

Flygande Veteraner

#161 • MARS 2024

FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING



Pappa, vi måste bli medlemmar så jag får flyga med Daisy!

ORFÖRANDE HAR ORDET



fram i tidningen.

Under årets säsong hoppas vi på fantastiskt väder och bra uppslutning till våra medlemsresor. Det är viktigt att alla tar

Nu är det dags att hålla koll på hemsidan och se när resorna börjar publiceras, planeringen hittills visar på 38 resor och cirka 71 timmars flygning! Läs exempel på resorna lite längre

chansen att flyga med Daisy, varje flygning ger oss möjligheten att fortsätta att hålla Daisy flygande. Vi hoppas dessutom att många nya medlemmar ansluter sig till Flygande Veteraner i samband med att dokumentären börjar synas. Jag kan från säkra källor säga att filmen skapar ett sug efter att se och höra Daisy live och inte minst att flyga med i Daisy.

Den 9 februari hade Föreningen ett möte med Stiftelsen för att diskutera framtiden och ett förbättrat samarbete mellan dessa enheter. Stiftelsen var

representerad av Lars Cedwall, Ulf Tennegren och Robert Öhlin. Vi kom fram till att vi behöver se över det nyttjanderättsavtal som idag ligger till grund för vår verksamhet och uppdatera detta då det inte är anpassat efter de krav vi har på oss från till exempel Transportstyrelsen. Det var det första mötet för att starta igång det hela.

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

REDAKTÖRENS RADER



De närmaste åren får utvisa om det

Jag brukar i varje nummer berätta om en kvinna som har anknytning till flyg. Den här gången blev det lätt att välja då efterforskningarna av Amelia Earhart äntligen verkar ha burit

är hennes flygplan man hittat. I hangaren jobbas det på, Daisy har lovats vara klar i tid för piloternas PC och så att resorna skall kunna komma igång i början av maj. Sedan är det bara att hoppa ombord och flyga, viktigt, för man skall komma ihåg att kostnaderna per timme för flygplanet sjunker ju mer vi flyger! I detta nummer uppmärksammar vi också en annan jubilar, Saab 340, som nu fyller 40. Dessutom

rekommenderar jag berättelsen om att vara ferrypilot av planet över långa och riskfyllda sträckor. Trevlig läsning!

Sture Friedner
Redaktör

Sista manusdag för nästa nummer av FVT (#162) 8 maj 2024



Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning

Nr 161 mars 2024

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

Medlemsresor

Bokning på hemsidan
Frågor via e-post: resor@flygandeveteraner.se
Ansvarig resor: Nils Sievert 0705-82 60 25

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: Intresserad besökare på Västerås Flygmuseum framför Daisy. Foto: Håkan Lif.

Tryck: Åtta.45 Tryckeri, Järfälla



Kallelse till årsmöte 2024

Välkommen till Årsmöte i föreningen Flygande Veteraner.

Datum: Söndagen den 17 mars 2024

Tid: 13:00

Plats: Armémuseum Hörsalen 4 tr, Riddargatan13 i Stockholm Museets närmaste tunnelbanestation är Östermalmstorg, uppgång Östermalmstorg/Sibyllegatan. Den närmaste busshållplatsen är Nybroplan. Busslinje 69, 54 och 76 samt Spårväg City linje 7 passerar här. Eftersom att du bara ska delta i årsmötet så behöver du inte betala någon entréavgift. Säg bara till i kassan att du ska delta i mötet.

Årsmötet kommer att hållas som ett kombinerat digitalt och fysiskt möte. Du kan själv välja om du vill delta digitalt eller komma fysiskt till mötet på Armémuseum. Oavsett vilket sätt du väljer så kommer du delta digitalt, med din smartphone, surfplatta eller dator. En detaljerad beskrivning hur du deltar digitalt framgår av beskrivningen längre ner.

Samtliga medlemmar äger rätt att delta i mötet, yttra sig och rösta. För att ha rätt att rösta ska medlemsavgiften vara erlagd senast den 29 februari i år. Likaså kan, enligt gällande stadgan, en medlem ha fullmakt för ytterligare en medlem. Angående fullmakt, se längre ner på denna sida.

Obligatorisk anmälan till årsmötet senast den 10 mars

Du anmäler deltagande på följande sätt

Använd anmälningslänken i mejlet som alla medlemmar med mejladress har eller kommer att få.

Fyll i anmälningsformuläret under EVENT i Medlemsportalen

<https://flygandeveteraner.arcmember.net/Public/>

Skicka ett mejl till arsmotet@flygandeveteraner.se

Skicka ett fysiskt brev till Flygande Veteraner, Flygplatsinfarten 41, 168 67 Bromma

När du anmäler dig så måste du ange

- Fullständigt namn
- Medlemsnummer
- E-postadress

Om du önskar delta fysiskt på plats eller enbart digitalt.

Personnummer (endast om du vill logga in med BankID. Sparas inte efter mötet)

Fullmakt

Önskar du som medlem ge fullmakt till annan medlem så skickar du önskemål om detta senast den 10 mars till mejladressen arsmotet@flygandeveteraner.se eller med vanlig post till adressen:

Flygande Veteraner Att: Årsmötet Flygplatsinfarten 41 168 67 BROMMA

På fullmakten måste följande uppgifter anges

- Namnteckning, bevitnad.
- Medlemsnummer på den som ger fullmakt.
- Namn och medlemsnummer på den som ska ha fullmakten.
- Mejladress.
- Till vilket årsmöte fullmakten gäller.

Vad krävs för att delta digitalt?

För att delta i mötet på plats krävs att man har en internetuppkopplad smartphone, surfplatta eller dator. Detta för att kunna använda mötesverktyget Suffra, där man registrerar närvaro, anmäler sig till talarlistan samt att röstar. För att delta i mötet helt digitalt krävs ytterligare en internetuppkopplad smartphone, surfplatta eller dator för att kunna använda videokonferensverktyget Zoom, där du kan följa mötet, se presentationer och göra eventuella inlägg.

Du som har anmält dig till årsmötet kommer att få ett mejl med alla nödvändiga uppgifter för att delta digitalt samt ytterligare information om genomförandet senast den 15 mars.

Frågor?

Om du har frågor angående genomförandet, deltagandet eller tekniken för årsmötet, ring eller skicka E-post Michael Östergren enligt nedan:

Telefon: 070-330 5094

E-post: michael.ostergren@flygandeveteraner.se

Har du allmänna frågor angående årsmötet så skicka ett mejl till arsmotet@flygandeveteraner.se.

Dagordning för årsmötet

Val av mötesordförande och mötessekreterare

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

Fråga om årsmötets behöriga utlysande.

Fråga om fastställande av röstlängd och godkännande av fullmakter.

Styrelsens årsredovisning.

Revisorernas berättelse.

Fastställande av balans- och resultaträkning.

Fråga om ansvarsfrihet för styrelsens förvaltning.

Verksamhetsinriktning och budget för innevarande verksamhetsår.

Beslut om årsavgifter för kommande verksamhetsår.

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

Val av två revisorer och en revisorssuppleant.

Val av tre personer till valberedning varav en sammankallande

Eventuella förslag och val av hedersmedlem.

Behandling av styrelsens propositioner och medlemmars motioner.

Övriga frågor. I övriga frågor kan årsmötet inte fatta beslut men kan hänskjuta sådan fråga till styrelsen.

Årsmötet avslutas.

Årsredovisningen samt valberedningens förslag kommer att finnas att ladda ned på hemsidan före mötet.



Noterat

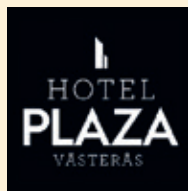
Över 2 000 medlemmar

Flygande Veteraner hade vid årsskiftet 2 352 medlemmar.



Daisy är "billig" att flyga

Daisy kostar "bara" ca 23 000:- per flygtimme, och timkostnaden sjunker ju mer vi flyger! Daisy får ta 18 passagerare. Svenska Försvarets Hkp 14 (NH 90), som tar ungefär lika många passagerare, kostar ca 242 000:- per flygtimme. Billig – Dyr, allt beror på vad man jämför med.



Sov med rabatt

15% rabatt för medlemmar på hotell i Västerås Flygande Veteraners medlemmar har rabatt på Plaza Hotell i Västerås city. Dock kan bokning via exempelvis **Booking.com** ibland vara ännu billigare men där finns inte alltid lediga rum, men kan löna sig att kolla.

Så anmäler du dig till en flygning med Daisy som Du vill följa med på

Gå in på Flygande Veteraners hemsida och klicka på länken FLYGNINGAR eller MEDLEMSFLYGNINGAR.

En bit ner på sidan läser du: "Läs om hur du bokar" och klicka "HÄR".

För att öppna bokningsformuläret klickar du sedan på länken "Boka här" på respektive flygnings sida på hemsidan eller på den blåa knappen "Boka" för önskad flygning under "EVENT" i medlemsportalen. Följ sedan anvisningarna.

Det kostar pengar att hålla ett 80-årigt flygplan i luftvärdigt skick!

Tvåmiljonerfyrtiofemtusen kronor (2.045 000:-) har Flygande Veteraners medlemmar lagt ned på Daisy under 2023

Investerat i flygplanet 2023	635 000 kronor
Kostnader för flygplanet 2023	617 000 kronor
Tillsynsavgifter för flygtillstånd	357 000 kronor
Utbildning/bränsle vid utbildning	227 000 kronor
Reseersättning och mat mekar	209 000 kronor
Dessa kostnader/investeringar tillsammans	2.045 000 kronor

Detta trots att alla tekniker och övriga i föreningen arbetar ideellt, det vill säga gratis, så har föreningen fått punga ut med över 2 miljoner på Daisy under 2023 för service, förbättringar och nyinstallationer för att uppfylla myndighetskraven. Föreningen håller verkligen Daisy i toppskick!

40-årsjubileum

I år är det 40 år sedan Daisys första flygning med medlemmar i Flygande Veteraner.

Den gången (1984) flög Daisy till Ljungbyhed och Röstlånga i Skåne. Resan inledde en mångårig tradition att göra denna resa varje år.

Som av en händelse planerar resegruppen i år att ta upp traditionen igen (se annan plats i denna tidning)

Årsmötet

Obs att årsmötet söndagen den 17 mars är i NY LOKAL!

Årsmötet hålls i år på Armémuseet, Hörsalen 4 tr, Riddargatan13, Stockholm. Glöm inte att anmäla Dig senast 10 mars!



Under radarn

LFV stänger ner radar och viktig infrastruktur för flyget i Sverige Luftfartsverket hävdar att man är en viktig del av totalförsvaret. Ändå har man beslutat att överföring av radarbilder till flera svenska flygplatser ska upphöra omgående (från 17 januari 2024) och att viktig navigationsutrustning ska läggas ner. Därtill fortsätter LFV en etablering av fjärrstyrda torn med centraliserad kontroll av svenska flygplatser som saknar operativ redundans. Med tanke på budskapen från Folk och Försvars Rikskonferens, samt Sveriges planer om ett NATO-medlemskap, framstår LFV:s agerande som både obegripligt och djupt oroande.

Dokumentärfilmen om Daisy

Dokumentären går just nu igenom de sista justeringarna, och vi hoppas kunna presentera den i slutet av februari. Vi kommer att arrangera medlemsvisningar av filmen och vi kommer samtidigt föra diskussioner med diverse tv-kanaler och streaming plattformar så att filmen får så bra spridning och effekt som möjligt. Vår förhoppning är att filmen skapar en ökad nyfikenhet för DC-3:an Daisy och för vår förening. Det vore kul att nå 5 000 medlemmar i år.

Men se även gärna den äldre filmen om Daisy från 1998: "En levande skönhet" SVT1-film om DC-3:an Daisy

<https://www.youtube.com/watch?v=zc4Zahiesk0>



Normandie och fallskärmshoppning

2019 flög Daisy till Normandie och deltog i högtidhållandet av att det gått 75-år sedan Daisy deltog och släppte fallskärmsjägare dagen D i Normandie 1944. I år finns det stort tryck på att Daisy skall göra om resan, nu är det 80 år sedan dagen D.

Emellertid, som det ser ut nu är organisation runt Normandie högst osäker, och det är svårt att få tydlig information om vad som planeras och vad som kommer hända i Normandie till sommaren. Därför känns det väldigt osäkert att planera att åka dit, också av ekonomiska skäl.

En sådan resa skulle kunna fresta på Föreningens kassa rejält, och vi har inte blivit lovade någon sponsring. Dessutom skulle Daisy inte kunna göra medlemsflygningar i Sverige under 10 dagar mitt i säsongen, 31/5 – 9/6. Därför har föreningens styrelse bestämt att vi inte skall flyga till Normandie i år.

Hur det blir med fallskärmshoppning från Daisy i Sverige hoppas vi få svar på under våren då Transportstyrelsen skall behandla frågan igen.

Flyg med till Friedrichshafen

Även i år kommer vi troligen få chansen att flyga till Friedrichshafen den 17 eller 18 April! Dock inte med Daisy utan med Airbus 320 och ATR 72. Mer info kommer.



SK60 till Flygande Veteraner?

Frågan verkar ha gått i stå hos myndigheten och inget nytt har framkommit i ärendet. Dock börjar den ekonomiska och personella situationen tyda på att Flygande Veteraner bör avvakta med att ta emot flygvapnets använda skolflygplan typ SK60.

Bli medlem!

Om du som just nu läser denna tidning inte redan är medlem i föreningen Flygande Veteraner så har vi ett bra tips till dig: Bli det! Alla är välkomna! Att vara medlem innebär först och främst att du med din medlemsavgift bidrar ekonomiskt till att hålla Daisy igång, som ett välkött och flygande veteranflygplan. Du får känna tillfredsställelsen av att göra en flyghistorisk insats!

Du får även förmånen att flyga med Daisy, vilket bara medlemmar får göra. Du får även denna medlemstidning i din brevlåda fyra gånger per år.

Om du redan är medlem så vet du väl att du även kan anmäla dina familjemedlemmar som medlemmar? De betalar bara hälften och medlemsavgiften går raka vägen till Daisys underhåll. Ju fler vi blir, desto bättre!

Så vad väntar du på? Du anmäler dig enkelt som medlem på hemsidan på länken nedan och betalar medlemsavgiften säkert och smidigt med antingen kort eller Swish. Du kan även prova att skanna QR-koden med din mobil.

<https://www.flygandeveteraner.se/bli-medlem/>



Underhållsstatus för Daisy

Vid Flygande Veteraners funktionärsmöte i november beslöts att man skulle ha ett dokument som visade underhållsstatus för Daisy med de arbeten som skulle utföras/hade utförts så alla hade överblick av hur Daisy sköts.

Lars Hellstrand tog därefter snabbt fram ovanstående formulär som här visas uppdaterat till den 10 januari 2024.

Vi behöver din e-postadress!

Vi behöver din och dina familjemedlemmars e-postadresser för att förenkla utskick och hålla ner kostnaderna. Vi skickar numera ut medlemsaviser och nyhetsbrev via e-post, som du garanterat inte vill missa! Informera oss om du har bytt e-postadress. Du kan antingen fylla i formuläret på hemsidan eller mejla din nya eller ändrade e-postadress till Medlemservice. E-post till Medlemservice: medlemservice@flygandeveteraner.se

Kontaktformulär på hemsidan: www.flygandeveteraner.se/kontakt/



Noterat



Saab 340 lämnar

Skotska Loganair tillhör de flygbolag som haft både Saab 340 och Saab 2000 i sin flotta. Den mindre 340 gjorde debut redan för 20 år sedan, 2004, medan Saab 2000 flög regional trafik i Storbritannien mellan 2014 – 2020. Men nu är Saab-epoken över i flygbolaget, den 20 och 21 januari genomfördes

de två sista flygningarna med en stor klang och jubelavslutning med överflygning av Glasgow efter drygt 430 000 flygningar under de 20 år som flygplanstypen funnits i flottan. Logan Air har haft 21 Saab 340 och fem Saab 2000. Nu byter man till ATR 72. Se även artikeln om Saab 340 på annan plats i denna tidning.



Sommarstängt

Flygande Veteraners Service Center håller stängt två veckor i sommar. Bromma flygplats stänger vecka 30 • 31 (sista veckan juli till och med första veckan i augusti) för banarbete. Då stänger även Flygande Veteraners Service Center! Men telefonsvararen är igång och lyssnas av.



HENRIK BORESÄTER

Medlemsflygningar med andra veteranflygplan

Har du drömt om att få komma närmre och flyga med i ett veteranflygplan någon gång? Flygande veteraner kommer under våren att presentera samarbeten med andra Veteranflygföreningar runt om i landet där ni som medlemmar får chansen att boka och flyga med i allt från Piper -CUB, GV-38, Chipmunk, SK16, SAAB Safir och många fler. Håll koll på vår hemsida, där kommer vi att presentera mer information om hur ni går tillväga, samt kostnader. Obs att dessa flygningar inte kommer att kräva 3 månaders medlemskap utan dessa flygningar kan alla göra. Flygningarna kommer att göras i olika delar av Sverige.

Medhjälpare önskas

Föreningen Flygande Veteraner behöver fler funktionärer! Vi behöver dela arbetet att hålla Daisy flygande på flera händer så att arbetsbelastningen för de som deltar inte blir överväldigande utan att alla kan ha tid att njuta både av Daisy och livet i allmänhet.

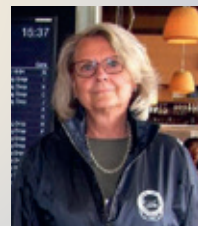
Till **hjälp tekniker** i hangaren till uppgifter som att hjälpa till med iordningställandet av Daisy i Västerås vanligen onsdagar eller söndagar

Till **Resegruppen** för att planera resor och vara med och genomför dem.

Till **Servicecenter** på Bromma flygplats för hjälp med kontorsarbeten.

Till **Ekonomiavdelningen** för hjälp med redovisning.

Prata med: servicechef Britt Morell tel 08-29 50 33
reseansvarig Nisse Sievert tel 070-582 60 25
kassör Peter Östergren tel 070-546 36 26



ELDAR-OLA UNDRAR:

Fly by vajer

AV: JOHAN SUNDBERG OCH TOMAS RINMAN

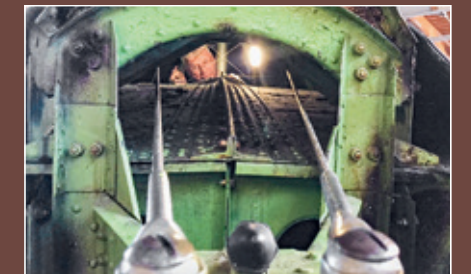
DC-3:an flygs med hjälp av mekaniskt styrda kontroller. Ställinor löper från reglagen i cockpit under golvet i flygkroppen, vinklas sedan över trissor ut i vingarna och till motorer och roder. Det är många meter lina och många trissor. Allt är kontrollerat och smort och spänt för att fungera säkert och smidigt.



Piloternas styrspak, pedaler och reglage. Förgasaren körs med reglagen mellan piloterna. P propellervarvtal, T gasreglage, M bränsleblandning. Under golvet sitter trissor för alla linor.



Linorna i akterkonen går till höjdroder, sidoroder och trimroder. Trimroderna sitter på höjdrodet och sidorodret.



Linorna i aktern, och Håkan Lif som jobbar med dem.



I hjulbrunnen vinklas linor framåt till förgasaren och propellerväxeln. Till höger sitter spärren till huvudstället.



Under golvet bakom cockpit löper alla linor.



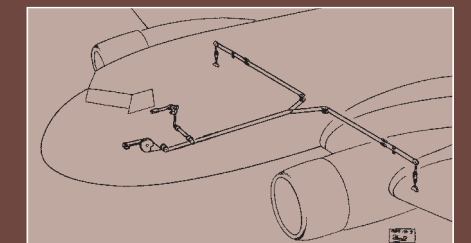
Höjdroden i aktern påverkas av pilotens styrspak. Sidrodet sköts med pedaler. Små trimroder på alla roder justeras så att maskinen flyger rakt och horisontellt. Sporrhjulet läses för att köra rakt fram.



Via stänger styrs tre funktioner på förgasaren.



Regulatorn som styr propellerbladens vinkel.



Ritningar visar hur linorna ligger. Exemplet är spärr för huvudstället nedfällt.

Eldar-Ola: En man med många frågor och funderingar





CLAIRE PARR

Att Flyga med Daisy är att Leva

En kort betraktelse över en flygtur med Daisy

AV SVEN-ÅKE EKSTRAND

En dag med Daisy

Det var en tidig sommarmorgon, Daisy stod där i hennes fulla skönhet i soluppgången nyvaken utanför Västerås Flygmuseum. Förväntansfulla medlemmar skulle följa med henne denna morgon på en tur runt vårt vackra landskap. I cafeteria kunde vi höra dagens besättning gå igenom flygningen och hur väderprognosen skulle bli. Daisy stod lugn och väntade på hennes morgontillsyn och hon skulle tankas inför dagens runda. Hon gillar att flyga runt och känna vinden svepande över sin flygkropp och över sina vingar. Nu var det dags att gå ombord. Hennes piloter var redan i cockpit för att göra alla förberedelserna som behövdes inför flygningen. När alla har kommit till sina platser såg vi och hörde hur hennes högra motor långsamt startade och sedan fick full fart. Efter en kort stund startade

hennes vänstra motor. I kabinen kände vi hennes vibrationer och det härliga motorljudet. Nu rullade Daisy långsamt som en vacker drottning med hög nos fram till startbanan. Motorerna spinner upp • hon lyfte först upp stjärten sedan i nästa ögonblick lämnade hon marken. Daisy flög som en vacker fågel skickligt manövrerad av sina piloter, hon kände sig fri bland de tunna molnen med marksikt hela tiden. Passagerarna njöt och kamerornas klickande hördes rytmiskt i den härliga atmosfären i kabinen. Efter ungefär en timme var det dags att landa på Västerås flygplats. Långsamt rullade hon in till sin plats utanför Flygmuseet. Motorerna tystnade passagerarna och besättningen lämnade henne med ett stort leende. Daisy behövde sin nödvändiga vila för att återigen kunna göra det hon är bäst på – att flyga. Att Flyga med Daisy är att Leva.

Kommentarer till flygprogrammet för Daisy jubileumsåret 2024!

När du läser detta har resegruppen arbetat intensivt i flera månader med planeringen av flygprogrammet för jubileumsåret 2024. Ja, även 2024 är ett jubileumsår för Flygande Veteraner eftersom det i år är 40 år sedan föreningen genomförde den allra första flygningen med Daisy. Den resan gick till Ljungbyhed och Röstångar i Skåne. Mer om det på annat ställe i tidningen.

Flexibel planering

Förutsättningarna för resegruppens planeringsarbete har ändrats en hel del på dessa 40 år. Under senare år har en tendens varit att flygdagar och liknande evenemang annonseras ut allt senare och senare, vilket gör resegruppens planering mer komplicerad. Vi sätter ihop en lista med resmål som vi tycker är intressanta och lägger ut dem över säsongen. Vi kan emellertid med kort varsel få ändra i planeringen och flytta på redan planerade resor till exempel när vi får en sen inbjudan till ett evenemang. Det kräver att vi är flexibla och anpassar oss till de nya förutsättningarna. Ibland måste vi göra sena ändringar i programmet på grund av ej flygbart väder i Västerås eller på destinationen. Dessa störningar är beklagliga för alla bokade och medför ofta därtill en hel del extraarbete för föreningen, men resulterar ibland även i överraskade bra resultat.

Resorna håller Daisy flygande!

Det är genomförda flygningar som ska finansiera Daisys vidare flygningar. Därför försöker vi hitta resor/resmål som lockar våra medlemmar.

Priset för en flygning beräknas enligt principen "delade kostnader". Vi räknar samman alla förväntade kostnader för en resa och delar det på ett minsta antal bokade som är 15 passagerare. Blir det färre som bokar sig så går resan med förlust. I rimlig tid innan resan måste vi fatta ett beslut om den ska genomföras eller inte. Det finns en smärigräns när vi måste ställa in på grund av dålig bokning. Varje inställd flygning innebär mindre pengar till Daisy. Så vårt råd är: Boka en resa om du vill att Daisy ska flyga vidare!

Boka tidigt – avvakta inte!

När du hittar en eller flera resor i programmet som verkar intressanta, så boka direkt! Om flera avvaktar för att "vänta och se" om resan blir av eller inte, så riskerar den att ställas in. Om alla i stället bokar tidigt så försäkras vi oss om att våra planerade flygningar med Daisy verkligen blir av.

Inställd flygning

Om vi av någon anledning tvingas ställa in en flygning så kommer vi att så snabbt som möjligt informera alla bokade passagerare om detta. Det gör vi med SMS och mejl, där vi också informerar om hur du ska göra för att få deltagaravgiften återbetalad. Du kan även välja att summan ska kvarstå som ett tillgodo, som du kan använda som betalning för kommande flygningar. Om du är riktigt generös är det också möjligt att efterskänka avgiften. Vi genomför återbetalningar så snart vi kan, ha tålamod. Pengarna kommer, det lovar vi!

Korrekta kontaktuppgifter

Det är mycket viktigt att vi har korrekta kontaktuppgifter till dig, så att vi kan nå dig om vi har information att delge, till exempel ändrad avgångstid eller inställd flygning. Se därför till att din mejladress och ditt mobilnummer är korrekta i medlemsportalen. Se också till att du tillåter att vi skickar mejl och SMS till dig. Det är möjligt att spärra utskick från Flygande Veteraner, men om du gör det får du inte den information vi skickar ut. Föreningen kommer inte att använda denna möjlighet i reklamsyfte och försöka spamma dig. Detta är endast för viktiga meddelanden.

Kolla på hemsidan – ofta!

Vid denna tidnings pressläggning är planeringen av flygningarna inte helt klar. Därför redovisar vi här en mycket preliminär lista med destinationer som vi hoppas flyga till under säsongen och vi hoppas på många fina upplevelser. Surfa in på vår hemsida där vi lägger ut alla resor så snart de går att boka.

Tipsa om resmål!

Vi uppmanar också alla medlemmar att höra av sig till oss i resegruppen via mail resor@flygandeveteraner.se med förslag på intressanta och roliga resmål. Vi ska absolut titta på dem. Vi hoppas att du som medlem ska hitta trevliga resor. Att följa med på en Daisyflygning är inte bara en flygresa – det är också en flyghistorisk upplevelse!

Vi vill slutligen påminna om att allt arbete med de resor vi genomför med Daisy, inklusive bokning, reseledning, teknik och flygning sköts helt ideellt och utan ersättning av föreningens funktionärer på sin fritid – allt för att du ska kunna vara med om upplevelserika flygningar i ett legendariskt veteranflygplan!

Välkommen till trevliga Daisyflygningar 2024!



Preliminär reseplanering med Daisy för 2024

Se hemsidan för uppdaterad information

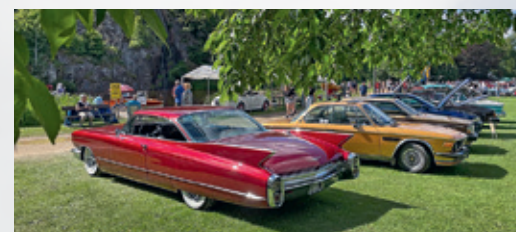


Datum	Resa	Evenemang
4 maj	Stockholm	Rundflygning
5 maj	Eskilstuna	Stora ångmaskiner
12 maj	Arboga	Robotmuseum
15 maj	Linköping	Mantorps glasbruk
18 maj	Stockholm	Rundflygning
22 maj	Karlstad	Lars Lerin museum/ Bussveteraner/Brigadmuseum
25 maj	Idre Besök	Sameby
26 maj	Mariehamn	Åland grönskar
1 juni	Borlänge	EAA Flyin
6 juni	Västerås	Nationaldagen/Rundflygning
8 juni	Kramfors	Höga Kusten Airport 50 år
15-16 juni	Liepaja	Baltic International Airshow
27 juni	Linköping	Kina Kinda Kanal, Slott
28 juni	Västerås	Cityfestival/Rundflygning
29-30 juni	Ljungbyhed	Röstånga
5 juli	Västerås	Summer meeting/Rundflygning
27 juli	Söderhamn	F15 flygmuseum 25år
30 juli	Jönköping	Husqvarnamuseum
4 aug	Visby	Medeltidsveckan

Datum	Resa	Evenemang
8 aug	Visby	Medeltidsveckan
11 aug	Säve	Bergshangen
14 aug	Trollhättan	Dalslands kanal
17 aug	Karlsborg/ Skövde	Fallskärmsjägarnas dag
18 aug	Halmstad	Gekå
21 aug	Mora	Anders Zorn med mera
24 aug	Ronneby	Flygvapnets flygdag
31 aug	Nyköping	Flygplatsens dag
7 sep	Linköping	Flygvapenmuseet
11 sep	Örebro	Smedja
14 sep	Karlstad	Brattforsheden
15 sep	Norrköping	Kungsängen 90 år
19 sep	Nyköping	Femöresfortet, F11-museet, Brandflyg
21 sep	Mariehamn	Skördefesten
22 sep	Stockholm	Rundtur
28 sep	Kalmar	Totalförsvardag Öland
29 sep	Västerås	Slottstur



30 juli, Jönköping, Husqvarnamuseum



30 juli, Jönköping, Husqvarnamuseum



19 september Nyköping; Femöresfortet



26 maj Mariehamn, Åland.



27 juni Linköping, Kinda Kanal.



4 och 8 augusti Visby, Medeltidsveckan.



Hon flyger!

Artikel hämtad från Flygande Veteraners tidning nr 2 1984

AV GÖSTA LEIJON, TIDNINGENS FÖRSTE REDAKTÖR



Samling före premiärflygningen till Röstånga 20 juni 1984. Observera att den militära målningen sitter kvar på Daisy.

"Upp genom luften, bort över haven, hän över jorden i stormande färd."

Man får lust att citera salig Atterbom nu när vår kära SE-CFP äntligen är i luften. Premiären blev en stor triumf för Sten-Kalle och hans gäng som har satt vårt veteranflygplan i ett strålande skick – bokstavligt talat. Men låt oss ta det hela i tur och ordning.

Vår egentliga premiärflygning ägde rum måndagen den 18 juni 1984. Bakom rattarna fanns två inlånade flygva-penpiloter, Bertil Skogsberg och Ingemar Persson. När

planet taxade ut till startposition växte spänningen hos Sten-Kalle och de andra teknikerna som fanns med ombord. Inte för att de tvivlade på planetets förmåga utan för att en del olyckskorpar hade kraxat: "Den där får ni aldrig i luften". Teknikergänget var nu nära målet. Detta skulle bli triumfens ögonblick – och det blev det! SE-CFP lyfte majestätiskt, flög som en dröm, och provflygarna var fulla av beröm: "En av de bästa treor vi flugit – ni har gjort ett fantastiskt jobb". Det enda som behövde korrigeras var en lätt skevrodertrimning.

stod, förutom en hel del annat som skulle skrivas. Mycket var naturligtvis gjort i förväg, men slutspurten skedde under dessa hektiska dagar.

En enormt fin hjälp fick vi därvid av Swedair och i synnerhet av Matti Sipilä på deras tekniska avdelning. Bland annat gjorde han med hjälp av sin dator en vikt- och balansbeskrivning för planet på cirka 2 timmar – ett jobb som annars brukar ta dagar. Men skriva maskin ville inte Matti, så där fick Ingemar Wärme rycka in – polis som han är. En sådan klarar som bekant att skriva med både en, två och tre fingrar.

Men klara blev alla papper och förelades Hans Linder vid Luftfartsinspektionens östra distrikt i Stockholm, när han på onsdagens förmiddag kom för att luftvärdighetsbesiktiga. Papperen var OK, planet likaså – enda anmärkningen var en ytlig "ros" på ena höjdrodrets dukklädsel, ett fel som omgående rättades till.

Nu hade vi alltså ett godkänt flygplan i ett år framöver, med Olle Andersson som licensierad mekaniker.

Premiärturen gick till Röstånga i Skåne

Efter en snabb rundtur med pressens folk över Stockholm embarkerade vi för den första trippen i eget plan. Passagerare var till övervägande del de tekniker och andra som hela vintern och våren jobbat med planet en eller två dagar i veckan.

Det var en varm och solig dag, och före takeoff höll den genomsöta flygvärdinnan Bengt F. genomgång av säkerhetsutrustningen med blottad bringa och en munter blick under de vita lockarna. Här grundlades den glada stämning som kom att prägla hela resan.

Målet för vår resa var alltså Röstånga strax söder om Ljungbyhed. Där störtade den 20 juni 1944 en amerikansk Liberatorbombare, som blivit skadad under ett bombuppdrag över Tyskland. Sex man räddade sig i fallskärm, två omkom. På platsen restes senare en minnessten, och nu hade ortens turistförening beslutat sig för att ordna en minneshögtid – ja faktiskt en hel minnesvecka. Det var dit vi var på väg. Vårt plan och Björn Löwgrens Sk 16 SE-CHP skulle göra en överflygning på låg höjd i samband med högtidligheten vid minnesstenen.

Hur är det då att åka DC-3?

Många av våra medlemmar vet det redan, och fler lär det bli. Att åka DC-3 är mera flygning än att susa fram i en jumbojet eller ett annat modernt trafikflygplan. Man flyger ganska lågt. Vi höll till på ungefär 2 500 meters höjd. Det gör att det är roligare att titta ner, när vädret under vår resa är klart. Det blir också lite mer skumpa-skumpa när man kommer in i turbulent luft. Kort sagt, en intensivare flygupplevelse. Däremot dånar det inte så farligt som man skulle kunna tro bland annat beroende på att samtliga sittplatser befinner sig bakom propellrarna – och naturligtvis för att våra tekniker skött om

Och alla dessa papper ... (redan 1984)

Efter provflygningen vidtog ett par hektiska dygn fram till Luftfartsinspektionens slutbesiktning, som skulle ske på onsdag förmiddag.

Problemet var att vår trea varit i tjänst hos flygvapnet de senaste åren. Där registrerades de flesta data om översyner och modifieringar i form av koder – nog så svärbegripliga för den som inte har nyckeln. Nu krävde Luftis att vi skulle ta fram en civil flyghandbok, som talade klartext.

Det var alltså ett enormt dekodifieringsarbete som före-



Flyg med Daisy 2024

våra svenska Pratt&Whitney-motorer så fint.

Känslan att råda sig själv är också behaglig. Inget plingande i högtalare och raspiga röster som mässar "Passagerare med flight 647 till Mallorca ..." eller liknande. Nej, här låter det i stället "Är alla här? Hoppa in då så åker vi".

Våra piloter Ingemar Persson och Magnus Carlsson, som båda flugit mycket TP79 i flygvapnet, hade bara lovord för vår 3:a. "Hon flyger som en dröm. Hon kan flyga i många år om ni fortsätter att flyga henne som nu, det vill säga snällt. Aldrig tanka mer än vad som behövs. Starta på högst 90% effekt, sedan dra ned varvet. Och så sköt om henne rent tekniskt, och det tycks ju föreningen ha kapacitet till."

Plötsligt är vi framme

Just "plötsligt" är rätta ordet. För du vet hur det är då man flyger modern trafikjet korta sträckor. Först stiger planet länge och väl till ekonomisk flyghöjd. Sedan börjar det nedåtstigningen i mycket god tid. Så inte trean. Här flyger man lågt hela tiden och när man är framme så är det bara att landa.

Framme betydde för vår del Ljungbyhed. En lugn och fin sättning, intaxning och så ut i solskenet. Strax efter kom Björn Löwgren dånade i sin Texan. Han har ju bara en cylinderrad i sin wasp och kom därför lite på efterkälken. I baksists hade Björn filmaren Joakim Smith. Resultatet av hans jobb med filmkameran kommer att visas i föreningen så småningom.

Från F5 bussades vi till Röstånga Gästgivargård. Snabb installation och därefter bar det iväg till minneshögtiden vid minnesstenen några kilometer utanför samhället. Där var fullt med folk när vi kom dit och bland hedersgästerna fanns amerikanske ambassadsekreteraren Philip A Benson och flygattachén Charles Meyer.

En kväll att minnas

Det var en sådan där underbar svensk sommarkväll. Vid stenen förekom körsång, musik av hemvärnets musikkår samt tal av ordförande Lilly Jonsson, Lennart Larsson från SFF:s skåneavdelning samt de tidigare nämnda gentlemännen från USA:s ambassad.

Sedan steg spänningen när överflygningen annonserades. Några minuters väntan – och så kom de över skogsbrynet, först trean och sedan Texan. Det var en mycket imponerande syn – och ljudupplevelse också. Sedan vände de och kom tillbaka från motsatt håll. Därefter gick de tillbaka till F5 och hämtade åtta fallskärmshoppare från Skånes fallskärmsklubb. Under tiden hade ett landningsmärke lagts ut i sädesfältet bakom oss. Trean kom brummande på ganska hög höjd – och plötsligt kom de ut en efter en, tillsammans åtta färgstarka skärmar som dalade ned mot märket. Därefter samlades

hopparna och tågade i rad upp till minnesstenen och lade ned blommor som de hade haft med sig som en hyllning till de två unga amerikaner, ungefär i deras egen ålder, som hade gett sina liv just på denna plats exakt för 40 år tidigare. Det var ett mycket gripande ögonblick och vi var många som fick en klump i halsen just då.

I detta sammanhang kan det vara lämpligt att uttrycka ett tack till USA:s ambassad i Stockholm, som genom generöst stöd och bidrag gjorde det möjligt för oss att flyga ned och delta i minneshögtiden genom överflygning och fallskärms-hoppning.

Hopparna gillade trean

En av fallskärmshopparna, Benny Johansson från Malmö, uttryckte hopparnas glädje över att få hoppa från en DC-3. Inte bara för att planet är klassiskt i hopsammanhang utan också för att det gav avsevärt större komfort än att ligga hopkrupna i en hög i en enmotorig Cessna utan stolar.

Mat kan dom, Skåningarna!

På kvällen var det bankett på Röstånga Gästgivargård, ett ställe som har gott gastronomiskt rykte i vida kretsar och detta jävades inte under den här glada kvällen. Många tal hölls och många tack riktades till olika personer som hjälpt till att ordna minnesveckan (ja, det var faktiskt en hel vecka med olika evenemang!). Inte minst hyllades turistföreningens ordförande Hjördis Nilsson, som varit en av de drivande krafterna. Björn Brenemark uttryckte på ett förtjänstfullt sätt vår förenings tack för att vi fått vara med om denna minnesvärda dag.

Under kvällen fick vi också tillfälle att studera en utställning som sammanställt just för detta tillfälle. Där fanns både föremål och bilder från denna Liberators störtning den 20 juni 1944 och dessutom ett rikt bildmaterial från alla nödlandningar som gjordes i hela Skåne under de sista krigsåren.

Sammanfattningsvis kan man säga att arrangemangen sköttes på ett mycket professionellt sätt rakt igenom. Jag tror nog att vi som var med blev djupt imponerade och fick ett minne för livet.

Åter mot norr

På Torsdagsmorgonen blev det först en snabb koll i de stockholmska morgontidningarna. Jodå, pressflygningen på onsdagsmiddagen hade burit frukt i både DN och SvD och Stockholmstidningen. Sedan ilastning och återfärd mot Stockholm. Aldrig kunde vi tro att ett veteranflygplan som vårt skulle kunna mötas av så stor sympati där vi visade oss. Det bådar gott för framtiden. ✈



Ett museum för alla: Flygvapenmuseum

Flyg hit med Daisy sommaren 2024!

Upplev resan genom det svenska militärflygets utveckling – från det tidiga 1900-talets bräckliga träkonstruktioner till dagens toppmoderna JAS 39 Gripen. På Flygvapenmuseum i Linköping finns en unik samling flygplan och tusentals föremål. Varje flygplan och föremål bär på en egen berättelse om hur det svenska flygvapnet tog form.

I vårt populära arkiv och bibliotek kan besökaren fördjupa sig i spännande historier om hur det svenska militärflyget från pionjärtiden fram till idag. I biblioteket finns över 20 000 böcker och 700 tidskrifter. Den som inte kan komma till oss kan utforska Digitalt museum online med bilder och information om museets föremål.

www.digitaltmuseum.se/flygvapenmuseum

Vår utställning "Flygfärdig – det svenska flygvapnet tar form" tar besökaren med genom den farligaste eran i svenska flyghistoria och lyfter fram personöden och händelser där flygplanen spelat en stor roll. ✈

Xufee Duraku Bibliotekarie,
Flygvapenmuseum.



Utställningen "Om kriget kommer – Sverige under kalla kriget" berättar om hur Sverige förberedde sig för ett krig som aldrig bröt ut, men som världen förberedde sig för i över fyra decennier. Det är en utställning om atombombsprogram, rysskräck och ubåtsjakt, men också om trygghet och välfärd. Den nostalgiska besöker våra autentiskt inredda hemmiljöer och återupplever 1950-, 60-, 70- och 80-talen.

I utställningen "Hemliga handlingar – DC-3:an som försvann" visar vi kronjuvelen i Flygvapenmuseums samlingar, den svenska DC-3:a som sköts ner av sovjetiskt jaktflyg över Östersjön år 1952. Efter drygt femtio år av spekulationer återfanns flygplanet på havets botten, bärgades och lades till sin sista vila i museet.

Vinterunderhåll av Daisy

När maskinen står inne i hangaren under vintern görs en mängd kontroller och underhåll. 10-15 man jobbar varje onsdag med reparationer och byten av komponenter. En del arbeten styrs av Transportstyrelsens krav, andra kommer från noteringar i loggboken eller är förbättringar som vi väljer att göra. Statuslistan (se sid 5) hålls löpande aktuell varje punkt signeras av behörig mekaniker. Inblandade funktionärer kan se hur vi ligger till.



Översyn av motorerna: 2 x 28 tändstift blåstras, kompressionsprov, oljefilter. Kontroll av att avgasrören inte har sprickor. Kontroll av förgasare och byte av krånglande elektrisk bränslepump till vänster motor.



Inspektion av flygkroppen invändigt i för och akter. Thomas Frostlid innanför toafönstret.

Nedan: Kontroll att det inte finns korrosionsskador. Kabinen har kontrollerats tidigare och kompletteras nu med ny isolering.



Tryckgivare för olja och bränsle sitter i hjulbrunnen och behöver rengöras och kontrolleras.



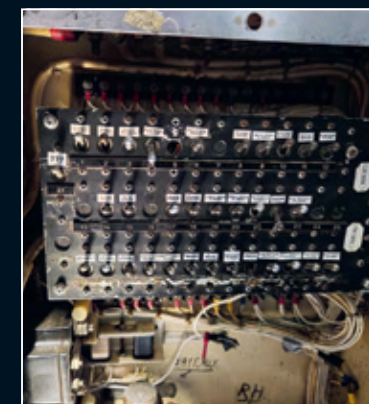
Göran Lidenvik gör rent vinginfästningarna för kontroll av eventuell korrosion. 325 skruvar och muttrar på vardera vingen. Översyn av piloternas stolar. Mekanismen för låsning av stolen i skenorna renoverad. Koll av rullbälten. Nya dyra batterierna monterade.



Från vänster: Mekargänget, en dag i vintras. Fån vä: Berndt Kvist, Håkan Lif, Johnny Lundström, Johan Sundberg I trappan: Thomas Frostlid, Harri Vrethed, Lars Johnsson, Ragge Jagero, Eddy Holm, Tomas Rinman, Göran Lidenvik, Leif Krogstad, Abtin Bahmani, Mats Oliwsson.



Hjulservice: Göran Lidenvik och Leif Krogstad görkontroll av hjullager och bromsar.



Funktionskontroll av automatsäkringarna.



Ragge Jagero vid den nya avionics-racken. Här finns navigationsutrustning, förstärkare för högtalare i kabinen, batterier för nödbelysning och den "svarta lådan".



Borttagning av avisningsutrustningen på vingarnas framkant. Gummit är för gammalt, och vi kommer inte att flyga om det är risk för nedisning. Framkanten målas svart

Saab 340 – 40 år – a success story

Saab 340 är ett turbopropflygplan utvecklat av svenska Saab tillsammans med amerikanska Fairchild.



TEXT: LARS WISSING FOTO: WIKIPEDIA

Mot slutet av andra världskriget trodde Saab att efterfrågan på militära flygplan skulle minska och man utvecklade ett trafikflygplan, Saab Scandia, som togs i tjänst 1950, fyra år efter första flygningen. Det var ett flygplan med goda flygegenskaper och sågs som en av flera potentiella DC-3 ersättare.

Det byggdes emellertid bara 18 exemplar och alla hamnade slutligen i Brasilien. Den sista flygningen gjordes 23 år efter den första, efter 19 år i aktiv tjänst

1979 beslutade Saab att göra en ny satsning på ett trafikflygplan i ungefär samma storleksklass som Scandia. Flygmarknaden, framför allt i USA, hade utvecklats mot "commuter" trafik, det vill säga att mindre flygplan flög regionalt från mindre orter till större flygplatser. Detta borde innebära en intressant marknad för flygplan med 30-40 platser som passade för korta sträckor med korta uppehåll och med kapacitet att hålla de farter som fungerade på större flygplatser. Några års projektstudier hade då lett fram till ett 30-sitsigt högvingat flygplan – Saab 1084.

Samarbete med Fairchild

Tidigt bedömde Saab att man behövde en partner att dela risk och kostnader med och som dessutom var etablerad på den viktiga USA-marknaden. Man förde diskussioner med flera tillverkare och skrev den 25 januari 1980 ett avtal med Fairchild i USA. Fairchild tillverkade ett mindre, 19-sitsigt plan, Metroliner. Saabs ansvarige för projektet var Ulf Edlund. Efter en gemensam projekteringsfas i USA bestämdes den lågvingade layout som i stort var den som vi ser idag. Projektledningen flyttades därefter till Linköping.

Enligt avtalet konstruerade och tillverkade Fairchild vingen, fenan och stabilisatorn. Delarna transporterades därefter till Linköping för sammanbyggnad och flygning. Flygplanet skulle typcertifieras enligt de då gällande kraven i både amerikanska och europeiska bestämmelser.

Certifierad 1984

Den 25 januari 1983 (på dagen tre år efter kontraktsskrivandet) var det dags för den första provflygningen med Per Pellebergs och Erik Sjöberg vid spakarna. För att få erfarenhet av civil flygverksamhet hade de och de övriga provflygarna "praktiserat" genom att flyga bland annat Twin Otter och

Convair 580 (en moderniserad "Metropolitan" med kraftiga Allison turboprop-motorer). Bara 15 månader senare, när fem flygplan flugit 1 800 timmar, kunde dåvarande Luftfartsinspektionen utfärda det svenska typcertifikatet den 30 maj 1984. En månad senare var certifieringen validerad av nio europeiska länder och den amerikanska myndigheten, FAA. Ett svårslaget rekord! Den 6 juni levererades det första planet till det schweiziska bolaget Crossair, som var den första kunden. Bolagets VD, Moritz Suter, var en entusiastisk supporter under utvecklingen av flygplanet, bland annat genom att satsa

på en för klassen mycket hög kabinstandard. Crossair kom också att bli en fortsatt viktig kund för Saab 340 och senare även för Saab 2000.

Fairchild lämnar

Fairchild hade svårt att få ekonomi i sin verksamhet och tvingades 1986 att helt lämna flygbranschen, ett dilemma för Saab. Detta löstes emellertid, den amerikanska produktionen flyttades till Linköping och Saab 340 blev en helt svensk produkt. Under tillverkningens gång gjordes en del förbättringar bland annat av kabininredningen. Man bytte också till motorer med mer effekt, som gav högre marschfart och bättre startprestanda. Versionen lanserades 1989 som Saab 340B, vilket gällde från och med tillverkningsnummer 160. Efter ytterligare en modernisering av kabin med förbättrad ljudisolering, lanserades Saab 340B Plus.

Marknaden

Satsningen på USA visade sig vara riktigt tänkt och nästan 70 procent av flygplanen såldes där. Den största kunden, Ame-



STURE FRIEDNER

Ulf Edlund, projektchef för utvecklingen av Saab 340, här framför Crossairs monter på Dornier Museum Friedrichshafen i Tyskland. Crossair var till stor hjälp vid utvecklingen av Saab 340 och Saab 2000.



Saab GlobalEye är ett luftburet varnings- och kontrollsystem, här monterat på svenska Saab 340.



rens gjorde tillverkningen mindre lönsam. Men ännu idag, 40 år senare, är mer än 160 i drift, och till detta finns ett antal parkerade plan, tillgängliga för nya köpare. Det är imponerande att ett så gammalt flygplan fortfarande är tillräckligt modernt för att fungera som pålitligt och robust trafikflygplan för regional trafik. Störst operatör idag är REX Airlines i Australien som nu har mer än 30 Saab 340 i tjänst. REX undersöker dessutom möjligheten att bygga om Saab 340 till eldrift!!

Nya arbetsuppgifter

Antalet plan i passagerartrafik minskar, men flygplanets mångsidighet har lett till att det har fått nya och mycket varierande arbetsuppgifter. Många Saab 340 som stått uppställda

i södra i USA har hämtats "hem" till Sverige igen för renovering eller ombyggnad. En som gör dessa ferry-flygningar av Saab 340 tillbaka till Sverige är Flygande Veteraners grand old man Kjell Nordström som tillbringat åtskillig tid i luften med dessa rariteter (se separat artikel).

Ett ökande antal 340 byggs om till fraktflygplan, Saab 340F och några används som radarövervakningsplan, bland annat av Sverige och Thailand. Polens flygvapen har beställt två sådana för leverans 2024. Cranfield Aeronautics i England

köpte för en tid sedan ett uppställt plan för att använda det som flygande forsknings- och utbildningsplattform.

Gudabenådat flygplan

Sammantaget måste man se Saab 340 som ett mycket lyckat och säkert flygplan. Kan detta möjligen hänga samman med att påven Johannes Paulus II var den första passageraren? Han var nämligen med på en speciell charterflygning, Zürich-Lugano- Geneve, innan flygplanet sattes i reguljär trafik och sägs ha välsignat planet dessförinnan.

Ferryflygare i väst- och österled

Flygande Veteraners tidigare chefpilot Kjell Nordström tillhör ett litet exklusivt gäng erfarna ferrypiloter i världen som rycker in när flygplan av en eller annan anledning behöver förflyttas. För Kjells del har det inneburit ett drygt hundratal resor till USA och andra avlägsna länder för att hämta och lämna (främst) Saab-flygplan som många gånger har stått parkerade i flera år men som skall tas i bruk igen. Kjell berättar här om sitt intressanta liv som ferryflygare.

TEXT OCH FOTO: KJELL NORDSTRÖM

Saab 340 byggdes i totalt 459 exemplar under åren 1983-1998 och var på många sätt en försäljningssuccé. Fortfarande efter 40 år flyger ungefär 150 flygplan runt om i världen.

Saab 340 låg rätt i tid, en tid när trafikflyget expanderade stort, framförallt långdistansflyget som då samtidigt skapade ett behov av mindre matarflygplan till de stora navet.

För oss som då arbetade på Saab var den här tiden väldigt intensiv. Alla dessa flygplan skulle inte bara provflygas och kontrolleras utan även i de flesta fall levereras över hela världen, det vi kallar ferryflygningar (efter Färja)

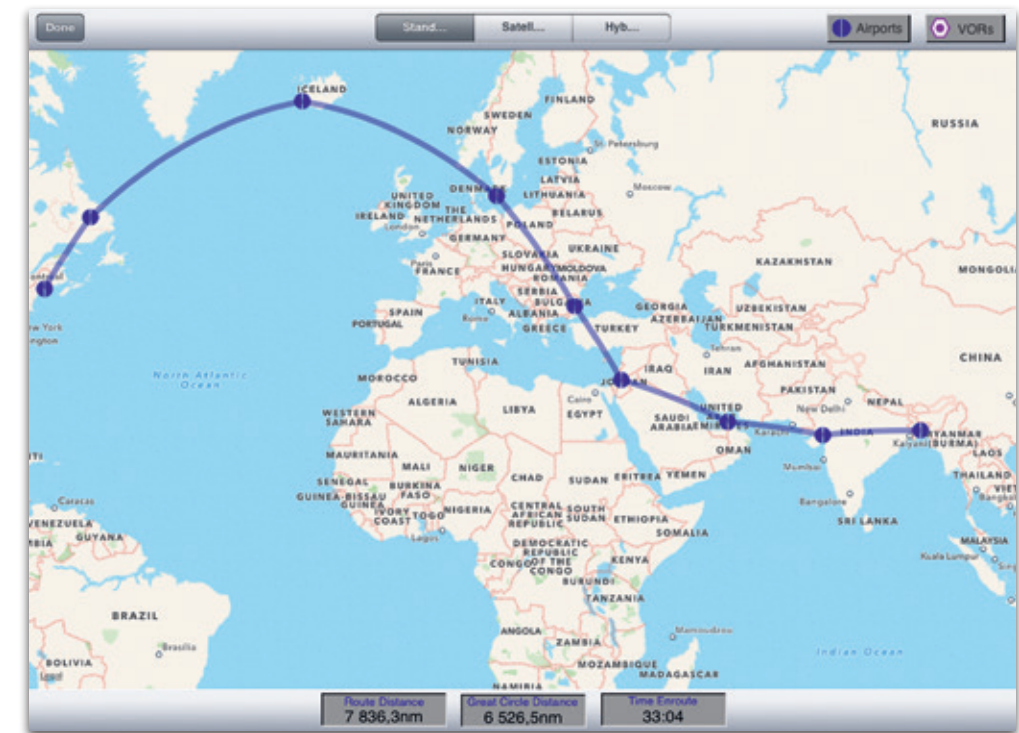
Det har i mitt fall blivit ett drygt hundratal resor till USA och

därutöver ett antal till Mexico, Guatemala, Jamaica, Afrika, Kina, Japan, Pakistan och Nepal. Pensionen från Saab för 20 år sedan medförde ingen större skillnad.

Flygplan byter ägare och det finns alltid ett behov av förflyttningar i ena eller andra riktningen där man efterfrågar erfarna ferrypiloter. Skillnaden märktes främst på standarden på flygplanen. Det var ytterst sällan några tekniska problem med nya flygplan från Saab medan en maskin med flera tusen flygtimmar och kanske bristfälligt underhåll kunde bjuda på en del överraskningar.

En resa till USA tog normalt 2-3 dagar via Island-Grönland,

Inflygning mot fältet Narsassuaq på Grönlands sydspets. Bergsslutningarna runt den trånga dal där flygplatsen är inklämd är kantade av flygplansvrak från WWII.



Kartan visar flygning mellan Bangor i USA till Bangkok i Thailand. Sista legen kom dock inte med. Avser den sista episoden i Kjells text.

Kanada och till destinationen någonstans i USA.

Vanligtvis startade vi från Linköping på eftermiddagen, stigning till 7 500 meter, över Norge, ut över Atlanten med alla oljeplattformar utanför Norska kusten, förbi Färöarna för att sedan efter 5-6 timmar komma in över Island och landa på Reykjaviks flygplats där hotellet låg 100 meter från vår parkering.

Grönland

Dag två, start vid 8-tiden, västerut över Atlanten mot Grönland som dyker upp efter ett par timmar samtidigt som vi hamnar i ingenmansland där vi inte har någon radiokontakt. Helt enkelt för långt från både Island och Kanada.

In över ett Grönland som är helt vitt med isberg vid kusten och glaciärer in över land. Oftast tvingade vindarna fram landningar antingen i Søndre Strømfjord eller Narsassuaq på sydspetsen av Grönland. Bägge flygplatserna är ett arv från andra världskriget då tusentals flygplan flögs från USA till krigets Europa. Narsassuaq är kantat av flygplansvrak på bergsslutningarna runt den trånga dal där flygplatsen är inklämd.

Från Grönland fortsatt ut över Atlanten mot Kanada och Goose Bay, en tidigare viktig militärbas men idag mest språngbräda för Atlantflygare.

Efter tankning i Goose blir nästa etapp mot USA och Bangor i staten Maine som är vår "port of entry" med intullning och normalt övernattninng innan fortsatt flygning mot slutdestination inom USA.

Tidsomställningen blir en viktig aspekt vid planeringen.

Västerut åker man med tiden. Med start från Island klockan åtta på morgonen tar det 12 timmar till USA inklusive tankstopp. Kroppen tror att klockan är åtta på kvällen medan det i verkligheten bara är tidig eftermiddag på landningsplatsen. Motsatsen gäller förstås vid flygningar österut då man förlorar tid.

Många flygplatser och hotell

Den här typen av flygning är mycket speciell. Man får vara beredd på att improvisera och att inte allt är serverat. Man behöver hjälp med planeringen och det finns firmor som sköter det, ordnar tillstånd för överflygning och landningar, beställer tankning och övernattninngar och supportar med navigationsberäkningar och färdplaner för varje dags flygning. Det piloten gör är att bestämma vilken route som är aktuell och tidtabell för flygningen. Vi är ett litet exklusivt gäng som blir tillfrågade om de här uppdragen.

Låter charmigt att få se hela världen men det man ser är mest flygplatser och hotell. Uppdragsgivaren vill inte gärna betala för något turistande så oftast sker hemresa dagen efter ankomst till destinationen.

När jag blev tillfrågad om att skriva om ferryflygningar så tänkte jag först att det finns väl inget att berätta om men några minnesvärda flygningar dyker ändå upp i minnet.

Trasiga frontrutor

Hämtning av två Saabar som stått parkerade i öknen utanför Las Vegas där ägaren American Eagle förvarat dem i flera år i avvaktan på försäljning.



En rad med avställda Saab 340 som flugit för American Eagle står i öknen utanför Las Vegas. Härifrån och från liknande uppställningar ferryflyger Kjell flygplanen till nya ägare.

Efter provflygning så startade vi hemflygningen men efter en halvtimme på höjd så krakelerade en frontruta med en knall. Det var ingen omedelbar fara för rutan består av flera lager men det var bara att ta ner farten, flytta ur det sätet och försiktigt återvända till startplatsen. Efter byte av rutor (å 70 000 kronor) kunde vi fortsätta hemflygningen. Det intressanta var att exakt samma hände med nästa flygplan. Det var tydligt att förvaring i öken kunde ge oanade konsekvenser.

Med okunnig copilot i Chicago

En hämtning i Atlanta till ett nystartat bolag i Litauen som skulle flygas över till Vilnius. De hade skickat över en copilot som visade sig inte kunna engelska och som kom direkt från typkurs i simulator och aldrig flugit flygplanet. Normalt delar man på arbetsbelastningen i cockpit där en pilot flyger och den andre sköter radio och supportar med frekvenser och navigering, men i det här fallet så fick jag sköta det mesta. En svettig resa där vi dessutom skulle landa i Chicago, en av USA:s trafiktätaste flygplatser, för att lasta elektronik TV, radio, och så vidare, sådant som var bristvara i hemlandet.

Mutor och syrgas i Himalaya

En hämtning i Katmandu, Nepal, där säljaren helt plötsligt kom på att han ville ha 7 000 USD för att flygplanet stått parkerat i gräset utanför hans hangar. Det blev flera dagars försening innan det klarats ut. Vi kom i luften så småningom och tog oss hem via Pakistan, Iran och Turkiet, med en dålig tryckkabin som tvingade oss att flyga med syrgasmask över de högsta bergen.

Smuggling

En maskin till Kingston, Jamaica. Ferryrn var problemfri men efterspelet var intressant. Det flygplanet beslagtogs tre månader senare i Miami för knarksmuggling där utrymmet mellan vinge och kropp rymde flera kilo kokain. Hade nöjet att hämta hem den till Sverige tre år senare.

Utan visum

Ett instrumentfel strax före landning i Ahamadabad, Indien, där högersidans instrument EFIS slocknade helt. Vi talade om att vi var tvungna att stanna och invänta reservdelar men det var helt omöjligt eftersom vi saknade visum. I så fall skulle vi vara tvungna att bo i flygplanet. Vad göra? Vi drog iväg i med noggrann koll på kvarvarande instrument och en handhållen GPS och kunde landa i Oman sent på natten.

Motorproblem

Motorproblem mellan Kanada och USA på väg mot Bangor. Oljetempen på höger motor steg långsamt till röda värden så det var bara att stänga ner den, sjunka till lägre höjd och fortsätta mot Bangor. Innan landning kunde vi återstarta och göra en normal landning utan att blanda in trafikledning och myndigheter. I Bangor finns en flygverkstad som kan Saab så de kunde hjälpa oss.

Sur copilot – vän

En ferry från USA till Thailand. I Bangor mötte jag upp med min amerikanske medpilot och den mekaniker som skulle hjälpa oss under överflygningen. Den skulle ske via Atlanten,



På två ferryflygningar från Las Vegas sprack en framruta när planet kommit upp på höjd. Kjell fick återvända och byta rutorna. Planen hade stått avställda i öknen i flera år. En kvinnlig tekniker byter en av de dyra framrutorna på planet.



Piloterna Dan Fox, Kjell Nordström och Burt Enfield efter sista ferryflygningen förra sommaren, en Saab 2000 från Örebro till Springfield, USA. Besättningens sammanlagda ålder: 240 år med imponerande erfarenhet: 52 000 flygtimmar.

Island, Sverige, genom Europa, Arabiska halvön och Indien till Bangkok.

Hela flygningen var kantad av tekniska och administrativa problem. Vi fick stanna ett dygn i Sverige för ett radiobyte vilket hade till följd att vårt överflygningstillstånd för Indien gick ut vilket medförde ytterligare ett dygns försening i Pakistan. Min medpilot som var gammal Vietnamveteran var på dåligt humör och blev allt mer irriterad, hade synpunkter på allt och skapade dålig stämning ombord. Vi kom fram efter sex dygn



Daisy-piloten Olle Norén som copilot vid ferryflygning av en Saab 340 med Kjell Nordström.

i stället för planerade fyra och då hade jag tänkt att tala om för min medpilot att eftersom vi inte samarbetade så bra så skulle vi nog inte flyga tillsammans någon mer gång.

Döm om min förvåning när han efter slutlig landning vänder sig mot mig och säger "Kjell, you are the coolest guy I have ever met, I would love to fly with you again".

Och så blev det, Dan Fox blev en god vän och den pilot jag alltid kontaktade när vi hade ferrys med Amerikanskregistrerade flygplan.



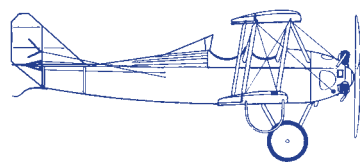
Navigatör Fred Noonan och pilot Amelia Earhart före den ödesdigra flygningen.

Flygpionjären Amelia Earharts plan kan ha hittats

Det är mer än 85 år sedan den amerikanska piloten och flygpionjären Amelia Earhart försvann 1937. Få flygaröden har omgivits av så många spekulationer. Kanske kan hennes plan nu ha hittats – på 5 000 meters djup i Stilla havet.

TEXT: STURE FRIEDNER, FOTO: WIKIPEDIA

Amelia Earhart, född 1897, började ta flygktioner hos den kvinnliga pilotpionjären Anita Snook och fick i oktober 1922 sitt flygcertifikat. Hon köpte ett eget flygplan, en Kinner Airster, som fick smeknamnet *The Canary* på grund av sin gula färg. Med detta plan deltog hon i uppvisningar och utställningar och med denna enmotoriga dubbeldäckare med öppen förarkabin, satte hon höjrekord för kvinnliga piloter på 4 200 meter. Hon kom inte högre för när hon nått den höjden stannade motorn, men hon fick i gång den igen och landade utan problem.



1924 sålde Earhart sin "Canary" och började arbeta som socialarbetare i Boston. Flygningen förblev dock hennes stora intresse som hon ägnade all sin lediga tid och de pengar hon kunde avvara.

1929 bildade hon The Ninety-Nines, en intresseförening

för 99 licensierade kvinnliga piloter. Samma år blev hon trea i *All Women's Air Derby*, en tävling som hon själv organiserat för att ge kvinnor chansen att visa att de var lika bra piloter som män. I ett par omgångar förbättrade hon också sitt eget höjrekord. I april 1931 satte hon ett inofficiellt höjrekord med autogiro på 5 600 meter. I maj startade hon en flygning kust till kust från Newark till Oakland, vilken tog en vecka.

Bragd?

George P. Putnam var en amerikansk journalist och äventyrare, god vän bland annat med Charles Lindbergh och nordpolspiloten Richard Byrd. Putnam kontaktades av en rik amerikanska, Amy Guest, som bodde i London och som ville sponsra den första flygningen någonsin av en kvinna över Atlanten. Putnam fick i uppgift att hitta en lämplig kandidat och kom så småningom fram till den då okända flygaren, Amelia Earhart.

Amelia Earhart hade bakom sig cirka 500 flygtimmar, men fick inte vara pilot ombord på planet på grund av att hon saknade tillräcklig erfarenhet av instrumentflygning. Men hon accepterade ändå erbjudandet att följa med som passagerare.



Över Atlanten med en pontonförsedd Fokker F.VIIB Friendship, här vid framkomsten till England.

I juni 1928 flög Earhart därför som första kvinna över Atlanten i en Fokker F.VIIB-3m (Trimotor) Friendship (NX4204) med piloterna Wilmer Stutz och Louis Gordon vid spakarna. De landade välbehållna i Wales, inte på Irland som planerat, efter 20 timmar och 40 minuter. De flög på instrument över Atlanten och landade i tät dimma. Trots att Earhart bara varit passagerare fick hon mer uppmärksamhet än piloterna och blev känd över hela USA och Europa. Hon kunde därefter helt ägna sig åt flygning.

Egna långflygningar

År 1931 gifte hon sig med George Putnam, som därefter organiserade alla hennes olika flygningar.

Den 20 maj 1932 startade Amelia Earhart från Habor Grace på Newfoundland med en Lockheed Vega 5B, NC7952 med avsikten att liksom Lindbergh landa i Paris. Efter att ha mött hårt väder och tekniska fel på planet, nådde hon efter 15 timmar och 18 minuter land nära Londonderry på Irland. Hon var då den första kvinna som soloflugit över Atlanten och hade med 3 261 kilometer gjort den längsta nonstopflygningen av en kvinna. Tillbaka i USA mottog hon utmärkelsen *The U.S. Distinguished Flying Cross* och fick *The Harmon Trophy* som världens mest framstående pilot detta år. Den senare fick hon också 1934.



1932 Amelia Earhart i sin Lockheed Vega 5B, NC7952 i Londonderry på Irland efter att ha flugit från Newfoundland.

I juni 1934 sålde hon sin Vega och köpte en ny Lockheed Vega 5 Special med beteckningen NR965Y. Detta plan fraktades med båt till Honolulu för en långflygning från Hawaii till Kalifornien, en sträcka som kostat flera piloter livet. Planet utrustades med extra bränsletankar och radioutrustning för långflygningen och hon nådde utan incidenter Oakland efter 18 timmar och 16 minuter.



Amelia Earhart poserar på sin Lockheed Electra 10 före avfärd Jordan runt. Obs pejlantennen på taket som monterades före långresan. Den var emellertid inte avsedd för de höga frekvenser som användes.

Jorden Runt

Amelia Earhart hade nu fått smak för långflygningar, påhejad av sin make. De beslutade att hon skulle göra ett försök att flyga jorden runt. Planet blev en tvåmotorig, lågvingad Lockheed Elctra10 med registreringen NR16020. Färden skulle gå österut, från Kalifornien över den nordamerikanska kontinenten, ner till Sydamerika, Afrika, Asien, Indonesien, Nya Guinea och avslutningsvis över Stilla havet till Honolulu på Hawaii. Där skulle hon landa efter tjugooåtta av Putnam schemalagda mellanlandningar och 43 400 kilometers flygning.

Det stod snart klart att det sista steget till Honolulu skulle bli det mest problematiska. Det skulle bli nödvändigt att tanka på sträckan och detta skulle ske på den lilla obebodda atollen Howland som var 2,4 km lång, 800 meter bred och belägen 4 225 km nordväst om Lae på Nya Guinea. En kutter, Itasca, från USA:s kustbevakning stationerades vid Howland för att fungera som radiofyr och lotsa Earhart till ön med hjälp av upprepade radiosignaler på en viss given våglängd och frekvens.

Start

Earhart och hennes navigatör Fred Noonan startade jordenrunt-flygningen den 20 maj 1937 från Oakland och flög via Florida, Brasilien, Senegal, Etiopien, Pakistan, Indien, Burma, Thailand och Indonesien. Här tvingades de sedan stanna flera dagar, för reparationer och för att Earhart blivit sjuk i dysenteri. Så snart hon tillfrisknat flög de vidare.

Den 29 juni landade de på Nya Guinea. Hittills hade Earhart inte använt sig av radiopejling, som var nytt för henne,

men nu blev det nödvändigt för att komma vidare. I Lae genomgick flygplanet en grundlig genomgång inför skuttet över Stilla Havet.

Den 2 juli 1937 startade Earhart och Noonan den flygning som skulle bli deras sista.

Färden från Lae till Howland beräknades till arton timmar. Efter sju timmar och tjugo minuter mottog flygplatsen i Lae det sista radiomeddelandet från planet. Lite senare uppfångade flygledningen på ön Nauru ett meddelande i vilket Earhart rapporterade att de låg exakt på kursen och att hon såg ett fartyg nedanför på havet.



Fel radiofrekvens

Kuttern *Itasca* sände väderrapporter och radiosignaler varje halvtimme, men fick inga svar. Första gången kutterns operatörer hörde av Earhart var med ett mycket otydligt meddelande klockan 2.45. En timma senare hördes hon tydligare när hon bad om vägledande radiosignaler. Man förstod då att Earhart inte hörde signalerna från *Itasca*, vilket var katastrofalt. Man har i efterhand antagit att hennes radioutrustning, som inte var helt ny, inte kunde ta emot så högfrekventa signaler som *Itasca* på Earharts egen begäran använde. Dessutom var den antenn som fanns på *Electra* inte lämplig för vare sig pejling eller kommunikation på frekvenser över 1 500 kilohertz, vilket var vad *Itasca* använde.

Försvann

När Earhart och Noonan varit i luften i nära tjugo timmar och besättningen på *Itasca* började tro att planet havererat, kom ett nytt meddelande. Hon sa nu att de nu måste vara rakt ovanför kuttern och ön men att hon inte kunde se dem och att hon inte hade mycket bränsle kvar. *Itasca* svarade genast, och denna enda gång måste Earhart ha varit alldeles nära skeppet, för hon svarade och meddelade att hon visserligen fått in signalen men inte lyckats att med hjälp av den få in bäringen till skeppet. Hennes sista meddelande var:

"We are on the line of position 157-337. We are running north and south."

President Roosevelt gav personligen order om massiva

insatser till sjöss och från luften för att hitta flygplanet. Området genomsöktes av nio skepp ur den amerikanska flottan och kustbevakningen samt sextiosex flygplan men man fann inga spår av planet.

Teorier och spekulationer

Efter Earharts och Noonans försvinnande har det skrivits hyllkilometer om vad som kan ha hänt dem och försvinnandet



Amelia Earhart poserar vid en radialmotor med avtagen covling, troligen Electrans högermotor.

har gett stoff åt åtskilliga mindre seriösa tidningsartiklar och det har gjorts film. Flera expeditioner har under åren sökt igenom atollerna utefter flygplanets förmodade route, och man har letat med olika undervattensfarkoster. Fynd man gjort är bland annat bitar av aluminium och benrester av människor. Flera fiction-teorier har också dykt upp som när man tyckte sig se Earhart på ett foto i en hamn. Men inget har kunnat bevisas

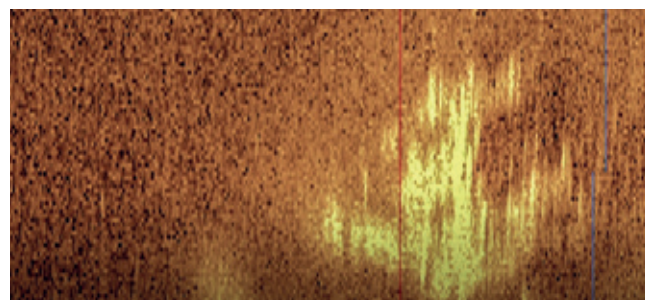
ha koppling till Earhart och Noonan. Efter att det var klart att Amelia Earhart omkommit har hennes minne hedrats på en mängd olika sätt bland annat med ett museum på the *Amelia Earhart Airport* i Atchison, Kansas.

Vad hände?

Forskningsgruppen *The Earhart project*, som fortfarande "arbetar med fallet" ser som det mest troliga att Earhart och Noonan använde det återstående bränslet för att ta sig till närmaste ö, den lilla obebodda atollen Nikumaroro (tidigare *Gardner Island*) i ögruppen Phoenixöarna. Denna atoll ligger på linjen 157-337 och man tror att de sedan landat på revet. Man antar att flygplansvraket sedan har sköljts ner från revet i havet som där är flera tusen meter djupt.

Äntligen svar?

I december 2023 kan vraket av flygplanet ha hittats på 5 000 meters djup, 160 kilometer från ön Howland, då en kontur av något som liknar flygplanet setts med sonar. Närmare undersökningar får visa om det är Amelia Earharts *Electra*.



December 2023, den suddiga sonar-bild som sägs kunna föreställa Amelia Earharts *Electra* 10 på 5 000 meters djup i havet.

SAS-ABA 1948

Redaktionen har fått låna en tidtabell från 1948, upphittad av Leif "Kroken" Krogstad.

TEXT OCH FOTO: STURE FRIEDNER



Leif Krogstad, teknisk vice-chef på Flygande Veteraners Daisy.

Det man slås av då man läser denna gamla tidtabell är hur otroligt mycket människor som krävdes för att driva ett flygbolag på den tiden. Vi skall betänka att då denna tidtabell trycktes så var DC-3:or det vanligaste flygplanet i SAS flotta. Daisy var redan 5 år gammal och flög reguljärt för SAS. Flygplan och motorer skulle servas, eller åtminstone ses till, vid varje landning – och det blev väldigt många landningar när man skulle någon längre sträcka.

På varje landningsställe så fordrades det personal för att ta hand om passagerare och gods. Eftersom det dessutom ibland krävdes övernattningar både för passagerare och flygpersonal så behövde dessa organiseras med hotell och landtransporter. Planen var, med dagens mått mätt, väldigt långsamma och det behövdes dessutom mankraft för att orka hålla dem på rätt kurs och flygpersonalen fick bytas ut under de längre resorna. Allt detta krävde att det fanns en avsevärd mängd personal stationerad på plats utomlands.

Utstationerad flygtekniker

Daisys licensierade flygtekniker, Leif "Kroken" Krogstad, som letat fram denna tidtabell, var anställd på SAS fram till pensionen och har varit utstationerad på flera platser i världen för att serva ett stort antal SAS och Scanair flygplan. På vissa platser var han ensam tekniker och hade ibland dessutom hand om flera andra bolags maskiner. Listan på flygplan han har mekaniserat för är lång och börjar med DC-9 och slutar (?) med Boeing 767 och DC-3!

Hans utstationeringar var från 1979 (Moskva) till 1990-



talet (Gambia) och därtill hundratals resor som medföljande flygtekniker.

Läs gärna mer om detta i Flygande Veteraners tidning nr 151, september 2021 där Tomas Rinman har skrivit en artikel om Leif Krogstad.

Alla dessa flygplan och platser har givetvis varit fantastiskt men ändå sätter Leif störst värde på den sociala biten i jobbet, kamraterna. Det är därför han fortsätter att arbeta, i dag som teknisk vice-chef på Flygande Veteraners Daisy.

SAS-tidtabellen

Men åter till SAS-tidtabellen från 1948.

En så stor mängd platser man flög till – och så avlägset! 1948 var SAS bara två år men var redan ett av världens största flygbolag. Sverige hade fördelen av att inte ha varit indraget i världskriget och man hade kunnat börja flyga direkt när kriget var slut. Exempel på platser man flög till:

Luleå, Helsingfors, London, Lissabon, Rom, Aten, Cairo, Nairobi, Dakar, New York o.s.v. o.s.v. Därtill knöt man snabbt samarbetsavtal med andra mer lokala flygbolag som SAS-passagerarna och fraktgodset kunde fortsätta resan med.

Som det står i tabellen: *Genom sitt förgrenade linjenät är SAS i dag i tillfälle erbjuda sina kunder en utomordentlig flygfraktservice till alla platser i Världen.*

Stora ord från ett stort bolag!



Till vänster SAS europeiska linjenät 1948.

SAS interkontinentala linjenät 1948.

SAS historia från start och en bit framåt

TEXT HÄMTAD FRÅN SAS HEMSIDA



SAS DC-4 Dan Viking flyger in över New York 1946? Nej, bilden är ett fotomontage.

Andra Världskriget innebar stora begränsningar för den civila luftfarten i världen. I de ockuperade länderna Danmark och Norge låg den privata flygverksamheten helt nere. I Sverige försökte AB Aerotransport (ABA) att upprätthålla sin verksamhet, men med stora svårigheter och kom att förstatligas. År 1943 startades Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) av Wallenbergs för att starta en flyglinje mellan Sverige och England och för framtida utrikestrafik. SILA beställde tio flygplan av typen DC-4 men dessa kunde inte levereras förrän kriget var slut. Men redan 1945 kunde den första flygningen till New York genomföras, dock inte med DC-4 utan med ett före detta bombplan, Boeing B-17, som nödlandat i Sverige under kriget och som sedan byggts om för passagerartrafik.

SAS

SAS bildades den 1 augusti 1946 som ett gemensamt konsortium där grunden utgjordes av bolagen det Norske Luftfartsselskap (DNL), det Danske Luftfartsselskab (DDL) och svenska AB Aerotransport (ABA). Samma år skedde SAS första flygning med Douglas DC-4 till New York. Planet hette Dan Viking och flygningen gick från Stockholm Bromma, via Köpenhamn Kastup, Prestwick i Scotland till Gander på Newfoundland till New York La Guardia Airport. Resan tog ett drygt dygn.

Konsortieavtalet mellan Sverige, Norge, Danmark gällde enbart interkontinental trafik på Nord- och Sydamerika, där de tre bolagen skulle samverka under det samlande namnet Scandinavian Airlines System. På de europeiska linjerna förekom inte någon motsvarande samordning, utan på de stora

destinationerna var de norska, danska och svenska bolagen representerade med försäljningskontor i inbördes konkurrens. Inrikestrafiken i respektive land fortsatte också under de egna bolagen DNL, DDL och ABA. Alla tre hade dessutom planer på att öppna egna linjer till Asien och Afrika.

Första SAS-strejken

Den 14 maj 1948 överfördes SILA:s verksamhet och engagemang i SAS till ABA och SILA blev holdingbolag för den därmed uppkomna privata ägarandelen av ABA. ABA ingick därefter ett nytt avtal med DDL och DNL om samordnad trafik på Europa från den 1 juli 1948. Dock motsatte sig ABA-personalen och dess fackföreningar sammanslagningen, vilket ledde till en fyra och en halv månader lång strejk innan verksamheten kunde starta. Nu var all internationell flygtrafik som utgick från Skandinavien inordnad i gemensamma konsortier, förutom trafiken som bedrevs av det 1946 bildade bolaget Braathens S.A.F.E. För de statliga bolagens vidkommande existerade dock fem olika organisationer parallellt: Overseas SAS (OSAS), European SAS (ESAS), DDL, DNL och ABA. Detta främjade inte den önskade kostnadseffektiviteten.

Monopol

SAS fick i februari 1951 monopol på all internationell flygtra-



SAS interkontinentala rut-ter – innan man börjat flyga över "Nordpolen".



Douglas DC-4 Dan Viking, OY-DFI, första SAS-planet till USA 1946.



SAS nordpolsflygningar väckte stor uppmärksamhet i världen.

fik utgående från Skandinavien. Samtidigt skedde en total sammanslagning av de i SAS ingående nationella bolagens trafik genom ett nytt konsortium. Således upphörde DDL, DNL och ABA att bedriva självständig flygtrafik. Säte för konsortiet blev inledningsvis ABA:s gamla huvudkontor vid Bromma flygplats (i dag hotell Best Western).

Linjeflyg

1950 hade bland annat stockholmstidningarna startat bolaget Airtaco för att distribuera tidningar. Tillsammans med SAS bildade man den 2 april 1957 det gemensamma aktiebolaget Linjeflyg för inrikesflygningar i Sverige med såväl passagerare som gods.

Nordpolsflygningar

Under 1950-talet öppnade SAS många långlinjer och blev dessutom först i världen med att öppna en linje över "Nordpolen", linjen Köpenhamn till Los Angeles. Fast linjen gick egentligen inte riktigt via Nordpolen utan via Grönland och norra Kanada.

Den 24 maj 1954 gjordes första provflygningen, utan passagerare, som gick ända till Tokyo via Fairbanks och över (magnetiska) Nordpolen. Flygningen gjordes med en DC-6B med gyrokompass. Senare använde man DC-7. Flygningen skedde i huvudsak på 8 000 fots höjd (2 400 m). Över bergen i Alaska gick man på 12 000 fot (3 600 m). På hemvägen flög man också utan passagerare och tog i stället med sig japanska kameror och kikare i lastrummet. Den första flygningen följdes efter ytterligare någon testflygning med charter av medicinsk personal till Tokyo för Koreakriget. Över 400 deltagare i Svenska olympiagruppen flögs också



SAS DC-7 LN-MOD vid framkomsten till Los Angeles efter första "nordpolsflygningen" med passagerare 1954.

som charter via Nordpolen till Melbourne 1956. Längre fram kom linjen till Tokyo att trafikeras över Nordpolen där planen mellanlandade i Anchorage i Alaska

1959-1979 Jetålderns inträdande

Kort före jetålderns inträde köpte SAS ett stort antal propellerdrivna DC-7, vilket höll på att ruinera bolaget på grund av många tekniska fel på motorerna. 1959 levererades det första jetflygplanet, det franska flygplanet Sud Avion (numera Airbus) Caravelle III. SAS var det första flygbolaget att använda detta flygplan, till och med före franska Air France.

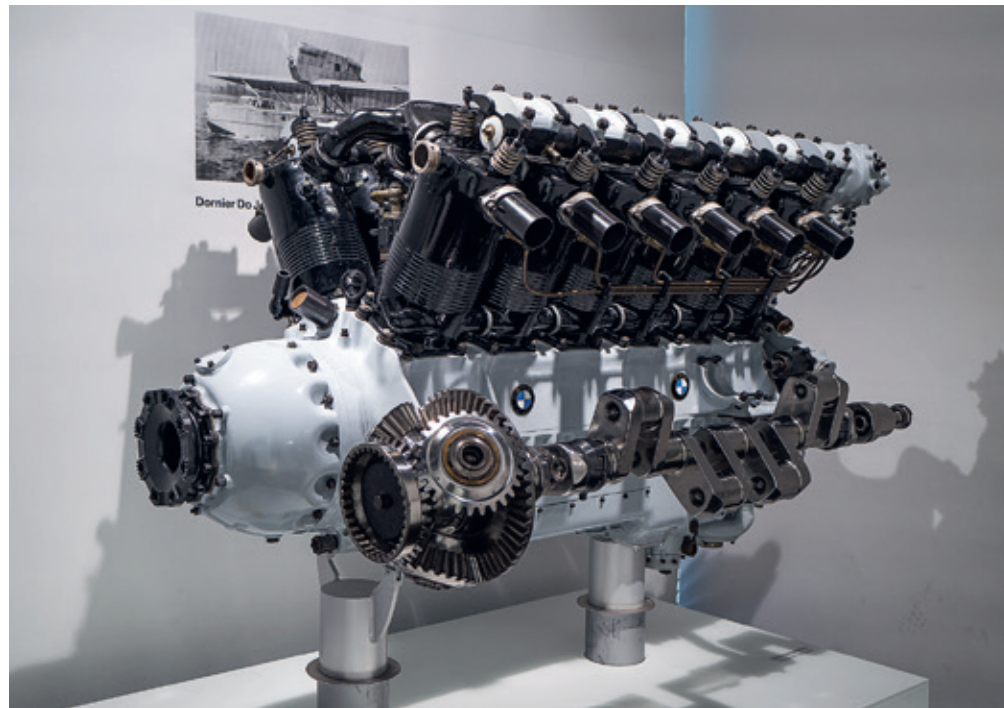
SAS satte 1960 in ett av världens mest använda långdistansflygplan DC-8 i trafik. Planet introducerades på linjerna till New York, Los Angeles och Tokyo. Introduktionen av DC-8 innebar också att SAS flyttade sin interkontinentala trafik från Stockholm till Arlanda. Två år senare 1962 invigs Arlanda officiellt och all utrikestrafik flyttade dit. 1964 öppnades även en linje till Chicago. DC-9-41, ett kort- och medeldistansflygplan, anskaffades och kom att användas flitigt av SAS fram till 2002.

Efter att Sovjetunionen till slut givit sitt tillstånd till överflygning av Sibirien kunde även Asien trafikeras utan avbrott. Det thailändska flygbolaget Thai Airways International startades som ett samriskföretag mellan SAS och den thailändska staten där SAS ägarandel var 30 procent. Under 1970-talet inleddes leveranserna av "Jumbojätten" Boeing 747-200 och även DC-10 och så småningom även flygplan från Airbus.

Men nu börjar vi hamna utanför denna artikels tänkta ämne, SAS första 30 år. Den som är intresserad av hur det gått för SAS efter 70-talet kan läsa vidare på SAS hemsida. ✚

Brev till/ från SAS philatelistklubb som postbefordrats med SAS Global Express över "Nordpolen".





OLA ÖSTERLING

1925 var BMW klar med denna 12-cylindriga flygmotor som följande år fick sitt typgodkännande för civilt bruk. Den användes i en rad inhemska och utländska flygplan och byggdes även på licens i Japan och Sovjetunionen. Dornier Do-15 flög med dessa motorer som presterade 750 hk.

Bli fadder för en bit Daisy!

Redaktör Lars Sveding

Den som blir fadder tecknar sig alltså förutom innevarande år även för ett eller flera år som sträcker sig från den 31 oktober. Blir man fadder tidigt på året så blir fadderskapet avsevärt längre och betydligt mer uppmärksammat.

Fadderverksamheten ger föreningen drygt 30 tkr om året i intäkter (rekordet är 50 tkr).

Föreningen uppskattar alla generösa medlemmar och företag. Tack!

Följande förteckning redovisar alla aktiva faddrar per den 13 februari 2024:

Gösta Eriksson

Lars Sveding

Aero-Tronic Ltd

Carlos Costa

Gunnar O Johansson

Johan Sundberg

Johan Sundberg

Sören Djerf

Leif Stenström

Agneta Djerf

Kersti Burm

Lennart Ledin

Gunnar O Johansson

Johan Sundberg

Johan Sundberg

Gert Östergren

Gert Östergren

Jan Carlerud

Peter S Hellqvist

• Vänster förarstol • 2024 (1 år)

• Höger pilotstol • 2024 (1 år)

• Färdmekanikerstol • 2022 (1 år)

• Vänster huvudhjul • 2024 (1 år)

• Sporrhjul • 2024 (1 år)

• Motorkåpor x 3 vänster motor • 2024 (1 år)

• Motorkåpor x 3 höger motor • 2024 (1 år)

• Höger hydraulpump, motordriven • 2024 (1 år)

• Höger bränslepump, motordriven • 2024 (1 år)

• Pentry • 2024 (1 år)

• Fena • 2023 (1 år)

• Klaff • 2023 (1 år)

• Sporrhjul • 2023 (1 år)

• Motorkåpor x 3 vänster motor • 2023 (1 år)

• Motorkåpor x 3 höger motor • 2023 (1 år)

• Vänster batteri – 2023 (1 år)

• Höger batteri – 2023 (1 år)

• Vänster magnet, höger motor • 2023 (1 år)

• Vänster hydraulpump, motordriven • 2023 (1 år)

Sören Djerf

Lars Jernberg

Gunnar Sköld

Håkan Söderholm

Syrene Alphonse

Erik Alphonse

Bo Jernberg

Agneta Djerf

Göran Fransson

Joakim Holmström

Nils-Åke Siversson

Stieg Å Ragnar

Jan Ragnar

Ragge Jagero

Leif Andersson

Leif Andersson

Peter Strand

Leif Andersson

Lillis Finnborg

• Höger hydraulpump, motordriven • 2023 (1 år)

• Navigationsljus • 2023 (1 år)

• Höger höjdmätare • 2023 (1 år)

• Nödkompass • 2023 (1 år)

• Passagerarstol 1A • 2023 (1 år)

• Passagerarstol 1B • 2023 (1 år)

• Passagerarstol 6D • 2023 (1 år)

• Pentry • 2023 (1 år)

• Navigatörsstol • 2022 (5 år)

• Passagerarstol 3A • 2022 (3 år)

• Höger bränsleväljare • 2021 (3 år)

• Passagerarstol 4A • 2021 (5 år)

• Passagerarstol 4B • 2021 (3 år)

• HF-radio • 2021 (100 år)

• Höger magnet, vänster motor • 2020 (5 år)

• Höger magnet, höger motor • 2020 (5 år)

• Passagerarstol 1D • 2020 (5 år)

• Höger startmotor • 2019 (5 år)

• Nödsändare (ELT) • 2019 (5 år)

flygande veteraner

Butiken i terminalen på Bromma flygplats

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

ÅTER I LAGER



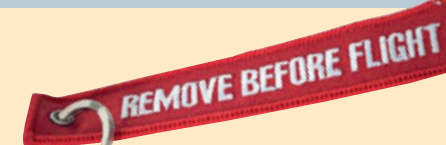
Flygplatsboken 2

54 sid + 64 sid hft. Bert Törnell 416 sidor, inbunden A4 440 kr. Innehåller en mycket stor mängd uppgifter om våra flygplatser, civila såväl som militära, och deras utveckling. Stor omsorg har lagts ner på bildmaterialet. Mängder av hittills ökända fina bilder, många privata.



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



Underlägg för glas mm.

4 st 96 x 96 x 4 mm. Fin Daisy-bild. 260 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



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 lösttagbart 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.



Musmatta med Daisymotiv,

19 x 25 cm 0,5 cm tjock 190 kr



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 fakturor.

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



Klubbmärke, tyg

Ø 70 mm 90 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



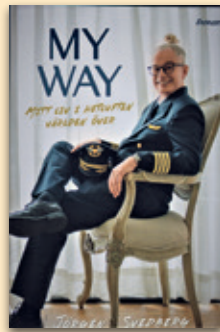
Flygplanet Daisy i andra världskriget

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 luftförsvär

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

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

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