

# Flygande Veteraner



#160 • DECEMBER 2023

FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING



**God jul och Gott nytt år!**

## ORFÖRANDE HAR ORDET



Bästa medlemmar i Flygande Veteraner! Ännu en säsong har passerat för FV och Daisy, en säsong som bjudit på såväl fantastiska som, på grund av vädret, inställda flygningar. Men även en inställd flygning kan ju vara en upplevelse för våra medlemmar då vi fått göra om planerna och flugit åt det håll där vädret varit med oss och fått en bra upplevelse

ändå. I några fall har vi lyckats flytta en flygning och gjort den några dagar senare. Det som ligger framför oss under vintern är att Daisy ska bli ompysslad i hangaren. Vi kommer att lägga ca 2 000 mantimmar på henne i vinter. Dessutom klipps och färdigställs dokumentären som vi spelat in under året och som vi hoppas kan få en premiärvisning i februari. Vi är nu ca 2 350 medlemmar när detta skrivs och glädjande nog kan vi se en fortsatt tillströmning av nya medlemmar. På vårt funktionärsmöte den 12/11 kom vi dessutom överens om

att ha första medlemsflygning den 15 maj och att Daisy ska vara klar för teknisk flygning runt den 1 april. Resegruppen är i gång och vill ni vara med och hjälpa till i denna intressanta grupp så hör av er till någon i styrelsen så guidar vi er vidare, vi behöver mer resurser i resegruppen. Ha en fortsatt trevlig december!

God jul och Gott nytt år

**Henrik Boresäter** Ordförande

henrik.boresater@flygandeveteraner.se  
+46-730 766787

## REDAKTÖRENS RADER



Hur länge kan man hålla på med Flygplan? Den frågan kan man ställa sig då man i detta nummer läser om den kvinnliga flygplansteknikern Elinor "Rosie" Otto, som slutade först då hon var 95 (hon har fyllt 103 i år!). Vi läser

även om Flygande Veteraners Grand old man, Kjell Nordstöm som nu lämnar Daisy efter 16 år och väldigt många genomförda medlemsflygningar. Kjell har till och med förärat Daisy ett väldigt fint tack-epos! Daisy har fyllt 80 vilket firades med en flygdag på Hässlö och en intern fest för Flygande Veteraners medlemmar. Men Daisy är inte äldst, i Florida flyger

en 81-årig DC-3 kommersiellt och även *Mean Mashine* på Hässlö och den finska *Hotelli* är ett år äldre, vilken kvalitet! 2019 flög Daisy fallskärmshoppare i Normandie vid 75-årsjubileet av Dagen D, kan vi hoppas på en upprepning kommande juni på 80-årsdagen?

**Sture Friedner**  
Redaktör

**Glöm inte att boka in årsmötet 2024 den 17 mars!**

**Sista mansdag för nästa nummer av FVT (#160) 11 februari 2024**

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning  
Nr 160 december 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, reseansvarig 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

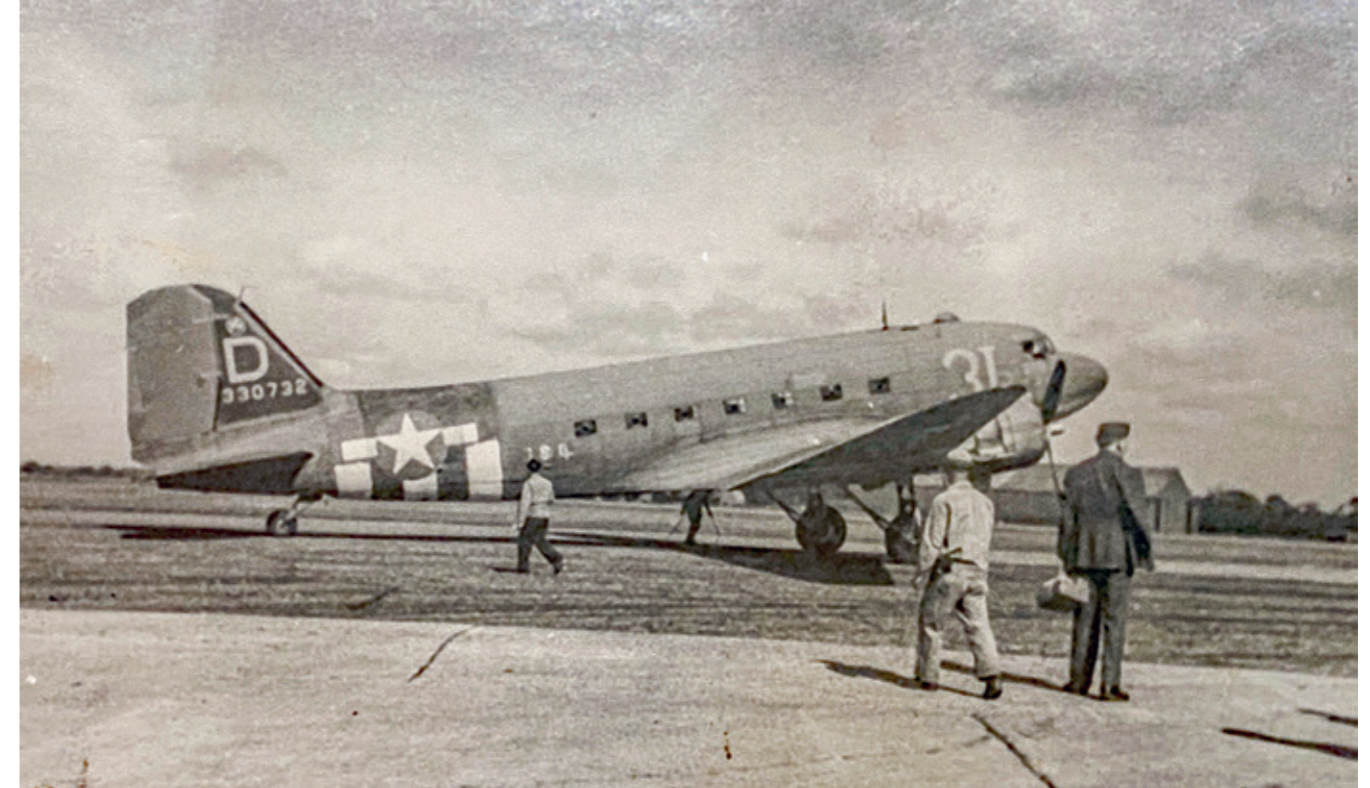
### Information från Flygande Veteraner

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

### Valberedning

Eva Jönelid, Lars Wissing, Mikael Sanz (sammankallande)

**Omslagsbilden:** Den 16-17 september var det 80-årskalas på Hässlö för DC-3:orna *Daisy* och *Hotelli* samt *Harvarden* (Sk 16) *Mean Machine*, flugen av *Anders Jacobsen*.. Fotograf: Peter Liander i *Mean Machine*. Se även sid 10-11.



Detta är, så långt vi vet, det äldsta fotot av Daisy, troligen taget någon gång i slutet av 1944. På baksidan av fotot står skrivet: "Plane that took Jack ... and I to Scotland." Metheringham, '44."

## Vår äldsta bild av Daisy

TEXT: STURE FRIEDNER

RAF Metheringham öppnade i november 1943 som ett "klass A" bombflygfält. Det låg öster om byn med samma namn strax söder om Barkston Heath, som var Daisys bas i England.

På fotot är Daisy målad i sin gröna originalfärg med den amerikanska nationalsymbolen och de tre vita banden på kroppen. Banden målades på flygplanen som deltog i raiderna över Normandie och kontinenten för att skilja planen från fiendeplan. På bilden saknas banden av någon anledning på ovasidan av planet, orsaken känner vi inte till. Emellertid så finns det uppgifter om att Daisy skadades i den bakre delen vid en raid under operation Market Graden. Enligt Christer Bergströms bok "Flygplanet Daisy i andra världskriget" så berättar Daisys pilot Norbert Moh om flygningen den 23 september 1944:

"Vi flög rätt in i en intensiv luftvärnseld. Alla fyra flygplanen i vår grupp blev träffade och flygplan nummer 2 blev nedskjutet. Vårt flygplan fick ett halvmeterstort hål i flygplanskroppen nära akterfernan. Hälften av linorna till höjdrodret gick av. Vi återvände med stor möda, men landade säkert på basen ..."

Det förefaller troligt att det är reparationen av denna skada som syns på fotot, men banden kan givetvis också ha tagits bort av annan anledning.

Bilden hittades och köptes in av vår amerikanske vän Warren Johnson som sedan skickade bilden till Flygande Veteraner. Warren hade lyckats spåra ägaren till fotot som efter några samtal gått med på att sälja fotot till Warren.



Warren Johnson hoppar från Daisy över Normandie den 5 juni 2019 vid 75-års hedrandet av dagen D.

Warren blev känd genom att han hedrade sin farbror Lambert Johnson som varit fallskärmssoldat under kriget. Warren utbildade sig därför till fallskärmshoppare bara för att kunna delta och hoppa över den franska byn Sannerville i Normandie där 75-års hedrandet av dagen D hölls. Med lite tur kom Warren dessutom att få hoppa från Daisy, just det flygplan som hans farbror Lambert hade hoppat från den 6 juni 1944. Läs gärna Warrens egen berättelse i denna tidnings septembernummer 2019.



# Kjell Nordström slutar att flyga Daisy

**När Du sätter dig på förarplatsen i ett veteranflygplan, se då till så att inte Kjell Nordström redan sitter där**

TEXT: LARS WISSING BILDER FRÅN KJELLS ARKIV



Kjell Nordström lämnar Daisy som kapten.

... Kjell Nordström är en av Sveriges absolut "meste" flygare, och ovanstående skröna om Kjell innehåller absolut en gnutta sanning, få piloter flyger så många olika typer av flygplan.

När Kjell nu slutar att flyga medlemsflygningar hos Flygande Veteraner så är det en veteran, i ordets bästa bemärkelse, som lämnar oss.

Kjell blev medlem i Flygande Veteraner (FV) 1997 där han började som pilot på

Daisy 2007. Hans bakgrund är både bred och lång.

Som 15 åring började han segelflyga och sökte snart till Flygvapnet där han flög SK50 Safir, J28 Vampire, S29 Tunnan, S35 Draken och S37 Viggen.

Först var han på F11 i Nyköping men flyttade sedan till

F21 i Luleå vilket innebar att han kom tillbaka till sina hemtrakter i Norrland.

Kjell fick en särskild kärlek till S35E som var ett för tiden förnämligt, men krävande, spaningsflygplan med rätt egenskaper för att under ett helt pass ligga i trädtopparna och flyta fram över terrängen i 960 km/h, "normal" transportfart på lågan. I stridsområdet var det över Mach 0,9.

## Blev påflugan

Kjell var med om ett otäckt haveri 1969 då han i luftstrid blev påflugan bakifrån av en J 35D ur *Urban Blå* som Kjells förband *Akktu Stakki* (Ensam Vargen) samövade med. Kjell berättar:

– Då jag steg upp mot solen small det till. Jag sköt ut mig direkt. Vrakdelar for runt omkring mig och jag såg en brinnande motor. Sedan landade jag i vatten och höll jag på att drunkna då fallskärmen drog ner mig. Föraren i det andra planet omkom tragiskt nog.

1976 var Kjell som divisionschef ansvarig för divisionens omskolning till S37. Han deltog nu i utformandet av alla de dokument och bestämmelser som upprättades bland annat



Kjell har trivts som kapten i Daisy och gjort ett stort antal medlemsflygningar med DC-3:an.



Kjell var flygchef för målflyget och flög Learjet.



Kjell har flugit en mängd olika veteranflygplan. Här P51 Mustang.

STURE FRIEDNER

*Taktiska anvisningar spaning för S37.* Ett omfattande arbete med dokumentation och certifiering för flygplan, något som Kjell emellertid fick nytta av längre fram i livet som provflygare.

Efter 24 år i flygvapnet började Kjell det civila livet som flygchef för målflyget, något som han då och då, återvänt till som pilot på Learjet.

Som provflygare fick han vara med om utvecklingen av både Saab 340 och Saab 2000 och detta innebar såväl flygutprovning som leveranser av flygplan över hela världen.

## Uppvisningspilot

Mest känd hos en bredare allmänhet är Kjell Nordström för sina fina flyguppvisningar. Kjell passerade pensionsdagen i flygfart, det var bara ett datum bland andra. Han fortsatte med olika flygupdrag och nu kunde det privata flyghistoriska flygandet ta över än mer. Kjell flög legendariska typer som P51 Mustang, Sk16 Harvard, J28 Vampire och inte minst Flygande Veteraners DC-3 – i 16 år! Totalt rör det sig om cirka 150 olika flygplanstyper.

När Saabs störtbombare B 17 *Blå Johan*, efter en lång renovering skulle provflygas 1997, blev Kjell erbjuden att vara provflygare för flygplanet. Ett hedervärt uppdrag, i spänd förväntan bland dem som renoverat B 17. Det var inte ett helt lättflugigt flygplan, men allt gick som vi vet, bra.

## Guldmedalj

2010 blev Kjell Nordström utsedd till Årets Flygare av Kungliga Svenska Aeroklubben och fick motta förtjänstmedaljen i guld. En ovanligt väl förtjänt utmärkelse.

Kjell är pensionär men har fortfarande mycket sysselsättning. Han är kontrollant åt Transportstyrelsen, flyglärare (stora och små flygplan), simulatorinstruktör, jobbar med prov och leveranser av flygplan och flyguppvisningar med veteranflygplan. Kjell har också som ferryflygare sett till att flera av Saab 340, som ställts av i öknen i USA, har kommit tillbaka till Sverige igen för renovering.

Kjell har också varit en nyckelperson när det gäller att möjliggöra flygning med före detta militära jetflygplan på civil register. Han ledde även den första civila utbildningen av piloter när de första Vampire köptes från Schweiz. Detta medförde att vi har kunnat se äldre flygplanstyper som Vam-

pire och Hunter i luften många år efter att Flygvapnet slutat använda dem här i Sverige.

Det är tusentals piloter, från UL-entusiaster till erfarna kaptener, som Kjell lärt flyga eller som gjort typutbildning på Saab 340 eller 2000. Alla har fått känna sig utvecklas av Kjells förmåga, att samtidigt vara en god och positiv kamrat och en absolut auktoritet sin roll.

Kjell har trivts som kapten i Daisy och gjort ett stort antal medlemsflygningar med DC-3:an.

För oss i Flygande Veteraner har det varit en förmån att få ha Kjell som pilot, som instruktör och som positiv medlem. Kjell har aldrig tvekat att ställa upp och tagit flygningar när det kärvat till sig och saknats pilot och har därmed räddat Flygande Veteraners anseende.

## Skall inte sluta flyga

När nu Kjell slutar som pilot för Flygande Veteraner förlorar vi en erfaren pilot och instruktör. Hur löser man det? Jo, Flygande Veteraner utbildar tre nya piloter! Dessa kommer vi att presentera i ett senare nummer.

Men tro inte att Kjell ska sluta flyga. I stället ska han grundutbilda Flygvapnets nya Gripen-piloter!

Hur kommer sig detta? Jo, eftersom SK 60 ska pensioneras som skolflygplan har Flygvapnet köpt in nya SK 40, ett fint avancerat turbopropplan. Men man vill tydligen inte slita på dem med detsamma, utan man har gett Linköpings Flygklubb i uppdrag att ansvara för grundutbildningen av årets elevkull. Och Kjell har, med sin bakgrund, blivit ombedd att bli en av lärarna. Kjell slutar alltså inte att flyga utan utbildar i stället morgondagens piloter.



2019 deltog Daisy i 75-års ceremonin i hedrandet av dagen D och släppte fallskärmschoppare över Normandie. Flygande Veteraner har fått en ny inbjudan att även delta i 80-års ceremonin 2024. Hur det blir denna gång var ännu inte bestämt vid denna tidnings pressläggning.

## Två lovsånger till DC3 Daisy en silvergrå gammal dam

Vårt förhållande började för 16 år sedan. Jag hade visserligen beundrat henne på avstånd i årtal dessförinnan men då blev vi ett par. Jag visste att jag inte var den ende för henne men det kunde jag stå ut med bara vi fick vara tillsammans ibland.

Hon bär sin ålder med heder, inga rynkor i plåten, bara en o annan buckla.

Vi har genom åren fått vara med om en hel del, nästan bara ljusa minnen.

Hälsan har ju varit sisådär, ett o annat hjärtbyte oftast förvarnat med lågt blodtryck och hostningar Ett par gånger fick hon stanna till i Holland men med hjälp av sjukvårdspersonal så kom hon igång igen.

Så var det den där gången i Linköping där det gick riktigt hett till men hon hankade sig fram till akuten o där fick hon stanna en hel vinter, svävande mellan liv o död.

Numer så åker hon in på långvården varje vinter o efter att alla remisser behandlats så kommer hon ut pigg och fräsch varje vår.

Jag ser ändå nu ett slut på vårt förhållande. Jag ser att hon blommar upp i närheten av yngre förmågor så det är lika bra att dom får ta över.

Jag är ändå tacksam över den tid vi fick tillsammans, många lyckliga stunder och minnen för livet.

Tack Daisy. Far och flyg

Kjell Nordström



## En fågel med många namn

DC-3/C-47 fick, som många andra militära flygplan, ett officiellt smeknamn. I USA var det **Skytrain**. Men under WWII kallade trupperna i Europa flygplanet för **Gooneybird**, medan britterna kallade det för **Dakota**. Nedanstående epos är nedtecknat av **Lennart Berns** från en vägg på ett flygfält i Clifton, en före detta Royal Air Force bas i England.

### The Douglas DC3

In fiftyone they tried to ground the noble DC3  
And so some lawyers brought the case before the C.A.B.  
The board examined the facts behind their great oak portal,  
And then pronounced the simple words "Gooney Bird's immortal".

The Army toast their "Skytrain" in lousy Scotch and soda,  
The Tommies raise their glasses high to cheer their old "Dakota".

Some claim the C47's best, or the gallant R4D.  
Forget that claim, they're all the same, they're the noble DC3.

Douglas built this ship to last but nobody expected,  
This crazy heap would fly and fly no matter how they wrecked it.

While nations fall and men retire, and jets go obsolete,  
The "Gooney Bird" flies on and on at eleven thousand feet.

No matter what they do to her the "Gooney Bird" still flies,  
One crippled plane was fitted out with one wing half the size,  
She hunched her shoulders, then took off (I know this makes you laugh)  
One wing askew, and yet she flew, the DC2 and a half.

She has her faults but after all, who's perfect in this sphere?  
Her heating system was a gem and we loved her for her gear.  
Of course the windows leaked a bit when the rain came pouring down,  
She'd keep you warm, but in a storm, it's possible you'd drown.

Well now she flies the feeder routes and carries all the freight,  
She's just an airborne office, a flying 12 ton crate.  
They patched her up with masking tape, with paper clips and string,  
And still she flies, she never dies, Methuselah with Wings.



ELDAR-OLA UNDRAR:

## Hur fungerar Daisys elsystem?

Ola Dahlqvist är eldare på museibåten Sprängaren och är mycket teknikintresserad och kunnig, men har aldrig sysslat med gamla flygplan och ställer därför frågor om Daisy. Vi introducerar här en sida, Eldar-Ola undrar, som är tänkt att bli ett återkommande inslag i vår tidning.

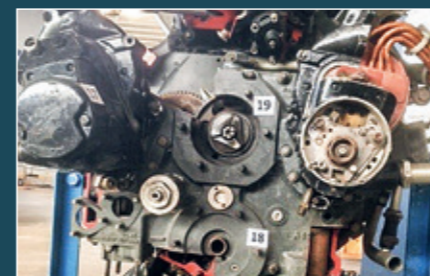
AV: JOHAN SUNDBERG OCH TOMAS RINMAN



Daisy har två seriekopplade 12 V-batterier, vardera på 85 Ah. Således blir den totala batterispänningen 24 V utan laddning. Batterierna laddas av motorernas 28 V generatorer och driver elsystemet i Daisy där spänningen kommer att vara 28 V när motorerna är i gång och 24 V när motorerna är av.



Batterierna hänger på undersidan av Daisys kropp och är normalt upphissade in i kroppen. Bilden visar batterihissarna nedtagna för service.



100 A Generatorn och startmotorn sitter på motorns bakre gavel. Här är de bortmonterade men siffrorna visa var de skall sitta.



Ovanför kaptanen på den vänstra sidan av cockpit finns en panel med strömbrytare för övriga eldrivna saker inkl. belysning, lanternor, uppvärmning av pitotrör, landningsstrålkastare osv.



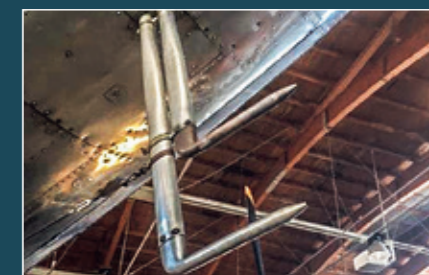
Generatorn (18) och startmotorn (19). Generatorerna ger 2 x 2800 W max. 100 A och laddar batterierna. Spänningsregulatorer håller konstant 28 V vid laddning. Om motorerna varvtal sjunker så kopplas generatorerna bort av backströmsreläer. När startmotorn aktiveras levererar batterierna en mycket hög ström.



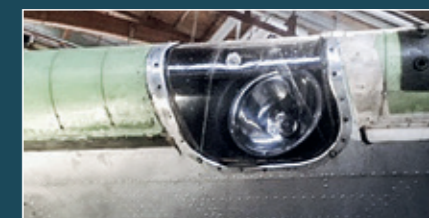
För att spara på flygplanets batterier vid motorstart så används ofta en extern batterilåda eller en generatorvagn för att ge ström till startmotorerna. Kontakten för den externa strömkällan sitter under Daisys buk. När motorerna har startat så tas kabeln bort.



Elsystemet kan övervakas och hanteras från en panel ovanför styrman (2:e piloten på höger sida). Där finns en voltmätare och två amperemätare – en för varje generator och strömbrytare för elförsörjning, startmotorer, bensinpumpar osv.



Pitotrören är givare för hastighetsmätaren, de sitter under Daisys nos. De kan värmas elektriskt för att undvika att de isar igen.



Det sitter en kraftig landningsstrålkastare om 420 W i vardera vingen.

Eldar-Ola: En man med många frågor och funderingar

# Flygande Veteraner firade föreningens 40 år och Daisys 80



TEXT & FOTO: STURE FRIEDNER

Festen var utlyst med ett 40-talstema och några hade tagit detta på allvar och var klädda i flygoveraller, eleganta dräkter och frisyrier liknande de man hade på den tiden.

80 personer kom och det blev trångt i foajén. Men med ett glas bubbel i ena handen och lite tilltugg i den andra hittade de flesta in till stora hangaren där teknikgruppen hade arrangerat så snyggt med belysning och sittplatser framför Daisy.

Det gavs tid att se sig om bland Museets rariteter och även att prata med sina vänner och andra entusiaster.

Så småningom kom föredragen igång. Daisytekniker Tomas Rinman gick kronologiskt igenom Daisys historia från det att hon byggdes fram till idag, med fokus på händelserna under Dagen D och Operation Market Garden under andra världskriget. Daisykaptenen Pelle Scherdin berättade om hur det är att flyga Daisy i jämförelse med moderna flygplan. Han berättade också om sina upplevelser när Daisy var nere i Normandie 2019 för att uppmärksamma 75-årsminnet av Dagen D samt 70-årsjubileet av luftbron till Berlin.

Sedan berättade vår tekniske chef Berndt Kvist om kommande underhållsåtgärder på Daisy och att bland annat de två (dyra) batterierna måste bytas före nästa säsong.

Tidigare ordförande Lars Wissing gjorde en sammanfattning av föreningens tidiga historia, från när Daisy köptes från Flygvapnet i början av 1980-talet och den första tiden därefter.

En visning av den nya Daisy-filmen, så långt de nu har kommit med den, var utlovad, men hans tyvärr inte med.

I stället traskades det snabbt (eller åktes) upp till restaurangen, det vill säga den före detta officersmässan, där det bjöds på skagentoast, Wallenbergare, Panna Cotta och ett gott vin.

Alla var nöjda, glada och tacksamma och tyckte att festkommittén hade gjort ett utmärkt jobb!



Ett par av kvällens föredragshållare, Lars Wissing och Tomas Rinman. Ulla Wissing hjälpte till med drinken.



Daisys vinge i blågul belysning.



Britt Morell prickar av ankommande till firandet, här stewarden Arvid Duus som var kabinchef på Daisy under 90-talet. I bakgrunden Bernt Olsson och Leif Krogstad (i tidsenlig teknikerdress) samt teknikern Leif Lindsten på kryckor.



Förväntansfulla medlemmar har bänkat sig i Flygmuseets imponerande hangar.



Två vänner, Britt Morell och Eva Jönelid. Dags att gå hem. Föreningens iT-guru Robert Malmstedt med blommor och fina prispokalen. Dagens föredragshållare, tekniske chefen Berndt Kvist och flygkaptenen Pelle Scherdin.

80-åringar på Hässlö 16-17 september 2023

# Firandet av Mean Machine, Daisy och Finlands Hotelli – och Kungen

## 3-dubbelt 40-tal

Västerås Flygmuseum på Hässlö kan ståta med två verkliga veteraner som bägge firades med en flygdag den 16 september. *Mean Machine* fyllde hela 81 år och *Daisy* 80. Med som gratulant deltog den finska DC-3/C53 *OH-LCH* som fyllde 81.

Det var vackert väder och mycket folk kom till Hässlö för att titta och gratulera.

## Kungligt firande

Under lördagen råkade även vår konung Carl XVI Gustaf passa på att fira sina 50 år på tronen och de båda DC-3:orna flög med specialtillstånd in över Stockholm och hedrade kungen. De var dock inte först med detta, *Swedish Air Force Historic Flight* och *Team 50* hade redan grattat, de senare med sina fem Safirer, *SwAFHF* med en formation med 5 av Saabs stridsflygplan: *Gripen*, *Viggen*, *Draken Lansen* samt *Tunnan*.



Peter Liander var uppskattad föreläsare om skolflygplanet North American AT-6 Harvard som firade 81-årig födelsedag på Hässlö.

TOMMY OLSSON



Den finska DC-3:ans besättning.

ROBERT MALMSTEDT



Team 50 gjorde en snygg split över slottet.

JOHN ERIKSSON



PETER LIANDER

### SE-FUZ Mean Machine

Tillverkad av Noorduyn Aviation, Montreal, Kanada  
AT-16 ND Harvard IIB

c/n: 14-526

Tillverkningsår: 1942

Ex: 42-12279 (USAAF), FE792 (RAF)

1947-02-26 Till Svenska Flygattachén i Washington DC  
Efter tjänst i svenska Flygvapnet hamnade FUZ hos Björn Löwgren på Skå Edeby.

Björn använde planet för skolning i avancerad flygning.  
Jan Andersson köpte planet och tog det till Hässlö.

Nuvarande ägare: Anders Jacobsen, Eddy Holm och Pelle Scherdin.

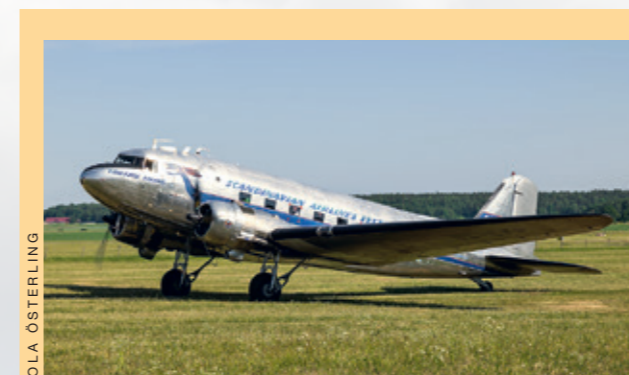
Hemmabas: Västerås/Hässlö



INTERNET



Flera av Museets flygplan uppträdde



OLA ÖSTERLING

### SE-CFP Daisy

Tillverkad av Douglas, Long Beach, Kalifornien, USA  
DC-3 Skytrain

c/n: 13883

Tillverkningsår: 1943

EX: 43-30732

1982 sålt till nuvarande ägare: Flygande Veteraner.

Dessförinnan deltagit i WWII, flugit i norska DNL, svenska Flygvapnet, samt hos SAS och Linjeflyg.

Hemmabas: Västerås/Hässlö



TOMAS ÅKERBLOM

### OH-LCH Hotelli

Tillverkad av Douglas, Long Beach, Kalifornien, USA  
DC-53C Skytrooper

c/n: 6346

Tillverkningsår: 1942

Ex: 43-2033

1985 sålt till nuvarande ägare: Airveteran Oy

Dessförinnan hos USAAF. 1948 till finska flygbolaget Aero. 1970 till Finska Flygvapnet.

Hemmabas: Wasa, Helsingfors



Tre kvinnor arbetar med nitning av en B-24 Liberator-bombare. "Pinnarna" som sticker ut ur de borrade hålen i plåten är tillfälliga klämmor, "Cleos", som används än i dag för att hålla ihop konstruktionen innan nitarna är på plats.



Två "Rosies" arbetar med nitning av en vinge. Den tryckluftsdrivna nithammaren till vänster och "mothållet" till höger. Här ser man hur krångligt det kunde vara att komma åt vid nitningen.



Rosie the Riveter, som affischen sägs föreställa, blev i stället känd 1942 genom en sång i amerikansk radio, skriven av John Jacob Loeb.

# Rosie the Riveter

**Rosie the Riveter är både en romantiker och en hjältefigur från andra världskriget. Rosie var en före detta hemmafru som kom ut ur köket och byggde de maskiner som behövdes för att utkämpa och vinna andra världskriget. För flygplanstillverkningen var den kvinnliga arbetskraften helt avgörande.**

TEXT: STURE FRIEDNER FOTO: INTERNET

Det svenska ordet "nit" heter på engelska "rivet". "Riveter" är den som arbetar som "nitare", det vill säga den som nitade ihop båtar, tanks och flygplan under WWII. Se även separat artikel på sidan 14.

Rosie the Riveter (fritt översatt: "nitaren Rosie") var en fiktiv kulturell ikon inom krigsindustrin i USA under andra världskriget. Namnet "Rosie" gavs till kvinnor som tog på sig de tusentals jobb som blev lediga efter att männen hade gett sig av för att gå ut i kriget. Rosie användes som propaganda för att uppmuntra kvinnor att arbeta i krigsindustrin.

Men "We can do it"-affischen, målad av konstnären Howard Miller, användes enbart under februari månad 1943 som intern propaganda på Westinghouse Electrical och blev aldrig särskilt känd under andra världskriget. Affischen återupptäcktes på 1970-talet och blev till en symbol för kvinnors egenmakt och för feminismen.

Många har försökt ta reda på vem som var förebild till den riktiga (första) Rosie the Riveter. Det finns flera kvinnliga "riveters" från denna tid som påstås vara "den rätta", hen-

nes identitet är omdiskuterad. Några av de mest kända är:



★ **Rosina "Rose" Bonavita Hickey**, arbetade för Convair i San Diego. Hon vann pris som den snabbaste nitaren och fick ett personligt gratulationsbrev från presidenten.



★ **Rosalind P Walter**, var en rik kvinna som arbetade nattskift

med att bygga jaktplanet F4U Corsair. Senare i livet skänkte hon mycket pengar till olika TV-projekt och satt i styrelsen för en TV-station i New York.

★ **Adeline Rose O'Malley**, var nitare på Boeings fabrik i Wichita.



★ **Rose Will Monroe**, var nitare vid Willow Run Aircraft Factory i Ypsilanti, Michigan där hon arbetade med att bygga bombplanet B-24 Liberator.

Monroe valdes ut för att porträttera Rosie i en reklamfilm för krigsobligationer och blev genom detta den mest kända "Rosie" under kriget. Vid 50 års ålder tog hon flygcertifikat och förverkligade sin dröm om att flyga. 1978 fick hennes flygplan motorproblem under start och hon havererade. Olyckan avslutade hennes karriär, men hon blev hågkommen med en staty.



★ **Veronica Foster** var från Kanada och blev 1941 Kanadas affischflicka som representant för kanadensiska kvinnors krigsinsats genom filmen "Ronnie, the Bren Gun Girl".



★ **Elinor Otto**, var en av de som fick arbeta kvar som flygplanstekniker efter kriget och byggde flygplan i 50 år. Hon gick i pension först vid 95 års ålder! Hon fyllde 103 förra året (2022).

## U.S. want You!

Kvinnorna reagerade snabbt på Rosie the Riveter, som övertygade dem om att de hade en patriotisk plikt att bidra till arbetskraften. Rosie var en nyckelspelare i omställningen av den amerikanska industrin från fredstid till krigsproduktion. Under de fem år hon var på verkstadsgolvet, från 1942 till 1947, ökade produktiviteten, produktcykeltiden sjönk och kvaliteten förbättrades.

Före kriget fanns det bara 45 kvinnor som arbetade på Fords enorma fabrik i River Rouge, men när kriget eskalerade och kvinnor kallades in för att ersätta män som skickades till fronten, utgjorde kvinnor plötsligt 11 000 av den 93 000 man starka arbetsstyrkan.

Även synen på kvinnliga verkstadsarbetare ändrades. Under 1942 höjdes arbetsgivarnas beräkning av arbeten som skulle passa för kvinnor från 29 till 85 procent.

Kvinnornas tid i fabriken blev dock kortvarig. Efter krigets slut utgjorde kvinnor mindre än 1 procent av alla timanställda fabriksarbetare.



En stor del av arbetskraften i fabriker utgjordes av svarta kvinnor. Dessa drabbades särskilt hårt av uppsägningar efter kriget.

## Kvinnor kan inte svetsa

Efter kriget avskedades kvinnor från industriföretag oproportionerligt mycket. Som anledning angavs att Bombplan nitades; Bilar skulle svetsas. Därför sa man att kvinnor inte längre var kvalificerade att arbeta kvar. Även när jobben förblev exakt desamma, blev kvinnornas förmåga att utföra dem plötsligt suspekt när männen återvände från fronten.

Vissa hävdar att Rosie för alltid öppnade fabriken för kvinnor, men andra ifrågasätter detta. Det var för få kvinnor som behöll sina positioner efter kriget och för många som i stället återupptog hushållssysslor eller övergick till typiska kvinnliga yrken som kontors- och servicearbeten.

Rosie återinträdde inte på arbetsmarknaden inom industrin förrän på 1970-talet då hon åter blev en symbol för den arbetande kvinnan och användes av feministiska rörelser.

Rosie bevisade dock att det viktiga är att få jobbet gjort. Det som betyder minst är om det är en man eller en kvinna som gör det. "Om Rosie kan nita, kan hon definitivt också svetsa", som Rosie sa. "We can do it!"

Leksakstillverkaren LEGO har insett det pedagogiska värdet av "Rosie".



# Nitar, oundgängliga för flygplan

TEXT: STURE FRIEDNER



En variant på "Rosie-temat". Rosie tar en lunchmacka på jobbet med sin stora nithammare i knät. Troligen arbetade hon på ett varv eller kanske med att bygga stridsvagnar/tanks.

Ett flygplan är till allra största delen hopfogat med aluminiumnitar, förvånansvärt små, och väldigt många.

Aluminium tål inte värme, därför kan svetsning inte användas då man sammanfogar ett flygplan. Nitade fogar är dessutom lätta att inspektera och nitade delar betydligt enklare att byta än svetsade. En nitad skarv motstår extrem stress utan att gå sönder.

ligt förekommande vid konstruktion av stålbroar och stålfartyg. Idag har svetsning till stora delar ersatt nitning. Nitning är dock fortfarande det normala i konstruktioner där låg vikt och hög styrka krävs, exempelvis i **flygplan**.

Vanligen bidrar inte själva niten till en konstruktions hållfasthet eftersom de är av ett mjukare material än delarna som skall sammanfogas. Förbandets styrka finns vid skjuvning (dragning i sidled) i plåtarna som nitas.



Nitar tillverkas av material som tillåter plastisk deformation utan att spricka och utan att orsaka galvanisk korrosion i förbandet. För flygplan används normalt aluminiumnit. Skall ytan vara helt slät efter sammanfogningen måste hålet vara försänkt och nitskallen efteråt slipas jämn.

Det finns ett otal olika nittyper varav gemene man oftast bara kommer i kontakt med så kallade "popnitar", blindnitar som inte behöver något mothåll.

**Principen för nitning:** Först borras

ett hål genom de bägge metallstyckena (plåtarna). Niten sätts in i hålet och hålls emot med ett tungt "mothåll". Med en nithammare hamrar man sedan från den andra sidan på den utskjutande delen av niten så den "sväller ut" och blir platt eller kullrig.

För stora stålkonstruktioner (fartyg, broar) användes förr glödande stålningar ("naglar") som krympte då de kallnade och effektivt drog ihop metallstyckena. ✦



Nitning av fartygsplåtar med glödande "naglar" och tryckluftshammare som gav det öronbedövande oväsandet som hördes från varven.

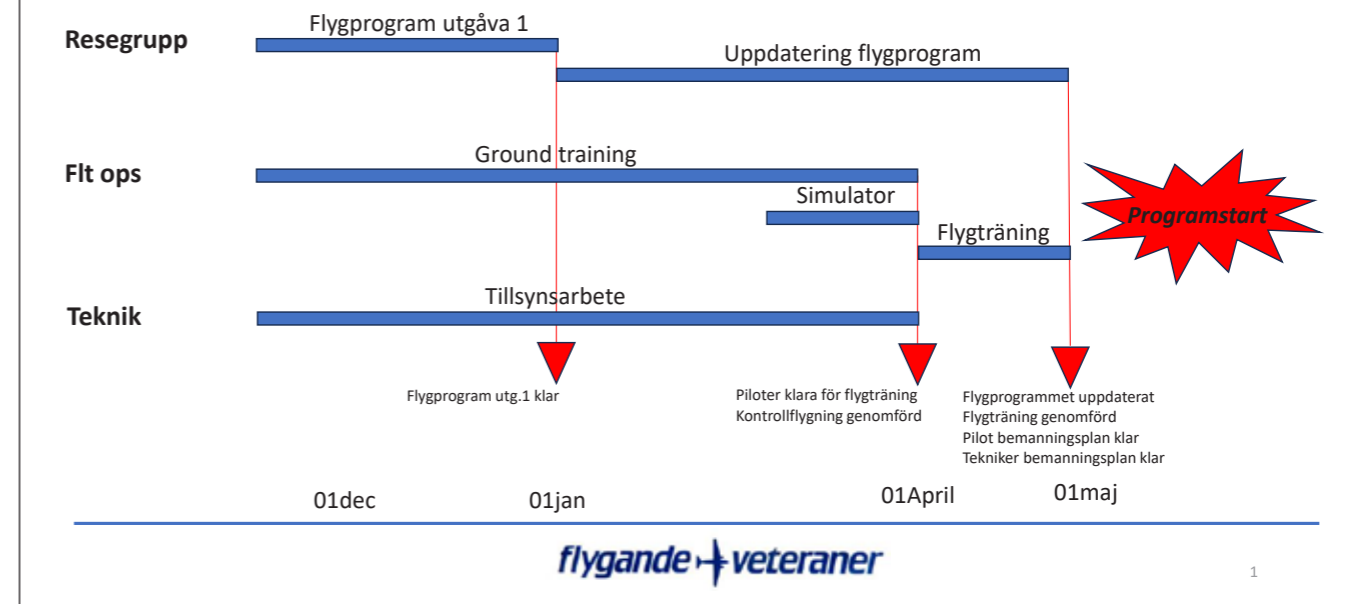


Metallnitar skiljer sig från skruvar bland annat genom att de saknar gängor.

**Nitning** är då två föremål permanent fogas samman med en nit av metall genom ett förborrat hål. Ett nitförband kan inte, till skillnad från ett skruvförband (skruv med mutter), öppnas utan att niten förstörs. En nit måste borras bort när den skall bytas eftersom man inte kan skruva bort den.

Nitar var fram till WWII mycket van-

## Årsplan 2024



## Funktionärsmöte i Flygande Veteraner

TEXT & FOTO: HENRIK BORESÄTER

Söndagen den 12 november träffades 25 funktionärer för att umgås samt diskutera erfarenheter från årets flygsäsong. Det konstaterades att man i år hade lärt sig mycket från tidigare säsonger samt fört in nya flygsäkerhetshöjande rutiner i verksamheten.

Funktionärerna berättade att de trivdes i sina arbetsgrupper. Hur bra vi än är kan vi ändå bli lite bättre. De lade fram ett antal förslag till åtgärder som kommer att förbättra vår verksamhet inför nästa säsong.

Som ett resultat av diskussionerna beslöts det att vi skall publicera den årsplan vi kom överens om på mötet, se ovan.



Genomgång och diskussion.

En arbetsgrupp kommer att arbeta vidare med en plan för hur vi ska vässa oss inför nästa säsong. Gruppen är sammansatt enligt följande: **Eva Jönelid, Claes Martinsson, Anders Lundbäck, Robert Malmstedt, Mona Cedwall, Nisse Sievert, samt Lars Hellstrand.**

Vi passade även på att avtacka en riktig entusiast. Vår chefsinstruktör Kjell Nordström som flugit så mycket DC-3 genom åren för oss har beslutat att avsluta sitt DC-3 flygande för Flygande Veteraner. Kjell fick många fina ord tillsammans med ett Ständigt medlemskap samt ett fång vackra blomster. ✦



Lunch och avtackning av Kjell Nordström.





Över Bahamas turkosa vatten.

## 81-årig DC-3 i kommersiell trafik 2023

# Florida Air Cargo



**I år har vi firat att Daisy flugit i 80 år, men hon är inte värst! Florida Air Cargo flyger fortfarande kommersiellt med en DC-3:a som är ett år äldre!**

TEXT: STURE FRIEDNER FOTO: MICHAEL PROPHET

Florida Air Cargo är ett av tre Nordamerikas kommersiella fraktflygbolag som fortfarande flyger Douglas C-47:or. De andra två är Buffalo Airways och Desert Air Alaska.

Florida Air Cargo har tre C-47 och två Cessna 208 Caravans i sin flotta som de använder för reguljära fraktflygningar måndag till fredag till Bahamas och andra karibiska öar. De gör cirka 20 flygningar tur och retur varje vecka. Deras bas och hangar ligger på Miami-Opa Locka Executive Airport mitt i Miami, Florida. Bolagets personal omfattar tolv heltidsanställda varav sex är piloter. Övriga är flygtekniker, lastare och bokningspersonal.

Bahamas centralort Nassau är den vanligaste destinationen, men företagets flygtillstånd tillåter dem att flyga i hela Karibien, Centralamerika, Sydamerika och USA. Florida Air Cargo samarbetar bara med speditiönsföretag som hyr hela flygplanets lastutrymme och bolaget flyger inte last åt enskilda kunder. Man flyger heller inte passagerare.

Kapten Sergio R Alen är VD och ägare till bolaget tillsammans med några finansiärer. Han började arbeta professionellt som certifierad flygplans- och motormekaniker på

Miami Aviation Corporation 1978. Där gjorde han 100-timmarsinspektioner, reparationer och ändringar av allmänflygflygplan. Så småningom gjorde han det mesta inom luftfart från modifieringar på Boeing 707, A-, B- och C-kontroller, kvalitetskontroller, allmän ledning, progressiva inspektionsprogram samt flög som yrkespilot.

På frågan om varför hans företag flyger DC-3/C-47 kommersiellt svarar Sergio Alen: "Eftersom jag ännu inte har hittat ett modernt flygplan som kan ta lika mycket last för samma driftskostnad som en C-47. Flygplanet gör också att vi kan operera från korta fält och kan bära mycket bränsle. Enda flygplanet jag skulle kunna tänka mig att byta till är en BT-67, alltså en DC-3 med turbopropmotorer." Men han håller också med om att det kan komma att bli svårt att få tag på reservdelar och bränsle till de gamla motorerna framöver.

### Sergio R Alen

Sergio tjänstgjorde som "gamla" Florida Air Cargos underhållschef i många år innan han köpte företaget och deras flygtillstånd 2012 när den ursprungliga ägaren stängde



**N151MA** tillverkades även den i Douglas-fabriken i Longbeach, Kalifornien och blev klar i december 1943 som en C-47A-70-DL med serienummer 19286. Den tilldelades 42-100823 på fenan och skickades omedelbart till Army Air Force i England där den var med dagen D. Efter kriget transporterade flygplanet passagerare och gods för ett tjeckoslovakiskt flygbolag och hade då OK-WDP på fenan. Sedan saknas uppgifter om planet tills det dyker upp i mitten av 60-talet och flög varor med Rousseau Aviation mellan Bretagne och Kanalöarna. År 1973 bytte den registrering till N151MA och plockades upp av Manion Aircharter i Ypsilanti i Michigan. Planet såldes så småningom till det ursprungliga Florida Air Cargo där den tjänstgjorde från 1997 till 2009. Sedan hade den ett mellanspel hos Monarch Air Group med basering på Fort Lauderdale Executive Airport och också en tid i Cape Cod, Massachusetts med en privat ägare innan den återvände till Florida Air Cargo.



**Sergio R Alen, Floridas Air Cargos ägare och VD. N138FS är den äldsta DC3/C47 som fortfarande är i kommersiell tjänst. Flygplanet har en bild av Snobben på nosen.**

butiken. Han leasade en av företagets tidigare Cessna Caravans och startade verksamheten under samma namn och samlade ett team av proffs för att arbeta tillsammans med honom. Flera av dessa personer har nu arbetat på företaget sedan starten och har, liksom han själv, uppnått en aktningsvärd ålder. ✚



**N138FS** är i dag vitmålad med en bild av "Snoopy" på nosen. Flygplanet lämnade McDonald Douglas fabrik i Longbeach, Kalifornien 1942 som en C-47A-45DL med serienummer 9967 och är Florida Air Cargos äldsta flygplan, ett år äldre än vår Daisy. Den levererades omgående till US Army Air Forces med 42-24105 på fenan och deltog i luftlandsättningarna i Normandie den 5 juni 1944. Efter att ha återvänt till USA och konverterats till en DC-3C, flyttade den mellan många operatörer innan den hamnade hos Florida Air Cargo 2013.



**N271SE** One-Sierra-Echo, den yngsta i Florida Air Cargos flotta, kom ut från McDonald Douglas fabrik i Tulsa den 10 januari 1945. Den har serienummer 15676 och betecknades som en C-47B-29-DK. Den sattes i omedelbar tjänst med Royal Air Force 300 Wing med KN250 på fenan. Flygplanet skickades runt till olika RAF-baser under 50-talet.

Liksom de flesta DC-3:or efter kriget så kom den att flygas av flera olika flygbolag – Transair (det engelska, inte det svenska, bolaget), Derby Aviation Ltd., South West Aviation, Morton Air Services och Skyways Cargo. Från november 1981 till april 1983 flögs den av Missionary Flight med hemmabas i England. År 2015 köptes den av Florida Air Cargo och har flugit där sedan dess.



F-BAIF i sin krafts dagar.

# Flygsimulator för Daisys piloter

TEXT: STURE FRIEDNER

Före varje flygsäsong måste Daisys piloter genomgå träning i den holländska DC-3 simulatorträning och "typning" på flygplanet är jätteviktigt för flygsäkerheten trots att alla piloterna samtidigt arbetar som aktiva trafikpiloter på moderna flygplan. Eftersom träning av vissa manövrar är för farliga att öva på ett riktigt flygplan lät vår systerförening Dutch Dakota Association (DDA) som opererar den holländska DC-3:an PH-PBA, bygga en egen flygsimulator. För att bli godkänd av flygmyndigheterna måste en sådan simulator vara i absolut toppklass vad gäller systemprestanda och imitation av kontrollrörelser. Flygsimulatorträning i Holland är Europas enda godkända cockpit-simulator som blivit certifierad för pilotträning FTD-2, till exempel av motorbortfall vid start eller brand. DC-3 simulatorträning är alltså livsviktig för Flygande Veteraners verksamhet. Men tillkomsten av simulatorträning var inte självklar och den startade genom en trafikolycka på en motorväg.

## F-BAIF

C-47B-30-DK USAAF 44-76787 (c/n 16371) F-BAIF byggdes i Oklahoma 1944 för det amerikanska flygvapnet. 1945 övertogs flygplanet av det franska flygvapnet och överfördes

till Air France redan efter en månad. Hennes aktiva flygande liv upphörde 1978.

Flygplanet hamnade någon gång tidigt 90-tal som "grind guard" på pelare utanför Belgium Victory Memorial Museum. Efter att museet gjort konkurs 1998 såldes planet till ett annat museum i Best i Holland där det var meningen att hon skulle visas upp för besökande.

## Trafikolycka

Efter många år (2010) skulle planet transporteras till sitt nya hem. Transporten skedde på natten och under poliseskort och var noga planerad av transportföretaget. Vingarna hade lyfts av och det sex meter breda planet låg på lastbilstrailern med motorerna stickande ut på vardera sidan. Alla broar hade kontrollmätts så man visste att man kunde passera utan att stöta emot någonstans.

Ändå, kanske beroende på att alla var trötta på natten, så slog man i ett brofundament med vänstermotorn då man nästan var framme. Historien säger att chaufförerna hade stannat vid alla broar utefter vägen för att kontrollera att de kunde passera, men vid den allra sista bron, när "de kände lukten av kaffe" och slutstationen närmade sig, åkte de bara



Men, man lyckades rädda cockpit som man sågade av från kroppen och det blev starten på flygsimulatorträning.



Det ursprungliga flygplanet F-BAIF plockades sönder och skrotades efter bilolyckan.



Daisys piloter på flygträning inför säsongen 2023. Från vänster: Jozsy Wengström, Pelle Scherdin, Kjell Nordström, Anders Jacobsen, Lars Sveding, Claes Martinsson.



Daisys piloter Jozsy Wengström och Kjell Nordström vid spakarna i den holländska flygsimulatorträning.

vidare och flygplanet förstördes på bara några sekunder och fick skrotas.

Men, man lyckades rädda cockpit som man sågade av från kroppen och det blev starten på flygsimulatorträning.

## Flygsimulator

Företaget Multi Pilot Simulation MPS, specialiserat på flygsimulatore, köpte nospartiet för att bygga en DC-3-flygsimulator från grunden. Det fanns inga elektroniska delar som kunde användas utan alla styrsystem och instrument fick byggas och kopplas in elektroniskt. Men originaldelar har använts för att utseendet och känslan skall vara realistiskt, det enda som saknas i simulatorträning i dag är vindrutetorkarna. Metoden användes också på de flygsimulatore som finns på flygmuseet i Hässlö. Efter att ha satt in ett toppmodernt visuellt system var DC-3:an klar.

Simulatorns programvara utvecklades baserat på data från NASA, Boeing och DDA. DDA:s DC-3 gav viktiga flygdata, ljud och flygprocedurer till arbetet med simulatorträning. Aktivt flygande DC-3-piloter fick kvalitetskontrollera simulatorträning för att säkerställa att den uppfyllde alla krav.

Simulatorträning invigdes med pompa och ståt.

Sedan dess har flygsimulatorträning "flugits" av erfarna DC-3 Dakota-besättningar som har tränat motorhaverier, bränder och annat hemskt. Denna utbildning har visat sig vara mycket värdefull och uppskattad.

## Även för civilister

Driftskostnaderna för simulatorträning är höga och DC-3-besättningar är mycket få. För att klara kostnaden för den avancerade simulatorträning så säljer DDA bitar, souvenirer, av det ursprungliga flygplanet.

DDA har också beslutat att göra simulatorträning tillgänglig även för utomstående som är intresserade att prova detta ikoniska flygplan, inga certifikat krävs, men viss flygerfarenhet uppskattas.

En flygning med en pilot tar två timmar och kostar 350 euro. Man får starta de massiva Pratt- och Whitney-motorerna och köra upp dem före start precis som man skulle göra i verkligheten, starta och flyga i väg, en oförglömlig upplevelse, allt under övervakning av riktiga DC-3 piloter. Bokning via [harry@dakotasim.com](mailto:harry@dakotasim.com). Simulatorträning finns i **Groenekan, Utrecht**, 32 km sydost om Amsterdams flygplats Schiphol.

# Bidragsgivare under 2023

Flygande Veteraner har under många år fått mycket bidrag genom den omfattande *fadderverksamheten* som redovisas i varje nummer av medlemstidningen (sid 22).

I år har behovet av bidrag vuxit på grund av den filminspelning som pågår.

Filmen skall visas både i svensk och utländsk television och är väsentlig för att sprida kunskap och värva nya medlemmar till föreningen.

Under året har föreningen fått en mycket stor mängd donationer både från företag och från föreningens medlemmar att användas för driften av Daisy och för filminspelningen.

Föreningen tackar och bugar djupt för alla bidrag stora som små!

## Bland de större bidragsgivarna finns:

EriWa Teknik AB  
Northgrounds AB  
Svensk Flyghistorisk Förening SFF  
F1 Kamratförening  
Bernt O Olsson & Gunilla Bäckström  
Jan Buisman



**Bernt O Olsson och hans fru Gunilla Bäckström** har privat bekostat ett av Daisys nya batterier. Bernt kommer från Postverket och har ingen flygbakgrund men blev rejält flygintresserad i barndomen vid F4 Frösön och Torslanda i Göteborg. Medlem i Flygande Veteraner tidigt, redan 1986, ständig medlem 1990. Bernt är en av de allra flitigaste Daisyresenärerna och har tillbringat 232 timmar i luften med Daisy! Han har också varit styrelseledamot i föreningen och programansvarig. Bernt sitter sedan många år även i styrelsen för Svensk Flyghistorisk Förenings Stockholmsavdelning. Bernt var också den som tipsade om var nospartiet av Dana Viking, flygplanet som havererade i Gottröra 2009,

fanns bevarat så att det kunde bärgas och så småningom flyttas till Arlanda Flygsamlingar. Bernt sitter också med i denna tidnings redaktion som granskare av inkommit material. Bernt kommenterar sin gåva så här:

*Jag är numera pensionär och när vi sålde huset och flyttade upp till Jämtland igen så blev det en slant över som jag och hustrun ville använda på ett klokt sätt. Och det blev till ett av Daisys nya batterier.*



**Jan Buisman** är holländare. Började med flightspotting (fotografera flygplan) som 16-åring vid (gamla) Schiphofs flygplats. Segelflygutbildning 1966 i Tyskland och värnplikt i det holländska flygvapnet. Kassör i Dutch Dakota Association och medgrundare i Air-Britain Netherlands Branch. Styrelsemedlem i Luchtvaartkennis, som är Hollands motsvarighet till svenska SFF.

1996 flyttade Jan Buisman till Sverige och 10 år senare började han arbeta med arkivet hos Svensk Flyghistorisk Förening SFF. I dag är Jan SFF:s sekreterare. Jans favoritplan är DC-3 och han är medlem i Flygande Veteraner och tidigare även i Vallentuna Aviatörförening. Till professionen är han auktoriserad revisor och tidigare delägare i Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB. 2010–2018 var han ansvarig för redovisningstillsynen för noterade bolag hos Nasdaq i Stockholm. Han är bosatt i Sollentuna där han nu har nära till sin hobby, flightspotting, på Arlanda och Bromma.

## F1 Kamratförening



En bidragsgivare som vid flera tillfällen skänkt pengar till Flygande Veteraner är F1 kamratförening.

När F1 Kamratförening bildades under mitten av förra seklet var huvudsyftet att arbetskamraterna på Kungliga Västmanlands flygflottilj F1, skulle ta hand om varandra. Men med tiden har antalet medlemmar minskat efter att de som en



Kamratförening lade den 1 juni 2023 ner en krans vid den minnessten som finns i Gula Villans trädgård. Den är till minne av de amerikanska bombplansbesättningar som kom till Hässlö under Andra Världskriget. På bilden Anders Hård af Segerstad och Björn Jonsson.

gång arbetade på F1 har försvunnit av åldersskäl. I dag har föreningen cirka 260 medlemmar.

Numera är alla välkomna att bli medlemmar i föreningen, oavsett om man haft anknnytning till F1 eller ej. Man har med-

lemmar över hela landet och till och med några som bor utomlands.

Föreningen har en veteransektion för de som uppbär pension i någon form och en flygteknikersektion för de som tjänstgjort som flygtekniker på Hässlö.

## Röda hangarerna

Kungliga Västmanlands flygflottilj F1 hade som mest tre stora hangarer, varav bara två finns kvar, den som Flygmuseet disponerar och där Daisy har sin vinterplats – och en som står tom.

I augusti 1938 togs den första hangaren i bruk. Den var, liksom musei-hangaren, konstruerad i trä med "Töreboda bågar". Hangaren förstördes dock i en brand 1959.

I november 1968 slöts ett avtal mellan Västerås stad och Flygvapnet om att nyttja flygplatsen även civilt. I samband med detta uppfördes Röda hangarerna, två (så småningom tre) hangarlängor för mindre civila flygplan på platsen där den nedbrunna hangaren stått. Hangarplatserna är i dag utformade som bostadsrätter.

En hangarplats för två flygplan i Röda hangarerna har ägts av Kamratföreningen, men eftersom ingen i föreningen hade nyttjat platsen på länge så såldes den för några år sedan. Pengarna från försäljningen avsattes till en fond för att delas ut till kulturhistoriskt flyg. Det är från denna fond som Daisy fått bidrag.

## Gula villan

Den första byggnad som byggdes när Hässlö blev militär flygplats, var det hus som sedan många år kallas för "Gula Villan". Den ägs av Västerås Stad och har hyrts av F1 Kamratförening.

Gula Villan är även samlingsplats för några andra föreningar med anknnytning till teknik, flyg samt Sveriges försvar.

Tyvärr har staden dock sagt upp kontraktet med Kamratföreningen från och med 1 januari 2024, vilket innebär att Kamratföreningen därefter inte har någon egen lokal. ✚

# Svensk Flyghistorisk Förening SFF



SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING

**SFF är världens största flyghistoriska förening** med över 5 000 medlemmar. SFF är en generös bidragsgivare till Flygande Veteraner.

SFF är en oberoende ideell förening med huvudsyfte att sprida kunskap om svenskt flyg och dess historia.

Medlemstidningen *Svensk Flyghistorisk Tidskrift* utkommer med sex nummer årligen och varje år ger SFF ut en bok i serien Flyghistorisk Revy. Böckerna i serien behandlar var och en ett tema, i år (2023) *"Metropolitan, folkflygets arbetshäst"* av Michael Sanz.

Både tidningen och boken ingår i medlemsavgiften. Med-

lemmarna har även tillgång till föreningens unika digitaliserade mediearkiv on-line med mer än 260 000 bilder samt ett omfattande ljud- och filmarkiv genom föreningens hemsida.

En viktig del av föreningens arbete är stöd till flyghistorisk forskning, inte minst genom sitt arkiv.

På 13 olika orter, från Skåne till Norrbotten, finns regional verksamhet bestående av medlemsträffar med olika programpunkter om flyg och flyghistoria. Alla SFF medlemmar är välkomna till alla regioners möten och det ingår i medlemsavgiften till SFF.

Hemsida: [www.flyghistoria.org](http://www.flyghistoria.org) ✚

# Ett intressant foto



En Austin Seven har kopplat in sitt batteri för att starta en Hawker Hurricane.

Bilden är ett (färglagt) tidsdokument på situationen i början av andra världskriget. Fotot är intressant då det visar bil- och flygteknik vid denna tidpunkt och hur mycket längre flygtekniken hade nått! Hawker Hurricane tillverkades även på Austin Motor Company så bilen och flygplanet på bilden kan ha tillverkats på samma fabrik, samtidigt!

Hawker Hurricane var det flygplan som, trots att det konstruerats redan i början av 30-talet, vann flest segrar 1940 då Tysklands flygvapen försökte skaffa sig kontroll över brittiskt luftrum och krossa det brittiska flygvapnet under Battle of Britain.

Bilen, en Austin Seven, tillverkades från 1922 och ända fram till att produktionen av krigsmaterielen tog över hos Austin Motor under kriget

# 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. Bli 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 28 november 2023:**

- |                          |  |                           |   |
|--------------------------|--|---------------------------|---|
| <b>Gösta Eriksson</b>    | • Vänster pilotstol • 2024 (1 år)                | <b>Syrene Alphonse</b>    | • Passagerarstol 1A • 2023 (1 år)           |
| <b>Lars Sveding</b>      | • Höger Pilotstol • 2024 (1 år)                  | <b>Erik Alphonse</b>      | • Passagerarstol 1B • 2023 (1 år)           |
| <b>Aero-Tronic Ltd</b>   | • Färdmekanikerstol • 2024 (1 år)                | <b>Bo Jernberg</b>        | • Passagerarstol 6D • 2023 (1 år)           |
| <b>Kersti Burm</b>       | • Fena • 2023 (1år)                              | <b>Agneta Djerf</b>       | • Pentry • 2023 (1 år)                      |
| <b>Lennart Ledin</b>     | • Klaff • 2023 (1år)                             | <b>Göran Fransson</b>     | • Navigatörsstol • 2022 (5 år)              |
| <b>Gunnar Johansson</b>  | • Sporrhjul • 2023 (1 år)                        | <b>Joakim Holmström</b>   | • Passagerarstol 3A • 2022 (3 år)           |
| <b>Johan Sundberg</b>    | • Motorkåpor x 3 vänster motor • 2023 (1 år)     | <b>Nils•Åke Siversson</b> | • Höger bränsleväljare • 2021 (3 år)        |
| <b>Johan Sundberg</b>    | • Motorkåpor x 3 höger motor • 2023 (1 år)       | <b>Stieg Å Ragnar</b>     | • Passagerarstol 4A • 2021 (5 år)           |
| <b>Gert Östergren</b>    | • Vänster batteri • 2023 (1 år)                  | <b>Jan Ragnar</b>         | • Passagerarstol 4B • 2021 (3 år)           |
| <b>Gert Östergren</b>    | • Höger batteri • 2023 (1 år)                    | <b>Ragge Jagero</b>       | • HF•radio • 2021 (100 år)                  |
| <b>Jan Carlerud</b>      | • Vänster magnet, höger motor • 2023 (1 år)      | <b>Leif Andersson</b>     | • Höger magnet, vänster motor • 2020 (5 år) |
| <b>Peter S Hellqvist</b> | • Vänster hydraulpump, motordriven • 2023 (1 år) | <b>Leif Andersson</b>     | • Höger magnet, höger motor • 2020 (5 år)   |
| <b>Sören Djerf</b>       | • Höger hydraulpump, motordriven • 2023 (1år)    | <b>Peter Strand</b>       | • Passagerarstol 1D • 2020 (5 år)           |
| <b>Lars Jernberg</b>     | • Navigationsljus • 2023 (1 år)                  | <b>Leif Andersson</b>     | • Höger startmotor • 2019 (5 år)            |
| <b>Gunnar Sköld</b>      | • Höger höjdmätare • 2023 (1år)                  | <b>Lillis Finnborg</b>    | • Nödsändare (ELT) • 2019 (5 år)            |
| <b>Håkan Söderholm</b>   | • Nödkompass • 2023 (1 år)                       |                           |   |



**F 11 museum**  
54 sid + 64 sid hft. 2021. 280 kr  
Den osannolika historien om hur modiga fältflygare tog sig över gränsen österut i sina J29 för att ta bilder. Aldrig tidigare berättat, finns inte i historieböckerna. Unika dokument och bilder, av dem som utförde uppdragen 1958



**Underlägg för glas mm.**  
4 st 96 x 96 x 4 mm. Fin Daisy-bild. 260 kr



**Flygkalender 2024**  
Storlek 10 x 14 cm Pris 145 kr  
Fickkalender med Flygande Veteraners emblem och logga i guld. Innehållet består av tre delar; kalender med timindelade dagar, ett löstagbart telefonregister samt bilagan Flygkalendern. I flygplansregistret hittar du ägare till de flygplan som ägs av en juridisk person. Privata ägare kan inte presenteras på grund av GDPR. Övrigt innehåll; förteckning över organisationer, flygskolor, flygplatser, lathundar för nationalitetsbeteckningar, jämförelsetal/omvandlingstabeller, meteorologiska koder, telefonregister till ACC, kartindelningar.



**Vingprofiler**  
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 fakturutor.



**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



**Nyckelring Remove Before Flight.**  
75 kr



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

**NY DESIGN**

**Nyckelring**  
Flygande Veteraners märke i emalj. 100 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



**Keps**  
Med Flygande Veteraners tygmärke påsytt. 180 kr



**Klubbmärke, tyg**  
Ø 70 mm 90 kr

**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



**Dekal, vinyl**  
Ø 100 mm 30 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



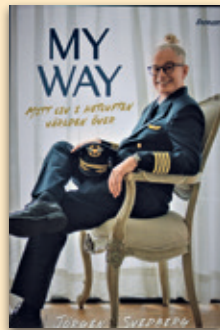
## Flygplanet Daisy i andra världskriget

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.**



## Den sista resan

**Lars Gibson 120 sid A 4. 295 kr**  
Per Aspera Ad Astra. Lars Gibson summerar på sitt eget sätt, mycket personligt, sitt långa liv i luften. Många historier från äventyr runt hela världen. När man ser omslagsbilden kan man lätt tro att detta är en barnbok, vilket det inte är. Det är bara ytterligare ett bevis på Lars Gibsons humor, oerfärliga sätt att berätta och med glimten i ögat!



## 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.



## Kalla krigets luftförsvår

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

## Metropolitan

**Michael Sanz 255 sid A4 300 kr**  
Fin bok om Metropolitan's historia. Metropolitan's betydelse för vårt inrikesflyg, med många unika bilder och historier. Detaljrikt historik om det klassiska flygplanet. Många privata bilder från dem som var med från början. SFF:s årsbok 2023.



## 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 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](https://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.