

SVENSK **Flyg**historia

SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING

Nr 1 • 2025



Foto Anders Nylén

**BRA har lämnat Bromma
Flysamlingen Gardermoen
Aeroseum 25 år
Team 50
Saab 340 i Nya Zeeland • Del 1
Saabs Convair 580
Flygning och poesi
Modellhörnan - P-51D Mustang**



Foto Michael Sanz



Utgivare av Svensk Flyghistorisk Förening.
Utkommer med fem nummer per år, varav ett dubbelnummer. Åsikter och synpunkter i signerade artiklar står författaren själv för.

Redaktör och ansvarig utgivare
Michael Sanz
Redaktionsråd Rickard Andersson,
Ulf Delbro och Ulf Edlund

Copyright Svensk Flyghistorisk Förening och respektive upphovsrättsinnehavare.

E-post: redsft@flyghistoria.org
Annonser sänds till adress kansli@flyghistoria.org

Tryck: Exakta Print AB, Malmö 2025
ISSN 1100-9837

Kära läsare, god fortsättning!

Ett nytt år är här, fyllt med oändliga möjligheter och storslagna utsikter... för så är det väl? Världen verkar just nu vara i ett lite kaotiskt läge där vi innerligt får hoppas att de "stora" sansar sig och återgår till en mer lågmäld polemik. Som en liten tröst i väntan på detta, får du njuta av ett nytt nummer av vår magnifika tidning som har fått ett strålande nytt namn och en delvis ny layout.

Namnet har ändrats för att bättre spegla vad tidningen egentligen innehåller och vad Svensk Flyghistorisk Förening står för. Jag hoppas att ni alla ska uppskatta förändringen och att ni som köpt tidningen i något av våra försäljningsställen ska bli intresserade av att gå med i vår fina förening, som funnits sedan 1961. Föreningen bildades för att samla in, vårda och dokumentera flyghistorisk materiel, litteratur och handlingar rörande svenskt civilt och militärt flyg. En fullödig beskrivning finner ni på vår hemsida flyghistoria.org eller via QR-koden, ovan. Medlemskapet kostar endast 470 kronor per år och omfattar då fem nummer varav ett dubbelnummer. Dessutom en temabok som normalt utkommer årligen. I år får vi dock tåla oss till 2026. Men då hoppas jag att vi med råge ska kompensera årets uteblivna utgåva! Ett mycket spännande projekt pågår – mer information kommer.

Både nytillkomna och nuvarande medlemmar är hjärtligt välkomna att anmäla er till föreningens årsmöte.

Det går av stapeln den 26–27 april, på Ljungbyhed, gamla F 5. Vi kommer att erbjuda ett gediget program!

En liten anekdot från en svunnen tid är väl aldrig fel. Denna gång handlar det om hur vi från LFV, där jag vid tiden var chef för flygtrafikledningen, försökte förändra flygningen i det civila luftrummet. I dialoger med flygbolagen fann vi att det fanns en irritation över att de inte kunde flyga raka flygvägar genom vårt luftrum. De ödslade en massa bränsle på det sicksackande de tvingades flyga. Vi gjorde då en ändring av sättet att arbeta i våra två flygledningscentraler. Detta så att piloterna begärde en *entry and exit point* till vårt luftrum. Däremellan flög de en rak linje.

Detta blev så lyckat att vi gemensamt med Irland, England, Norge, Danmark och Finland skapade "ett luftrum" som man vid överflygning kunde begära en rak flygväg igenom. Detta skedde under åren 2006–2009. Till min häpnad fick jag höra att förra året hade EU kommit på att vi måste införa raka flygvägar inom hela Europa, och instiftar ett direktiv som ska tvinga starter till detta! Som intresserad läsare undrar man ju då vad gjorde EU, och Eurocontrol som styr flyget inom EU, under dessa 15 år? Ja, ja. Ibland tar det tid innan man får rätt.

Till sist: Kom ihåg att värva en vän var till vår fina förening!

Thomas Allard
Ordförande

Svensk Flyghistorisk Förening

Så blir du medlem

i Svensk Flyghistorisk Förening och samtidigt "prenumerant" på Svensk Flyghistoria. Anmäl dig på hemsidan www.flyghistoria.org eller ring 08-667 71 70 och sätt in årsavgiften 470 kr för 2025 på bankgiro 5602-8988. Kom ihåg att ange namn och adress!

Innehåll

Ledaren	2
BRA har lämnat Bromma	4
Österrikisk kritik mot Draken	7
Forsvarets Flysamling Gardermoen.....	8
Sextons karikatyrer: Tage Joneberg...15	
Kallelse till årsmöte	16
De tre olika uppvindarna	17
Prandtl och lyftkraften.....	18
Rommehedsbanan invigd 1961.....	20
Aeroseum i Göteborg 25 år.....	21
Nytt på Aeroseum	24
Flygmotorlegenden Thure Persson....	26
Team 50 – veteranflyg i högre skola...29	
Saab 340 i Nya Zeeland • Del 1	32
Saabs Convair 580.....	36
Flygning och poesi – High Flight.....	40
Modellhörnan – P-51D Mustang	42
Ola Palm: SFF-medlem i 50 år	44
Nytt från SFF:s Regioner	47
Böcker	53
Brevlådan-Notiser.....	54
Mötesverksamhet.....	55
Medlemsservice.....	56



Svensk Flyghistorisk Förening

Swedish Aviation Historical Society

Postadress Besöksadress kansli och arkiv:
Box 539 Officersmässen
611 10 NYKÖPING Flottiljvägen 6, Skavsta
Org.nr 802015-5688

Medlemsservice, kansli och arkiv är öppet:

Måndagar och onsdagar klockan 9–15, telefon **08-667 71 70**

Kontakta om möjligt kansliet per e-post: kansli@flyghistoria.org

SFF:s hemsida: www.flyghistoria.org

OBS! Mobilnummer 0706 22 10 00 används ej längre av SFF. Använd **08-667 71 70** så kommer du till kansliet (måndag och onsdag 9–15)

Ordförande
Thomas Allard
076 899 20 14
ordf@flyghistoria.org

Kassör
Kent Hektor
070 753 02 01
kassor@flyghistoria.org

Sekreterare
Torsten Nilsson
sekr@flyghistoria.org

Arkiv och besök
Stieg Ingvarsson
08-667 71 70
kansli@flyghistoria.org

Kansli och medlemsservice
Andreas Herlitz
08-667 71 70
kansli@flyghistoria.org

Årsavgiften...

...i Svensk Flyghistorisk Förening – och därmed "prenumerationen" på denna tidskrift – är endast **470 kronor**. Betala genom bankgiro 5602-8988 senast den 28 februari 2025 så kan du också delta i föreningens intressanta årsmöte i Ljungbyhed. Kom ihåg att ange namn och adress när du betalar! I övrigt se separat årsmöteskallelse.



Meddela din epostadress!

Svensk Flyghistorisk Förening är tacksam om föreningens medlemmar meddelar sin epostadress till:

kansli@flyghistoria.org

På så sätt kan vi enklare och snabbare nå dig med viktig information! Saknar du epost – i så fall strävar vi efter att du fortsatt skall kunna läsa viktig information i Svensk Flyghistoria.

Styrelsen

Tack!

Följande personer har nyligen skänkt publikationer, bilder eller föremål till Svensk Flyghistorisk Förening – alternativt på något annat sätt hjälpt föreningen eller produktionen av denna tidskrift. Vi tackar!

Sven Antvik, Bromma
Lennart Berns, Stockholm
Ulf Delbro, Göteborg
Ulf Edlund, Linköping
Charlotte Ekman, Stockholm
Lars-Erik Ingerlo, Uppsala
Sven Scheiderbauer, Ängelholm
Torsten Sjöberg, Lund

Nytt namn, – (nästan) samma tidskrift

År 1990 bytte Svensk Flyghistorisk Förenings, SFF, medlemstidskrift namn från Flyghistoriskt Månadsblad till Svensk Flyghistorisk Tidskrift.

När SFF:s medlemstidskrift 2024 började säljas på den öppna marknaden, aktualiserades frågan om en viss förnyelse av tidskriften. Det sker nu, främst genom ett nytt namn – nämligen **Svensk Flyghistoria**. För en bredare allmänhet hoppas vi att detta namn bättre ska "kommunicera" tidskriftens innehåll. Samtidigt hävdar sig ett kortare och tydligare namn bättre mot andra titlar på hyllan hos en tidningshandla-

re. Allt detta för att försöka öka intresset inte bara för Svensk Flyghistorisk Förening, utan för flyghistoria i allmänhet.

Vi passar nu också på att göra några smärre förändringar i typografi och design. Dock inte fler än att vår invanda läsekrets fortsatt ska känna sig hemma.

Innehållet i vår tidskrift får fortsättningsvis samma inriktning som hittills: Att på ett sakligt och intresseväckande sätt skildra – *Svensk Flyghistoria*!

Michael Sanz
Redaktör

Svensk Flyghistoria

Välkommen till årsmöte i Ljungbyhed!

Alla medlemmar i Svensk Flyghistorisk Förening hälsas välkomna till årsmötet i Ljungbyhed lördag-söndag den 26-27 april 2025! Se sidan 16 för detaljer om anmälan och program.

Är du ännu inte medlem? Eller känner du någon som borde bli medlem? Inget är enklare att ordna: Anmäl dig på hemsidan **www.flyghistoria.org** eller ring 08-667 71 70 och sätt in årsavgiften **470 kr** för 2025 på bankgiro 5602-8988. Ange namn och adress!

På årsmötet får du inte bara uppleva en unik flyghistorisk miljö utan även träffa många liksinnade – **välkommen!**



Omslagsbilderna, framsidan...

Stora bilden: Föreningen Vertolens Vänner har tillsammans med Aeroseum lyckats ge Vertol 107 Yngve 70 ny luft under rotorerna. Den 7 december 2024 blev maskinen Europas enda flygande exemplar i sitt slag. Foto Anders Nylén.

Lilla bilden: En av det norska flygvapnets Douglas C-47A (DC-3) finns bevarad på Forsvarets Flysamling Gardermoen i Norge. Foto Michael Sanz.

Svensk Flyghistorisk Förening • Regionala kontakter

Blekinge

Bengt Andersson
070 320 33 28

Gävleborg

Erik Holmestig
073 987 86 33

Göteborg

Carl-Olof Emanuelsson
076 869 02 70

Halland

Olle Jensen
070 585 65 65

Jämtland-Härjedalen

Rune Huldén
070 635 81 77

Mälardalen

Anders Jerregård
070 331 19 78

Kronoberg

Sven Bünger
070 601 30 75

Norrboten

Anders Jonsson
070 699 11 39

Skåne

Rickard Andersson
070 292 56 51

Norra Småland

Lars Fogelquist
070 556 53 17

Stockholm

Gunnar Åkerberg
070 589 00 31

Västernorrland

Börje Angerud
070 628 40 07

Örebro

Lars Tolkstam
070 549 43 80

Medlemsregister Adressändring

Christer Fränlund
070 526 39 00
medlemsregister@flyghistoria.org

Utebliven tidning

Medlemsservice
Box 539
611 10 Nyköping
kansli@flyghistoria.org
08-667 71 70



BRA har lämnat Bromma

Den 22 september 2024 kom beskedet att BRA vid årsskiftet 2024–25 upphör med sin egen linjetrafik för att i stället bli underleverantör till andra flygbolag, i första hand till SAS. Dagen före nyårsafton gjordes den sista flygningen under eget namn.

Av Michael Sanz

Det är morgonen den 30 december 2024. En kinesisk familj kliver på spårvagnen vid hållplats Bromma flygplats. De har flugit från Kina med Finnair till Helsingfors. Där har de bytt till Finnairs plan – till Bromma. Där kunde de enkelt gå några meter till lokaltrafi-

kens spårvagn som anknuter till Stockholmsområdets spårtrafik. Något som visar att detta är ett nödvändigt alternativ för den som vill resa till Stockholm. Den 30 december var också sista dagen som flygbolaget BRA, Braathens Regional Airways, trafikerade Bromma.

Tillfrågad flygande personal kände frustration och vemod över att behöva

En BRA Airbus A319 gör sin näst sista start från Bromma, den 30 december 2024. SE-RGD lyfter mot Malmö-Sturup.

lämna Bromma som arbetsplats. Där har funnits en intim sammanhållning och en väl fungerande infrastruktur. Det är sant. Bromma har alltid väckt sentiment och nostalgi. Men det finns också en rationell reaktion mot att ett flygbolag lämnar flygplatsen för att i stället gå en dittillsvarande konkurrent till mötes, utifrån en för Stockholm betydligt sämre belägen flygplats.

En tillfrågad passagerare som för sista gången tog planet från Bromma till Kalmar med BRA, tänkte inte flyga tillbaka med SAS till Arlanda. I stället hade hon valt att ta långfärdsbuss tillbaka från Kalmar till Stockholm. Hur många andra av BRA:s resenärer resonerar på liknande sätt?

Märklig ägarsituation

Det är känt att flygplatsens ägare Swedavia inte gjort många knop för att marknadsföra Bromma. Bolaget äger också Arlanda och anser att Bromma drar ner passagerarstatistiken för "kronjuvelen" i flygplatsbeståndet. Det är ur krass företagsekonomisk logik förståeligt. Men det är anmärkningsvärt att en sådan ägarsituation ska medföra att två flygplatser av riksintresse konkurrerar med varandra – flygplatserna

En svunnen syn. Brommas platta den 30 december 2024. Tre av BRA:s ATR-72 parkerade och en taxande Airbus A319.



Foto Michael Sanz

ATR-72 SE-MKK (taxande) utförde BRA:s sista reguljära tur under bolagets eget namn. SE-MKK står parkerad.

Foto Michael Sanz



betjänar i grunden olika typer av marknadssegment. Bromma är i själva verket en avlastning till ett ur passagerarsynpunkt haltande Arlanda, illa lämpat för rationell inrikes- och regionaltrafik.

Effektiv begränsning

Swedavia säger sig till sommaren 2025 vilja begränsa Bromma flygplats öppet-hållande från nuvarande klockan 7–22 vardagar (9–17 lördagar, 12–22 söndagar) till 8–17.45. Det är ett effektivt sätt att förhindra varje försök att etablera ny reguljärtrafik på flygplatsen. Samtidigt drivs befintliga på flygplatsen operatörer bort.

Swedavia hävdar att all Brommas flygtrafik får plats på Arlanda, vilket måhända är sant men inte desto mindre

är det irrelevant. Saken är fortsatt den att Bromma och Arlanda delvis betjänar olika passagerarkategorier. Arlanda förblir Sveriges storflygplats med huvudansvar för utrikes- och fraktflyg. Bromma är en effektiv korthållsflygplats som sparar oerhört mycket energi och tid både i marktransporter och förkortade flygtider, främst söderut.

Exit BRA – och Finnair

Den 30 december 2024 lämnade i vilket fall de sista av BRA:s plan Bromma för gott. Några flygintresserade hade samlats på Ranhammarshöjden, kullen intill terminalbyggnaderna, för att uppleva BRA:s sorti. Bolagets allra sista reguljära tur på Bromma var flygningen TF 427 från Visby med ATR-72



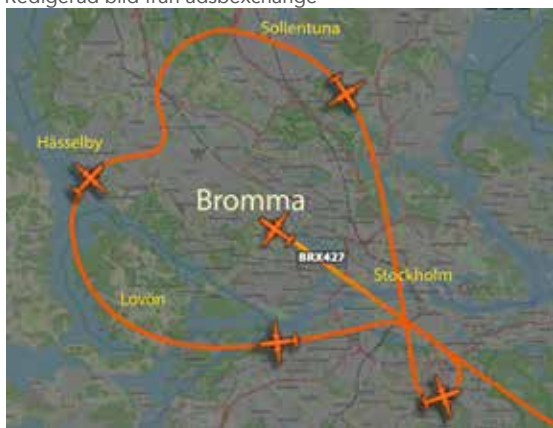
Foto Michael Sanz

Två av de flygintresserade som ville uppleva BRA:s sista trafikdag på Bromma: Jesper Rådegård och Hans Berg. Den förstnämnde skapade en fin film från tillfället.

Nedan: kiosken är stängd, baren har dragit ner ridån. Avgångshallen står tom så när som på en passagerare, två ur personalen som plockar ihop – och en julgran.



Foton Michael Sanz



Ovan: Besättningen på BRA:s sista egna tur, TF 427 från Visby, "ritade" ett hjärta runt Bromma. I mörkret tyvärr endast synligt på diverse flygradartjänster.

Nedan: Swedavias reklamskylt finns i avgångshallen på Bromma. Marknadsföringen hade behövts tidigare.



Foto Hans Berg

registrerad SE-MKK. Planet landade klockan 18:42. Men innan dess gjorde besättningen ett 15 minuter långt ärevarv runt Bromma – i form av ett hjärta! Ett ställningstagande så gott som något.

Sista Airbus A319, SE-RGD, hade lyft mot Malmö redan 14.56. Det allra sista av BRA:s flygplan som lämnade Bromma, var ATR-72 SE-MKM som lyfte 19.40 på en ferryflygning till Arlanda.

Också Finnair gjorde sorti från Bromma denna dag. Detta i brist på *handling* på flygplatsen. Sista finska ATR-72, OH-ATH, lyfte 21.00. Återstår nu endast en daglig reguljärtur på Bromma: Västflygs linje från Trollhättan, trafikerad med estniska Nyxairs Saab 340.

För den som vill få en glimt av flygbolaget BRA:s sista dag

på Bromma, rekommenderas Jesper Rådegårds förnåmliga film från tillfället. Den finns på YouTube, sök på: "Braathens Regional Airlines final day at Bromma Airport". Sju minuters ve-modig njutning.



Petter, den Petter...

Norske hotellmagnaten och miljardären Petter Stordalen satsar på Arlanda. Han säger i en intervju under hösten 2024 att han inte lägger sig i debatten om Bromma. Likväl antyder han att en flygplats utan flygplan (läs utan norskägda BRA) inte är en flygplats. Däremot använder Stordalen gärna Bromma för sin privatjet, en Bombardier Challenger 350 opererad av Sundt Air. Den är registrerad LN-STB, utläses "STrawBerry", namnet på Stordalens hotellkedja.

En ljusglimt för Bromma...

...är att flygplatsens ursprungliga terminalbyggnad respektive hangar A – sedan 1952 passagerarterminal – under 2024 av Swedavia fått nödvändiga fasadrenoveringar. Byggnaderna förklarades som statligt byggnadsminne år 2000 av dåvarande kulturminister Marita Ulvskog (S). Detta efter fem års handläggning av Riksantikvarieämbetet, som i sin tur fått förslaget till byggnadsminnesmärkningen av två privatpersoner. Tillsynen av byggnadsminnet gick i samband med Swedavias övertagande av Luftfartsverkets flygplatser, över från RAÄ till länsstyrelsen i Stockholm.



Foton Michael Sanz



Österrikisk kritik mot Draken

Reflektion med anledning av Doro Kowatsch artikel om Draken i Österrike.

Av **Sven Scheiderbauer**

Doro Kowatsch berör i sin artikel om Draken i Österrike (Svensk Flyghistorisk Tidskrift nr 6-2024) det faktum att valet av Draken inledningsvis i stora kretsar fick kritik i Österrike. Ibland ganska stark och högljudd sådan. Jag upplevde det också personligen i min bekantskapskrets i Österrike. Man sa att man valt ett "museiflygplan" och till och med sa någon "skrotflygplan" och att dessa skulle komma att skörda flera piloters liv. Denna inställning kom dock på skam och tystnade när man visade vad Draken åstadkom i försvaret

av landet då Jugoslavien föll samman i ett inbördeskrig, som höll på att nagga Österrike i kanten. Det kan tilläggas att Österrike inte hade ett enda haveri med sina Drakenflygplan. En österrikisk pilot omkom vid ett haveri med en svensk Draken på F 10 i Ängelholm. Haveriet berodde på den mänskliga faktorn.

Ett annat uttryck, som vi fick känna på, var när Linköping och Saab inför Linköpings 700-årsjubileum 1987 satte upp de tre första flygplanen på pelare längs E 4. Tanken var att en J 29 Tunnan en J 35 Draken och en Saab 340 skulle visas. Det arbetet påbörjades 1985. Tunnan och Saab 340 kom upp, men

J 35 Draken byttes ut mot en Sk 50 Safir just med hänsyn till Drakenfrågan i Österrike. Inför flygets 100-årsjubileum 2003 reviderades de utställda flygplanen längs E 4 till nuvarande kombination. Flygvapenmuseum ombads att inte ha några Draken stående utanför Hangar 109 (CVM-hangaren – riven idag) som kunde ses från vägen mot Vikingstad. Så känslig var frågan i begynnelsen! ➡

Sven Scheiderbauer Flyghistoriker. Tidigare flygofficer. Före detta chef för Flygvapenmuseum och Norsk Luftfartsmuseum. Ordförande i Flyghistoriska Akademien. Engagerad i Svensk Flyghistorisk Förening, Östergötlands Flyghistoriska Sällskap och Flyglitteraturgruppen.





Sveriges närmaste flygmuseum – i Norge

På andra sidan Kjölen, bara tio mil från Sverige och Värmland, finns ett museum som inte är ett museum utan "bara" en flygsamling. Men ska sanningen fram så är det oerhört likt ett museum, och ett mycket fint sådant!

Av Michael Sanz

Det officiella namnet på museet (som jag envisas med att kalla det) är Forsvarets Flysamling Gardermoen. Norges officiella flygmuseum ligger i Bodø, utan tvekan svåråtkomligare för de flesta i Sverige. På många sätt står sig flygsamlingen på Gardermoen väl mot Sveriges eget Flygvapenmuseum. Låt vara att det senare är något större.

Samlingens bakgrund

Tanken på att bevara flygplan ur norsk flyghistoria startade i och med bildandet av Norsk Flyhistorisk Forening, NFF, 1967. År 2000 gick föreningen upp i Stiftelsen Militærhistorisk Forum Østland, SMFØ, som av Norges riksdag Stortinget fick uppdraget att driva den publika verksamheten vid samlingarna. Från slutet av 1970-talet samlades ett ansevärt antal flygplan på

En tvåsitsig Northrop F-5B(G) Fighter använd i projektet "Eye of the Tiger", test av sjömålsroboten NSM, står gate guard framför Forsvarets Flysamling Gardermoen.

Gardermoen, i en tidigare tysk hangar från andra världskriget. Från mitten av 1980-talet inleddes visningar för allmänheten i begränsad omfattning. Verksamheten bygger än i dag i stor omfattning på frivillig arbetskraft.

När Stortinget 1992 debatterade en flyttning av hela flygsamlingen till Bodø uppstod en eldfängd debatt om placeringen. En kompromiss uppnåddes och samlingarna på Gardermoen gick på intet sätt lottlösa ur striden. Våren 1994 öppnades Norsk luftfartsmuseum i Bodø men 1997 anslogs medel till en ny byggnad för samlingarna på Gardermoen vid bana 01L på Oslos sedan 1998 enda internationella storflygplats.

Den vackra halvcirkelformade hallen på Gardermoen hyser ungefär lika många utställda flygplan som museet i Bodø och flygplanstyperna är i många



Foto Michael Sanz

Entrén till Forsvarets Flysamling Gardermoen som utgörs av en luftig, halvcirkelformad byggnad vilken invigdes 2000.



Från övervåningen erbjuds en fin utsikt över större delen av samlingarna. Det amerikanska inslaget i det norska flygvapnet är slående. Närmast i bild en North American F-86F Sabre.

fall desamma. Några typer som finns i Bodø saknas på Gardermoen, och tvärtom. Samlingarna på Gardermoen är nästan helt militära. De sorterar i dag under Forsvarets Museer och Norsk Luftfartsmuseum.

Ett krökt rum

När besökaren träder in i samlingarnas byggnad på Gardermoen möts man av det "krökta rummet". I det glasklädda huset står en stor del av det norska luftförsvarets olika flygplan, från begynnelsen, uppradade. Norge nyttjade efter andra världskriget så gott som undantagslöst amerikanska stridsflygplan.

Den som vill göra besöket i en någorlunda kronologisk ordning får först gå

in i den klimatiserade "glasbur" där de äldsta och sköraste flygplanen bevaras. Det börjar med norska försvarets första flygplan, Rumpler Taube (följdriktigt

I en separat klimatiserad avdelning visas de äldsta och sköraste flygplanen. Här finns det norska försvarets första flygplan, en Rumpler Taube från 1912, med det lämpliga namnet *Start*.



Foto Michael Sanz

Flyksamlingen har en avdelning för träningslägret *Lille Norge*, eller *Little Norway*, i Kanada. Där utbildades under andra världskriget norska flygare för tjänstgöring i allierade luftförsvär. Nedan till vänster: Skolflygplanet Fairchild M-62 (PT-19). Nedan till höger: Två Interstate S.1A Cadet användes som sambandsflygplan mellan norska utbildningslägren på Toronto Island Airport och Muskoka.



Foto Michael Sanz



Foto Michael Sanz



Ovan: Republic F-84G Thunderjet tjänstgjorde i norska flygvapnet 1951–1960 och totalt 200 levererades. I och med inträdet i Nato 1949 kom Norge i åtnjutande av USA:s *Mutual Defense Assistance Program*. Det innebar att Norge under ett par decennier fick stora mängder försvarsmateriel levererad från USA utan kostnad. Nedan: Spaningsflygplanet Republic RF-84F Thunderflash. Det är svårt att tänka sig att det i grunden är samma flygplan som F-84G. För att få plats med spaningskameror i nosen flyttades luftintaget till sidorna, vid vingroten.

Foto Michael Sanz



Foto Michael Sanz

Kanada under andra världskriget. Även namnen på de normän som utbildades där finns listade tillsammans med gruppfoton.

Amerikanskt

Den som möts av alla de skinande blanka norska strids- och skolflygplanen i den stora hallen kommer knappast att känna igen något flygplan från ett svenskt museum (förutom en Safir och en del av en Viggenkropp). Bakgrunden är enkel. I motsats till Sverige drabbades Norge fullt ut av andra världskriget. Trots fem års ockupation kämpade många normän för landets frihet på den allierade sidan.

Det betalade sig efter kriget, 1949 var Norge ett av de tolv länder som grundade Nato. Med Norges läge, med gräns mot Sovjetunionen och med Europas längsta atlantkust, blev landets strategiska geografi av stort intresse för USA. Därför erbjöd amerikanerna genom sitt *Mutual Defense Assistance Program* vänligt sinnade länder försvarsmateriel på mycket "förmånliga villkor". Det vill säga mer eller mindre gratis. Allt för att hindra kommunistisk expansion västerut, under det nyligen inledda kalla kriget.

North American F-86F Sabre användes av norska flygvapnet 1957–1966.

Avtalet trädde i kraft 1950 och Norge mottog fram till 1970-talet tusentals strids- och transportfordon samt 624 flygplan och helikoptrar.

De amerikanska militärflygplanen kom bokstavligen tala som en skänk från ovan, om än ibland levererade med hangarfartyg. Formellt var de lån, och flygplan återlämnades vartefter som de ersattes med modernare materiel.

Första amerikanska bidraget i vapenhjälpsprogrammet var Republic F-84G Thunderjet som användes av Norge i 200 exemplar 1951–60. Republic F-84F Thunderflash var fotospaningsversionen som fanns i ett 30-tal exemplar i Norge 1956–69.

Av jetskolplanet Lockheed T-33A Shooting Star mottog Norge 22 exemplar. De tjänstgjorde 1953–68. I Norge användes typen även för målbogsering.

59 stycken North American F-86K Sabre levererades från 1955. Typen blev första norska maskin att flyga i överljudsfart. North American F-86F Sabre ersatte F-84. USA erbjöd Norge totalt 115 exemplar, och typen var i norsk tjänst 1957–66.

Freedom Fighter och Starfighter

Två av det norska flygvapnets mest ”emblematiska” typer var utan tvekan Northrop F-5 Freedom Fighter och Lockheed F-104 Starfighter.

Norge fick sammanlagt 56 F-5A och sex tvåsitsiga F-5B av USA. Därtill köptes 22 F-5A, 16 RF-5A och åtta F-5B för egna, norska pengar. Dessa plan ersatte F-86-planen och verkade i Norge från



Flysamlingens tvåsitsiga Lockheed TF-104G Starfighter användes ursprungligen vid Luftwaffes övingsbas i Arizona.

Med början 1981 började General Dynamics F-16 Fighting Falcon ersätta Starfighter i norska flygvapnet.



Foto Michael Sanz



Foto Michael Sanz

Två legender på samma bild. I luften Royal Air Force Supermarine Spitfire PR XI. På golvet jetskolplanet Lockheed T-33A Shooting Star, av vilket Norges flygvapen använde 22 exemplar.



Ovan: Luftwaffes Heinkel He 111P-2, märkt 5J+CN, låg på sjöbotten i 36 år tills vraket bärgades 1976. Ovan till höger: Även denna Junkers Ju 88A-1, U4+TK, är räddad från en sjöbotten. I april 1940 besköts planet, landade på sjön Jonsvannet – och sjönk. 2004 bärgades planet och ett omfattande renoveringsarbete pågår sedan dess.



Flyksamlingens Ju 52/3mg4e, märkt CA+JY sjönk till botten av en insjö utanför Narvik 1940. Efter 43 år bärgades planet och renoverades.

1964 till 1995. Trots extratankar blev norrmännen inte helt nöjda med Freedom Fighters räckvidd.

Starfighter, kallad "raketen med vingar", användes i Norge i två fabrikat. Dels tre F-104G, 16 Lockheed RF-104G och fyra tvåsitsiga TF-104G, dels 22 Canadair CF-104 (vilka erhöles i mer eller mindre "bättre begagnat" skick). Första Starfighter levererades till Norge 1963. CF-104 var främst ämnad för bekämpning av sjömål och började levereras 1973. Norska Starfighter tjänade i sammanlagt 45 exemplar.

Starfighter och Freedom Fighter började 1981 ersättas av General Dynamics F-16 Fighting Falcon, av vilka ett exemplar finns utställt i Flysamlingen.

Brittiska flygplan

Innan USA:s generösa bidrag till det norska flygvapnet trädde i kraft hann Norge beställa 56 de Havilland Vampire, som visas i samlingen, vilka så småningom ersattes av F-84 Thunderjet.

Flysamlingen visar en Spitfire PR.XI levererad från Vickers-Armstrong till Royal Air Force i oktober 1944 med serienummer PL979. Efter några dagar vid No. 1 Photo Reconnaissance Unit på Benson i England blev planet överfört till No. 18 Squadron RAF 2nd Tactical Air Force. Skvadronen opererade från en rad flygplatser i Frankrike, Nederländerna och Belgien.

För att påminna om den civila kurirlinjen mellan Bromma och Leuchars i Skottland, finns en Lockheed L-18 Lodestar utställd i samlingarna. Kurirlinjen hjälpte många norska motståndsmän som flytt från Norge till Sverige att via Skottland ta sig vidare till träningsläger i antingen Storbritannien eller Kanada och träningslägret *Little Norway*. 2 700 norrmän kunde ta sig från Sverige till Storbritannien på detta sätt.

Det utställda Lodestarplanet trafikerade visserligen inte Stockholmslinjen men har målats och märkts som brittiska bolaget BOAC:s G-AGIH.

Tyskt från sjöbotten

Under Nazitysklands femåriga ockupation av Norge 1940–45, förlorade Luftwaffe ett antal flygplan, men alla av dem blev inte helt förstörda. Några hamnade på sjöbotten, andra på norska fjäll.

Veckorna efter Tysklands anfall på Norge den 9 april 1940, använde Luftwaffe omkring 350 Junkers Ju 52 under invasionen. Det sägs ha varit första gången i modern krigföring som en så stor luftlandsättning gjorts. Forsvarets Flysamlingens Ju 52/3mg4e, märkt CA+JY, var ett av dessa plan. Efter landning på en frusen insjö utanför Narvik, sjönk maskinen tillsammans med nio andra plan. 1983 bärgades det efter 43 år på sjöbotten och restaurerades till det skick det nu har.

När Tyskland kapitulerade 1945 fanns ett fyrtiotal Junkers Ju 88 kvar i Norge. Ju 88 användes av Luftwaffe för en rad olika uppgifter. Flysamlingens Ju 88A-1, U4+TK, tillhörde Kampfgeschwader 30 vid Unternehmen Weserübung, täcknamnet för invasionen av Norge och Danmark. Under ett uppdrag den 18 april 1940 besköts planet varvid telegrafisten dödades. Planet landade på sjön Jonsvannet. En vecka senare sköts vingen i brand av brittiskt flyg och U4+TK sjönk till sjöns botten. 64 år senare, 2004, bärgades planet genom samarbete mellan Forsvarsmuseet och Deutsches Technikmuseum och är fortsatt under restaurering.

Också Heinkel He 111 användes av Luftwaffe i Norge under andra världskriget. Flysamlingens He 111, 5J+CN, som tillhörde Kampfgeschwader 4, blev den 26 april 1940 under ett uppdrag träffad av brittisk luftvärnseld i höger motor, dock utan att besättningen ska



Flyksamlingens största flygplan är Lockheed C-130H Hercules Tor. Flygplanet breder ut sig i hela sin prakt – men fenan är för hög och får stå vid sidan om. Planets kabin är öppen till beskådan och inredd som ett sjuktransportplan. Under Hercules väldiga propellrar står en tvåsitsig Northrop F-5B(G).

ha märkt något! Efter fullgjort uppdrag skadades planet av brittiskt flyg och en besättningsman dödades. Planet tvingades nödlanda på ett fjäll i höjd med Ålesund. Där blev det kvar tills ortsbör och souvenirjägare upptäckte det. På initiativ av Norsk Flyhistorisk Forening, bärgades vraket 1976 och forslades till Gardermoen. Efter långvarigt restaureringsarbete till närapå originalskick, finns nu planet utställt på Flyksamlingen. En rörande del av historien kring 5J+CN är att Gardermoen 1979 besöktes av överlevande besättningsmän från både det tyska och de brittiska planen som deltagit i luftstriden – vilket ledde till en varaktig vänskap mellan tidigare fiender.

Världens enda Nomad

Inte bara tyska flygplan i Forsvarets Flyksamling har återfunnits på botten av vattendrag. Samlingens Northrop N-3PB Nomad, som har en lång och brokig historia, bärgades ur älven Bjørså på Island, där flygplanet tjänst-

gjorde under andra världskriget. Endast 24 Nomad byggdes och tillverkningsnummer 320 i Flyksamlingen är det enda bevarade exemplaret i världen. När maskinen bärgats ur älven transporterades det 1979 till Kalifornien. Där restaurerades det genom ideellt arbete av delvis samma tekniker som byggt planet 1941!

Transportflygplan

Den stora hallen rymmer också ett antal transportflygplan. Störst är Lockheed C-130H Hercules Tor. Hela planet rymms i hallen men fenan är för hög, så den får stå vid sidan av. Det går bra att titta in i det stora lastrummet, inrett för sjuktransporter.

Världens enda bevarade Northrop N-3PB Nomad finns utställd på Gardermoen.



Foto Pål Næss – takk!



Sikorsky H-19D-4 Chickasaw, av teknikererna kallad "Oljeoxen". Helikoptern kom till Norge 1958 och användes i fyra exemplar över en period av nio år.

Foto Michael Sanz

En annan klassiker är samlingens skinnande blanka Douglas C-47A Skytrain.

Luftforsvaret hade från slutet av 1960-talet fem de Havilland Canada Twin Otter, en praktisk flygplanstyp i ett land där många flygplatser har korta banor. Exemplet i Flysamlingarna är utrustat med skidställ.

En snöpt Dassault Falcon 20 utan vingar, fena och motorer får representera de tre exemplar Luftforsvaret använde för bland annat elektronisk krigföring, kalibrering och persontransporter.

Helikoptrar

I ett land som Norge, med många berg och mycket hav har helikoptern spelat en stor roll både civilt och militärt. I Flysamlingen visas ett antal helikoptrar som haft betydelse för Norges försvar och räddningstjänst.

Bell 47D-1 Sioux var 1953 Norges första militära helikopter och är utställd med sjuktransportkabin ("brødboksen") och "räddningskorg".

Ett unikum i samlingen är den norska helikoptern Kjeller P.K. X-1, en prototyp byggd 1955.

Sikorsky H-19D-4 Chickasaw (civil beteckning S-55) kom till Norge 1958 och användes i fyra exemplar. Det sista togs ur tjänst 1967. Norska tekniker gav helikoptern ökenamnet "Oljeoksen" – knappast avsett som en komplimang...

Westland WS-61 Sea King Mk.43 (Sikorsky SH-3 Sea King) deltog under 50 år i den norska sök- och räddningstjänsten.



Westland WS-61 Sea King Mk.43 (Sikorsky SH-3) deltog under 50 år i norsk räddningstjänst – en viktig uppgift i landet med en av världens längsta havskuster och Skandernas 1 700 kilometer långa bergsmassiv. Nosen på en Westland Lynx skimtar till höger i bild.

Andra helikoptrar i samlingen är Westland Lynx Mk. 86 och Bell UH-1B Iroquois.

En avdelning med robotar och luftvärnsartilleri finns i samlingarna.

Allt som allt. Detta museum (som inte är ett museum utan en samling) är väl värt ett besök. Och rent av värd en omväg!

Michael Sanz är grafisk designer och flygskribent. Böcker om Bromma flygplats, Linjeflyg, Flygdynastin Florman, Caravelle och Metropolitán. Sedan 2019 redaktör för Svensk Flyghistorisk Tidskrift.

Forsvarets Flysamling Gardermoen

Fem mil norr om Oslo, tio mil väster om Charlottenberg.

Ett fyrtiotal utställda flygplan och helikoptrar.

Kafé och butik finns. Hotell intill.

Hemsida: flysamlingen.no

Ta sig dit: Helst med flyg. Annars järnväg, Flytoget, lokala busslinjer eller bil. Möjligen cykel.

"Sextons" karikatyrrer Tage Joneberg

Av Bertil Larsson

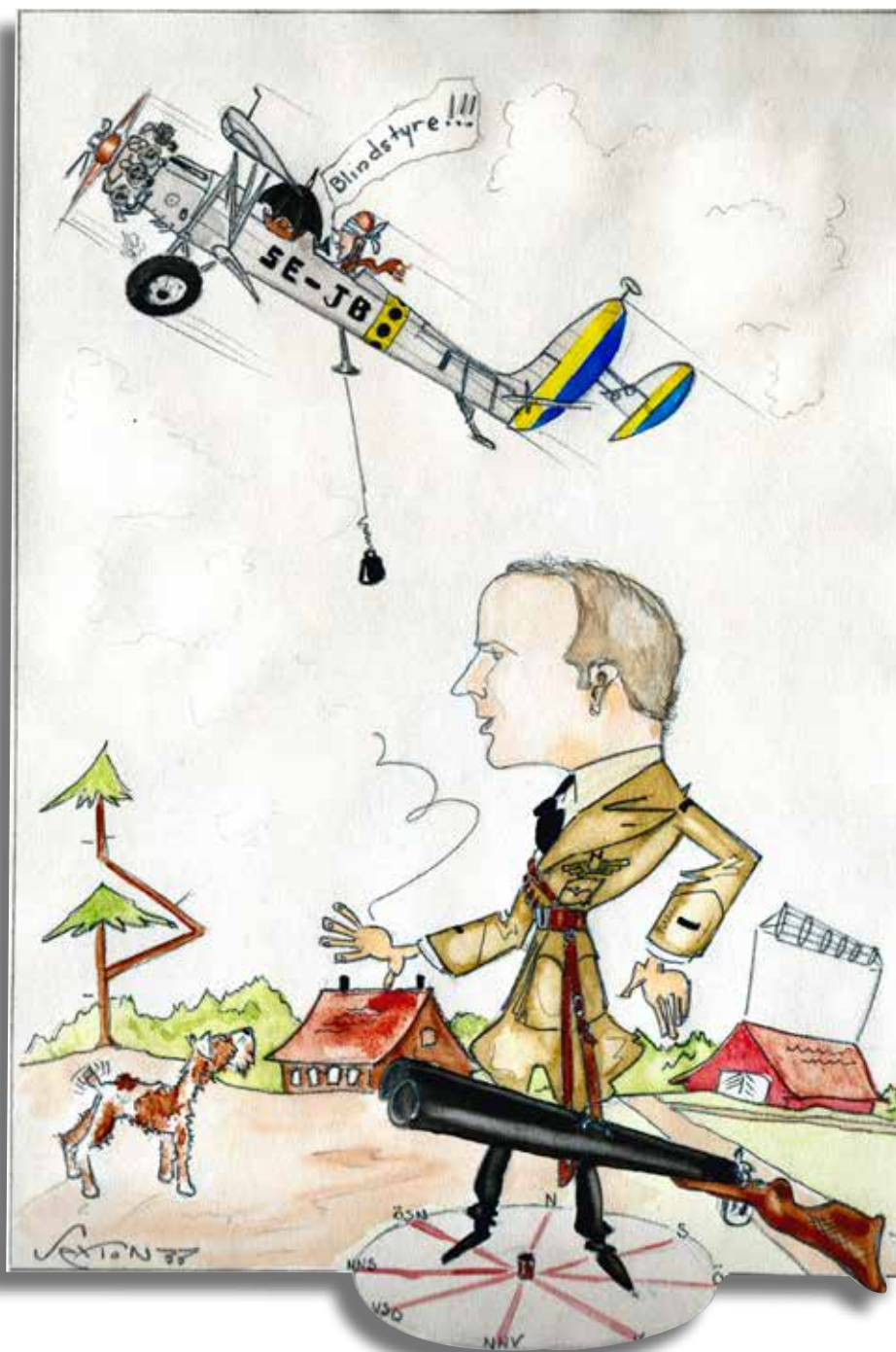
Ernst Tage Joneberg gjorde i många stycken en helt annan karriär än de flesta i den här serien med "Sextons" karikatyrrer.

Han föddes som Olsson-Joneberg på ett lantbruk utanför Simrishamn den 2 mars 1906. Han studerade till jägmästare 1929 men började tillsammans med 13 andra värnpliktiga studenter (så kallade Kat D) flygutbildning på Ljungbyhed den 1 november 1929. Av dessa tog åtta sin flygarexamen den 27 augusti och en den 24 oktober 1930. Efter diverse kurser blev de den 31 december 1931 fänrikar i reserven. Tage Joneberg var flyglärare på Ljungbyhed 1932–33. Flera av kamraterna utbildade sig sedan till officerare på aktiv stat, medan Joneberg stannar kvar i reserven. Han blev underlöjtnant 1933, löjtnant 1935 och kapten i reserven 1941. Han lämnade försvaret den 1 juni 1957. I SFF Forum hade han två olyckstillbud noterade. Den första var en nödlandning med en Heinkel S 5A vid F 1 Västerås 1930 (vatten i bränslet) och den andra var en nödlandning med en S 16 Caproni 1943 på ett krigsflygfält (motorstopp på bägge motorerna).

Den civila karriären var mer diversifierad. Den började med civiljägmästare 1929 och extra jägmästare i domänverket 1934–35. Därefter blev Joneberg 1935 flygkapten i ABA. Han flög alla bolagets flygplanstyper och på alla dess linjer. Där tjänstgjorde han bland annat som lärare vid repetitionskurser i navigation och instrumentflygning. Nästa steg blev Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen där han blev chef för Flygsäkerhetstjänsten 1943. Karriären avslutades med att han blev trafikdirektör i Luftfartsstyrelsen från och med 1945 tills han gick i pension. Tage bodde en längre tid i Bromma. Han flyttade tillbaka till Simrishamn där han avled den 12 mars 1984. 📌

Har du kompletterande uppgifter? Kontakta
bertil.larsson@klippan.seths.se, 070 846 27 02.

Bertil Larsson Född i Sunne. Studentexamen i Karlstad 1963. Meteorolog i Flygvapnet 1966–69 på F 10 Ängelholm. Därefter Väderskolan i Ljungbyhed till 1998. Medverkat i utveckling av prognossystem för flyttfåglar, använt i Flygvapnet t o m 1998. En expedition till Antarktis och tolv till Arktis, fyra besök på Nordpolen. Sedan 2006 aktiv i Ljungbyheds Militärhistoriska Museum.



Examen flygskolan 1929/30. Kat D. Bakre raden fr.v. Tage Joneberg, Rolf Ahlsell, Folke Wicklander, Gösta Wiklund, Fredrik Lambert-Mueller, Folke Hansson, Gunnar Larsson, Arne Nilsson och Harry Jönsson. Främre raden: Ferdinand Cornelius, Gösta Häggklöf, Nils Söderberg, Erik Ekman, Ragnar Carlgren och Åke Fredin



Foto i Ljungbyheds Militärhistoriska Museums arkiv

Bli medlem i Svensk Flyghistorisk Förening och delta i ett intressant besök på Ljungbyheds flygplats, tidigare flottiljen F 5! Betala medlemsavgiften **470 kronor** senast den 28 februari 2025 och anmäl dig till årsmötet. Samtidigt blir du prenumerant på denna tidskrift!

Kallelse till årsmöte

Välkommen att delta i Svensk Flyghistorisk Förenings årsmöte 2025

Datum: lördag-söndag den 26-27 april 2025

Plats: Ljungbyhed (tidigare F 5)

Program lördagen den 26 april

12:00 Samling och incheckning av delegater på Ljungbyhed.

12:30 F 5 hälsar välkommen.

12:45 Föreläsning med film.

14:30 Kaffe, te med kaka, frukt, vatten.

15:00 Årsmöte.

16:30 Årsmötet slut. Kaffe, frukt, vatten.

19:00 Middag.

Program Ljungbyhed söndagen den 27 april

Museerna på F 5, Flygteknikerskolan. Med reservation för ändring.

Tidpunkter saknas vid pressläggningen, meddelas på lördagen.

Anmälan: Till SFF:s kansli, senast den 21 mars 2025, via e-post kansli@flyghistoria.org eller brev innehållande:

• Medlemsnummer • För- och efternamn • e-postadress

Om du vill övernatta på hotell, se nedan. Om du vill delta på middagen anmäler du detta genom att betala in **700 kronor** (sponsrad av SFF) till Bankgiro 5418-3157 samtidigt som du anmäler ditt deltagande på årsmötet. I middagen ingår välkomstdrink, trerätters middag och kaffe. Samtliga medlemmar äger formell rätt att delta på årsmötet, yttra sig och rösta. För att rösta skall årsavgiften vara betald senast den 28 februari 2025.

Fullmakt: Om du inte avser att delta kan du ge fullmakt till annan medlem som anmält deltagande. Skicka då följande uppgifter till SFF kansli via e-post eller brev senast den 28 mars:

Medlemsnummer, för- och efternamn

Namnteckning (bevitnad)

Medlemsnummer, för- och efternamn på mottagare av fullmakten

Fullmakttagarens e-postadress

Fullmaktens omfattning. Exv. omröstning i en eller flera frågor (ange vilka) eller alla omröstningar under årsmötet

Årsredovisning för 2024 kommer att finnas på hemsidan från och med den 15 april samt publiceras i Svensk Flyghistoria nr 2-2025, som utkommer i mitten av april.

För dem som vill övernatta har föreningen reserverat rum på Ljungbyhed. Kostnaden är **995 kronor** för ett enkelrum och **1 295 kronor** för dubbelrum. Betalning erläggs i receptionen vid utcheckning. Rum som är bokade men inte bokas av vid förhinder kommer att debiteras via faktura. Bokning av rum sker till föreningens kansli: kansli@flyghistoria.org, senast den 14 mars 2025.

Dagordning SFF årsmöte den 26 april 2025

- Öppnande av mötet.
- Val av ordförande, sekreterare och justerare tillika rösträknare för mötet.
- Fråga om mötets behöriga utlysning.
- Fastställande av dagordning.
- Behandling av styrelsens årsredovisning för det gångna räkenskapsåret.
- Behandling av revisorernas berättelse för det gångna räkenskapsåret.
- Fastställande av resultat- och balansräkning.
- Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
- Behandling av förslag från styrelsen inklusive fastställande av årsavgift
- Behandling av inkomna motioner.
- Fastställande av antal ledamöter i styrelsen.
- Val av ordförande i styrelsen.
- Val av övriga ledamöter i styrelsen.
- Val av revisor och ersättare.
- Val av valberedning.
- Avslutning av mötet.



De tre olika uppvindarna

– under samma
flygning!

En Grunau Baby över Årefjällen i mitten
av 1950-talet.

Av Torgil Rosenberg

Under tillbakablickar på ett långt liv med ”flygiska” aktiviteter kom jag att tänka på en flygning i Åre 1956 som idag förvånar mig. Jag ska berätta:

Under mina tandläkarstudier fick jag som kurskamrat den driftige inspiratören och östersundaren Nisse Nässén. Det blev då självklart att delta i Östersunds flygklubbs Åreveckor med vintersegelflyg. Åre var denna tid också ett intresseområde för eventuella vågflyg-experiment.

Nåväl, en eftermiddag valde jag en start med Grunau Babin SE-SDW. Jag hade i tankarna att lägga mig i *hanget* över Renfjället söder om Åresjön. Det bar iväg och jag kopplade ur som jag tänkt. Det skulle dock visa sig att hangvinden var väl svag och jag började sjunka ner mot den udde som utgjorde vår bas, den udde där en gång Kurt Björkvall hade haft sin hangar, och förbereda landning.

Då hända något. Över udden, på 300 meters höjd, fick jag ett *kytt*. Va? *Termik*? Jag svängde runt. Jo, det stämde. Det bar! Jag fortsatte att kurva och steg! Jag började driva västerut över Åresjön. Det steg och steg. I västra änden av sjön hade jag kommit upp på 700 meter!

Här svängde jag då upp mot den svaga ostliga vinden – och fick nu kontakt med en *våg*! Kanske hade den sitt ursprung från den avlägsna Totthummeln, där borta i öster? Jodå, det bar.

Nu kunde jag i lugn och ro och i den ganska låga fart som Babin tillät, utnyttja vågen och flyga fram och tillbaka. Jag märkte att när jag kom ut till mitten av sjön upphörde vågen. Snabbt tillbaka in i den igen! Där hade jag det bra. Fram och tillbaka.

Rolf Algotsson såg min belägenhet och kom upp till mig med en Weihe. Men han fick inte plats i vågen utan tvingades ner alltmedan jag fortsatte med Babin.

Tiden gick. Det började skymma så sakta och månen steg på himlavalvet i öster. Så småningom avbröt jag för att gå ner och landa. Annars kunde kompisarna där nere bli sura.

Jag landade 19.25. Då hade min flygning varat i en timme och trettiofem

minuter och hade innehållit alla de tre olika formerna av uppvind som segelflyg utnyttjar. Jag förvånar mig naturligtvis att jag under dessa former lyckades flyga så länge. Vid eftertanke tror jag att den låga fart som Grunau Baby medger är en förklaring. Jag har varit med om att klättra förbi segelflygplan av typ Olympia i termik av detta skäl. Och så – i all blygsamhet – kan det ha handlat om det väsentliga, att ”ha känsla för feeling”.

Torgil Rosenberg är tusenkonstnär! Född 1932. Författare och journalist. Nordisk juniormästare i konståkning. Segel- och privatflygare, S-cert 1953, A-cert 1955. Delägare i flera allmänflygplan. Tandläkare 1957–2001. Medskapare av SPAF (AOPA-Sweden) 1962. Chefredaktör Flyghorisont 1963–1991. Pianist, skivinspelningar med svensk jazzelit. Utgivare av Musiktidningen 1973–78.

Grunau Baby IIb-2 SE-SDW på isen vid Åre – samma segelflygplan som nämns i artikeln.



Foto Yngve Norrvi genom Thorsten Fridlitzius

Prandtl och lyftkraften



Flygtekniken svävar sedan länge på vetenskap och beprövad erfarenhet. Svunna är de tider då snillen spekulerade och de mera försigkomna snickrade på intuition.

Av Kenneth Nilsson

En person som betytt mycket för utvecklingen är den tyske aerodynamikern Ludwig Prandtl (1875–1953). Prandtl verkade under en stor del av sitt liv som professor vid universitetet i Göttingen. Se Johanna Vogel-Prandtl *Ludwig Prandtl – Ein Lebensbild, Erinnerungen, Dokumente*. 1993. ISSN 0374-1257.

År 1934 publicerade Prandtl tillsammans med O G Tietjens boken *Applied Hydro- and Aeromechanics* på förlaget McGraw-Hill. I denna aerodynamiskt mycket matnyttiga bok härleds bland annat Lyftkraftens uppkomst.

Prandtl skapade först en kontrollvolym i vilken han staplade skovlar på varandra, se figur 110. I denna volym råder stationära förhållanden och balans, till exempel beträffande massflöden. Sedan

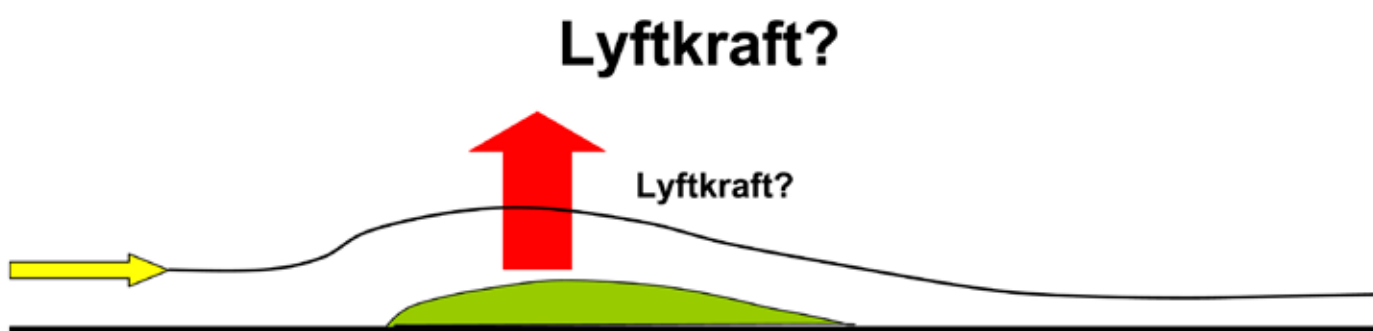
låter han avståndet mellan skovlarna gå mot oändligheten.

Efter ett antal sidors plitande landar han i att, för det allmänna fallet, är skovelns lyftkraft till hälften att hänföras till impulsändring och till hälften till tryckändring.

Men om volymens vertikala begränsningar ”flyttas inåt” så beror lyftkraften enbart på impulsändringen (trycket har ”ingenstans att ta vägen”), figur 115. Jämför turbin- och kompressorskovlar.

Om å andra sidan golv och tak ”flyttas inåt”, men fortfarande är långt borta, så beror lyftkraften enbart på tryck-

Figuren ”Lyftkraft” med en profil som ligger på ett oändligt stort bord och anblåses parallellt med bordet illustrerar det hela. Inget nedsvep men lyftkraft, > 0 för $M < 1$ och < 0 för $M > 1$.



En vinge ligger fast på ett oändligt stort bord och anblåses parallellt med bordsytan. Bevisligen inget nedsvep – lyftkraft? Jajjemensan:

- För Machtal < 1 : positiv lyftkraft¹.
- För Machtal > 1 : negativ lyftkraft.

1) P.g.a. ökad hastighet. Konsekvens för pitotrörets statiska tryckuttag?

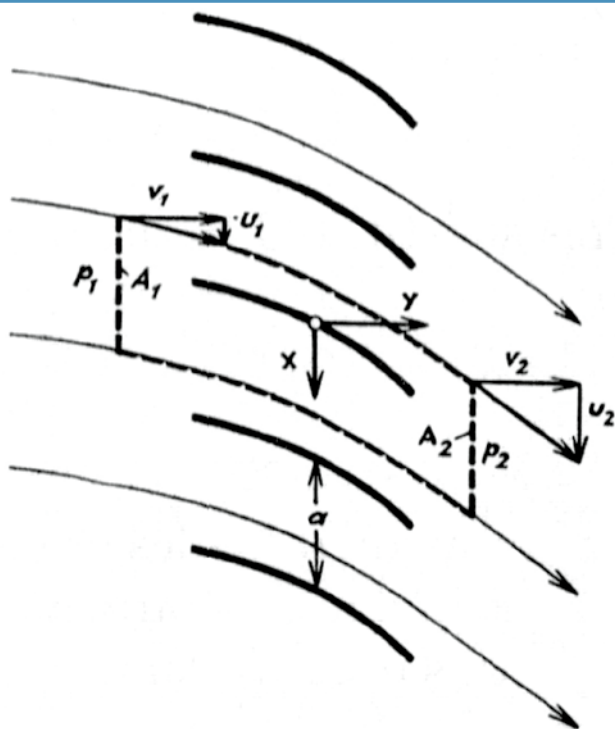
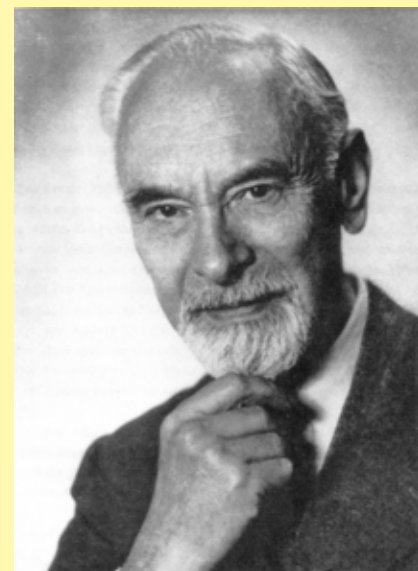
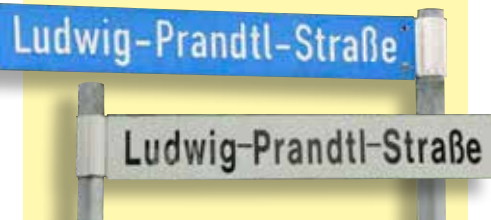


FIG. 110.—Flow through grid for proof of Kutta-Joukowski lift theorem.

Fig. 110 visar hur skovlar placeras ovanför varandra med avstånden a , samt hur luften strömmar i detta "gitter". I figuren betraktas ett strömrör med ytorna A_1 , A_2 , samt tillhörande strömningshastigheter v_1 , v_2 ; u_1 , u_2 och tryck p_1 , p_2 .



Ludwig Prandtl har gett namn åt gator i flera tyska städer, bland annat i Berlin, München och Göttingen. I den sistnämnda staden verkade han fram till sin död 1953. Även en krater på månen bär namnet Prandtl. Ehuru en stor vetenskapsman, har hans namn inte alltid varit helt okontroversiellt, beroende på hans ställningstaganden under Tredje riket. Prandtl var ledamot i en lång rad vetenskapliga församlingar i Storbritannien, USA och Japan. Även så i Kungliga Vetenskaps-Societeten i Uppsala.



Kenneth Nilsson Född i Ljungby 1942. Modellflygare i unga år, segelflygcertifikat men få flygtimmar. Maskintekniker i Kustartilleriet. Civ.ing. KTH-flygteknik. Arbetat med prestanda och flygegenskaper och som chef Tillämpad aerodynamik på Saab. Ansvarat för projektering av civila flygplan på Saab och Deutsche Airbus. Numera bl a teknisk rådgivare åt en inomhusflygare.

Nedan: Fig. 150 visar hur flygplanets tyngd tas upp på marken i form av (en pytteliten) tryckökning.



FIG. 114.



FIG. 115.

Pressure below atmospheric p_r .

Pressure above atmospheric p_r .

FIG. 116.

FIGS. 114–116.—Rectangular bounding surface (114). If the horizontal planes go to infinity, the lift is due entirely to momentum (115). If the vertical planes go to infinity, the lift is due to pressure only (116).

ändringar, figur 116. Långt framför och långt bakom skoveln är strömningen parallell, det vill säga inget nedsvep. Det är detta som gäller för en vingprofil. På marken återfinns lyftkraften som en tryckhöjning, figur 150.

För tredimensionella vingar resulterar lyftkraften i ändvirvlar, vilka medför ett nedsvep bakom vingen och inducerat motstånd.

Till vänster:

Fig. 114 visar hur en kontrollvolym skapas runt en skovel.

Fig. 115 illustrerar vad som händer när de vertikala begränsningarna flyttas närmare skoveln (men fortfarande är "långt borta").

Fig. 116 visar tillståndet när golv och tak flyttas in mot skoveln. Minskat tryck över och ökat tryck under skoveln.

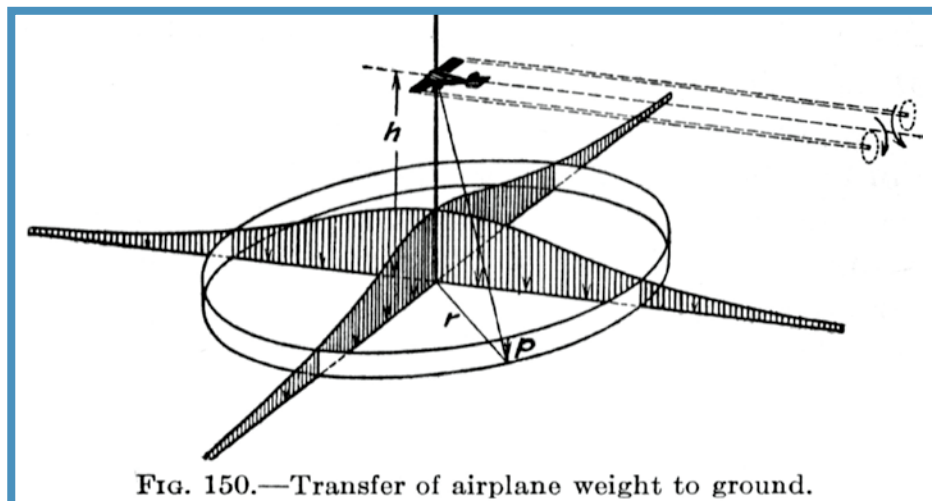


FIG. 150.—Transfer of airplane weight to ground.

J 32B invigde den asfalterade *Rommehedsbanan 1961*

Foto Åke Svensson



Under 1960–61 genomfördes stora satsningar på flygfältet i Rommehed. Fältet var vid nämnda tid militärt, benämnt Krigsflygfält 15, men fick även nyttjas av civilt flyg.

Kapten Lars Larsson landar med "sin" J 32B Lansen, F 1-11 (32611), på den nyasfalterade rullbanan på Rommehed i Dalarna onsdagen den 1 november 1961. Jetflyginvigningen av rullbanan var därmed genomförd.

Av Mikael Forslund

Rommehed är beläget strax söder om Borlänge och ett par mil nordväst om Säter i Dalarna. Krigsbasen behövde moderniseras, med bland annat asfaltering av rullbanan, vilken 1961 kom att bli Sveriges näst längsta. De båda banändarna fick beläggning av betong istället för asfalt. Detta för att jetflygplan vid start, med den heta jetstrålen, skulle "förstöra" en bana av asfalt.

Onsdagen den 1 november 1961 var det dags för jetflyginvigning av rullbanan. Vid elvatiden körde en brandbil fram till banan. Dessutom anlände en buss med ett tiotal personer ur markpersonalen från F 1 i Västerås. Vaktposter sattes ut vid banans båda ändar. Strax före klockan tolv anlände en Sk 16 från F 1. En fullt utrustad jetflygförare, serg-

eant N Larsson, klev ur baksitsen varpå Sk 16 startade och flög tillbaka till F 1.

Kapten Lars Larsson startade en stund före klockan 12 från F 1 med "sin" Saab J 32B Lansen, F 1-11 (32611). Strax före klockan tolv landade Larsson med flygplanet på Rommehed, inför en liten åskådarskara. Efter utrullning vände Larsson flygplanet och körde till andra banändan för att omedelbart starta, stiga, göra ett landningsvarv och åter landa på den nya asfalten. Under J 32B-stigningen passade en av Rikets Allmänna Kartverks Siebel (Nord Martinet) på att landa på den nyinvigda banan.

Lars Larsson parkerade Lansen 32611 på uppställningsplattan i norr. Markpersonal tog hand om flygplanet som klargjordes medan Larsson klättrade ner och pratade med bland andra tekniker, värnpliktiga och press. Larsson

berättade att flygningen gått bra, men att det var låga moln och dimma, så han hade fått flyga efter järnvägen med hjälp av bland annat karta och kompass.

Kapten Lars Larsson överlämnade 32611 till sergeant N Larsson som där efter flög tillbaka Lansen till F 1 i Västerås på ungefär tio minuter. Lars Larsson stannade ett par dagar, tillsammans med markpersonal, för att inspektera den upprustade flygbasen.

Officiell invigning av "nya" Rommehed genomfördes den 31 mars 1962.

Enligt uppgift landade och startade några J 28:or (oklart av vilken eller vilka versioner och från vilken flottilj eller vilka flottiljer) på Rommeheds gräsfält redan i slutet av 1940-talet. Att starta och landa på gräsfält med jetflygplan var ingen "hit". Därav asfalteringen på Rommehed 1961. ➡

Nedan: En tidstypisk bild från F 1 i slutet av 1950- eller början av 1960-talet, som om man vill, kan kopplas till denna artikel. Möjligtvis J 33-besättningar, troligtvis J 32B-besättningar. Kapten Lars Larsson under genomgång före flygning hos 1.divisionen F 1, med flygnavigatörer och flygförare. Observera till höger, 1.divisionens märke på "skåpet/tavlan" märkt "Flygtidstabla". Märket hade sitt ursprung på 1.divisionen F 1:s J 30. Divisionsmärket var målat på flygplanens instigningsluckor.

Nedan till höger: Kapten Lars Larsson överlämnar 32611 till sergeant N Larsson, som flög tillbaka flygplanet till F 1. En flygning på cirka tio minuter den 1 november 1961.



Foto i Lars Larssons arkiv, via Britt-Marie Larsson



Foto Åke Svensson, Lars Larssons arkiv via Britt-Marie Larsson



Aeroseum i Göteborg 25 år

Initiativtagaren Roger Eliasson presenteras

Aeroseum tar årligen emot omkring 70 000 besökare.

2024 firade flygupplevelsecentret Aeroseum i Göteborg 25-årsjubileum. Personen bakom detta flyghistoriska storverk är Roger Eliasson. Hans initiativkraft visar att viljan kan försätta berg – i detta fall bergrum!

Av Ulf Delbro

När Försvarmakten beslutade att 1999 lämna den tidigare superhemliga, underjordiska berghangaren på Säve (gamla flottiljen F 9), var det mycket nära att anläggningen hade fyllts med sand och portarna svetsats igen. Om inte den dåvarande chefen för 2. Helikopterdivisionen på Säve, kommendörkapten Roger Eliasson, gjort en förnämlig insats för att bevara anläggningen för framtiden. Steg för steg förvandlades hangaren till ett flygupplevelsecenter öppet för allmänheten och driven av en ideellt arbetande stiftelse. Här finns ett stort antal flygplan och helikoptrar som visar flygets fantastiska utveckling nationellt och internationellt. Till detta kommer att Göteborgs Veteranflygsällskap, GVFS, får disponera ett utrymme i berget för sin bygg- och renoveringsverksamhet, även denna öppen för Aeroseums besökare att beskåda.

Under en intervju med Roger Eliasson framkommer mycket, som många troligen inte haft en aning om. Två lärdomar är: För det första, att man klarar av betydligt mer än vad man själv tror. För det andra, att livet ibland tar vändningar, som inte "funnits på kartan". Detta kan Roger vittna om, vilket framgår av denna intervju:

Din livsresa, Roger, börjar i Påvelund i västra Göteborg där du föddes den 6 juli 1943. Vad hade du för framtidsplaner när du slutat skolan?

– Jag växte upp i en typisk arbetarmiljö. Alla var "jobbare", ingen studerade. Pappa var lagerarbetare vid Göteborgs Fiskhamn, och det såg jag som ett fint jobb, som även skulle passa mig. Jag trodde inte att jag skulle klara att studera, men jag kom ändå in på realskolan. Där hoppade jag av efter tre år på en fyraårig linje. Jag vågade inte tro, att jag skulle kunna "bli något", och så ville jag tjäna pengar – så det blev jobb i Fiskhamnen. Jag blev "en fena" (om uttrycket tillåts) på att filea torsk, och det sitter fortfarande i.

– Men så en afton 1962 gick jag på dansrestaurangen Skanstull i Göteborg, och då träffade jag Carin, som skulle bli min hustru. Carin var 16 år och jag 18. Carins föräldrar flyttade 1963 till Malmö. Då fick Carin ett ultimatum – antingen flyttar du med till Malmö, eller också får ni gifta er. Ni kan inte bo tillsammans som ogifta, det är inte acceptabelt! Ja, så 1963 gifte vi oss.

1962 mönstrade du för värnplikten och hamnade i Flottan, hur gick det till?

– Jo, den pojke som stod före mig i mönstringskön hamnade som skyttesoldat på I 17 Uddevalla hörde jag.

Det var inte något jag var intresserad av, men pojken bakom mig viskade att jag skulle söka till Flottan som röjdykare. Jag visste inte vad det var för uppgift och jag var rädd för vatten. Men jag blev uttagen till röjdykare med utbildning först i Karlskrona sedan i Skredsvik på Västkusten. Där tillhörde jag fjärde kullen röjdykare under legendariske kapten Hamilton. Värnpliktstjänstgöringen varade i 15 månader från januari 1963 till april 1964. Rädd för vatten var jag när utbildningen påbörjades, men den rädslan bemästrade jag och jag blev en riktigt bra röjdykare.

– Nu var frågan vad jag skulle satsa på för sysselsättning i det civila. Carin, som varit min stora pådrivare i alla år, kom med förslaget att jag skulle satsa på en karriär i Försvarmakten. "Du trivdes ju så bra i det militära" sade Carin. Sagt och gjort – jag sökte till furiraspirantutbildning i Flottan och kom in 1965.

Roger Eliasson, initiativtagare till Aeroseum i Göteborg.



Foto Ulf Delbro



Frivilliga krafter från Aeroseum och föreningen Vertolens vänner har i flera år lagt ner ett omfattande ideellt arbete med att åter sätta Vertolhelikoptern Yngve 70 i flygande skick, och den 7 december 2024 var det dags för den ikoniska helikoptern att komma i luften. Det gick inte obemärkt förbi. Mer än 600 flygintresserade personer hade tagit sig till Säve för att beskåda den enda flygande Vertol 107 i Europa. En sådan unik flyghistorisk händelse ville man förstås inte missa!

– Så småningom hamnade jag som furir på fregatten *Sundsvall* som sjunkbombfällare. Där gjorde jag så bra ifrån mig att jag blev föreslagen till officersutbildning. Jag klarade intagningsproven och fick 1967 börja på Försvarets Läroverk i Uppsala där jag tog studentexamen 1969. Detta var en mycket viktig tid då jag gick från tankar om lagerjobb till utbildning till officer. Efter Försvarets Läroverk gick jag tre år på Sjökrigsskolan i Näsbypark. Ett mycket viktigt skäl till att satsa på utbildning inom det militära var att Försvaret betalade hela utbildningen. En eventuell hustru fick ekonomiskt bidrag plus även pengar till hyra av bostad. Man slapp ta studielån vilket var mycket värdefullt.

Under tiden på Sjökrigsskolan blev du uttagen till utbildning till helikopterpilot. Berätta.

– På Näsbypark fick vi veta att Marinen under åren 1971–72 skulle utbilda helikopterpiloter ur kullen med 28 kadetter, varav jag var en. Vi fick genomgå ett antal olika prov. Efter varje provomgång föll någon eller några kadetter bort. Jag trodde inte att jag skulle klara alla testerna men jag hängde med. Till slut var vi bara tre kadetter kvar. Gruppen förstärktes då med fem andra och testerna fortsatte. När alla tester var avslutade, inklusive DMT-proven (*Defence Mechanism Test*), var det endast en kadett kvar för pilotutbildning – och det var jag. Den som varit minst intresserad av flygutbildning blev kvar!

– Flygutbildningen innebar ett antal

timmar på SK 61 Bulldog på F 5 i Ljungbyhed. Därefter fortsatte utbildningen på Hkp 2 Alouette på Säve. Den grundläggande flygutbildningen kompletterades efter en tid med utbildning till flyglärare. De officerare i Marinen som skulle gå vidare i karriären och bli divisionschefer skulle genomgå Flyginstruktörskurs FIK 1 och FIK 2 för både flygplan och helikopter. FIK 1 var grundkurs för att bli flyglärare, och i FIK 2 praktiserade man som flyglärare med elever. Kurserna gick på F 5 Ljungbyhed för FIK flygplan och på Säve för FIK helikopter. En sedermera mycket känd pilot, Pär Cederqvist, var kurskamrat med mig på ”flygplan-fiken” på Ljungbyhed 1977–78. Vi har fortfarande kontakt med varandra, det är väldigt trevligt.

– Helikopterverksamheten på Säve var mycket mångsidig och motiverande för personalen. Våra helikoptrar, Alouette, Jet Ranger och Vertol 107 flög både militära och civila uppdrag i hela landet. Ubåtsjaktuppdrag med Vertol 107 kunde vi flyga hur mycket som helst.

Första uppdraget

– Det första skarpa uppdraget för mig var räddningsinsatser den 6 september 1977 för att undsätta besättningen om fem personer ombord på ett danskt fraktfartyg, *M/S Sival*, som gått hårt på grund innanför Tistlarna i höjd med Onsala på västkusten. Det blåste svår storm, var mörkt men god sikt. Jag var nyutbildad 2:e pilot på Vertolen. Trots mycket besvärliga förhållanden lycka-

des vi utan ytbärgare vinscha upp och rädda alla fem i besättningen.

– En annan civil räddningsinsats till sjöss var i september 1979. Då skulle färjan *Winston Churchill* gå med 587 passagerare från Göteborg till England. Det blåste en hård vind om 20 meter per sekund och fartyget gick på grund vid Vinga. En omfattande räddningsinsats drogs i gång med fartyg och helikoptrar från Säve som vi deltog i. Alla passagerare och medlemmar i besättningen räddades.

Nämn något mer om tiden som helikopterpilot i Marinen.

– Det var fantastiskt intressant med olika uppgifter. Jag fick till exempel ett uppdrag att sätta upp en helikopterdivision i Ronneby. Det upplevde jag som en mycket meningsfull och motiverande uppgift. En baksida var att jag långa tider vistades långt från familjen med hustru och två döttrar som bodde i Göteborg och jag själv någon annanstans i landet. Men, även detta löste sig när jag 1995 utsågs till chef för 2. Helikopterdivisionen på Säve i Göteborg, en befattning jag hade till 2001 då jag lämnade Marinen med pension. Jag hade då varit anställd i Försvarmakten sedan 1965, det vill säga i 36 år. Jag befordrades under resans gång till kommendörkapten, så långt från ett jobb som lagerarbetare i Fiskhamnen i Göteborg man kan komma!

– I slutet av min tid som chef för 2. Helikopterdivisionen på Säve fick jag ett mycket intressant konsultuppdrag för Västra Götalandsregionen. Bakgrunden var följande:

– När Sovjetunionen i början av 1990-talet upphörde att existera och det kalla kriget därmed tog slut kom Sveriges militära helikopterförband i stor omfattning att utnyttjas för civila uppgifter, framför allt som ambulanshelikoptrar och för olika slags räddningstjänst. Helikopterbesättningarna var mycket motiverade för dessa uppgifter och var stolta över verksamheten. Man kände att man gjorde en viktig insats för det civila samhället nu när det rådde fred i världen. Militära helikopterförband runt om i Sverige blev uppvaktade av sjukhus och räddningstjänst som såg dem som en civil resurs att användas vid behov.

– I Göteborg ledde detta till att regionen ville satsa på en egen, civil ambulanshelikopter. Jag engagerades som konsult för projektet. Tillsammans med kapten Sven Hallberg vid 2. Helikopterdivisionen på Säve, fick jag i uppdrag

åka till USA och studera ambulanshelikopter verksamhet på plats och tänkbara helikoptertyper för ändamålet. Vi besökte fem olika städer i östra och västra USA. Efter hemkomst sammanställde jag en specifikation för ambulanshelikopter plus besättning baserat på de erfarenheter vi gjorde under USA-resan.

Det nya i kravspecifikationen var att jag förordade ett tvåpilotsystem för att möjliggöra en säker flygning från en olycksplats där en av piloterna alltid satt kvar i helikoptern vid markinsatsen utan att konfronteras med mentalt påfrestande omhändertagande av svårt skadade personer som man kunde utsättas för som ensam pilot.

VG-Regionen beslutade att anskaffa en ambulanshelikopter med basering i Göteborg/Säve, och man följde min rekommendation med två piloter. Det är jag mycket stolt över!

Nu får du berätta om ditt engagemang i att förvandla berghangaren på Säve till ett flygupplevelsecenter.

– Det gör jag gärna! För detta är en genuin framgångssaga, som ytterst få trodde skulle bli något när jag satsade på projektet. Jag betraktades som en ”knäppgök” av mina kollegor i försvaret, och olyckskorparna kraxade högljutt.

– Bakgrunden är följande: Försvarmakten beslutade att 1999 avveckla berghangaren på Säve. Sovjetunionen hade i början av 1990-talet upphört att existera och det kalla kriget var över. Anläggningen fyllde inte längre någon funktion utan skulle fyllas med sand och portarna svetsas igen.

– Jag ansåg att det var alldeles befängat att detta utrymme om 22 000 kvadratmeter skulle göras oanvändbart. En tanke jag hade var att placera helikoptrar och flygplan i berget, som folk skulle kunna komma och bese. Särskilt Hkp 2 Alouette, som vi hade haft på Säve låg mig varmt om hjärtat att bevara för framtiden.

– Jag tog initiativ till ett möte med ett antal flyghistoriskt intresserade i Göteborgsregionen för att pejla intresset för att göra berget till ett flygmuseum. En fråga var om det fanns behov av ännu ett flygmuseum i västra Sverige utöver Svedinos museum i Halland?

Gensvaret blev mycket positivt, och vi bildade en intressegrupp som successivt övergick till en ideellt arbetande stiftelse för etablering och drift av Göta Flygmuseum, som blev namnet från början, men som efter kort tid ändrades till Aerozeum.



Det enda tillverkade exemplaret av BHT-1 Beauty, ägt av Svensk Flyghistorisk Förening, finns att beskåda på Aerozeum. En av flygplanets upphovsmän var Erik Bratt, skapare av Saab 35 Draken.

Konceptet bygger från början på att skapa ett flygupplevelsecenter där besökarna skulle få ta på och provsitta de olika utställda flygplanen och helikoptrarna. Detta upplägg skiljer sig från de allra flesta flygmuseerna både i Sverige och utomlands där ”se men inte röra” är det som vanligtvis gäller. Dessutom skulle ett löpande tillskott av nya flygfarkoster och andra nyheter locka till upprepade besök i Aerozeum. Så var det tänkt och så har det också blivit!

Hur passar Göteborgs Veteranflygsällskap, GVFS, in i Aerozeum?

Jo, GVFS med sin levande workshop nere i berget är mycket betydelsefull för Aerozeums koncept. Besökarna får här möjlighet att se och följa renoveringen av veteranflygplan till flygande skick, plus bygge av ett helt nytt flygplan, som pågår just nu. Besökarna är välkomna att prata med medlemmarna i byggruppen, och får sammantaget en unik möjlighet till förståelse för hur ett flygplan är konstruerat. Detta skapar ett betydande mervärde med att besöka Aerozeum.

Hur ser det ut i dag med Aerozeum jämfört med visionen du hade från början?

Det var mycket lämpligt att just 2024 titta på hur Aerozeum utvecklats, eftersom det då var 25 år sedan idén föddes. Här är några exempel på hur det ser ut:

Vi har närmare 70 000 besökare per år varav många kommer flera gånger samma år. Statens Förvarshistoriska Museer, SFHM, klassar Aerozeum som världsunik.

Resesajten Trip Advisor har flera år i rad utsett Aerozeum som det mest intressanta besöksmålet i Västra Sverige.

Aerozeum är en fantastisk framgångssaga, den saken är klar. Men jag vill nu lyfta fram och tacka alla hängivna

och duktiga volontärer som ställer upp, flera har varit med från början för 25 år sedan. Utan deras insats hade vi inte kommit så här långt. Dessutom bidrar en fast anställd personalstyrka till framgången, även de ska ha ett stort tack.

Nu kraxar inga olyckskorpar längre kan man säga, det var länge sedan de hördes!

Har du några fritidsintressen utöver Aerozeum?

Min familj: hustru (som fortfarande står ut efter 61 år), två döttrar och fem barnbarn är det viktigaste för mig, de är *prio ett!* Till detta kommer ett musikintresse som har funnits med sedan pojkkåren. Jag spelade gitarr och hade länge ett eget pop-band ”The Suspenders”. Nu, med åldern, hänger fingrarna inte riktigt med, tråkigt nog, men allt har sin tid.

Epilog

Vi bad som avslutning några i Aerozeums ”nätverk” att med några få ord lyfta fram vad som kännetecknar Roger:

Roger har en enastående kreativitet. Det snurrar oavbrutet i ”hjärnkontoret” idéer lanseras företrädesvis med sms vid sextiden på morgonen.

Roger är kolossalt målmedveten. Om en väg inte går att tillämpa för att nå målet, så byter han spår och fortsätter på det nya spåret tills målet är nått.

Roger har en imponerande förmåga att hålla flera bollar i luften samtidigt.

Utan Roger Eliasson hade Aerozeum inte funnits, det är fullständigt klart! ➡

Ulf Delbro Född 1944. Medlem i SFF sedan 1961. Journalist och dipl marknadsekonom. Bitr informationschef Saabs Flygdivision samt marknadsförare och försäljare vid avd Lätta Flygplan 1967–80. PPL 1970. Marknadschef Akzo Nobel 1980–2006. Sedan 2017 anställd Aerozeum i Göteborg. SFF: Styrelse 2013–21. Ledamot i SFT:s redaktionsråd. Flitig flygskribent i olika medier.

Nytt på Aeroseum

– vd Tina Dejby berättar



– Det händer alltid något nytt på Aeroseum, säger Tina Dejby, som sedan den 1 januari 2025 är Aeroseums vd.

Av Ulf Delbro

Tina Dejby anställdes på Aeroseum 2020 och blev snart ansvarig för Publika Divisionen. 2024 blev Tina vice vd och är alltså nu vd för Aeroseum.

Vi har bett Tina Dejby ställa upp på en intervju och berätta på temat ”Nytt från Aeroseum”:

– Låt mig börja med att berätta om två tillskott av flygplan till samlingarna under 2024: Den 25 januari 2024 anlände prototypen av propellerflygplanet Saab MFI-15, SE-XCB, från Flygvapenmuseum i Linköping. Planet är konstruerat av Björn Andreasson vid Saabs dotterbolag Malmö Flygindustri, och flög för första gången den 11 juli 1969. Syftet med maskinen var att den skulle kunna ersätta Saab Safir som grundläggande skolflygplan i Flygvapnet. Men så blev det inte, Flygvapnet valde en annan flygplanstyp för ändamålet.

– Saab satsade då på exportförsäljning, vilket blev en stor framgång! Flygvapnet i Danmark och i Norge valde MFI-15 som nytt skolflygplan liksom även några länder i Afrika. Men den största framgången var försäljning till Pakistan 1975, som inkluderade ett avtal om licenstillverkning och försäljningsrätt till ett antal marknader. Så här långt lär Pakistan enligt uppgift ha tillverkat minst 500 MFI-15. Försäljning

och tillverkning pågår fortfarande, 56 år efter första flygningen!

– Prototypen SE-XCB var i ett antal år förrådsställd vid Flygvapenmuseum i Linköping. Men då typen aldrig var i tjänst i Flygvapnet fick Roger Eliasson frågan om det var av intresse att få deponera flygplanet för utställning på Aeroseum. Roger tackade naturligtvis ja. SE-XCB har bland annat använts för omfattande utprovningar och för demonstrationsflygningar på olika håll, och är en raritet i Aeroseums flygplanssamlingar.

– Ännu ett flygplan som 2024 blev ett tillskott till samlingarna är en Saab 105, eller SK 60, som varit typbeteckningen i Flygvapnet. Detta tvåmotoriga jetflygplan har varit en grundpelare som skolflygplan i Flygvapnet sedan 1960-talet. Den första prototypen flög för första gången den 29 juni 1963 och typen togs i flygvapentjänst 1967. När SK 60 togs ur tjänst den 18 juni 2024 hade flygplanstypen tjänstgjort i 57 år!

Ett exemplar av SK 60 är nu deponerat hos Aeroseum. Flygplanet flögs från F 3 Malmslätt till Säve den 27 augusti 2024 och togs emot under festliga former med röd matta och allt som hör till.

– Maskinen står nu uppställd i östra nerfarten till Aeroseum, och vi är väldigt glada över att denna flygplanstyp kan beskådas, säger Tina Dejby. Hon

tillägger att den står ”rätt” i historien, i den tidslinje från Tunnan till Gripen som besökare möts av när de kommer till Aeroseum.

Vad händer med de två Hercules-flygplanen, som står utställda i det fria?

– Den frågan får vi ofta av våra besökare. Ett av dem, 841, förväntas bli deponerat hos Aeroseum, men vad som ska hända med det andra, 843, är ovisst. Olika alternativ har förts fram av Försvarsmakten, men något slutgiltigt beslut om vad som ska hända är i skrivande stund, i december 2024, såvitt vi vet inte fattat.

När det gäller 841 är läget följande: Flygplanet är avfuktat och mögelsanerat. Vingarna har levererats till Aeroseum, men de är i ganska dåligt skick. Vi har nyligen anställt en pensionerad tekniker från F 7 som ska hjälpa oss med återställning av vingarna. Avsikten är, att en av dem ska monteras på flygplanet medan en med monterad motor ska förvaras separat.

– 841 kommer med början 2025 att iordningställas för utbildnings- och eventverksamhet i flygplanets lastutrymme samt för guidade turer i cockpit.

Vad vet Aeroseum om framtiden för Säve flygplats?

– Det är mycket spekulation i den frågan. Något slutgiltigt beslut om vad som ska

ske är i skrivande stund, december 2024, såvitt vi vet inte fattat. Vi följer utvecklingen mycket noga, inte minst för att notera om och hur Aerozeum kan komma att påverkas. För Aerozeums del har vi arbetat aktivt med att informera om värdet av att ha flygplatsen kvar. För Aerozeum, som arbetar med ett rörligt kulturarv (flygande farkoster), till exempel vid Barnens Flyghelg, är det som mycket tråkigt om inte flygfältet får vara kvar.

Projekt "Höjdpunkten"

2022 beslutades att exploatera en del av ytan över Aerozeum-berget genom uppbyggnad av en pedagogiskt inspirerad aktivitetspark med flygfokus, med arbetsnamnet "Höjdpunkten". Här ska besökarnas olika färdigheter utmanas genom träning i problemlösning, samarbetsövningar och motorik där de olika stationerna i aktivitetsparken utnyttjas. Särskilt fokus ägnas åt att möjliggöra för funktionsnedsatta besökare i alla åldrar att få tillgång till de olika stationerna, och på så sätt erbjudas intressanta upplevelser utöver det vanliga.

I slutet av 2024 blev en speciell linbana installerad på Höjdpunkten. I projektplanen för Höjdpunkten 2025 ingår att installera en hinderbana, som är anskaffad och klar för montering. Dessutom ingår att installera två nya arbetsstationer med vilka vi på ett pedagogiskt sätt kan demonstrera olika metoder för att alstra elektrisk ström.

Arbete pågår även med uppbyggnad av en solcellspark med 100 solcellspaneler. Detta inleddes under 2024 och fortsätter under 2025.

Vad finns mer att berätta om Aerozeum?

– Jo, vi har till exempel flera intressanta utställningsprojekt som vi jobbar med just nu. Ett av dem är en beskrivning av det moderna, svenska försvaret. Bakgrunden är den satsning på försvarsupplysning med fokus på det kalla kriget, som Aerozeum startade i ett tidigt skede i början på 2000-talet, och som tilldragit sig stort intresse från besökarna.

Med den situation som på senare tid utvecklats på olika håll i världen med väpnade konflikter och fullskaligt krig i vårt närområde, kommer önskemål och förslag från många besökare, att få information om det moderna, svenska försvaret, inte minst vad Sveriges medlemskap i Nato innebär. Att kunskap om Nato-medlemskapet är av stor betydelse framgår av att detta ämne nu inkluderas i skolornas läroplan för högstadiet och gymnasiet.

För att möta detta nya intresse från besökarna har på Aerozeums initiativ ett samarbete startat mellan Försvarsmaktens och SFHM:s (Statens försvarshistoriska museer) kommunikationsavdelningar och Aerozeum. Detta för att gemensamt bygga en utställning om det svenska försvaret i dag och i morgon med fokus på vårt medlemskap i Nato. Utställningen ska placeras på Aerozeum. Många av dagens besökare är blivande soldater, varför försvarsupplysning är väl motiverad mot denna målgrupp.

Ekonomiskt stöd för uppbyggnad av denna utställning ges även av Föreningen För Göteborgs Försvar och av Källvikenstiftelsen.

Ytterligare två försvarsrelaterade utställningar är aktuella för placering på Aerozeum – berätta!

– Statens försvarshistoriska museer har tillsammans med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Riksantikvarieämbetet producerat utställningen "Rädd eller Beredd". I denna interaktiva utställning får besökarna upplevelsen av en samhällskris och lär sig hur de kan hantera den. Utställningen har turnerat runt i Sverige sedan 2022 och bland annat funnits några veckor på Aerozeum.

Under hösten 2023 startade vandringsutställningen "Tänk om – tillsammans i krig och fred". Det är en utställning om vikten av att vara förberedd. Den har visats runt om i landet på universitet, högskolor och några gymnasieskolor. För närvarande finns utställningen på Aerozeum. Dess syfte är att höja medvetenheten om vikten av beredskap samt öka försvarsviljan hos unga vuxna. Utställningen har producerats av Försvarsmakten, Statens För-



Tina Dejby, vd för Aerozeum.

svarshistoriska Museer och Säkerhets- och försvarsföretagen (SOFF).

Beslut har fattats att långtidsdeponera båda utställningarna hos Aerozeum. Utställningen "Tänk Om" finns i december 2024 redan på plats, medan "Rädd eller beredd" ska placeras på Aerozeum i februari 2025.

Vi kommer att få värdefull hjälp av Försvarsmaktens kommunikationsavdelning att exempelvis ta fram informationsmaterial och ge oss annat stöd som är relevant i sammanhanget. Aerozeums samarbete med Försvarsmakten kommer på detta sätt att fördjupas, vilket vi ser som mycket positivt och gynnsamt för vår verksamhet.

– "Det händer alltid något nytt på Aerozeum", brukar vi säga, och visst har vi väl fog för det, säger Tina Dejby som avslutning och tipsar samtidigt läsarna om att Aerozeums hemsida, www.aerozeum.se, liksom Facebooksidan innehåller en löpande uppdaterad kavalkad av nyheter – följ oss gärna där, säger Tina. Bra förslag säger vi och tackar för intervjun. ➡

Sveriges – och Europas – första C-130 Hercules, Flygvapnets 84001, finns bevarad på Aerozeum. Vingar och fena förvaras än så länge separat, efter en transport från England.



Foto Sven-Erik Jönsson



Flygmotorlegenden

Thure Persson

– Från femtiohästars motor till Viggen

Första Thulin Typ B (Morane-Saulnier MS G) på Landskrona flygfält 1915. Motor Thulin E på 50 hästkrafter.

Av John Gustaf Gudmundsson

1 965 pensionerades Thure Persson nära ett halvsekels arbete med flygmotorer. Redan när Nyrup och Ask började experimentbygga det första svenska flygplanet i Landskrona 1912, fanns Thure Persson på plats, då som

intresserad pojke. 1916 började Thure Persson montera flygplansmotorer på Thulinverken och den 1 augusti 1965 pensionerades han från Flygmotor i Trollhättan. Avdelningschef Thure Persson hade då upplevt flygets utveckling från motorer på knappa 50 hästkrafter till Viggen-motorn på

några hundra tusen hästkrafter, hela tiden befunnit sig i händelsernas centrum. Han arbetade med flyg i 49 år och sex månader!

Till Göteborgs-Posten sade Thure Persson:

– Det är en enastående utveckling jag har varit med om. Under de 50 år jag varit verksam har jag hela tiden sysslat med flygplansmotorer. Jag började med de enklaste kolvmotorerna på Thulinverken och slutade med RM8:an, det tekniska underverket för Viggen.

Den 10 januari 1910 började Thure på Thulinverken i Landskrona. Motorstyrkan i de motorer som till en början tillverkades var på 50 hästkrafter, men merparten av motorerna under åren på Thulinverken var på 90 hästkrafter. Det var en roterande luftkyld motor med nio cylindrar.

Då Thure ännu ej var 18 år erbjöds han av doktor Enoch Thulin att delta i flygutbildningen på Ljungbyhed, men föräldrarna satte sig på tvären. De vägrade att skriva under de papper som var nödvändiga.

– Men jag har flugit mer än de flesta ändå, skrattade Thure i intervjun. Hundratals flygningar över hela Europa och bland annat till Turkiet har jag gjort

Thure Persson, till höger i bild, gjorde många flygningar med den legendariske piloten K-G Lindner, som av tyskarna blev nedskjuten över Nordsjön under andra världskriget. På bilden, tagen kring 1929, ses de två före en start från Malmö-Bulltofta med en Junkers K 47 tillverkad av AB Flygindustri. Det var för övrigt en av de första flygningar som gjordes där flygarna var utrustade med fallskärm.

Foto i Svenska Flyghistoriska Förenings arkiv





Saab SK 37 Viggen utrustad med en Volvo Flygmotor RM8. Dragkraft 65 kN, med efterbrännkammare 115 kN.

tillsammans med den svenska flyghistoriens mest kända piloter. Det var långa sträckor på 1920-talet och det är självklart att jag fick hjälpa till vid spakarna.

Dr Enoch Thulin störtade med sitt plan 1919 och därmed kraschade även den storindustri han byggt upp under sina år som flygpionjär. Thure hamnade i militärtjänst varefter han började på AB Flygindustri i Junkersfabrik i Limhamn utanför Malmö. I fredsavtalet efter första världskriget förbjöds tyskarna att tillverka motorer större än 300 hästkrafter. Därmed trodde de allierade att man satt P för flygets utveckling i Tyskland. Inget förbud fanns dock för köp

utifrån och Junkers startade stora affärer med flygplansmotorer till sin revolutionerande konstruktion i metall och med fribärande vinge.

Till att börja med klarade Junkers sig med motorer på 300 hästkrafter. Från Frankrike köpte han senare Bristolmotorer tillverkade på licens. Flygplanen sålde han sedan till bland annat Sovjetunionen!

"Spånkorgar"

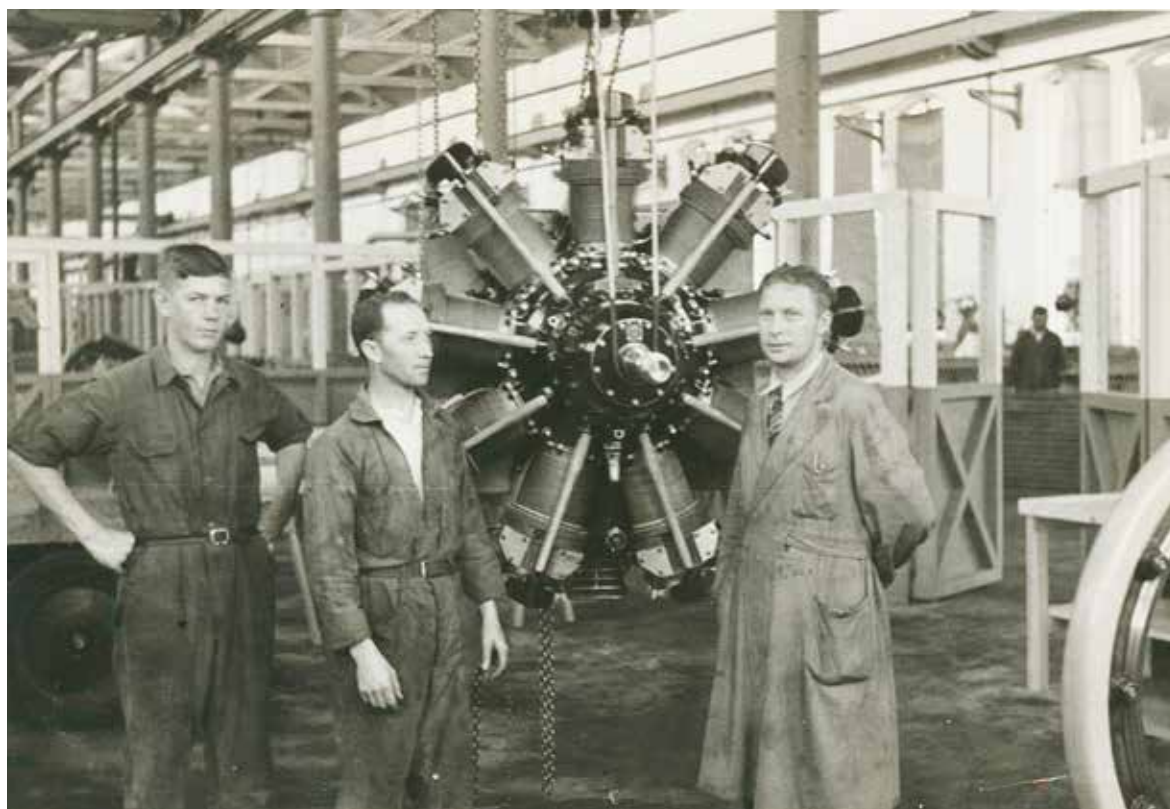
Thure Persson berättade i samband med sin pensionering 1965:

– I stället för de gamla dukklädda spånkorgar jag tidigare försett med

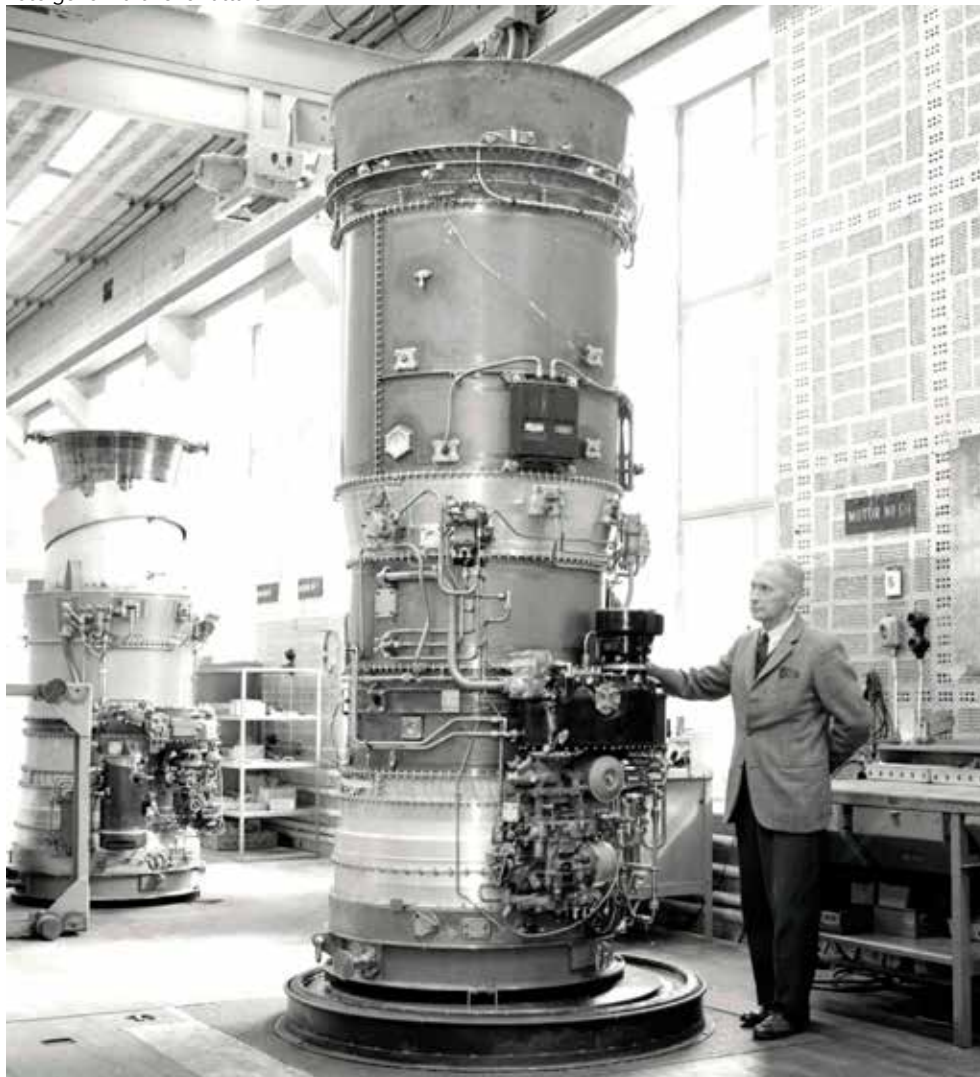
motorer i Landskrona, började man på Junkers filialfabrik AB Flygindustri med montering av stridsflygplan, som tyskarna själva inte fick bygga. Alla delar skickades till Sverige varefter planen sattes ihop och levererades.

Thure Persson gjorde sig snabbt oundgänglig som mekaniker och överfördes till professor Junkers huvudfabrik i Dessau i Tyskland.

– Under långa resor på kontinenten demonstrerades Junkers flygplan för olika länders flygvapen. Man flög med karta och kompass. Inga instrument för navigering fanns och man fick aldrig förlora marken ur sikte. Då var det bara



Thure Persson, till höger, vid en av de första av NOHAB Flygmotor 1933 licenstillverkade Bristol Siddely Mercury-motorerna.



Thure Persson vid den första tillverkade RM8-motorn 1964.

1945 blev Thure Persson chef för experimentverkstaden. Det var den avdelningen han lämnade med pension den 1 augusti 1965.

Saknade kolvmotorerna

– Tillverkningen av flygplan har alltid till största delen varit experiment och till en mindre del produktion, sade Thure Persson. Han tillade

– Och så kommer det alltid att vara. De maskiner jag först hade kontakt med var underverk på den tiden. De maskiner jag varit med om att bygga på senare tid har också varit tekniska underverk och man kan bara fråga sig hur framtiden skall se ut. Någonstans måste gränsen ligga och frågan är när vi når den. Flyget har alltid intresserat mig och kommer alltid att intressera mig men det kan inte hjälpas att jag saknar den gamla goda tiden med de numera omoderna kolvmotorerna. Då fanns romantiken omkring flyget ännu kvar.

Det fanns troligen inte en enda flygplansmotor som Thure Persson inte kunde utan och innan. Hans otroliga kunskaper har tagits i anspråk vid flera tillfällen.

RM8 till Viggen

Gustaf Gudmundsson var som teknisk direktör ytterst ansvarig på Svenska Flygmotor för framtagningen av Viggens motor RM8. Han berättade att innan han sade OK till att starta Flygmotors arbete med RM8-motorn lät han Thure Persson, som ansvarig för experimentverkstaden, gå igenom underlaget för att ge sitt godkännande att tillverka motorn. Gustaf hade största förtroende för Thures kunskaper och yrkesskicklighet. Det var ett stort utvecklingsarbete med ny teknik och nya material. Hade inte Thure gett sitt godkännande hade det enligt Gustaf Gudmundsson inte blivit någon motor till Viggen. ➡

att gå ned och nödlanda någonstans där man kunde fråga om vägen. Vi flög över Alperna många gånger. Inte förrän efteråt har det gått upp för mig hur farligt det verkligen var. Vi satt i de små öppna maskinerna med kartan i ena handen och kompassen i den andra. Alptopparna kunde vi inte gå över. Vi fick istället kryssa igenom trånga passager och följa raviner och flodfåror.

Efter 1925 tillbringade Thure större delen av sin tid i luften. Inte förrän under de senaste åren i hans karriär kom fallskärmen.

– Jag har varit med om många nödlandningar och även kraschlandningar, berättade Thure Persson. Det fanns ju inte en chans att lämna planet innan det tog mark eftersom vi inte hade fallskärmar. Någon störtning var jag dock inte med om, även om många av de piloter jag flög med senare omkom i krascher på olika håll.

Efter 1932 stannade Thure Persson på marken. Då började han på NOHAB Flygmotor i Trollhättan och deras flygmotortillverkning, vilken senare blev Svenska Flygmotor AB.

Thure Persson, i mitten, med personal från Svenska Flygmotors Experimentverkstad.



Foto genom artikelförfattaren

John Gustaf Gudmundsson Kvalitetsingenjör Volvo Flygmotors experimentverkstad. Reparation-översyn av civila motorer som Avon, JT8, JT15, TFE731 och även RM8 provmotorer. Provingenjör i Flygmotors rammprovrigg för simulering av förhållande upp till M 1,1. Genomförde del av certifieringsprovet för RM8B. Därefter Saab Automobils tekniska avdelning med verifikation komplett bil.



Foto Tim Jansson

Civila flyguppvisningsgruppen Team 50 är unik – och samtidigt ett exempel på att gammal är äldst! En grupp äldre herrar i sina Saab Safir förnöjer flygdagspublik i Sverige och grannländerna med formationsflygningar i den högre skolan.

Av Lennart Berns

Gruppen bildades 2012 och har genomfört ett otal uppvisningar. Team 50 är numera den enda svenska flyguppvisningsgruppen med svenska flygplan sedan Flygvapnet lade ner Team 60. Och om man så vill, i rakt nedstigande led arvtagare till den allra första uppvisningsgruppen med svenska flygplan, Haglindgruppen med Saab J 29 Flygande Tunnan 1953.

Namnet Team 50 anspelar skämtsamt på Flygvapnets tidigare uppvisningsgrupp Team 60 som med sina Saab SK 60 uppträdde på flygdagar runt om i Europa, men också syftande på flygplanstypen Saab Safir med flygvapenbeteckningen SK 50. Safiren har närmare 80 år på nacken, en ålder de delar med några av gruppens piloter! Safirens utmärkt goda flygegenskaper gjorde den till ett uppskattat grundskolflygplan på Flygvapnets krigsflygskola i

För att förstärka intrycken av uppvisningarna samt göra flygplanen bättre synliga på håll och under samlingsmanövrer, är Team 50 flygplan försedda med rökaggregat vilkas manövrering styrs med radioorder från gruppchefen.

Ljungbyhed under åren 1951–1972, där den fostrande tusentals blivande flygvapenpiloter. Flygplanet lever upp till sitt namn som en vacker konstruktion men samtidigt robust och okomplicerat. Ett exempel är landstället som fälls ut och in på mekanisk väg, enkelt och simpelt. Motorn är en pålitlig sexcylindrig Lycoming på 190 hästkrafter. Efter att Safiren tjänat ut som skolflygplan, fördelades de på Flygvapnets olika flygklubbar, med förbehållet att vid ofred

Foto Tim Jansson



Några i Team 50, stående från vänster teknikern Tobias Andersson, piloterna Alf Ingesson-Thoor, Tord Grönvik, Curt Cronerud, Niklas Eriksson och Magnus Borg, sittande teknikerna Kenny Eriksson och Jan Klahr. Flera av piloterna har förflutet i Flygvapnet. Grönvik och Cronerud avslutade sina aktiva flygkarriärer som SAS-kaptener.



Mellanrummen mellan flygplanen är tre till fem meter vilket ställer krav på flygskicklighet. I svängar måste den som ligger ytterst ge mera gas och tvärtom för den som ligger innerst. För att flygplanen skall ligga alldeles rätt, tar piloterna hjälp av ögonmärken på flygplanen intill.

kallas in i tjänst igen till krigsorganisationens sambandsflyggrupper. 325 Safirer byggdes, de flesta på De Scheldeverken i Nederländerna för att ge plats åt den högprioriterade tillverkningen av Saab J 29 Tunnan under inledningen av kalla kriget. De flygplan som Team 50 flyger är av versionerna B och C, vilka huvudsakligen skiljer sig åt genom att C-versionen har fyra säten till skillnad från B-versionens tre samt bränsletankarnas placering.

Privatägda Safirer

Piloterna kommer från olika delar av landet och strålar samman inför sina framträdande. Flygplanen de flyger är privatägda. Huvuddelen är gulmålade

som de var under tiden på Ljungbyhed. Under 2024 flög gruppen bland annat över Kungliga Slottet i Stockholm, med anledning av Carl XVI Gustafs 50 år på tronen, samt deltagit i Flygvapnets huvudflygdag på flygflottiljen i Blekinge i augusti. Ledare är Niklas Eriksson, verksam inom it-sektorn. En av de mera rutinerade i gruppen är Alf Ingesson Thoor med förflutet som pilot i Flygvapnet där han flög Lansen och Viggen men också Saab Safir i uppvisningar under en lång följd av år. De andra piloterna i gruppen är Tord Grönvik, Curt Cronerud, Tommy Hansson, Magnus Borg, Bertil Nilsson och Tobias Andersson vilka alternerar sinsemellan beroende på tillgänglighet. Äldst i gruppen

är Tord Grönvik, 80 år. Han har ett förflutet som pilot på flygflottiljerna i Söderhamn och på Frösön innan han gick över till SAS. Flera av piloterna har flygvapenförflutet. Deras sammanlagda flygerfarenhet är inte mindre än 86 000 flygtimmar! Ompysslandet på marken sköts av rutinerade teknikerna Kenny Eriksson, Janne Klahr och Bennedikt Olafsson medan Tim Jansson axlat rollen som speaker och mediekontakt.

Start tre i bredd

Uppvisningen inleds med start med som mest tre flygplan i bredd på startbanan med övriga strax bakom. Beroende på tillgång på flygplan och piloter kan gruppssammansättningen variera mellan tre och fem flygplan. Det senare är det som eftersträvas. Efter att gruppen samlats görs förbiflygningar av publiken på cirka 100 meters höjd med fem meters mellanrum mellan flygplanen. Därefter bryter sig Alf Ingesson Thoor ur från resten av gruppen för en enskild uppvisning i avancerad flygning. Han börjar med en så kallad hjulning, en manöver som ställer stora krav på precision. Flygplanet stiger alldeles lodrätt, och när farten börjar ta slut ges fullt sidoroder åt vänster varvid flygplanet hjular ett halvt varv. Minsta felbedömning kan innebära att flygplanet går i spinn. När gruppen återsamlats ger den exempel på olika formationsbyten. Uppvisningen, som genomförs med rök för att ge en bättre visuell effekt, avslutas med en så kallad split i riktning mot publiken. På givet kommando bryter flygplanen av i olika riktningar. Spliten är mycket spektakulär och ett populärt



Första svenska uppvisningsgrupp med svenska flygplan var Haglindgruppen från 1953, en fyrgrupp Saab J 29 Flygande Tunnan.

Foto i Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv



Två flygplan möts på kontrakurs med den sammanlagda hastigheten cirka 500 kilometer i timmen. Som riktmärken används bankanterna.

kameramotiv. Flygplanen återsamlas i kolonn inför landningarna som sker enskilt med några hundra meters mellanrum. Uppvisningsprogrammet är väl inövat, även på marken då piloterna "torrsimmar" uppvisningen i något som kan uppfattas som en lustiger dans. Även piloter i enskilda uppvisningar i

avancerad flygning memorerar sina rörelser på detta sätt.

Team 50 har vid sina många framträdande vunnit publikens gillande. Gruppen kommer säkert att synas på många flygdagar runt om i Skandinavien, om än kanske med något olika sammansättningar.

Lennart Berns växte upp i Linköping och blev tidigt flygintresserad. Från tidigt 1970-tal anlitad av SFF för olika styrelsebefattningar. Efter avtalspension som överstelöjtnant i Flygvapnet 1999, byggde han upp SFF:s arkiv och kansli. Han har författat böcker samt åtskilliga artiklar om flyg och flyghistoria i svenska och utländska tidskrifter. Prisbelönt flygmedarbetare i Nationalencyklopedin. Numera volontär i Arlanda Flygsamlingar.

I samband med firandet av HMK Konungens 50 år på tronen, fick Team 50 äran att flyga över huvudstaden och slottet.

Foto Tim Jansson





Saab 340 i Nya Zeeland • Del 1

The Air Nelson story

Rugby är stort i Nya Zeeland. Här är Saab 340A ZK-NSL dekorerad med tröjor som representerar rugbylagen i National Provincial Championship, NPC, 1997.

Nyligen fick artikelförfattaren möjlighet att besöka den senaste Saab 340-operatören i Nya Zeeland. Men innan dess, en återblick på alla Saab 340 som flugit i Nya Zeeland sedan 1990, då den första kom till detta land i antipoderna.

Av Michael Magnusson

Historiskt sett hade Nya Zeeland två reguljärflygbolag fram till 1978, Air New Zealand som flög internationellt och New Zealand National Airways Corporation, NZAC, som flög inrikes. År 1978 slogs de ihop och tio år senare privatiserades bolaget. Så gick det som det ofta gör när flygbolag blir större. Det växande bolaget tröttnade snart på att flyga mindre flygplan på mindre destinationer. Med tanke på så-

dana operationers högre kostnadsnivå blir de dessutom oekonomiska.

Air Nelson grundades av Robert Inglis 1976 i staden med samma namn som flygbolaget, Nelson. Till att börja med skulle företaget ägna sig åt allmänflyg. Snart skaffade sig dock bolaget Piper PA-31 Navajo och Swearingen Metroliner för att börja flyga reguljärt, som en följd av att inrikesflyget avreglerades 1985. När Air New Zealand 1990 utvecklade sin flotta av Fokker F-27 Friendship valde bolaget att låta begag-

nade Saab 340A, opererade av Air Nelson, fylla tomrummet.

De första tre planet anlände 1990, inhyrda från schweiziska Crossair (registrerade ZK-FXA, -FXB och -FXD i Nya Zeeland). Dessutom tillkom ett flygplan på sex månadershyra från LAPA i Argentina (ZK-FXC), en anskaffning som Saab hjälpte till med. Därefter levererade Saab två flygplan 1991 (ZK-NSL och -NSM) sedan tyska Air Bremen gått i konkurs och Saab fått tillbaka det bolagets plan. Därefter fortsatte begagnade 340A att anlända till Nya Zeeland, en del för kortare perioder, andra blev kvar länge. Air Nelson hyrde flera Saabplan men köpte också många, av vilka de flesta senare såldes till Aviation Inventory Resources, AiR, i Texas.

Reguljära flygningar gjordes nu från Wellington till Nelson (på Sydöns nordspets) och Blenheim. Senare tillkom New Plymouth, Tauranga, Taupō och Auckland.

Avtal med Air New Zealand

Air Nelson ingick ett avtal med Air New Zealand om att börja flyga under namnet Air New Zealand Link och

Saab 340A ZK-FXA (nr 120) köpte Air Nelson begagnad av schweiziska Crossair, vars grunddekor planet på bilden fortfarande bär.



Foto Saab



Vacker vy av Air Nelsons Saab 340A ZK-NSL (nr 141) i Air New Zealand Links dekor. Planet var inhyrt från Saab.

Saab-planen fick "Links" dekor. År 1990 nådde Air Nelson 250 000 årspassagerare. Saab-flottan fortsatte att växa. 1995 hade Air Nelson tolv Saab 340A och åtta Metro. Passagerarantalet hade nu ökat till 851 000. Snart köpte Air New Zealand in sig i Air Nelson, först med 50 procent 1988 för att till slut, 1995, köpa resten av bolaget. Också ett typiskt beteende för större flygbolag, man vill få "full kontroll" på sin matartrafik.

Den sista F-27:an försvann som nämnts 1990 efter drygt 30 år i nyzeeländsk tjänst. Air New Zealand tog också över anrika Mount Cook Airlines, och fick dem att börja flyga ATR-72-500 åt Air New Zealand Link. Även ett mindre bolag, Eagle Airways, med nya Beech 1900D blev underleverantör till Air New Zealand.

Saab 340-planen fungerade bra och flög snart en mängd linjer för Air

New Zealand Link, tillsammans med de andra bolagens ATR-72 och Beech 1900D. Sedan gick det återigen som det ofta gör, Saab 340 blev "för liten". Air New Zealand aviserade att bolaget ville ersätta dem.

Försäljningsansträngningar

Därmed började en ny "batalj" mellan flygplanstillverkarna som gärna ville sälja till Air New Zealand, som då hade

Mera rugby i specialmålning. Saab 340 ZK-NSK (nr 084) med motiv som representerar nyzeeländska herrlandslaget i rugby, All Blacks, 1999.





Saab 340A ZK-NLE (nr 067) flög för Air Nelson 1993–2008. Det levererades ursprungligen till Swedair 1986, med beteckningen SE-ISX.

gott renommé. Saabs dåvarande försäljare Morgan Falkengren, baserad i Tokyo, engagerade sig för fullt med denna kampanj. Även artikelförfattaren deltog vid möten i Auckland. Först erbjöd Saab bättre begagnade Saab 340Bplus som Air New Zealand faktiskt reste till USA för att inspektera. Men Air New Zealand önskade som sagt ett flygplan med mer än 34 stolar, även om det var frestande att fortsätta med samma typ.

Morgan Falkengren försökte nu med bättre begagnade Saab 2000. Nyzeeländarna var åter frestade. Hade det funnits hundratals Saab 2000 i drift runtom i världen så hade de kanske valt den lösning – de gillade Saab 2000:s prestanda. Men med sammanlagt enbart ett 60-tal plan i tjänst och två simulatorer tyckte de det verkade för riskabelt. Under tiden försökte de Havilland Canada hålla igång sin produktion av DHC-8-300 och de gav Air New Zealand en ”dunderoffert” för 20 à 30 nya DHC-8-300 med 50 stolar. Flera hundra sådana var redan i tjänst så det blev Air New Zealands val. Därmed var Saab 340:s saga i Nya Zeeland slut för denna gång. De sista 340 togs ur tjänst 2007, efter att ha flugit över Nya Zeeland i 17 år. Air Nelson tog ironiskt nog leverans av de sista DHC-8-300 som byggdes, varefter tillverkningen lades ner och de Havilland Canada, nu Bombardier, fokuserade på sin Q400.

Senare skulle Air New Zealand slå ihop sina regionalbolag till ett enda Air New Zealand Link, med de tidigare levererade DHC-8-300 och nu också nya ATR-72-600. Beech 1900D hade sålts

av. Air Nelson upphörde därmed att existera 2019.

Totalt fanns 19 Saab 340A i tjänst hos Air Nelson åren 1990–2007. Många av dessa var flygplan som ursprungligen levererats till Crossair, Air Bremen och Swedair. Som mest flög Air Nelson med tolv Saab 340 samtidigt.

Air Nelson byggde upp en teknisk bas med duktig personal i Nelson, som gjorde allt tungt underhåll på Saab 340. De blev så bra på detta, att de fortsatte underhålla andra bolags Saab 340.

Saab 340 mitt i Stilla havet

Bland kunderna fanns Air Rarotongas Saab 340A. Bolaget är baserat i Stilla havet. Planet fick regelbundet göra en paus i sitt lokala flygande för att ta sig närmare 3 000 kilometer till Nelson för översyn. Nyzeeländaren Ewan F Smith är Air Rarotongas ägare. Hans 340A, serienummer 049, fanns länge på nyzeeländskt register (ZK-EFS, Smiths initialer...). När Rarotonga blev självständigt 2005 fick planet registrering-en E5-EFS.

Saab 340A hos Air Nelson

Reg	Tillvnr	I tjänst	Kommentar
ZK-FXA	120	Okt 1990–okt 2007	Köpt Crossair. Sålts AiR, sedan i Bahamas.
ZK-FXB	122	Okt 1990–okt 2007	Köpt Crossair. Sålts AiR, sedan i Bahamas.
ZK-FXC	069	Okt 1990–maj 1991	Inhyrd från LAPA via Saab.
ZK-FXD	*088	Dec 1990–aug 2006	Köpt Crossair. Sålts Worthington. Flyger nu frakt i Florida.
ZK-FXQ	145	Maj 1995–dec 1997	Inhyrd från Swedair (SE-ISD).
ZK-NLC	132	Feb 2002–feb 2007	Inhyrd från Saab. Fraktplan Estland.
ZK-NLE	067	Juli 1993–jan 2008	Inhyrd-köpt Swedair (SE-ISX). Sålts AiR, Bahamas.
ZK-NLF	156	Mar 1994–mar 1997	Inhyrd Swedair (SE-ISE). Sålts Air Baltic, Golden Air. Skrotat.
ZK-NLG	*151	Maj 2001–	Inhyrd Svenska Finans. Till Estland, Polen.
ZK-NLH	137	Juli 1994–sep 2007	Inhyrd-köpt Swedair (SE-ISN). Sålts AiR.
ZK-NLI	159	Jan 2004–dec 2006	Inhyrd Skyways (SE-KRN). Till Litauen. Skrotad.
ZK-NLM	*038	Nov 1992–juli 2006	Från Hazelton. Sålts REX. Sprint Air Polen.
ZK-NLN	136	Feb 1997–jan 2007	Inhyrd från MCC.
ZK-NLO	*153	April 1997–feb 2007	Inhyrd från MCC.
ZK-NLP	*042	Aug 1994–dec 1995	Inhyrd-köpt Swedair (SE-ISU).
ZK-NLR	097	Juli 1994–sep 2007	Inhyrd-köpt Swedair (SE-ISZ). Sålts AiR.
ZK-NLS	134	Feb 1996–feb 2006	Inhyrd från Saab.
ZK-NLT	116	Nov 1996–mars 2008	Inhyrd-köpt Delta, såld AiR. Rumänien, Guatemala.
ZK-NSK	084	Mar 1992–nov 2006	Inhyrd-köpt Crossair. Sålts AiR.
ZK-NSL	141	Apr 1991–dec 1997	Inhyrd från Saab.
ZK-NSM	*144	Maj 1991–dec 1996	Inhyrd från Saab.

* Ännu aktiv 2024.

AiR: Aviation Inventory Resources Inc, Mansfield, Texas.

Komplettering: Australiska Vincent Aviation hade under kort tid två Saab 340 på Nya Zeeländskt register. Dessa verkar inte ha flugit lokalt, Vincent Aviation gick snart i konkurs.

En av de mest exotiska och speciella platser där Saab 340 används är alltså vulkanön Rarotonga, en av Cooköarna i Stilla havet. Här har Air Rarotonga sin bas, i dag med två Saab 340 och två Embraer Bandeirante. Ön har omkring 11 000 invånare. Rarotonga har en bilväg, som går runt ön, en sträcka som tar omkring 45 minuter att köra. Två busslinjer går runt ön – den ena medurs, den andra moturs. Air Rarotonga trafikerar ett tiotal av Cooköarna och Tahiti – men det är en annan historia. 📢

Michael Magnusson Född i Göteborg 1957. Studerade flygteknik KTH 1975–82. Anställd Saab 1982–2015 med fokus på Saab 340/2000. Placerad i Linköping (Saab 340 flygprov), London (nyförsäljning Saab 340 Latinamerika), Madrid (Saab 2000 vingproduktion) och Washington DC, (Saab Aircraft Leasing). Nu anställd hos ett mindre leasingbolag i San Francisco. Hösten 2023 pensionär.

Nedan: På Rarotonga får avresande passagerare en blomsterkrans som minne av vistelsen på ön.



Ovan och nedan till höger: Cockpit i Air Rarotongas Saab 340A under inflygning till vulkanön Rarotonga.



Foto Michael Magnusson



Foto Michael Magnusson

Air Rarotongas första Saab 340A, registrerad ZK-EFS (efter bolagets ägares initialer). Här mot en fond av tropisk grönska på Rarotongas flygplats.



Foto Michael Magnusson



Vå(n)dan av inbytesaffärer...

Saabs Convair 580

Metro Airlines Convair 580, N73143 (nr 132).

När en flygplanstillverkare säljer flygplan händer det inte sällan att kunden kräver att tillverkaren löser in äldre materiel för att affären ska gå i lås. Saab var inget undantag när det gäller denna typ av "motköp". Här följer en historia som dock blev ovanligt segdragen med förgreningar och förvecklingar runt om i världen.

Av Michael Magnusson

När man läser rubriken till denna artikel så undrar man kanske: "Vad då, Saabs Convairer?"

Men så här var det. Året var 1987, Saab 340 hade varit i tjänst i tre år, det amerikanska försäljningskontoret i Washington jobbade febrilt med att öka orderstocken. Saab hade redan kunderna Air Midwest, Bar Harbor, Comair och Express Airlines i USA, men det gällde att få fler. Under våren fick Saab också beställning på fem Saab 340 från

Brockway med fem optioner som de sedan konverterade till fasta beställningar.

En presumtiv kund var Metro Airlines i Texas. Bolaget hade grundats redan 1967, då med en flotta av DHC-6 Twin Otter som de flög på NASA Space Center, där bolaget självt anlagt "Clear Lake City STOLport". Därifrån flög de en pendellinje till Houston Intercontinental. När Dallas nya flygplats, Dallas Fort Worth, "DFW", öppnade 1974 flyttade bolaget dit och slutade flyga skytteln till NASA Space Center. Metro Airlines byggde nu upp två baser, Hous-

ton och DFW med Twin Otter. I slutet av 1970-talet fogades några nya Shorts 330 till flottan. 1984 satte Metro Airlines upp ännu en ny bas i Atlanta och började där flyga Jetstream 31. Senare började de flyga de Havilland Canada DHC-8-100 för Eastern Airlines under namnet "Eastern Metro". Snart ville Eastern också ha matarflygningar i San Juan i Puerto Rico. Saab lyckades då hyra ut två Saab 340A under en kortare tid.

Samtidigt växte destinationen Dallas snabbt. Metro började nu samla på sig en flotta av bättre begagnade Convair 580 inredda med 50 stolar, Convair-Liners konverterade med Allison turbopropmotorer. Men planen var då drygt 30 år gamla så Metro började utvärdera nya 30-sitsiga flygplan som alternativ. Bolaget hade redan DHC-8 i Atlanta och en bra relation med de Havilland Canada sedan 1967 genom sina operationer med Twin Otter.

Saab behövde alltså vara kreativt för att bryta sig in hos Metro Airlines – så att inte DHC-8 baserades även i Dallas. Metro visade sig vara berett att ersätta 16 Convair 580 med 16 Saab 340A och var villiga att skriva på ett optionsavtal på tio 340B. Men Metro krävde samtidigt att Saab gick med på att byta in alla 16 Convair-planen, för att få affä-



Foto Rolf Larsson

Convair 580 nr 119, registrerad N73155, hade tidigare av Metro Airlines flugit för American Eagle. Här parkerad i Marana i Arizona. Planet köptes av FFV sommaren 1987. Efter att ha sålts konfiskerades det i Mexiko för "illegal flygning".

Saab sålde totalt 26 Saab 340 till Metro Airlines, levererade 1987–1990. De fick alla "American Eagle"-dekor. Priset för affären var att Saab blev ägare till 16 turbopropdrivna Convair 580. Bilden visar fyra Metro Airlines Saab 340 (och en ATR-42) på Dallas-Fort Worth i september 1995. Närmast i bild nr 107, registrerad N107AE.



ren med de 16 nya 340A på plats. När affären mellan Metro Airlines och Saab i april 1987 offentliggjordes, talades det av uppenbara skäl rätt tyst om Convair 580-planen. Men inom flygvärlden var det ju omöjligt att hålla en sådan nyhet hemligt. De Havilland hade redan gjort något liknande med Horizon Air 1985 när man sålde nya DHC-8-100 och tog F-27:or i inbyten.

Gick i taket

På Saabs USA-kontor var då Ove Dahlén (tidigare Malmö Flygindustri) chef med Jack Faherty (från Fairchild) som vice chef. Tidigare chefen för USA-kontoret, George Attridge (även han från Fairchild) fanns kvar under en övergångsperiod.

På ett möte i Linköping med bland andra Tomy Hjorth, Jack Faherty, George Attridge och George Karnsund skulle affären redovisas. Tydligen gick George Karnsund "i taket" när han hörde om de 16 Convairplanen, vilket inte hade kommunicerats tidigare. Dessutom fanns i paketet ett stort reservdelslager, placerat i Lawton i Oklahoma. Steve Herbert från Washington-kontoret hade skickats dit för att få ett grepp om lagrets "magnitud". Men som oftast lugnade det hela ner sig.

Saab kopplade nu in USAirways "begagnade flygplansförsäljaravdelning" i Washington, då ledd av Richard Spaulding. Den avdelningen hade funnits i ett antal år och ägnat sig att sälja av överflödiga flygplan för Allegheny/USAir. Men samtidigt hade man byggt upp ett bra rykte så de tog även på sig externa uppdrag. Fairchild hade tidigare använt dem, så via Jack Faherty fanns det en koppling. Hos dem fanns också en duktig tekniker, Stan Klomstad, som blev involverad att ta hand om varje Convair

580 i inbytesaffären och se till att den flögs till Marana strax norr om Tucson, Arizona, för förvar. Han anställdes sedan av Saab och stannade i många år.

De 16 Saab 340A levererades från augusti 1987 till juni 1988. I januari 1989 konverterade Metro Airlines dessutom optionerna på tio 340B till fasta beställningar. Dessa levererades från november 1989 till december 1990. De målades alla i "American Eagle"-dekor. Det blev snart en imponerande syn på Dallas Fort Worth, med 26 Saab-plan som hela tiden kom och gick. Convairerna flögs, som sagt, till Marana, en plats känd som parkering för övertaliga trafikflygplan. Där ställdes de under överinseende av Stan Klomstad. Richard Spaulding och hans "gäng" kom igång bra med marknadsföringen av Convairplanen. Redan i mars 1988 såldes den första (nr 336) till Sierra Pacific i USA för 760 000 dollar, följt av nr 366 till Renown Aviation (också i USA) i augusti 1988 för 775 000 dollar.

Därefter gjordes en större affär med fraktbolaget DHL som i Belgien hade ett nav och behövde mer regional fraktkapacitet. De köpte i september 1988 fem Convair 580 varav en skrotades som reservdelar. Dessa kom bland annat att flygas regelbundet på Arlanda. Då återstod ännu nio Convair att sälja.

Under våren och sommaren 1989 såldes ytterligare en Convair 580 till ERA Alaska och en till Kelowna Flightcraft (numera KF Aerospace) i British Columbia i Kanada. Allt detta gick ju geschwint så det hela var frid och fröjd. Likväl återstod nu sju Convair att avyttra.

Indonesien

Det var i detta skede som Försvarets Fabriksverk, FFV Aerotech, visade intresse. Det var dock inte den svenska

delen utan ett dotterbolag i Indonesien, FFV Aerotech Asia. Man tänkte bygga upp en flotta av flygplan och pratade också med den lokala flygplanstillverkaren Nurtanio om transportflygplanet CASA-Nurtanio CN225. Nu ville de plötsligt köpa resterande Convair 580 för att sälja flygplan lokalt och även sälja underhållskapacitet för dem. Detta var minst sagt ambitiöst och definitivt utanför FFV:s normala verksamhet.

FFV Aerotech hade undersökt möjligheterna att arbeta i Indonesien delvis på grund av FFV:s erfarenheter av Fokker F-28, som också fanns i stort antal i Indonesien, bland annat hos flygbolaget Garuda. Men också på grund av att FFV 1985 satt upp underhållskapacitet för General Electric CT7-motorn, vilken satt i både Saab 340 och CN235. FFV Aerotech satte nu upp ett eget kontor i Singapore och 1988 bildades ett dotterbolag i Indonesien med namnet FFV Aerotech Asia AB.

I mars 1989 skickade Saab ett första utkast till Staffan Yllner (dåvarande chef för kontoret i Indonesien) om att sälja hela "paketet" med de då resterande nio Convair 580 med reservdelar för sex miljoner dollar. Detta hanterades av Steve Fortune från FedEx. Han hade 1987 anställts på Saabs USA-kontor, just för att hantera inbyten av flygplan och speciellt då icke-Saabplan. FFV avsåg konvertera ett antal Convairplan till frakt vilket uppskattades kosta 750 000 dollar per plan. Sedan hoppades man sälja dem för mer än 1,25 miljoner dollar. Då skulle Saab få 25 procent av vinsten i gengäld – som FFV dessutom inte behövt betala på 18 månader!

Diskussionerna rullade på, under tiden såldes ytterligare två Convairer, så nu blev det ett paket av sju plan plus reservdelarna. Priset på FFV:s plan var nu



N368MA (nr 109), en av Metro Airlines 26 Saab 340 (plus ett par i bakgrunden), vilka flög för American Eagle, på Dallas-Fort Worth i augusti 1990.

500 000 dollar per plan och 1,4 miljoner dollar för alla reservdelar. Saab hade då fått i snitt 681 000 dollar styck.

Avsikten var nu att bygga om minst två plan till fraktversion, de hade ju alla ännu passagerarinredning med 50 stolar.

Avtalet med Saab skrevs på 24 oktober 1989, för Saabs del av Ove Dahlgren och Steve Fortune, för FFV endast Staffan Yllner, då för FFV Asia AB. Dock gav FFV AB i Eskilstuna en garanti på upp till 4,9 miljoner dollar.

För att kunna äga flygplan på amerikanskt register satte FFV upp en lokal firma, FFV Aerotech Asia Inc i Phoenix, Arizona, som blev formell ägare av de sju planen den 18 december 1989. Planen stod då fortfarande avställda i Marana.

En intressant aspekt i avtalet var som sagt att FFV fick 18 månader på sig att sälja planen och då betala Saab. Hade planen inte blivit sålda inom dessa 18 månader, det vill säga i april 1991, skulle FFV betala inom 18 månader, oavsett.

Convair 580 nr 336, registrerad N73160, parkerad i Marana med tidigare operatören Frontier Airlines dekor. Planet såldes våren 1988 till Sierra Pacific Airlines i Arizona.



Foto Rolf Larsson

FFV:s revisor kritisk

Förmodligen då okänt för Saab, men under tiden hade FFV:s revisor i juni 1989 lämnat en kritisk rapport om FFV Asia och dess verksamhet. På ett styrelsemöte hos FFV i september 1989, redovisade FFV Asia att man kommit överens med den indonesiska flygplanstillverkaren IPTN i juni samma år att köpa 13 lokalt byggda CASA-Nurtanio CN235 för vidare försäljning till USA. Dessutom avsåg man köpa de sju kvarvarande Convair 580. Ett och annat ögonbryn måste ha höjts vid det laget. Men FFV skrev som sagt på avtalet med Saab en månad senare.

I februari 1990 offentliggjorde IPTN på Singapore Air Show att man då sålt inte mindre än 24 CN235 till FFV vilket vållade stor uppmärksamhet i Sverige. Vid en extra bolagsstämma den 1 mars 1990 avskedades ledningen för FFV Asia. Styrelsen ansåg att dessa affärer med CN235 och Convair 580 aldrig dragits ordentligt inför styrelsen.

Hur stor insyn Saab hade i allt detta är oklart, men första halvan av 1990 var det sparsamt med korrespondens mellan Saab och FFV. I september 1990 tog det fart igen. Tydligt gjorde FFV under sommaren 1990 försök att sälja planen, dock utan framgång. Saab kritiserade FFV för att inte ha försökt sälja Convairplanen sedan personer på FFV Asia lämnat företaget eller fått avsked.

Fortsatt kontrovers

FFV hade, som antytts, nu fått kalla fötter i förhållande till hela denna affär. Genom dåvarande vd Jan Orest inledde FFV nu en korrespondens där man bland annat pekade på att flygplanen inte längre var luftvärdiga och att de inte längre ingick i Metroflights underhållsprogram. Med andra ord, man försökte trassla sig ur affären – även om FFV formellt ägde planen och som sagt ännu inte betalat något.

I december deklarerade Saab att FFV måste göra slutgiltig inspektion och acceptans av Convairplanen senast den 24 april 1991. Därefter skulle FFV som sagt betala enligt kontraktet när de 18 månaderna gått.

I januari 1991 erbjöd sig FFV att betala, om priset på planen reducerades från 3,5 miljoner dollar till 2,25 miljoner dollar, vilket Saab inte accepterade.

FFV kontrakterade då en expert för att inspektera de sju planen, vilket skedde i mars 1991. FFV påtalade efter det för Saab återigen att planen inte längre var luftvärdiga. Under april kontrakterade FFV en tredje part för att inspektera de sju planen på plats i Marana. Inspektörerna lyfte åter fram brister i dokumentationen som Saab inte ansåg relevanta då planerna såldes "as-is, where-is". Evergreen Air Center som förvaltar Marana drogs in i polemiken om hur planerna underhållits under den tid de stått parkerade i Arizona.

Då Saab fortfarande ansåg att avtalet var bindande, kopplades advokater in. FFV kontrakterade en advokatfirma i Florida i februari. I april 1991 skickade Saab en räkning till FFV på 3,5 miljoner dollar för sju flygplan till ett styckepris av en halv miljon dollar, plus reservdelar nu prissatta till 969 000 dollar.

Dispyten handlade nu mycket om att planerna inte var i det skick FFV förväntade sig, samt status på Metroflights underhållsprogrammet. Saab ansåg att FFV inte ansträngt sig att sälja något av planerna. Ej heller hade man dragit igång ombyggnaden till fraktflygplan, vilket varit den ursprungliga avsikten.

Det hade givetvis krävt en nyinvestering från FFV:s sida. Saab påpekade man hade förväntat sig en förtjänst på 600 000 dollar vid försäljning av Convairerna som fraktflygplan, enligt den kontrakterade 25-procentiga andel av en eventuell vinst.

Polemiken gick fram och tillbaka. Nu delvis upphöjd till Per Erlandsson på Saab AB i Linköping och John Ershammar på FFV.

Ett problem var turbulensen inom FFV under denna period. Vd i Indonesien hade avgått och hos FFV i Sverige drogs ett antal chefer in i diskussionerna. På Saabs sida var det huvudsakligen Jack Faherty, *Executive Vice President* på Saab USA. Steve Fortune och Stan Klomstadt skötte de tekniska argumenten och Ove Dahlén som chef för Saabs dåvarande verksamhet i USA tog många samtal med FFV:s chefer.

I juni 1991 dök det upp en möjlighet att sälja alla flygplanen och reservdelarna i Miami för 2,1 miljoner dollar i befintligt skick, det vill säga långt under kontrakterat pris på nästan 4,5 miljoner dollar. Båda parter tvekade med att gå vidare med det på grund av det låga priset.

Den 10 juli skickade Saab ett formellt *notice of default* till FFV:s vd. Det var uppenbart att något behövde göras för att bryta dödläget mellan dessa två företag, så man kom överens om att utse en medlare. Det blev Pete Seidlitz på Bristol Associates. Dialogen med medlaren pågick under hösten 1991.

Under tiden accepterade FFV den tidigare smärtsamma offerten från Miami för att få slut på det hela. Ett avtal tecknades med International Airline Support Group i Miami som i mitten av augusti 1991 köpte planen för nämnda 2,1 miljoner dollar inklusive resterande reservdelar. Då hade FFV också fått 750 000 dollar för reservdelar sålda via Saab.

Domstol alternativet

Medlaren rekommenderade sedan att man delade på förlusten vilket innebar 540 000 dollar för vardera part (77 000 dollar per flygplan). Alternativet hade varit att gå till domstol, vilket hade kostat astronomiska summor för båda parter, amerikanska advokater är som bekant inte billiga. Men ännu var inte debatten helt över. Nu uppstod en diskussion om ränta på uteblivna betalningar. Tills sist enades parterna genom förlikning. Saab fick drygt fyra miljoner dollar för de sju planen och resterande reservdelar.

International Airline Support sålde sedan fyra av dessa Convair 580 till



Fem Convair 580 såldes hösten 1988 av FFV till fraktbolaget DHL för 0,7 miljoner dollar styck. I Belgien hade DHL ett nav som behövde mer kapacitet. Här nr 361, registrerad N73162, på Mojave Air and Space Port 1990.

Bolivias flygvapen som redan hade en maskin av samma typ. Övriga tre flygplans öde är höljt i dunkel men verkar alla ha sålts till Colombia. Artikelförfattaren fotograferade en av dem, nr 145 (HK-3740X) i Bogotá 1992.

En annan, nr 119, konfiskerades senare i Mexiko för illegal flygning och parkerades på flygbasen i Santa Lucia Lucia utanför Mexico City.

Nr 11 narkotikakurir...

Nu kommer vi till den sista Convair 580, nr 11. Plötsligt en dag hösten 1992, fångade de amerikanska myndigheter som spanar efter smuggelflygningar över Karibiska havet, ett mystiskt flygplan på väg mot Floridas östkust. Där efter fortsatte flygplanet norrut utmed den nordamerikanska östkusten. Ame-

rikanerna förvarnade Kanada som nu höll ögonen på planet. Till slut landade det, fullastat med narkotika, på ett litet flygfält i östra Kanada där en välkomstkommitté i form av Royal Mountain Police väntade! Convairen beslagtogs och fick temporär registrering tills den också såldes, till Kelowna Flightcraft med registrering C-FYTV.

Det hela hade kunnat sluta där men plötsligt fick vi på Saabs kontor i Sterling, Virginia, ett samtal från amerikanska myndigheterna som ville veta mer om Saabs inblandning i planets historia! Diverse serienummer hade slipats bort men det gick ändå att identifiera planet.

Vi redovisat givetvis vad vi visste och sedan hörde aldrig något mer från dem. Convair-affären var avslutad... ➡

Källor: Artikelförfattarens arkiv samt CVA – från Säterbo till São Paulo (Anders Annerfalk, 2015).

Saabs 16 Convair 580

C/n	Reg USA	Till Saab	Till FFV. Vidaresålt, ny reg
11	N73108	Saab 24-9-1987	FFV 18-12-1989. Sålts Int. Airline Support (IAG), blev HK-3616X, okänd op. Beslagttaget i Kanada 11-1992 under narkotikasmuggling. 1994 sålt Kelowna Flightcraft, reg C-FYTV. DHL, reg OO-DHG, 4-1989.
25	N73117	Saab 29-2-1988	Sålt till Kelowna, reg C-GKFQ, 6-1989.
86	N73136	Saab 13-11-1987	FFV 18-12-1989. Sålts IAG. Till bolivianska flygvapnet.
94	N73140	Saab 7-8-1987	FFV 18-12-1989. Okänd op. Konfiskerad i Mexiko för illegal flygning (smuggling). Parkerad Santa Lucia, Mexiko.
119	N73155	Saab 7-8-1987	FFV 18-12-1989. Sålts IAG. Till bolivianska flygvapnet.
132	N73143	Saab 4-12-1987	FFV 18-12-1989. Sålts Int. Airline Support (IAG). Avesca Colombia HK-3740X.
145	N73145	Saab 11-12-1987	FFV 18-12-1989. Sålts IAG. Till bolivianska flygvapnet.
170	N73152	Saab 8-1988	Sålts DHL, reg OO-DHH, 9-1988.
186	N73156	Saab 25-3-1988	Sålts Sierra Pacific 3-1988.
336	N73160	Saab 28-9-1987	Sålts DHL, reg OO-DHI, 9-1988.
354	N73161	Saab 23-5-1988	Sålts DHL, reg OO-DHI, 9-1988.
361	N73162	Saab 2-10-1987	Sålts Renown Aviation 8-1988.
366	N73163	Saab 19-10-1987	FFV 18-12-1989. Sålts IAG. Till bolivianska flygvapnet.
367	N73164	Saab 10-3-1988	Sålts DHL 5-1988, reservdelar.
368	N73165	Saab 27-10-1987	Sålts ERA Alaska 5-1989.
381	N73167	Saab 30-7-1987	



En tidskrift om flyg, eller andra tekniska ämnen, kan lätt "snöa in" på skruvar, muttrar och nitar. Eller varför inte färgen på en viss divisionsmärkning, eller placeringen av en registrering. Fakta som mänskligt att döma kan ha väldigt sekundär betydelse. Det finns högre värden, för att inte säga rent andliga inom flygets värld. Svensk Flyghistoria öppnar därför en ny rubrik: *Flygning och poesi*. Första inslag blir den unge flygaren John Gillespie Magees dikt *High Flight*, här förmedlad av Henry Petersson. Red

En Royal Air Force Vickers-Armstrong Spitfire Mk.Vb.

High Flight

Oh! I have slipped the surly bonds of Earth
And danced the skies on laughter-silvered wings;
Sunward I've climbed, and joined the tumbling mirth
of sun-split clouds, — and done a hundred things
You have not dreamed of — wheeled and soared and swung
High in the sunlit silence. Hov'ring there,
I've chased the shouting wind along, and flung
My eager craft through footless halls of air...

Up, up the long, delirious, burning blue
I've topped the wind-swept heights with easy grace.
Where never lark, or even eagle flew —
And, while with silent, lifting mind I've trod
The high untrespassed sanctity of space,
— Put out my hand, and touched the face of God.

John Gillespie Magee Jr, 1941

Av Henry Petersson

John Gillespie Magees dikt *High Flight* är utan tvekan den mest berömda dikt om flygningens glädje och frihet som någonsin skrivits. Sällan har euforin och känslan av frihet att flyga uttryckts så vackert. Magee fick inspiration till dikten under en flygning med en Spitfire upp till 33 000 fot. Dikten är visuell. Han skapar bilder åt oss. Han drar några verbala penseldrag och vi kan måla bilden färdig med vår fantasi och erfarenhet.

Några reflektioner kring dikten

"Oh! I have slipped the surly bonds of Earth". Redan diktens första strof påminner mig om känslan efter start, nu är det bara flygning som gäller, allt annat läggs åt sidan och rörelse i alla dimensioner ger en frihetskänsla.

"...the tumbling mirth of sun-split clouds" Kan det uttryckas bättre? Jag ser framför mig hur morgonens stratusmoln bryts upp av solen och blir till ett myller av cumulusmoln.

Med orden "through footless halls of air" noterar Magee att den rymd

där han flyger i är inte mätbar, den är oändlig.

"I've topped the wind-swept heights with easy grace. Where never lark, or even eagle flew"

Här avser Magee det område under tropopausen där vi har merparten av jetströmmarna – han har nått höjder, dit inga fåglar når. Flygplanet har gett människan möjlighet att överskrida naturens egen förmåga, fåglarnas flygning.

"And, while with silent, lifting mind I've trod / The high untrespassed sanctity of space"

Med vördnad och tillåtelse, flyger Magee in i en helig rymd. Han har här lämnat det naturliga för det övernaturliga.

"Put out my hand, and touched the face of God" – Diktens sista strof och den som sannolikt har betytt mest för diktens berömmelse.

Jag kan förstå diktarens upplevelse och känslor vid det här tillfället. Jag minns en kontrollflygning en januardag 1967, med en J35D Draken för huvtåtskontroll till 18 000 meter, när en kall och klar polarluft hade trängt ner över hela nordkalotten som helt var molnfri. Via den krökta horisontlinjen kunde jag förnimma jordens form. Ett klot svävande i världsrymden, i ett obegripligt makrokosmos.

Det torde vara ett obestridligt faktum, att var än, ens vetande slutar så övergår det i en tro.

Diktens form

Dikten är till sin form och uppbyggnad en sonett med jambiskt rim. En lite märklig blandning av den klassiska italienska sonetten (Petrarca) och den engelska (Shakespeare). Det kan ha sin förklaring i att Magee "lånat" en del till

sin dikt, vilket är föga känt. I antologin *An Anthology of the Poetry of Flight* hittar vi en dikt av Cuthbert Hicks, *The Blind Man Flies* vars två sista rader är *For i have danced the streets of heaven / And touched the face of god*.

I samma antologi finns en dikt av G.V.M. Dunn som innehåller fraserna "...on laughter-silvered Wings, the lifting mind" och "the shouting of the air".

I en annan antologi publicerad i RAF College Journal finner vi dikten *Dominion over Air* med frasen "Across the unpierced sanctity of Space".

John Gillespie Magee Jr

föddes i Shanghai den 9 juni 1922 av amerikansk far och brittisk mor, båda anglikanska missionärer.

Åren 1935–1939 gick John i Rugby School i England, där han utvecklade sin ambition att bli poet. Han vann skolans poesipris 1938. Han blev kär i dottern till skolans rektor och hon blev inspiration till många av hans dikter. Sommaren 1939 tillbringade han i USA. På grund av krigsutbrottet kunde han inte resa tillbaka för sitt sista skolarbete på Rugby utan han fick avsluta sina studier i USA.

Hans inställning till kriget utvecklades från en nästan pacifistisk hållning till ett beslut att bli pilot för att hjälpa till att skydda sina vänner i Storbritannien. Magee avböjde ett stipendium till Yale University och gick hösten 1940 med i Royal Canadian Air Force (RCAF) och påbörjade sin flygutbildning i Ottawa.

Sommaren 1941, när Magee var klar med sin grundutbildning, tilldelades han graden pilotofficer (motsvarande fänrik) och sändes till Storbritannien. Där påbörjade han inflygning på Spitfire med första flygning den 7 augusti. Den 18 samma månad flög han en Spitfire till 33 000 fot. Det lär vara den flygningen som inspirerade honom till dikten *High Flight*.

Magees andra uppdrag som eskortjakt, där han ingick i en fyrgrupp, blev en katastrof. Alla utom Magee sköts ned och omkom. Magee avfyrade 160 skott utan att göra anspråk på någon skada på fienden. Magee genomförde ytterligare tre eskortjaktuppdrag.

Den 11 december 1941, under sin tionde vecka i aktiv tjänst, omkom Magee när han, efter en övning i luftstrids-taktik gick ner genom en molniglugg och kolliderade med ett annat flygplan på 1 400 fot.

En lantbrukare bevittnade kollisionen och såg också att Magee hade svårigheter med att öppna huven. När

han lyckades lämna flygplanet var höjden för låg. Fallskärmen hann aldrig utvecklas och han dog omedelbart. Även det andra flygplanets pilot omkom.

Kulturell betydelse

Magees postuma berömmelse vilar väsentligen på hans sonett *High Flight*. Magee bifogade dikten i ett brev till sina föräldrar den 3 september 1941. Hans far, då kurator för Saint John's Episcopal Church i Washington DC, tryckte den i kyrkliga publikationer. Dikten blev mera allmänt känd när kongressbibliotekarien inkluderade den i en utställning med dikter kallad *Faith and Freedom* i februari 1942. Det stora genombrottet kom på våren samma år när dåtidens stora Hollywoodstjärnor turnerade i USA för att få amerikanerna att stödja krigsansträngningen. Skådespelerskan Merle Oberon reciterade *High Flight* som en del av showen.

Dikten är i dag "officiell dikt" i Royal Air Force och Royal Canadian Air Force. För fyraårskadetterna vid United States Air Force Academy är det ett krav att kunna recitera dikten utantill. Delar av dikten finns inskriven på många gravstenar på Arlington National Cemetery. I sin helhet finns den på många flyg- och krigsmuseer. Dikten har tonsatts och det finns otaliga inspelningar av såväl solosång som av allt från flickkör till stora manskörer.

För många har den blivit en psalm och den används inte sällan vid begravingar. Förvisso har dikten *High Flight*

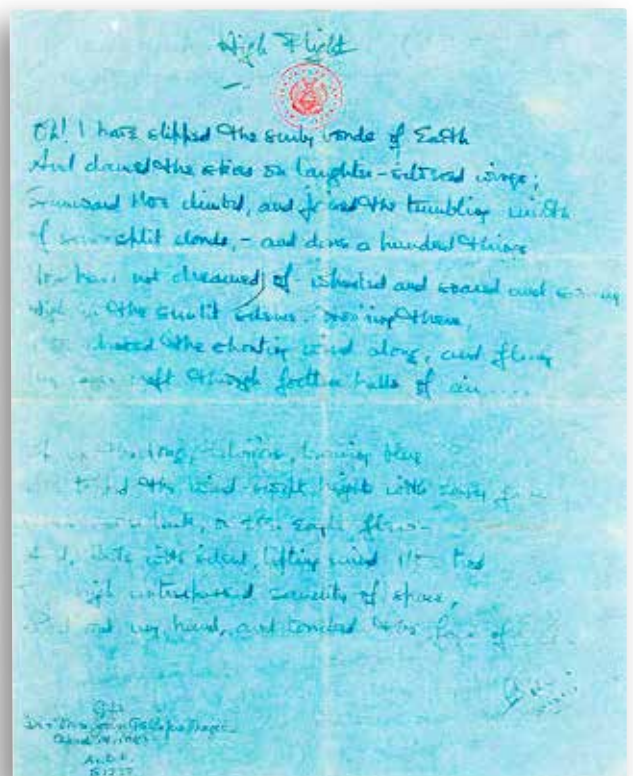


John Gillespie Magee Jr, 1922–1941
– poet och flygare.

givit Magree en litterär odödlighet. "Huruvida han rörde vid guds ansikte kan vi inte säga" sade Ronald Reagan i tal han höll efter rymdfärjan Challengers katastrof 1986.

John Gillespie Magee Jr är begravd på kyrkogården vid Holy Cross Church i byn Scopwick i Lincolnshire. På hans gravsten finns inskrivet första och sista strofen av *High Flight*.

Henry Petersson började i flygvapnet i augusti 1956. Fältflygare, försvarets läroverk och officersutbildning. Har flugit J 29F Tunnan och J 35D och F Draken. Gick över till SAS augusti 1967. Flög intensivt som reservare J 35D/F i ytterligare fem år. Har i SFT skrivit om den försvunna B 18.



John Gillespie Magees originalmanuskript till dikten *High Flight*. Han postade dikten till sina föräldrar den 3 september 1941.



Foto Rickard Andersson

Modellhörnan – P-51D Mustang, J 26

Av Rickard Andersson

När Eduard släppte sin nya P-51D Mustang i Royal Class, så införskaffade jag denna. Lådan innehåller i denna utgåva det mesta man kan tänka sig. Följande fanns i lådan: två kompletta modeller, målningsmasker, fotoets, resin, tre dekalark (varav två är för "småtexter") och ett stort för 14 olika individer – dock inga svenska dekaler för J 26. Det har däremot Moose Republic Decals, på tre olika ark beroende på vilken individ man vill bygga. Det som inte framgår från början, är att man kan endast bygga en *med* "ryggfena" (*dorsal fin*) och en *utan* – innan bygget gäller det att gå igenom ritningen.

Jag valde att bygga en tidig svensk J 26, nr 26003. Den saknade *dorsal fin* och var målad i grön/grå. Jag utgick från byggsatsens märkningsalternativ C, E och I. Då jag byggt några Mustang förut, blev den andra en med RAF-märkning från lådans dekalalternativ.

Kroppshalvorna till Eduards P-51 Mustang-modell innan kroppen limmas samman.



Foto Rickard Andersson

Modell: P-51D Mustang "Royal Class"

Skala: 1/72

Material: 6 gjutstammar injektionsgjuten plast, 2 gjutstammar klarplast, 12 resindelar, ett ark med målningsmasker och pluggar för hjulhusen, 2 fotoetsark samt 2 dekalark

Tillverkare: Eduard

Recensent: Rickard Andersson

Jag följde i stort sett ritningen och började med cockpit och inredningen. Här använde jag fotoetsade instrumentpaneler och andra små mätare samt den medföljande resinstolen med bälte.

Alla delar målades innan de limmades in mellan kroppshalvorna. Innan kroppen limmas samman, ta upp hål för antennen. Här har Eduard gjort fel i ritningen: de skriver att det endast är för version K och L, men det är just i de versionerna som hål inte ska borrar upp!

Nästa steg är att bygga vingen och man börjar med landställsutrymmet, var noga var del E9 limmas då den an-

nars kommer att krocka med landställs luckan när den skall monteras senare i bygget. Landningsljuset del A7 är gjutet i uppfällt läge och inte som bilden visar, det går dock att böja till den i utfällt läge och säkras med lite tunt lim.

Innan vingen limmas samman så gäller det att ha koll på vilka hål som skall borrar upp beroende på vad som skall hängas under vingen. Därefter limmas landställsutrymmet på plats, täckbitar för hylsutkast samt lamporna i höger vingpets, dessa fick slipas lite tunnare för bättre passform mellan över- och underhalva av vingen i höger vingtipp.

Den detaljrika pilotstolen.



Foto Rickard Andersson



Modellerna i svensk respektive brittisk märkning, sedda underifrån.

Eduard är noggranna och Mustang har haft olika luckor och paneler framför vingen. Ritsmallar och förklarar till ritningen medföljer för att göra nya luckor samt vilka som ska spacklas igen för olika versioner. Man får kolla på bilder för en svensk individ. När vingen var limmad så fortsatte jag med att limma dit skevroder och akanmyrningarna.

Vingar och stabilisatorer limmas till kroppen. Vänta med de små navigationsljusen i vingtipparna tills efter målning. Alla delar passar bra men jag fick en knappt märkbar glipa vid stabilisatorerna. Instrumentbrädan limmas samman och målas, här är två alternativ och man kan välja mellan det målade fotoetset eller dekalerna till instrumenten. Jag valde etset och det passade utan problem. När man ska montera instrumentpanelen i cockpit blir det lite trångt och man får föra ner den lite diagonalt i början. Ett tips är att vänta med styrspaken för att få mer utrymme vid monteringen.

Jag väntade med att montera landställen och dess luckor tills efter målning och fortsatte med luftintag och utsläpp. Klaffarna och propellern limmades samman men jag väntade med spinnern för att underlätta målningen. Av samma anledning väntade jag med att montera klaffarna.

Modellen försågs med de medföljande maskerna. Skumgummimaskerna för landställsutrymmet klöv jag med en skalpell. Dels för att göra dem tunnare, dels för att båda modellerna skulle kunna maskeras samtidigt då endast ett set medföljde dem. Efter grundmålning var det bara ett fåtal ställen som behövdes spacklas. Det räckte med att fylla i med flyttande spackel, följt av en lätt slipning.

Nu målades modellen. Efter klarlack var det dekalernas tur. Jag använde Moose Republics Decal ark 72007, J 26 Mustang part III, som innehåller

all märkning som krävs. Vill man bygga några andra, mer traditionella, individer kan man använda arken 72005 och 72006. För RAF-maskinen använde jag Eduards medföljande dekalerna och de är bra. En effekt man kan använda sig av på Eduards nya dekalerna, är att plocka bort bärfilmen om man vill efter att dekalerna torkat, vilket jag provade. Det gäller att dekalerna fastnat på underlaget, annars är risken att dekalerna följer med filmen. Enligt Eduard är inte tanken att man ska göra så, men det går. Jag provade bara med ett par dekalerna, då filmen i stort sett ändå inte syns.

Efter vädring och ett sista lager halvmatt lack, monterades modellen samman. Det enda som inte var helt perfekt, var monteringen av huvudstället som saknar en klar position. De får justeras till rätt läge medan limmet torkar. Hjulen jag använde var de medföljande gjutna i resin. Det medföljer två olika typer av mönster och båda dessa har förekommit i Flygvapnet. De små navigationsljusen trycks nu på plats i vingtipparna, följ av lite klar röd och grön färg. Det är ett mycket smart sätt av Eduard, hur dessa små ljus monteras då det mesta av ljuset trycks in i vingen och bara lite blir synligt.

Detta är den bästa Mustang-modell jag byggt i skala 1/72. Med tanke på allt som medföljer i Royal Class-lådan behöver man inte köpa till något extra. Modellen har också släppts i enklare (och därmed billigare) utgåvor. Det går då att köpa till olika ets och resintillbehör från Eduard. Modellen är lätt-



Eduards modell som Flygvapnets J 26 Mustang, märkt F 16 Uppsala. Nedan: Mustangmodellen i Royal Air Force-märkning.



Foto Rickard Andersson

byggd men kräver noggrannhet. "Bygger man in" ett fel kanske nästa del inte passar, modellen har hög precision. En nackdel är att till alla versioner man kan bygga, finns inga klara beskrivningar i ritningar. Det förekommer också vissa fel i instruktionerna som man får se upp med. Det enklaste är att gå igenom bygget innan och markera på ritning vad som gäller för den individ man tänkt bygga.

Modellnyheter

Mach2: HS748, 1/72.

LN Decals: Boeing 747 SAS, Airbus A300 SAS, DC-10-30 SAS, 1/144 och 1/200.

MiniArt: Junkers F 13 1/48, med och utan flottörer.

Eduard: Olika utgåvor av North-American P-51D Mustang, 1/72.

LACI: resinmotorer med öppna kåpor för Mark1 HS 748, 1/144

KP: Grumman Gosling, 1/72.

Mark1: HS748 Srs 2B, med förlängda vingtippar.

Stenbäck's Models: JA/AJ37 Viggen, 1/700.

BPK: 737-700, 1/72 med SAS dekalerna.

Revell: Återugåva av BAe 146-200, 1/144.

Rickard Andersson Född 1975. Värnplikt på F 10 som flygplan- och vapenmekaniker. Flygtekniker på Frost, tidigare West Atlantic och BRA. Har arbetat från Svalbard i norr till Chile i söder, har PPL och flyger veteranflygplan. Har alltid varit intresserad av flyg och flygmodeller av alla slag.



Ola Palm: **SFF-medlem i 50 år**

Mikael Forslund har en fenomenal förmåga att leta fram flyghistoriska berättelser, gärna genom fotografier, där man minst anar det. Med all respekt och utan ironi, en grythund vars väderkorn leder honom rätt ner i tidigare okända flyghistoriska kaninhål och rävlyor. Hans ansträngningar har länge förtjänat en egen rubrik, och nu är tiden inne: *Forslunds Fynd!* Första fynden under den nya rubriken gjorde Mikael Forslund hos **Ola Palm**.

Av Mikael Forslund

Under 1974 skickade den då 16-åriga Ola Palm i Falun in sin första medlemsavgift till Svensk Flyghistorisk Förening. Ett val han aldrig ångrat. Medlemskapet har fortsatt sedan dess.

Flyghistoriskt Månadsblad, Flyghistorisk Revy och Svensk Flyghistorisk Tidskrift har givit intressant läsning genom alla 50 åren.

Olas flygintresse kom inledningsvis via morbror Olle Hemström, som var medlem i Falu Flygklubb och bland



Foto Mikael Forslund

Ola Palm finjusterar sin fina plastmodell i skala 1:72 av S 26 Mustang, 26107 (F 21-2).

annat flög glidflygplanet SG-38. Olle gjorde värnplikten som flygmekaniker på Tp 9 och B 3 på F 1. Olas far Erik, var värnpliktig inom luftvärnet i södra Sverige under beredskapsåren. Erik såg bland annat när de första två Mustangerna kom till Sverige 1944 samt B-17 Flygande Fästningar som nödländade.

– Olles och pappas berättelser från flyget satte stora avtryck på mig, säger Ola.

– Det var nog då jag fastnade för Mustangen som det vackraste flygplan som byggts. Dessutom intresserade jag mig för totalhaveriet med Mustang nr 26095, F 16-gul K, i Falun den 16 februari 1951. Favoritflygplanet Mustang! Dessutom hemma i Falun. Tyvärr med dödlig utgång för flygföraren, korpral 400-8-47, Kalju Heinoja.

Ola började tidigt i livet med plastmodellbygge, främst flygplan ur Flygvapnet. En hobby som gick hand i hand med det flyghistoriska intresset. En följd av detta blev också samlandet av flyghistoriska bilder. Läsning av tidskrifterna Allt om Hobby och Flyghorisont gav också mersmak. Ola sökte till F 21 som flygpojke 1974 och antogs. Det blev tre intressanta veckor på flotttiljen, som då bland annat hade Sk 50, SK 60, S 35E och J 35D. Det blev två flygningar i Sk 50. Dessutom fotograferade en S 35E flygpojkarne under övning på Junkön, något som bevarats i minnet för resten av livet.

Ett besök vid de flyghistoriska samlingarna i Ryd Linköping genomfördes 1974. Ola visade förstås störst intresse för den utställda J 26:an. Ola besökte flygdagen på Rommehed utanför Borlänge i juni 1975. Året efter firade Flygvapnet 50 år och Ola med tre tonårskompisar besökte flygdagen på F 4 Frösön den 6 juni. Där fanns allt för flyghistoriskt intresserade. Kameran var med även då. Många flygdagsbesök har det blivit genom åren, bland annat på Duxford i England. Flygning som passagerare i Tiger Moth var topp! Flygdagen på F 1 1979 var regnig men gav ändå mycket. På samma

Ola Palm i sin välordnade modellverkstad där han för tillfället bygger på en Bristol Beaufighter i skala 1:72.



Ordergivning under tidigt 1930-tal intill en S 6.



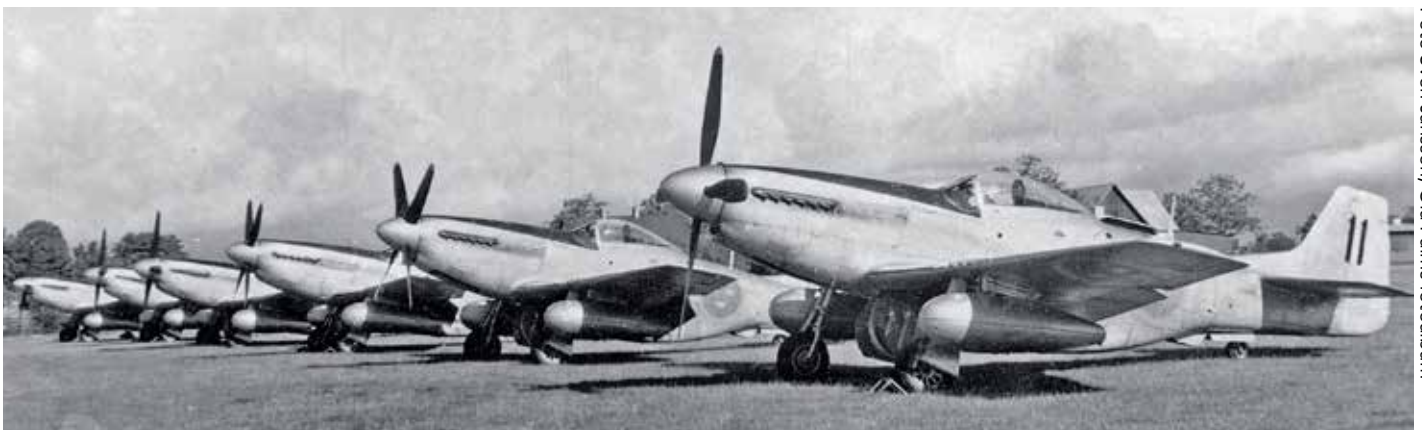
En flygmekaniker på väg till sin P 4 Storch (senare S 14), F 3-39 (Fv-nr 803), i slutet av 1930-talet.



B 16A, F 7-11, uppställd på F 7 i början av 1940-talet.



B 5 (okänd version), F 6-22, havererad. Observera alla bränslefat.



Ola Palms favoritflygplan, Mustang. Här sex S 26:or från F 21. F 21-11 (Fv-nr 26120), närmast.



Ovan: J 34, F 18-gul T (Fv-nr 34106), uppställd med bland annat 35-2 Draken och en A 32A Lansen, troligtvis på F 6.

Till vänster: I vintermiljö, två HKP 1 (Vertol 44A), nr 04 och nr 05 från 2.helikopterdivisionen (Torslanda) Marinen.

Tp 7, Miles M3A Falcon Major, F 1-71 (Fv-nr 913). På F 1 1940-41. Den 12 maj 1941 överlämnades flygplanet till F 8 Barkarby.



Foto i Ola Palms fotoalbum

plats genomfördes flygdagar 1985 och 1987 med bland det bästa som fanns både från Sverige och främst England i luften.

Värnplikten genomförde Ola inom infanteriet, hemma på I 13 i Falun under 15 månader. Detta som omväxling till allt inom flyg...

– Jag utbildade mig till tandtekniker, vilket liknar modellbyggeri till stor del, säger Ola.

– Tandteknikeryrket har jag haft hela livet och under många år, som ägare av Svenska Tandverken i Falun. Trots allt pillande på jobbet har jag aldrig tröttnat på plastmodellbyggandet. Ett tiotal J/S 26:or och mycket annat har det blivit. Det börjar bli fullt i montern så jag får nog köpa en till för kommande modeller.

Fortsatt medlemskap i SFF, bildsamlande, plastmodellbyggande, väntar för Ola i framtiden. Kommande artiklar med bilder i SFT kommer säkert att inspirera!

Mikael Forslund Född 1960. Pressfotograf likt sin far Leif. Skribent och egen firma med bland annat bokproduktion. Värnplikt 1979–80 som flygplan- och vapenmek (J 35F) på F 1. Flyginresserad sedan 1960-talets slut, genom bygge av en flygplansmodell i plast. Har författat ett 30-tal flyghistoriska böcker.

Till höger:

Ola Palms bygge i skala 1:48 av P-51B Mustangen Z Hub, som sedermera blev 26001 (F 16-vit D) i Flygvapnet.

Nedan:

En del av Ola Palms plastmodellsamling i skala 1:72. Mustangerna dominerar.



Tankning av två B 3:or (okänd version), F 1-24 och F 1-29, i början av 1940-talet, i Lidköpingstrakten.



Foto Mikael Forslund



Foto Mikael Forslund



Per Byenfeldt: Ambulansflygets historia

Vid det första medlemsmötet för hösten gästades vi av Per Byenfeldt som höll ett innehållsrikt föredrag om ambulansflygets historia i Sverige.

Per, som har bakgrund som officer vid F 4 på Frösön, arbetar i dag med ambulansflyg i Region Jämtland-Härjedalen. Befolkningen i regionen är spridd över ett stort geografiskt område motsvarande cirka Smygehuk-Vänern, för att jämföra med södra Sverige. För att säkra tillgång till snabb sjukvårdstransport så satsar man, när så krävs, på helikoptertransporter till sjukhuset i Östersund. Därför har ett större antal helikopterlandningsplatser anlagts, för vilka Per är ansvarig. I dag är antalet larm omkring tusen om året det vill säga i genomsnitt tre per dag.

Per berättade om ambulansflygets uppbyggnad i Sverige, vilka flygplan och helikoptrar som använts samt om välkända piloter.

Sverige var ett föregångsland vad gäller ambulansflyg. Redan 1923 startade svenska Röda Korset ambulansflyg. Planet man använde var en Bréguet XIV som finansierats av Prins Carl.

Befolkningen i Jämtland-Härjedalen, liksom i Sverige i stort, var koncentrerad till sjösystem. Det fanns gott om sjöar som var lämpliga att använda både sommar som vinter. I Jämtland anlades en sjöflygstation vid Bynäset strax utanför Östersund redan 1928. Man använde Junkers F 13 och senare Junkers W 34.

Senare anlades en sjöflygplats vid Göviken. Här byggdes även en ramp så att sjöflygplanen kunde dras upp direkt till en hangar. Samma plats används i dag men nu är området betydligt större. Där rampen låg har en modern heli-



Sveriges första flygambulans, Bréguet XIV S-ASAA. Prins Carls porträtt infällt.

kopterflygstation byggts. Därifrån är det bara några minuters biltransport till Östersunds sjukhus.

Per berättade om ett antal personer som betytt mycket för ambulansflyget, såsom Knut Gunnar Gunnerfeldt och Gunnar "Spökis" Andersson. Han berörde också ett flertal händelser, som exempelvis haverier. Man kan dock förundras över att det inte inträffade fler olyckor med tanke på de operationella förhållandena.

Per höll ett mycket innehållsrikt föredrag, som uppskattades av den stora samling medlemmar som kommit för att lyssna.

Ronny Svensson

Jan Eriksson: Röd Niklas

Bakgrund. I februari 1946 ombaserade ett förband på nio B 18B från F 14 i Halmstad till F 21 i Luleå. Förbandet mötte dåligt väder över mellersta Norrland och tvingades nödlanda på diverse platser. Av dessa försvann flygplanet *Röd Niklas*, har aldrig återfunnits.

Vår medlem Jan Eriksson berättade om de sökningar efter *Röd Niklas* som gjorts sommaren 2024. Det finns de som menar att flygplanet kan ha nödlandat på en myr i Hotagen i Jämtland. *Röd Niklas* hade dock sannolikt bränsle för endast några få minuters flygning då man flög på låg höjd längs Ängermanälvens nedre lopp, där den sista observationen av planet gjordes.

Man kommer att fortsätta sökning-



Gunnar "Spökis" Andersson.

arna sommaren 2025 och sannolikt koncentreras dessa till Höga Kusten. Två personer som hade sitt arbete vid ett stenbrott vid en av vikarna där ska ha beskrivit hur de någon dag efter försvinnandet sett en vak på fjärden som inte fanns där förut. Fjärden är mycket djup, 50-70 meter, och man ämnar använda undervattendrönare i sökandet. Arbetet med sökningen sker på frivillig basis och en insamling har startats för att få medel att täcka åtminstone en del av kostnaderna.

Det ska bli intressant att följa utvecklingen av sökandet. Förhoppningsvis kan Jan berätta mer vid ett möte nästa höst.

Ronny Svensson

Ronny Olofsson: Nedskjutna DC-3:an

Regionavdelning Västernorrlands novembermöte gästades av Ronny Olofsson, Njurunda. Han har ingen yrkesmässig anknytning till flyg utan intresset föddes i ungdomen och tog sig mest i uttryck genom att bygga flygplansmodeller. Genom åren har han fastnat för flyghistoria och särskilt riktat in sig på nedskjutningen 1952 av Flygvapnets DC-3 över Östersjön.

Ronny började med att berätta om flygplanet DC-3:s historia och gick där efter in på den maskin, i Flygvapnet kallad Tp 79 *Hugin*, som blev offer för en sovjetisk MiG-15. Ronny visade en egen modell av DC-3 som han förändrat i enlighet med den verkliga *Hugin* med antenner och Lansennos. Det är ju sedan länge känt att *Hugin* var utrustad för signalspaning och att den flög på spaningsuppdrag mot dåvarande Sovjetunionen den aktuella dagen. Allt var mycket hemligt, något som till exempel en flottiljchef fick erfara när han vid ett tillfälle blev avvisad efter att ha försökt besöka *Hugin*.

Därefter gick Ronny in på själva dagen för nedskjutningen, den 13 juni 1952. Mycket är skrivet om händelse-

Nedan: Per Byenfeldt berättade om ambulansflyg. Nedan till höger: Jan Eriksson redogjorde för sökandet efter det försvunna B 18-planet *Röd Niklas*.



Foto Ronny Svensson



Foto Ronny Svensson

förloppet varför det här inte behöver återges. Ronny har fördjupat sig i haveriutredningen och själv lyckats intervjua personer ur markpersonalen som var i tjänst den aktuella dagen. Vidare berörde han sökarbetet efter det att *Hugin* rapporterats försvunnet samt nedskjutningen av Flygvapnets Tp 47 Catalina som deltog i spaningsarbetet. Han berörde också upptäckten av vraket efter *Hugin*, bärgningen och utställningen av vraket i Flygvapenmuseum på Malmen.

Det finns flera omständigheter som är oklara kring nedskjutningen av *Hugin* trots all utredning som skett och alla år som förflutit. Det råder fortfarande strikt sekretess beträffande vissa detaljer. Det gäller till exempel den radioutrustning som fanns i *Hugin*. Den sägs ha varit engelsk och ha varit en prototyp. Den finns inte bland de utställda vrakdelarna. Vidare har seglivade rykten förekommit att en nionde besättningsman funnits ombord som skulle ha varit en amerikansk underrät-

telseofficer. Ronny anförde ett antal indicier som talar för detta, men berörda myndigheter har alltid förnekat detta. Det bör tilläggas att kvarlevorna från endast fyra i besättningen har återfunnits. Mannen bakom den lyckade sökinsatsen heter Anders Jallai, före detta attackdykare, Viggens- och trafikpilot på SAS. Även han har haft svårigheter att få fram uppgifter om incidenterna i samband med eftersökningen. Ronny menade att en hel del omständigheter finns kvar att klarlägga. För ytterligare fördjupning kan man till exempel gå in på Anders Jallais hemsida.

Efter Ronnys genomgång bidrog ett par egna medlemmar med inslag vid mötet. **Ronny Svensson** visade egna filmer från avdelningens researrangemang till före detta krigsbasen i Kubbe och Åviken Flycamp, samt från Teknikland Optand. Mycket proffsiga filmer både i tagning och redigering.

Vidare höll **Sture Österlund** en improviserad information om hur en incidentberedskap kunde gå till på



Foto Ronny Svensson

Ronny Olofsson med sin modell av Flygvapnets Tp 79, Douglas DC-3.

1970-talet. Sture har bland annat varit flygförare på F 1 i Västerås och där flugit J 35F Draken.

Under fikapausen med lottförsäljning visade **Börje Angerud** ett bildspel från de evenemang han deltagit i under året, nämligen från F 11 i Nyköping, Kubberesan, flygdagen i Kramfors samt från besök på Arlandas spottingplats. Vinnarna i lotteriet fick välja en flygbok från en samling som föreningen övertagit av en avlidet medlem.

Börje Angerud

SFF Mälardalen

Per Björkqvist: Störbombaren B 5

Den 3 oktober gästades SFF Mälardalen av Per Björkqvist som redovisade läget för hans bygge av en replika av störbombaren B 5. En imponerande insats som verkar full av kreativa lösningar på de olika delmomenten.

En förhållandevis stor (med våra mått mätt) publik sög åt sig informationen och kom med frågor som Per besvarade.

För att åhörarna skulle komma i form för den följande dagen så serverades kanelbullar till fikat.

Per Björkqvist i Västerås Flygmuseum.



En fundering som dök upp var att många modellbyggare brukar gå upp i skala med stigande ålder. Det lär väl förhoppningsvis inte gälla Per...

Hans Nyhlén

Christer Lokind: Nedskjutna DC-3:an

Den 19 november gästades SFF Mälardalen av Christer Lokind som pratade om de dagar i juni 1952 som en Tp 79 och en Tp 47 sköts ner av Sovjetisk jaktplan över internationellt vatten. Ämnet som sådant är ju ganska välkänt för de flesta, men Christer presenterade en mängd fakta som kanske inte var allmänt kända. Detta understöddes av en serie stödjande bilder. Ett trevligt och faktafyllt föredrag.

Hans Nyhlén

Cheister Lokind hos SFF Mälardalen



SFF Jämtland-Härjedalen

Hans Häggmark: Flygincidenter i Mittsverige...

...var rubriken vid vårt oktobermöte i Optand. Hans Häggmark med mångårig bakgrund som stridsledare vid flygflottiljen F 4 på Frösön har lagt ned ett stort arbete med att samla dokumentation som underlag för sin framställning. Han har gjort ett litet urval av 452 redovisade händelser.

Hans började med att berätta en episod ur Gösta von Porats bok "Flyget blev mitt liv". 1914 genomförde Fälttelegrafkårens Flygavdelning sin vinterflygskola i Östersund. Vid von Porats första flygning med Nieuport planerade han att landa på isen norr om Oscarsbron, mellan Östersund och Frösön, men fick motorstopp. För att inte kollidera med nyfikna personer som sprang ut på isen blev landningen i stället i Badhusparken – alltför nära Oscarsbron, som han krockade med. Flygplanet bars över bron till uppsatta tält för reparation och kunde flygas redan nästa dag. Gösta von Porat var för övrigt F 4:as förste flottiljchef. I sin intressanta bok har han bland annat beskrivit vilka undermåliga förlägg-

 **SFF Jämtland-Härjedalen** Fortsättning

ningsförhållanden personalen hade när flottiljen sattes upp 1926, samma år som Flygvapnet blev en egen försvarsgren.

Nästa episod från 1932 beskrev när Gösta von Porat med en Fokker S 6 plötsligt kände en trimstörning under flygning i trakten av Hallen. Efter landning visade sig att passageraren i baksits hade okynneshoppat i fallskärm! Han ville bara veta "hur det var att genomföra ett fallskärms hopp".

Landsvägen gick länge genom F 4 flottiljområde. Vakter och bommar fanns för att åtskilja bil- och flygtrafik. 1950 kolliderade dock en J 26 Mustang med en Adler, årsmodell 1938, där markarna Gustaf och Brita Agerberg satt. Frun såg den annalkande faran och kastade sig ur bilen. Flygplanets propeller demolerade bakkdelen på bilen. Herr Agerberg undkom med endast lite glassplitter i nacken.

1953 råkade en F 4-pilot ut för desorientering med en J 28B Vampire, F 4:s första jetplan. Bränslet tog slut och han hoppade. Flygplanet fortsatte över till Norge och havererade nära Hegra kyrka.

På Flygvapnets flottiljer genomfördes under en period segelflygning, både med primitiva glidflygplan och segelflygplan. Startmetoden var bogsering och uppdragning i luften med hjälp av en lång vinschwire. Hans redovisade några haverier orsakade av att vinschwiren inte kopplats loss från flygplanet på avsett sätt. Ett fall ledde till dödlig utgång.

Slutligen spelades ett ljudband upp från 1990 från en övning med JA 37 Viggen. Hans Häggmark tjänstgjorde själv som stridsledare vid denna övning. En flygförare fick motorstopp på grund av en brusten turbinskovel och

Hans Häggmark gästade SFF Jämtland-Härjedalen i Optand.



Foto Bengt Landervik

hoppade i trakten av Ramsele. Föraren skadades inte, men förloppet var dramatiskt.

35 åhörare avtackade Hans för ett intressant föredrag med många unika bilder på gamla flygplanstyper.

Bengt Landervik

Joakim Westh: Om sin fantastiska samling flygande veteranflygplan

Vid Flyghistorisk Förenings novembarmöte vid flygmuseet i Optand hade vi äran att få besök av Joakim Westh från Stockholm, som har en fantastisk samling historiska flygplan. Han har läst till flygingenjör på KTH och har även pluggat vid MIT i USA men verkar nu framför allt som företagsledare och har flera styrelseposter i stora börsbolag. Han har flygcertifikat och flyger själv samtliga flygplan i sin samling.

Vi var ett 40-tal flygintresserade som lyssnade när Joakim berättade ingående om inköp och renovering av flera av sina flygplan som samtliga är eller kommer att bli flygande. Flygplanen är nu spridda på flera platser men hans ambition är att hitta en lämplig lokal eller hangar i anslutning till ett flygfält för att i större utsträckning kunna visa dem alla för allmänheten. Dels som ett museum men även i luften vid flygdagar och andra evenemang.

Totalt innehåller samlingen 14 propellerdrivna flygplan varav tio i flygande skick. Några restaureras utomlands men de flesta har byggts upp i Sverige, där han fått god hjälp av framför allt Åke Jansson i Vallentuna. Joakim är väldigt noga med flygplanens proveniens. Det ska vara unika objekt med en intressant historia och de ska kunna restaureras till den individ den är och har varit.

Flera av flygplanen är skolflygplan från flygvapnet. Bland annat en Sk 9, som är den enda flygande i världen, en Sk 12, en Sk 15, två Sk 25 och en AT-6 Texan från US Army Air Force som liknar Sk 16 i svenska flygvapnet. En B 4 Hawker Hart är under uppbyggnad i England och kommer att målas och märkas som den var under in tid vid F 4 på Frösön i slutet av 1930-talet. Joakim har även en brittisk Royal Aircraft Factory S.E.5A från första världskriget. Planet togs i tjänst i juli 1918 och deltog sedan i striderna fram till krigets slut. Planet taxade faktiskt för första gången

Foto Ulf Brink



Joakim Westh i Optand.

efter renoveringen i England, samma dag som föredraget hölls och ska snart provflygas. Den är ett av två flygande exemplar i världen. Joakim har även en amerikansk P-40N Warhawk från andra världskriget. Det är det snabbaste flygplanet i samlingen och står för närvarande utanför Paris. Till våren hoppas Joakim kunna flyga hem den till Sverige.

I samlingen finns även en Armé-Cub med intressant historia, en MFI-15 som deltog i Carl Gustaf von Rosens humanitära matbombningar i Etiopien på 1970-talet och enda kvarvarande MFI-9B, vilken deltog i strid under Biafrakriget i slutet av 1960-talet. Nyligen provflögs även Joakims Cessna 180, SE-CXN, efter renovering. Den har ett brokigt förflutet i bland annat i Jämtland och Härjedalen och är nu målad som den var när Gunnar "Spökis" Andersson och Jämtlands Aero köpte den ny 1960.

Att detta är en väldigt dyr verksamhet, som Joakim hittills finansierar helt själv, insåg vi alla. På frågan vad det kostar att försäkra flygplanen så var svaret att även detta är en tung utgift tillsammans med underhållskostnader för att hålla samlingen flygande.

Väldigt många arbetstimmar har lagts ner på varje projekt och alla flygplan är i perfekt originalskick som de var när de verkade under sina glansdagar.

Ett mycket intressant föredrag om en enastående historisk insats av en passionerad flyghistoriker! **Ulf Brink**



SFF Skåne

Stefan Nilsson: Vd för Frost Air

Torsdagen den 31 oktober var det SFF-möte i Malmö. Vd för Frost Air, Stefan Nilsson, berättade om det unga flygbolagets snabba framgångssaga.

Han började med att berätta om sin bakgrund och de ställen han verkat på



tidigare, Skyways, Swedline, Sverige-flyg.se och BRA.

Mitt under pandemin föddes bolaget Frost eftersom hela branschen gick i stå och i stort sett alla kollegor blev uppsagda från sina jobb på flygbolagen.

Hela idén med Frost Air var att rikta in sig på evenemangsschakter för sport-, musik- och filmindustrin.

Första flygningen i bolagets regi gjordes 2022 och nu två år senare har antalet flygningar ökat mycket markant. Från april 2022 till september 2024 har Frost Air gjort 3 120 flygningar och opererat på 284 destinationer i 41 länder. I oktober 2024 hade bolaget 50 anställda.

Frost Air opererar fyra egna Saab 2000, vilka finns på danskt register. Huvudkontoret ligger i Köpenhamn, men övrig verksamhet är förlagd till Sturup.

Bolaget valde Saab 2000 eftersom det är ett relativt snabbt om än propellerdrivet flygplan. Det har fördelen att kunna operera på flygplatser med korta banor. Flygplanstypen har god ekonomi, tar 50 passagerare och räckvidden är 1 000 nautiska mil (1 850 km).

Ett av planen är baserat i Leipzig-Halle med kontrakt för olika uppdrag i Europa. I och med att bolaget har "ad-hoc charter" står i princip inga flygplan stilla.

Stefan Nilsson berättade stolt att det senaste tillskottet bland kunderna var Olympiska Kommittén. Även flygningar som kallas "government" har ökat markant sedan Sveriges Natointräde.

Avslutningsvis kan man nämna att bolagets namn Frost Air är valt för att visa att flygbolaget kommer från det kalla Norden. Logotypen visar en frostflinga som en tydlig grafisk symbol.

Rickard Andersson tackade Stefan Nilsson med en tavla som SFF Region Skåne tagit fram.

Tor Netterby

Frost Airs vd Stefan Nilsson, till vänster i bild, och SFF Region Skånes ordförande Rickard Andersson.



Foto Tor Netterby

Foto Tor Netterby



Nicklas Östergren, till höger, och SFF Region Skånes ordförande Rickard Andersson.

Nicklas Östergren: Andra världskrigets nödländade bombplan i Sverige

Den 21 november 2024 gästade Nicklas Östergren SFF i Malmö. Nicklas växte upp på Limhamn på 1960–70-talen. Han var tidigt tokig i flygplan, läste Biggles, tidningen Pilot och byggde Airfix-byggsatser.

I fjärde klass fick han en lärare i skolan, Nils-Arne Nilsson – en av SFF:s grundare. Vänskapen och deras gemensamma intresse för nödländade militära flygplan från andra världskriget fick mycket stor betydelse.

Nicklas föräldrar köpte en sommarstuga utanför Trelleborg där Nicklas med sitt stora intresse cyklade runt med en kassetbandspelare och intervjuade människor på de närliggande gårdarna om den amerikanska nödländare som gått ner vid Toarps gård. I detta fall var det en B-24J Liberator, Flak Happy, och detta var bara början på det livslånga intresset för nödländare under andra världskriget.

Vidare har Nicklas varit involverad i olika flygplansrestaureringar och flygplansutställningar på museer, då främst "Forced Landing Collection" utanför Varberg. Han blev också involverad i insamlandet av delar till Capronin som SVT:s verkstäder byggde upp inför inspelningen av "Tre kärlekar" av Lars Molin. Detta uppdrag gjorde att det blev många resor till Visingsö där Caproni använts som skjutmål efter sin tid i Flygvapnet.

Nicklas började samla på uniformer i ett tidigt skede och har försett såväl film- som tv-produktioner med olika historiskt korrekta uniformer i mer än 30 år.

Under Nicklas tidiga år som kostymör/rekvisitör jobbade han med Bo Widerberg och med filmen "Lust och fägring". I den filmen fick Nick-

las en stor uppgift att få fram 200 flottistuniformer till filmatiseringen av begravningen av offren från ubåten Ulven. Även Jan Troell har använt sig av Nicklas och hans förmåga att skaffa fram autentiska attribut och här gällde det filmen om norske författaren Knut Hamsun spelad av Max von Sydow.

Nicklas är en utomordentlig berättare och hans en och en halv timme långa föredrag, kändes som blott en kort stund. Hans senaste projekt är Uniformsmuseet-Uniform Collection i Klagstorp utanför Trelleborg, vilket öppnades 2018. Därutöver arbetar han fortfarande med film- och tv-produktioner.

PS. De av er som är lite yngre kanske även känner till Nicklas liv som sångare i gruppen Noice på 1980-talet.

Tor Netterby

Bengt-Arne Persson: SwAFHF

Vid SFF Skånes medlemsmöte i Malmö den 19 december 2024 framträdde Bengt-Arne "POS" Persson. Hans föredrag föregicks av information från Kent Hektor och Rickard Andersson om SFF Skånes hemsida och Facebooksida. Även kort info lämnades om riksföreningen SFF:s årsmöte på Ljungbyhed den 26–27 april. Därefter hälsade Rickard Andersson Bengt-Arne "POS" Persson välkommen till Malmö.

Bengt-Arne Persson berättade att han växte upp på en bondgård i Fleninge, nära Helsingborg på 1960-talet. Han blev tidigt intresserad av flygplan och såg ofta Safirer och J 28:or i skyn över hemmet och blev flygintresserad i tidig ålder.

Han gick senare på flygtekniskt gymnasium i Västerås och gjorde sedan värnplikten på F 10. Bengt-Arne hade siktet inställt på att bli fältplygare men hade "för bra" resultat vid DMT-testet – det vill säga han såg inga faror vid testet.

Efter "lumpen" blev Bengt-Arne 1975 anställd på F 10 som civilmilitär i teknisk tjänst och sedan officer i teknisk tjänst. Mycket av utbildningen var i Halmstad på FMTS. Efter pensioneringen 2015 blev Bengt-Arne reservofficer fram till 2024 och jobbade parallellt hos SwAFHF från 2003. Arbetet vid SwAFHF tog rejäl fart när man frågade om han kunde ta sig an J 29 Gul Rudolf.



Från början hette föreningen Västgöta Veteranflyg Förening. Ordförande Bert Stenfeldt tyckte att man skulle ha ett mer internationellt namn, då blev det Swedish Air Force Historic Flight, SwAFHF. Man är idag c:a 15 volontärer som håller igång de flygande klenoderna på Sätenäs. Samlingen har vuxit genom åren och omfattar nu ett tjugotal flygplan! SwAFHF disponerar två hangarer inne på F 7:s område och en hangar i Trollhättan där det mest är propellerflygplan.

I flygplansflottan ingår en Hawker Hunter (inte luftvärdig just nu), en J 28, en J 29 Tunnan, tre J 32B Lansen, en J 35J Draken, en SK 35C Draken, fem SK 60, två Sk 16, två Sk 50, en AJS 37 Viggen, en SK 37 Viggen, en SK 61 Bulldog, en B17 och en Cessna Citation (TP 103). Sannerligen ingen dålig samling!

Våren och sommaren är den årstid som är mest hektisk. SwAFHF turnerar då runt i Europa och genomför uppvisningar.

Det uppstår ofta tekniska problem med de gamla flygplanen, men det löser de duktiga teknikerna med stor finurlighet och även genom goda kontakter som till exempel med Flygvapenmuseum. En ny motor till J 29 hämtades 2015 i Linköping, så därmed räddades den säsongen. POS visade även bilder på sina favoriter J 35J Johan 56 och SK 35C Petter 79 och arbetet med dem.

Tidigare hade Flygvapnet ett "krav" att flygplanen skulle hållas flygande till 2027 för att hinna med Flygvapnets hundraårsjubileum 2026. Sedan har Saab kommit med ett önskemål om att klenoderna ska hållas flygande till 2037, till företagets hundraårsjubileum. "Vi får väl se", sa POS... "Det blir väl andra tekniker som får ta vid efter oss då".

SFF Skåne riktar ett stort tack till Bengt-Arne för att han på ett intressant och trivsamt sätt invigde oss lite i hur man håller de flygande klenoderna i luften. Som avslutning nämnde POS hemsidan som är SwAFHF.com. Besök gärna hemsidan och bli stödmedlem för endast 200 kronor. Det är stora kostnader att hålla dessa klenoder i flygbart skick, så alla bidrag tas tacksamt emot. Fem passagerarplatser utlottas varje år i SK 60 eller Sk 16.

Tor Netterby



Thomas Stenström: Om sitt flygarliv

Den 31 oktober gästade Thomas Stenström SFF Norrbotten på Flygmuseet F 21. Han berättade om sitt flygarliv med 20 000 flygtimmar och 19 års flygning med Boeing 747. Det var ett tjugotal församlade som intresserat lyssnade på Thomas.

Thomas Stenströms flygarkarriär började med ett civilt flygcertifikat som han tog i Umeå. Efter det flög Thomas allt som han kom över. Sjöflyg i Tärnaby med Cessna 185 var en del i början av karriären. Därefter utförde Thomas malmletning från luften med Bolidens flygplan, Dornier Do 28 och tvåmotorig Cessna. Under malmletningen flögs det lågt – så lågt att en grantopp vid ett tillfälle kapades av vänster motor på Dorniern.

Däremellan var Thomas också artilleriflygare hos Armén med SK 61 Bulldog. Sedan flög Thomas för Swedair med "Hakkasbussen" och Fairchild F-27. Nu hade Thomas möjlighet att växla över till jet och under ett antal år flög han bland annat Caravelle för Transwede.

Så småningom blev det äntligen Boeing 747 – i 19 år! Thomas hade många spännande flygningar runt om hela jorden att berätta om. Tack Thomas för en fantastisk berättelse om ditt flygande!

Thomas hustru Lena, även hon kommersiell pilot med 29 år i luften, deltog vid mötet som var mycket uppskattat av deltagarna vilka spontant applåderade massigt.

Anders "Pacman" Jonsson

Thomas Stenström berättade om sitt flygarliv på F21 Museum.



Foto Anders Jonsson



Ulf Hugo, Anders Jönsson: Kalla kriget i luften, Sverige i NATO

Under senhösten har vi i SFF Halland haft två medlemsmöten med näraliggande ämnesval.

Först kom Ulf Hugo och berättade om "Kalla kriget i luften" med sin bok (årets flygbok 2023) som utgångspunkt. Ulf Hugo har under många år arbetat som analytiker inom svensk underrättelsetjänst och har lång erfarenhet av bland annat taktisk och operativ underrättelsetjänst inom Forsvarsmakten. Under kalla krigets dagar var Östersjön ett område där både öst och väst verkade väldigt aktivt. Ulf Hugo berättade om många av de flygplanstyper som användes av såväl Sverige som Sovjetunionen och västmakterna med jämförelser om de olika flygplanens prestanda och karaktäristik. Vi fick även veta en del om de svenska organisationer som verkade inom underrättelseområdet. Det talades också om de piloter från Sovjet och Polen som med sina flygplan flydde till Sverige. Intressant var att i auditoriet fanns flera personer som var aktiva i Flygvapnet under kalla kriget och hade egna erfarenheter av möten med Sovjetiska flygare över Östersjön. Nämnas kan också att Ulf Hugo har ett brinnande intresse för Arktis och i synnerhet Svalbard. Vi fick en intressant afton med en uttömmande berättelse om "Kalla kriget i luften". Föredraget finns i SFF:s mediaarkiv som nummer 002-1261538 där du som medlem kan höra det

Till 2024 års sista medlemsträff hade vi bytt lokal och träffades i Lizzies café i Holm utanför Halmstad. Här fick vi möjlighet att återigen (till många medlemmars förtjusning) avnjuta en traditionell ärtmiddag. Vår gäst denna gång var överste Anders Jönsson som föreläste över ämnet "Sverige i NATO". Anders Jönsson har en gedigen 33 år lång karriär i Flygvapnet. Han har flugit JA 37 och JAS 39 i 20 år och var den siste uppvisningspiloten på JA 37. Han har varit chef för Flygvapnets AOC (Air Operations Center), stabschef i flygvapenledningen, tillförordnad chef Flygstaben och varit insatsstabens planeringschef

på operativ nivå. Så sent som i september 2024 lämnade han befattningen som Chefen F 17 för att åter arbeta i Flygvapenledningen.

I föredraget betonades att världsläget nu är det allvarligaste sedan andra världskriget med flera pågående konflikter, inte minst i vårt närområde. Han talade också om vikten av att integrera NATO:s tekniska system med varandra, inte minst för Sverige som den senaste medlemmen. Ett gott betyg till Sverige är att integrationen gått bra, ett resultat av det arbete med interoperabilitet som Flygvapnet arbetat med under 2000-talet. Med vår historiska förmåga till spridning utanför våra flottiljflygplatser är det även så att NATO:s ledning och andra medlemsländer tidigt visat ett stort intresse för vårt spridningskoncept men även av vår värnpliktsutbildning. En konsekvens med medlemskapet är att gränsen mot öster har flyttats där Sverige i vissa avseenden även kan ses som ett bakre område. För framtiden kan sägas att mycket av vår planering kommer att styras av NATO med oss som aktiv medlem. Resonemang diskuterades avseende för- respektive nackdelar med stora stationära flygbaser tillsammans med rörliga, mer tillfälliga baser. En central fråga som lyftes för att lösa det framtida Flygvapnets uppgifter är personalförsörjningen. Glädjande nog hittar många som lämnat FV tillbaka samtidigt som intresset bland unga att vidareutbilda sig inom FV är växande. Emellertid så tar utbildning tid och Flygvapnet behöver mer personal nu vilket är en utmaning som ges särskilt fokus. Ett allt viktigare område är Nordkalotten där mycket händer, inte minst avseende mängden kvalificerade internationella övningar.

Även i den här träffen deltog många veteraner från FV och flera intressanta frågor ställdes. Vi som var där fick en god inblick i den aktuella problematiken "Sverige i NATO". Föredraget är inte inspelat och finns därför inte i SFF:s mediaarkiv.

Jarl Svensson

Pelle Lundberg in memoriam

Flyghistorikern Pelle Lundberg, Vännäs, har avlidit i en ålder av 76 år. I vidare flyghistoriska kretsar var Pelle främst känd för sin otroliga insats med att återställa Flygvapnets S 26 Mustang nr 26084 till "nyskick". Flygplanet hade totalhavererat i oktober 1952 vid Tjåura sydväst Jokkmokk. Flygföraren fänrik Karl-Gunnar Irhem räddade sig med fallskärm. Det var i princip en skrothög som makarna Pelle och Kerstin Lundberg tog sig an för att återställa till utställbart skick. Från 2006 till 2016 lade paret ner 18 000 arbetstimmar – och 25 000 utbytta nitlar – på att restaurera Mustangen, som i dag är utställd på F 21 Museum. En så otrolig arbetsinsats, att den är svårt att förstå.

Pelle var till yrket lantbrevbärare – i hans händer kom posten alltid fram. Han tjänstgjorde en period som FN-soldat i Mellanöstern och gjorde sig känd som en oerhört lojal kamrat. Hans flygintresse började i tidig ålder. Med stor händighet började han bygga modeller vilka han snart dessutom flög. Han tävlade framgångsrikt i RC-flyg med skalamodeller. Pelle gick alltid all in i det han företog sig. Han även en hängiven motorcyklist och körde tillsammans med Kerstin otaliga mil på sin MC under många resor runt hela Europa.

För Flygmuseet F 21 är Pelle Lundbergs bortgång en svår förlust. Pelle



Kerstin och Pelle Lundberg vid den S 26 Mustang de restaurerat.

var en kille "av rätta virket" som utförde stordåd med det mesta som han företog sig. Med sin starka vilja slutförde han alltid sina påbörjade projekt. Vi på Flygmuseet F 21 saknar alla en sällsynt kunnig flyghistoriker – men framför allt en särdeles god kamrat.

Anders "Pacman" Jonsson



Bevingat möte

Över Saltsjön i Stockholm, den 2 januari 2025 klockan 13.16. För sex minuter sedan har Thai Airways Airbus A350-941 HS-THJ *Pho Sai* (region i norra Thailand) lyft från Arlanda på flygning TG 961. Destination: Bangkok. Det återstår nu exakt elva timmars flygning.

Till synes farligt nära dyker en havsörn, *Haliaeetus albicilla*, upp från öster och skärgården. Destination: förmodligen Stockholms ström och en lockande buffé av feta gräsänder. Men separationen i höjd är betryggande. TG 961 ligger på 10 750 fot och örnen (som saknar transponder) på uppskattningsvis 200 fot.

Red

Materialdagar för SFF:s regioners mötesreferat:

Utgåva	Utgivningsdag	Sista materialdag
Svensk Flyghistoria nr 2-2025	15 april	10 mars
Svensk Flyghistoria nr 3-2025	15 juni	10 maj

För planering av utrymmet i tidskriften: Meddela om möjligt i förväg om mötesreferat kan förväntas. Skriv gärna kort och koncist. Välkomna med bidrag! redsft@flyghistoria.org



Svensk Luftmakt Luftstridskrafter under kalla kriget

Bertil Wennerholm

Medströms Bokförlag, 2024
400 sidor. Pris c:a 349 kr

2006 publicerades militärhistorikernas, förre överstens Bertil Wennerholms bok och tillika hans magisteravhandling i historia, "Fjärde flygvapnet i världen? Doktrinutveckling i det svenska flygvapnet i försvarsbesluten 1942–1958". Den gavs ut i serien Försvaret och det kalla kriget (FoKK), ett ambitiöst forskningsprojekt som nu omfattar närmare ett 60-tal böcker. Boken befäste titelns antydan. Brittiska Royal Air Force hasade Sverige i hämlarna och Kinas flygvapnen var sannolikt större.

Den senaste boken i FoKK-serien har titeln Svensk Luftmakt, också med Bertil Wennerholm som författare. Där tar han ett samlat grepp om det svenska luftförsvaret under kalla kriget, inte bara försvarsgrenen flygvapnet utan också truppslaget luftvärnet. Att dessa båda försvarskomponenter inte, likt i de flesta andra länder är samlade under en hatt, är historiskt betingat. Författaren tackar även in marinens luftvärn.

Svensk Luftmakt är inte en flygbok i vedertagen bemärkelse utan söker utifrån ett mycket omfattande källmaterial, vilket utförligt redovisas i en sammanställning i slutet av boken, att belysa frågor rörande doktrinutveckling, organisations- och materielutveckling, taktisk utveckling, haverier och haveristatistik, vapen och vapenverkan, inverkan av politiskt beslutsfattande och mycket annat, allt uppdelat i fylliga kapitel där inte minst tabeller och sifferuppgifter spelar stor roll. Författarens förmåga att verbalt tolka underlaget och att omsätta det till begriplig militärprosa, är impo-

nerande. Han betonar också försvarsindustrins stora betydelse.

Boken innehåller omfattande materielbeskrivningar. Inte minst gäller detta luftvärnet med alla dess pjäser med olika kalibrar samt olika robotsystem. Flygvapnets luftvärnsrobot Rb 68 Bloodhound nämns. Den hade en förhållandevis kort period i luftförsvaret innan den avvecklades som följd av en ansträngd försvarsekonomi och såldes tillbaka till Storbritannien, där den kom att verka i ytterligare ett antal år.

Boken bedöms på goda grunder bli ett standardverk rörande luftförsvaret av Sverige under kalla kriget. Den är i storformat på närmare 400 sidor och ges ut av Medströms Bokförlag.

Lennart Berns



Nyge-Aero

Från ANA-flyg till Saab Nyge Aero

Antologi

Svensk Flyghistorisk Förening, 2024
200 sidor. Pris c:a 300 kr

Jag tror alla flygintresserade i Sverige haft nära kontakt med namn såsom Piper, NYGE och kanske till och med Nyköping och Brandholmen – för det var ju här det startade. Det som sedan blev så framgångsrikt när det gällde allmänflygets utveckling i Sverige, men också i de övriga nordiska länderna. Redan 1947 bildades ANA-flyg, som dotterbolag till bilimportören ANA i Nyköping. Man hade från början förvärvat agenturen för amerikanska Piper och de fyra första J-3 Cub kom nedmonterade i lådor till ANA-flygs lokaler på Stigtomta flygfält. Härifrån startade försäljningen av Piperflygplan under ledning av Walle Forslund. Redan 1960 hade ANA-flyg köpts loss från ANA av disponent Göte Johansson i Nyköping, som redan 1942 startat Nygeverken. De

övertog 1959 Piperagenturen från ANA och blev då ensamma ägare av ANA-flyg, som nu döptes om till Nyge-Aero.

Läsaren av denna bok får följa den minst sagt omväxlande och företagsmässigt spännande utvecklingen av ett kommersiellt bolag i flygbranschen. Bland annat beskrivs spännande leveransflygningar över Atlanten med Piperflygplan. En av huvudförfattarna Stieg Ingvarsson beskriver Nyge-Aeros utveckling med försäljningsframgångar av Pipermodellerna från de små Cub till tvåmotoriga Piper Aztec med flera. Av flygplan sålda i Sverige 1947–2002 var mer än en fjärdedel av Pipers konstruktion.

Men flygplan kräver kvalificerat underhåll, vilket Nyge-Aero erbjöd i lokaler på eget flygfält – Brandholmen i Nyköping. När F 11, på Skavsta lagts ner och fältet övergått i civil ägo flyttade Nyge-Aero sin verksamhet dit medan flygfältet Brandholmen bebyggdes. Nyges verksamhet expanderade med underhåll av Arméns Super Cub, service av militära helikoptrar och linjeunderhåll av Ryanair Boeing 737 på Skavsta. Därtill mekanikerinsatser i Afrika på Saab MFI-15 Safari. Några exempel på den allt bredare roll Nyge-Aero fått inom skandinaviskt flyg. Jordbruksflyg och mållflyg blev med tiden mycket omfattande.

Mindre kända projekt i boken är avsnittet om VLA-1 Sparven och planen att överta några SK 60 från Flygvapnet för att i Nyge-Aeros regi bedriva avancerad mållflygning. Byråkratin sade dock nej, till detta, som så ofta till mycket annat, då det gäller civilt flyg!

Boken avslutas med avsnitt om Artilleriflygskolan, Kustbevakningsflyget och Trafikflyghögskolan samt en förteckning över Skavstas utveckling 1984–2000.

Denna Flyghistorisk Revy från Svensk Flyghistorisk Förening kan tyckas vara en lokal historia över civilflyget i Nyköping och därmed intressant endast de kringboende. Så är inte fallet! Här har läsaren en välillustrerad redovisning av civilflygets utveckling, kommersiellt och tekniskt, långt utanför Nyköping. En utveckling som fortsatt även sedan Saab blev ägare 1999. Boken avslutas av en Nyge-Aero-krönika med företagets verksamheter 1947–2006.

En bok av värde för varje flyghistoriker och en guldgruva för kalenderbitare.

Ola Laveson



Firande av SAS polarlinje

Som en liten komplettering till den intressanta artikeln ”70 år sedan SAS polarlinje startade” i SFT Nr 6-2024 kan undertecknad berätta något om hur 25-årsjubileet uppmärksammades i Los Angeles eftersom jag då jobbade där som trainee i SAS. De middagar som förekom deltog jag inte i men jag blev inbjuden att den 13 november 1979 följa med på en tur med ett norskt skolfartyg, den tremastade fullriggaren Christian Radich, som då befann sig i San Pedros hamn. Utöver besättningen och eleverna deltog flera från SAS dåvarande och tidigare ledning med styrelseordförande Jens Christian Hauge i spetsen. Vi seglade rakt västerut och vände sedan tillbaka till San Pedros hamn. En passande äventyrlig aktivitet för att fira invigningen av polarlinjen mellan Skandinavien och Kalifornien.

Jan Eriksson



Flyghistorisk firande till havs.



Icelandairs Airbus A321LR TF-IAA *Esja* på final inför den historiska premiärlandning på Arlandas bana 19L.

Icelandairpremiär för A321

Tisdagen den 10 december var inte bara Nobeldagen. Eller varför inte nämna dagen på Försvarsmaktens julflyggranar, flitigt dokumenterad i sociala medier. Mindre känt för våra läsare är kanske att det skrevs flyghistoria på Arlanda denna dag. Då satte isländska Icelandair in sin nyligen levererade Airbus A321LR, registrerad TF-IAA och döpt *Esja* (efter ett berg norr om Reykjavik), i reguljär passagerartrafik på flight FI 306 Keflavik-Arlanda. Detta var samtidigt Icelandairs första passagerarflygning i egen regi med ett Airbus-flygplan. planet hade levererats bara en vecka tidigare. Bolaget har en lång historia med många olika flygplanstyper på flygplatsen.

Hans Norman

Rättelser



Mats Averkvist, observant och kunnig som få, har noterat följande fel i SFT nr 6-2024:

I artikeln ”Sextons karikatyrer Folke Gislander” har en beklaglig felaktighet skrivits i bildtexten längst ned till höger på sidan 47. Flygplanet som Folke Gislander sitter i är inte en Jaktfalk utan en S 5A Hansa. Minst två sittbrunnar och man ser den på utsidan kroppsmonterade kulsprutan – plus ”mojängen” framför spanarplatsen.

Redaktören beklagar misstaget!

ANNONS



17/7-20/7 2025

ROYAL AIR TATTO
ENGLAND

Flyg från Stockholm / Köpenhamn

Följ med till världens största militära Air Show RIAT på Fairford, där vi kommer att se det senaste inom flyget med bland annat B1, B1, F35 och JAS 39 Gripen. Det blir uppvisningar med gammalt och nytt. Vi bor centralt i Oxford på Leonardo Royal Hotel.

Bokning/information senast **1 april 2025.**

Pris fr: 11.900.kr/pers. i dubbelrum

CAB RESOR

info@discovereurope.se 0431-36 96 55
www.cab-resor.se

- BLEKINGE** Möten sker tills vidare i Ronneby Folkets hus, f d Clarbergs hörna, vid torget om ej annat anges. Ingen anmälan krävs. Ordförande sedan årsmötet i mars 2024 är **Bengt Andersson**. Ny tid kl 18 om ej annat anges. Mötesdag **sista tisdagen i månaden**. Se SFF Blekinges/Quintus 72:s Facebook och hemsida (under omarbeting): www.Quintus72.se
- 25 februari Tema SEGELFLYG inom F 17 flottiljmråde, militärt och civilt!
25 mars ÅRSMÖTE med ej fastställt minitema.
29 april Tema ej fastställt.
30 september Tema ej fastställt.
28 oktober Tema ej fastställt.
25 november Tema ej fastställt.
- GÄVLEBORG** Soldathemmet, V:a Gränsgatan 2, Gävle, nära Högsolan, **Söndagar kl 18**. Kontakt: Erik Holmestig 073 987 86 33. Uppdaterad information kommer att finnas på <https://flyghistoria.org/lokalavdelningar/sff-gavleborg> Skickas också till den som anmält sin kontaktuppgift.
- 23 februari SFF Gävleborgs årsmöte.
23 mars Föredrag. Mer information vid senare tillfälle.
27 april Föredrag. Mer information vid senare tillfälle.
- GÖTEBORG** **Torsdagar kl 19**. Plats: Radiomuseet, Anders Carlssons gata 2, Göteborg, om inte annat anges.
- 6 februari Årsmöte. Magnus Lindgren berättar om sin bok "Fältflygare Henry".
6 mars Helikopterpilot Lars Molin berättar under tema "Jobbet du inte visste fanns".
3 april Antero Timofejeff, tidigare radarjaktledare och numera verksam på robotmuseet i Arboga berättar om "Luftbevakning genom tiderna".
- HALLAND** Anmälan till Per Kruuse på **ny e-postadress** per.kruuse@telia.com eller ring Per på 073 051 58 70. **OBS!** Senast söndagen innan! För utskick från SFF Halland, anmäl detta till Per Kruuse enligt ovan. Medlemsträffar **torsdagar** inleds med **samling kl 18** på Lizzies Café, Jävsgränd, 305 92 HOLM. Vi inleder med **ärtmidag** och får samtidigt aktuell information. Föreläsning beräknas starta cirka 18.45 och kvällen avslutas omkring klockan 21.
- 27 februari SFF Hallands årsmöte. Därefter Olle Jensens bildberättelse "När flyget kom till Halmstad", från Halmstads första flygplats på Galgberget där "flygarkungen" Chevallier gjorde sina luftkonster till Halmstads senaste flygstation. Däremellan det militära flygets, klubbflygets och passagerarflygets utveckling.
10 april Torkel Fagerström berättar om sjöflygets historia. Legendariska människor och fantastiska maskiner. Vilka var Albin Ahrenberg, Italo Balbo, Jimmy Doolittle? Vad var Schneider Cup? Catalina, Macchi M72, Short Sunderland? Vi får svaren! Unika bilder!
22 maj Program meddelas senare.
14 juni Resa, i egna bilar, till F 10 Museum i Ängelholm.
- JÄMTLAND-HÄRJEDALEN** Samling **torsdagar kl 18** på Optand Teknikland (om ej annat anges), Restaurang Kronan. Fika.
- 27 februari Årsmöte. Kjell Åke Skoog från Hemvärnet informerar om användandet av drönare i krig.
27 mars Författarna till boken "De som aldrig kom hem", Göran Jakobsson och Alf Ingesson Thoor, om delvis ny forskning och sammanställningar av fatala militära flyghaverier.
24 april Författaren och historikern Jan Forsgren berättar om när RAF under tre räder med Lancasterbombare slutligen sänkte slagskeppet Tirpitz i Nordnorge hösten 1944.
15 maj Arbetsdag inför öppnandet av flygmuseet.
- KRONOBERG** Flygklubbens stuga, Växjö flygplats, **söndagar kl 16** där ej annat anges. Fika till självkostnad.
Inget mötesprogram hade vid pressläggningen inkommit. Se SFF:s hemsida.
- MÄLARDALEN** Möten i Västerås Flygmuseum, Hässlögatan 16, Västerås. **Tisdagar klockan 18** om inte annat anges. Kolla även på SFF:s hemsida under "Regioner" eller vår lokala hemsida www.sffmalaraldalen.se för senaste uppdateringar.
- 19 februari **OBS! Torsdag** klockan 18. Årsmöte enligt sedvanlig agenda plus att vi får besök av Mikael Forslund som berättar om J 30 Mosquito som var i tjänst på F 1.

NORRA SMÅLAND

Jönköpings Flygplats, lokal "Utsikten" klockan 18.
Anmälan till Lars Fogelquist, lars-monica@hotmail.com, senast söndagen före mötet.

Inget mötesprogram hade vid pressläggningen inkommit. Se SFF:s hemsida.

NORRBOTTEN

Flygmuseet F 21, utanför vakten, **torsdagar kl 18** om inget annat anges. Bilparkering bakom Flottiljvakten. Helges berömda fika finns för 30 kr, Swich eller kontant. För info ring/messa Anders Jonsson 070 699 11 39 eller maila pacmanf21@gmail.com
Varmt välkomna – kom ihåg: "Ta med en Kompis!"
Filmafton. Dessa Fantastiska Män i sina Flygande Maskiner.
20 februari Jan Forsgren berättar historien om Fiesler Storch.
20 mars Program ej fastställt.
24 april **OBS! kl 12**. Skala-modellflygning och Våffelflygning på Knöppelåsen med Luleå RC Jupiter.
6 juni 2025

SKÅNE

OBS! Ny lokal: Mötesplats Tuppen Tessins väg 10, 217 58 Malmö (Buss 3, hållplats Tessins väg), **kl 18:30**. Eftersits i vanlig ordning efter föredraget. Landgångar inkl. dricka **140 kr**, kaffe/te och kakor 40 kr beställs senast torsdag kväll kl 19 före föredragstorsdagen i första hand på epost@sffskane@gmail.com, i nödfall tel Rickard 070 292 56 51. **OBS!** Även kaffe och te måste beställas, bekräftas med svarsmail. Kolla vår hemsida för senaste nytt, www.sffskane.org
Årsmöte. Återblick på året som gått.
20 februari Polisflyget (kan ändras beroende oförutsedda händelser).
20 mars Filmkväll.
17 april

STOCKHOLM Armémuseum, Riddargatan 13 (T-bana Östermalmstorg). Möten **söndagar kl 14** i Hörsalen 4 tr., om inget annat anges. Se alltid nyhetsbrev: vår hemsida, www.sffsto.se, våra sociala kanaler på Facebook och Instagram eller 070 589 00 31 för senaste info om plats, program, datum och tider.
16 februari SFF Stockholms årsmöte.
23 mars Program ej fastställt.
27 april Program ej fastställt.

VÄSTERNORRLAND

Medlemsmöten **onsdagar kl 18** på Sundsvall-Timrå Airport (Midlanda), nya terminalen, ta rulltrappan till övre planet och gå till höger. Alla är välkomna! Fri entré. Fika till självkostnad. Ta gärna med flygintresserade vänner och bekanta. Parkera längs refugen nedanför tornet.
12 mars "ÖB:s Klubba": Meste Viggensföreläsaren Tord Kvartsén, Söderhamn, om sin tid med AJ 37 Viggens och A 32 Lansens på F 15. Årsmöte SFF Västernorrland.
22 mars **OBS! Lördag kl 9.00**. Söderhamns Flygmuseum. Resa med arrangerande Svenska Turistföreningens lokalavdelningar i Härnösand och Sundsvall-Timrå. Buss från Navet, närmast Selångersån. Pris c:a 400 kr, entré 80 kr och kostnad för måltid. Info och anmälan i god tid till Lars Olsén 070 6470954 eller lars.olsen97@gmail.com.
16 april Några militära flygincidenter och haverier. Hans Häggmark, Frösön, berättar.
29 maj **OBS! Torsdag kl 9.00**. Flyghistoria i Örnsköldsvik. Resa till Ö-vik där vi samlas hos Åviken Flycamp. Alf Johansson visar runt och berättar om lokal flyghistoria. Närmare information senare i SFT och på SFFs hemsida samt av Börje Angerud 070 628 40 07 och Lars Wiklund 070 602 33 47.

ÖREBRO

Samlingslokalen på Sidvallsgatan 9 i Örebro. **Torsdagar kl 18.30** om ej annan anges. Parkering på andra sidan järnvägen vid Målgatan. Långväga gäster kontaktar Lars Tolkstam 070 54 94 380 eller Henrik Tisel 070 64 64 182 för senaste information.
Vill du ha våra medlemsbrev via mail eller har du bytt mailadress anmäl din mailadress till oss på henrik.c.tisel@gmail.com.
27 februari SFF Örebro's årsmöte. Därefter ett kortare föredrag om Digitalt Museum och SFF mediearkiv.
20 mars Program annonseras senare på mail och SFF:s hemsida.
27 april Mikael Forslund föreläser om det italienska nödköpet B 16 Caproni.

Materialdagar för SFF:s regioners mötesprogram:

Utgåva	Utgivningsdag	Sista materialdag
Svensk Flyghistoria nr 2-2025	15 april	15 mars
Svensk Flyghistoria nr 3-2025	15 juni	15 maj

Svensk Flyghistorisk Förenings Medlemsservice

Etableringen av vår nya webshop dröjer tyvärr ännu ett tag, därför får vi tillämpa gamla metoder. För order och förfrågningar om en särskild bok, ring eller maila Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv på **08-667 71 70** eller maila **kansli@flyghistoria.org**.

För en överblick av vårt sortiment ber vi att du ännu en tid går tillbaka till tabellen nedan med det nummer av Svensk Flyghistorisk Tidskrift som innehåller en komplett lista av böcker till försäljning. Ange titel och kod samt din postadress och mobilnummer, så att vi kan expediera din order snabbt och korrekt.

Bokområde	SFT nr	Antal titlar
Antikvariska böcker	3-2022	330
Civilt flyg	4-2023	115
Militärt flyg	5-2023	190
Engelskspråkiga böcker	2-2022	130
Årsböcker	1-2023	45
TOTALT		810

OBS! För att du ska spara ännu mer på att köpa en begagnad bok genom SFF, så kommer vi tills vidare att **BJUDA PÅ PORTO OCH EMBALLAGE!** Detta innebär att du, beroende på paketets vikt, **sparar 45 till 118 kronor!**



Över Gränsen

117 sidor • 280 kronor

Ur boksortimentet Nya böcker



Saab 91 Safir

192 sidor • 300 kronor



Metropoliten

– Folkflygets arbetshäst
256 sidor • 300 kronor



Nyge-Aero

Från ANA-flyg till
Saab Nyge Aero
200 sidor • 300 kronor



Kalla Kriget i luften

211 sidor • 315 kronor

Modeller ur sortimentet Tarangus



Nr 7202

Saab J 32B/E Lansen 1/72
280 kronor



Nr TA4807

Saab SH/SF 37 Viggen 1/48
560 kronor



Nr TA7206

Saab J 29F 1/72
300 kronor



Nr TA4804

Saab 91 Safir B/C/D 1/48
300 kronor