



Svensk Flyghistorisk Tidskrift

Nr 3 2023

Medlemsorgan för Svensk Flyghistorisk Förening • Grundad 1961



Foto Daniel Karlsson

SK 40 till Flygvapnet

Joakim Wesths flygplan – Del 1

100 år sedan ILUG – Del 1

Diverse om Saab 105 – Del 5

Minnen från Brandholmen

”Sextons” karikatyrrer: Stålhandske

Jordbruksflyg på Kydingeholm

BJ-1 Dyna-Mite

Flygvapnets flygflottiljer: F 21

Samarbete i lufthavet IATA





Ordföranden har ordet

Kära läsare!

Stort TACK Noomi, Torsten, Per och Salla ni på Flygvapenmuseum som gav oss ett mycket trevligt årsmöte den 22 april. Detta i en miljö som är det absolut bästa tänkbara för flyghistoriker! Jag tycker ni stolt kan sträcka på er, ni har ett fantastiskt museum och lycka till med invigningen av den nyrenoverade hallen den 17 juni! Tack också alla ni medlemmar i SFF som var med på årsstämman – utan er blir det ju inget årsmöte. Jag hade mycket trevligt och jag hoppas ni hade det också. I samband med detta vill jag framföra mitt varma tack till Rune Westergren och Rune Huldén som slutade i styrelsen och hälsa Kent Hektor och Per Gustafsson välkomna.

På tal om historia så är det nu dags för nästa jubileum. Den 29 juni är det 60 år sedan Saab 105, sedermera SK 60, flög för första gången. Jag och många med mig har säkert fått möjligheten att flyga och spaka detta flygetyg som så mycket annat på Saab bär Erik Bratts signatur. Ett underbart minne av Erik är någon gång i början 2000-talet, när jag höll ett fördrag för Saabs veteranklubb om de UAV-satsningar vi höll på med inom företaget. Efteråt kom Erik fram och hälsade och sade: "Hej jag heter Erik Bratt, om du behöver någon hjälp att övertyga FMV om det förträffliga med UAV-er så hjälper jag gärna till" Mitt svar var: "Erik, du behöver inte presentera dig, alla här vet mycket väl vem du är och det är en ära att du är här! Jag tackar allra ödmjukast för erbjudandet"

Ett annat inte lika trevligt minne av SK 60 är från 1986 när vi höll på med integrationen/utprovningen av RB 15 på Viggen 37002. Arbetet utfördes på plattan utanför provhangaren på FMV Prov på Malmen.

Bara tio meter bort kom ett antal SK 60 rullandes på väg ut till startbanan. De gamla motorerna från Turboméca hade ett tomgångsvarvtal som var marginellt lägre än maxvarvtalet. Det stomljud de gav ifrån sig verkade stämma med någon kroppsfrekvens vilket gjorde väldigt ont i kroppen. Efter det stod vi alltid inne i hangaren med 37002.

Ytterligare historia, det är 100 år sedan "internationella luftfartsutställningen, ILUG hölls i Göteborg och detta firas bland annat på Aerozeum där alla som klär sig i tidstypiska kläder får halva priset på entrén. Kul initiativ.

Lite modern historia, SK 40, Grob G120TP, har nu börjat levereras. Flygplanet tillverkas av Grob Aircraft AG i Tyskland och kommer under tredje kvartalet 2024 att ersätta vår gamla trotjänare SK 60. Ni finner mer information i detta nummer. Jag var inblandad i ett försök för 20 år sen att få till en lösning mellan elva länder i EU att skapa en gemensam utbildning för stridsflygare. Saab och franska Dassault arbetade tillsammans om ett flygplan för underljud medan tyska DASA absolut ville ha ett överljudsflygplan. Saab hävdade att det var något vi redan hade i form av Gripen, vilket av politiska skäl naturligtvis inte accepterades av tyskarna. De försökte på alla vis att hitta argument för att Gripen var olämplig. Ett av argumenten var att sikten skulle vara för dålig i baksits vid landning. Jaha sade vi, kom upp och flyg då så får ni se. Det gjorde de och kunde konstatera att sikten var utmärkt vilket ledde till att tyskarna drog sig ur samarbetet och hela projektet lades ner. Så kan det gå!

Lev väl!

Thomas Allard

Svensk Flyghistorisk Tidskrift

Medlemsblad för Svensk Flyghistorisk Förening. Utkommer med sex nummer per år, i mitten av jämn månad. Åsikter och synpunkter i signerade artiklar står författaren själv för.

Redaktör

Michael Sanz

Redaktionsråd

Rickard Andersson

Ulf Delbro

Ulf Edlund

E-post: redsft@flyghistoria.org

Annonser sänds till redaktionen under ovanstående adress. Priser på begäran.

Tryck: Exakta Print AB, Malmö 2023

ISSN 1100-9837

Eftertryck medges – källan ska anges

Ansvarig utgivare: Michael Sanz

Så blir du medlem

Anmäl dig på hemsidan (se nedan) eller ring 08-667 71 70 och sätt in årsavgiften 445 kronor på bankgiro 5602-8988. Kom ihåg namn och adress!

Innehåll

Ordföranden har ordet	2
Sten Wahlström till minne	3
Första SK 40 till Flygvapnet	4
SFF:s årsmöte 2023	6
Arlanda flygsamlingar – våren 2023	9
Joakim Westh's flygplan – Del 1	10
100 år sedan ILUG – Del 1	18
Diverse om Saab 105 – Del 5	20
Minnen från Brandholmen	28
René Cozics propeller	31
SAS åter över Nordpolen	32
"Sextons" karikatyrer: T Stålhandske	33
Jordbruksflyg på Kydingeholm	34
BJ-1 Dyna-Mite	36
Flygvapnets flygflottiljer: F 21	40
Samarbete i lufthavet IATA	44
Pembrokekollision	46
Brevlådan	47
Nytt i SE-registret	48
Föreningsnotiser	50
Böcker	52
Mötesverksamhet	54
Medlemsservice, boklistan	55

Svensk Flyghistorisk Förening Swedish Aviation Historical Society

Box 539
611 10 NYKÖPING
Org.nr 802015-5688

Öppet och telefontid (medlemsservice, kansli och arkiv) **onsdagar 0900-1500**

SFF:s hemsida:

www.flyghistoria.org

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

Telefontid **onsdagar 0900-1500**, 08-667 71 70

Besöksadress:
Officersmässen
Flottiljvägen 6, Skavsta

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

Kassör
Rune Westergren
070 594 00 29
kassor@flyghistoria.org

Sekreterare
Jan Buisman
076 190 96 51
sekr@flyghistoria.org

Fondansvarig
Rune Westergren
070 594 00 29
kassor@flyghistoria.org

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

Kansli och medlemsservice
Andreas Herlitz
Box 539
611 10 NYKÖPING

Sten Wahlström till minne

Sten Wahlström, hedersmedlem i Svensk Flyghistorisk Förening, avled den 3 april 2023 i en ålder av 92 år. Han var en kunnig och engagerad flyghistoriker med många års medlemsskap i Svensk Flyghistorisk Förening, Flyghistoriska Rådet och Flyghistoriska Akademien. Sten föddes 1930 i Göteborg men växte upp i Stockholm. 1980 flyttade han till Värmland, som han sedan förblev troget livet ut.

Sten var den drivande kraften i arbetet att starta SFF:s regionavdelning i Värmland 1996 och var under ett stort antal år också ordförande i SFF Region Värmland.

Genom sitt engagemang i SFF anordnade Sten, samt var reseledare för, ett antal resor både inom Sverige och utomlands. Bland annat genomförde han ett antal uppskattade SFF-resor till Tyskland. Sten var mycket påläst och kunde även berätta om intressanta platser längs vägen till resemålen. Han var inte minst kunnig i tysk militär- och flyghistoria, och var väl

insatt i tysk raketforskning i Peenemünde. I boken "Penemünde med svenska ögon", berättar han om den specialutrustade V2-raket som slog ned i Bäckebo några mil norr om Kalmar 1943. Sten författade även andra böcker, om såväl flyghistoria och hans specialämne fåglar – han var en skicklig ornitolog.

För en bredare allmänhet var Sten Wahlström mest känd som radioman, han producerade många populärvetenskapliga program. Han agerade också domare i ett antal frågesportprogram. Eftersom Sten även var utbildad ljudtekniker låg det nära till hands att det blev han som spelade in läten från Sveriges samtliga fågelarter. Inspelningarna blev de uppskattade "pausfågeln" i Sveriges Radio. En serie CD-skivor med dessa inspelningar har givits ut, med tidpunkt och plats för ljudupptagningarna noga angivna.

Sten Wahlström var en initierad och engagerande föredragshållare inom både SFF och andra organisationer. Han var er-



Foto Michael Sanz

känt kunnig om såväl levande fåglar som "plåtfåglar", och en hängiven flyghistoriker. Hemma på tomten utanför Karlstad hade han även en stor damm med guld-fiskar.

Vi saknar en god vän och oerhört kunnig kamrat.

Rolf Öhman

Ordförande SFF Värmland

SFF:s nestor?

SFF-medlemmen Roland Printzsköld fyllde den 1 februari 100 år. Han uppvaktades av föreningens Lennart Berns och Ola Laveson när han firades i kretsens av ett stort antal vänner. Roland är före detta spaningsflygare på F 11.

Under sitt innehållsrika flygarliv var Roland bland annat med om att leta efter den Tp 79 som sköts ner av ryssarna i juni 1952. Om detta höll han ett fängslande föredrag för sina födelsedagsgäster. I boken Från spaningstunna till gödseltunna (nyutgåva i april 2023) berättar han om sitt liv som flygofficer och senare som bonde, numera bosatt på Mölnbo Gård i Södermanland.

Roland Printzsköld torde med sina 100 år vara en av SFF:s "årsrikaste" medlemmar. Svensk Flyghistorisk Tidskrift ber att få gratulera!

Lennart Berns

Roland Printzsköld uppvaktades på 100-årsdagen av Lennart Berns och Ola Laveson.



Tack!

Följande har under perioden skänkt publikationer, bilder eller föremål till SFF eller på annat sätt hjälpt föreningen. Vi tackar!

Sven Antvik, Bromma
Lennart Berns, Stockholm
Ulf Delbro, Göteborg
Hans Groby, Farsta
Lars Erik Ingerlo, Uppsala
Alf Johansson, Domsjö
Ola Laveson, Danderyd
Gösta Norin, Solna
Torsten Sjöberg, Lund

Omslagsbilderna, framsidan...

Stora bilden: Joakim Westh flyger sin Bücker Bü 181 Bestmann. Foto Daniel Karlsson.

Lilla bilden: BJ-1 Dyna-Mite, ett av få segelflygplan ritat av svensk design, över Lake Elsinore i Kalifornien. Fotograf okänd.

Regionala kontakter

Blekinge

Emil Lindberg
073 379 33 36

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

Norrbottnen

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

Värmland

Rolf Öhman
070 309 79 70

Västernorrland

Börje Angerud
070 628 40 07

Örebro

Lars Tolkstam
070 549 43 80

Medlemsregister Adressändring

Inger Borg
Backvägen 9
762 97 Edsbro
medlemsregister@flyghistoria.org
070 207 70 76

Utebliven tidning

Medlemsservice
Box 539
611 10 NYKÖPING
medlemsservice@flyghistoria.org
08-667 71 70



Första SK 40 överlämnade till Flygvapnet

SK 40 är målat i en orange och blå färgsättning framtagen av FOI för att uppnå högsta synlighet i luften under alla väderförhållanden.

Av GUNNAR ÅKERBERG

Vid en överlämningsceremoni den 3 april 2023 på Helikopterflottiljen i Linköping mottog Flygvapnet sina första exemplar av det nya skolflygplanet av typen Grob G 120TP. Det nya skolflygplanet får benämningen SK 40 i Flygvapnet och kommer att användas i den grundläggande flygutbildningen, GFU, hos Flygskolan på Malmen. SK 40 kommer så småningom ersätta föregångaren SK 60 som varit i aktiv tjänst i Flygvapnet sedan 1967.

Efter några korta anföranden av Anna Siverstig, chef på Luftstridsskolan, flygva-

penchefen Jonas Wikman, Lars Helmrich, FMV, samt André Hiebeler, CEO, Grob Aircraft, mottog flygvapenchef generalmajor Jonas Wikman en loggbok från Lars Helmrich, som ett symboliskt tecken på att det första av totalt tio beställda SK 40 nu har överlämnats till Flygvapnet.

Det tysktillverkade Grob G 120TP/SK 40 är ett tvåsitsigt turbopropflygplan som är utrustad med en motor från Rolls Royce som ger flygplanet en marschfart på 380 km/h och en max hastighet på 454 km/h. Flyglärare och elev sitter side-by-side i en modern glascockpit som är utrustad med autopilot.

SK 40 är anpassat efter svenska förhållanden och kommer att vara försett med ett nyutvecklat avisningssystem, en ny lite högre huv samt något anpassade fallskärmar till lärare och elev.

Flygutbildningssystemet SK 40 består utöver flygplanet av markbaserad utbildning med bland annat simulator samt flygsäkerhets- och underhållsmaterial.

Gunnar Åkerberg Född i Stockholm. Uppvuxen i Spånga nära inflygningen till Bromma. Vid sidan av heltidsjobb inom dagligvarubranschen, frilansfotograf och skribent. Sedan 2001 medverkar han regelbundet i tidskriften Flygrevyn och en rad andra svenska som internationella publikationer.



Foto Gunnar Åkerberg

Till vänster:

De första tre levererade SK 40 bär de militära registreringarna 40198, 40199 samt 40200.

Nedan:

SK 40-patch med den karakteristiska orange och blå målningen.



Foto Gunnar Åkerberg



SK 40 i fokus under ceremonin i Linköping.



Magnus Bragvad, chef på utbildningssektionen vid Flygskolan med den nya skolplattformen.

Ovan: Flygvapenchefen generalmajor Jonas Wikman mottar den första loggboken av brigadgeneral Lars Helmrich, verksamhetsområdeschef Flyg FMV som en symbol för det formella överlämnandet av SK 40 till Flygvapnet.

Nedan: Under ceremonin i Linköping tog flygvapenchefen emot det nya skolflygplanet SK 40. Från vänster i bild: André Hiebler CEO Grob Aircraft, Lars Helmrich verksamhetsområdeschef Flyg på FMV, Flygvapenchef Jonas Wikman samt Anna Siverstig chef Luftstridsskolan.





Årsmötet 2023

Svensk Flyghistorisk Förening avhöll sitt årsmöte 2023 den 22 april på Flygvapenmuseum vid Malmen utanför Linköping.

På programmet stod (förutom årsmötet) föredrag, visningar av Flygvapenmuseum och, till sist, årsmötesmiddagen.

Föreningens ordförande Thomas Allard hälsade deltagarna välkomna och passade på att hylla Ulf Edlund, den förste projektledaren för Saab 340, och Per Pellebergs, den förste piloten som tillsammans med Eric Sjöberg premiärlög Saab 340 den 25 januari 1983 – alltså 40 sedan!

Noomi Eriksson, Flygvapenmuseums chef och dagens värd, hälsade välkommen. Hon berättade om vad som sker på

museet och framför allt om den förestående invigningen av den renoverade hallen med nya utställningen.

Visningar

Under en rundvandring berättade Flygvapenmuseums chef för samlingsenheten, Torsten Nilsson, om museibyggnadernas restaureringar. Den nya utställningen kunde på grund av nymålade golv tyvärr inte beträddas. Dock kunde åhörarna på avstånd konstatera att utställningarna ter sig mycket lovande – och doftar fräscht och

Flygvapenmuseums ursprungliga hallar har genomgått en grundlig genomgång och öppnar sommaren 2023 för besökare.

nytt. Den 17 juni invigs den nya utställningen Flygfärdig – det svenska flygvapnet tar form, som visar historien om det militära flygets tillkomst och utveckling.

Verkstadsansvarige Per Björkqvist visade det "allra heligaste": museets verkstad och förråd, med all utrustning som finns bevarad men som inte ryms i museet.

Henrik Bergman och Kalle Kritz, Warbirds of Sweden, berättade om det otroliga arbete de genomför med renoveringen av Svedinos FFVS J 22 till flygande skick. Ett i sanning fantastiskt projekt.

Per Björkqvist visade Flygvapenmuseums verkstad och förråd, kassör Rune Westergren lyssnar inresserat. På bilden nedan till höger kölen på Flygvapenmuseums Grumman Goose under restaurering.



Foto Hans Groby



Torsten Nilsson, chef för Flygvapenmuseums samlingsenhet, berättade om museets byggnader och samlingar.



De renoverade utställningshallarnas golv var nymålade och fick inte beträddas. Men redan i juni kan allmänheten glädjas åt ett nytt och fräsht Flygvapenmuseum. Näst på tur står renovering av "Kalla kriget-hallen" och flygplanens upphängningsanordningar.



Tobias Holmbom svingade ordförandeklubban under årsmötet, sekreterare Jan Buisman skötte protokollet.

Årsmötet

Till stämmans ordförande valdes Östergötlands Flyghistoriska Sällsksaps ordförande Tobias Holmbom, till mötessekreterare utsågs styrelsens sekreterare Jan Buisman.

Under årsmötets gång utdelades en rad utmärkelser, diplom och förtjänstplaket-

Henrik Bergman och Kalle Kritz (bilden), Warbirds of Sweden, berättade om renoveringen av J 22 till flygande skick.



ter. Då ett antal "fysiska" årsmöten ställts in på grund av covid-19-pandemin, var det tillfälle att "ta igen" de gångna årens utdelningar. Stämman utsåg SFF Stockholms ordförande Gunnar Åkerberg till Hedersmedlem.

Styrelsen hade beslutat att tilldela Söderbergplakett nr 59 och 60 till Alf Ingesson Thoor respektive Göran Jacobsson för deras arbete med boken "De som aldrig kom hem".

Henrik Gyllenskiöld tilldelades SFF:s Förtjänstmedalj i silver 2022 för sitt stora arbete med att skapa och underhålla SFF:s hemsida under en tioårsperiod. Därtill arbetade han under många år i SFF:s arkivgrupp.

Robert Malmstedt, en av grundpelarna i SFF Stockholm, tilldelades SFF:s Förtjänstmedalj i silver 2022 för sitt gedigna arbete sedan 1992. Dels som sekreterare i SFF Stockholm, dels som ansvarig för denna regions hemsida och Facebooksida.

SFF Stockholms ordförande Gunnar Åkerberg gratuleras av SFF:s ordförande Thomas Allard till hedersmedlemskapet.



Kassör Rune Westergren avtackades.



Alf Ingesson Thoor och Göran Jacobsson tar emot sina Söderbergplakett, nr 59 och 60.

SFF Hallands ordförande Olle Jensen tog emot diplom för sitt hedersmedlemskap.





SFF:s ordförande Thomas Allard höll under kvällen ett inlevelsefullt middagstal.



Sven Scheiderbauer är en alltid lika uppskattad toastmaster på SFF:s årsmöten.



Flygvapenmuseums chef Noomi Eriksson. Sven Scheiderbauer är en av hennes företrädare.



Oslagbar miljö för en årsmötesmiddag i en flyghistorisk förening: Flygvapenmuseum.

Svensk Flyghistorisk Förenings styrelse 2023–2024 uppställd framför Flygvapenmuseum. Från vänster: Kenneth Göransson, Kent Hektor, Rickard Evers, Thomas Allard (ordförande), Lars Andersson Jan Buisman Per Gustafsson, Christer Frånlund och Björn Rystedt.



Rune Westergren avtackades efter ett lysande arbete i styrelsen under många år. Han har under denna tid försett SFF med ett nytt ekonomisystem och medlemssystem och varit mycket aktiv i att utveckla arbetsmetodiken i SFF.

Vid årsmötet omvaldes Thomas Allard till ordförande. Till ledamöter i den nya styrelsen valdes Lars Andersson, Jan Buisman, Richard Evers, Christer Frånlund, Per Gustafsson (nyval), Kenneth Göransson, Kent Hektor (nyval) och Björn Rystedt.

Dagen avslutades under kvällen med en utmärkt middag i den absolut bästa miljö som SFF:s medlemmar kan tänka sig, under vingarna på klenoderna i Flygvapenmuseum. Traditionenligt till visor framförda av skönsjungande toastmastern Sven Scheiderbauer.

Svensk Flyghistorisk Förening framför sitt varma tack till Flygvapenmuseum, för vänligheten att låta oss hålla vårt årsmöte i denna unika flyghistoriska plats! 



Arlanda flygsamlingar – läget våren 2023

Framtiden för ett svenskt museum över civil flyghistoria är ännu oviss. Frågan ligger dock nu hos en myndighet med ett musealt ansvar och förhoppningen är att en långsiktig lösning ska kunna nås. Tills vidare flyttas Arlanda flygsamlingar till ett magasin för fem års förvaring.

Av MICHAEL SANZ

Som tidigare meddelats har Swedavia SAB, ägare av Arlanda flygplats, sagt upp avtalet med Statens maritima och transporthistoriska museer, SMTM, gällande Arlanda flygsamlingars lokaler på flygplatsen. Samlingarna ingår sedan 2018 i SMTM men sköts av Arlanda flygsamlingars vänner. Den 7 januari 2023 stängde samlingarna för besökare. SMTM har fått kontrakt på en lagerlokal med en golvyta av 3 000 kvadratmeter för samlingarna i Rosersberg, där de kommer att magasineras under cirka fem år. Detta medan SMTM försöker finna en permanent lösning för att kunna göra samlingarna tillgängliga för allmänheten.

Flyttningen av föremålen från Arlanda till magasinet i Rosersberg, en mil söder om Arlanda, har påbörjats. Den 30 september 2023 ska hallen på Arlanda vara utrymd. Frågan kvarstår dock var de större flygplanen, som Skyraider, Lodestar och Martinet med flera, ska härbärgeras.

Vid ett möte med Flyghistoriska Akademien på SMTM den 30 mars, berättade Sophie Nyman, myndighetens chef för form och innehåll, om det aktuella läget för samlingarna.

Musealt ansvar

Sophie Nyman betonade SMTM:s museala ansvar jämfört med tidigare myndigheters, exempelvis Luftfartsverket. När SMTM tog över Arlanda flygsamlingar från Trafikverket var en av de första åtgärderna att

inleda den omfattande inventeringen av de tusentals föremålen i samlingarna. Här hade man stor hjälp av Arlanda flygsamlingars vänner. Detta är nu genomfört.

Arbetet med samlingarna måste hålla en museal nivå i linje med vedertagen samlingsförvaltning, annars kommer bli a Riksrevisionen att ha invändningar, berättar Sophie Nyman. Bland annat får föremål inte avyttras annat än om särskilda skäl föreligger och då måste det ske enligt "konstens alla regler" inom museiområdet.

Upprinnelsen till uppsägningen av Arlanda flygsamlingar var att Swedavia i mars 2022 varslade om att flygplatsen behöver utöka driftområdet. Flygplatsbolaget "måste tänka på försvarsaspekter" – någon ytterligare information gavs inte då. Under sommaren 2022 meddelade Swedavia att samlingarna ändå inte skulle behöva flyttas. Men den 30 september lämnades beskedet att flygsamlingarnas

Sophie Nyman är chef för form och innehåll på Statens maritima och transporthistoriska museer.



Foto Michael Sanz

Sakta men säkert töms lokalen vid Arlanda på flygsamlingarna.

måste kunna flytta till nya lokaler inom ett år. Att volontärerna i Arlanda flygsamlingars vänner känner besvikelse har Sophie Nyman full förståelse för.

Allt har dock inte varit idealiskt i Arlanda flygsamlingars lokaler. Huvudbyggnaden har hemsökts av gnagare och andra skadedjur, vilket kan vara till men för både personalens, besökarnas och – inte minst – samlingarnas välbefinnande. Det blå förrådstält som står utanför museibygnaden (som tidigare tillhört Tekniska museet) läcker regnvatten. Ett myrsamhälle har också gjort det till sitt hem. Därtill har upphängningen i taket av samlingarnas flygplan inte varit fullt säker. Ett bekymmer som för övrigt delas med Flygvapenmuseum.

Framtiden

För att kunna driva en musei- och samlingsverksamhet värdig namnet krävs det långa kontrakt med en framtida hyresvärd. Det är inte möjligt att flytta ett museum vart femte eller tionde år. Därför är den omedelbara närheten till en internationell storflygplats inte idealisk. Flygplatser tenderar att både förändras och växa och då är sällan museiverksamhet en prioriterad del av affärsidén...

Museimyndigheterna har med det nya säkerhetsläget också att ta ställning till hur museiföremål ska skyddas i händelse av väpnade attacker. Var någonstans ett museum för svensk civil luftfart till sist kan komma att placeras vet ingen i dag. Representanter för SMTM har besökt Skavsta och Uppsala. Även Lindarängshangaren i Stockholm har undersökts som en möjlighet. Dock är skicket på den senare okänt och hangaren kan dessutom, trots sin byggnadsminnesmärkning, komma att flyttas. För närvarande är det troligast att ett luftfartsmuseum skulle placeras någonstans mellan Stockholm och Gävle. Detta med tanke på befintlig personal bland SMTM:s anställda och Arlanda flygsamlingars volontärer.

Sophie Nyman berättar också att det förmodligen blir billigare att låta uppföra en helt ny museibygnad än att flytta samlingarna till ett befintligt hus.



Joakim Wesths flygplan Med passion för veteraner

Företagsledaren Joakim Westh i Stockholm är den borne flygentusiasten som målmedvetet byggt upp den största privatägda samlingen i Sverige av propellerdrivna veteranflygplan, de flesta med svensk anknytning. Det handlar om sammanlagt 13 maskiner varav huvuddelen från före jetepoken på 50-talet.

Av ULF DELBRO

Tio av Joakim Wesths flygplan är flygbara och dessutom i ett strålande fint originalskick. Tre av planen är under renovering för att även de bli flygbara. Jodå, Joakim har flygcertifikat och flyger själv alla maskinerna, fattas bara annat!

– Mitt flygintresse vaknade redan under pojkåren och på den vägen är det, berättar Joakim som är född 1961. Jag är uppväxt i Lidköping och så fort jag fyllde 15 år började jag segelflyga i Lidköpings Segelflygklubb på Hovby. Sedan, under gymnasietiden, var jag ett år i USA som utbytesstudent, och där passade jag även på att ta ett motorflygcertifikat. Det är klart att jag ville bli pilot i Flygvapnet, men mina glasögon satte stopp för de planerna, så då satsade jag på att läsa till flygingenjör på KTH i Stockholm, och sedan studerade jag vidare på Massachusetts Institute of Technology, MIT, i USA.

Något jobb som flygingenjör blev det inte för Joakim. I stället rekryterades han i

USA till managementkonsultbolaget McKinsey, och därefter gjorde han karriär på ledningsnivå i flera, stora svenska företag inom helt andra branscher än flyget. I dag är han delägare i ett framgångsrikt industriföretag som han varit med om att grunda. Han har dessutom flera styrelseposter i börsbolag, bland annat i försvarskoncernen Saab.

Flygintresset växte sig med tiden allt starkare hos Joakim. Han började med konstflygning och skaffade i slutet av 1980-talet ett par flygplan speciellt lämpade för detta.

– Men jag började också vurma alltmer för veteranflygplan, berättar Joakim entusiastiskt, och så fick jag för nästan 30 år sedan chans att köpa in mig som delägare i en Tiger Moth. Den havererade olyckligtvis senare, men den blev snabbt ersatt av en annan Moth, SE-COG, som förvärvades av den välkände uppvisningspiloten och flygläraren Pär Cederqvist.

– Någon gång fick jag idén att försöka bygga upp ett museum med veteranflygplan, framför allt sådana som på något

Joakim Wesths första egna veteranflygplan är en Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz, benämnd Sk 12 i Flygvapnet. Den är en underbar maskin att flyga, inte minst avancerat menar Joakim. Maskinen är i ett enastående fint originalskick och är en av Joakims verkliga favoriter bland öppna dubbeldäckare.

sätt hade svensk anknytning, förklarar Joakim. Men de skulle inte vara statiska museiföremål utan verkligen kunna flygas och visas upp på flygdagar och i andra sammanhang. Det finns gott om flygmuseer i Sverige, men de flygplan som finns där går i allmänhet inte att flyga med, de står där de står. Mitt upplägg skulle därför vara annorlunda. Inspiration till detta fick jag bland annat från ett sådant "museum" i Florida och från de årliga militära veteranflyguppvisningarna som arrangeras i engelska Duxford av Imperial War Museum. Mitt hjärta klappar mycket varmt för svensk flyghistoria, så jag beslutade så småningom att sätta planerna i verket.

– Min strategi från början var att satsa på militära flygplanstyper från propellerpoken med en intressant historia. De skall vara så kompletta att de går att renovera till originalskick för just den flygplansindividen och kunna göras luftvärdiga dvs flygbara – dessa tre hörnstenar är fortfarande grundfilosofin i verksamheten. Jag är inte så mycket för den ganska omfattande "nyttillverkning" som sker i dag av historiska flygplan runt en dataplåt eller någon viss individ som man säger sig ha fått tag i. I min värld, om i princip 100 procent av flygplanet är nyttillverkat, så har ju det rent historiska värdet av flygplanet helt försvunnit, påpekar Joakim.

Sk 12, första egna veteranmaskinen

– Det började alltså med att jag blev delägare i en Tiger Moth, en flygplanstyp som Flygvapnet haft som skolflygplan på 1930- och 1940-talen med beteckningen Sk 11. Nästa flygplan, som blev min första egna veteranmaskin, blev även det en dubbeldäckare med bakgrund i Flygvapnet, nämligen skolflygplanet Sk 12, det vill säga en Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz. Det flygplanet, SE-BWU, köpte jag år 2003 av flygkapten Lennart Nordström.

Just denna flygplansindivid levererades till Flygvapnet 1939 från CVV och blev i slutet av 1990-talet totalrenoverad av Lennart Nordström och Arne Rosengren. Den är i ett enastående fint originalskick – målad i flygvapenfärgerna pansargrå och orange och med märkningen 5-57, som den hade i alla år som skolflygplan i Flygvapnet på Ljungbyhed.

– Visst är Tiger Mothen ett robust flygplan och trevlig att flyga, men Stieglitzen är bättre i nästan alla avseenden, säger Joakim med känsla. Den har en fantastisk roderharmonik och är mycket fin att flyga avancerat med, det är en verklig favorit bland öppna dubbeldäckare och en dröm för många att få flyga. Många av de 85 Sk 12 som fanns i Flygvapnet ett antal år från 1936 flög därefter i många år i civila flygklubbar, ofta som segelflygbogserare. Det var en vanlig syn runt om i landet. Men nu är praktiskt taget alla borta, endast två luftvärdiga finns kvar i landet, så Joakim Wesths Stieglitz, som är en av dessa två, är verkligen en raritet i dag.

Det fåtal Klemm 35/Sk 15 som var placerade på F8 Barkarby hade huv och tack vare att man slapp draget var de förstås mycket bekvämare att flyga än de Sk 15 med öppna sittbrunnar som fanns som skolflygplan på F 5 Ljungbyhed.



En mycket glad Joakim Westh poserar vid Sk 12:ans motor – en 150 hk Siemens Halske Sh 14a, som ger maskinen en toppfart om 168 km/tim.

Unik Klemm 35 med huv

Flygvapnet hade på Ljungbyhed från 1940 och framåt ett stort antal Klemm 35 som skolflygplan. Planet hade beteckningen Sk 15, och alla hade öppen sittbrunn. Men på F 8 i Barkarby fanns ett litet antal Klemm 35 med huv. Några av dessa maskiner köptes av KSAK under 1940, och de mönstrades under kriget in av Flygvapnet, som baserade dem som stabsflygplan på F 8. Ett av dessa var

öronmärkt för flygvapenchefen, general Bengt Nordenskiöld.

– Officerarna ville förstås inte sitta i draget utan ville flyga bekvämt under huv, säger Joakim och skrattar.

2009 köpte Joakim just Nordenskiölds Klemm 35 med huv av flyghistorikern Peter Kempe i Göteborg. Renoveringen hade påbörjats av Peter och fullföljdes nu av legendariske Åke Jansson i Vallentuna, som renoverade maskinen till originalskick.



Foto Daniel Karlsson



Här sitter Joakim Westh i sin egen ägandes North American AT-6 Texan och myser – vem skulle inte gjort det!

– Efter kriget hade denna Klemm 35 flugits civilt med beteckningen SE-AKN i många år. Nu är det den enda flygande Klemm 35 som finns med originalhuv, vilket gör den helt unik, berättar Joakim Westh. Det tyckte även Svensk Flyghistorisk Förening, som 2014 mycket välförtjänt utsåg Joakims Klemm 35 som det årets vinnare av SFF:s Veteranflygpris, givetvis till stor glädje för både Joakim och Åke Jansson.

Texan – en imponerande veteran

Som skolflygplan typ II, efter den grundläggande flygutbildningen och inför övergång till rena krigsflygplan, använde Flygvapnet på 1950-talet den amerikanska maskinen North American Harvard/Texan, som fick beteckningen Sk 16 i Flygvapnet. Det gjorde man också på 1940-talet i US Army Air Force, USAAF. Där hade man även en vapenutrustad version, AT-6C, med tre kulsprutor som användes

för att piloterna under andra världskriget skulle få skjutträning inför övergång till Mustang och andra krigsflygplan. Och just en sådan maskin, målad i amerikanska originalfärger och med kulsprutor och allt har Joakim Westh i sin hangar i Eslöv. Den är tillverkad 1942 och tjänstgjorde i USAAF under kriget.

– Jag har alltid varit intresserad av den här flygplanstypen, säger Joakim, så när jag fick en chans att köpa denna maskin så slog jag till. Den är mycket noggrant renoverad och i ett sådant fint originalskick att den 1992 fick pris i den årliga megautställningen och tävlingen i Oshkosh i USA för den bäst renoverade AT-6:an, framhåller Joakim. Och det är bara att hålla med, den är fantastiskt fin.

– För att vara en så pass stor maskin är North American Texan, eller Sk 16 om man så vill, väldigt trevlig att flyga, och den har förvånansvärt god roderharmonik, förklarar Joakim. Men Texan har även en

del farliga lågfartsegenskaper. Detta måste man vara klar över, annars kan man lätt råka illa ut, särskilt om man är på låg höjd. Det har många piloter tyvärr fått erfara, påpekar Joakim med stort allvar. Men det är annars en utmärkt skolbänk inför att sedan flyga tyngre och mer avancerade flygplan. Dessutom är Texan en klassiker i många länders flygvapen. Den pryder absolut sin plats i min samling, konstaterar Joakim.

Bestmann – en pärla i samlingen

En verklig pärla i samlingen är den Bücker Bü 181 Bestmann som Joakim låtit renovera till exakt det skick den var i när den på 1940-talet levererades till Flygvapnet från licenstillverkaren Hägglund & Söner i Örnsköldsvik. I Flygvapnet tjänstgjorde detta exemplar som skolflygplanet Sk 25 och med serienumret 25084. Det är Åke Jansson som renoverat även detta flygplan, och han har verkligen gjort ännu ett enastående fint arbete. Allt är återanvänt, och flygplanet är så nära originalet man kan komma med instrument, målning och så vidare. Allt är som det var när flygplanet var i tjänst. Det står till och med i samma hangar i Eslöv som det gjorde när det användes vid Flygvapnets reservflygskola där under 1945–46

– Tala om historiens vingslag! Flygvapenmuseum har hela tiden varit väldigt stöttande och behjälpliga under denna renovering liksom i många av de andra renoveringarna jag gett mig in på, berättar Joakim. Till saken hör, att denna Sk 25 är det enda flygande exemplaret i Sverige av denna flygplanstyp, så Joakim Westh och Åke Jansson har verkligen gjort en mycket värdefull flyghistorisk insats i och med denna restaurering.

– Det är dessutom så, att det troligen inte finns mer än fyra-fem flygande Bestmann i hela världen i liknande skick, säger Joakim med påtaglig stolthet.

Joakim Wesths AT-6 Texan är målad och märkt exakt som den skolflygplansindivid den var i US Army Air Force på 1940-talet. Den är mycket trevlig att flyga, menar Joakim, men har även en del mycket farliga lågfartsegenskaper, som man måste vara medveten om för att inte råka illa ut.



Foto Sven Stridsberg



Joakims Bü 181 Bestmann, Sk 25 i Flygvapnet, på bilden märkt 284, har samma konstruktör som Saab Safir, Sk 50 i Flygvapnet, på bilden märkt 25, nämligen flygingenjören A J Andersson. Släktskapet mellan de båda flygplantyperna framgår mycket tydligt.

Jungfruflygningen efter renoveringen skedde i augusti 2010 med den kände flygentusiasten och aviatören Mikael Carlson vid spakarna. Allt gick enligt plan, och strax därpå flög Joakim själv in sig på flygplanet.

– Min Bestmann är väldigt trevlig att flyga, säger Joakim och myser. Den påminner om Saab Safir, vilket inte är så konstigt då båda har samma konstruktör, nämligen flygingenjören A J Andersson. Han var först anställd som chefskonstruktör hos företaget Bücker Flugzeugbau i Tyskland och sedan hos Saab. Och det är klart att Joakim även haft en sådan, det vill säga en Saab 91B Safir, Sk 50B, från Flygvapnet i samlingen. Men Safirer i flygande skick finns det fortfarande ganska gott om i landet, så

Joakims maskin var inte unik på samma sätt som hans Sk 25 Bestmann. Därför sålde han för en tid sedan maskinen till Safir-entusiasten och uppvisningspiloten Alf Ingesson Thoor.

Sk 9 Moth Trainer – en raritet

År 1931 rådde stor brist på lämpligt skolflygplan på Krigsflygskolan, F 5 i Ljungbyhed. En ny kull elever skulle utbildas, men flygplan saknades, och det var stor risk för betydande förseningar. I England fanns en intressant flygplanstyp som konstruerats av företaget de Havilland med beteckningen DH.60T Moth Trainer, en dubbeldäckad, tvåsitsig maskin med en fyrcylindrig Gipsy II motor på 120 hästkrafter. Flygvapnet beställde tio nyttillverkade flygplan av denna typ,



Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

En bild på Joakims Sk 25 Bücker Bestmann tagen 1946 utanför hangaren på reservflygskolan i Eslöv. Flygplanet, som nu är i nyskick står i dag i samma hangar som då. Tala om historiens vingslag!

som levererades på rekordtiden två månader. Flygutbildningen kunde genomföras med endast tre veckors försening. Flygplanstypen fick beteckningen Sk 9. Tyvärr skedde i tät följd ett antal have-

Joakims Sk 9, Moth Trainer, är strålande fint renoverad och i samma skick som vid leveransen till Flygvapnet 1931.



Foto Peter Liander



Även Joakims Super Cub, Fpl 51 i Armén och märkt 36 är i originalsckick. Den lilla bilden, *nedan*, på flygplanindivid 36 är tagen under vinterförhållanden med skidor monterade när flygplanet var i tjänst i armén.

Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv



rier med Sk 9, så 1936 återstod endast tre exemplar. Dessa såldes 1947 på den civila marknaden varav ett havererade redan året därpå. Av de två återstående Sk 9:orna finns en i förråd hos Flygvapenmuseum i Linköping. Den andra, med registreringen SE-BFH, hade under årens lopp flera olika ägare, bland annat Ingemar Ehrenström och Kjell Franzén, som påbörjat renovering av maskinen. Men när Joakim Westh blev ny ägare 2017 tog renoveringen fart i händerna på Åke Jansson. Som vanligt gjorde Åke ett fantastiskt fint arbete. Sk 9:an är nu i samma skick som vid leveransen till Flygvapnet 1931, inklusive autentisk målning, märkning och andra detaljer från tiden i Flygvapnet. Exempelvis är såväl instrument,

motor och propeller original. Till och med talrören för kommunikation mellan lärare och elev finns installerade. Våren 2022 var renoveringen klar och Joakim kunde den 23 maj 2022 lyckosamt provflyga sin senaste klenod, som då inte hade varit i luften sedan 1948. Det är nu världens enda DH.60T Moth Trainer som är luftvärdig och samtidigt det äldsta, flygande veteranflygplanet som tillhört det svenska Flygvapnet. Ännu en ovärderlig insats av Joakim Westh och Åke Jansson för att bevara en flygande raritet som tillhör det svenska flyghistoriska arvet.

Super Cub – idealisk för arméflyg

Ytterligare ett militärt flygplan i samlingen är en Piper PA-18 Super Cub, som i

slutet av 1960-talet flugit i Armén med beteckningen Fpl 51 och nummer 36 på fenan. Den har en 150 hk motor, har mycket goda lågfartsegenskaper och kan starta och landa på korta sträckor. Den är idealisk för artillerieldledning, samband och spaning. Maskinen köptes av Joakim år 2006. Även den är givetvis i originalsckick med rätt färg och märkning efter renovering.

– Som pilot flög jag tidigt Super Cub, bland annat för segelflygbogsring, och det är en väldigt trevlig flygmaskin som jag gärna ville ha i samlingen, förklarar Joakim. Super Cub-ar finns det visserligen gott om, men det är ändå en poäng med att ha en klassisk Armé-Cub i en sådan här samling, menar han, och tillägger, att det nog är den enda kvarvarande Armé-Cuben i flygande skick som har cockpit i original och ursprunglig utrustning monterad.

”Grasshopper” – veteran från kriget

– Den här maskinen, en ”Lill-Cub” med en 65 hk motor, har renoverats av en tidigare ägare, Mats Johansson. Renoveringen är fint gjord, och Mats fick SFF:s Veteranflygpris för detta 2009. Flygplanet har en intressant historia, säger Joakim. Det levererades till US 9th Army i Europa under hösten 1944 för att användas till artillerieldledning, spaning och samband. Det deltog först i slaget om Ardennerna och överfördes senare till 102nd Infantry Division Artillery för att vara med i Operation Grenade, som var täcknamnet för övergången av floden Roer (eller Rur, biflod till Maas) den 23 februari 1945 i jakten på att komma fram till floden Rehn. Vid detta tillfälle blev flygplanet jagat av två Messerschmitt Bf 109, och gick då ner



Ovan och nedan: Joakim Wesths "Lill-Cub" är märkt och målad som när den flögs av de allierade under 2:a världskriget från att den levererades i december 1944.

på lägsta höjd för att undkomma. Det bar sig inte bättre än att den då flög in i en ledning vilket resulterade i några veckors reparation i fält. I mitten av mars 1945 överfördes flygplanet till 258th Field Artillery Battalion, som var en del av general George Pattons 3rd Army. Det deltog nu i framryckningen ända fram till floden Elbe där man mötte ryssarna i slutet av april och början av maj 1945.

Maskinen kom sedan till Sverige 1947 från ett surpluslager i Tyskland via AB Göta-Flyg och fick registreringen SE-BFD. Planet köptes av Joakim Westh 2014, och är stationerat på Skå-Edeby.

– Den är rolig att flyga och är mycket fältmässig, säger Joakim. Den kan likasom "storebror" Super Cub operera från mycket korta strippar, vilket var mycket användbart under andra världskriget, påpekar Joakim.

MFI-9B – i strid i Biafra

I slutet av 1960-talet förklarade sig den nigerianska provinsen Biafra självständigt från staten Nigeria i Västafrika. Detta stötte på mycket hårt motstånd från Nigeria som då inledde en blockad av Biafra. Hjälpinsatser med flyg in till provinsen attackerades av nigerianska stridsflygplan och situationen för det biafranska folket blev alltmer kritisk, inte minst för barnen som i tusentals avled av svält. Carl Gustaf von Rosen blev vittne till den förfärliga situationen i Biafra då han var befälhavare på en DC-7B från Transair som 1968 nattetid flög in barnmat och förnödenheter till Biafra. von Rosen försökte på olika sätt få världssamfundet att stoppa blockaden, men lyckades inte. Han beslutade då att hjälpa Biafra att med insatser



Foto Peter Liander

från luften bekämpa Nigerias flygbaser, kraftstationer, bränslefordon med mera. Han menade att man skulle kunna använda små, billiga sportflygplan för detta. Han anskaffade därför i maj 1969 under stor sekretess fem små, tvåsitsiga, svenska flygplan av typ MFI-9B. von Rosen värvade två svenska piloter och två från Biafra att tillsammans med honom själv delta i aktionen. Flygplanen utrustades med kapslar för raketbeväpning. I Gabon, ett grannland till Biafra, kamouflagemålades maskinerna och gjordes klara för insats.

Den första aktionen genomfördes den 22 maj 1969 mot den nigerianska flygbasen i Port Harcourt vid kusten. Anfallet blev en stor framgång med flera flygplan och markanläggningar sönderskjutna. Som förstärkning anlände i augusti till Gabon ytterligare fyra MFI-9B som upphandlats i Sverige. Två flögs direkt vidare



Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv

En bild på Sk 9:an tagen på F 5 Ljungbyhed i början av 1930-talet.

in i Biafra medan två fick stanna i Gabon för utbildning av nya piloter. Under tiden hade även flera piloter ur det biafranska flygvapnet flugits in på "9:an" och de tog nu över efter att de tre svenska piloterna med C G von Rosen i spetsen hade återvänt till Sverige.

Under oktober 1969 var MFI-planen, som gick under benämningen "Biafra



SE-EUB är den enda, kompletta kvarvarande MFI 9B som var i strid i Biafra. Det var ett av de fyra flygplan i batch nr två som upphandlades och sattes in i striderna i augusti 1969. Flygplanet ägs i dag av Joakim Westh och är luftvärdigt.

Babies” i strid så gott som dagligen. Många lyckade anfall genomfördes, men flera 9:or havererade och blev utslagna efter beskjutning i luften och på marken. Under hösten krympte ”utbrytarstaten” Biafras storlek allt snabbare och den 12 januari 1970 tillkännagavs Biafras kapitulering. En sista, kvarvarande flygduglig MFI-maskin flögs då till Gabon där den hamnade nermonterad i en hangar tillhörig Gabons flygvapen. Maskinen togs så småningom om hand av en fransk mekaniker och pilot som var inhyrd av Gabons flygvapen. Han fick till slut i egen regi MFI-9:an flygande igen, men råkade 1983 ut för ett mindre landningshaveri. Efter detta transporterades maskinen till Frankrike där den sedermera kom att ägas av en annan fransman. Flygplanet hamnade nu i ett garage i Paris där det blev liggande i mer än 30

år. 2017 fick Flygvapenmuseum i Linköping tips om flygplanets existens, och att det var till salu. Museet hörde av sig till Joakim Westh med en fråga om han var intresserad.

– Klart jag var intresserad, sade Joakim när han intervjuades för denna artikel. Jag hade länge drömt om att få tag i en maskin som haft koppling till Carl Gustaf von Rosen, och här fick jag verkligen en jättechans. Åke Jansson och jag åkte till Frankrike och besiktigade flygplanet. Nosstället var skadat liksom vänster vinge samt en hel del korrosion efter tiden i Afrika, men det var fullt möjligt att åtgärda. Jag köpte maskinen, och sedan hjälpte Åke mig att transportera hem den till Stockholm.

Detta flygplan hade ursprungligen, 1967, köpts av Ljungbyheds Flygklubb. Det hade tillverkningsnummer 56 och

registrerades som SE-EUB. Därifrån köptes det av Biafra Air Force och var alltså en av de fyra MFI 9B i batch nummer två som levererades till Biafra i augusti 1969. Planet var en av de två individer som mer eller mindre direkt flögs in till Biafra för att sättas in i striderna. Nu står den på Skå-Edeby, skadorna har Åke åtgärdat, och maskinen är luftvärdig.

– Detta är den enda, kompletta kvarvarande MFI 9B som var i strid i Biafra, förklarar Joakim Westh. Min plan är därför att göra den helt autentisk som en Biafra-maskin. Den skall kamouflagemålas, en extra bränsletank skall installeras i högersitsen samt sikte och raketkapslar skall monteras, originalkapslar om möjligt, annars får det bli kopior. Att den flugit på skarpa uppdrag i Biafra under kriget bär tre kulhål från finkalibrig eld i flygkroppen tydligt vittnesmål om!

Det skall noteras, att svenska flygplan ytterst sällan blivit engagerade i regelrätta stridssituationer. Till dessa fåtal tillfällen hör insatser med J 8 Gladiator och B 4 Hawker Hart vid det svenska frivilligförbandet F 19 under finska vinterkriget 1939–40 samt J 29 och S 29 Tunnan vid F 22 i Kongo 1961–63. Och MFI-9B i Biafra-Nigeria 1969–70!

De första fem MFI 9B på plats i Gabon i maj 1969, kamouflagemålade och klara för insats. Carl Gustaf von Rosen håller en fältmässig genomgång med piloterna.



Foto Freddy Stenboms samling

Fortsättning i nästa nummer!

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



Klemm 35.

Foto Daniel Karlsson



Cockpit i Klemm 35.

Foto Bengt Simson



Bücker Bü 181 Bestmann. Nedan: Cockpit i Bestmann.

Foto Kasper Dudzik



Joakim Wesths flygplan

Flygande

	Svensk militär beteckning	Tillverkningsår
• de Havilland DH.60T Moth Trainer	Sk 9	1931
• Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz	Sk 12	1939
• Klemm Kl 35	Sk 15	1940
• North American AT-6C Texan	Sk 16	1942
• Curtiss P-40N Warhawk	–	1943
• Piper Cub L4 "Grasshopper"	–	1944
• Bücker Bü 181 Bestmann	Sk 25	1945
• Piper PA-18 Super Cub	Fpl 51	1967
• Malmö Flygindustri MFI-9B	–	1967
• Saab MFI-15	–	1976

Pågående projekt – skall bli flygande

	Tillverkningsår
• Royal Aircraft Factory S.E.5A. Renoveras i England.	– 1918
• B 4 Hawker Hart. Renoveras i England.	– 1937
• Bücker Bü 181 Bestmann. Renoveras i Sverige. (Sk 25)	1941

Denna Luftwaffe Bestmann (CR+IU) kom från Tyskland och nödlandade i Grönskåra, i Småland, 1945.



100 år sedan ILUG! Del 1

1923 hölls den Internationella luftfartsutställningen i Göteborg, ILUG, i samband med firandet av Göteborgs 300-årsjubileum. Genom Göteborgs stadsmuseum har Svensk Flyghistorisk Tidskrift fått möjlighet att fira detta 100-årsjubileum genom en unik fotoexposé. Vårt varma tack!

Göteborgs stadsmuseum uppmärksammar Internationella luftfartsutställningens 100-årsjubileum genom att publicera närmare 200 högupplösta fotografier från utställningen på Wikimedia. Evenemanget var en del av Jubileums-

utställningen i Göteborg 1923. Bilderna som är fria att användas har ett ursprung i Aeroklubbens "Luftfotografiska arkiv" som förvaras på museet.

Publiceringen är planerad att ske i början av juni och kommer att finnas

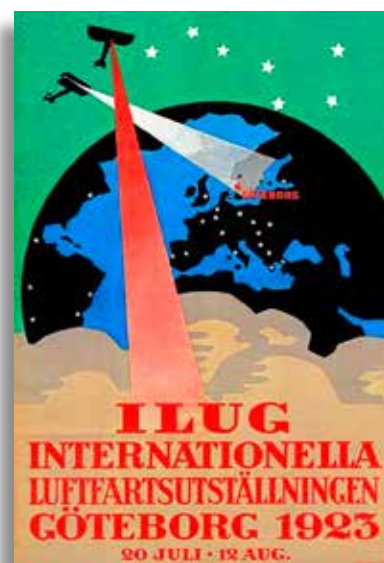
Internationella luftfartsutställningen i Göteborg 1923, 20 juli–12 augusti. Interiör av stora hallen på Heden med olika montrar. Närmast i bild brittiska Handley Pages avdelning. Flygplanet är ett torped- och bombflygplan av typ Handley Page HP 19 Hanley I med en 450 hk motor av typ Napier Lion IB.

tillgänglig via Göteborgs stadsmuseums Wikimedia Commons sida. Enklast hittar man dem genom att göra en webbsökning på "Media contributed by the Museum of Gothenburg 2023". Red

Fler bilder från ILUG i nästa nummer!



Foto i Göteborgs stadsmuseums arkiv



Affischkonstnär Carl Meurling

Till vänster: Kung Gustav V besöker Ilug. Från vänster i bild direktör John Lithander, Åsbrink, kungen, major Villiards, Karl Albert Byron Amundson ("KABA"), C R Cramér, Philipson, Edmund Sparmann.

Löjtnant Nils Söderberg i Breguet 14.B2 S-AIAA, efter landning i ankomsttävlingen Rotterdam-Göteborg. Flygplanet hade bakgrund i franska flygvapnet. Söderberg blev senare generalmajor i Flygvapnet – och ordförande i Svensk Flyghistorisk Förening.

Foto i Göteborgs stadsmuseums arkiv



Nedan:
Uppmärksammandet av andrapristagaren i ILUG:s ballongtävling om Andrépokalen den 30 juli 1923.

Foto i Göteborgs stadsmuseums arkiv



Affischkonstnär Carl Meurling



Nedan:
Franska utställningsmontern vid ILUG. Närmast i bild en flygbåt av typ Lioré et Olivier LÉO H13 med två Hispano-Suiza à 150 hk. I bakgrunden Breguet XIV Tbis, S-ASAA. Till höger fenan på Bréguet 19 A2, nummer 1

Interiör från ILUG:s vetenskapliga avdelning. "Apparater för psykotekniska flygarprov från psykologiska laboratoriet i Uppsala."



Foto i Göteborgs stadsmuseums arkiv



Foto i Göteborgs stadsmuseums arkiv



Diverse om **SAAB 105** 60 år! Del 5 – Bildspecial

Den 29 juni i år är det 60 år sedan Saab 105 flög för första gången. Det är ett unikt jubileum inom svensk flygindustri eftersom typen fortfarande är i aktiv tjänst, i form av SK 60.

60128 landar i Ljungbyhed i maj 1970.

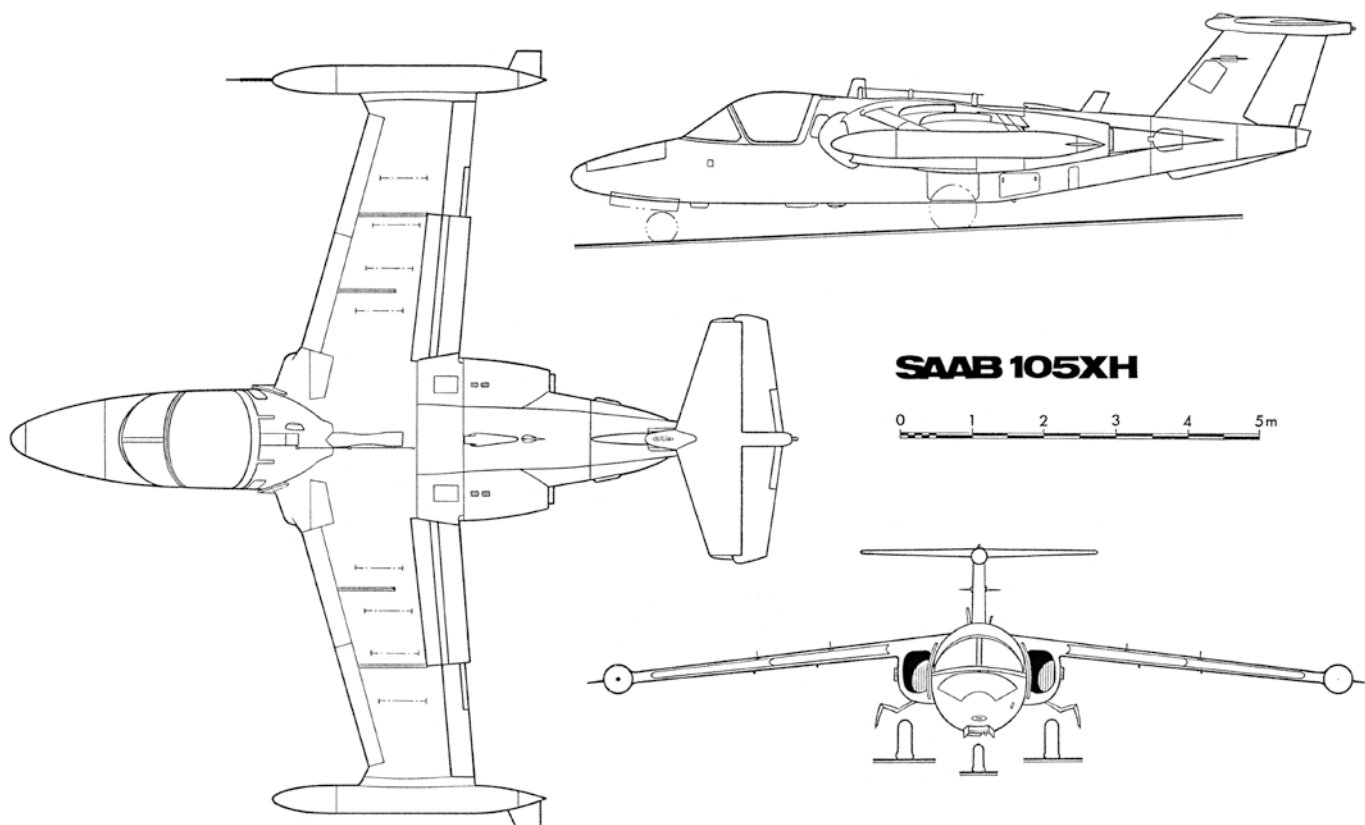
Av EMIL LINDBERG

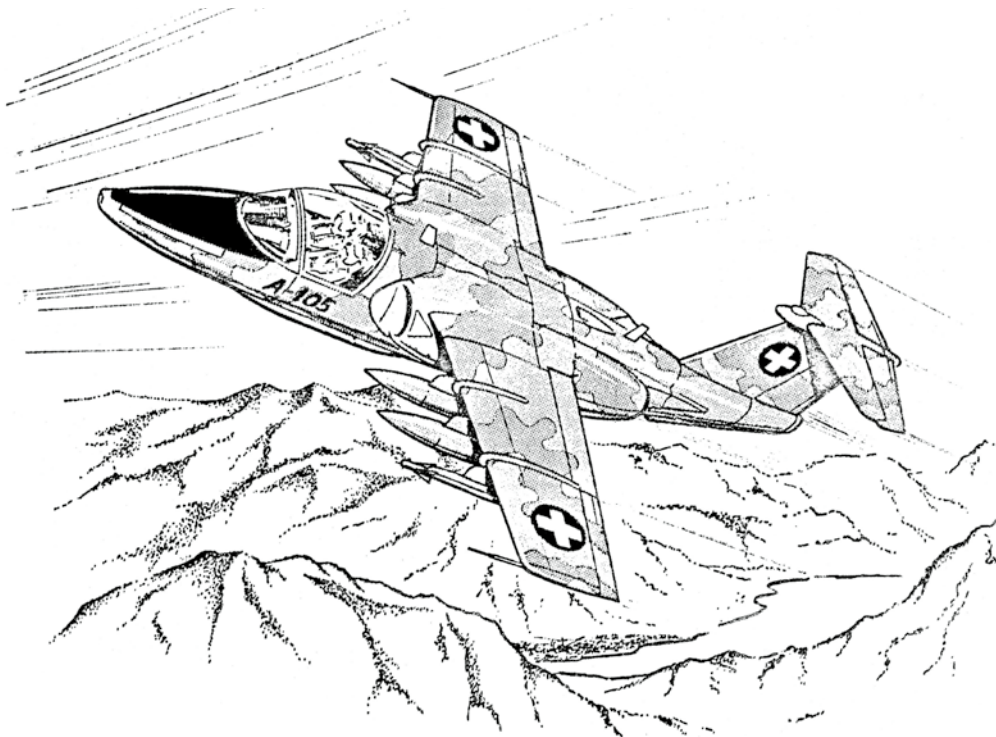
Sett till antal år i tjänst överträffas SK 60 inom Flygvapnet endast av TP 84 Hercules, levererad 1965, ett år innan SK 60.

Jag ansträngde mig att "pynta" Flyghistorisk revy 2013 om Saab 105, artikel-

serien "SK 60:s efterträdare" SFT nr 3-5 2014 och nu senast artikelserien "Diverse om Saab 105" med gott om bilder. Trots det hade jag ändå en del bilder över. Därför satte jag samman en bildspecial, del 1 och nu del 2, som dessutom innehåller några få "favorit i repris".

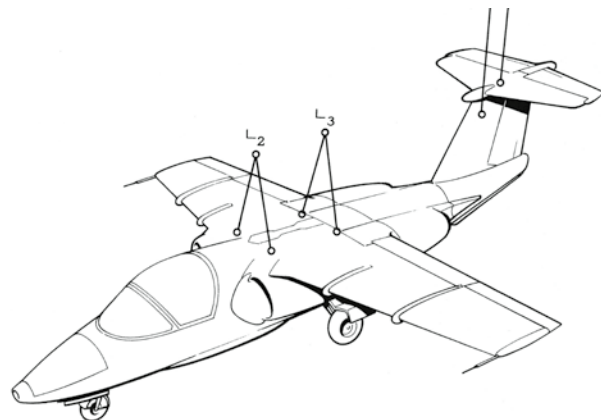
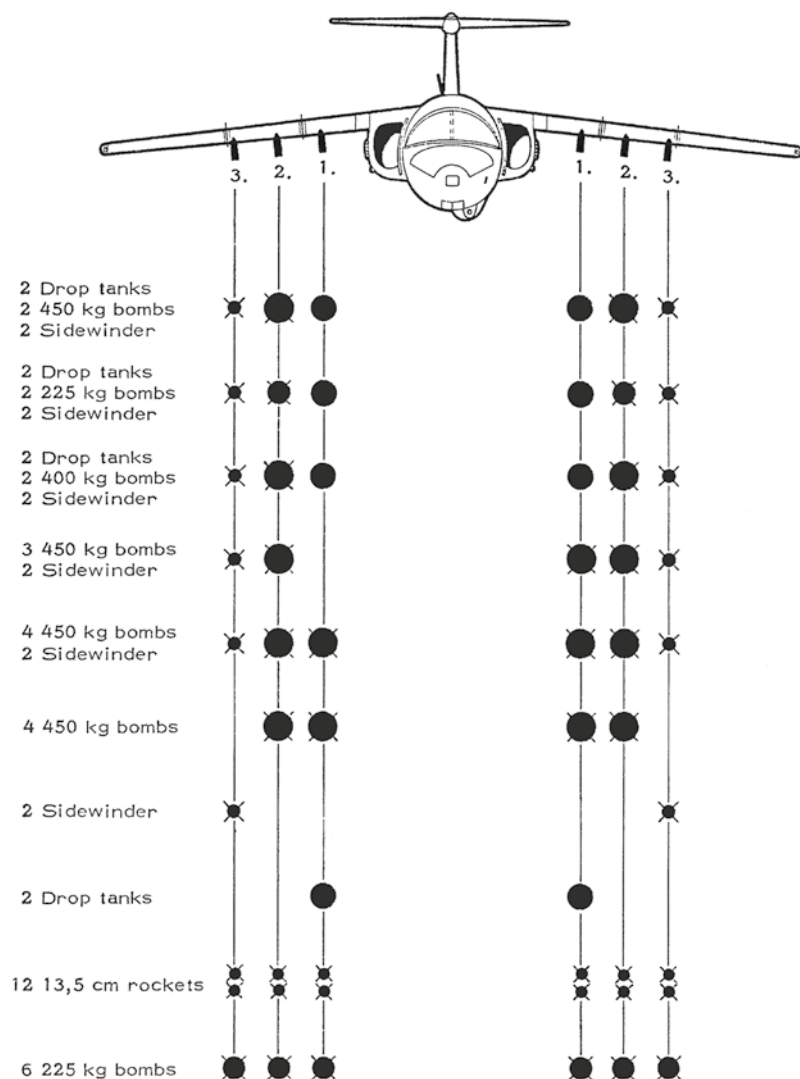
1968 års utgåva av 105XH, Schweiz. Notera de åtta balkfästena, dragkraftbromsar, annorlunda bakkantsklaffar, lift spoilers, annorlunda vingar med längre korda och vingspetstankar (250 l). Skiss Saab.





Nedan:

Utöver ovanstående skulle 105H, Schweiz, kunna beväpnas med 7,5 cm sprängraketer, 6,0 / 6,3 cm övningsraketer, och sannolikt även övningsbomber samt 30 mm automatkanon i kapslar. Sedan bärkapaciteten för balkläge 1 hade ökats till 450 kg bars jaktrobot Sidewinder endast i balkläge 3. Extratankarna hade en volym på 480 liter och det fanns även möjlighet att bära 210 liters vingspetstankar. Översikten är till stora delar även tillämplig för 105XH 1970. Skiss Saab.

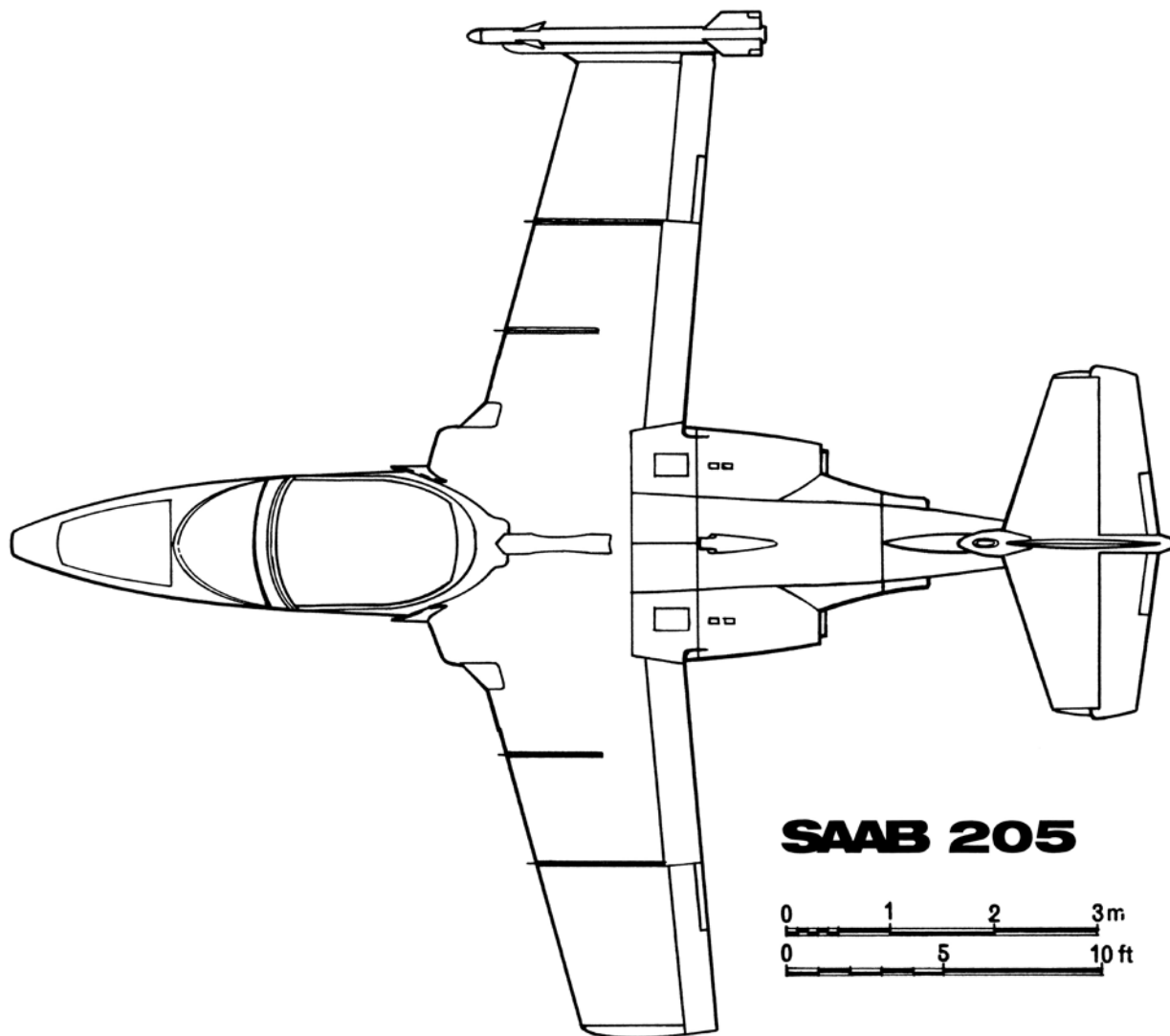
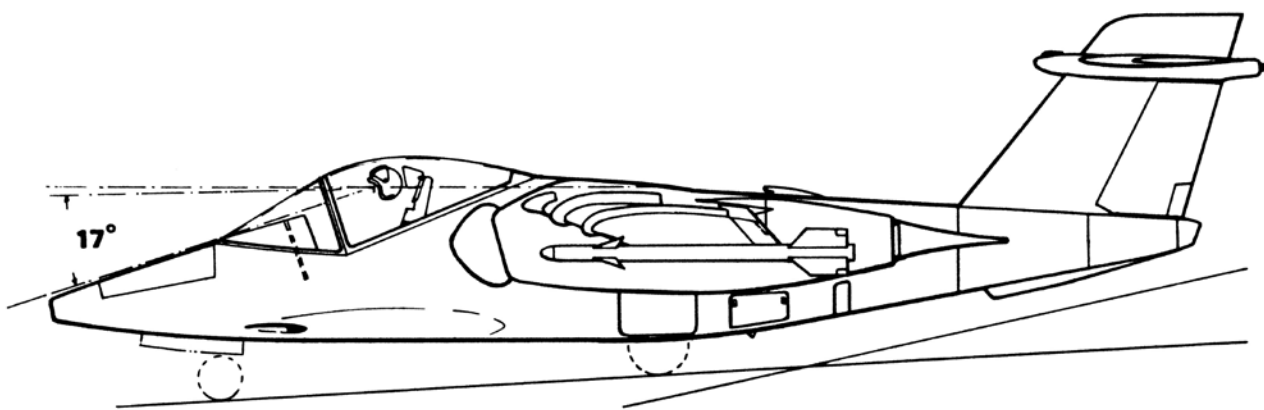


Ovan:

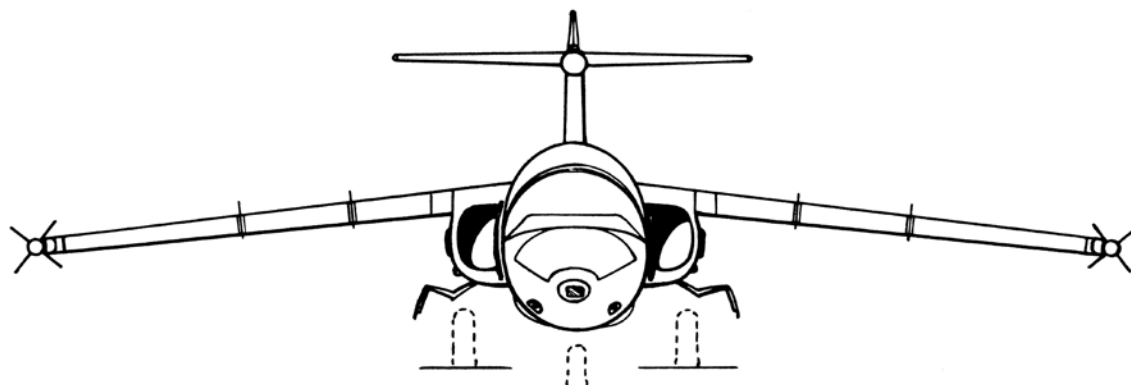
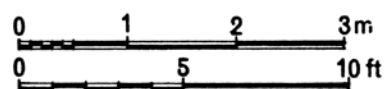
För att kunna byta plats på flygplan i tunnlar i de schweiziska berghangarerna visade Saab i specifikationen för 105H att flygplanet kunde lyftas med travers / kran. Tillvägagångssättet användes redan för Hawker Hunter och senare för F-5 Tiger II. Skiss Saab.

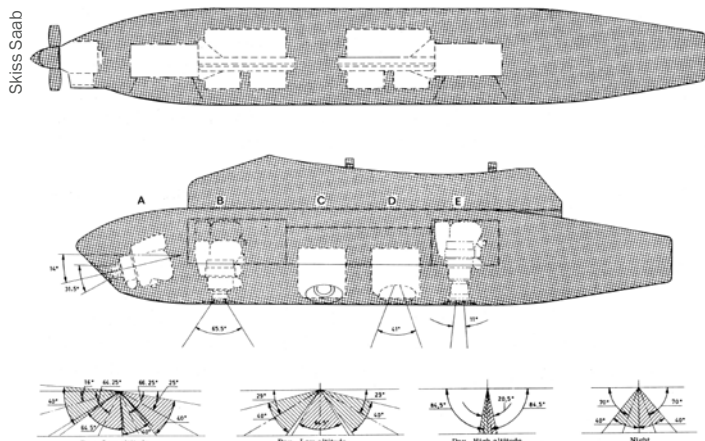
Fortsättning på följande två uppslag!

Emil Lindberg Född 1978, uppvuxen i Osby, där Krigsflygskolans SK 60 flitigt surrade i luften. Detta, en MÖP far och plastmodeller grodde ett flyghistoriskt intresse i tidig ålder, vilket påverkade yrkesvalet – Flygvapnet. Skribent och fotograf i SFT och andra medier. Ordförande för SFF Blekinge. Föreläser om flygbashistoria, "driver" flera flyghistoriska Facebook-grupper.



SAAB 205





Blixtkapsel (överst) och kamerakapsel (nederst) till 105XT, Export Trainer. Som synes skiljde sig utseendet på kamerakapseln något mot den som senare kom att införas på Österrikes Saab 105.

En bild på 60005 innan hon modifierades till SK 60C, i likhet med 30 andra kvarvarande SK 60A i spannet 60001 - 60032.

Ser inte banan ovanligt smal ut? Landar man på taxibana? Eventuellt som övning i landning på reservvägbas (12 x 2 000 m). Kan platsen vara Ljungbyhed?



Foto via Tor Karlsson

Föregående sida:

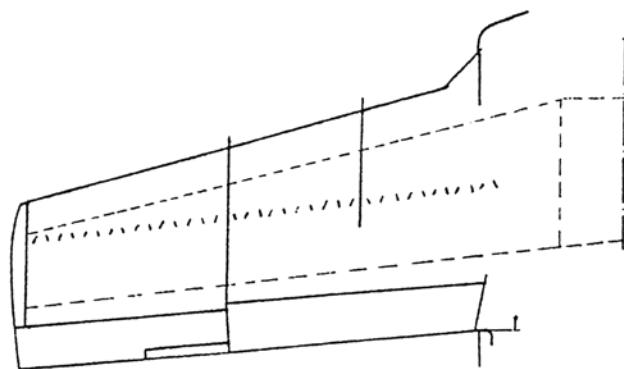
Favorit i repris: Saab 205. En skapelse från hösten 1971, bättre anpassad för jakt- / luftstridsuppdrag. Slankare nosparti, FLIR / värmespanare i nosspetsen (Saab 105 saknade ju radar), annorlunda frontruta och huv med bättre runtom-sikt, två inbyggda automatkanoner, fena ovanpå stabilisatorn, vapenbalk för jaktrobot i vingpetsarna och sannolikt ställbara framkantsklaffar, för bättre svängprestanda. Tänkt kund är dock okänd för undertecknad. Skiss Saab.

Till höger:

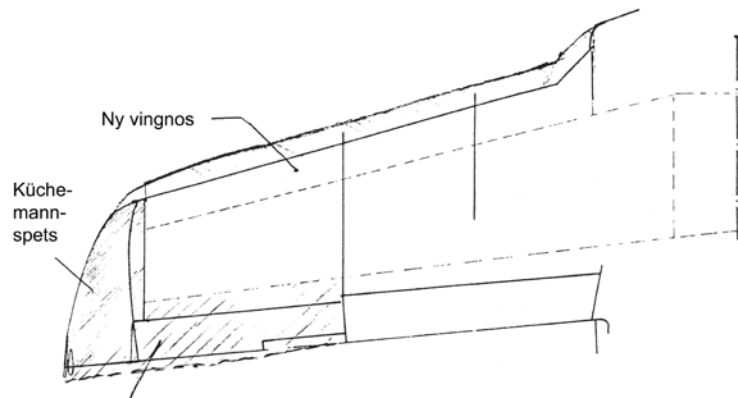
Bengt Damberg i SK 60B, 60091, efter landning den 18 augusti 1971, efter att överstelöjtnant Jacques Dewaelheyns råkat skjuta ut sig. Utöver det krossade huvglasat erhöill flygplanet skador på luftintag, motorinlopp och stabilisator. På grund av det saknade glasat skakade såväl Damberg som flygplanet ganska våldsamt under färden "hem" till Ljungbyhed. Dewaelheyns klarade sig med mindre blesyrer.



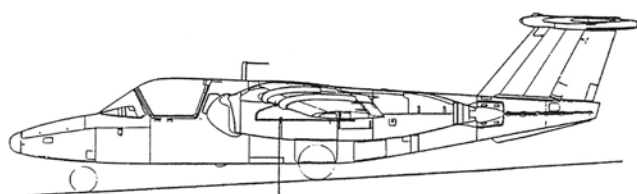
Foto via Bengt Damberg



Vortex generator



Alt. modifiering av vingen bakom bakbalken



AKANKAPSEL M/70. W = 364 KG

ARAKKAPSEL M/70. W = 387 KG. KAN UTRUSTAS MED STRIX

RB17 HELLFIRE. W = 48 KG (EXKL LAVETT)

RB75 MAVERICK (TV). W = 258 KG (INKL LAVETT)

BOMBKAPSEL BELUGA. W = 285 KG

BOMBKAPSEL GIBOULÉE. W = 235 KG
Utvecklingsläge oklart

RB24J. W = 119 KG (INKL LAVETT)

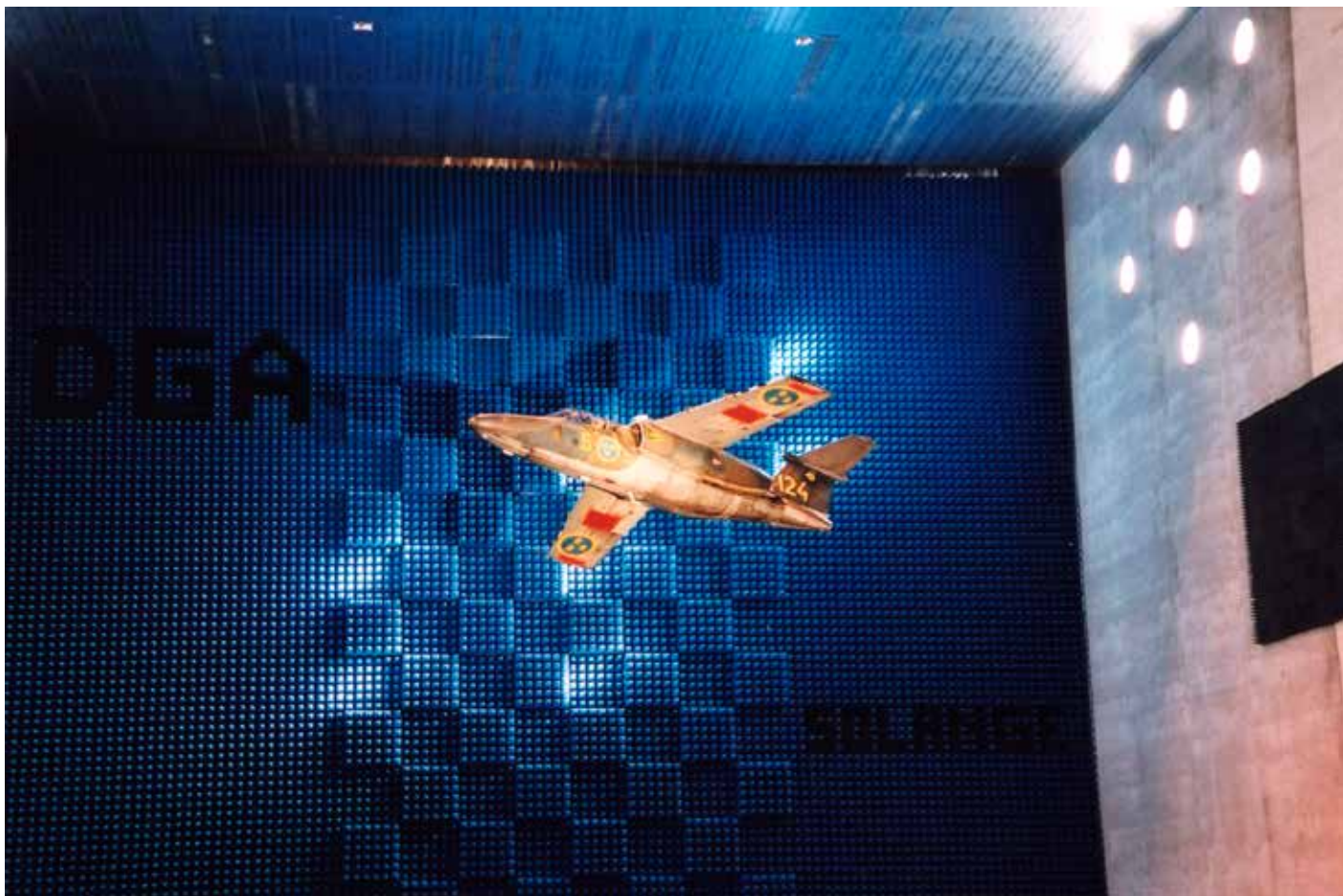
RB74 (AIM-9L). W = 123 KG (INKL LAVETT)

FLIR-KAPSEL (PREL). W ~160 - 180 KG

DWS 39 MJÖLNER. W = 620 KG

RB15F. W = 595 KG (EXKL LAVETT)

Några vapenalternativ till A 60, en attackversion av SK 60B / C (RM 15) som Flygvapnet, FMV och Saab "filade" på hösten 1994. Vapnen nedanför strecket ansågs för tunga. I de innersta balklägena sitter motmedelsfällare, liknande BOY 401 på JA 37. Strix, som nämns invid raketkapseln, var (är) en värmesökande, självstyrande granat, avsedd för bekämpning av bepansrade stridsfordon. För mer info om A 60, se artikelserien "SK 60:s efterträdare", som publicerades i SFT nr 3 - 5 2014.



60124 under uppmätning av radarmålta(?) vid CELAR i Frankrike 2004, inför målgång under prov med radarjaktroboten Meteor, som då var under utveckling, i vilken Saab deltog i. Flygplanet var upphängt i vajrar. Robottypen infördes senare på svenska JAS 39 Gripen.

60 år sedan! Prototyp Saab 105, SE-501, i luften med provflygare Karl-Erik Fernberg som pilot vid första flygningen, den 29 juni 1963.



Foto I Thuresson/Saab, Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv



SAAB 105 60 år!

Österrikisk hyllning

Foto JOHANN "JAN" JANSCHITZ

Vår österrikiske korrespondent och stjärnfotograf Johann "JAN" Janschitz vill även han gratulera 60-årsjubilarerna Saab 105. Han gör det med några

Foto Johann Janschitz via Martin Stieber

annorlunda bilder, bland annat med Saab 105Ö som "racerbil"!

Det österrikiska flygvapnet Bundesheer pensionerade sina Saab 105Ö 2020, efter 50 års tjänst, alltsedan 1970.

Sammanlagt tjänstgjorde 40 Saab 105 i

Cockpit i en Saab 105Ö under en skymnings- och nattövning över Österrike i november 2005. I övningen ingick också en F 5 och en Draken.

Österrike. Dessa användes som sambandsflygplan, skolflygplan och transportflygplan i Überwachungsgeschwader (övervakningseskader). Se Johann Janschitz bildreportage om detta i Svenskt Flyghistorisk Tidskrift nr 1-2021! Red

Johann "JAN" Janschitz Född nära flygbasen Zeltweg i Österrike. Examinerad vid Bundesfachschule für Flugtechnik i Langenlebarn och antogs i österrikiska flygvapnet 1974. Deltog i sin första militära aerobaticflygning 1983 och började därmed en lång karriär som flygfotograf.



Foto Johann "JAN" Janschitz

Två världsmästare vid en Saab 105. Österrikiske racerföraren Niki Lauda var minst sagt flyg-minded. Lauda bad helt enkelt att få göra en tur med en av Bundesheers Saab 105 och så blev det. Självklart var det också god reklam för det österrikiska flygvapnet. Den 20 april 1975 lyfte den då 26-årige tvåfaldige Grand Prix-vinnaren från Tulln-Langenlebarn (fyra mil nordväst om Wien) som passagerare i en Saab 105Ö. Pilot var kapten Johann Rathgeb som 1974 blivit världsmästare med Saab 105Ö i *Military Single Aerobatic* vid tävlingar på RAF Greenham Common. I april 1979 grundade Niki Lauda sitt Lauda Air med två Fokker F-27 Friendship.



Piloten Martin Hufnagl och raceföraren Niki Lauda vid den senares andra flygning i Saab 105, i samband med Air Power 2003 i Zeltweg.

Neddan:

En fyrsitsig version av Saab 105Ö, med fasta säten (utan katapult) i "VIP-utförande" användes av Fliegerwerft 2.



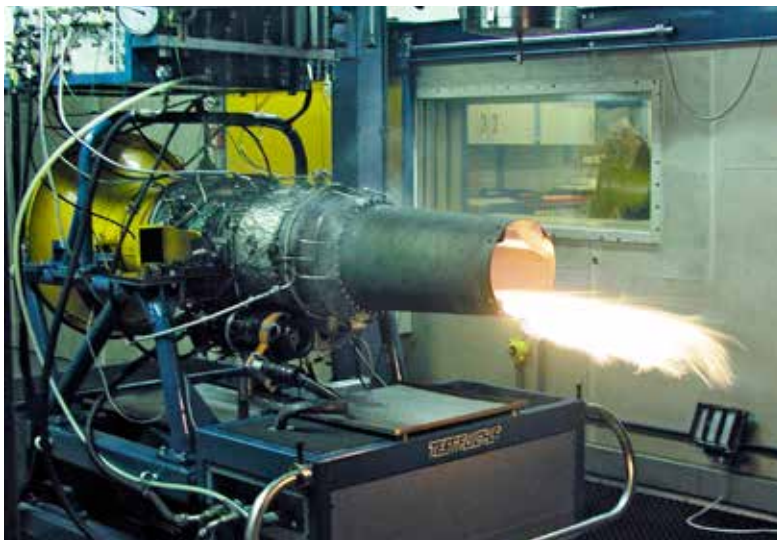
Niki Laudas andra flygning i en Saab 105 ägde rum under den stora flygdagarna Air Power 2003 på flygbasen Zeltweg, 27 – 28 juni 2003. Niki Laudas son Mathias, även han racerförare, var sponsrad av Red Bull. Företaget föreslog att far och son under flygdagarna skulle genomföra en accelerationstävling – Niki i en Saab 105 och Mathias i bil. Johann Janschitz, som var officiell fotograf för både österrikiska flygvapnet och Red Bull, fick möjligheten att vara ombord på Laudas fyrsitsiga Saab 105. Det var Johanns förslag att Laudas hjälm skulle ha samma röda färg som på dennes F1-bil.



De medverkande i racet mellan Saab 105 och F1-bil: Fotografen Johann "JAN" Janschitz, piloten sergeant Martin Hufnagl samt raceförarna Niki Lauda och dennes son Mathias Lauda.

Nedan:

Som slutsalut på Saab 105:s 60-årsjubileum sänder oss Johann Janschitz en eldsprutande General Electric GE J85-17B i testbänk! Anläggningen finns vid flygbasen Hörsching utanför Linz.



Minnen från Brandholmen



Lars-Erik Ingerlo fortsätter att ta oss till flyghistoriska platser genom sina minnen och fotografier. I många fall får vi tillbakablickar på flygplatser som inte längre finns. Denna gång går resan till Brandholmen i Nyköping.

Av LARS-ERIK INGERLO

AB Nyköpings Automobilfabrik, ANA, bildades 1937 för att importera bilar från USA. Bilarna monterades i ANA:s verkstadslokaler. Lokalerna hade tidigare använts vid tillverkning av möbler för NK. I dessa möbelsnickerier tillverkades under beredskapsåren för övrigt delar till jaktflygplanet FFVS J 22. I samband med ny kontraktsteckning efter krigsslutet fick ANA svensk agentur på Pipers flygplan. Från 1948 anställdes den tidigare chefen

för KSAK:s segelflygskola på Ålleberg, Walle Forslund, som chef för ANA:s flygavdelning, ANA-Flyg. År 1950 köpte en av ANA:s delägare, Göte Johansson, flygavdelningen och Piper-agenturen. ANA-Flyg installerade sig på åkermark sydost om Nyköpings hamn, där ett gräsfält anlades vid Brandholmen. Under 1950-talet såldes många Piper-flygplan. Från 1956 började Nyge importera tvåmotoriga Piper Apache, vilka ferryflögs över Atlanten. Verksamheten utökades och under 1960-talet anlades en ost-västlig

Unikum i den svenska luftfartsregistret: Aero Ae-45 Super Aero SE-CDU. Planet ägdes först av Förlagshuset Norden innan ANA-Aero 1960 tog över det. 1963 köpt av Altair Aerial Surveys och 1966 sålt till Norge.

800 m lång asfaltsbana, riktning 08/26. Under 1961 bytte företaget namn till Nyge-Aero och Nyge-Brandholmen blev bas för Arméns artilleriflyg. Arméns Super-Cubar, Fpl 51, köptes via Nyge, som också servade dem i sin verkstad. Även de första Hkp 5, Hughes 269, baserades på Brandholmen. När F 11 lades ned blev många lokaler lediga. 1984 flyttade Nyge till Skavsta, som den 23 september det året invigdes som civil trafikflygplats under namnet Nyköping/Oxelösund-Skavsta. Brandholmen såldes och förvandlades till bostadsområde.

Besök på Brandholmen 1964

Under 1964 besökte jag flera gånger en klasskamrat från gymnasiet i Hallsberg, som flyttat till Nyköping. Vi gick alltid till Brandholmen för att se vad som fanns där. Nyge var generalagent för Piper, så här



Foto Lars-Erik Ingerlo

Legendariskt flygplan på Nyköping-Brandholmen 1964: Piper PA-24-250 Comanche SE-EDF. Med detta flygplan genomförde gymnasisten Olle Ringstrand som yngste atlantflygare, 19 år, under sitt jullov 1961-62 ferryflygningen Fort Lauderdale-Boston-Bermuda-Santa Maria (Azorerna)-Lissabon-Barcelona-Genève-Zürich-Köpenhamn-Bromma. En lika spektakulär resa företog Ringstrand i maj 1963 med SE-EDF: Polarflygningen Bromma-Bodö-Anchorage-Fairbanks-Isachsen (norra Kanada)-Bodö-Bromma. Planet har också ägts av de kända tv-journalisterna Sven Lindahl och Seve Ungermark.

kunde man få se nya modeller. Där fanns alltid inbytt maskiner av äldre modell i väntan på försäljning. Artilleriflygskolan fanns där sedan 1961 med sina Piper Super Cub. Här följer ett urval av flygplan, med intressant historia.

SE-AGO Taylor J2 Cub var en av den handfull "ur-Cubar" som importerades i slutet av 1930-talet. Förste ägare var Walle Forslund, som var flygchef vid Nyge 1948–1970.

SE-EDF Piper PA-24-250 Comanche var det flygplan, som den då 19-årige gymnasisten Olle Ringstrand flög hem över Atlanten vid årsskiftet 1961–62, Han landade på Bromma den 8 januari 1962 under stor medial uppmärksamhet, då han ska ha varit den dittills yngste atlantflygaren.

SE-EEM Cessna 185A Skywagon tjänade 30 år hos flera ägare som "bushflygplan" i norra delen av landet. Den havererade flera gånger, men återuppstod alltid. Märkligt nog bytte ägaren in flygplanet hos Nyge till Piper Colt SE-CRX, samma dag som jag tog bilden!

TVå Hkp 5 var helt nylevererade till Armén. Roligt att ha sett dem så tidigt!

SE-EIN Piper PA-30 Twin Comanche flögs från USA till Norrköping den 28 mars 1964 och jag fotade den dagen efter hos Nyge!

Lars-Erik Ingerlo Född närking 1945. Medlem av SFF sedan 1963. Flitig fotograf, särskilt vid Gustavsviks flygfält i Örebro på 1960-talet. Värnplikttigt väderbiträde i flygvapnet 1966–67. Segelflög på Sundbro i Uppsala 1977–79. Socionomexamen 1971, verksam inom kriminalvård och rättspsykiatri 20 år. Därefter 20 år som centralbyråkrat vid Rättsmedicinalverkets kansli i Stockholm.

Till höger:

Taylor J2 Cub SE-AGO uppställd på en tämligen improviserad parkeringsplats hos Nyge-Aero på Brandholmen i Nyköping. Planet registrerades i Sverige redan 1937 och användes av flygklubbarna i Hedemora och Falun. Efter en rad ägarbyten förstördes planet 1966 till sist då en vindby slog över planet på rygg. I bakgrunden bland annat Skywagon SE-EEM och Comanche SE-EDF.

Fler bilder på nästa sida > > >



Ovan: Arméns Fpl 51 (Piper PA-18 Super Cub 150) nr 51246. Planet såldes 1973 till Norsjö Flygklubb och är fortfarande registrerat SE-GCL. I bakgrunden Nyges hangar på Brandholmen.

Nedan: Cessna 185A Skywagon SE-EEM.



Flygplan observerade på Nyköping-Brandholmen 1964:

Nedan redovisas registrering, flygplanstyp, aktuell operatör, tid hos operatören samt vad som hände sedan. Lu = luftvärdighetsbevis utgick

SE-AGO Taylor J2 Cub	Privat, Ljungby 1962–64 flera ägare i Norrbotten. Haveri 1 maj 1966. Lu december 1966. Fanns i Gällivare 1968.
SE-CDE Piaggio P.136 L1	Dagens Nyheter 1956–1969, till privata ägare, såld Norge 1976, ej reg. Kroppen 1979 såld till "High Chapparral", Anderstorp. Förstörd vid brand den 14 januari 1991.
SE-CDU Aero Ae-45 Super Aero	Altair, S-tälje 1963–1966. Såld Norge (LN-HHV) 1966–74. Till Tyskland (D-GEFA), ej reg, dåligt skick 1978. senare förstörd vid översvämning, skrotad.
SE-EDF Piper PA-24-250 Comanche	Privat ägare, Stockholm 1962–64. Flera privata ägare bl a TV-teamet Sven Lindahl/Seve Ungermark (1966–68). Haveri i Östersjön utanför Gotland den 14 juni 1969, piloten räddad.
SE-EGC Topsy T.66S Nipper Mk.2	Haveri vid Rügen under leveransflygning 1963, pilot Olle Ringstrand. Magasinerad hos Nyge. Privat ägare, Södertälje. EAA Byggtillstånd nr 132 sedan 1982
SE-EEM Cessna 185A Skywagon	Forsströms Flyg, Luleå 1963–64. 26 mars 1964, ny ägare: Nyge-Aero. Från december 1964 AB Lapplandsflyg. 1996–2003 Swing Inn, Malmö. Såld Norge LN-ABO, kvar där 2020.
SE-EIN Piper PA-30 Twin Comanche	Nyge-Aero april–augusti 1964. AB Umefflyg 1964–72, Lapplandsflyg 1972–76. Därefter privata ägare, senast S-O Hökborg, 1998–2008. Såld USA (N847B)
05215 Hkp 5 Hughes 269	Armén, senare märkt "95". Haveri den 10 april 1967. Utställd Aerozeum, Göteborg.
05216 Hkp 5 Hughes 269	Armén, senare märkt "96". Haveri 1971, kasserad.
51246 Fpl 51 Piper PA-18 Super Cub	Armén "246" 1963–1973. Till Norsjö Flygklubb 1973, registrerad SE-GCL. 2023 ännu i svenskt luftfartygsregister.



Under 1961 blev Brandholmen bas för Arméns artilleriflyg. Arméns Super-Cubar, Fpl 51, köptes via Nyge, som också servade dem i sin verkstad. Även de första Hkp 5, Hughes 269, baserades på Brandholmen. När F 11 lades ned blev många lokaler lediga och Nyge-Aero flyttade till Skavsta 1984. Brandholmen såldes och lades ner som flygplats.

Ovan:

En Hkp 5 lyfter över de sörmländska fälten, i november 1964.

Till vänster:

Två Hkp 5 i Nyge-Aeros hangar på Brandholmen i mars 1964.

Nedan:

Lake LA-4-180 SE-EGE, fotograferad på Brandholmen sommaren 1966. Planet köptes av Nyge-Aero våren 1965 och ferryflögs från USA via Island, Skottland och Norge. Nyges flygchef Walle Forslund, använde denna flygbåt när han skulle fara norrut för att fiska! 1984 havererade SE-EGE (med annan ägare) i Nordmalingsfjärden, där planet sjönk.





Foto Göteborgs stadsmuseum

René Cozics propeller

Ett propellerfragment på Göteborgs stadsmuseum

Ovan:
Inträdesbiljett till flygdagarna 1911.

Till vänster:
René Cozic gör sig redo för start på Kvibergshed.

En oansenlig träbit har vandrat runt bland museerna i Göteborg under årtionden, via omorganisationer och nedläggningar. Den har nu på nytt uppmärksamats i samband med inventeringsarbete på Göteborgs stadsmuseum.

Av PAUL EPÄILYS

Propellerdelen skänktes till Sjöfartsmuseet på 1940-talet av en major Herbert Jacobsson, lånades ut till Göteborgs industrimuseum på 1960-talet och blev så småningom en del av stadsmuseets samlingar.

Vad är det för speciellt med träbiten då? Den är ca 21 cm lång och 12 cm bred, laminerad, med en delvis behandlad och lackerad yta, men i ändarna avbruten. I en inventarielista upprättad i samband med utlåningen beskrevs den som "bit av propeller från R Cozics maskin". Personen som avses är belgaren René Cozic, som under några dagar i mars 1911 blev den första att flyga enligt principen tyngre än luft över Göteborg. Här tättnar dock mystiken.

Flygningarna på Kvibergs hed

Vi får göra antagandet att propellern kommer från flygplanet från denna första flygning, varför skulle den annars hamna på ett av stadens museer? Men det finns inga uppgifter som tyder på att propellern skadades under belgarens visit i Göteborg.

Det vi vet är att Cozic gjorde ett antal uppmärksamade flygningar från Kvi-

bergs hed, där numera Kvibergs kyrkogård ligger, först en inofficiell provtur den 23 mars, därefter ett antal bejublade flygningar inför tiotusentals göteborgare den 26 och 27 mars 1911. Ytterligare planerade flygningar med betalande passagerare fick däremot ställas in – enligt tidningsuppgifter på grund av "en maskinskada". Ett stag till landningsstället hade nämligen spruckit. Propellern på Cozics Farmaninspirerade hemmabyggs biplan var placerad baktill på undre vingen och det var därmed ganska dålig markfrigång. Med andra ord är det möjligt att Cozic vid en hård sättnings skadat staget och att propellern därför slagit i marken och blivit förstörd. En tänkbar koppling mellan gåvogivaren Jacobsson och Cozic är dessutom att den förra var officer vid Göta artilleriregemente och det var i dessa kretsar som idén till att bjuda in belgaren för flygningar i Göteborg uppstod. Jacobsson kan alltså ha varit på plats i Kviberg i mars 1911 och träffat Cozic.

Det som talar emot den här hypotesen är att massmedia säkerligen skulle ha rapporterat om propellern skulle ha blivit obrukbar.

Haveri i Köpenhamn

Det finns en troligare förklaring till hur allt hänger ihop. Ett par månader efter göteborgsbesöket, i maj 1911, befann sig Cozic i Köpenhamn och ägnade sig åt flyguppgifter. I samband med dessa rådde han tyvärr ut för ett totalhaveri med sitt flygplan. Han klarade turligt nog livhanken och beställde genast ett nytt flygplan från franska tillverkaren Farman. Det är sannolikt att Cozic av sentimentala skäl sparade resterna av propellern från sitt första flygplan.

Men det här förklarar inte hur träbiten hamnade i Herbert Jacobssons vård. Jacobsson var nämligen 1923 skattmästare i Aeroklubben i Göteborg, som var initiativtagare till Internationella luftfartsutställningen Göteborg (ILUG). En av de deltagande utställarna var franska flygplanstillverkaren Bréguet och vem var företagets representant om inte just René Cozic. Troligtvis hade Cozic med sig propellerfragmentet till Göteborg för att den skulle visas upp i ILUG:s utställning om flyghistoria. Förmodligen fick Aeroklubben den som gåva efteråt. För Jacobsson som senare blev ordförande i styrelsen för Sjöfartsmuseet, föll det sig nog naturligt när museet på 1940-talet inrättade en flyghistorisk avdelning, att låta museet förvalta Aeroklubbens arkivalier och resterna av Cozics propeller.

Paul Epäilys Född 1967. Arkivarie på de Kulturhistoriska museerna i Göteborg, Göteborgs stadsmuseum och Sjöfartsmuseet Akvariet. Flygintresserad redan som barn. Skriver flyg- och motorhistoriska artiklar när andan faller på. Flyger UL och har ett pågående byggprojekt av ett Kiebitz biplan.

René Cozic på Internationella luftfartsutställningen i Göteborg 1923, framför ett Farman-flygplan.



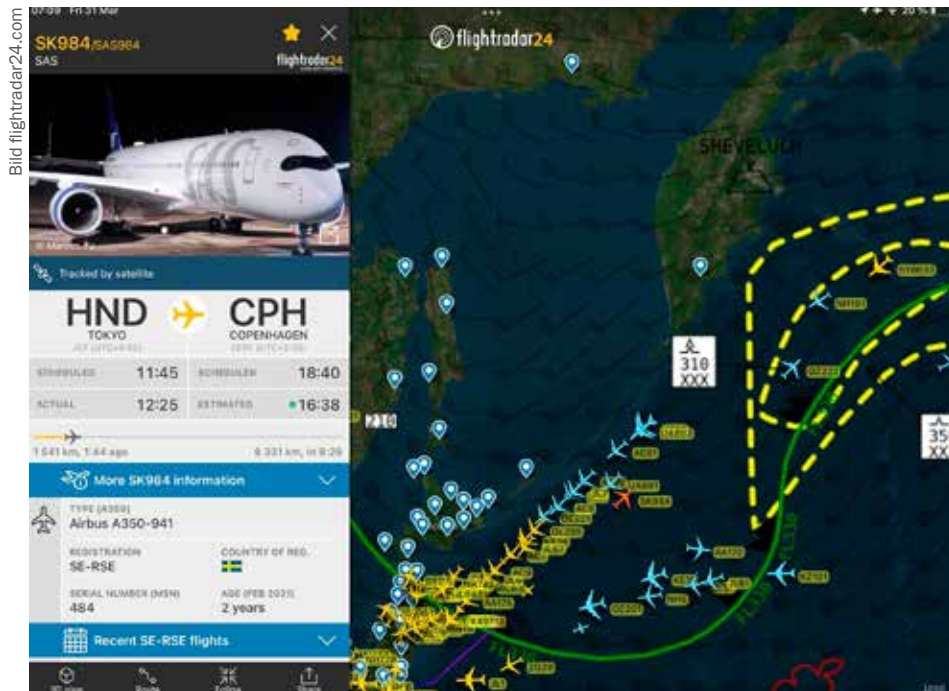
Okänd fotograf. Göteborgs stadsmuseum

Cozics propellerfragment.



Foto Göteborgs stadsmuseum

SAS åter över Nordpolen



SAS första polarflygning "i modern tid" utfördes den 31 mars 2023, med Airbus A350-900 SE-RSE *Ingeborg Viking*. Skärmbilden visar utflygningen österut från Tokyo.

Av HANS NORMAN

SAS var tidigt pionjär och ledande inom de flygtekniska och flygoperativa områdena. Omskrivet är SAS pionjärbete inom polarflygning, med bolagets slogan *First over the North Pole*. SAS var det första flygbolaget som flög direkt från Europa till USA:s västkust (med tekniska stopp på Grönland och/eller Kanada).

SAS var också första flygbolag att flyga direkt från Europa, via Anchorage i Alaska, till Tokyo. Detta var möjligt tack vare bolagets Douglas DC-7C med tillräcklig räckvidd för att klara den långa flygningen med bara ett stopp. Den 24 februari 1957 skedde polarpremiären då Douglas DC-7C LN-MOD *Guttorm Viking* startade från Köpenhamn mot Alaska och vidare till Tokyo. Prins Axel av Danmark och Thor Heyerdahl var några av gästerna ombord.

Samtidigt startade DC-7C LN-MOE *Reidar Viking* från Tokyo med destination Köpenhamn. Med ombord på den flygningen fanns bland annat det japanska prinsparet. De två flygplanen möttes nära nordpolen kl 21:37 UTC. Därmed hade en ny "polarepok" inom flyget inletts.

Stoppade Japanflygningar

Främst två faktorer bidrog till att SAS tvingats upphöra med sin trafik på Japan. Först stoppade pandemin Japanflygningarna i mars 2020. Strax innan hade SAS för övrigt annonserat att bolaget ämnade byta flygplats i Tokyo, från Narita till Haneda. Det skedde också när SAS den 10 juli 2021 återstartade linjen till Tokyo.

Så kom Rysslands militära anfall mot Ukraina, som vid sidan av den humani-

tära katastrofen, har ställt till med mycket annat elände. Inverkan på flyget är tyvärr inget undantag. Europeiska flygbolag får tills vidare inte flyga i ryskt luftrum. Detta får störst konsekvenser på flygningar från Europa till norra och mellersta Asien. Inte minst de nordiska flygbolagen, som SAS och Finnair, är hårt drabbade till följd av det geografiska läget långt upp i Norra Europa.

SAS åter över Nordpolen

Men våren 2023 beslutade SAS att återuppta flygningarna till Tokyo-Haneda. Då den kortaste vägen via Ryssland inte är tillgänglig finns det två alternativ:

Södra vägen via Kina eller norra vägen över Arktis, med passage nära Nordpolen. Snabbaste vägen till Japan går först söderut och sedan via Kina. Återresan från Japan går snabbast norra vägen över Arktis och Nordpolen, där man först rundar

Kamchatka, sedan flyger upp över Arktis, norr om Kanada och Grönland, passerar nära Nordpolen för att komma in över den norska kusten i höjd med Trondheim och därefter ner till Köpenhamn.

Det finns en del restriktioner att ta hänsyn till vid flygningar över Arktis. Om den kosmiska strålningen är högre än ett visst gränsvärde är det inte tillåtet att flyga över Arktis.

Inför varje flygning görs en *Solar Radiation Forecast*, en "solstrålningsprognos", där det bedöms om strålningen ligger inom acceptabla gränsvärden eller ej.

Ett annat krav är att ett så kallat "polarkit" måste medfölja flygplanet. Där ska finnas utrustning för att klara av det arktiska klimatet, vid en eventuell nödlandning. Man måste också säkra att avståndet till närmaste tillgängliga flygplats ligger inom tillåtna värden, något som regleras i de så kallade ETOPS-reglerna, Extended Twin-Engine Operations. Allt detta sammantaget, och med andra specialkrav, gör att det blir en komplex operation. Flygningarna startade 31 mars 2023, och alla flygningar utom en har kunna genomföras norra vägen över Arktis. Vid ett tillfälle, den 14 april, flög man södra vägen över Kina. Detta blev för övrigt SAS genom tiderna längsta nonstopflygning med ett jetflygplan: 15 timmar och 13 minuter – drygt 13 500 km genom lufthavet.

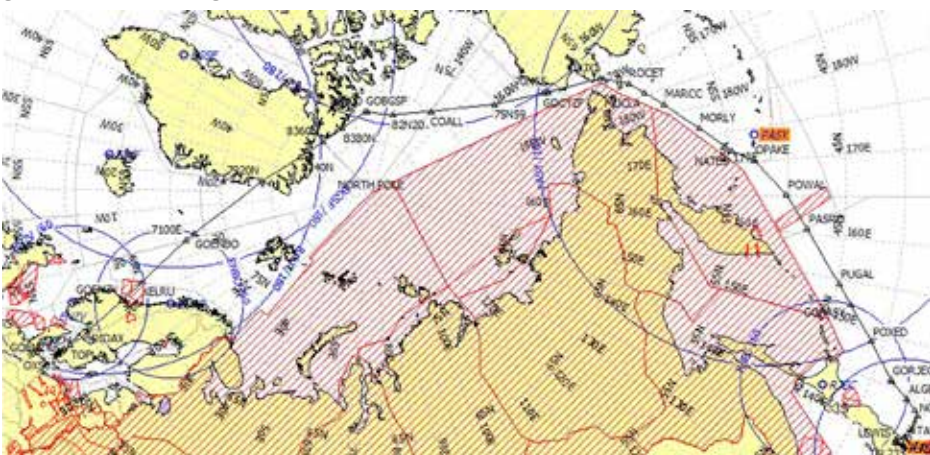
Med på polarflygningarna finns "polarkit" med nödvändig utrustning för att klara det arktiska klimatet vid en eventuell nödlandning. Bland annat varma kläder och filter.



Foto SAS

Hans Norman Utbildad civilingenjör på Flygteknik vid KTH. Saab Aerospace 1996–2001 med primärt fokus på flygtekniska områden inom system 37 Viggen. Sedan 2001 anställd på SAS där han verkat inom Network and Operations. Stort intresse för trafikflyg. Har en samling med 60 000 flygbilder som kan beskådas på www.scanliners.com.

Polarflygningen SK 984 Tokyo-Köpenhamn den 31 mars 2023. Routen rundade Kamchatka och gick vidare över Berings hav, norra Alaska, Nordpolen, Grönland, Norska kusten till Köpenhamn.



Grafik SAS

Thomas Stålhandske

Av BERTIL LARSSON

Thomas Martin Stålhandske föddes i Stockholm (Hedvig Eleonora församling) den 12 juni 1911. Efter studentexamen 1929 antogs han samma år som sjökadett vid KSS, Kungliga Sjökrigsskolan. År 1932 utnämns han till fänrik och placerades på HMS *Gustav V*. Efter diverse utbildningar kommenderas han till Flygvapnet och påbörjar sin flygutbildning på Ljungbyhed den 7 maj 1934. Efter examen, den 31 mars 1935, tjänstgjorde han som flygförare på Hägernäs. Redan 1936 var han tillbaka på Ljungbyhed. Efter genomgången flyginstruktörskurs, FIK, tjänstgjorde han som flyglärare fram till 1939. Tillsammans med många andra anställdes Thomas Stålhandske i Flygvapnet den 1 juli 1936 och utnämndes samtidigt till löjtnant. Han fredsplacerades åter på Hägernäs 1939, men tjänstgjorde fortfarande delvis som flyglärare på Ljungbyhed. Han var också en kort tid 1940 adjutant vid tredje divisionen på F 8 Barkarby. Från halvårsskiftet 1940 var han adjutant vid en av divisionerna på F 9 Säve. Den 1 oktober 1940 fredsplacerades Stålhandske vid F 9 och utnämns den 8 november samma år till kapten.

Under tiden vid F 9 tjänstgjorde Thomas Stålhandske tidvis vid Flygstaben. Han fredsplacerades åter på Ljungbyhed 1941, men arbetade fortfarande tidvis vid Flygstaben. Den 1 oktober 1944 blev det ny fredsplacering, denna gången på F 16 Uppsala. Utnämning till major kom den 1 juli 1946 och nu blev det placering vid F 10 Ängelholm, där han också utnämns till överstelöjtnant den 1 april 1950. Den 1 oktober 1952 var det åter dags att flytta, nu till F 15 Söderhamn.

Karriären avslutades med att Thomas Stålhandske blev flottiljchef vid F 12 i Kalmar den 1 oktober 1954. Utnämningen till överste kommer först ett halvår senare, den 1 april 1955. Han fortsatte som chef för F 12 fram till sin pensionering den 1 oktober 1966, och bodde sedan kvar i Kalmar. Thomas Stålhandske omkom i en trafikolycka, tillsammans med sin 30-årige son Didrik, den 4 november 1977. Bilen de färdades i gick av vägen vid Valla öster om Katrineholm och båda avled omedelbart.

Övrigt: Thomas Stålhandske hade flera kommunala uppdrag i Kalmar, bland annat som nämndeman och inspektor vid Kalmar kommunala flickskola åren 1955–58. Under 1966 var han ledamot av försvarets haverikommission.

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



Stig Oskar "Sexton" Carlssons karikatyr av Thomas Stålhandske.



Bertil Larsson är född i Sunne. Studentexamen i Karlstad 1963. Meteorolog i Flygvapnet. 1966–69 placerad på F 10 Ängelholm. Därefter Väderskolan i Ljungbyhed till 1998. Medverkat i utveckling av prognossystem för flyttfåglar, använt i Flygvapnet t o m 1998. Deltagit i en expedition till Antarktis och tolv till Arktis, besökt Nordpolen fyra gånger. Sedan 2006 engagerad i Ljungbyheds Militärhistoriska Museum.

Jordbruksflygs bas på Kydingeholm



Ett av Sveriges minst kända flygfält är utan tvekan Kydingeholm i Uppland. Här hade Jordbruksflyg AB en bas på 1950-talet. Artikelförfattaren delger några minnen från ett ibland dramatiskt jordbruksflyg.

Av STURE KILGREN

Min far Bertil Kilgren, ägde och var vd för Jordbruksflyg AB, grundat 1948. Jag växte upp på gården Kydingeholm, strax sydost om Alunda, drygt tre mil nordost om Uppsala. Här hade Jordbruksflyg ett flygfält, alldeles intill själva gården. Jag har många minnen från Jordbruksflygs verksamhet och inte minst haverier som inträffade inte långt från vårt hem.

Glad störtar med Gemini

Den 11 november 1953 ställde Jordbruksflygs Miles M.65 Gemini IA SE-BUY upp för start efter översyn på verkstaden i Kydingeholm. Piloten, tillika Jordbruksflygs flygchef, Rune Glad och mekanikern Gösta Karlsson utgjorde besättningen. Jag var vid tillfället tolv år gammal, så här minns jag händelsen:

Rune drar på fullgas. Långsamt startar de och tar upp över vårt hus när vänster motor stannar. Kärran svänger kraftigt åt vänster, de svänger tillbaka mot startbanan som slår i med ena vingen först för att sedan totalhaverera på fältet. Vi står dödysta. Så ser vi hur meken Gösta lyfter upp Rune Glad under armarna – och båda lever! Gösta var nästan skalperad och blodet forsade över ansiktet. Runes fot var nästan avsliten. Det blev iltransport till Akademiska sjukhuset i Uppsala.

På sjukhuset ville läkarna amputera Rune Glads fot. Men min far Bertil ilade till Uppsala och rusade in på sjukhuset. Han motsatte sig kraftfullt läkarnas beslut. På sjuksalen frågade han läkarna vad de hade att förlora på att försöka operera tillbaka foten. Otroligt nog lyssnade de! Rune fortsatte efter en lång konvalescens som pilot, bland annat på Transair.

Lågflygning på högsta nivå! Bertil Kilgren gör en lågsniff mellan byggnaderna på Kydingeholm med Jordbruksflygs Piper J3C-65 Cub SE-BCB. Nedan en av AB Jordbruksflygs annonser.



Foto Svensk Flyghistorisk Förenings arkiv



Till vänster:
Jordbruksflygs Miles M.65 Gemini IA SE-BUY parkerad på Norrköping-Kungsängen.

Till höger:
Rune Glad i cockpit på Miles Gemini.



Foto genom artikelförfattaren



Passage med Jordbruksflygs Cub! På YouTube kan rörliga bilder från Kydingeholms skådas, sök "Jordbruksflyg" och "Sture Kilgren".

Fler haverier

En annan gång ringde de från gården på andra sidan Stamsjön, intill Kydingeholm. Min mor svarade. Hon skrek åt mig att någon tydligen har havererat och att jag skulle ta min mc och kolla. Jag kastade mig på min 118-kubikare och ute på fältet mötte jag en blodig pilot med skärsår i ansiktet. Han hoppade upp bakpå sadeln och vi åkte till verkstaden för vidare transport till Akademiska i Uppsala.

Man kan undra varför vi inte hört honom, piloterna brukade ta en sväng runt huset för landning – så att mamma skulle sätta på kaffet! Piloten hade fått soppatorsk och svängde upp mot vinden i banändan. Men han missbedömde motvinden och fastnade i björkarna vid inflygning. Han tappade all fart och stod direkt på nosen med kärran, som stod så när jag mötte piloten.

Tyvärr inträffade en dödsolycka under bepudring. En söndag skulle pilotens familj träffa min far, Jordbruksflygs vd, på Kydingeholm. Jag minns speciellt att hans syster absolut ville se den havererade maskinen. Jag kommer ihåg att jag såg

avtryck av pilotens tänder över kanten på instrumentbrädan. Jag rusade upp till pappa och sade att han absolut inte fick visa flygplanet. Fars svar blev att jag fort skulle täcka över planet så ingen skulle få se det. Jag lyckades snabbt med detta. Men kärran var ju rätt kraftigt skadad och pilotens syster blev väldigt upprörd och grät hejdlöst.

Den lantliga idyllen fick således bevittna både glädje och tragik.

En natt tog verkstaden på Kydingeholm emot tre Piper Cub som havererat. Dagen efter var det en otrolig aktivitet på verkstaden. Mekanikerna fick ihop en maskin av dessa, vilken flög dagen efter.

Gäddfiske och skenande häst

En rätt kul historia var när jag fiskade i Stamsjön, nära fältet. Jag hade en flatbottnad eka och fiskade gädda i ryssjor. Fisken sålde jag till Alunda hotell där flera piloter bodde. Under fisketuren hörde jag att en kärra kom onödigt nära mig, så jag kastade mig på botten av båten. Piloten kom på två-tre meters höjd och drog på en puderpuff, vinkade till mig och landade direkt.

En gång följde jag med pappa Bertil

när han flög genom allén på vintern och sedan med hjulen ritade en "11" i snön på hangartaket! Lite för att imponera på de andra piloterna.

En annan – i alla fall för mig – rolig historia: Vi hade en ridhäst på gården som jag naturligtvis red på. En dag ville jag rida in till Alunda, c:a 4-5 kilometer bort. Jag frågar pappa Bertil om jag fick göra det, varpå han sade blankt nej.

Men efter en stund gjorde jag i alla fall ett försök. Far kom naturligtvis på mitt tilltag när han märkte att hästen var borta. Genast tog pappa en Super Cub, flög utefter allén och precis när jag red upp på stora vägen kom han flygande på mycket låg höjd. Han skrämde livet ur både hästen och mig. Hästen vände och galopperade hela vägen hem till stallet med mig fastklamrad på sadeln.

Sture Kilgren Född Tornberg i Lidköping 1941. Fadern, B 17-pilot vid F 7, omkom 1943. Adopterad av Bertil Kilgren. Från 1958 flygfotograf för Airborne Mapping och Kartverket i Sverige, Aero Survey Philadelphia i USA. Från 1986 till pensionen säljare på Articipaper.

Kydingeholms veranda. I förgrunden Bertil Kilgrens Jaguar Mk V, vilken artikelförfattaren började framföra vid tio års ålder!



Foto genom artikelförfattaren

Saab B18A SE-CFL registrerades på Kungliga Flygförvaltningen 1957 och flögs av Jordbruksflygs dotterbolag Airborne Mapping Ltd i tre år.



Foto genom artikelförfattaren



BJ-1 Dyna-Mite – Ett sensationellt fynd!

Ett stycke svensk segelflyghistoria har återfunnits i USA. Prototypen till BJ-1 Dyna-Mite väntar nu på att räddas och föras till ett svenskt segelflygmuseum.

Av THORSTEN FRIDLIZIUS

Segelflyget har bara två helsvenska segelflygplan, plan som konstruerats och byggts av svenskar. Övriga "svenskar", Fi-1 och LH 22 Baby-Falk, har främmande vingar. Windex faller utanför kategorin segelflygplan då den har fast motor.

Det ena svenska segelflygplanet är ingenjören Nils Olof Dahléns Grunau Baby-liknande "Måsen" från 1930-talet. Det är uppbränt sedan länge (kanske får vi anledning att återkomma om Dahléns verksamhet).

Det andra helsvenska planet är BJ-1 som konstruerades och byggdes i Kalifornien 1964–66 av de båda svenskarna Bengt "Ben" Jansson och Einar "Hank" Thor. Bengt Jansson var aerodynamiker och hade arbetat hos Saab och var nu an-

ställd hos Northrop. Det var främst Bengts skisser som låg till grund för konstruktionen, därav beteckningen BJ-1 med namnet "Dyna-Mite" Einar (mite ett kvalster). När Bengt reste hem till Sverige och Saab stannade Hank kvar i Kalifornien och flög BJ-1 ett par år för att sedan modifiera planet och göra ordentliga ritningar för hemmabyggare, vilka också kunde köpa byggsatser.

Uppskattningsvis såldes 370 ritningar och 170 byggsatser av efterföljaren BJ-1b "Duster". Bengt Jansson uppskattar att det byggdes uppemot 150 modifierade BJ-1 som var certifierat i Australien, Nya Zeeland, Argentina och USA. Totalt lär Duster ha flugit i ett tiotal länder. Dock ej i Europa. Undertecknad har besökt tio VGC (Vintage Glider Club) rallyn för veteransegelflygplan, men inte

träffat på en enda Duster bland hundratalens hembyggen och renoverade fabriks-tillverkningar.

Brev från "Hank" Thor

Einar "Hank" Thor, som föddes av svenska föräldrar i USA, är i dag 93 år gammal. Han flyttade till Sverige som nioåring och fick när han var 16 år ett Tempo-stipendium till Ålleberg, där Karl-Erik Övgård var lärare. Tillbaka i USA studerade han vid Northrops tekniska institut och avlade examen där 1951. Därpå följde anställning hos Northrop och blev senare missilspecialist på testanläggning i White Sands i New Mexico.

Ett något förkortat utdrag ur ett brev till mig från Hank 2009:

"Träffade Bengt 1962 och vi beslöt att bygga ett enkelt segelflygplan tillsammans, alltså BJ-1 "Dyna-Mite" som byggdes i mitt garage 1964–1966. (Kommentar: De hade båda segelflugit i Sverige och deltagit i Rikssegelflygtävlingen. Bengt hade också erövrat "Guld-C"). Hösten 1966 återvände Bengt till Sverige. Jag fortsatte då att utveckla Dyna-Mite. Efter att ha flugit två år med Dyna-Mite beslöt jag att bygga en ny prototyp, BJ-1b "Duster". Dyna-Mite hade byggts utan ritningar och med mycket ruffa hållbarhetskalkyler. Började därför på nytt och lade ner 1 400 timmar på projektet. Jag ökade spännvidden, lättade planet och ändrade kroppsformen (lägre huv) som påver-



Bengt "Ben" Jansson, till vänster, och Einar "Hank" Thor efter den lyckade provflygningen över den torrlagda sjön El Mirage i södra Kalifornien. Platsen är känd för sina hastighetstävlingar, *land speed racing*, – för markbundna fordon.

Foto genom Einar "Hank" Thor

kade flygegenskaperna positivt. Samtidigt gjordes naturligtvis en hel del smärre förbättringar”.

Hank deltog i Australiska ”13 m Sailplane Competition” och var den ende deltagarna som kunde visa upp ett flygande 13 meters segelflygplan. Av någon anledning rann tävlingen ut i sanden men uppmärksamheten resulterade i beställningar.

Glidtal som Weihe

Som bekant ger lång spännvidd och högt sidoförhållande bra glidtal. Dagens plastplan med sina långa och smala vingar kan ha glidtal över 1:50. Under VM-tävlingarna i Samedan 1948 och Örebro 1950 dominerades tävlingarna av DFS Weihe. Spännvidd 18 meter och glidtal 1:29. Samma glidtal, 1:29, hade också lilla 13 metersplanet BJ-1b Duster med Bengt Janssons modifierade Wortmann-profil NACA 4415, vilket säger en del om konstruktörernas skicklighet.

Torgil Rosenbergs intervju

2008 intervjuade flygjournalisten Torgil Rosenberg Bengt Jansson som då ännu var i livet. Torgils artikel speglar väl utvecklingen av det lilla segelflygplanet varför den återges här:

”Bengt hade börjat sitt segelflygande i Lidköpings flygklubb som då höll till på gamla krigsflygfältet, ”Fält 22 Sävar”. Guld-C erövrade han med 30 mil i en Baby-Falk (!) Under många år var han aerodynamiker hos Saab och hos Northrop i USA. Bengt hade således en viss bakgrund för att starta sitt projekt. Han fick en medhjälpare också. Tack vare vänskapen med Hank Thor – framgångsrik i Svenska Rikssegelflygtävlingen – började idéerna snabbt ta form.

Enkel konstruktion

Man valde som konstruktionsfilosofi att sikta mot en flygplanstyp med måttliga prestanda. En ”superkärra” skulle kräva omfattande arbete när det gäller hållfasthet, profilnoggrannhet och finish. Prestanda skulle istället vara jämförbara med K-8 men med bättre högfartsprestanda. Bygget skulle förenklas genom avsaknad av dubbelkrökta ytor. Enkelt för vanliga amatörer med vanliga handverktyg. Vingbalkarna skulle vara solida, lamellimmade, spant och spryglar av ursågad plywood. Virket till vingbalken, berättar Bengt Jansson, var visserligen inte av godkänd flygkvalitet – inte heller nödvändigt vid amatörbygge – men var av samma höga standard eftersom det valdes med stor noggrannhet och hänsyn till fibertäthet och rakhet. Spryglar och spant sågades ut ur 6 respektive 20 mm furuplywood av marinkvalitet. Till klädsel av kroppen valdes 3 mm mahognyfanér. Vingen byggdes i tre delar. En 2,4 m lång centersektion fick bli fast i kroppen även vid transport men var avtagbar för inspektioner. De övriga vinghalvorna blev vardera 5,1 m långa.



Einar ”Hank” Thor flyger prototypen BJ-1 Dyna-Mite över Lake Elsinore bakom kustbergen sex mil från havet, sydost om Los Angeles.

Skälet till denna ”tredelning” var att BJ-1 vid förvaring skulle kunna få rum i vanliga amerikanska garage för att därmed slippa dyr hangarhyra.

Detaljer

Bengt Jansson berättar att det som tog längst tid att tillverka var alla metallbeslag, detaljer för kontrollsystemet. Med så enkla verktyg som bågfil, filar, handborrmaskin, brotsch och ett litet skruvstöd tog detta ett helt år i anspråk! Men när väl detta moment var avverkat gick det fort och man kunde ana slutfasen. Vingarnas undersida kläddes med 2,5

mm mahognyfanér, stjärtparti och skevroder med 1,2 mm björkfanér. Vingens översida fick vara oklädd till dess besiktning av bygget hade gjorts.

FAA:s noggranna besiktning tog 45 minuter och det blev godkänt resultat. Dock krävdes inte några aerodynamik- eller hållfasthetsunderlag. Det blev klart för att fortsätta och göra BJ-1 flygfärdig. Efter fem veckors hårt arbete – Bengt Jansson hade en hemresa till Sverige redan inplanerad – var det dags för slutbesiktning. Då begärdes det beräkningsunderlag, vikts- och tyngdpunktsberäkningar, största och minsta tillåtna tillsatsvikt.

BJ-1 Dyna-Mite här som cabriolet utanför Einar ”Hank” Thor garage. Vingen är tredelad för att få plats i ett normalt garage.



Foto genom Einar ”Hank” Thor



Luftdopet

Dagen före luftdopet blev det hektiskt med slipning och sprutlackering. Icke desto mindre drog ekipaget med BJ-1 redan klockan 7 nästa morgon iväg ut till El Mirage i Mojaveöknen. Först skulle det göras skutt efter bil till dess man var övertygad om stabilitet och egenskaper. Därefter korta flygsläp innan de egent-

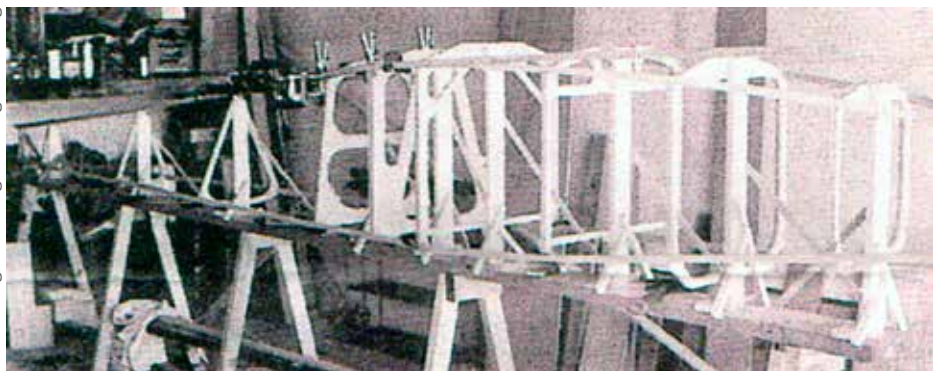
liga termikflygningarna med spinnprov, upptagningar och dykningar. Dock först dopet. Med champagne i pappmuggar för att inte skada planet hällde fruarna den dyrbara vätskan över planets nos och det döptes till *Dyn-A-Mite* (Dyna-Mite).

BJ-1 uppförde sig mycket bra och efter två bilstarter bar det iväg i flygsläp. Urkoppling på 500 meter. Trots kyt var

År 1966. BJ-1:s prototyp under utprovning vid El Mirage, sex mil nordost om Los Angeles. BJ-1 bar USA-registreringen N2319B, vilken numera innehas av ett annat luftfartyg.

det lätt att hålla rätt plats i släpet. Vid landningen visade sig de enkelt konstruerade bromsarna (se bild) effektiva och utrullningen kunde kontrolleras med hjulbroms. Sedan var det Hanks tur med samma program. Sedan Bengt igen och nu blev det en och en halv timme i terminen på mellan 2 500 och 3 500 meter. Vikningsegenskaperna var snabba men med god förvarning. Spinnegenskaperna var också goda. Med fullt korsade ingångsroder gick planet efter viking in i störtspiral och vägrade att spinna. Vid ingång i spinn med fullt sid- och höjdroderutslag och neutrala skevroder gick planet in i spinn och roterade mycket snabbt med stabilt och lågt nosläge. För utgång behövdes endast neutralt sidoroder och spaken något framskjuten. Rotationen stannade på mindre än ett halvt varv och accelerationen till flygfart gick mycket snabbt. Bromsarnas effektivitet var utomordentligt god i hög fart, men för låg fart kunde ytan ha varit något större. Bromsarna förorsakade inte några trimändringar eller skakningar."

Foto Bengt Jansson genom Torgil Rosenberg



Kroppsspant och longeronger. Kroppen byggdes på en furuplanka.



Foton Gregory LieVan genom Steve Leonard

Foto Bengt Jansson genom Torgil Rosenberg



Bakkantbromsar, något förstörade på BJ-1b Duster jämfört med BJ-1 Dyna-Mite.

Till vänster och nedan: Prototypen till BJ-1 är nu 57 år gammal och i stort behov av upprustning. På bilderna är den placerad på en släpkärra i Memphis, Tennessee. Även släpet tycks vara i behov av viss renovering.



Ovan och till höger:

Två BJ-1b Duster i Australien. Den till höger märkt *Eagle Dreams*. Duster "släpptes" på marknaden 1971.

Duster utvecklades ur BJ-1 Dyna-Mite BJ-1b, snyggare nos och sänkt huv som förbättrar prestandan.

Data	BJ-1 Dyna-Mite	BJ-1b Duster
Beskrivning		
Platser	en	en
Längd	6,0 m	6,0 m
Spännvidd	12,7 m	13,0 m
Vingyta	9,0 m ²	9,6 m ²
Tomvikt	156 kg	177 kg
Last	104 kg	104 kg
Maximal vikt	260 kg	281 kg
Prestanda		
Glidtal	26	28
Sidoförhållande	17,2	17,4
Minsta sjunkhastighet		
BJ-1 Dyna-Mite:	0,76 m/s vid 74 km/h	
BJ-1b Duster:	0,76 m/s vid 72 km/h	



Torgil avslutar sin artikel med:

"Originalet torde finnas i USA. Kan vi få det till Segelflygmuseet på Ålleberg? Det är naturligtvis en ekonomisk fråga, men visst vore det förnämligt. Var finns sponsorer?"

Detta skrevs alltså för 15 år sedan. Frågan har vid olika tillfällen varit upp hos SVS, Segelflygets Veteransällskap, som är en stödförening till Ållebergs segelflygmuseum. Men det har varit litet svävande då föreningen inte ens visste om planet fortfarande existerade.

Donerar till museum

Med SVS deklARATIONEN: "Vår uppgift är att leta upp kulturhistoriskt intressanta glid- och segelflygplan" för ögonen tog jag upp frågan med en entusiastisk tidigare Dusterägare, Cam Martin (BJ-1b Duster N80280) vid ett besök i Tehachapi 2015. Cam lovade att leta efter prototypen till "Dyna-Mite". Då vi inte fick resultat gjorde jag en efterlysning i tidskriften "Bungee Cord", nr 4, vintern 2022 utgiven av VSA,

Vintage Sailplane Association, i USA. Till vår stora överraskning fick vi ett enda svar, men *vilket svar!* En segelflygare, Steve Leonard, hade forskat i saken och hittat svenskarnas prototyp BJ-1 Dyna-Mite i Memphis, Tennessee. Nuvarande ägaren, Gregory LieVan, har den stående i dåligt skick på en släpvagn som bilden visar.

Gregory är villig att donera det i befintligt skick till Sverige och ett svenskt museum där han anser att det hör hemma. Denna prototyp är en kulturhistorisk raritet och en omistlig del av svensk segelflyghistora. För att bekosta transporten och en del av en renovering har vi beslutat starta en insamling genom denna före-

ing med alla sina genuint flygintresserade medlemmar. En och annan med minnet av att ha fått sin första flygupplevelse genom segelflyget. Kanske till och med i en luftig SG-38.

Se rutan här bredvid där du enkelt kan donera en slant. För visst skall vi få hem denna unika helsvenska skapelse!

Thorsten Fridlitzius Designer, skribent och segelflygare. S-cert 1952. Reklambyrå med uppdrag från näringsliv och institutioner inom och utom Sverige. Formgivit Postens frimärksserie "Flyget då och nu" och skyltsystem för Arlanda International. Mångårig skribent i Flygets årsbok, SVS-nytt och Pilot briefing. Korrespondent för VGC News. Bosatt tio år i Nya Zeeland, Sri Lanka och Ryssland.

Dyna-Mite-prototypen ska räddas till Sverige!

Att få denna prototyp av ett svenskkonstruerat flygplan till ett svenskt museum skulle berika det flygtekniska kulturarvet i vårt land.

En mottagare av flygplanet finns i Sverige. Nu behöver vi bara klara av kostnaden för transporten från USA! TF

Flygvapnets flygflottiljer

F 21

Kungl Norrbottens flygbaskår, Kungl Norrbottens flygflottilj



Av LENNART ANDERSSON

Spaningsplanet Saab S 18A blev 1948-1949, tillsammans med S 26 Mustang, det första krigs-flygplan som tilldelades F 21.

Flygvapnet saknade länge förband som var fredsbaseade norr om Östersund och det betydde att geografiskt sett fanns inget militärt flyg i den norra halvan av landet. Flygvapnets ledning var egentligen, med hänsyn till de problem klimatet skulle föra med sig, emot att permanent förlägga flyg till norra Sverige. Den 1 mars 1941 beslutade riksdagen som ett första steg att ett så kallat flygbasförband skulle bildas och förläggas till ett krigsflygfält med permanentade banor, fält 20 Kallax utanför Luleå, som blivit klart i augusti

1940. Detta flygfält mätte 1 000 x 1 000 meter och hade fyra hårdgjorda 700 meter långa banor. Kungl Norrbottens flygbaskår (F 21) sattes upp den 1 juli 1941 som en flygbasorganisation som skulle kunna ta emot flygande förband söderifrån vid mobilisering. Förste chef blev Fredrik Adilz, som 1942 efterträddes av Gösta von Porat.

F 21 tilldelades redan från början ett mindre antal egna flygplan, bland annat för att personalen skulle få allmän flygträning. I juli 1941 fick man därför en Sk 11 Tiger Moth och en Sk 15 Klemm 35. I de-

cember överfördes ambulansflygplanen Tp 1 Junkers F 13 och Tp 4 Beechcraft från F 4, det förra dock till att börja med som lån. I september 1942 tillkom två stycken B 4 Hawker Hart. Den 17 maj 1943 startade flygvapnets första Bomb- och skjutskola (FBS) och den förlades till F 21, men de flygplan den använde var alltid inlånade från andra förband. F 21 tillfördes dock två S 9 Osprey som användes för målbogsering. I övrigt gästades Kallax ofta av förband från flygvapnets olika flottiljer, både för beredskap och för övningar.

Foto Allan Norberg via Tore Öberg



Ambulansflyg var en viktig resurs i Norrbotten och därför fanns på F 21 bland annat denna Tp 1 Junkers F 13. Den var märkt F 21-1.

Under hösten 1944 fick F 21 fler flygplan, tre Northrop B 5 och två Sk 12 Stieglitz, samt ett år senare två Fokker S 6 och ytterligare två Sk 15. Segelflygverksamhet ordnades på samma sätt som på flygvapnets olika flottiljer och startade med två Se 102 Grunau Baby under hösten 1942. Ett glidflygplan av typ G 101 (SG 38) och en Se 104 Weihe tillkom vintern 1943 och följdes våren 1944 av två Se 103 Kranich. Byggsats till ytterligare en G 101 byggdes klart senare. 1946 tillfördes tre Saab S 17 och senare disponerade man kortvarigt ytterligare fyra sådana flygplan.

F 21 blev den enda militära flygbas som uppläts för användning av ett utländskt militärt flygförband under kriget. I december 1944 började nämligen "Operation Ball" och den pågick fram till augusti 1945. Den gick i huvudsak ut på att med hjälp av tio stycken amerikanska C-47-plan transportera i Sverige utbildade norska trupper till Kirkenes i Norge. De amerikanska transportplanen anlände till Kallax den 30 december och innan operationen var över hade de fraktat omkring 1 500 personer och 360 ton materiel till Norge.

När flygvapnets spaningsflyg organiserades om 1948 hade man kommit fram till att fredsdivisionerna behövde spridas ut mer och därför sattes en av de nya divisionerna upp på F 21 den 1 maj 1949. Den utrustades med flygplanstyperna Saab S 18A, S 26 Mustang och S 14 Storch och de hade börjat anlända redan 1948. I krig skulle två divisioner organiseras och deras utgångsbaser var fält 18 Hällnäs i Västerbotten och fält 31 Unbyn, söder om Boden.



Ovan: En av alla "udda fåglar" som funnits på F 21: Sk 25 Bücker Bestmann. Det var det första i Sverige tillverkade exemplaret, 25001, som tillhörde flottiljen i tre år.

Nedan: Denna de Havilland Tp 46 Dove användes av F 21 mellan 1960 och 1967. Den ersatte en Tp 83 Pembroke och efterträddes av ett annat exemplar av samma typ.



Foto Lefv Fredin via Arlanda flygsamlingar



Ambulansplanet Tp 81 Grumman Goose användes även för transportflygningar. Det fanns på F 21 1951–1962.

Foto Arlanda flygsamlingar



Närmast Hkp 3 Agusta-Bell 204B. Helikoptertypen fanns på F 21 i hela 36 år, från 1963 till 1998. Bakom står en Hkp 4 Boeing-Vertol 107. Den typen användes av F 21 mellan 1967 och 1989, då flottiljen fick HKP 10 Super Puma som ersättning.

Samtidigt som F 21 år 1953 fick sina första jetflygplan i form av sex stycken J 28B Vampire flyttades den ena krigsdivisionens basering från Unbyn till hemmabasen Kallax. Vampire kallades inofficiellt "S 28" och ingick i krig i båda divisionerna. 1954–1955 ersatte S 29C Tunnan S 26. Man disponerade också under några år ett par J 29F. När spaningsflygets krigsorganisation gjordes om 1956 fick F 21 ansvar för endast en division med bas på fält 32 Heden. Sedan S 18A tagits ur tjänst fick F 21 överta fem S 32C som lån under åren

1959–1961. Samtidigt organiserade man åter om spaningsflyget och nu skulle F 21 i krig sätta upp två divisioner, båda med S 29C och med utgångsbas Kallax, från 1962 fält 41 Åmsele, för den ena och fält 42 Vidsel för den andra.

1966–1967 blev det dags att byta ut S 29C mot S 35E Draken och 1979–1980 kom i stället SF 37 och SH 37 Viggen. Flottiljens krigsbaser var fortfarande Åmsele och Vidsel. Viggenplanen modifierades successivt till AJS 37-standard.

Redan 1958 hade föreslagits att en

jaktdivision skulle flyttas från södra delen av landet till F 21 och den 1 oktober 1961 överfördes en division J 32B Lansen från F 12. Den hade fält 40 Fällfors som utgångsbas i krig. Nu hade fredssamheten på Kallax blivit så stor att man den 1 juli 1963 fick byta namn till Kungl Norrbottens flygflottilj (F 21). J 32B ersattes av J 35D Draken 1969.

Sedan SK 60 börjat användas som lätt attackplan etablerades 3. divisionen F 21 med den typen den 1 januari 1973. Flottiljen fick de första planen redan 1972

Den 1 oktober 1961 flyttades en jaktdivision J 32B Lansen från F 12 till F 21. Krigsbas för denna division blev Fällfors. Lansen ersattes sedan av J 35D Draken 1969.





1979–1980 ersatte SF 37 och SH 37 Viggen spaningsflygplanet S 35E Draken och 1982 fick F 21 även jaktversionen av Viggen, JA 37. De sista Viggenplanen försvann 2005 och då var JAS 39 Gripen i tjänst på F 21 sedan 2002. Fotot av 37337 från F 10 Ängelholm i januari 1986.

och de fanns kvar till 1982, då de överlämnades till F 16. I krig var divisionens utgångsbas först Vidsel och senare Jokkmokk. I samband med att SK 60 försvann blev 3. divisionen i stället utrustad med JA 37 Viggen 1982–1983 och 1985–1986 ersattes även J 35D i 2. divisionen. 1999 minskades organisationen till endast en JA 37-division. Samma år genomfördes på kort tid en utbyggnad av start- och landningsbanan på F 21 som är unik i Sverige. Tanken var att civilt fraktflyg skulle börja använda Kallax flygplats och banan förlängdes till 3 350 meters längd.

Från januari 2002 ersattes både JA 37-divisionen och AJS 37-divisionen med två divisioner JAS 39A Gripen. Under en kort period från april 2003 fanns på F 21 ock-

så sex störflygplan SK 37E. Med början 2006 gick man över till Gripenversionerna JAS 39C och JAS 39D.

Ambulans- och transportflyg var viktigt i Norrbotten och redan nämnda Tp 1 och Tp 4 kompletterades och ersattes med en Tp 78 Norseman 1949 och en Tp 81 Grumman Goose 1951. Mellan 1947 och 1958 fanns på F 21 två stycken Junkers B 3 för transportuppgifter, en Tp 83 Pembroke från 1957, senare ersatt av en Tp 46 Dove som i sin tur ersattes av en ny Tp 83 1966. I krigsorganisationen ansvarade F 21 från 1957 för en transportflyggrupp utrustad med inhyrda civila flygplan och baserad på fält 28 Gunnarn och från 1969 en sambandsflyggrupp baserad på Kallax. Den skulle utrustas med SK 60 och civila

flygplan. 1984 fick F 21 en TP 87 Cessna 404. Den ersattes 1989 med en TP 101 Super King Air och den i sin tur med en TP 100C Saab 340 år 2004.

Läs vidare:

Karlsson, Kurt, Magndahl, Roland och Åström, Signar, F 21. 50 år och framåt, 1991

F 21 Nyckelflottilj i norr, 2003

Lennart Andersson är "jämte i förskingringen" (Uppsala). Han har skrivit ett 20-tal böcker och hundratals artiklar om flygets historia i svensk och utländsk fackpress. **Intresseområden:** svenskt flyg, speciellt under kalla kriget, tyskt flyg under mellankrigstiden, särskilt Junkers, flyget i Kina före 1937 och i Sovjetunionen 1917–1941, tidigt flyg i länder som Iran, Jemen med flera.

Vid F 21 fanns åren 1972 till 1982 en fredsuppsatt lätt attackdivision utrustad med SK 60.



Foto Lars Soldéus

Flygplanstyper som tillhört F 21

- B 3, B 4, B 5, B 17
- Hkp 3, Hkp 4, Hkp 10
- J 28, J 29, J 32, J 35, JA 37, AJS 37, JAS 39
- S 6, S 9, S 14, S 17, S 18, S 26, S 29, S 35, SF 37, SH 37
- Sk 11, Sk 12, Sk 14, Sk 15, Sk 16, Sk 25, SK 37, Sk 50, SK 60
- Tp 1, Tp 4, Tp 46, Tp 78, Tp 81, Tp 83, TP 87, TP 100, TP 101
- G 101, Se 102, Se 103, Se 104

IATA

Flygbolagen har som de flesta verksamheter branschorganisationer. På grund av flygets globala karaktär finns det därför internationella sådana. Den största och därmed dominerande branschorganisationen är IATA.

Av JAN ERIKSSON

Historia

IATA är förkortningen av International Air Transport Association. Sammanslutningen grundades på Hotel Nacional i Havanna på Kuba den 19 april 1945 och har i dag runt 300 medlemmar i 120 länder jorden runt. Huvudkontoret ligger i Montréal, Kanada. Bakgrunden till det framgår nedan. Men man har också ett parallellt huvudkontor i Genève i Schweiz som hanterar många frågor.

När man under slutet av andra världskriget insåg att kriget snart skulle vara över inviterade den amerikanska regeringen ett antal stater till en International Civil Aviation Conference i Chicago 1944 för att dra upp riktlinjerna för den civila flygtrafiken efter kriget. Konferensen avslutades 7 december 1944 med att 52 stater signerade den nya Convention of International Civil Aviation kallad Chicagokonventionen. Sverige deltog i mötet och blev medlem av konventionen 1946. För att hantera denna skapades i april 1947 International Civil Aviation Organization, ICAO. Det är således en internationell civil luftfartsorganisation som är ett specialorgan inom Förenta Nationerna. ICAO:s huvudkontor hamnade i Montréal i Kanada och med tanke på de nära kontakterna mellan IATA och ICAO lade även IATA sitt huvudkontor där.

Övriga branschorganisationer

SAS är medlem i IATA och var även medlem i den rent europeiska branschorganisationen Association of European Airlines, AEA. Ibland händer det att europeiska flygbolags intressen är avvikande mot andra regioners uppfattning. I början av 2010-talet fanns en uppfattning om att de så kallade Gulfbolagen, de som var baserade i Persiska viken, fick statliga stöd som snedvred konkurrensen. AEA förespråkade då en hård linje mot Gulfbolagen. Det ledde till att bolagen med ägare i Persiska viken, Air Berlin, Alitalia, British Airways och Iberia lämnade AEA under 2015 som i sin tur ledde till att ett försvagat AEA stängde ned vid slutet av 2016.

När lågprisbolagen, som Ryanair och Easyjet, dök upp fanns det ett behov även för dem att dra fördelarna av tillhörigheten till en branschorganisation. I linje med deras allmänna policy att kostnaderna skall minimeras skapade de European Low Fares Airline Association, ELFAA. Också den upphörde med verksamheten i slutet av 2016. Lågprisbolagen gick ihop med de flesta stora europeiska flygbolagen i Airlines for Europe, A4E.

Många av de regionala flygbolagen som till exempel norskägda svenska BRA är medlemmar i European Regions Airline Association, ERA. "Business-operatörerna" är organiserade i European Business



IATA:s logotyper genom åren. Från 1945 (ovan), 1953 (till höger) och från 2019 (nedan).



Aviation Association, EBAA och helikopteroperatörerna i European Helicopter Association, EHA.

När det gäller frågor av icke kommersiell karaktär inom luftfarten, till exempel vilken utrustning som skall finnas ombord på flygplanen, är det vanliga att de olika branschorganisationerna har samma uppfattning. IATA har därför ett omfattande samarbete med de övriga branschorganisationerna där man bildar en enad front som Airspace Users.

IATA:s organisation och arbetssätt

IATA leds av en Director General & CEO, som i skrivande stund (början av 2023) är Willie Walsh som närmast kommer från IAG och British Airways. Svensken Knut Hammar skjöld hade posten som högste ledare för IATA under åren 1966–1984.



Foto Nurzumspass

Foto Hans Ollongren



International Air Transport Association, IATA, grundades på Hotel Nacional i Havanna den 19 april 1945. En minnesplatta på hotellet (ovan) markerar IATA:s 50-årsjubileum 1995. I dag har sammanslutningen omkring 300 medlemmar i 120 av världens länder.

Andra svenskar har också jobbat i IATA. Kjell Nilsson, som tillhörde kontoret i Geneve, deltog i arbetsgruppen Kallax Cargo som i början av 2000-talet förhandlade om att göra Luleå-Kallax till ett fraktcentrum för transporter mellan Europa och Fjärran Östern. I Sverige bosatte norske SAS-piloten Tore Granaas var Director Flight Operations 1991–1997 på huvudkontoret i Montréal.

Till sin hjälp har Generaldirektören en styrelse som kallas "Board of Governors", BoG, och som består av ett antal VD:ar från medlemsbolagen. BoG möts två gånger per år. Här beslutas om centrala lednings- och styrningsfrågor och om organisationens prioriteringar för de närmaste åren, liksom ekonomi och administration. SAS VD:ar har under många perioder varit medlem i BoG.

IATA utövar många aktiviteter för att stödja sina medlemmar. Det finns ett antal övergripande kommittéer med flygbolagsrepresentation, som hanterar bland annat finansiella och legala frågor och det finns också en fraktkommitté. När det gäller *flight* och *ground operations*, flygsäkerhet samt infrastrukturfrågor relaterade till flygplatser och flygtrafikledning finns det geografiskt indelade arbetsgrupper. Frågor som rör Europa hanteras av Regional Coordinating Group – Europe (EUR RCG). Därutöver finns RCG för Afrika, Asien Pacific och Norra Asien, Latinamerika och Karibien, Mellanöstern och Nordafrika samt Nordatlant/Nordamerika.

En RCG har från deltagande flygbolag vald ordförande och vice ordförande. Sekretariatet utgörs av IATA-anställda, i fallet EUR RCG i Bryssel. Sekretariatet förbereder agendan och bjuder in gästtalar till mötena. När det gäller Europa har det varit vanligt med talare från European Commission (EC), Eurocontrol och European Aviation Safety Agency (EASA). Efter varje föredragning förs diskussioner där IATA och deltagande flygbolag i samarbete försöker påverka till exempel kommande krav i förordningar, nationella krav och gemensamma europeiska regler.

En RCG träffas normalt två gånger om året. För ett flygbolag som SAS har deltagande i EUR RCG skett under lång tid men även i möten med Nordatlant/Nordamerika RCG och Asien Pacific innan tillkomsten av Norra Asien-kontoret. En viktig fråga för Asien Pacific kontoret var flygrutterna över Afghanistan i olika krigssituationer.

En annan central kommitté inom IATA är *Industry Affairs Advisory Council*, som möts två gånger per år, och hanterar luftfartspolitiska frågor av global karaktär. Kommittén har 20 medlemmar, och SAS har alltid varit en aktiv medlem i gruppen.

En av hörnstenarna i IATA arbetet är *Bank Settlement Plans*, som kanaliserar i stort sett alla intäkter som härrör från resebyråers försäljning till flygbolagen.

Man arbetar också med global standar-



SAS Boeing 767-383ER, SE-DKY *Idun Viking*. Ansträngningarna för att skapa kortare flygvägar mellan Europa och Fjärran Östern resulterade så småningom i en luftled över Sovjetunionen, kallad A333, till Tokyo. När det gäller destinationer som Hongkong, Bangkok och Singapore gjordes också ansträngningar men den höga terrängen runt Himalaya medförde att det var begränsade möjligheter att komma ned på syrgashöjd (nödvändigt om man tappar trycket).

disering av rutiner och processer inom ett stort antal områden, både kommersiellt och operativt. En viktig del i detta är de konferenser som hålls som arenor för information och diskussioner om nya tekniker och frågeställningar inom flyget.

Åstadkomna resultat

SAS började flyga till Tokyo via Moskva i april 1971. Efter några år fick SAS tillstånd till att flyga direkt till Tokyo utan mellanlandning i Moskva. Förklaringen var att SAS började betala kommersiella kompensationer till Aeroflot. Dessa benämndes royalties. Nästa steg utgick ifrån flygbolagens önskan att flyga kortare rutter mellan Europa och Japan, det vill säga närmare storkirkeln vilket skulle innebära längre norrut i Ryssland. IATA bildade en *Joint Study Group* som involverade Europa och Asien kontoren med målsättningen att ta fram ett *Trans-Siberian Route Network*. Ansträngningarna för kortare flygvägar resulterade så småningom i en luftled som kallades A333 och som blev väl använd av SAS då länglinjerna flögs med Boeing 767, liksom av Finnair som varit väldigt aktiva i framtagningen. Det fanns även tidigare separata aktiviteter med ryssarna avseende kortare rutter. SAS, Celsius Tech och NCC blev inbjudna till ett möte i Moskva den 20–21 oktober 1994. Tanken var att NCC skulle bygga flygtrafikledartorn utmed en nordlig rutt, Celsius Tech skulle förse dessa med flygtrafikledarutrustning och SAS skulle finansiera det hela med de tidigare nämnda royalties. Förutom mötet med Rosaeronavigatsia i Moskva där NCC inte deltog hölls flera interna möten huvudsakligen hos Celsius Tech i Järfälla men detta projekt förverkligades inte.

Förutom att tillsäkra en hög flygsäkerhet, som alltid har haft prioritet ett, har mycket arbete lagts ned på att öka kapaciteten i luftrummet för att minska förseningarna. Ett exempel på detta var introduktionen av *Reduced Vertical Separation Minimum* (RVSM). Tidigare var den ver-

tikal separationen mellan olika flygnivåer 2 000 fot, ungefär 600 meter. Med förbättrad utrustning ombord kunde man med matematiska beräkningar visa en bibehållen flygsäkerhet om man gick till en vertikal separation på 1 000 fot. IATA Nordatlant/Nordamerika RCG var starkt pådrivande i denna fråga som för Nordatlantens del var aktuell under senare delen av 1990-talet. SAS opererade då sina länglinjer med Boeing 767 och den modifiering som krävdes på dessa flygplan var ett utbyte av pitotrören till mer korrosionsbeständiga för det strängare kravet på höjdnoggrannhet. I och med introduktionen av RVSM utökades kapaciteten avsevärt och senare introducerades RVSM i Europa och andra delar av världen.

En annan fråga där IATA haft, och fortfarande har, en betydelsefull roll, är möjligheten att flyga på ett effektivare och därmed mer miljövänligt sätt. Tidigare, vilket fortfarande gäller i vissa delar av världen, flyger man specifika luftleder mellan olika så kallade *waypoints*. Moderna flygplan har idag, med hjälp av bland annat GPS, förmågan att flyga mer optimala rutter vid sidan av nämnda *waypoints*. Detta har resulterat i kortare flygvägar.

Inom ramen för Single European Sky (SES), det vill säga det övergripande konceptet för att effektivisera flygningarna i det europeiska luftrummet, är IATA en representant för Airspace Users gentemot flera av de så kallade SESAR-projekten. SESAR är en förkortning för Single European Sky ATM Research. ATM är en benämning för flygtrafikledning. Man betecknar ofta SESAR som "*the technological pillar of SES*". Detta arbete är mycket omfattande och har pågått i många år.

Jan Eriksson Född 1948. Civilingenjörsexamen maskinteknik på KTH 1972. C-diplom i segelflyg, flugit Scheibe Bergfalke. Privatflygcertifikat, flugit Piper Cherokee och MFI 9B. Anställd i SAS 1973–2014, därefter konsult åt Association of European Airlines (AEA) 2015 och åt IATA 2016–2021.



Intryckt Pembrokenos...

Av MIKAEL FORSLUND

Klockan 14 fredagen den 1 december 1961, startade Flygvapnets Tp 83 Pembroke nummer 83009 (F 17-09) från F 9 Säve med destination F 17 Kallinge. Ombord fanns eleven (för inflygning på Tp 83), fältflygaren av 1. graden, K O Gustavsson (5 timmar med Tp 83), kapten T G B Edin (240 timmar med Tp 83), reservflygförare, kapten K E Karlsson (220 timmar med Tp 83) och färdmekaniker, 1. flygmekaniker F G O Haglund (430 timmar med Tp 83).

I samband med landning måste nödtryckluftssystemet inkopplas på grund av att trycket i huvudsystemet var för lågt för manövrering av landställ och vingklaffar. Vid parkering på hangarplattan på F 17 kolliderade flygplanets högra vinge med en utskjutande del på en expeditiionsbyggnad och därefter kolliderade flygplanet med expeditiionsbyggnaden. Detta på grund av utebliven bromsverkan på vänster broms. Inga personskador, dock avsevärda materiella skador: nospartiet helt

intryckt, framkropp kraftigt deformation, plåtdeformationer på mellankropp, höger bakre vinginfästning kraftigt deformation och höger vingspets kraftigt deformation.

Flygföraren Gustavsson berättade bland annat:

"...Vid inflygning mot F 17 tittade jag på instrumentet som då visade ett tryck på strax under 500 psi. I samband med ingång för landning föreslog tekniker Haglund att vi först skulle försöka fälla ut landningsstället med hjälp av huvudsystemet. Detta gjorde vi vid en fart av 240 km/h. Därvid låste nosstället och höger huvudställ men ej vänster huvudställ. Jag vet ej vad trycket var i huvudsystemet vid detta tillfälle. Vi drog på för att göra ett nytt landningsvarv varvid tekniker Haglund öppnade en kran på vänster sida av reglagebocken för att göra huvudsystemet trycklöst. Kapten Edin gjorde systemet trycklöst genom att pumpa med bromshandtaget. Därvid observerade jag att det hade funnits tryck och det erfordrades många intryckningar av bromshandtaget innan systemet var trycklöst. Jag förde ner spaken för nöd-

Den 1 december 1960 kolliderade Tp 83 Pembroke 83009 (F 17-09) med en vägg till en expeditiionsbyggnad på F 17 Kallinge efter ett bromsfel på vänsterhjulen. Observera även skadan på höger vingspets.

tryckluft för landningsställ och hjulbromsar. Efter några sekunder låste även det vänstra landningsstället normalt. Under inkörning på gräsfältet konstaterade jag att det fanns tryck i systemet. På plattan skulle jag göra en svag vänstersväng för att komma in till parkeringsplatsen. Motorerna var fortfarande på tomgång. Jag gav fullt vänster sidoroder och tryckte in bromshandtaget. Det tog inte. I ett sent skede gjorde jag ett försök att med högermotorn genomföra svängen. Strax efter tog högervingen i expeditiionsbyggnadens utskjutande del. Därvid fick vi ett kast åt höger och nosen slog i expeditiionsbyggnadens vägg..."

Ingen bromsverkan

Den tekniska utredningen visade att det inte fanns någon bromsverkan trots kvarvarande tryck i nödtryckluftssystemet. Mekaniker Haglund hade under inkörning stängt urluftsutsläppen för huvudsystemet.

Vid CVV, Centrala Verkstaden Västerås, där samtliga bromsinsatser undersökts, konstaterades att bromsblåsan på ett av vänsterhjulen var brusten. Genom denna skada har bromsverkan uteblivit på båda vänsterhjulen.

Flygplanet skulle repareras vid AB Svenska Flygverkstäderna på Bulltofta i Malmö till en kostnad av 90 000 kronor

Detta är en förkortad del av förhör och utredningar om haveriet. Huvudparten finns hos Krigsarkivet för den som vill fördjupa sig mera i detta haveri.

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

Detaljbild av den intryckta nosen på Pembroke 83009 efter flygplanets kollision med expeditiionsbyggnaden på F 17 Kallinge.



Foto i Krigsarkivet

1965 var Tp 83 Pembroke 83009 som synes helt återställd efter incidenten på F 17 Kallinge fem år tidigare. Här på F 10 Ängelholm.



Foto Sven Stridsberg

Om Caudron Aiglon

Minnen...

Jag blev nästan röd när jag såg att senaste numrets modellhörnan ägnade sig åt Caudron Aiglon SE-AFK. Det är länge sedan nu men 1943 skulle jag som 11-åring (!) få sommarjobba i Norrtälje hos Skandinaviska Aero AB, det nya namnet på AB Björkvalfsflyg, och som flyttat från Lindarängen till Norrtälje. Naturligtvis cyklade jag upp till fältet redan första eftermiddagen efter ankomsten till staden och inackordningen hos en fru Pontan.

Vädret var vackert, solen sken och där fick jag se vackra Caudron Aiglon med motorn igång. Jag fick hålla i vingspetsen under svängen när den skulle taxa ut för start. Det var precis som en scen ur en amerikansk flygfilm. *Lycka!*

Detta blev inledningen på tre månader i denna genuina flygmiljö med alla snälla människor som Erik Bratt, Åke Forsmark, Gösta Gustafsson, verkställare Gunnar Pettersson för nämna några. Mitt andra



Caudron Aiglon SE-AFK på Norrtälje flygfält.

luftdop fick jag i Stinson Junior SE-AFE under en målflygning när planet träffades i bränsletanken så bensinen rann ut – och jag hade sett den första ritningen på blivande BHT-1 Beauty i Bratts kontor!

När sedan Tekniska Högskolans Flygklubb blev min flyghemvist med allt-i-allo Kalle Wallén visade det sig att han varit delägare i SE-AFK.

Torgil Rosenberg

En Aiglonbedrift

När jag ser Rickard Anderssons fina modell av den svenska Caudron Aiglon SE-AFK kan jag inte låta bli att tänka på en bedrift som gjordes med denna flygplanstyp. Den franske apotekaren Henri Martinet flyttade 1933 till Nya Kaledonien, i Stilla havet öster om Australien. Där grundade han den första flygklubben och tog själv flygcertifikat. Med bara några hundra timmars flygerfarenhet bestämde sig Martinet för att tillsammans med vännen Paul Klein flyga sin lilla Aiglon, med en 100 hk Renault-motor, från ögruppens

huvudstad Nouméa till Paris – 22 500 kilometer! Den 23 mars 1939 bar det av med Aiglon F-ANZO. Första etappen, 1 400 km över hav utan land i sikte, gick till Brisbane i Australien. Paul Klein fick kliva på i Sidney. Från Nouméa behövdes hans plats för det extra bränslet som havsöverflygningen krävde. Resan gick via bland annat Bali, Jakarta, Singapore, Saigon, Karachi, Irak, Syrien, Cypern, Rhodos, Aten... Resan tog två månader och gjordes i 48 etapper under 147 flygtimmar. Den 23 maj 1939 landade Martinet och Klein på Le Bourget i Paris!

Alexandre Sanz Bech

Världsresenärerna Paul Klein och Henri Martinet vid Caudron Aiglon F-ANZO år 1939.



Fotograf okänd



Foto genom Ulf Delbro

de Havilland Canada DHC-3 Otter G-ANCM.

Test av Otter

Hei!

Flott artikkel om test av Otter av Mikael Forslund i SFT 2-2023 som kom i posten. Individet ser ut til å være c/n 17, G-ANCM. Nettstedet "dhc-3archive.com" av Neil Aird har detaljer: levert de Havilland morselskap i UK juli 1953 som "European demonstrator".

Tydeligvis demo Norge med resultat 10 stk bestilling!

Skal man dømme etter bilde av c/n 16 (demomaskin Canada), så er maskinen hvit med lys grå underside og vinger/hale og mørk blå stripe.

Vennlig hilsen

Olav Kristian Kjöll

PS: Benytter anledning til å gi honnør til dere som skaper bladet!!

Vi takkar for vänligheten! Red



Nytt i SE-registret Mars och april 2023

Informationen baseras som vanligt på Luppgifter från Transportstyrelsen om nyregistreringar, avregistreringar och förändringar i ägare/innehavare under dessa två månader. Ifall ingen innehavare anges, saknas uppgift eller så avses privatperson(er). Ändringar i ägande och/eller innehav mellan privatpersoner finns ej heller med. TS-information har kompletterats med information som finns tillgänglig på internets olika hemsidor och andra källor, som till exempel Air Britain

News, Scramble, SFF Forum, Aerodata, Flightradar24, Fokker News, Rotorspot, Wikipedia etc. Tidigare registreringar anges i ordningsföljden senaste först. Förkortningen lh (*leaseholder*) betyder innehavare.

Kommentarer En relativt lång lista med avregistreringar denna gång. Saab 340 SE-LJN avregistreras som skrotat. Redan 2015 transporterades planet dock till Ronneby, där det "tjänstgör" på Knut Hanh gymnasium.

Nyregistreringar

Reg.	Luftfartygstyp	Tillv.nr.	Tidigare registrering	Ägare/innehavare Ev dopnamn	Reg.datum
SE-JMI	Robinson R44	2060	EC-MGA, D-HALN	Balearic Helicopters Sweden AB	4/4 2023
SE-JXV	Guimbal Cabri G2	1330		Heli Management i Jönköping AB	24/4 2023
SE-MMT	Piper PA-28-181	2843067	HB-PQF, D-EKIK, N9279N	Nyköpings Flygklubb	19/4 2023
SE-MOA	Bristell B23	0081		Aeroklubben i Göteborg	22/3 2023
SE-RAJ	Hawker 4000	RC-76	OY-JII, M-ALIK, AP-ARR, N476HB	AJ Produkter AB (lh Swedish Air Force Historic Flight)	24/3 2023
SE-RSN	Embraer ERJ-190-200LR	19000155	G-FBEJ, PT-SAK	Ravelin Jet Leasing 1 DAC (lh SAS Link AB). <i>Lin Viking</i>	21/3 2023
SE-RTE	Boeing 737-8MAX	43361/8523	N4022T	ALC B738 43361 LLC (lh Norwegian Air Sweden AOC AB)	21/3 2023
SE-RYC	Boeing 737-8MAX	63971/7168	N131SL, OE-LDH, SE-RYC, LN-BKF, N1786B	UMB Bank, National Association (lh Norwegian Air Sweden AOC AB)	5/4 2023
SE-SVZ	JS-MD 3 RES	3.MD119		Privat ägare	29/3 2023
SE-VXJ	MTO Sport	M 01983		M. Flyg & Entreprenad AB	16/3 2023
SE-VXV	Cavalon	V00553		Fagyll AB	13/3 2023
SE-VZD	Flying Machines FM250 Vampire	FM250V06	OH-U678	Ljungbyheds Flygklubb	5/4 2023
SE-V21	Blackwing BW-635RG	021		Blackwing Sweden AB	8/3 2023
SE-V22	Blackwing BW-635RG	022		Blackwing Sweden AB	3/4 2023
SE-ZAT	Cameron Z140	11314	OE-ZMU	Ballongflyg & se AB	26/4 2023

Avregistreringar

Reg.	Luftfartygstyp	Tillv.nr.	Orsak till avregistrering	Datum
SE-CMZ	Cessna 185	185-0053	Exporterat USA	12/4 2023
SE-EHO	Cessna 206	206-0114	Exporterat Frankrike, F-HYCA	9/3 2023
SE-FFD	Piper PA-28-140	28-25017	Exporterat Polen	6/3 2023
SE-HYN	Baby-Belle	172-894	Skrotat	21/3 2023
SE-JNN	Robinson R-22 Beta II	3523	Exporterat Tyskland	7/3 2023
SE-JTP	Eurocopter AS350B3	7003	Exporterat Spanien	6/4 2023
SE-KFP	Beech B200C	BL-132	Exporterat Malta	27/3 2023
SE-KMG	Piper PA-28-181	2841276	Exporterat Storbritannien; G-CMOM	17/3 2023
SE-LJN	Saab 340A	114	Skrotat	28/4 2023
SE-LJS	Saab 340B	215	Exporterat Barbados	30/3 2023
SE-LZV	Diamond DA-40D	D4.331	Exporterat Slovakien	20/3 2023
SE-MJH	Beech B200GT	BY-254	Exporterat Spanien, EC-OAE	16/3 2023
SE-MKU	Socata TB9	1393	Exporterat Tyskland	25/4 2023
SE-RSB	Airbus A350-941	378	Exporterat Irland	20/4 2023
SE-ULZ	Rolladen-Schneider LS7	7055	Exporterat Tjeckien	11/4 2023
SE-VHP	Ikarus C42B	1003-7091	Skrotat	18/4 2023
SE-VLN	Ikarus C42	9708-6051	Exporterat Serbien	18/4 2023
SE-XHM	Jodel D120	178	Skrotat	27/4 2023
SE-XYR	Akrotech Giles G202	038-1249	Exporterat Australien	30/3 2023
SE-YYC	Weedhopper JC 24B	2188-266	Skrotat	20/3 2023
SE-YPD	Cosmos Bidulm ESO 2	N-286-049	Skrotat	14/3 2023
SE-YRN	Mainair-Blade	1023-0295-7-W821	Exporterat Finland	15/3 2023
SE-YUE	Ikarus Fox C22	8804-3128	Skrotat	5/4 2023
SE-YXD	Medway Raven X	MRB140/122	Skrotat	25/4 2023
SE-ZCX	Thunder AX-9-140	1177	Skrotat	7/3 2023

Andra nyheter – avser nya ägare om inget annat anges

Reg.	Luftfartygstyp	Tillv.nr.	Ny ägare	Datum
SE-GHL	P-Robin R2100 A	172	Kazi Management AB	16/3 2023
SE-ISE	Saab SF340A	156	Alandia Air AB	15/3 2023
SE-JMZ	Eurocopter EC-120B	1036	XO Helicopters AS	31/3 2023
SE-JTL	Robinson R44	1646	A. Svensson International AB	17/4 2023
SE-JZB	Airbus Helicopters AS350B3	7376	Airworks Helicopters SL lh (ägare fortfarande HeliAir Sweden)	23/3 2023
SE-LEP	Saab SF340A	127	Alandia Air	15/3 2023
SE-LGT	Piper PA-32-260	32-7600017	Aeroclub Stegeborg AB	15/3 2023
SE-MBN	Cessna 172S	172S-10160	PCC, Portugal (lh Nortávia-Transportes Aéreos SA)	7/3 2023
SE-MCE	Blackwing BW-635RG	019	Walder Aviation GmbH	6/3 2023
SE-MLY	Piper PA-28-181	2843006	TFC HMS GmbH	24/3 2023
SE-MML	Blackwing BW-635RG	20	(Propello Sweden AB/Propello Wings (lh Blackwing Sweden AB)	17/3 2023
SE-SML	Grunau Baby II B	8/125	Stiftelsen Ällebergs Segelflygmuseum	29/3 2023
SE-RGB	Bombardier BD-700-1A10	9264	1903 Aviation AB ln (ägare fortf. RGB Aviation AB)	28/3 2023



SE-KFP, Beech B200C Super King Air landar på Arlanda i maj 2008.



SE-JXV, Guimbal Cabri G2 på Aero-Expo Friedrichshafen 19 april 2023.



SE-LJN, under bättre tider hos NextJet.



SE-V21 (och -V22) på Aero-Expo Friedrichshafen 19 april 2023.

Uppdateringar Se nästa sida!

Fortsättning från föregående sida

Uppdateringar

SE-RSP SAS Link AB registrerades som innehavare den 10/3 2023 (SFT-1-2023)

SFT 4-2022:

SE-MCS registrerades T7-EDT

SE-SMD registrerades LY-SMD

SE-VUN registrerades LY-BKE

SFT 6-2022:

SE-HST registrerades N117N

SE-LUA registrerades OK-WWW

SE-UYL registrerades LN-GRF

SFT 1-2023:

SE-JYI registrerades OM-HAT

SE-RIF registrerades XA-VFX

SE-UXC registrerades OH-1043

SFT 2-2023:

SE-MJI registrerades EC-OAF

SE-UIE registrerades D-3989

Jan Buisman. Född 1948 i Nederländerna. Flightspotter från mitten av 1960-talet, främst på Schiphol. Arlanda och Bromma sedan flytt till Sverige 1996. Pensionerad auktoriserad revisor. Medlem i Air Britain och SFF för att tillgodose flyghistoriskt intresse, främst den civila delen.



Foto Karl Johan Åke Sundström/SVT



Serie om F 19 på SVT Play

På SVT Play visas en dokumentärserie om den svenska frivilligflottiljen F 19 "Flygaress och dubbelspioner". Serien är uppdelad i tre halvtimmesavsnitt. SVT:s beskrivning av serien:

"När Sovjet anfaller Finland hösten 1939 ansluter sig tusentals svenskar för att kämpa för broderfolkets sak. Några av dessa bildar flygflottiljen F 19 som ska försvara hela norra Finland under 62 dagars iskallt krig mot en numerärt övermäktig fiende. För en del slutar uppdraget i katastrof."

"Nya" Flygvapenmuseum



En av klenoderna i "nya" Flygvapenmuseum är Sveriges första militärflygplan, Aeroplanet N:r 1, från 1912.

Efter flera års stängning kommer Flygvapenmuseums nya utställning i hallarna 1 och 2 att öppnas för allmänheten den 17 juni.

Från att tidigare ha varit en kronologisk utställning, är den nu mer tematisk i sitt innehåll, främst omfattande tiden fram till tidigt 1950-tal. Några flygplan har utgått – exempelvis Sk 14 och Saab 210 – medan nya tillkommit, som Sk 16 och SK 50. Paradnumren är "Bryggarkärran", Sveriges första militärflygplan, och nyrestaurerade

B 18. Antalet flygplan i den nya utställning förblir i stort detsamma. Härtill kommer ett antal nya monterutställningar med bland annat uniformer. Lagom till utställningens öppnande har SFF:s avtal med Park Hotell i Linköping, mitt emot järnvägsstationen och Resecentrum uppdaterats. SFF-medlemmar betalar 995 kronor inklusive frukost och parkering. Från Resecentrum går Östgötatrafikens busslinje 6 till Malmslätt och Flygvapenmuseum.

Lennart Berns



Bildefterlysning

Vår förnämlige "digitale bildarkivarie" Sven-Erik Jönsson har fått ett fotografi till SFF:s arkiv, där han önskar identifiering av personerna på bilden. Har du svaret, eller del i gåtans lösning, hör av dig till redsft@flyghistoria.org.

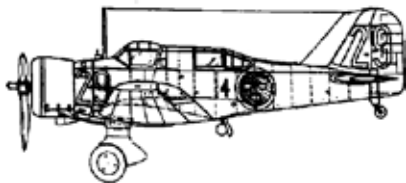
Vill i sammanhanget framföra en eloge till Sven-Erik för hans enastående arbete med digitalisering av SFF:s bildskatt. Svensk Flyghistorisk Tidskrift vore en betydligt tunnare historia utan Sven-Eriks insatts. Ofta krävs det nämligen att inkomna artiklar på ett eller annat sätt kompletteras med bilder ur arkivet. Red

Så till Sven-Eriks fråga:

– SFF Mediearkiv finns på hemsidan och alla medlemmar kan ta del av det efter inloggning. Det finns många foton i SFF bildarkiv som vi gärna vill ha hjälp med granskning. Söker man på "Ytterligare identifiering", så får man träff på c:a 25 000 bilder där vi önskar komplettering eller rättning av uppgifter om bild. Om du inte har lösenord för inloggning, skicka ett mail till SFF Medlemsservice med uppgift om din e-postadress som blir användarnamn och ange att du vill ha loggin till Medlemmars sida.

Föreningsnotiser

SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING
Regionavdelning Jämtland-Härjedalen



Jan Mattsson: skarp spaning över sovjetiska Östersjökusten

Aprilmötet på flygmuseet i Optand utanför Östersund gästades av Stödesonen Jan Mattsson. Inför ett femtiotal intresserade åhörare berättade han framför allt om en intressant vecka 1958 när han deltog i topphemliga spaningsflygningar över Sovjetunionen. Jan tjänstgjorde då som fältflygare vid F 11 i Nyköping där han flög S 29C, spaningsversionen av Tunnan.

Jan redogjorde inledningsvis för obalansen mellan öst och väst efter andra världskriget som orsakade det kalla kriget, något som ledde till att Nato bildades 1949. Händelser för svensk del som ökade spänningen i Östersjöregionen var de sovjetiska nedskjutningarna av en svensk DC-3 och en Catalina 1952. USA gjorde vätebombsprov i november 1952 och Sovjet något år senare. Warszawapakten bildades 1955 och följdes av Ungernrevolten 1956. Sputnik 1 sköts upp 1957 och startade rymdkapplöpningen mellan USA och Sovjet som också var en utveckling av det kalla kriget.

Huvuddelen av Jans föredrag handlade om fem dagars spännande spaningsflygningar över Sovjetunionen. Utan att riktigt känna till bakgrunden ombaserade lite oväntat 3:e divisionen från F 11 till F 17 i Ronneby torsdagen den 28 augusti 1958. Vid samlingen kl 05.00 på fredagsmorgonen, efter att dörren låsts noggrant, meddelade divisionschefen Gösta "Luffarn" Lundström med allvarlig min att allt dom gjorde, hörde och såg från och med den stunden var belagt med högsta militära sekretess. Uppgiften var offensiv fotospänning mot eventuella sovjetiska militära uppladdningar längs Östersjökusten. Då liksom nu fick territorialgränser inte kränkas. Ordern från divisionschefen var krass: Använd er professionalism – detta är ingen övning – frivilliga kränkningar kommer inte att beivras och slutligen "Jag vill ha jävligt bra bilder". Besättningarna fick fritt planera sina flygningar utifrån vilka mål som skulle fotograferas. Jan berättade också att dom överraskades den första morgonen av att kronmärkningen på flygplanen var övermålad och att deras personliga tjänstevapen skulle skarp-

laddas. Även detta gjorde förstås att de insåg allvaret.

Under de kommande fem dagarna genomförde divisionen ett trettiotal dramatiska spaningsflygningar över bland annat raketbasen i Peenemünde, hamnar i Swinemünde, Gdansk, Liepaja och spaning efter sovjetisk aktivitet över Dagö och Ösel. Vid flera tillfällen kunde de se sovjetiskt jaktflyg, men inget flygplan kom riktigt nära.

S 29 hade för den tiden avancerade höghastighets-, översikts- och panoramakameror med upp till 150 cm brännvidd som gav skarpa bilder även i farter upp mot 1000 km/tim på låg höjd. Kamerorna var anskaffade från USA i utbyte mot viss underrättelseinformation. S 29 var för övrigt helt utan beväpning.

Sekretessen från spaningsflygningarna 1958 släpptes för bara ett par år sedan vilket först då gjorde att de inblandade kunde tala fritt om sina upplevelser.

Efter sin kontraktstid som fältflygare på fem år och tio månader gick Jan på Handelshögskolan och jobbade senare vid Johnsonkoncernen och som IT-företagare innan sin pensionering.

Ulf Brink

Björn Myrin: militära flygbassystem

Till vårt möte i mars hade vi inbjudit Björn Myrin för att berätta om militära flygbassystem. Björn bor på Frösön. Han var tidigt flygintresserad, började som flygpojke, värnpliktig flygmekaniker och utbildade sig till flygtekniker vid F 4. Under sin fortsatta karriär via kadettskola, militärhögskola kom han att specialisera sig på flygbassystem och tjänstgjorde då vid det Flygtaktiska Kommandot i Uppsala.



Kurt Johansson berättade

Regionavdelning Gävleborg hade möte den 23 april, då Kurt Johansson berättade digitalt om sitt flygarliv. Han växte upp i en stuga nära Mjölby. Kurt sökte till flygvapnet 1974. Det var 1 500 som sökte, men endast 22 av dem gick igenom utbildningen på Ljungbyhed. Kurt flög 35 timmar SK 61 Bulldog och

Björn Myrin



Vårt flygvapen drog lärdomar av sexdagarskriget 1967 när det israeliska flyget slog ut det egyptiska flygvapnet genom attacker mot flygplan på marken inom ett par timmar. Björn berättade att vi skyddar våra flygplan på marken genom att sprida ut dem och maskera uppställningsplatserna. Han visade bilder av såväl ryska som Natos baser där flygplanen parkeras nära bansystemet och skyddas av effektivt luftvärn.

Några av våra gamla flottiljetor har berghangarer, byggda på 1950-talet, avsedda att skydda mot kärnvapen. Sådana finns t ex i Uppsala, Tullinge, Barkarby, Norrköping och Göteborg. Under kalla kriget byggdes ett stort antal krigsflygfält och t o m vägbaser. I krigsplaneringen ingick att rekvirera 25 flygplan från SAS och Linjeflyg. Dessa skulle kunna transportera 3 000 patienter per dygn såväl på bår som sittande.

Våra svenska krigsflygplan är konstruerade för att kunna tankas och beväpnas av värnpliktig personal och kunna starta igen inom fem minuter efter landning. Björn gick igenom den imponerande organisationen som måste fungera på en flygbas: flygledning, räddningstjänst, vädertjänst, fälthållning, markförsvär, hundtjänst, luftvärn, drivmedelstjänst, marketenteri etc.

Föredraget väckte många igenkännanden hos oss äldre flygvapenpersonal. Vid fikastunden efteråt fick Björn beröm av åhörare utan militära förkunskaper som tackade för ett intressant föredrag. En militär flygbas är en imponerande stor organisation.

Bengt Landervik

130 timmar SK 60. Ingen i Kurts kurs har omkommit. Efter flygskolan blev det sex månaders inflygning på J 35 Draken på F 16 Uppsala. Där flög Kurt 800 timmar innan han kom till F 17 Kallinge och fick flyga Jaktviggen.

Tiden 1985–96 flög Kurt Johansson enskild uppvisning med detta flygplan både i Sverige och i andra länder. Han var i själva verket en av de första som också fick flyga utomlands. Sammanlagt gjorde Kurt flera hundra uppvisningar och han fick också flyga helikopter.

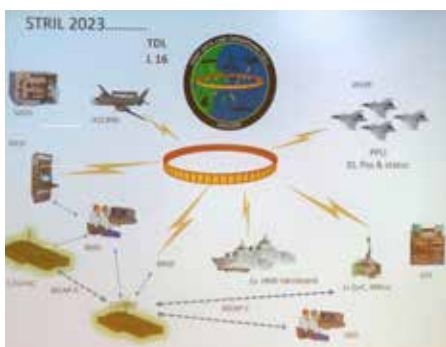
Under den följande frågestunden berättade Kurt att han är en flitig skribent på Facebook. Han funderar också på att skriva en bok om sina upplevelser. Omkring 15 medlemmar hade mött upp för att lyssna på Kurt.

Lars Hillström



Per Byenfeldt berättade om Stril

På årets första medlemsmöte den 22 mars på Midlanda hade vi årsmöte och en föreläsning om stridsledningssystem (Stril). Vi började med årsmötet som gick mycket raskt. Mest notabelt var att Tord Fors avtackades för mångårigt aktivt deltagande i styrelsen. Som ersättare för honom nyvaldes Jonas Grahn, Sundsvall, som innebär en tydlig förnying av styrelsen.



Därefter hade vi förmånen att höra Per Byenfeldt, Chef Stril F 4. Per berättade med stor sakkunskap om Flygvapnets Stril från luftbevakningen under andra världskriget, Stril 40 / 50 / 60 och fram till dagens system.



I Storbritannien utvecklade man RAF:s stridsledningssystem under andra världskriget. Efter kriget fick företrädare för Flygvapnet göra besök på bl a RAF Operations Room i Uxbridge utanför London. En av de drivande för att modernisera



Flygvapnets Stril var Bengt G:son Nordenskiöld. Han var född i Sundsvall 1891 och var Flygvapenchef 1942–1954. Efterträdaren Axel Ljungdahl fullföljde ambitionerna att modernisera och utveckla systemen.

Stril 40 byggde till stor del på att man hade ett stort antal optiska luftbevakningstorn bemannade med "tornsvalar". Från tornen ringde man in observerade flygplan till en central där de plottades på ett kartbord. Man hade i begränsad utsträckning tillgång till radar. Flygvapnet fick sin första spaningsradar, ER3b, år 1944. Per berättade sedan om den tekniska utvecklingen med bl a allt mer avancerad radar. Sverige låg väl framme i utvecklingen även om vi bara kunde köpa begagnat, surplusutrustning från England och USA.

Redan i början av 1950-talet inleddes planeringen av Stril 60 som innebar nyare radar och införandet av styrdata via datalänk vilket var mycket modernt och säkert. Vidare berörde Per det nära samarbetet med västmakterna under kalla kriget med stort utbyte av information. Han gick även in på de moderna system som infördes i och med Jaktviggen ankomst samt det nuvarande mycket avancerade Global Eye som är ett luftburet system.

Per berättade också om de olika ledningscentraler, de flesta insprängda i berg, som funnits genom åren och som tidigare var mycket hemliga. Många av deltagarna i mötet hade på ett eller annat sätt jobbat med teknik som berörde de olika systemen och ställde en hel del frågor. Ett mycket uppskattat föredrag avslutades med fika och med ett stort tack överlämnades till Per boken Midlanda och flyget i Medelpad.

Ronny Svensson (även foto) och Börje Angerud

Bilder ur Per Byenfeldts föredrag.



Besök hos Luleå RC Jupiter

Den 23 mars hade vi en riktigt trevlig och gemytlig kväll hos Luleå RC Jupiters bygglokal på Kronan, gamla Lv 7 i Luleå.

Bill Sandberg berättade om förening Jupiter, bildad 1954, och verksamhet fram till i dag. Klubben är en av Sveriges äldsta och fyller 70 år 2024. Många historiska bilder visade segelflygmodeller, friflygan-

de, linstyrt och radiostyrt från enkanalsradio.

Hangflygningar på fjället Akkanälka utanför Arvidsjaur och flygningar från Alvik och isbelagda vikar och sjöar.

Efter fiket berättade Torbjörn Ahlfort, som var med 1954 när Jupiter startades upp. Namnet Jupiter kommer efter ett dåtida populärt modellflygplan.

Torbjörn visade en nybyggd liten intressant modell som skjuts upp vertikalt med infällda vingar. När farten på drygt 50 meters höjd reduceras, fälls vingarna ut med ett komplicerat länksystem. Vid utfällning bromsar vingen upp så att glidflykt och rätt flygattityd uppnås. Uppfinningen patenterades 1939. Försvarsmakten köpte under 1940-talet många sådana här små flygplan som övningsgaskjutsmål.

Kvällen avslutades med ett intressant historieberättande, bland annat den stora rundbanan av trästolpar och masonitrem-

sor, som byggdes för linstyrda modeller för deras start och landning.

Vi tackar Luleå RC Jupiter med Bill och Torbjörn så mycket för den intressanta kvällen, som visat modellflygets utveckling under 70 år.

Anders "Pacman" Jonsson

Torbjörn Ahlfort som var med när Jupiter bildades för snart 70 år sedan.



Foto Anders Jonsson



SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING
Regionavdelning Halland

Högre – Lägre – Bredare!

Brigadgeneralen Tommy Petersson, Stf BCFV, gästade oss i Halland vid mötet den 20 april. Att han var efterlängtat vittnade det stora deltagarantalet om – 50 medlemmar! Tommy Petersson föreläste om Flygvapnet nu och i framtiden på ett öppet och personligt sätt, hela tiden beredd att svara på frågor från den erfarna och frågvisa församlingen. Rubriken ovan handlar om Flygvapnets uppgifter nu och i framtiden:

Högre – vi ska kunna hantera hot från rymden! Inom en inte alltför avlägsen framtid kommer Sverige att kunna sända upp egna satelliter!

Lägre – Vi har sett att i Ukraina ställer RPV (Fjärrstyrda flygfarkoster – ”dröna-

re”) till med stort elände. Vi måste kunna försvara oss, även mot mycket små sådana. Vi ska också själva kunna använda sådana.

Bredare – Vi måste ha koll på omvärldsläget på ett bättre sätt än med nuvarande TP 100 Argus. Den kontrakterade plattformen Global Eye med fantastiska prestanda kommer att bli en verklig ”game changer”!

Generalen berättade vidare om tro-tjänaren SK 60: Inom kort har den tjänat färdigt som skolplan. Fantastiskt att en produkt från 1960-talet fortfarande fungerar så bra som den gör. Och den kommer att få fortsätta i Flygvapnet, men nu som sambandsplan. Ersättare som skolmaskin blir SK 40, med grundutbildning i Italien.

Fråga från publiken – Hur blir det med Gripen? Vad kommer efter? – Ja, den håller åtminstone 15 år till. Men då är det troligen dags för en ersättare. Kanske något helt annat. Kanske en alldeles ny version av Gripen. Inom en snar framtid börjar det att bli dags att fundera på skarpen!

När publiken inte längre hade några frågor till föreläsaren/berättaren avslutades denna särdeles givande afton med tackord från ordförande Olle Jensen och varma applåder från publiken.

Torkel Fagerström



Böcker



Den Sista Resan – Per Aspera Ad Astra

Lars Gibson

Galleria Rusticana förlag, 2023
120 sidor, färgbilder och kartor.
Pris 300 kronor plus porto

Författaren började redan 1999 med att publicera en rad små häften, som han kallade Flygskränikor. Efter att ha roat ett stort antal flygboksnördar med tio utgåvor av dessa flygskränikor kom två mindre böcker ”Näst sista varvet jorden runt med start och målgång i Visby” 2017 och ”Allra sista varvet jorden runt med final på Gotland” 2018.

Men alla vi som lärt känna författaren blev ej överraskade, då dagens bok ”Den Sista Resan” plötsligt dök upp. Denna gång en elegant inbunden bok på 120 sidor, tryckt på glänsande papper, cirka 175 stora bilder, kartor och diagram i färg och svart-vitt. Boken ger definitivt intryck av att vara författarens sammanfattande minnen, dock utan att därför vara tråkigt kronologisk. Ej heller är det bara upprepningar från tidigare nämnda skrifter. Jag tror, att för oss SFF:are välkände Michael Sanz layout och redigeringsarbete bidragit till att göra denna bok till en ”tea-table book”. En bok vi alltid kan återvända till och läsa om högtintressanta avsnitt ur Gibsons mångfacetterade flygarliv.

Lars Gibson har hunnit med mycket. Började tidigt segelflyga, gästade flygskolan på Ljungbyhed ett halvår, sedan blev det civilflyget för hela slanten. Puderflygningar i Sudan, kraftledningsinspektioner i Sverige, många år som trafikflygare i Transair Sweden AB (från Curtiss Commando till Boeing 727) och med Flygande Veteraners ”Daisy” inte att förglömma. Som gotlänning är det inte överraskande att han även flugit för paret Thürings flygföretag Avia från hemmaplan.

Gibson har även arbetat som byråkrat inom ICAO i Bangkok och i Libyen. Genom hela livet har segelflygningen engagerat och han har erövrat de högsta diplo-

men. Ovanligt för en sådan flygentusiast är att Gibson i unga år avlade civilekonomexamen vid Handelshögskolan i Stockholm. Kanske är det hans ekonomiska kunnande som skapat den goda avkastningen från författandet, vilka omvandlats till imponerande fonder för bidrag till flyghistorisk forskning, författande eller restaurerande. För detta är vi alla tacksamma och tilläggas bör att avkastningen från denna denna bok går till underhåll av Arlanda flygsamlingar.

Gibsons författande kännetecknas av mycken humor och många understatement att grunna över. Men där finns också allvar. Lars Gibson ägnar bokens avslutning åt sin nyligen avlidna hustru, tillika konstnärinna, med kvarbliven ateljé Galleria Rusticana i familjens stora fastighet innanför Visby murar.

Jag tror, vi alla är tacksamma för att Lars Gibson låtit oss ta del av hans rika liv på ett så öppet och humoristiskt sätt genom denna lättlästa bok.

Ola Laveson

FLYGSHOWER 2023

INTER MODELLBAU 2023

Dortmund 20/4 - 23/8

Pris: 5.500:- p/p

ROYAL AIR TATTOO 2023

13/7 - 16/7 Pris: 10.900:- p/p

THE BATTLE OF BRITAIN 2023

14/9 - 17/9 Pris: 10.500:- p/p

För mer information om resorna:
Gå in på: www.cab-resor.se



Telefon: 0431-369 655
Info@discovereurope.se

FLYGBOKSREA FLYGBOKSREA FLYGBOKSREA



Unik samling flygböcker från Sverige, England, Tyskland och Ryssland säljes. Kontakta mig för förteckning och priser. Mobil: 070-795 08 90
Mejl: thorstenfridlin@tmail.com Pass på!

ANNONSER

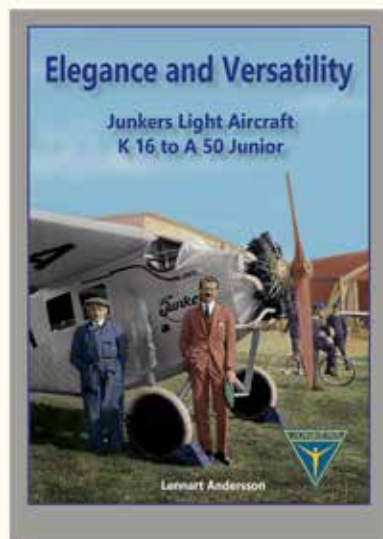
Lars Gibsons nya bok!



Följ med på Lars Gibsons resor jorden runt! Författaren har besökt 115 länder, och arbetat i många av dem. Han delger frikostigt sina erfarenheter i minnen från tiden som flygkapten på Transair, internationellt flygsäkerhetsarbete, segelflygpi-lot, flyglärare och examinator.

Pris 295 kr, två böcker för 500 kr.

Beställ genom
norderport@gmail.com



Flygnostalgi!

Ny bok om alla mindre flygplan som konstruerades och byggdes under samma period som de mer välkända Junkerstyperna. Många av dem användes i länder över hela världen och de piloter som gjorde långflygningar med A 50 Junior blev världsberömda.

AB Flygindustri i Limhamn figurerar ofta i boken.

248 sidor A4, inbunden.
325 bilder (många unika),
ritningar, tabeller



40 kr



Fåtal ex kvar!
295 kr

Pris: 375 kr + porto 105 kr (rejal kartong)
Beställ genom inbetalning till
PlusGiro 41 09 28-6 (Z-förlaget)
Ange titel/titlar, namn och adress

Mer info: www.z-bok.se
E-post: bok@z-bok.se

Närkontakt med flygprofiler



Boken **Vingprofiler** med underrubriken **De förde flyget framåt**, innehåller djupintervjuer av Christina Lindberg med flygprofiler mellan åren 1984 och 2005. Här möter vi bland andra karismatiska flygvapengeneralen Sven-Olof Olson, Drakens konstruktör Erik Bratt, kurirflygaren Marshall Lindholm, uppfinnaren Håkan Lans och många, många andra. Här några medieröster:

"De 41 intervjuerna är ett tidsdokument av oskattbart värde. En guldgruva för alla med det minsta intresse för flyget"
- Flygrevyn

"Genom Christina Lindbergs intervjueteknik upptäcks andra sidor av flygets giganter och ges nya insikter i flyghistorien". - Nostalgie

Boken säljs av Svensk Flyghistorisk Förening (arkiv@flyghistoria.org) och kostar 395:- plus frakt. Ange namn, adress och telefonnummer. Den säljs också över disk av Flygvapenmuseum.

BLEKINGE

Samling vpl-parkering vaktin F 17 (Lansen) senast kl 19. Vid möten på F 17 krävs, om man inte tillhör "stamgästerna", föransmältn till Emil Lindberg *minst en vecka* före aktuellt möte. Sms 073 379 33 36, e-mail: lindberg_emil@hotmail.com. Se hemsida www.quintus72.se, facebook SFF-Blekinge och SFF:s hemsida. Lämna mailadress för påminnelse veckan före möte. OBS! Ändringar kan ske med kort varsel avseende datum, tid, plats och innehåll. Därför fördelaktigt om ni lämnat mobilnr och e-mailadress till ordförande och kassör, så att vi snabbt kan meddela ev ändringar. Stående punkt på alla möten: Ta med plastmodeller, berätta om modellnyheter.

3 oktober

Tema och lokal inte fastställd.

7 november

Tema och lokal inte fastställd.

5 december

Julmöte med tävling, fika, auktion samt minitema (ej fastställd). Lokal inte fastställd.

GÄVLEBORG

Soldathemmet, V:a Gräns 2, Gävle, nära Högsolan, **Söndagar kl 18**. Kontakt: Erik Holmestig 073 987 86 33. Uppdaterad information kommer att finnas på <https://flyghistoria.org/2020/01/07/region-gavleborg/SMS> skickas också till den som anmält denna kontaktpuppgift.

Inget mötesprogram hade vid pressläggningen nått redaktionen.

GÖTEBORG

Torsdagar kl 19. Plats: Radiomuseet, Anders Carlssons gata 2, Göteborg, om inte annat anges.

Inget mötesprogram hade vid pressläggningen nått redaktionen.

HALLAND

Anmälan till Per Kruuse via pk.sffhalland@outlook.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 **Torsdags-träffar** inleds med ärtmiddag med samling på Restaurang Västergök från kl 17.30. om inget annat anges. Middagen startar c:a kl 17.45.

Inget mötesprogram hade vid pressläggningen nått redaktionen.

JÄMTLAND-HÄRJEDALEN Samling **torsdagar kl 19** på Optand Teknikland, Restaurang Kronan. Fika.

Inget mötesprogram hade vid pressläggningen nått redaktionen.

KRONOBERG

Flygklubbens stuga, Växjö flygplats, Söndagar kl 16 där ej annat anges. Fika till självkostnad.

18 juni

Denna söndagen kommer vi att besöka **Segelflygets Veteransällskap på Älleberg** och få en guidad visning på segelflygmuseet. Det kommer att finnas möjlighet att prova på att segelflyga om vädret tillåter.

MÄLARDALEN Möten normalt i Gula Huset, Hässlövägen 4, Västerås.

Kolla även på SFF:s hemsida under "Regioner" eller vår lokala hemsida

www.sffmalardalen.se för senaste uppdateringar.

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 nått redaktionen.

NORRBOTTEN

Flygmuseet F 21, utanför vaktin, **torsdagar kl 18** om inget annat anges. Bilparkering bakom Flottiljvaktin. Helges berömda fika finns för en tjuga. För info ring/messa Anders Jonsson 070 699 11 39 eller maila pacmanf21@gmail.com Varmt välkomna – kom ihåg: "Ta med en Kompis!"

Inget mötesprogram hade vid pressläggningen nått redaktionen.

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 120 kr, kaffe/te och kakor 40kr beställs senast torsdag kväll kl. 19 före föredragstorsdagen i första hand på epost sffskane@gmail.com eller i *nödfall* tel Rickard 070 292 56 51 OBS! Även kaffe och te måste beställas, bekräftas med svarsmail.

Kolla gärna vår hemsida för senaste nytt, www.sffskane.org

Inget mötesprogram hade vid pressläggningen nått redaktionen.

STOCKHOLM Armémuseum, Riddargatan 13 (T-bana Östermalmstorg) Möten **lördagar kl. 14**. Hörsalen 4 tr om inte 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 program och tider.

14 oktober

Program under planering

11 november

Program under planering

2 december

Program under planering.

VÄRMLAND

Medlemsmöten **onsdagar kl 18** i Gjuteriet, Verkstadsgatan 1 i Karlstad, om inte annat anges. Fika till självkostnadspris. Kontakt Rolf Öhman, rolfohman40@gmail.com, skicka din e-mailadress för mötespåminnelse. Tel 070 30 97 970.

Håll utkik på hemsidan för senaste info om program.

VÄSTERNORRLAND Medlemsmöten vissa **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.

Inget mötesprogram hade vid pressläggningen nått redaktionen.

ÖREBRO

Samlingslokalen på Sidvallsgatan 9 i Örebro. Torsdagar kl 18.30 om ej annat anges. Parkering på andra sidan järnvägen vid Målgatan. Långväga gäster kontaktar Lars Tolkstam 070 54 94 380 eller Henrik Tisell 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.tisell@gmail.com.

Inget mötesprogram hade vid pressläggningen nått redaktionen.



2023 års stora finska flygdagar hålls i Åbo helgen **17–18 juni**.

Öppet 10–18 (finsk tid). Samma flygprogram båda dagarna.

Se airshowturku.fi för mer information!

Svenska Mästerskapen i Segelflyg 2023

Långtora flygfält

8-25 juli 2023

FÖRSVARSMAKTENS FLYGDAG 2023

2023 års flygdag arrangeras **lördagen den 26 augusti** på Helikopterflottiljen i Linköping.

- Flygdagen har fri entré.
- Grindarna öppnar klockan 06.00 och programmet startar klockan 07.30.

Program och övrig information på www.forsvarsmakten.se



Här följer en uppdaterad lista på de titlar som idag ryms under Civilt flyg. Du kan också hitta listan på vår hemsida under webshop. Där har vi en uppdaterad lista på vilka titlar som finns och som därför även speglar nya donationer och aktuellt lagerläge. Om du inte hittar den bok du söker så kan det vara värt att sätta upp sig på en väntelista. Vi hanterar ofta donationer och om vi då hittar den sökta boken kontaktar vi dig för att leverera efter ny kontakt.

Om du vill söka i tidigare nummer av SFT så har vi publicerat boklistor som följer:

Engelska flygböcker	SFT 2/2022
Antikvariska böcker	SFT 3/2022
Flyghistorisk Revy	SFT 1/2023
Militärt flyg	SFT 2/2023

Titel	Utg.år	Författare	Pris	Art.nr	Ant
25 år i luften	1933	Harald Martin	100	C004	1
25 års luftaffärer	1970	Göte Rosén	50	C002	2
40 år i luften	2002	Holger Ångeskog	50	C003	1
340 – the story	1988	Saab AB	200	CO01	4
AB Flygindustri i Limhamn	1998	Lennart Andersson	100	CA01	19
Aeroklubben i Göteborg 60 år	1978	Aeroklubben antologi	100	CA03	1
Allt utom giraffer	2004	SAS Cargo	100	CA02	1
Av gammal fin årgång	1976	Skånes Flygmuseum	50	CA04	1
Bestämmelser för segelflygning	1957	KSAK	50	CB05	1
Bromma flygplats – tidskrift	1986	Michael Sanz, red	50	CB03	1
Bromma flygplats (bok)	1996	Michael Sanz	150	CB01	2
Bromma upp o ner	1967	Berggren/Ekdahl/Nilzen	100	CB02	1
Bulltofta flygstation	1995	Jan Waernberg	150	CB04	1
Caravelle i Sverige och Norden	2020	Michael Sanz	300	CC01	43
Carl Gustaf von Rosen	1975	Ralph Hermanns	100	CC02	2
CV 440 Saga	1975	Vagn Aage Jacobsen	50	CC03	1
Det bevingade verket – FMV	1986	FMV antologi	200	CD01	1
De tog flyget till medeltiden	2008	Lennart Andersson	100	CD02	1
Drakflyg	1976	Jean-Bernhard Desfayes	100	CD04	1
Dröm och verklighet	2006	Flygvärdinneyrket-antologi	150	CD03	1
Elevhandbok för segelflygare	1957	KSAK	50	CE03	1
En bok om Saab-Scania	1987	C-G Holm, C-G Ahreman	100	CE01	0
En förlorad värld	2020	Åsa Löthman	150	CE02	1
Finnair – Art of flying (eng)	1983	John Wegg	200	CF27	1
Flyg-/Rymdtekniska för., matrikel	2018	Roland Karlsson	50	CF31	1
Flyg på vykort	2006	V Blom, B Räftegård	200	CF01	2
Flygande klassiker	2014	Daniel Karlsson	150	CF03	0
Flygare i Sverige	2009	Göran Nitzén	150	CF04	2
Flygaren som försvann	1983	Roger Älmeberg	100	CF05	2
Flygdynastin Florman	2015	Michael Sanz	150	CF07	35
Flyget i Mälardalen	2017	Lars Hermansson m fl	100	CF08	95
Flyget i Sverige under 1900-talet	2000	Sten Wahlström	50	CF09	4
Flyget mitt liv	2004	Ulf Sultan	100	CF27	1
Flyget på Bulltofta	2004	Grundberg/Holst/Stridsberg	100	CF10	2
Flyget på Hammars backar	1994	Sven Stridsberg	50	CF11	30
Flyget på Rommehed 1913–2004	2004	Mikael Forslund	125	CF28	2
Flyghistoria i Halmstad	1986	Sven -Erik Jönsson	100	CF27	2
Flyghobby 2	1993	Freddy Stenbom	50	CF12	3
Flyghistorier från hela världen	1961	Red. Märten Edlund	100	CF26	1
Flyghistorier från Jönköping	2013	Gudmundsgillet	50	CF27	1
Flyglära och Aerodynamik	1957	KSAK	50	CF29	1
Flygmask. som inte kunde flyga	2000	Åke Möller	80	CF13	3
Flygarminen 1	2001	Göran Wallert	50	CF14	2
Flygarminen 2	2007	Hans Walther	50	CF15	2
Flyglarm	1977	Ström/Ungermark	100	CF28	1
Flygmotor	2005	B Widfeldt, F Fryklund	200	CF16	4
Flygpionjärerna i Landskrona/Ljungbyhed					
	1980	Nils Söderberg /Red	100	CF17	3
Flygplan i färg – Helikoptrar	1969	Kenneth Munson	100	CF33	1
Flygplan på museum	1993	Sölwe Fasth	120	CF18	4
Flygplan från förr	1989	Peter Haventon	75	CF19	6
Flygplatsen på framsidan – Torslanda					
	2007	Grundberg, A-son	125	CF20	5
Flygteknik 100 år, IVA rapport	2003	Bratt, Ljungström. Karling	100	CF21	1
Flygtekniska föreningen matrikel	1965	Flygtekniska föreningen	50	CF31	1
Flygtekniska föreningen matrikel	1962	Flygtekniska föreningen	50	CF32	1
Fra kontrasskjäret till Tokyo	1959	Kåre Fasting	125	CF30	1
Flykten över Atlanten	1936	Harald Martin	75	CF29	1
Fokker in Swedish service	2019	Mikael Forslund	200	CF24	1
Fredholms epistlar	2003	Bengt Fredholm	100	CF27	1
Från ASJA till Saab	1999	Gert Peterson	100	CF25	4
Grönlandsmekanikern	2009	Torvald Johannes	100	CG01	1
Högt spel i luften	1991	Carl-Adam Nycop	100	CM03	3
ILUG 50 år	1973	N Söderberg, H Lindblad	50	CI01	5
Junkers F 13 – 20 (eng)	2012	Andersson/Endres/Mulder	300	CJ02	2
Junkers G 24, K 30, G 31	2016	Andersson/Endres/Mulder	250	CJ03	2
K.G.Lindner	2022	Mats Ekdahl	200	CK03	1
Kjeller- vi landar	2020	Rob Mulder	150	CK01	3
Kurirflyg	1994	L-A Nilsson, Sandberg	150	CK02	3
Luftens besegrare	1934	Harald Martin	100	CL01	1
Luftfart	1965	Courtland Canby	50	CL03	1
Lufttrafik	1917	Olle Dahlbeck	150	CL02	1
Mellan himmel och jord	1997	Walle Forslund	100	CM03	1
Mermoz, luftpostens hjälte	1949	E. Langlet	50	CM04	2
MFI 15 Saab Safari	2003	Michael Magnusson	150	CM01	0
MFI Flygindustri under ett halvt sekel					
	2012	Sven Stridsberg	200	CM02	8
Människan i rymden	2007	Samlingsverk	300	CM05	1
Noorduyn Norseman	2007	Nils Mathisrud	50	CN01	10
Northrop Delta	2015	Rob Mulder	100	CN02	2
Om inverkan av is o rimfrost	2019	Sven Antvik	100	CO02	1
Ostermans Aero	2000	Göran Wallert	100	CO01	3
Palle Mellblom - lite snack	2018	Lars Olefeldt	150	CP01	2
Porjus-den flygande byn	2003	Porjus arkivkommite	100	CP04	2
Pionjärflygare	1994	Jan Waernberg	150	CP02	3
Privatflyg	1971	Hans o Torbjörn Broberg	100	CP07	1
På säkra vingar-ABA	1944	Bo Lindorm	150	CP05	1
På filmens vingar	1981	Bertil Skogsberg	150	CP03	7
På lätta vingar	1953	Allan Cyrus	150	CP06	1
Rymdens fåglar	1943	Hans Ostelius	50	CR01	3
Rymdens fåglar	1946	Hans Ostelius	50	CR02	2
Rymdens fåglar	1948	Hans Ostelius	50	CR03	2
Ryktbara flygplan	1946	Hans Ostelius	50	CR04	1
Saab Air Show – program	1997	Saab	50	CS30	1
Saab-Minnen del 13	2003	Saab Veteranklubb	100	CS03	2
Saab-Minnen del 16	2006	Saab Veteranklubb	100	CS04	1
Saab-Minnen del 17	2007	Saab Veteranklubb	100	CS20	1
Saab-Minnen del 23	2013	Saab Veteranklubb	100	CS05	1
Saab-Minnen del 28	2018	Saab Veteranklubb	100	CS06	1

Boksortimentet – **Civilt**, fortsättning

Saab-Minnen del 31	2021	Saab Veteranklubb	100	CS07	2
Saab Safir 75 år broschyr	2020	Anders Annerfalk	50	CS08	50
Sandviks flygning till Kapstaden	1930	Gösta André	100	CS26	1
SAS affischer 1946–86	1986	Paul Lippschutz samling	100	CS26	1
SAS flygplan 1946–2014	2014	B Holmer, U Abrahamsson, B O Näs	200	CS01	1
SAS flygklubb 60 år	2006	Schlegel, Fredriksson	100	CS29	1
Segelflyg 1987	1987	Axelsson, Danewid	100	CS29	1
Segelflyg 1991	1991	Axels, Danewid	100	CS28	1
Segelflygplan i luften	1984	R. Augustsson, Y. Norrvi	50	CS24	1
Segelflyg igår och idag	2019	Robert Danevid m fl	150	CS10	85
Seilass i storm	2007	Olav Gryneld	150	CS20	2
Sigurd Isacson memoarer	1991	Sigrurd Isacson	150	CS20	1
Skuggor bland molnen – luftskepp	1976	Douglas Botting	75	CS27	1
Snabba reoplan	1950	Rolf Magnusson	50	CS26	1
Spedition över land och hav	1945	Nord. transport och Spedition	25 år	50	CS20 1
Spirit of St Louis	1953	Charles Lindberg	200	CS25	1
Stockholm-Arlanda airport	2007	Baltzar Skogman, Sanz	200	CS11	2
Styrning av projekt-earned value	2013	Sven Antvik	100	CS23	1
Styrning av stora projekt	2009	Sven Antvik	100	CS22	1
Sunne flygklubb genom tiderna	2012	Hardy Häggman	50	CS12	2
Svensk flyghistoria på 1900-talet	1990	L Andersson, L Berns	200	CS13	2

Svensk Flygkalender 1943-45	1938	KSÄK	50	CS21	5
Svensk Flygtjänst	1979	Rolf Westerberg	50	CS14	6
Svenska flygplan	1990	L Andersson	150	CS20	2
Svenska flygtekniker i Etiopien	2012	Göran Hedqvist m fl	50	CS15	3
Svenskt Civilregister AAA–AZZ	1983	P Björkner, L Lundin mfl	200	CS16	5
Svenskt Civilregister BAA–BZZ	1992	Rolf Westerberg m fl	50	CS17	5
Svenskt Civilregister CAA–CZZ	1995	Lars Lundin	50	CS18	4
Svenskt Trafikflyg 50 år	1974	Nils Söderberg / Red	200	CS19	2
Take Off-om kvinnor i flygtjänst	2006	Kicki Pallin Serby	100	CT05	2
Termitstacken (D Hammarkjöld)	1996	Björn Irving	100	CT06	1
The Fokker Fours	2019	Rob Mulder	150	CT01	3
Trettio år med Transair	2001	Holst/Grundberg/Stridsberg	100	CT03	12
Trots och tack vare...	2005	Torgil Rosenberg	100	CT04	3
Uppvisningsflyg	1989	Sven Stridsberg	50	CU01	5
Uno Ranch memoarer	1997	Uno Ranch	200	CV03	1
Vad gjorde farfar i luften och på vägen	1970	J Olsheden, S Olsson	50	CV01	1
Vingar över Gästrikland	2009	Göran Severin m fl	100	CV03	1
Vingprofiler	2022	Christina Lindberg	400	CV02	7
Våra flygplan	1950	Lennart Sundström	50	CV04	1
Äventyr i Luften	1979	Torvald Lindén	100	CÄ01	1
Över alla gränser	2000	Åke Liljeberg	100	CÖ01	8

Saab 105 fyller 60 år 2023. Prototyp nummer 2, registrerad SE-502, fotograferades sommaren 1964



Foto Ingemar Thuresson / Saab