

Flygande Veteraner



FÖRENINGEN FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING NR 139 • SEPTEMBER 2018



En "äkt" DC-3 byggd 1937! NC17334 ägs av Flagship Detroit Foundation. Hon fotograferades på Oshkosh 2018 av Hans Kampf.

Ur innehållet

• **Ordförandens spalt**
Sida 2

• **Värmlands industri**
Sidorna 4-5

• **Bländande Blekinge**
Sidorna 6-7

• **Daisys nya Instrument** Sidorna 8-9

• **Nya, fina faddrar!**
Sida 10

• **Otroliga Oshkosh**
Sidorna 12-13

• **Daisy 75 år:
Tjänsten under
andra världskriget**
Sidorna 14-15



Redaktörens rader

I detta nummer har vi glädjen att presentera en ny medarbetare i redaktionsgruppen: Tomas Rinman, som under flera år har arbetat tekniskt med Daisy. Han presenterar sig själv utförligare på nästa sida. Men jag vill redan här passa på att hälsa Tomas välkommen!

Vidare får vi en genomgång av Daisys nya instrumentering i cockpit, vilken presenteras av vår pilot Claes Martinsson.

Berättelsen om Daisys historia fortsätter, nu med inriktningen på hennes tjänstgöring under andra världskriget. Tomas Rinman ger en resumé över de ödesdigra krigsåren, då Daisy flög i US Army Air Force.

När jag läser om Daisys tid i USAAF, tänker jag på

alla de unga fallskärmsshoppare, som C-47:orna förde med sig ut i krig – varav många aldrig skulle få återvända hem.

Vad tänkte dessa ynglingar, på väg mot ett ovissat öde? Vad kände de? Hur gick det för "Daisys pojkar" på slagfälten? Kanske får vi en dag veta.

Michael Sanz
Redaktör



FOTO BRITTA BENZEL

Ordföranden har ordet

Blev 2018 ett *annus horribilis* (som drottning Elizabeth II en gång uttryckte det)? Eller blev året en imponerande uppvisning av vad engagerade medlemmar kan åstadkomma?

2018 började med att vi, efter en mer genomgripande årstillsyn än tidigare, tog emot Transportstyrelsens inspektörer. Vår tekniske chef Berndt Kvist visade en ny verkstadshandbok, som gav en professionell bild av organisationen. Berndt genomförde sedan en certutbildning på DC-3. Vi har nu nio mekar som genomgått certutbildning.

Under våren byggdes cockpit om med ny navigations- och radioutrustning. Målet var världens modernaste DC-3-cockpit för att möta nya krav. Detta tog längre tid än beräknat eftersom förlagor saknades. Föreningen innebar att Karl-Axel Waplan och programgruppen måste hitta nya lösningar för bokade medlemmar, vilket blev akut under resan till Duxford. Vid motorstart efter tankning i Groningen, bröts axeln mellan startmotor och propeller. Detta sällsynta fel kan inte ske under flygning, men motorn måste ändå tas isär för fastställande av felet. Därför bestämdes att man skulle invänta en ny motor som tidigare beställts. Trots svårigheterna kunde passagerarna fullborda resan till England.

Nästa steg var att få nya motorn från Idaho till Groningen. Lars Sveding lyckades med detta både snabbt och till förmånlig kostnad. Berndt Kvist, Fabian Mellberg och Micke Åström for till Groningen,



FOTO MICHAEL SANZ

där de ersatte den skadade motorn med den nya, assisterade av tekniker från Holland och Danmark. Under tiden körde Daniel Löfgren utrustning till Holland och transporterade senare, med gott stöd av P O Bortas, hem den defekta motorn.

Vid hemresans mellanlandning på Saab i Linköping fick Daisy efter start brandvarning. Aktuell motor stängdes av och en lyckad landning genomfördes.

Piloter var Anders Jacobsen och Lars Sveding, tekniker Berndt Kvist, Leif Krogstad och Fabian Mellberg. SHK utreder nu förloppet samtidigt som våra tekniker börjat arbeta med planet. Dessa engagerade och professionella medlemmar har visat sin styrka när svårigheter uppstår. Tack alla engagerade funktionärer för fint jobb!

Kommande vinter får Daisy ny basering i Västerås Flygmuseum, vilket innebär en besparing. Där kan alla beundra vårt flygplan, något som är viktigt för medlemsrekryteringen. Samtidigt ställer själva flytten, som ska ske på kort tid, krav på vår organisation.

Nu ser vi fram mot en aktiv och lyckosam ny säsong!

Lars Sveding
Ordförande

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners Informations- och
Medlemstidning
Nr 139 September 2018

Tidningen utkommer med fyra nummer per år: mars, juni, september och december.

Prenumeration inklusive medlemskap 350 kr/år.

Bankgiro 5045-7118 för medlemsavgifter

Bankgiro 245-5657 för resor och övrigt

Annonssörer är välkomna.

Styrelse

Ordförande

Lars Wissing 070 630 60 43

Vice ordförande

Lars Sveding 070 342 45 27

Sekreterare

Michael Östergren 070 330 50 94

Kassör Lars Sveding 070 342 45 27

Ledamöter

Anders Jacobsen 070 796 86 72

Martin Ingfeldt 070 895 67 52

Berndt Kvist 0737 00 78 03

Claes Martinsson 070 771 12 58

Börje Thelin 070 610 90 80

Karl-Axel Waplan 070 510 42 39

Suppleanter

Henrik Boresäter

Göran Fransson 070 543 79 54

Kjell Nordström 070 531 91 25

Redaktion

Ansvarig utgivare: Lars Wissing

Redaktör: Michael Sanz

Redaktion: Lars Cedwall, Bernt O

Olsson, Christer Persson, Tomas

Rinman och Solveig Widing

Tidskriftens adress och e-post:

Flygplatsinfarten 39, 169 67 BROMMA

red@flygandeveteraner.se

Webmaster: Ponthus Blomquist

Flygsektionen

Flygchef

Anders Jacobsen 070 796 86 72

Teknisk chef

Berndt Kvist 073 700 78 03

Kabinchef

Eva Jönellid 070 825 44 68

Servicecenter

Programinformation:

Sökes på webbsida eller Facebook

Telefon, postorderförsäljning:

08-29 50 33 kl 11-14, må-fre

Flygprogram, ansvarig: Karl-Axel Waplan

Bokning:

www.flygandeveteraner.se

Tel 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14,

e-post:

programgruppen@flygandeveteraner.se

Medlemservice:

Tel: 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14,

e-post:

medlemservice@flygandeveteraner.se

Postadress:

Flygplatsinfarten 39, 168 67 BROMMA

Webbsida www.flygandeveteraner.se

Facebook:

www.facebook.com/flygandeveteraner

För att gå med i vår grupp söker du på "Föreningen Flygande Veteraner" på Facebook.

Tomas Rinman ny i redaktionen

Medlemstidskriften har nöjet att presentera nye medarbetaren Tomas Rinman. Många känner redan Tomas från tekniska avdelningen men i redaktionen är han ny. Och vem presenterar honom bättre än han själv? Så, var så god Thomas:

– Vilken utmaning att få vara med i Flygande Veteraners tidningsredaktion! Jag har haft två stora intressen i livet, flyg och radio. Flygintresset startade 1954 med en rundtur över Stockholm i en Saab Scandia. Jag har

varit licensierad sändaramatör sedan 1967 och har fortfarande kontakter i när och fjärran med radioamatörer. Dessutom samlar jag på flygradioapparater.

Min yrkeskarriär började med flygradioservice på Bromma flygplats 1974. Samma år anställdes jag på Ericsson där jag stannade i 28 år. Mina uppgifter där var bland annat utbildning, produktledning, marknadsföring och försäljning samt strategiska frågor för mobilsystem. Jobbet på

Ericsson medförde besök i många länder.

2009 började jag hos Flygande Veteraner. Här har jag fokuserat på el- och radiosystem men har arbetat med mycket annat. Exempelvis är jag föreningsens inköpare av reservdelar.

En av anledningarna till att jag har stannat hos Flygande Veteraner i nästan tio år är den fantastiska kamratanda som råder. Och jag kan verkligen säga att vi har roligt även när vi ses på vår fritid!



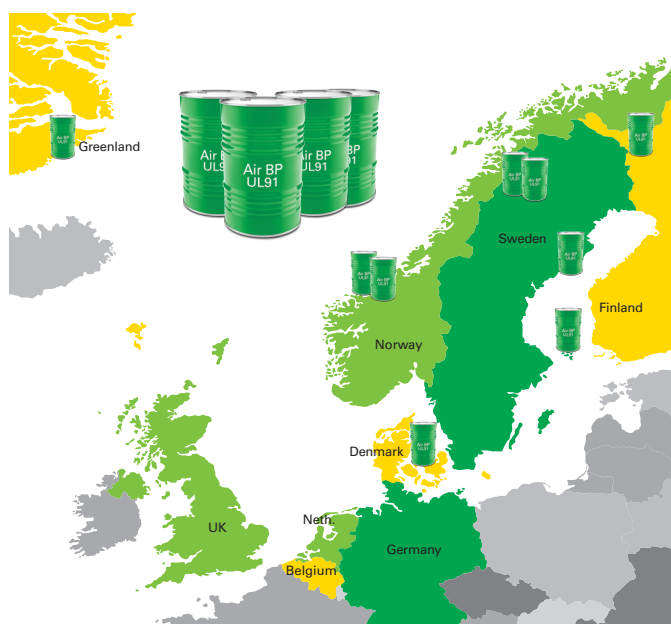
FOTO MICHAEL SANZ

Så blir du medlem i Flygande Veteraner

Som medlem flyger du till självkostnadspris med vår DC-3 – bara medlemmar får flyga med! Årsavgiften är 350 kronor, eller 3 500 kronor för ständigt medlemskap, halv avgift för familjemedlemmar på samma adress.

Fyll i formuläret för medlemsanmälan på hemsidan www.flygandeveteraner.se

Betala till bankgironummer 5045-7118, mottagare Flygande Veteraner – Välkommen som medlem!

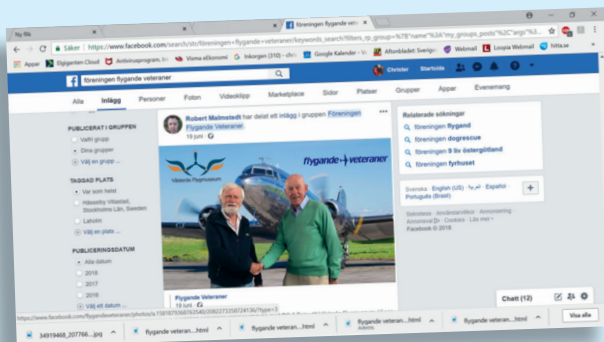


Air BP is now offering AVGAS in drums!
Contact Air BP Sweden for direct delivery to your flight strip within Scandinavia.
For order and price info, please contact
Oskar Björk +46(0)70 916 13 73 oskar.bjork@bp.com
AVGAS 100LL and AVGAS UL91 both available.

Find out more at:
www.airbp.com



Flygande Veteraner på Facebook!



På Flygande Veteraners Facebook-konto, liksom på föreningens hemsida, finner du aktuell information från Flygande Veteraner. Håll dig uppdaterad genom att besöka Facebook och hemsidan!



www.facebook.com/flygandeveteraner

FOTO BÖRJE THELIN



Industribesök i Kristinehamn

Text och foto Börje Thelin

Att flyga DC-3 är en upplevelse i sig. Kan programmet på marken fyllas med intressanta besök och ny kunskap så blir upplevelsen fullständig. Börje Thelin har med Flygande Veteraner gjort fascinerande upptäckter i ett Industrisverige som kanske inte är så allmänt känt.

Flygande Veteraners grupp besökte Scana Steel utanför Kristinehamn. Företaget producerar fartygsdelar på upp till 24 meters längd och 75 tons vikt!

Äntligen. Den 12 juni bar det iväg på säsongens första medlemsflygning – vilken toppendag vi fick! Flygningen från Västerås till Karlskoga och tillbaka gick

i toppenfint högsommarväder. Våra piloter Lars Sveding och Niclas Bååth var förstås glada att få flyga Daisy igen. Mekaniker för dagen var Berndt Kvist och

Fabian Mellberg. I kabinen blev vi ompysslade av Bengt Wåhlin och Veronica Moberg. Vid landningen i Karlskoga möttes vi av en fin veteranbuss från Värmlands Bussveteraner. Den körde oss runt till de olika besöksmålen under dagen.

Första anhalt var Rolls Royce Marines forsknings- och utvecklingsavdelning i Kristinehamn. Där bjöds vi på kaffe och bullar och fick en omfattande och mycket intressant föreläsning om olika sätt för framdrivning av båtar och fartyg i alla

storlekar. Sedan gjorde vi ett mycket spännande besök i företagets forskningslaboratorium, där olika propellerkonstruktioner testas.

Följande besök gjordes i Motala Verkstads Kristinehamnsfabrik. En god lunch serverades, varefter vår grupp fick se tillverkning och montering av fartygspropellrar och annan utrustning. Mycket intressant att kunna studera detta på nära håll. Nästa mål var Scana Steels anläggning i Björneborg (utanför Kristinehamn i Värmland – alltså



FOTO BÖRJE THELIN

Värmlands Bussveteraner mötte med sin Scania Vabis B7663 av årsmodell 1967 när Flygande Veteraner landade i Karlskoga. Här parkerad vid besöket på Rolls Royce Marine i Kristinehamn. Motorn är på 190 hk och karossen är byggd av norska Lier i Drammen.



Veronica Moberg och Bengt Wåhlin spred med sitt glada humör god stämning i kabinen.

inte i Finland!). Där visades tillverkningen av propelleraxlar till fartyg och andra industriprodukter ”modell större”. Vi fick följa hela processen från smältning av metall, gjutning, svarvning och fräsning i enorma maskiner. Företaget har resurser att svarva ämnen upp till 24 meters längd och 3 meters tjocklek!

Under hela denna dag välkomnades vi av oerhört trevliga personer på de olika företagen. När vi åter

landade i Västerås med Daisy vid sjutiden på kvällen, var vi alla mycket trötta – men nöjda. Det hade varit ännu en fantastiskt intressant och givande dag med Flygande Veteraner. Nu ser vi ivrigt fram emot nästa resa! ✈

Wåhlin och Wåhlin! Vår purser Bengt Wåhlin fann denna fina trälåda med sitt efternamn på vid besöket på Scana Steel. Släkt manne? Wåhlin på lådan är hur som helst specialiserad på figurskärning.



FOTO BÖRJE THELIN

Unikt tillfälle: Manskapsbod!



ANNONS

Avbildade skönhet tillhör ännu så länge föreningen och står på Swedavias område på Bromma. Taket är beklätt med papp och det finns lyftöglor.

Dörr på en av långsidorna samt fönster på övriga sidor. Tomvikten är ca 5 ton. Just nu innehåller den lite reservdelar och utrustning till Daisy.

Den kan enkelt bli din:

Ombesörj leverans av innehållet till Västerås samt bortforsling av boden från airside innan utgången av september. Är ni flera intressenter blir det budgivning.

Kontakta styrelsen: ekonomi@flygandeveteraner.se för ytterligare upplysning samt budgivning.

Hälsningar Styrelsen, Föreningen Flygande Veteraner

FOTO KARL-AXEL WAPLAN

Daisy till Nostalgiafestivalen och Karlskrona



Text och foto Karl-Axel Waplan

Sista dagen i juni styrde en fullbokad Daisy mot Kalmar för en weekend i Ronneby och Karlskrona. Det blev en härlig flygresa garnerad med motor, sjöfart, kultur – och porslin!

Omedelbart efter landning avgick bussen mot Ronneby Brunnspark där Nostalgiafestivalen gick av stapeln. Detta är ett Mekka för den som är intresserad

av motorhistoria i form av bilar, lastbilar, motorcyklar och båtar. Dessutom en Saab Safir på plats i parken! I år även med Daisy som prydde himlen med ett par överflygningar.

Efter ett par timmars besök på Nostalgiafestivalen var det dags för en kopp kaffe med utsikt över delar av Blekinge skärgård innan bussen avgick till Karlskrona för övernattnin.

Söndagens program fortsatte med besök på Karlskrona Bil- och Porslinsmuseum. En säregen kombination kan tyckas, men det är två fantastiska museer i ett. Det har skapats av förlaget Albinsson & Sjöberg som ju också arrangerar Nostalgiafestivalen i Ronneby. Efter detta



FOTO CHRISTOFFER PERSSON

Marinens motortorpedbåt T 38 drivs av tre Isotta Fraschini, varav en förevisas här.

FOTO KARL-AXEL WAPLAN



Nypolerad för säsongen och skinande blank! Daisy gjorde flera uppskattade medlemsflygningar från Kallinge.

var det dags för Marinmuseum och en visning av Marinens motortorpedbåt T 38, byggd av Kockums 1951. Den drivs av tre Isotta Fraschini 184C à 1 500 hk = 4 500 hk.

På lördagen och söndagen tog våra medlemmar i Blekinge chansen att göra turer med Daisy. På lördagen hade vi också nöjet att se ett stort antal av dem som håller T 38:an igång som passagerare på Daisy. Vidare tog en gammal fallskärmsjägare möjligheten att få landa med Daisy efter att alla gånger ha startat med försvarets DC-3, men aldrig fått landa – eftersom han alltid hoppat fallskärm.

På söndag eftermiddag var det dags för avgång

mot Hässlö, detta efter en händelserik helg i Blekinge för passagerarna samt väl genomförda och mycket uppskattade rundturer över Blekinge för våra medlemmar i Blekinge.

Avslutningsvis vill vi tacka T 38-gänget för ett intressant besök på deras fartyg. Tack också för stödet från Blekinge Flygklubb vilket underlättade våra flygningar samt till Barbro och Johnny som hjälpte oss med busstransporterna under helgen.

Det finns mycket kvar att se i Blekinge och Marinmuseum kräver betydligt mer tid än ett par timmar. Detta får vi planera till nästa år – liksom en tur med T 38 i Blekinge skärgård! ✈

Många vackra och minutiöst vårdade bilar samlades i Ronneby Brunnsplan vid Nostalgie Festival.

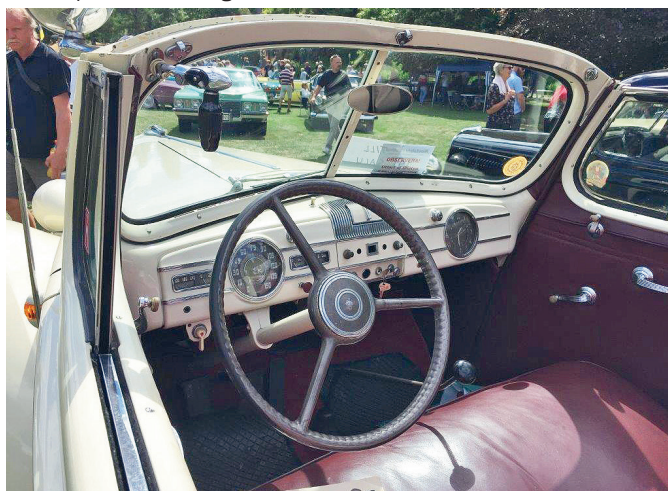


FOTO KARL-AXEL WAPLAN

Flygande Veteraners medlemmar är välkomna som gäster till **Svensk Flyghistorisk Förenings (SFF)** medlemsmöten, seminarier, föredrag eller andra aktiviteter där SFF medverkar.



Svensk Flyghistorisk Förening, SFF, är Sveriges största flyghistoriska organisation med 6 000 medlemmar – flyghistoriker, flyghistoriskt intresserade eller flygintresserade i största allmänhet. Välkommen som medlem du också! Enkelt att anmäla sig på hemsidan: www.flyghistoria.org

SFF är indelad i 14 regionavdelningar, se din hemregion: [www.flyghistoria.org/Enskilda regioner](http://www.flyghistoria.org/Enskilda_regioner). En välfylld hemsida med flygnostalgi, frågeforum, bildarkiv (200 000 bilder!) försäljning av flygböcker, webshop, medlemsanmälan, flygdagar, aktuellt och senaste nytt.

SFF Region Stockholm har medlemsmöten på Armémuseum, T-bana Östermalmstorg.

• Lördag 20 oktober **Öppet hus Arlanda Flygsamlingar!**

• Söndag 11 november kl 14.00 och traditionellt julmöte.

• Söndag 9 december kl. 14.00.

Program se hemsidan eller nyhetsbrev.

Prenumerera på Stockholmsregionens nyhetsbrev, se www.sffsto.se



Besök gärna svensk civil luftfartshistoria på Arlanda flygplats:

www.arlandaflygsamlingar.se

I samarbete med SFF Stockholm planeras

Öppet hus den 20 oktober. Se tider på SFF Stockholms hemsida eller nyhetsbrev.

Öppettider: Helgfria tisdagar och torsdagar 10-15 och 1:a helgfria lördagen i månaden 11-15 eller efter överenskommelse.

Text: Bernt O Olsson



Daisys instrumentpanel uppgraderad



FOTO BORJE THELIN

Av Claes Martinsson

Ända sedan Daisys födelse 1943 har en kontinuerlig förändring skett av instrumentpanelen. I början av hennes karriär hos US Army Air Force var den utrustad som alla C-47. Enkelt enligt dagens standard, men långt före dåtidens. Förutom horisontgyro och navigationshjälpmedel var den även utrustad med autopilot.

Efter den civila konverteringen skedde ett flertal förändringar och instrumentbrädan har sedan förändrats när ny teknik har blivit tillgänglig och nya behov

har uppstått. Det var verkligen en bedrift av piloter och tekniker att – i princip – i alla väder operera en DC-3. Instrumenten krävde sin dagliga handpåläggning

Garmin GTN 650. Instrument som bland annat innehåller funktioner för navigation, kommunikation och styrning av transponder.



FOTO GARMIN

Daisys nya instrument är i fullt bruk från säsongen 2018. Här under flygning med piloterna Lars Sveding, till vänster, och Niclas Bååth.

och repetitiva serviceintervaller var ett måste för att tillgodose hög driftsäkerhet. Ett felvisande horisontgyro eller navigationsutrustning som inte fungerade kunde vara förödande för flygsäkerheten.

När mer moderna flygplan utvecklades krävdes högre precision för att kunna flyga högre, snabbare och i sämre väder. Tekniken blev även tillgänglig för äldre flygplan och DC-3 med sitt stora användningsområde var inget undantag. Horisontgyron ändrades från en rak linje som rörde sig upp och ner till ett gyro som var blått i överkant och skulle symbolisera himlen. Instrumentinflygningens stora genombrott var när systemet *Instrument Land-*

ning System, ILS, introducerades. Man kunde då göra precisionsinflygningar ner till 200 fot över marken och flygning i dålig sikt förenklades avsevärt. Samtidigt höjdes säkerheten, då man hade en tydligare bild om var man befann sig i luftlivet under inflygningen.

Garmin G5. Flyginstrument som i ett kompakt format innehåller de flesta delarna från en konventionell instrumentpanel.



FOTO GARMIN

Datoriseringen

Ett flertal andra hjälpmedel tillkom och förbättringar skedde, men det stora genombrottet inträffade vid datorers inträde i flygplan. Dessa möjliggjorde bland annat navigering med hjälp av satelliter, närmare bestämt GPS. Sedan dess har utvecklingen varit explosionsartad i positiv bemärkelse, där teknikutveckling ökat flygsäkerheten.

Viktigt bidrag från RAÄ

Flygande Veteraner stod för ett par år sedan i vägvalet om Daisy skulle fortsätta flyga som tidigare, eller endast göra lokala flygningar när vädret var fint. Styrelsens beslut var enhälligt att vår DC-3 skulle flyga vidare ungefär som den gjort, och till och med kanske lite längre. Bidrag till modernare navigationshjälpmedel söktes från Riksantikvarieämbetet, RAÄ, och utfallet var positivt. Flygande Veteraner fick 193 000 kronor, och projektet startades på allvar. Nya krav på radioapparaters kanalseparation gjorde att vi var tvungna att införskaffa två nya enheter. Ett av de tillgängliga instrumentflygningshjälpmedlen NDB håller på att fasas ut. Det kommer i stor utsträckning att ersättas med satellitbaserade system. Även för detta behövdes ny utrustning, men det kunde integreras i en av radioapparaterna. En ny audiopanel införskaffades som förbättrade kommunikationen mellan hela besättningen samt passagerarna.

Elektroniska instrument

Gällande modernisering av flyginstrumenten så passade vi även på att införskaffa elektroniska



Den nya instrumentpanelen gjorde att takmonterade apparater kunde monteras bort och göra viktiga reglage och knappar lättare tillgängliga.

flyginstrument. De nya instrumenten är lika på både kaptenens och styrmannens sida, vilket gör det enkelt att växla mellan stolarna för våra piloter. Instrumenten innehåller även ett eget system för magnetisk kurs samt internt batteri. Vid eventuellt kraftbortfall för hela elsystemet kan vi fortfarande ändå flyga vidare. Samtidigt behöll vi de flesta äldre instrumenten, men autopiloten monterades ur.

Våra tekniker fick denna vinter ännu mer att göra än under en vanlig vinteröversyn. Demontering av gammal utrustning, installation av kablage och montering av den nya utrustningen. Efter Transportstyrelsens godkännande kunde Daisy prova sina nya instrument vid säsongspremiären.

En stor eloge till alla inblandade till en modifiering som hjälper vår Daisy att leva vidare, så att ännu fler kan få uppleva hennes motorers vackra sång. ✈



Ovan: Högersidans nya flyginstrument är identiska med vänstersidans.

Nedan: På mittpanelen är avioniken samlad så att båda piloterna lätt kan komma åt.



FOTO CLAES MARTINSSON

Bli fadder för en bit Daisy!

Hur blir man fadder till en del av Daisy?

På vår hemsida, under rubriken **Bli fadder**, finns listan över de objekt som finns lediga. Klicka på **Anmäl dig här** och anmäl önskat objekt på blanketten. Vill du t ex bli fadder för en passagerarstol eller en gardinuppsättning anger du där också om du önskar dig ett speciellt nummer – annars tilldelas du första lediga stols- eller gardinnummer. Du kan också ge fadderskapet i gåva.

Din anmälan tas om hand inom några dagar, vilket bekräftas med ett svarsbrev som anger det objekt du bokat samt hur och när du ska betala. Därefter skickar vi snarast möjligt ett diplom undertecknat av vår ordförande.

Fadderskapet gäller ett år i taget. Vill man variera sig och sponsra olika objekt för varje år, så kan man få en fin samling diplom. Många bäckar små...

Föreningen Flygande Veteraner är mycket tacksam för alla bidrag – allt för att kunna hålla Daisy flygande!

Fadderskap tecknade i november-december gäller även för kommande år.

Redaktör för denna sida är **Izabella Roozitalab Flensburg**.

Bli fadder till en del av Daisy och bidra till att hålla henne flygande! På hemsidan finner du aktuell lista över lediga objekt samt priserna för dessa. Där anmäler du också det objekt du vill adoptera. Fadderskapet gäller ett kalenderår i taget. Ditt namn kommer med på fadderlistan på den här sidan och på hemsidan. Dessutom deltar alla faddrar under året i ett lotteri om två rundflygningar med Daisy.

Vakanta delar* – redo att adopteras!

Vänster huvudhjul	Höger vakuumpump
Vänster motor	Bränsletank vänster main
Höger motor	Bränsletank höger main
Vänster propeller	Handtelefon King
Vänster motorkåpa (tre delar)	Gardinuppsättning 2
Höger hastighetsmätare	Gardinuppsättning 5
Handbrandsläckare H2O	Gardinuppsättning 6
Handbrandsläckare Halon	Gardinuppsättning 9
Motorbrandsläckare CO2	Gardinuppsättning 10
SSR-Transponder Garmin Nr 1	Gardinuppsättning 11
Cockpit voice recorder	Gardinuppsättning 12
Vänster hydraulpump	Gardinuppsättning 13
Vänster vakuumpump	Gardinuppsättning 15

* Gällde vid denna tidskrifts pressläggning, omkring den 1 september 2018.

Håll Daisys propellrar snurrande – babords propeller väntar på ditt fadderskap!



FOTO MICHAEL SANZ

Föreningen Flygande Veteraner framför ett varmt tack till de faddrar som har bidragit till att finansiera verksamheten genom att adoptera delar av Daisy:

Steg till ingångsdörr	Karl Bertil Lindholm
Vänster pilotstol	Crister Norin
Höger pilotstol	Kent Oderud
Jumpseat (Mekanikerstol)	Ingemar Söderlind
Navigatörsstol	Lars Cedwall
Vänster ratt	Crister Norin
Höger ratt	Gunnar Moberg
Vänster landningsställ	Olle Hult
Höger landningsställ	Jan-Erik Andersson
Höger huvudhjul	Carlos Costa
Sporrhjul	Gunnar O Johansson
Höger propeller	Stefan Söderlundh
Höger motorkåpa (tre delar)	Johan Sundberg
Vänster höjdroder	Björn Crantz
Höger höjdroder	Lars Matz
Vänster startmotor	Stig Ove Nilsson
Höger startmotor	Bernt Erik Eriksson
Vänster generator 200 A	Jonas Wallin
Höger generator 200 A	Jonny Cajanus
Vänster bränslepump eldriven	Johan Bock
Höger bränslepump eldriven	Jan Carlerud
Vänster bränslepump motordriven	Stina Moberg
Höger bränslepump motordriven	Robert Heierson
Vänster batteri 12/88 V/ Ah Gill	Gillis Sundström
Höger batteri 12/88 V/Ah Gill	James Sundström
Vänster hastighetsmätare	Gunnar Söderlind
Vänster höjdmätare	Crister Norin
Höger höjdmätare	Gunnar Sköld
Flygplansur Sundry K 2	Peter Jonsson
ELT-Emergency locator transmitter	PA Nordwaeger
SSR-Transponder Garmin Nr 2	Gunnar Mitlid
Höger hydraulpump	Sören Djerf
GPS Garmin 155	Eva Nordwaeger
Passagerarstol 1	Alma Willford
Passagerarstol 2	Ulla Järvinen
Passagerarstol 3	AB O Hallquist
Passagerarstol 4	Anders Hallquist
Passagerarstol 5	Noah Hallquist
Passagerarstol 6	AB O Hallquist
Passagerarstol 7	Göran Fransson
Passagerarstol 8	Olle Eriksson
Passagerarstol 9	Lars-Gunnar Fredriksson
Passagerarstol 10	Joakim Holmström
Passagerarstol 11	AB O Hallquist
Passagerarstol 12	AB O Hallquist
Passagerarstol 13	AB O Hallquist
Passagerarstol 14	AB O Hallquist
Passagerarstol 15	AB O Hallquist
Passagerarstol 16	AB O Hallquist
Passagerarstol 17	Christer Persson
Passagerarstol 18	Björn Åhblom
Passagerarstol 19	AB O Hallquist
Passagerarstol 20	AB O Hallquist
Passagerarstol 21	Henrik Holmgren
Passagerarstol 22	Evy Öhrstedt
Gardinuppsättning 1	Jeremias Rosenqvist
Gardinuppsättning 3	Gunilla Bäckström
Gardinuppsättning 4	Ulf Anagrus
Gardinuppsättning 7	Mari Trosén
Gardinuppsättning 8	Carina Nilsson
Gardinuppsättning 14	Hannu Ristiaho
	Magnus Ruding



Starbrook Airlines

Av Michael Sanz

Den sporadiskt hållna och något oorganiserade serien ”DC-3 i oväntade sammanhang” fortsätter. Vi har berört DC-3 som votivskepp i kyrka och DC-3-motiv som prydnad på bilmattsförpackning.

Denna gång presenterar vi DC-3 avbildade på chokladaskar. En del av oss, som besökt flygplatsbutiker i världen, har redan sett den och kanske rent av köpt en ask. Chokladen i asken är en smaksak, men historien bakom motiven på askarna är charmig!

Det hela började med att den belgiske konstnären

Jaak De Koninck, specialiserad på nostalgiska flygmotiv, 1983 skapade sitt eget fantasiflygbolag ”Starbrook Airlines”. 1998 mötte De Koninck chokladtillverkaren Patrick Gilis – och vips hade fantasiflygbolaget blivit en verklig chokladfabrik!

Sedan dess pryder Jaak De Konincks akvareller och oljemålningar av både flygplan och flygvärdinnor Starbrook Airlines chokladkartonger. Givetvis är motiven hämtade från trafikflygets ”guldålder” med en viss behaglig slagsida mot just Douglas DC-3! ✈



FOTON MICHAEL SANZ

Hälsning från Daisys lillasyster

Av Michael Sanz

Att Daisy fyller 75 år 2018 är de flesta av oss medvetna om. På Flygvapenmuseum utanför Linköping har Daisy en lillasyster som fyller 75 år 2019. Kanske inte så konstigt. Detta är väl den era då DC-3:or i allmänhet fyller 75...

Den DC-3 som står utanför museet har slagit följe med Daisy sedan 1940-talet. Planet byggdes i Oklahoma City med tillverkningsnummer 13647 och modellbeteckning C-47A-25-DK. Det levererades i juni 1944 till US Army Air Forces med militärt nummer 42-93706, den 9 juli kom hon till Europa.

Precis som Daisy byggdes 42-93706 om till en civil DC-3 av Canadair Ltd. Planet köptes 1946 av Det Norske Luftfartselskap och döptes till *Nordheim*. Därefter följdes de båda planen åt som trogna systrar. 1948

gick de in i SAS, där *Nordheim* blev *Hallvard Viking* med registrering LN-IKH.

1957 såldes *Fridtjof Viking* (Daisy) och *Hallvard Viking* samtidigt till Sverige för inrikestrafik i Linjeflyg, registrerade SE-CFP respektive SE-CFR. Redan 1960 såldes de två till Flygvapnet, där de blev Tp 79 nummer 79006 respektive 79007.

Efter ”muck” blev 79006 åter SE-CFP hos Flygande Veteraner. 79007 fick 1982 den ärofyllda uppgiften att på Flygvapenmuseum stå monument över militärt transportflygs historia.

Inför sin 75-årsdag 2019 arbetar Flygvapenmuseum vidare på att putsa upp henne. Hon saknar idag sina dukklädda roder, som farit illa av många års utomhusvistelse. De kommer säkert på plats före jubileet. ✈

På 79007, precis som på Daisy, syns spår i plåten av flygplanets historia i form av registreringar och dekorer. 79007 bär (höger bild), precis som Daisy en gång gjorde, det vackra märke som Bertil Skogsberg ritade åt Transportdivisionen – Att flyga är nödvändigt!



Oshkosh 2018

EAA AirVenture – som vanligt världens största flygshow!



Eftermiddagarnas flygshower under AirVenture på Wittman Regional Airport i Oshkosh är mycket populära. I bakgrunden ett par DC-3.

Text och foto Sture Friedner

- **601 000 besökare från 87 länder.**
- **Mer än 10 000 besökande flygplan**
- **19 588 starter och landningar 20–30 juli = 138 stycken i timmen**
- **1 160 hembyggda flygplan**
- **1 094 veteranflygplan**
- **377 warbirds och ett otal andra militära plan**
- **Mer än 12 300 campare på fältet**
- **Mer än 1 500 föredrag och visningar**

”Oshkosh”, som vi i dagligt tal kallar flygshowen, hade i år sin 65:e AirVenture på Wittman Regional Airport i Wisconsin, omkring 20 mil norr om Chicago. På fältet finns Basler Flight Service som bland annat konverterar olika modeller av DC-3 till turbopropmaskiner. Fältet hyser även en stor fabrik för tunga militära fordon. Det var hos Basler som Åke Jansson köpte sin C-47 Congo Queen för många år sedan.

Wittman Regional Airport är mycket lämpad för den stora flygshowen eftersom flygplatsen har flera banor i olika riktningar som kan användas oberoende av varandra och där flygplan kan starta och landa samtidigt som själva flygshowen pågår. Konfigurationen passar också då man ska ta emot och senare skicka iväg det enorma antalet flygplan som besöker fältet.

Till detta kommer även

andra fält i närområdet som används för att avlasta huvudfältet. Dessutom det fina sjöflygsområdet vid Winnebago sjön, som lätt nås med bussar som går i skytteltrafik.

Ett problem med den enorma showen är emellertid att det är svårt för besökare att hitta någonstans att bo. Man använder skolor och andra byggnader eller hotell som ligger på 10-20 mils avstånd från fältet.

Att showen har stor betydelse för trakten förstår man genom alla frivilliga som hjälper till, det verkar som om hela Wisconsin är engagerat.

USA är överlägset då det gäller logistik vilket man är tacksam för då man, trots det enorma antalet besökande bilar, snabbt tar sig till parkeringen där man enkelt lotsas till en ledig plats.

Vår grupp, bestående av 18 medlemmar i Svensk Flyghistorisk Förening, tillbringade showens två första dagar i Oshkosh. Vi besökte EAA:s museum med över 200 historiska flygplan, utställningarna samt eftermiddagarnas flygshower.

Några av oss passade på att flyga en runda med de gamla Bell 47G-helikoptrar som under hela veckan surrade runt, runt i luften. Man får en fantastisk utsikt från helikopterns stora plexiglasbubbla.

Tin Goose och Fästning

Några andra tog den unika möjligheten att flyga i någon av de två Ford Tri-Motor ”Tin Goose” (”Plåtgåsen”) som flög rundturer. Det ena flygplanet, med registrering N8407 (även om det mer ”historiska” NC8407 målats på pla-

net), är en Ford 4-AT-E byggd 1929 för Eastern Air Transport. Det ägs idag av EAA AirVenture Museum i Oshkosh. Det andra planet är en Ford 5-AT-B byggd 1928 som idag tillhör Liberty Museum i Ohio. Det är registrerat N9645, om än märkt NC9645. En tur kostade 75 dollar.

Den som av detta inte var mätt på flygning i historiska flygplan kunde få en tur i EAA:s egen B-17 *Aluminium Overcast*. Det är en B-17G-105-VE med serienummer 44-85740 och civil registrering N5017N.

Här finns ALLT!

Att gå om kring på det stora utställningsområdet och få se och klappa på alla de nya och gamla flygplanen är "magiskt". Här finns ALLT! Många flygplan känner man igen från flygtidningar och liknade, men åtskilliga är helt nya även för en entusiast.

Bland alla historiska flygplan var nyrestaurerade B-29 Doc det största och mest välpolerade. Tyvärr flög inte Doc under tiden vi var där.

Fina DC-3:or

Till de mer udda flygplanen som uppträdde i showen hörde en Dubbel-Yak. Med Twin Mustang som förebild hade man satt ihop två flygplan till ett (men med bara en pilot) och placerat en jetmotor emellan. Under uppträdandet drog piloten på jetmotorn lite då och då vilket gav planet en enorm acceleration. En mycket spektakulär show!

Även ett antal DC-3 och C-47 gästade Oshkosh detta år. Ett elegant plan var en DC-3 som sades ha byggts om till C-47 under kriget och sedan åter tillbaks till



Att följa med i en Ford TriMotor från 1929 är mycket behagligt.

en DC-3 med den lilla passagerardörren. I Amerika finns pengar till allt.

Oshkosh var från början en utställning för självbyggare men efter hand har det kommersiella tagit över allt mer. Under årets AirVenture visade man emellertid upp hur en grupp entusias-

ter byggde ett flygplan från start ända fram till luftvärdighet på *bara en vecka!*

Sammanfattningsvis kan man säga att två dagar på Oshkosh är alldeles för kort tid för att kunna ta del av allt som erbjuds. Hela tiden upptäcker man mer och mer som man vill titta närmare

på. Och flygshowerna, som är något av det bästa man kan se i världen, blir ju bara mer och mer spektakulära allt eftersom veckan går. Nästa gång får vi avsätta betydligt mer tid!

Nämde jag förresten att jag rekommenderar alla att resa dit? ➔

Drömjobb? Pilot på B-17! EAA har en egen B-17, kallad *Aluminium Overcast*, baserad på Oshkosh.



Daisy under andra världskriget

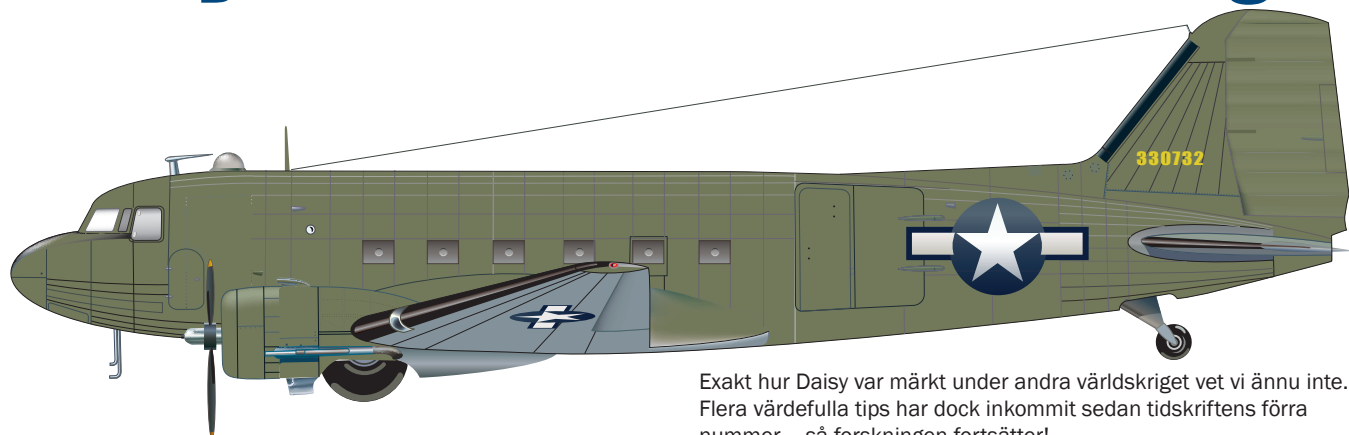


ILLUSTRATION MICHAEL SANZ

Exakt hur Daisy var märkt under andra världskriget vet vi ännu inte. Flera värdefulla tips har dock inkommit sedan tidskriftens förra nummer – så forskningen fortsätter!

Av Tomas Rinman

Vi fortsätter att berätta om Daisys historia. Tidskriftens nye medarbetare Tomas Rinman har fördjupat sig i flygplanets tid under andra världskriget.

Denna historia börjar i Long Beach i Kalifornien 1943. Det var nämligen då som vår C-47 Daisy

tillverkades. Planet fick United States Army Air Forces, USAAF, serienummer 43-30732, på planets

stjärtfena, dock förkortat till 330732.

Daisy blev tämligen omgående överförd till Baer Army Air Base i Indiana där man utbildade de besättningar som skulle flyga över arméns flygplan till Europa och Afrika. Som första uppdrag skulle Daisy

förflyttas till 12th Air Force på den nordafrikanska kusten.

Resan dit gick troligen via Miami-Puerto Rico-Trinidad och sedan över till Natal i Brasilien. Härifrån togs steget över Atlanten till Dakar i Senegal. Sedan gick färden norrut till Oran i Algeriet dit hon anlände den 20 november 1943. Där transporterade Daisy trupper, gods och förnödenheter.

Daisy ombaserades till Tunis i Tunisien. Vid det laget var striderna över italienska fastlandet och Sardinien redan över.

Operation Overlord

Planeringen av Dagen D, *Operation Overlord*, medförde att Daisy den 20 februari 1944 förflyttades till England och 9th Air Force. Planeringen för Dagen D var mycket omfattande och pågick under hela vintern och våren 1944.

Under kriget hade en C-47 fyra eller fem mans besättning; två piloter, navigatör, radiooperatör och en Crew Chief. De var alla oftast mellan 22 och 25 år gamla. En C-47 kunde ta 28 fallskärmschoppare eller 20 fallskärmschoppare med fällbara *pararacks* som

Kartan visar 82nd Airborne Divisions förflyttningar under andra världskriget. Daisy flög från Oran i Algeriet till Tunis och vidare till England och operationerna över Normandie och Nederländerna.

Denna karta ger enbart en schematisk presentation av Daisys förflyttningar 1943-44.

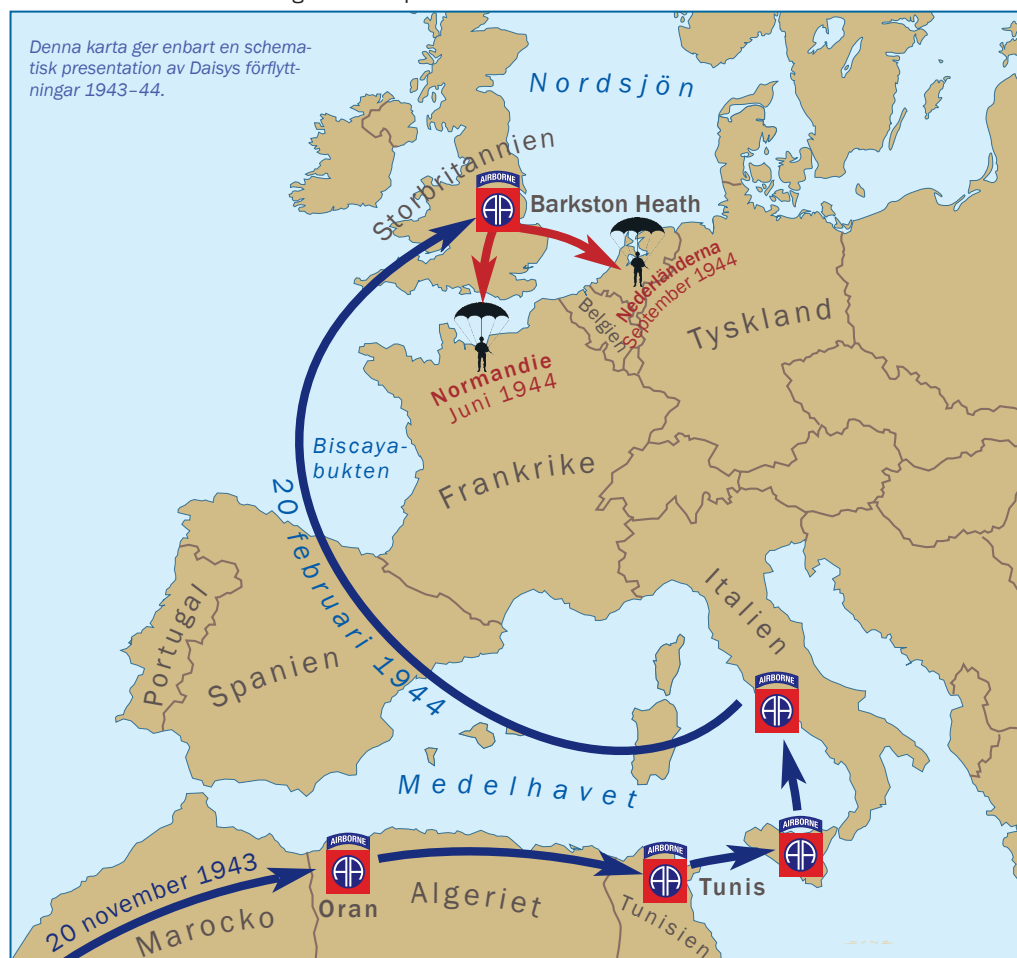


ILLUSTRATION MICHAEL SANZ

var yttre behållare för last monterade på flygkroppens undersida.

Tre luftburna divisioner skulle transporteras enligt följande uppdelning:

- The British 6th Airborne Division
- The American 101st Division
- The American 82nd Division

Det planerades för att skapa en flotta på totalt 1 200 flygplan med fallskärmsjägare, både med C-47 och glidflygplan. Nu skulle Daisy tillhöra 82nd Division. Där skulle hon ingå i Mission Boston med uppdrag att transportera fallskärmsjägare och annan utrustning under natten till den 6 juni.

De första planen, så kallade *Pathfinders* ("vägfinnare") lyfte tidigt under kvällen innan. Dessa hade till uppgift att släppa ned specialutbildade fallskärmsjägare. Dessa medförde navigeringsutrustning och speciella lampor, som skulle kunna synas från luften.

Syftet var att underlätta luftflottans navigering och för att finna *Drop Zones*, landningsplatser för fallskärmsjägarna i mörkret.

Efter start rådde total radiotystnad. Flygvägarna var noggrant definierade vad det gällde kurs, fart och höjd. På marken fanns olika radiofyrar längs ruten och på Engelska kanalen var

motorbåtar med radiofyrar och lampor utplacerade.

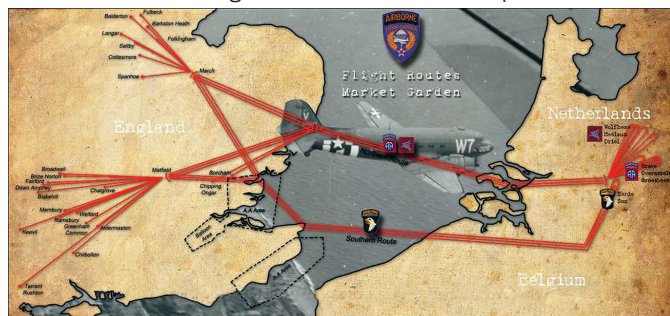
Daisy startade klockan 23.00 från Barkston Heath för att befinna sig över *Drop Zone* kl 02.32. Flygplanen flög i V9-formation. På denna tidskrifts bakre omslag ser du en illustration där Daisys plats i formationen framgår, liksom namnen på respektive flygplans befälhavare och flygplanens serienummer.

Målet för Daisy var *Drop Zone T*, några kilometer från Sainte-Mère-Église i Normandie.

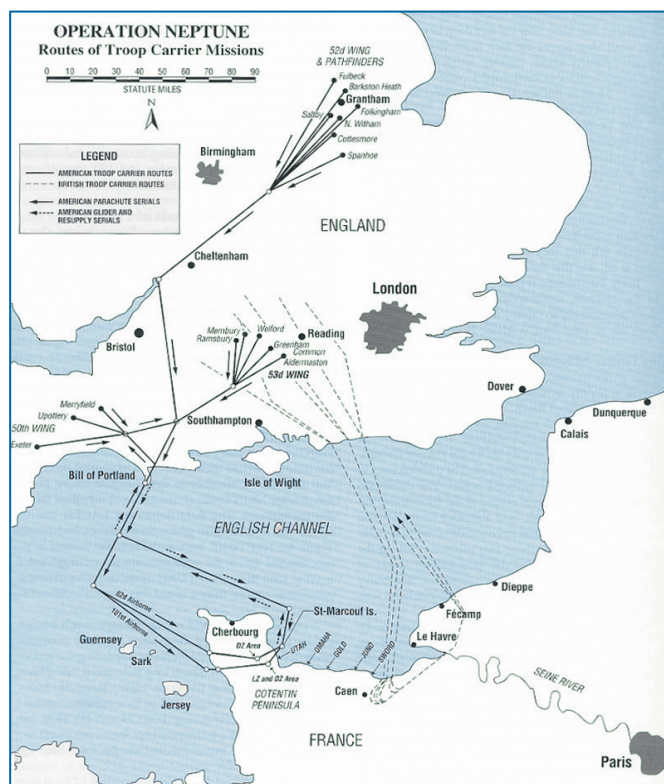
Mission Boston, där Daisy ingick, bestod av totalt 378 stycken C-47. Av dessa totalförstördes åtta och 17 personer omkom. De flesta av C-47:orna hade problem med överlast och *pararacks* som bromsade hastigheten. Dessutom ändrades tyngdpunkten, när fallskärmschopporna och lasten lämnade flygplanet, så att risken för *stall* ökade. Eftersom ingen navigatör medföljde så fick piloterna utföra navigeringen själva. Men det var piloterna i det flygplan som ledde formationen som utförde den noggranna navigeringen.

Vädret var molnigt. Tyskarna sköt från marken när de allierade planen nådde den franska kusten. Fallskärmschopporna spreds ut varav några drunknade i ett träsk som tyskarna hade satt under vatten.

Kartan visar flygvägarna – den luftburna delen – av operationen *Market Garden* från England till Nederländerna i september 1944.



WWW.AIRBORNETROOPCARRIER.COM



Under natten mot Dagen D startade Daisy från Barkston Heath för att befinna sig över *Drop Zone T* i Normandie, klockan 02.32.

Market Garden

Efter Dagen D avancerade de allierade markstyrkorna upp genom Frankrike och Belgien in i Nederländerna. Fältherren Montgomery fruktade att de tyska styrkorna skulle hinna spränga broar i Holland innan de allierade hann dit. Därför beslutades om luftland-sättning av fallskärmsjägare med uppgift att ta och hålla broarna tills allierade markstyrkor hunnit dit. Den operation som planerades fick namnet *Market Garden* där *Market* betecknade den luftburna delen av operationen och *Garden* markdelen.

Den luftburna operationen startade den 17 september 1944. Daisy ingick i 82nd Airborne Division och fick uppgiften att fälla engelska fallskärmsjägare nära Arnhem. Planet flög den norra ruten, se illustrationen. Daisy flög igen den 23 september och fick då bogsera glidflygplan.

Vi fortsätter forsknings-

arbetet om vad som hände Daisy under slutet av andra världskriget och hoppas kunna återkomma med en fortsättning på denna dramatiska berättelse.

Den 29 oktober 1945 blev Daisy överförd till RFC Bush Field i Augusta, Georgia, USA. Reconstruction Finance Corp hette den myndighet som skulle sälja ut militärt överskott.

Som framgick i föregående numret av tidskriften, hamnade Daisy sedan i Kanada, där planet byggdes om för civilt bruk av Canadair Ltd. Sedan såldes det till Norge, där det fick en fortsatt civil karriär. ✈

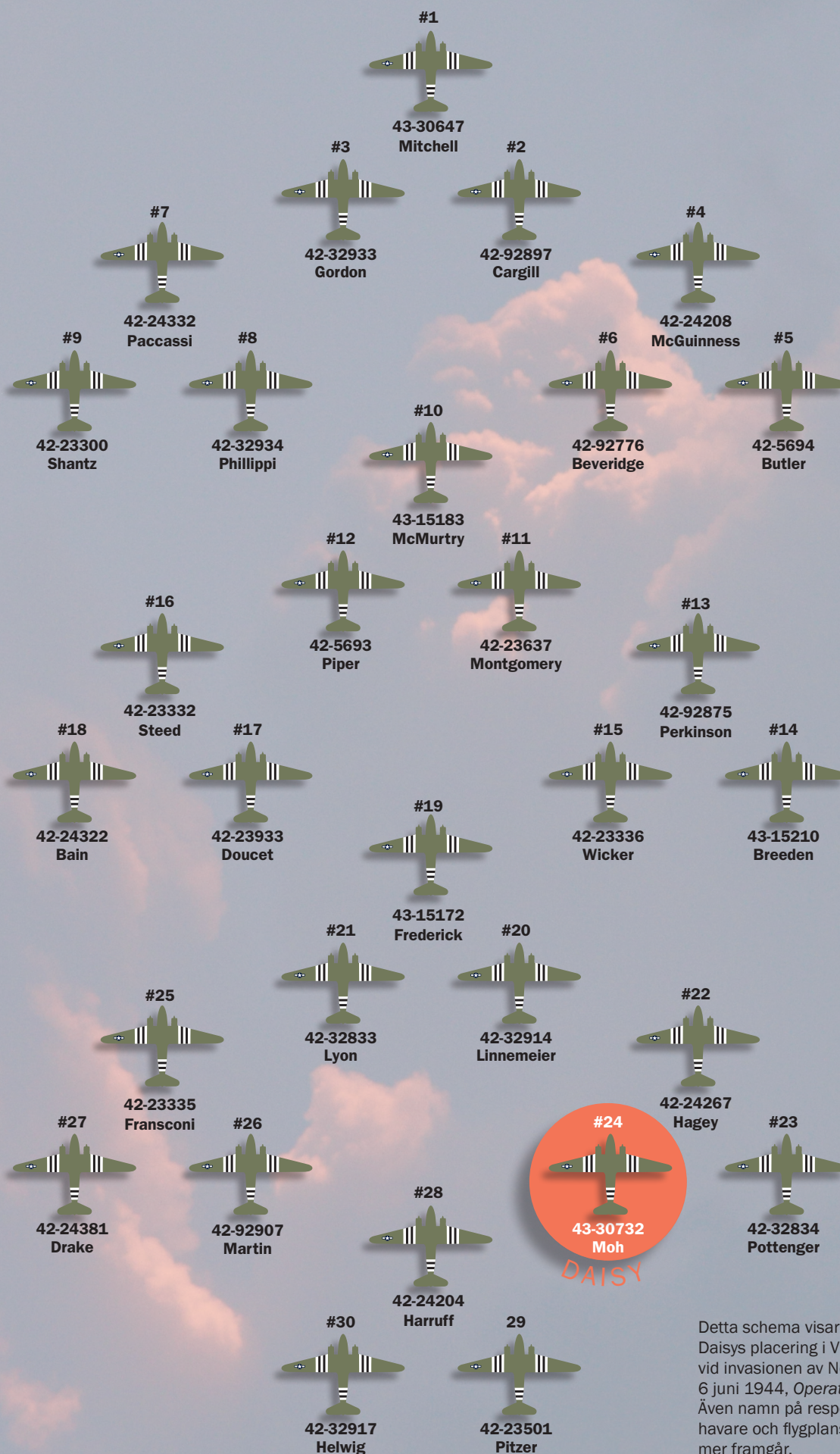
Thank you!

Redaktionen önskar tacka följande personer som bidragit till de historiska uppgifter som denna beskrivning är baserad på:

- Hans den Brook
- Jim Martzen
- Coert Munk
- Warren Johnson

Returadress:
Flygande Veteraner
Flygplatsinfarten 39
168 67 BROMMA

B



Detta schema visar vår C-47A
Daisys placering i V9-formation
vid invasionen av Normandie den
6 juni 1944, *Operation Overlord*.
Även namn på respektive befäl-
havare och flygplans serienum-
mer framgår.