflyg och räddningstjänst.

Flygplatsen ligger på Hisingen som är Sveriges femte största ö efter Gotland, Öland, Södertörn och Orust. Den är emellertid den näst mest befolkade – ¼-del av Göteborgs befolkning bor här och till ytan utgör Hisingen halva Göteborgs yta, dvs dryga 200 kvadratkilometer och är bland annat med Älvsborgsbron sammanlänkad med Göteborg.

– Ni måste besöka oss igen, säger

aeroseums Tina Dejby, när det är dags för Daisy att flyga åter till Västerås. Och nog kommer Daisy åter till välkomnande, gästfria och intressanta Aeroseum. Håll därför utkik och boka Din plats när reseprogrammet för 2024 publiceras.

Väl hemma i Västerås kunde teknikerna Berndt Kvist och Lars Hellstrand konstatera att Daisy fungerat tekniskt perfekt och att tankningen på Säve också kunnat genomföras utan problem. ✚



På väg ner genom berget.

öppen året runt. Aeroseum ingår i gruppen SFHM, Sveriges försvarshistoriska museer.

Vår grupp guidades av Per Helmersson som ledde oss högt och lågt. Lägsta punkten var den underjordiska bränsledepån, med stora bränslecisterner för flygbränsle, MC77 med flera Under flottiljtiden, kalla krigets mest intensiva år, fylldes de stora tankarna från tankbilar vid en mackliknande station i markplan. Vår väg ner i berget var en smal trappa, växelvis planare gångväg, nästan utan ledljus, och endast delvis med ledstång. En sann utmaning för Daisyresenärer!

## Eldorado för Helikopter-entusiaster

De stora ytorna i berget innehåller mängder av flygvapnets material från kalla kriget. En stor avdelning innehåller helikoptrar. Detta möjligen beroende på Aeroseums driftige chef, Roger Eliasson, fd kommandörkapten, tidigare chef för 2:a Helikopterdivisionen och helikopterpilot. Han deltog mycket aktivt i u-båtsjakten på 80-talet. Roger är en verklig Bergakung, tillika nybliven 80-åring!

En grupp helikopterveteraner, bland Aeroseums många volontärer, har ställt iordning en Hkp 4C, Vertol, Yngve70, till



Aeroseum ligger i före detta F9.s bergtrum.

flygande skick. Efter flera tusen arbetstimmar, och en otrolig mängd byråkrati fick man äntligen tillstånd för flygning i september 2018. En extra hangar fick man låna av företaget Serneke, med rotorbladen monterade på Vertolen får den inte plats inne i Aeroseum, och utan påmonterade rotorblad kan inte flygtillstånd utfärdas. Yngve70 är registrerad som SE-JLY

Några flygningar gjordes hösten 2018 och senare, med entusiastiska medlemmar ombord!

Yngve70 är nu, liksom vår Daisy, klassad som Luftfartyg av kulturhistoriskt värde.

## K-märkt

Vertol Hkp 4 kom till Sverige på 1970-talet, och togs ur drift 2010. Alltför tidigt enligt många. Den var mycket driftsäker och deltog i många sammanhang, inte minst sjöräddning.

Yngve70 är licensbyggt av Kawasaki, och kom till Sverige 1974. Även syskonet Yngve69 finns bevarad i Aeroseum, dock utan tillstånd för flygning. Båda har tillbringat en stor del av sin tid på Säve. Denna dag, Barnens flyghelg, bogserades Yngve69, utan rotorblad, runt på fältet, med unga passagerare ombord.

## Aeroseum som besöksmål

Inför vårt besök på cafeterian i berget hade flera bespetsats sig på Göteborgs special, Räckmacka och Pripps blå. Men nej, denna gång blev det fralla med leverpastej och en Melleruds lättöl. Helt OK! Fina historiska maskiner på display utanför berget denna dag. Götaverkens GV-38, SE-AHC och SE-AHG, 2 st flygande pärlor från skeppsvarvets 30-tal. (se juninumret av denna tidning). Göteborgs Veteranflygsällskap GVFS har sin verksamhet i berget, där de bevarar sina GV-38 värdsamt. SE-AHC är den först tillverkade på Götaverkens varv, och flyger ännu. Även den fina Beauty, SE-ANX, konstruerad av Erik Bratt 1944, är placerad hos veterangruppen, liksom en J 22 under genomgripande restaurering. Den fram till i sommar flygande AN-2 Antonov SE-KFC flög rundturer denna molnfria junidag. Den fina planet havererade olyckligt i Vårgårda den 8 juli, i samband med start. SE-KFC var Sveriges enda flygande AN-2.

Vid vår hemfärd från Säve gjorde kapten Nordström ett fint varv runt Skandinavien högsta byggnad, Karlatornet på Hisingen, 245 m, och därefter en tryckare över Sävefältet på vår luftväg mot Västerås! ✚



Daisy väntar i dimman på Hässlö.

## Air Baltic Show i Liepaja Lettland 5-6(7) augusti

TEXT: MARGARETHA WÄHLIN  
FOTON FRÅN FACEBOOK

Först upp i ottan på lördagen för att komma iväg i tid till Air Baltic Show i Liepaja i Lettland. Sedan väntan på att dimman skulle lättas.

Vacker överflygning till Lettland på cirka två timmar. Imponerande flyguppvisning med bland annat Jas och F16.

Över 12 000 besökte flygshowen under båda dagarna, vilket var rekord.

Höjdpunkten för oss var naturligtvis



Daisy visar alltid världens flagga, här i Lettland.

## Glimtar från besök i Bergakungens sal

TEXT: CHRISTER PERSSON

Vi var ett fint gäng som besökte Aeroseum i Säve och fd F9 Göta Flygflottilj en av sommarens varmaste dagar. Bra val av dag då den stora berghangaren håller en permanent temperatur på 19 grader. Året runt.

Vårt besök sammanföll med Barnens Flygdag, ett årligt evenemang för kommande generationer.

## Flygvapnets historia

F 9 Säve blev den första flottiljen i Flygvapnet att läggas ner helt, redan 1969,

efter endast 28 år i aktiv drift.

1955 invigdes den stora berghangaren, med en golvyta på mer än 4 tunnland, 22 000 kvm. Fullt utrustad för självförsörjning under orostid, med anpassning för atomskydd. Under en tid av endast fem år färdigställdes den stora anläggningen. Detta skedde inte helt obemärkt i samhället, men bygget sades vara ett underjordiskt sjukhus.

I början av 2000-talet togs initiativet till en museianläggning, som efterhand utvecklats till en Fritidsanläggning som är



# Flyg med Daisy 2023 Några av sommarens medlemsflygningar



Mycket intressant på Air Baltic Show. Daisy och den finska DC-3:an och närmast Jyrgis Kairys Sukhoi Juka. Både DC-3:orna och Jyrgis Kairys gjorde bejublade uppvisningar.



Hela gänget tillbaka i Västerås efter den korta, men lyckade, flygturen till Visby.

## Planerad dagstur till Visby 19 augusti

FOTO: LARS MAGNUS LYCKE

På grund av låga moln över havet och Gotland blev det en något försenad start för Daisy på sin medlemsflygning till Visby. Detta var en planerad flygning till skillnad mot den tidigare resan till Visby som den gången tillkom på grund av oväder över Idre som då var det egentliga resmålet. Solen sken i Västerås och det lättade tillräckligt på sträckan så man kom iväg strax efter kl 10. Det blev det en härlig flygning!

I Visby blev man varmt mottagna. Flygande Veteraners tidigare kapten Lars Gibson passade på att sälja sin senaste bok "Den sista resan" varifrån han generöst skänker 100 kronor per såld bok till insamlingen till Flygande Veteraners film om Daisy.

Det blev tyvärr en kort visit i Visby. Man hade tänkt att stanna till 17, men eftersom Visby flygplats stängde redan 15, så måste man starta mot Västerås igen innan dess.



Piloter och passagerare bjöds på en dignande buffé i Lettland.



Styrman Olle Norén och kapten Pelle Scherdin fick motta ett fint diplom med tack för Flygande Veteraners deltagande i flygshowen.

Showen andra dagen gick dock att genomföra. Daisy och finska DC 3:ans split väckte applåder.

Hemresan blev försenad till dagen därpå på grund av ovädret. Det blev nu en natt i Liepaja och en liten promenad i den ljumma kvällen.

Dagen därpå flög vår kapten Pelle Scherdin och styrman Olle Noren oss tryggt och säkert tillbaka till Västerås medan man njöt av frukosten ombord.



Åbo, Daisy-taxar in till Turku Airshow i Finland.

## Daisy på besök under Turku Airshow, Finland

FOTO ANDERS MELIN



Gripen, F16 med flera gjorde avancerade flyguppvisningar i Turku.



Trångt. Många som ville titta på Daisy på Turku Airshow.



Dagens kapten Anders Jacobsen och flygtekniker Leif Krogstad fick trevligt besök av Daisys tidigare flygkapten och ordförande Gert Jönelid (mitten).



Lars Gibson tog emot i Visby. Gibson är en av Daisys tidigaste flygkaptenar med mer än 18000 starter i loggboken och en känd profil hos Flygande Veteraner.



Dagens flygvärdinna Veronica Moberg annonserar att vi närmar oss Visby flygfält.



Varför åka buss när det finns mer passande klassiska färdmedel?

## Daisys flygning till Idre som hamnade i Visby

TEXT OCH FOTO BJÖRN CRANTZ

Ibland händer det plötsligt något helt oväntat – VÄDRET!!

I lördags var vi samlade för incheckningen inför resan till Idre. Förväntningarna var höga, både hos mig, våra resenärer och inte minst det stora uppståndet i Idre, väl förberedda med fint "sameprogram"

MEN SÅ HÄNDER DET, att till kapten Scherdin och styrman Ingfeldts briefing gavs det rapporter om ett icke "landingsväder", varvid en plan B snabbt togs fram. – Vi föreslår i stället en tur till GOTLAND

och deras medeltidsdagar!

Samtliga passagerare hängde på.

Väl framme skulle vi ta oss in till Visby. Men hur? Inget var bokad och förberett för detta.

Men tvärs över vägen får jag syn på en gammal Jeep utanför en garnaffär. Sagt och gjort, frågan är ju fri och somliga fick skjuts både fram och tillbaka. En dag med fria aktiviteter blev lyckad i 24 graders värme och sol från en klarblå himmel.

Så kan det gå!





Herbert flög Motorseglare långt upp i åren.

# Herbert Leandersson (97) flög med Daisy

TEXT: STURE FRIEDNER

Herbert var med på Daisys flygning till Aerozeum i juni. Ganska häftigt om man betänkar att Herbert är 97 år gammal – eller "ung" borde man säga!

Jag skall här försöka återberätta en liten del av Herberts fantastiska liv som jag har hämtat ur hans egen bok vilken är en upplevd berättelse om människor och de hårda förhållanden som rådde i Sverige så sent som under 1900-talets första hälft.

Den 21 januari 1926 föddes Herbert i kammaren på gården Sanserhult i Härryda socken cirka 2,5 mil sydost om Göteborg. Hans föräldrar hade redan två söner och till familjen hörde också hans farmor och farfar. Gården Sanserhult var en liten skogsgård med tonvikten på skog. Detta innebar att den huvudsakliga inkomsten kom från skogsnäringen, men då skogsbeståndet var ganska illa åtgånget av tidigare generationer, räckte inte skogen till, utan en del måste köpas. Jordbruket var som på de flesta gårdar i trakten ett småjordbruk med 4–5 kor, kalvar, häst, grisar, höns, hund och ett varierande antal katter. De odlade potatis, vete, råg, havre och hö. Vid goda skördeår räckte detta till husbehov, annars måste man köpa till.

Herbert fick arbeta på gården där man även försörjde sig på att snida åror och master och andra träarbeten till båtar. Han gick sex år i samhällets byskola. 1944 köpte familjen den större gården Rya, tre kilometer från Härryda, med bättre skog.

1946 träffade Herbert den då bara 16-åriga Eva och de blev ett par. 1953 gifte de sig och höll ihop i 74 år tills Eva gick bort, till stor sorg för Herbert. De fick fyra barn och han har nu tio barnbarnsbarn.

1947 och 1948 var Herbert rekryt på I 15 i Borås och senare I 8 i Uppsala och fick bland annat gå Högvakt vid Stockholm slott. Handsnidade åror hade tidigare varit gårdens huvudprodukt men när det kom billiga fabrikstillverkade åror i handeln lönade sig inte längre tillverknigen på gården. De fick gå över till sågning av byggnadsvirke och fick som kund en av Göteborgs större byggfirmor som blev så nöjda med sågningen att de köpte allt de sågade.

1957 köpte Herbert och hans fru Eva och brodern Lennart gården av föräldrarna och rustade upp den. De fortsatte med träbearbetningen och 1962 startade de en byggvarufirma. Framtiden verkade ljus. Men 1966/67 började det talas om att Landvetters flygplats skulle byggas i närheten. Detta fick till följd att kommunen inte längre beviljade bygglov inom närområdet. Knappast någon vågade heller satsa på renoveringar med tanke på kommande bullerstörningar. På bara ett år försvann firmans kunder nästan helt. Det fanns inte längre förutsättningar för företaget och 1968 avvecklades det.

## Septemberstormen 1969

Den svåra stormen 1969 blåste ner hälften av Herberts och Lennarts avverkningsbara skog, resten försvann av insektsangrepp året därpå. Uppröjningen tog många år och mycket kraft. Röjning av vindfällor var därtill ett oerhört riskfullt arbete, ett tiotal personer som arbetade med uppröjning, omkom i skogen. Priserna på virke sjönk dessutom katastrofalt och gav inte ens skälig lön för själva arbetet, långt mindre för



KRISTINA LARSSON

Herbert Leandersson 97 år tillsammans med sin svärson Roy efter att de flugit med Daisy.

virket. Värdet försvann nästan helt och det blev mycket strävsamma år i skogen med korta avbrott för byggjobb för att klara ekonomin någorlunda.

Herbert fick därefter arbete på en större byggfirma i Göteborg, där han stannade till pensioneringen. Tiden som löntagare var den ekonomiskt tryggaste tiden i hans liv.

1999 sålde de gården Rya och Herbert och Eva köpte en våning i Sätilla, och där bor Herbert nu, fast ensam efter att Eva gick bort.

## Flygentusiast

Herberts farmor Hilma var flygintresserad. Fastän född i mitten av 1800-talet tog hon någon gång på trettiotalet med sig barnbarnen Leandersson på en lång promenad genom skogen för nöjet att få stå bara någon meter från en riktig flygmaskin och att få se den starta från sjön. Det var Albin Ahrenberg som hade flyguppstigningar för allmänheten från en sjö en halvmil från deras hem. Men att flyga med hade de inte råd till.

Det dröjde ända till 1969 innan Herbert och hans bror Lennart flög för första gången. De tog taxifyg från Torstlanda för att kunna se förödelsen efter den svåra stormen över Västsverige i september det året.

Efter det blev det ett antal charterflygningar söder ut med hustrun Eva innan han 1990 besökte Veterandagen i Eskilstuna där han fick prova på att segelflyga.

## Flygcertifikat vid fyllda 70

Herbert hade länge haft en dröm om att kunna flyga själv och 1996, då Herbert var 70 satte han sig i ett segelflygplan på Viaereds flygfält utanför Borås för att ta segelflygcertifikat. Herbert trivdes på Viared och i augusti erövrade han sitt C-diplom.

Att klara certet var en given anledning till att bjuda på tårta! Något som han sedan fick göra många gånger, bland annat då han erövrat segelflygsförningens olika utmärkelser, till exempel "Årets Flygtok".

Ett annat år fick han utmärkelsen "Årets Utelandare". Då var han den som hade kommit närmast fältet det året, utan att riktigt nå fram. Han gjorde även distansflygningar och ett avklarad femtimmarsprov medförde ovillkorligen krav på mer tårta. Det blev en prinsesstårta med bilden av en klocka visande på fem, och konturen av en Bergfalke, han hade bakat den själv. Han tog även "Silver-C" som bland annat innebar en distansflygning till Falköping. Och medan han väntade på hembogsering fick han prova på att bli uppvisad på fältet, något han tyckte var jättehäftigt!

Efter certifikatet provade han på flera olika sorters segelflyg, till exempel "vågflygning" i fjällen. Han tog även motorlicens och flög en hel del och långa distanser med klubbens motorseglare.

Herbert hjälpte också till i klubben med bygget av en stuga och hangar, röjde buskar och körde traktor och klippte gräset på fältet, färdigheter som han hade med sig från ungdomen.

Men givetvis blev inte allt perfekt, en stressig landning slutade med att han glömde fälla ut landningshjulet på flygplanet, dock utan några skador. Resultatet blev en ny utmärkelse, "Årets Buklandare".

## Avance-pilot

Hösten 2005 började Herbert Leandersson skolning i avanceflygning. Det blev loopings, spinn, hjulning, wingover, gungor och allt vad det heter. Men en dag märkte han att han hade svårt att se med ena ögat, han hade fått en blodpropp i en ven och måste sluta att flyga. Herbert var då 79 år och det grämer honom att han inte kunde hålla på till han var 80. När han slutade hade han flugit själv i 9 år.

– Eva hade nog gillat att följa med om flygplanen hade haft lite större utrymme, menar Herbert, men hon kände sig instängd. Däremot åkte hon gärna med då de köpt en motorcykel efter pensioneringen och gjorde många långturer, även utomlands.

## Daisys äldste passagerare?

För ett antal år sedan besökte Herbert en flygdag i Falköping och blev betagen i synen av Daisy som stod parkerad där och beslutade sig för att flyga med henne. Han blev medlem i Flygande Veteraner och i juni i år steg han ombord och följde med till flygmuseet Aerozeum. Med på resan var även hans dotter Kristina och hennes man Roy.

Nu känner Herbert att han kanske flugit färdigt men har ändå en flygönskan kvar, att få flyga helikopter. Och det skall Herbert få göra på Säve i sommar.



# Flygvärdinna – ett jobb med historia

**Få yrken har omgetts med så mycket romantik som flygvärdinneyrket. Intressant då att den första flygvärdinnan i världen var en tysk man. Han hette Heinrich Kubis men arbetade inte ombord på flygplan utan i zeppelinare.**

TEXT: STURE FRIEDNER



Heinrich Kubis serverar ombord på en zeppelinare.

Heinrich Kubis föddes 1888 i Tyskland och var servitör på de allra finaste restaurangerna i Europa. Han var mycket språkkunnig och anställdes därför 1912 av företaget DELAG för att ta hand om passagerarna i luftskeppet LZ-10 Schwaben.



Ellen Church som ung sjuksköterska.

Genom detta har han kallats för Världens första flygvärdinna. I hans arbetsuppgifter ingick, förutom att servera mat ombord och hjälpa passagerarna till rätta, även att se till att passagerarna inte tog ombord tändstickor eller cigarettändare eftersom luftskeppen var fyllda med explosiv vätgas.

Med tiden befordrades Heinrich Kubis till chefsförvaltare på luftskeppet Hindenburg, den allra största

zeppelinaren. Kubis kom på så sätt att vara ombord vid Hindenburg-katastrofen 1937 men undkom utan skador och gick bort först 1979.

Världens första kvinnliga flygvärdinna anses ha varit Ellen Church.

Hon föddes i Cresco Iowa den 22 september 1904. Efter examen från gymnasiet utbildade hon sig till sjuksköterska och arbetade på ett sjukhus i San Francisco.

Hon hade länge drömt om att få flyga och tog därför flygktioner och skaffade sig ett privat flygcertifikat.

I hopp om att få arbeta som pilot på ett flygbolag kontaktade Ellen Church bolaget Boeing Air Transport (BAT). Men där var man inte intresserad, flygbolaget anställde bara manliga piloter.

## Stewards

Det här var på 1930-talet och på den tiden var det andrepiloten som fick ta hand om passagerarna ombord på flygplanet och även lasta deras bagage. I Europa hade men därför börjat använda manliga flygvärdar (stewards) i flygplanen efter den modell som fanns i zeppelinarna. Även BAT tänkte nu anställa manliga flygvärdar till sina flygningar. Stewards skulle minska piloternas arbete, ansåg man.

När Ellen Church fått höra om BAT:s planer lyckades hon övertyga BAT om att det skulle kunna lindra människors rädsla för att flyga om man hade en legitimerad sjuksköterska som steward ombord. BAT gick med på att prova med, inte bara



Ellen Church arbetade hos Boeing-Air-Transport System som använde Boeing 80 Trimotor.



Boeing Model 80A Trimotor. Det mest framstående passagerarplanet på 30-talet innan Douglas DC-2/DC-3 tog över.



Ellen Church och den första gruppen flygvärdinnor som utbildadats fotograferade i sina nya uniformer med cape. Med tiden kom uniformerna att utgöra en viktig del av flygbolagens identitet och marknadsföring.

Ellen Church, utan med sammanlagt åtta sjuksköterskor under en tremånaders-period.

## Sky Gals

Ellen Churchs första flygning som "Sky Gal", som BAT kallade dem, var mellan San Francisco och Chicago. Planet som användes för flygningen var en Boeing 80A Trimotor med 14 passagerare. Man gjorde 13 stopp längs vägen. Under den första tiden hade hon sin vita sköterskeuniform på sig men BAT bytte ganska snart till mer bekväma, färgade, uniformer på sina flygvärdinnor.

## Ökad säkerhet

Den tre månader långa försöksperioden var framgångsrik och alla Sky Gals fick heltidsjobb. Andra flygbolag följde snart efter, och 1935 fanns det redan 197 kvinnliga flygvärdinnor i USA.

Bolagen insåg det säkerhetsvärde det betydde att ha värdinnor i kabinen.

Ellen Churchs pionjärbete hade öppnat dörren för kvinnliga flygvärdinnor, men jobbet innebar mycket fixering på värdinnornas utseende. De behövde dessutom vara utbildade sjuksköterskor och helst ha en viss erfarenhet som fotomodell, vara högst 163 cm långa och väga mindre än 52 kg. De måste också vara ensamstående och högst 25 år gamla.

## Ont om sjuksköterskor

Under andra världskriget fick flygbolagen släppa sjuksköterskekravet för kvinnliga flygvärdinnor, det fanns helt enkelt inte tillräckligt med sjuksköterskor lediga att ta sådana jobb.

## Kort karriär

Ellen Churchs skadades i en bilolycka och hennes flygkarriär varade därför bara i 18 månader. Men hon gav inte upp omvårdnaden utan tog en medicine kandidatexamen i Minnesota. Under kriget tjänstgjorde Ellen Church som kapten i US Army Nurse Corps. Efter kriget flyttade hon till Indiana där hon blev chef för ett sjukhus.

Ellen Church blev mycket uppmärksammad av samtiden. Förutom böcker och filmer om henne så blev flygplatsen i hennes födelsestad Cresco uppkallad efter henne. Hon räknas fortfarande som den första, kvinnliga, flygvärdinnan. ✚



Flygvärdinnejobbet blev mycket romantiserat. Här en film med påhittad story om Ellen Church.



# Marianne: Flygande Veteraners speciella karamell

TEXT: STURE FRIEDNER FOTO: FACEBOOK



– Får det lov att vara en karamell? Margaretha Wählin delar ut Marianne-karameller till passagerarna i Daisy.

Marianne-karamellen är ett av Flygande Veteraners mest kända "varumärken" och karamellen är nästan lika gammal som Daisy. Den började tillverkas 1949 i Finland och blev snart en favorit. Karamellen skapades av konfektyrmästarna Aimo Martikainen och Antti Österman i Toijala, där konfektyrfabriken Chymos hade inrättat en ny fabrik efter att fabriken i Villmanstrand hade fått evakuerats under kriget. Till en början såldes karamellen i lösvikt under namnet Chymos pepparmintskaramell med choklad och 1950 började den säljas i en kartongask.

## Lyx

Efter de kärva åren med ransonering ville finländarna unna sig lite vardagslyx och konfektyrhandeln ökade. Finlands första självbetjäningsbutik öppnade i Björneborg samma år som Marianne lanserades i butik. Hela handelsbranschen stod inför en stor omvälvning.

År 1953 fick pepparmintskaramellen namnet Marianne och på designern Aimo Vuorinens förslag fick karamellen

sitt klassiska rödvitrandiga omslagspapper. Vuorinen fick senare i uppdrag att göra det enkla randiga omslaget lite förnämare och försåg omslaget med en bild föreställande den franska nationalsymbolen Marianne. Det nya omslaget fick dock ingen positiv feedback från kunderna. Bilden av den franska nationalsymbolen slopades och det randiga omslaget infördes på nytt.

Marianne blev Chymos mest framgångsrika konfektyrprodukt genom tiderna. 1952 flyttade Chymos tillverkningsenheten tillbaka till Villmanstrand och 1993 såldes företaget till Fazer.

Marianne blev ett välkänt varumärke även i Sverige och på de övriga exportmarknaderna. En originell kampanj genomfördes i Österrike där Marianne marknadsfördes på reklamskyltar utomhus i Wien, Linz, Graz och Wels. Förbipasserande kunde plocka åt sig ett smakprov ur en låda som var fäst på reklamskylten.

I USA och Storbritannien såldes Marianne under namnet Scandies och i början av 1990-talet exporterades två tredjedelar av tillverkningsenheten. Även i dag säljs över hälften av Marianne-karamellerna utanför Finlands gränser.

## 1300 ton karameller

Villmanstrand kan med fog kalla sig Finlands godishuvudstad: konfektyrfabriken sysselsätter 350 personer och utöver Marianne tillverkas alla Fazers frukt-, marmelad-, salmiak- och lakritsgodis där. Årligen tillverkas cirka 1,3 miljoner kilogram Marianne. Traditionella Marianne har fått ett stort antal andra Marianne-produkter vid sin sida, allt från glass till chokladsaker. Marianne finns också som toffee med nötfri kolafyllning i stället för chokladfyllning som originalet har. Denna Marianne, som är bra för nöttallergiker, är blåvitrandig och har funnits sedan 70-talet.

## Daisys karameller

Seden att bjuda på Marianne-karameller i Daisy är dock inte ett påhitt av Flygande Veteraner även om många kan tro det, utan ett arv från tiden med Linjeflyg där man bjöd på mint-karameller i DC-3- och Convair – för att tryckutjämna öronen.

Men gott är det ju också! ✚



# Vår nya amatörradio



TEXT OCH FOTO: TOMAS RINMAN

Den nya amatörradiostationen är ett bra sätt att göra reklam för vår verksamhet! Självt är jag både aktiv funktionär och tekniker i Västerås men är även en aktiv sändaramatör. Sedan 2009 har jag funderat på hur man kan kombinera dessa verksamheter men det hände inte så mycket mer förrän vår medlem Hans Svanström registrerade amatörradiosignalen SK5FV där FV står för Flygande Veteraner.

Ungefär vid samma tidpunkt fick vår grupp i Västerås förstärkning genom att Ragge Jagero började som tekniker inom el och radio. Ragge har tidigare jobbat med radio i FN-tjänst i stora delar av världen. Ragge liksom jag själv har mångårig erfarenhet av amatörradio som hobby.

Ragge skaffade fram en amatörradiostation för kortvåg som nu är installerad i kafferummet på flygmuseet i Västerås. På taket sitter en trådentenn som vi kan använda för att få kontakter inte bara i Sverige utan även i hela världen. Vi använder SK5FV signalen och gör på detta sätt reklam för vår flygverksamhet. Detta ger även en möjlighet att värva nya



Ragge Jagero och Tomas Rinman vid Flygande Veteraners nya amatörradiostation på Hässlös en tidig morgon.

funktionärer. Efter avslutad förbindelse skickar vi ett QSL kort till mot-stationen som bekräftar att vi har haft kontakt. Samtidigt har QSL kortet information om vår verksamhet.

Vi har även gjort prov under flygning med en handburen radio. Då använder vi amatörradio frekvenser inom VHF och UHF området som har en begränsad räckvidd. Då använder man amatörradiosignalen SK5FV/AM där AM står för "Aeronautical Mobile". Under den senaste flygningen hade vi fem kontakter. Dagen efter vår flygning lyssnade jag på radioamatörer i Stockholm som berättade om att dom hade haft kontakt med en DC-3! ✚

# 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 31 augusti 2023.

|                           |  |                                 |   |
|---------------------------|--|---------------------------------|---|
| <b>Kersti Burm</b>        | - Fena - 2023 (1 år)                             | <b>Kent Käntä</b>               | - Flygplansur - 2022 (1 år)                 |
| <b>Lennart Ledin</b>      | - Klaff - 2023 (1 år)                            | <b>Henrik Spak</b>              | - Transponder #2 - 2022 (1 år)              |
| <b>Gunnar Johansson</b>   | - Sporrhjul - 2023 (1 år)                        | <b>Gunnar O Johansson</b>       | - Fönster höger sida #1 - 2022 (1 år)       |
| <b>Johan Sundberg</b>     | - Motorkåpor x 3 vänster motor - 2023 (1 år)     | <b>Joakim Holmström</b>         | - Passagerarstol 3A - 2022 (3 år)           |
| <b>Johan Sundberg</b>     | - Motorkåpor x 3 höger motor - 2023 (1 år)       | <b>AB Hallquist Återvinning</b> | - Passagerarstol 3B - 2022 (1 år)           |
| <b>Gert Östergren</b>     | - Vänster batteri - 2023 (1 år)                  | <b>AB Hallquist Återvinning</b> | - Passagerarstol 3C - 2022 (1 år)           |
| <b>Gert Östergren</b>     | - Höger batteri - 2023 (1 år)                    | <b>AB Hallquist Återvinning</b> | - Passagerarstol 3D - 2022 (1 år)           |
| <b>Jan Carlerud</b>       | - Vänster magnet, höger motor - 2023 (1 år)      | <b>AB Hallquist Återvinning</b> | - Passagerarstol 4C - 2022 (1 år)           |
| <b>Peter S Hellqvist</b>  | - Vänster hydraulpump, motordriven - 2023 (1 år) | <b>AB Hallquist Återvinning</b> | - Passagerarstol 4D - 2022 (1 år)           |
| <b>Sören Djerf</b>        | - Höger hydraulpump, motordriven - 2023 (1 år)   | <b>AB Hallquist Återvinning</b> | - Passagerarstol 6A - 2022 (1 år)           |
| <b>Lars Jernberg</b>      | - Navigationsljus - 2023 (1 år)                  | <b>AB Hallquist Återvinning</b> | - Passagerarstol 6C - 2022 (1 år)           |
| <b>Gunnar Sköld</b>       | - Höger höjdmätare - 2023 (1 år)                 | <b>AB Hallquist Återvinning</b> | - Passagerarstol 6D - 2022 (1 år)           |
| <b>Håkan Söderholm</b>    | - Nödkompass - 2023 (1 år)                       | <b>AB Hallquist Återvinning</b> | - Passagerarstol 7C - 2022 (1 år)           |
| <b>Syrene Alphonse</b>    | - Passagerarstol 1A - 2023 (1 år)                | <b>AB Hallquist Återvinning</b> | - Passagerarstol 7D - 2022 (1 år)           |
| <b>Erik Alphonse</b>      | - Passagerarstol 1B - 2023 (1 år)                | <b>Kent Oderud</b>              | - Passagerarstol 6B - 2022 (1 år)           |
| <b>Bo Jernberg</b>        | - Passagerarstol 6D - 2023 (1 år)                | <b>Gustav Wilske</b>            | - Toalett - 2022 (1 år)                     |
| <b>Agneta Djerf</b>       | - Pentry - 2023 (1 år)                           | <b>Nils-Åke Siversson</b>       | - Höger bränsleväljare - 2021 (3 år)        |
| <b>Stefan Söderlundh</b>  | - Höger propeller - 2022 (1 år)                  | <b>Stieg Å Ragnar</b>           | - Passagerarstol 4A - 2021 (5 år)           |
| <b>Carlos Costa</b>       | - Höger huvudhjul - 2022 (1 år)                  | <b>Jan Ragnar</b>               | - Passagerarstol 4B - 2021 (3 år)           |
| <b>Gunnar O Johansson</b> | - Sporrhjul - 2022 (1 år)                        | <b>Ragge Jagero</b>             | - HF-radio - 2021 (100 år)                  |
| <b>Johan Sundberg</b>     | - Motorkåpor x 3 vänster motor - 2022 (1 år)     | <b>Leif Andersson</b>           | - Höger magnet, vänster motor - 2020 (5 år) |
| <b>Johan Sundberg</b>     | - Motorkåpor x 3 höger motor - 2022 (1 år)       | <b>Leif Andersson</b>           | - Höger magnet, höger motor - 2020 (5 år)   |
| <b>Tomas Tegner</b>       | - Tändstift (28st) vänster motor - 2022 (3 år)   | <b>Rune Sahlberg</b>            | - Antikollisionsljus - 2020 (3 år)          |
| <b>Aero-Tronic Ltd</b>    | - Färdmekanikerstol - 2022 (1 år)                | <b>Peter Strand</b>             | - Passagerarstol 1D - 2020 (5 år)           |
| <b>Göran Fransson</b>     | - Navigatörsstol - 2022 (5 år)                   | <b>Leif Andersson</b>           | - Höger startmotor - 2019 (5 år)            |
| <b>Gunnar Sköld</b>       | - Vänster höjdmätare - 2022 (1 år)               | <b>Lillis Finnborg</b>          | - Nödsändare (ELT) - 2019 (5 år)            |



# Veckotillsyn av Daisy

Detta är de kontroller och service som måste göras varje vecka på Daisy. Alla punkterna i formuläret betas av ordentligt. Bilderna är från detta jobb som tar flera timmar för två mekaniker. Under de följande sju dagarna är flygplanet sedan godkänt för flygning. FOTO: JOHAN SUNDBERG

| FLYGANDE VETERANER, DC-3, SE-CFP, JOBCARD |  |                              |              |           |
|---|--|------------------------------|--------------|-----------|
| WORK ORDER                                | PLANERAT ARBETE  | JOBCARD NR                   | PREP-GODK    |           |
| Sida 1(2)                                 | Weekly Check<br>Revisionsdatum 2023-05-20  | JC-Weekly<br>Intervall = 7 D | BK<br>Ata 05 |           |
| TASK NR                                   | TASK TEXT  | TYPE OF WORK                 |              |           |
| JC-Weekly                                 | Weekly Check (Giltig 7 kalenderdagar)  | Tillsyn                      |              |           |
| Del                                       | Arbetsbeskrivning  | Tech/<br>Mech                | Datum        | Anm<br>Nr |
| 1   | Kontrollera "Flight Log" och "myWebLog" för öppna anmärkningar och andra begränsningar för att kunna flyga.  |                              |              |           |
| 2   | Kontrollera batterispänning och varningslampor samt funktionsprova brandvarning  |                              |              |           |
| 3   | Funktionsprova strålkastare, positionsljus och beacon.   |                              |              |           |
| 4   | Kontrollera instrumentens allmäntillstånd. Höjdmätare nollställning, ingasmanometer, temp / tryck indikeringar, flygplan-ur, magnetkompass / korrektionskort samt motorreglage.    |                              |              |           |
| 5   | Kontrollera hydraul-vätskenivå i tank och reservdunk. Vid behov fyll på. (notera påfyllnadsmängd). Påfyllt _____ liter   |                              |              |           |
| 6   | Kontrollera hydraul-centralen beträffande läckage.   |                              |              |           |
| 7   | Funktionsprova landställvarning (Lampor och Horn).   |                              |              |           |
| 8   | Kontrollera kropp, vingar, stjärtparti, roder, trimroder, vingklaffar, statiska avledare, brandläckarens termiska indikering och att plombering av utförsningshantaget ej brutits. |                              |              |           |
| 9   | Kontrollera huvud och sporrställets allmäntillstånd, däck, stötdämpare renhet och mått, samt däckens vridningsmärken.  |                              |              |           |
| 10  | Avtorka motorgondoler, landställ, hjul, vingar, vingklaffar och stabilisator.  |                              |              |           |
| 11  | Vänster motor kontrollera propellerar, frontsektion, motorplåtar, hjälppapparater och bakre plåtar.  |                              |              |           |
| 12  | Vänster motor kontrollera genom kylklaffarna om tecken på genombränning av avgasrör eller annan skada kan upptäckas.   |                              |              |           |



Kontroll av instrumenten och reglagens funktion och allmäntillstånd.



Kontroll av eventuella olje- och hydraul-läckage.

Detta är arbetsordern för Daisys veckotillsyn, den så kallade "weekly".



Kontroll av kropp, vingar, roder, med mera.



Kontroll av landställ, hjul och däck.



Kontroll av sporrhjulet.



Kontroll av propellrar, motorplåtar och hjälppapparater.



Kontroll av bränslenivån.



Påfyllnad bränsle (flygbensin AVGAS 100LL).



Påfyllnad motorolja (Piston engine oil W 120).



Kontroll av säten och kabin.



# Mias besök i Sverige

I decembernumret av denna tidning 2022 fanns en artikel om två DC-3/BT-67, Mia och Lidia, som båda fantastiskt bärgades efter att ha kört in i snövallar på Antarktis. Nu har ett av dessa veteranflygplan, ombyggt för geologiska mätningar, besökt Sverige där det fick problem med ett hjul.

TEXT OCH FOTO: LARS SVEDING

## DC-3/C-47/C-53/BT-67

En systemmaskin till vår Daisy (SE-CFP) har varit på besök i Sverige denna sommar. Det är Mia (C-GEAJ) som liksom Daisy är tillverkad 1943. Detta flygplan har, i likhet med ett knappt 70-tal andra DC-3/C-47, genomgått en modifiering och uppdatering av Basler Turbo Conversion i Oshkosh, Wisconsin, USA. Basler har sedan 1990 specialiserat sig på att bygga om dessa flygplan och utrusta dem med turboprop-motorer av typen PT6A-67R samt göra ytterligare anpassningar som större tankar, förlängd kropp och vingar samt att instrumentering och roderytor modifierats. Såväl marschfart som startvikt samt lastförmåga har förbättrats markant.

## Turbomotorer och skidor

Resultatet kallas BT-67 och är i grunden en DC-3/C-47 men har bättre prestanda och driftsäkerhet med bibehållen förmåga att landa och starta på korta och mjuka fält samt fortsatt fina lågfartsegenskaper som är nödvändiga vid övervakning, expeditioner, mineralletning mm. Modellen är mycket användbar och är tillsammans med Lockheed C-130 Hercules och De Havilland DHC-6 Twin Otter ensamma om att kunna landa på skidor samt att kombinera hyfsad mängd nyttolast och tillräcklig räckvidd. BT-67 är helt enkelt en robust och synnerligen användbart flygplan som fyller ett utrymme mellan Hercules och Twin Otter. Att ett flygplan som konstruerades för 88 år sedan inte har passerat sitt bäst-före-datum är imponerande samtidigt som det skickar ett litet frågetecken

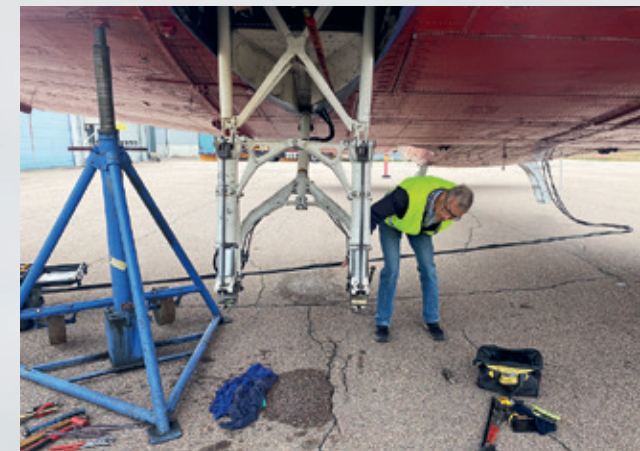


Flat spot gör att hjulet dunkar när det rullar på marken

till dagens konstruktioner och tillverkare. Basler har helt klart hittat en nisch som håller liv i Douglas 30-talskonstruktion. Vi har skrivit om Basler tidigare och de har på många sätt även varit vår fasta punkt vad gäller reservdelar och underhåll av Daisy.

## Reparerades i Antarktis efter krasch

Namn på flygplan har alltid en liten historia och i Mias fall är det inte längre bort att en dotter till företagets chefpilot



Johan Sundberg beundrar mekanikernas kunskaper och fältmässighet. Daisys blåa domkraft gjorde nytta även i Gällivare.

och grundare heter Mia. Företaget som i dag opererar denna BT-67 – Enterprise Airlines – håller till i Oshawa strax utanför Toronto i Canada och har flera flygplan i sin verksamhet. Det finns bland annat ytterligare en BT-67 i företaget som heter Lidia (C-GEAI). Både detta flygplan och Mia har fått några sidor i denna tidskrift tidigare (FVT 159/2022) om hur omfattande reparationer som gjordes på dem i Antarktis.

## Daisys domkraft

Anledningen till vårt utbyte med Enterprise Airlines och C-GEAJ startade med att ett av huvudhjulens behövde bytas. En så kallad "flat spot" kändes in i flygplanet vid taxning samt start och landning. Tack vare internet hittade deras tekniker Andrew fram till Flygande Veteraner och vår tekniske chef Berndt Kvist. Ett nytt hjul var redan på väg från hemmabasen i Oshawa men det behövs också en domkraft för att genomföra hjulbytet. Efter lite koordinering så hämtades hjulet av flygplanets besättning på Arlanda vartefter domkraften hämtades i Västerås. Domkraften är både stor och tung och den hyrda skåpbilen räckte inte riktigt till för

ändamålet. Lösningen blev att vår tekniker Eddy Holm lånade ut sin släpvagn. "Finns det ett problem finns det också en lösning" – sa Mulle Meck.

## Flygtekniker vana att arbeta på Antarktis

När väl bytet av hjul skulle genomföras var under tecknad och Daisys tekniker Johan Sundberg påpassligt nog i Gällivare. Vår resa för att stifta bekantskap sammanföll med att det var tillräckligt dåligt väder för att Mias planerade flygning inte kunde genomföras men tillräckligt bra för att flygplanet inte skulle påverkas av vind under tiden det var upphissat på domkraften. Vi förstod snabbt att Mias besättningsmän Andrew och Andy, som båda hade militär bakgrund, var vana att jobba i fält och anpassa sig efter gällande omständigheter. Att byta ett hjul med adekvat utrustning på asfalterad yta en svensk sommardag i Norrland, kan knappast vara en större utmaning än att byta motorer och nosparti i Antarktis (se denna tidnings artikel december 2022). Eller som Andrew uttryckte det – "kylan på Antarktis var ganska ok så länge det var vindstilla plus att det var ljust hela tiden". Vårt lilla äventyr med Daisy 2018/2019 i Linköping med att reparera en motorgondol kändes plötsligt som högst ordinarie underhåll i jämförelse.

## Svenskt specialverktyg

Trots rätt utrustning och många hjälpande händer tog bytet av hjul gott och väl några timmar. Berndt hade skickat med specialverktyg som höll ihop stötdämparna när flygplanet lyftes upp. Detta imponerade och underlättade själva bytet och dessa verktyg kommer med all sannolikhet att yngla av sig i trakten av Toronto. Det som tog längst tid var ett nödvändigt byte av broms när ändå hjulet var demonterat.

## Nya bromsar

Det finns flera typer av bromsar till dessa flygplan. Skivbromsar är de mest effektiva och av senaste snitt. Tyvärr sticker dessa ut lite utanför hjulen och kommer därför i konflikt med skidor som manövreras hydrauliskt upp/ner i tillägg till själva in- och utfällning av stället. Detta gör att många BT-67







C-GEAJ "Mia" i dag.



Kanadensaren Andrew visar den nya bromsenheten som skall monteras. Andrew var även med och räddade Mia i Antarktis 2009.

inte har skivbromsar utan i stället en förbättrad typ av trumbroms. Vi har på Daisy ännu så länge vanliga trumbromsar – bromsbackar som trycks ut hydrauliskt vid bromsning med pedalerna mot en bromstrumma som sitter ihop med själva hjulet. En förbättrad version av trumbromsar är en hel trumma bestående av segment som sitter jämte varandra och trycks ut av en hydraulisk bälg vid bromsning.

Ett par segment var slitna och en reservbroms plockades fram från den hög av reservdelar som packas med på längre operationer som denna. Allt kan förstås inte skickas med och eftersom det finns bromsar för både vänster och höger hjulsida så blev det inte bättre än att medskickad broms fick en modifierad dragning av bromsledning. Att bygga om bromsar från höger till vänster (byte av nipplar) är inte tillåtet trots att arbetet sker i den "blå hangaren" (under bar himmel).

Förutom själva hjulbytet hann jag och Johan få en rejäl rundvandring inuti flygplanet. Det finns mycket sofistikerad utrustning ombord som kan mäta gravitation, magnetism, position och temperaturer. Flygplanet är därför hela tiden strömsatt för att utrustningen ska vara driftklar och ha stabila förutsättningar. I cockpit är det en del anpassningar gjorda för de nya motorerna samt en del modern avionik. Reglage och

säten är dock inte modifierade. Manövrering av skidorna (upper) sker med reglaget för autopilot som ändå inte används. Utvändigt så sticker det ut en bom bakåt som känner av magnetism. Genom att använda en lång bom så minskar influensen från flygplanet. Vid kalibrering så anflygs en inmätt magnetisk punkt, till exempel en bro eller ett gruvtorn. Detta görs i flera riktningar på låg höjd, till glädje för flygintresserade i dess närhet.

Jag och Johan Sundberg avslutade dagen med en rejält försenad god och trevlig lunch under vingen tillsammans med de bägge kanadensarna Andrew och Andy. En inbjudan om mellanlandning i Västerås – när väl uppdraget i Norrland var genomfört – överlämnades också. Tyvärr vet vi i detta nu att Mia med besättning inte hann med Västerås utan redan lämnat Sverige och är på väg på nya uppdrag någonstans i världen. Kanske blir det en filminspelning, forskningsexpedition, geodesi eller letande av mineraler. Vi håller kontakt och låter syskonkarleken mellan Daisy och Mia spira fortsättningsvis. ✚



Johan Sundberg och denna artikels författare Lars Sveding på väg till sitt uppdrag i Gällivare.



Se gärna videon på YouTube om den fantastiska bärgningen av Mia i Antarktis (scrolla ned): <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20090104-2>



HANS GROBY

Att baxa samlingarnas Douglas Skyraider till magasinet var en logistisk utmaning. Stolpar och annat fick flyttas. Bilden från transporten har tagits av Hans Groby som också lagt ut intressanta bilder från flytten på Svensk Flyghistorisk Förenings hemsida

## Sista flytten för Arlanda Flygsamlingar

TEXT: LENNART BERNIS (VOLONTÄR OCH REDAKTÖR FÖR AFV MEDLEMSBLAD)

Förra hösten damp det ner ett mejl hos Arlanda Flygsamlingar med innebörden att senast i september i år ha utrymt den byggnad där samlingarna funnits i 40 år. Mejllet kom från markägaren, statliga Swedavia. Såväl ägarna till samlingarna, Statens Maritima och Transporthistoriska Museer (SMTM), samt de ideellt arbetande volontärerna i Arlanda Flygsamlingars Vänner, blev naturligtvis bestörta. Försök från bland andra Svensk Flyghistorisk Förening att få anstånd med flytten, avvisades.

SMTM tvingades gripa sig verket an, och har nu under ledning av Kjell Åström och inhyrda experten Rickard Andersson, känd som eldsjäl i Stenbäckes Flygmuseum och duktig flygtekniker, samt deras duktiga medarbetare, tömt lokalen på sitt innehåll. Samlingarna är nu flyttade till ett magasin i Rosersberg, hyrt för en femårsperiod under vilken tid man letar en ny och mera permanent museibygnad. De sista lassen i flytten gick i mitten av augusti. Då handlade det om de tyngre flygplanen, som Douglas Skyraider, Lock-

heed Lodestar och Electra samt Nord Martinet. Transporten av Skyraidern var extra problematisk på grund av dess storlek, men flyttkarlarna hade centimeterna på sin sida, särskilt vid en bropassage. Genom att släppa luft ur däcken, gick det precis! Den forna museibygnaden, en gång i tiden skänkt till samlingarna av olika flygindustrier, ligger nu öde. Vad som konkret skall ske med byggnaden eller marken, är inte känt. På fråga svarar Swedavia att de återkommer. Men inte när.

Flytten och de hyrda magasinsslokaler har naturligtvis tårt på SMTMs ekonomi, det handlar om miljonbelopp. Men flytten har också inneburit vissa fördelar. Samlingarna har registrerats och omhändertagits på bästa sätt, damerna från SMTM har gjort ett fantastiskt arbete med samlingarnas textilier, det har bringats ordning och reda inte minst i de omfattande arkiven. Magasinsbyggnaden har de rätta klimatiska förhållandena och ligger på skyddat område. Tyvärr kommer samlingarna inte att kunna visas för

allmänheten. På sikt undersökts möjligheten att erbjuda medlemmar i Arlanda Flygsamlingars Vänner att under ordnade former besöka magasinet. Se där ytterligare att skäl att bli medlem! ✚



Allra sista lasset från samlingarna innehöll SAS första simulator (detta är alltså inte Dana Viking från Gottröraolyckan, som också ingår i museets samlingar). I lasset fanns också propellrar, den ena en klenod, nämligen en gång snurrande på en Saab Scandia. Transporten till Rosersberg gick med blinkande varningsfordon i täten.



# Nya tider ...

Hur artificiell intelligens (AI) kan skriva en hygglig artikel på mindre än en minut. Jag gav AI-programmet följande uppdrag: "Skriv en artikel om hur Douglas DC-3 43-30732 deltog dagen D i Andra Världskriget" varefter programmet skrev nedanstående rader, även rubrikerna. Jag har inte ändrat på någonting i artikeln men bilden är tagen från nätet.

INGRESS: STURE FIEDNER TEXT: CHATGPT



Douglas DC-3 43-30732 = vår Daisy.

**Titel: Douglas DC-3 43-30732 och dess avgörande roll under Dagen D i andra världskriget**

## Introduktion

Dagen D, den 6 juni 1944, var en historisk händelse under andra världskriget som markerade de allierades landstigning i Normandie, Frankrike. Bland de många flygplan som deltog i denna omvälvande operation spelade Douglas DC-3 med serienummer 43-30732 en avgörande och hjältemodig roll. I denna artikel ska vi utforska hur detta flygplan bidrog till att förändra krigets gång och förberedde vägen för de allierades seger.

## Bakgrund: Dagen D och dess betydelse

Dagen D, eller Operation Neptune som den officiellt kallades, var en del av den större Operation Overlord, som syftade till att återta kontrollen över det ockuperade Europa från axelmakterna. De allierade styrkorna planerade att genomföra en omfattande landstigning på fem stränder i Normandie, nämligen Utah, Omaha, Gold, Juno och Sword, för att säkra ett fast fotfäste på kontinenten.

Flygvapnets roll under Dagen D var kritisk för att försvaga fiendens försvar och ge understöd till de landstigande trupperna. DC-3 43-30732 skulle visa sig vara en ovärderlig tillgång i detta avseende.

## Förberedelser och truppflyttningar

Inför Dagen D genomgick DC-3 43-30732 och dess besättning intensiv träning för att kunna genomföra sina uppgifter med precision. Planeringen var detaljerad och komplex, och

flygplanet var designat för att bära soldater, utrustning och förnödenheter över kanalen till de strategiskt viktiga områdena i Normandie.

På kvällen den 5 juni 1944, i den mörka natten, lyfte DC-3 från en flygbas i England. Dess last var en värdefull last av fallskärmstrupper från den amerikanska 101st Airborne Division. Deras uppdrag var att landsättas bakom fiendens linjer för att säkra viktiga broar och korsningar och försvaga tyskarnas försvar.

## Det vågade släppet över Normandie

När Dagen D grydde bröt den 43-30732 igenom molntäcket och flög in över Normandies kust. Den ovärderliga lasten av fallskärmstrupper befann sig vid dörrarna, redo att hoppa ut på order. Fiendens luftvärnseld och stridsflygplan var ständigt hotfulla, men DC-3:s besättning manövrerade skickligt genom faran.

När de nådde sina avsedda släppzoner öppnade dörrarna sig, och de modiga fallskärmsjägarna hoppade ut en efter en, trots den intensiva eld de mötte från marken. Denna djärva operation var kritisk för att avskära tyska förstärkningar och underlätta framryckningen för de allierade på land.

## Bidraget till seger

DC-3 43-30732 återvände flera gånger under Dagen D för att transportera förnödenheter och trupper. Dess förmåga att snabbt lasta och lossa soldater och utrustning var ovärderlig för att upprätthålla ett kontinuerligt flöde av stöd till de allierade trupperna på marken. Flygplanet bidrog till att befästa de erövrade områdena och säkerställa att de allierade kunde konsolidera sina framsteg.

## Efterspel: En hyllning till hjältarna

Douglas DC-3 43-30732:s uppdrag under Dagen D var bara en del av dess omfattande tjänstgöring under andra världskriget. Dess bidrag till denna ödesdigra händelse, och dess modiga besättning, ska alltid bli ihågkommen som hjältar i krigets mest avgörande ögonblick.

Idag, mer än sjuttio år senare, lever minnet av DC-3 43-30732:s insatser vid Dagen D vidare som en symbol för hopp, mod och styrka under en av historiens mest betydelsefulla händelser. Dess plats i historieböckerna är säkrad som en oumbärlig del av de allierades kamp för frihet och rättvisa under andra världskriget. ✈



Clubmärke, tyg  
Ø 70 mm 90 kr



Dekal, vinyl  
Ø 100 mm 30 kr



## Strumpor Flygande Veteraner

Korta strumpor med Flygande Veteraner-logo. Mörkt marinblå, 80 % bomull. Storlek ca 41 - 43, men passar bra både större och mindre fötter. Pris 125 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

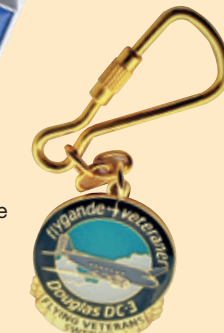
NYHET!



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



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



Keps  
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.

## 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



221 sidor A4 inbunden. 395 kr. Christina har under sina mer än 30 år som journalist och chefredaktör på Flygrevyn intervjuat en lång rad legendariska personer inom flyghistorien. I boken finns 41 utvalda intervjuer från mitten av 1980-talet och framåt. Lennart Berns har kompletterat med biografier och faktarutor.

## Winton Vindjacka

Smidig vindjacka med foder i borstad fleecetrikå. Försedd med tvåfärgad hel YKK-dragkedja. Resår i ärmslut samt fast huva som kan förvaras i krage. En innerficka och två sidofickor. FV logo på bröst och rygg. Storlek XL, L och M. Pris 445 kr





# 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



## 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.**



## 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 McDonald Douglas MD-11 världen över för EVA Air i Taiwan.



## Caravelle i Sverige och Norden

Michael Sanz



240 sidor A4 inbunden 300 kr  
Fin bok som avhandlar Caravelles historia. Berättelser från många som arbetat i flygbolag och Flygvapnet. Många privata bilder från dem som var med från början.

## Kalla krigets luftförsvar

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 övervaknings-system.



## 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.

## 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.



## 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

Detta är ett urval profilprodukter och böcker som finns till salu hos Flygande Veteraner. **Fler artiklar** finner du i Flygande Veteraners webshop: [flygshop.flygandeveteraner.se](http://flygshop.flygandeveteraner.se)

### Beställ

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