

Flygande Veteraner



FÖRENINGEN FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING NR 140 • DECEMBER 2018



Vår blanka juvel Daisy, där hon hör hemma, i lufthavet! Gunnar Åkerberg tog den magnifika bilden – Tack!

Ur innehållet

- **Tekniska arbetet**
Sid 6-7
- **DC-3-seminarium**
Sid 8-9

- **Daks over Normandy** Sid 10-11
- **Flygande Veteraner 35 år!** Sid 14-16
- **Placid Lassie**
Sid 18-20

- **2019 års resor** Sid 21
- **Juveler på Oshkosh**
Sid 22-23
- **...och årets julklapps-
böcker, förstås!**
Sid 24



Redaktörens rader



En gång i tiden deltog jag i Konstfackskolans tävlingar i drakflygning på Ladgårdsgården i Stockholm. Det är för övrigt den plats där en flygmaskin, år 1909, för första gången flög i Sverige.

Vid något tillfälle vann minsann mitt team tävlingens silvermedalj. Följande gång blev däremot en besvikelse. Vi vann visserligen en medalj – men den inte fullt så glorioösa gröna medaljen,

vilken tilldelades en drake som älskade det gröna gräset mer än den blå himlen.

I år har vår kära Daisy i stor utsträckning föredragit det gröna gräset framför den blå himlen. Det återspeglar sig också i tidningens innehåll. Normalt läser vi i höstnumren referat av sommarens flygningar. Denna gång får vi i stället glädja oss åt en rad andra intressanta artiklar om DC-3 i allmänhet och om Daisy i synnerhet. Vi hoppas att denna läsning ska vara till glädje!

En riktigt God jul och ett Lyckosamt Nytt År 2019!

Michael Sanz
Redaktör

Ordföranden har ordet



Ibland blir det inte som man tänkt sig. Som att säsongen 2018 först startade sent. Sedan blev vi stående för motorbyte i Groningen och därefter i Linköping med de svårigheter det inneburit. Till detta, flyttning till ny hangar på Hässlö.

Det goda är, att problemen visat vilket engagemang och vilken entusiasm som finns inom Flygande Veteraner. Man har arbetat som ett team oavsett funktion. Medan våra tekniker varit fullt engagerade med sitt arbete, har några från servicecenter flyttat, målat och lagt golv i nya de lokaler. Reseledare har kört transporter till och från Nederländerna. Ekonomifunktionen har ordnat förmånliga transporter av en ny motor och viktiga avtal med leverantörer i USA. Andra medlemmar har varit aktiva i andra uppgifter. Vi har blivit erbjudna hjälp från DC-3-operatörer utomlands. Samma sak i Linköping där Daisy står i skrivande stund.

Det är alltså med särskild entusiasm vi ser fram mot nästa säsong. Den blir speciell genom vårt engagemang i Daks över Normandie och Berlin Air Lift.

Invasionen i Normandie anses vara början till slutet av andra världskriget och är känd av de flesta. Luftbron till Berlin har inte fått samma uppmärksamhet, trots att den blev början på kalla kriget.

Oenighet exempelvis om vilken valuta som skulle användas i de olika zonerna ledde till att Sovjetunionen alltmer försvårade införseln av förnödenheter landvägen. Ideliga inspektioner

och krav på tillstånd för transporter gjorde att allt färre förnödenheter kom fram. I juni 1948 hade läget blivit kritiskt och de västliga segrarmakterna i kriget beslutade försörja Berlin från luften. Det var möjligt eftersom man hade rätt till tre 40 kilometer breda flygkorridorer till Berlin.

– *Just pack enough gear for a week!*

– *What's going off?*

– *The Russians have closed the frontier to Berlin.*

– *Can they do that?*

– *The rotten sods... here we go again.*

Det var den information en brittisk Dakota-besättning fick inför ett uppdrag som skulle vara i nästan ett år. Det mest avancerade och framgångsrika transportföretaget någonsin. I juni 1948 startade de första av hundratalet amerikanska C-47, två dagar senare började drygt hundra brittiska Dakota ansluta.

Sammanlagt användes 792 flygplan i operationen, huvudsakligen C-47 och C-54 Skymaster. Den minsta flygplanstypen som användes var Ju 52 med lastkapacitet på 1,7 ton – den största C-97 Stratofreighter som lyfte 17 ton! Vi hoppas få se dem under jubileet 2019.

Lars Wissing
Ordförande

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning
Nr 140 december 2018

Flygande Veteraner är en allmännyttig, ideell förening med säte i Stockholm

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

Prenumeration genom medlemskap 350 kr/år.

Bankgiro 5045-7118 för medlemsavgifter

Bankgiro 245-5657 för resor och övrigt

Annonsörer 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 070 555 35 73

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 Jönelid 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

Medlemsservice:

Tel: 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14.

e-post:

medlemsservice@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.

Luciakaffe på kansliet!



Den 13 december, klockan 11–15, serveras traditionsenligt kaffe

i Flygande Veteraners kansli på Bromma flygplats. **Välkomna!**

Så blir du medlem i Flygande Veteraner

Om du inte redan är medlem i föreningen Flygande Veteraner så är den bristen enkel att avhjälpa!

Som medlem får du flyga med vår DC-3 Daisy till delat självkostnadspris. Myndigheternas bestämmelser kräver medlemskap i Flygande Veteraner för att få flyga med Daisy.

Fyll i formuläret för medlemsanmälan på hemsidan www.flygandeveteraner.se Betala sedan årsavgiften 350 kronor till bankgironummer 5045-7118, mottagare Flygande Veteraner.

Familjemedlem skriven på samma adress betalar halv avgift. För 3 500 kronor får du ständigt medlemskap.

Välkommen som medlem!

Uppdatera dina kontaktuppgifter!

Returer är trist. Vare sig det gäller medlemstidningar eller e-post som studsar. Eller telefonabonnemang som upphört. Uppdatera därför dina kontaktuppgifter! Det är enkelt:

- Ring Flygande Veteraners kansli 08-29 50 33
- Maila medlemsservice@flygandeveteraner.se
- Använd formuläret på hemsidan <http://flygandeveteraner.se/kontakta-oss.html>
- Eller varför inte skicka ett brev till postadress Föreningen Flygande Veteraner Flygplatsinfarten 39 168 67 BROMMA

TACK!

Håll ordning på dina dagar!

Genom att köpa **Flygande Veteraners fickalmanacka för 2019** får du betydligt lättare att hålla reda på det kommande årets dagar. För enbart 100 kronor har du almanackan i din hand – det blir blott 27 öre per dag som almanackan hjälper dig att planera!

Köp almanackan i Flygande Veteraners servicecenter på Bromma flygplats, måndag till fredag klockan 11-14. Vill du få den hem i brevlådan tillkommer porto. Ring 08-29 50 33 eller maila medlemsservice@flygandeveteraner.se för att beställa.

Och kom särskilt ihåg: Inget år hittills i världshistorien har haft ett så högt nummer som det kommande 2019!

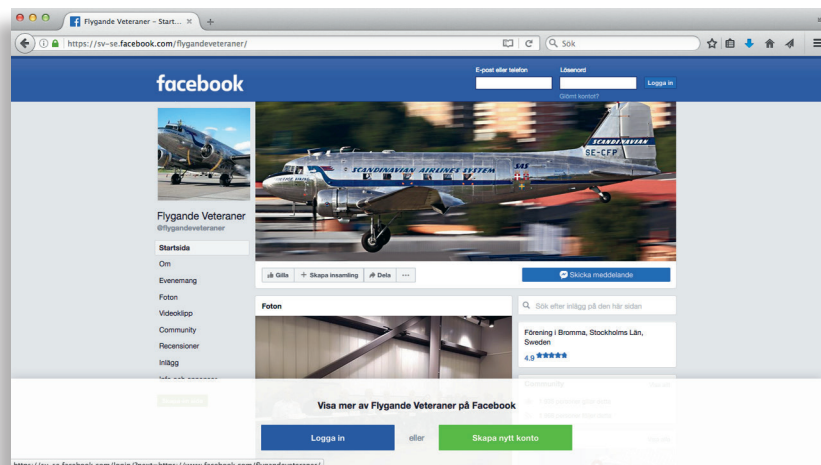


Nu är det höst. Sedan blir det vinter. Men så...
blir det VÅR!



I mars kommer nästa nummer av tidningen Flygande Veteraner – fylld med 2019 års spännande flygprogram!

FOTO: CHRISTER PERSSON



Följ Flygande Veteraner på Facebook och hemsidan!

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



www.facebook.com/flygandeveteraner
www.flygandeveteraner.se

Daisys SAS-syster flyger igen

FOTO GREG MOREHEAD



Beach City Baby under ferryflygning från Beach City till hangarplats i Franklin, Pennsylvania. Mycket arbete återstår! Se Vintage Wings filmklipp på YouTube!

Det är alltid lika roligt att kunna berätta när en ”ny” DC-3 flyger igen. I USA lyfte den 6 oktober en DC-3 kallad *Beach City Baby*. Planet är en C-53 Skytrooper från 1941. Det fick militärt serienummer 41-20095 och hade varierande uppgifter under andra världskriget.

Efter kriget såldes 41-20095 till Det Danske Luftfartselskab, DDL, som gav henne namnet *Gorm Viking*. Om nu det är ett

namn man kan ge till en ”henne”... 1948 gick Gorm över i SAS och flög där fram till 1952. Åter i USA användes det bland annat som privatplan för Ohios guvernör Rhodes, en stor flygentusiast.

2014 upptäckte Vintage Wings planet och bestämde sig för att återställa det till flygbart skick.

Flygande Veteraner önskar Daisys gamla syster i väst och Vintage Wings all lycka på färden! ✈

FOTO MICHAEL SANZ



Mona Glans bas för Bromma

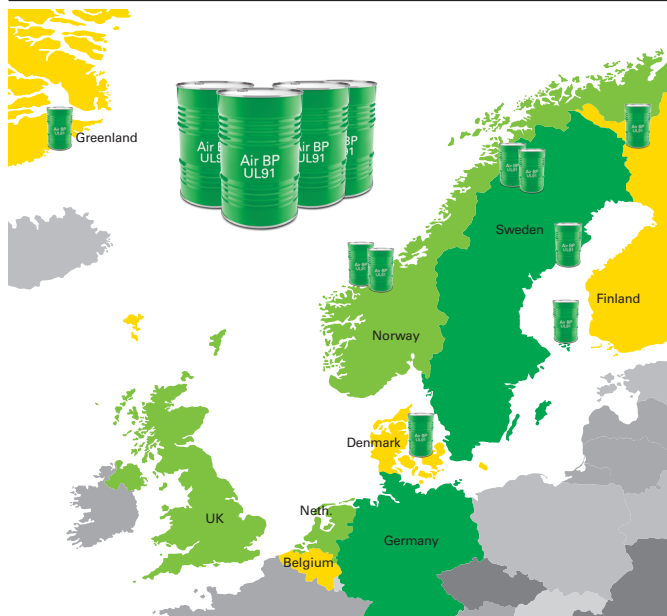
Sedan våren 2018 är Mona Glans direktör för Bromma Stockholm Airport, där Flygande Veteraner nu haft sitt kansli 35 år.

Mona har gett sig in i ämbetet med energi och entusiasm vilket är nödvändigt vid förvaltningen av denna historiska flygplats.

Tidigare har Mona arbetat 25 år med resebyråverksamhet. Hon kommer

närmast från posten som chef för Swedavias flygstation i Ronneby och chef för Kiruna flygplats. Under en period var Mona Glans chef för *både* Ronneby flygstation *och* Kiruna flygplats – ett uppdrag med betydande geografisk spännvidd.

Vi önskar Mona all lycka i sitt värv samt hoppas att hon och Bromma ska få många lyckliga år tillsammans! ✈



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



ANNONS

Resa till flyghistoriska Oslo



Veckoslutet 23-24 mars planeras en resa till Forsvarsmuseets flygsamlingar och SAS-museet, båda belägna invid Gardermoen. Bekväm turistbuss från Stockholm, boende på Scandic i centrala Oslo inklusive frukost, tre-rättersmiddag, inträden och guidning, förmiddagsfika.

Reseledare Lennart Berns. Teknisk arrangör med resegaranti.

Kostnad ca 2000:-. Intresserad?

Skicka intresseanmälan till lennart@berns.com

Ibland behöver vi vila våra sinnen med lite poesi. Från Hans Wirgin har vi fått vidstående dikt som vi inte vill undanhålla vår läsekrets.



Skönheten och jetplanet

Jag är inte helt säker.
Var det bara solnedgångens röda neon
som speglade sig i jetplanet,
eller rodnade det vid mötet med DC-3:an?

Hans Wirgin

Hangarbyte i Västerås

I slutet av september 2018 lämnade Flygande Veteraner den hangar på Hässlö flygplats i Västerås där föreningen hyrt in sig sedan 2013. Daisys nya hem blir Västerås Flygmuseums hangar på Hässlö. Den byggnadsminnesmärkta CVV-hangaren (flygvapnets Centrala Verkstäder i Västerås) byggdes på 1930-talet och är en sevärdhet i sig.

Daisy får sällskap av mängder av luftvärdiga veteranflygplan. Eftersom museet är öppet för allmänheten kan fler så småningom också beundra Daisy och pågående arbete med flygplanet. Vi hoppas att detta faktum ska göra att fler känner sig välkomna att bli medlemmar i Flygande Veteraner! Besök gärna Västerås Flygmuseums hemsida: www.flygmuseum.com

Vi tackar alla i föreningen som arbetat med flyttning av utrustning och



Karl-Axel Waplan, Mona Cedwall, Berndt Kvist och Lars Cedwall flyttar Flygande Veteraners skylt från den ena hangaren till den andra på Hässlö.

reservdelar samt alla som har målat och ställt i ordning de nya lokalerna.

Vi hoppas att Daisy och hennes vårdande tekniker snart ska vara åter i hangarvärmen! ✈️

CVV-hangaren när det begav sig. Här byggdes 55 Saab B 18 om till S 18A för placering på F 11 i slutet av 1940-talet.



FOTO I SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENINGSS ARKIV



Höstens tekniska arbete med Daisy

Av Tomas Rinman

Daisys tillfälliga basering på Linköping-Saab, eller "Linköping City Airport" om man så föredrar. Föreningen har investerat i ett tält som ska tillåta arbete "under tak".

Som ni säkert vet så drabbades Daisy under den gångna sommaren av två incidenter. Vid årets flygning till Duxford gjordes mellanlandning på Groningens flygplats i Nederländerna för tankning. Groningen valdes eftersom öppettiderna i Lelystad inte möjliggjorde landning där. I samband med start av motorerna indikerades att vänster motor saknade oljetryck, varför den stängdes av. När piloterna sedan åter försökte starta, så visade det sig att propellern fastnat och inte gick att rotera. Orsaken till detta var att drivaxeln till den bakre växellådan brustit.

Nu var goda råd dyra och med hjälp av våra nederländska vänner i DDA Classic Airlines lyckades våra tekniker få in Daisy i en hangar med ledig plats. Där konstaterades att motorn måste bytas. Emellertid så var en ny motor, avsedd att användas som reservmotor, redan beställd från Anderson

Aeromotive i USA. Frakten hade koordinerats via det världsomspännande frakt-företaget Kuehne+Nagel med särskild kompetens på området. Företaget hjälper även SAS med transporter i samband med motorbyten. Den nya motorn fraktades från Grangeville i Idaho till Groningen till ett mycket bra pris.

Vår tekniske chef Berndt Kvist fick, tillsammans med några av våra tillgängliga tekniker och mekaniker, omprioritera i kalendern för resa till Groningen och byte av Daisys vänstermotor. Dessutom ställde ytterligare mekaniker från DDA Classic Airlines och danska DC-3 Vännerne upp för att hjälpa till. Den nya motorn anlände och efter ungefär en vecka satt den på plats.

Vi fick tillstånd att göra en provflygning och målet för denna var Västerås. Den nya motorn fungerade normalt och man valde att göra en mellanlandning i Linköping för att där släppa av en mekaniker.

Avbruten start

Vid starten efter uppehållet i Linköping fick man brandvarning samt noterade brand i vänster motor. Eldsläckningssystemet utlöstes och motorn stängdes av. Landning genomfördes på en motor enligt normal procedur.

Daisy stod nu på Saabs flygplats i Linköping. Enligt gällande regelverk beslutade Statens Haverikommission, SHK, att genomföra en utredning. Kommissionen besiktigade Daisy på plats. Därefter har maskinen åter gjorts tillgänglig för oss och vi har nu kunnat påbörja arbetet med att återställa Daisy till luftvärdighet. Den preliminära orsaken till denna incident var att anslutningen till ett avgasrör hade lossnat något, varvid het luft strömmat in bakom den nya motorn. Oljerester och hydraulolja hade då antänts. Daisys brandindikatorer och eldsläckningssystem har fungerat klanderfritt.

För att lättare kunna utföra en reparation så behövde Daisy flyttas över från Saabs del av flygplatsen till plattan vid Linköpings flygklubb. Passagen mellan fältet och flygklubbens platta var för smal för att spännvidden på vingarna på en DC-3 skulle få plats. Men genom att trixa en smula och vrida runt grindstolparna (samt att montera ner en varningsskylt) så lyckades man till slut få in Daisy på flygklubbens ramp.

Nya motorn hel

Nu startade ett febrilt arbete med att kontrollera vilka delar som måste bytas. Motor och propeller monterades av och blev inspekterade. Dessa hade inga skador och väntar i skrivande stund bara på att bli återmonterade. Branden hade däremot skadat delarna bakom motorn såsom elektriska delar, plåtar med mera.

Det som nu kommer att ta tid är att reparera de delar av metallstrukturen bak-

om motorn som tagit skada av värmen från branden. Det finns en *Structural Repair Manual* som listar alla möjliga reparationer, där tillverkaren ger direktiv hur flygplanet åter kan göras luftvärdigt. Sedan Daisys tillverkare Douglas (senare McDonnell-Douglas) 1997 togs över av Boeing, är det också Boeing som är innehavare av typcertifikatet för DC-3 och därmed ansvarig för typens drifhandböcker och reparationsmanualer.

Ett kontrakt är etablerat med Boeing och kostnaden för de åtgärder som omfattas skulle motsvara 100 000 kronor. Efter förhandlingar har dock Boeing nu vänligen efterskönt kostnaden för detta historiska flygplan. Inspektioner är gjorda i enlighet med de instruktioner vi fått. Även en opartisk flygverkstad har granskat skadorna och värderat olika möjligheter för reparationer.

Den smidigaste lösningen har blivit att montera bort själva nacellen – det vill säga gondolen som motorn är monterad på – från vingen. Motorgondolen är nu skickad till Basler Flight Service i Oshkosh i USA för reparation. Där kommer vissa delar att bytas ut så att hållfasthet och funktion återställs.

Arbetstält och nya delar

För att underlätta arbetet med Daisy i Linköping har föreningen anskaffat ett tält som kommer att göra det möjligt att utföra reparationsarbetet under vinterförhållanden. Tältet, som levererats av Strängnäs-företaget Hallgruppen, är på plats och arbetet har kunnat påbörjas. De reservdelar som nu införskaffats är:



Daisy halvt "hangarerad" medan vänster motorgondol bogseras bort.

1. Allt elkablage i motor- och apparutrymme, brand-sensorer, kopplingsboxar.

2. Kopplingsbox med kablage i landställsbrunn.

3. Motor- och propellerkontroller i apparutrymme, stänger, länkar och fästen.

4. Startmotor och generator.

5. Oljekylare med infästningar.

6. Diverse stag i apparutrymmet.

7. Brandsläckningsflaska i cockpit.

Många reservdelar finns i föreningens eget förråd. I övrigt har vi fått stor hjälp med information av Flygvapenmuseum. Även Åke Jansson och Vallentuna Aviatörsförening har bidragit med sitt stora kunnande.

Ett positivt inslag i besvärigheterna är att vi har fått ytterligare kunskap och värdefulla kontakter både med Saab och B17 Kamratförening i Linköping. Den senare håller Saab B-17 Blå Johan flygande. Linköpings flygklubb och dess medlemmar har varit mycket hjälpsamma och erbjudit både husrum för våra medarbetare och hangarplats för motor och propeller med flera Daisy-delar.

Samarbetet med fraktleverantören Kuehne+Nagel, som hjälpt oss med transport av en motor tidigare i år, har ytterligare fördjupats.

Flygplanet kommer så småningom att bli helt återställt. Därutöver kommer en del komponenter och delar att uppdateras. Reparationen och andra omkostnader täcks av försäkring och vi betalar endast en självrisk.

Under denna tid med motorproblemet har Flygande Veteraner dessutom flyttat verksamhet från vår gamla hangar på Hässlö till Västerås Flygmuseum. Det har i sig varit ett omfattande projekt, där vi har fått hjälp att flytta stora plattformar och ställningar, reservdelsförråd med mera. Avsikten är att vi ska stå redo att ta emot Daisy, när hon återvänder från Linköping! ✈

En pinfärsk Pratt & Whitney Twin Wasp, klar att monteras på Daisys vänsterving!



FOTO LARS SVEDING

Europeiskt DC-3-seminarium vid Arlanda



Ungerfär hälften av de delegater, som kommit från olika håll i Europa, för delta på Flygande Veteraners DC-3-seminarium i Arlandastad den 23–25 november 2018.

Av Lars Wissing

Flygande Veteraner stod i november 2018 värd för ett internationellt symposium för operatörer av Douglas DC-3.

Syftet med symposiet, som hölls på ett hotell i Arlandastad den 23–25 november, var bland annat att diskutera hur vi med största säkerhet och bästa ekonomi kan operera DC-3 i framtiden. Flygande Veteraner

hade bjudit in ett tiotal europeiska DC-3-operatörer till detta möte.

Mötet inleddes med att Tomas Rinman, mycket initierat, berättade om Daisy under andra världskriget, med särskild tyngdpunkt på

Dagen D och operationerna vid Arnhem senare 1944. Tomas presentation gjordes mycket levande genom autentiska filmklipp från kriget.

Skillnader då och nu

En viktig bakgrund till symposiet är att många av de instruktioner och rutiner som används härrör från tiden då DC-3 flögs kommersiellt. Flygning-

arna var då flera per dag och ofta längre. I dag flygs DC-3 huvudsakligen under sommarhalvåret. Normalt är det då kortare flygningar med ibland flera dagars uppehåll. Denna typ av flygning påverkar motorer på ett annat sätt än vid mer kontinuerlig drift. Det kan vara en av orsakerna till att motorerna i dag inte klarar så många drifttimmar som man skulle önska mellan översyner. Flygande Veteraners tanke har därför varit att samla så mycket erfarenhet som möjligt för att dryfta frågan. Innan mötet hade mötesdeltagarna fått ett antal dokument att fylla i. I separata formulär, uppdelade i olika moment, fick man ange hur man flyger flygplanet från motorstart till avstängning av motorn efter landning.

Dixon och Jansson

Varje grupp fick sedan presentera sina dokument och det gjordes en sammanställning över hur varje grupp hanterade olika skeden av flygningen. Därefter diskuterades de olika svaren med en panel som bestod

Leslie Slater från föreningen France DC-3 presenterar deras organisation. Flera yngre damer, den yngsta 19 år, deltog i seminariet. En av dem var precis utcheckad som styrman på DC-3 och hade dessutom gift sig i deras DC-3. Det visar engagemang för uppgiften.



FOTO LARS WISSING

FOTO TOMAS RINMAN



Flygande Veteraners piloter Kjell Nordström och Anders Jacobsen diskuterar i samband med information kring överflygningen av Engelska kanalen med 35-40 stycken DC-3 i juni 2019.

av två piloter. Det var dels Andrew Dixon från Storbritannien, dels Åke Jansson – båda med omkring 13 000 timmars flygtid i DC-3. Det blev mycket intressanta och lärorika timmar. Denna genomgång ledde till 15 rekommendationer när det gäller motorhantering. Förutom det som gällde flygning, hade grupperna också fått svara på frågor om organisation, ekonomi och hantering av olika medlemsfrågor. Det var ibland stor skillnad, men svaren gav oss många goda tips.

Flygande Veteraner redogjorde för uppgradering och modernisering av radio- och navigeringsutrustning som gjorts på Daisy.

De holländska delegaterna gav en utförlig genomgång i ord och film av den DC-3-simulator som finns i Nederländerna. Den är unik i det att man byggt en modern simulator till en 80 år gammal flygplanstyp. Simulatoren är godkänd för att användas som en del i typinflygning och är naturligtvis också lämplig för nödträning av ett slag som annars inte går med flygplan.

Peter Braun, ansvarig för evenemanget Daks

över Normandy och Berlin Airlift sommaren 2019, gav en mycket intressant och detaljerad överblick av dessa jättestora projekt – de största aktiviteterna med DC-3 sedan andra världskriget. Bland annat kommer förhoppningsvis över 30 stycken DC-3/C-47 att korsas Engelska kanalen med fallskärmschoppare den 6 juni, exakt på dagen 75 år efter Dagen D. Därefter kommer avslutningen av Luftbron till Berlin att högtidlighållas. Det är den största hjälpinsats med flyg som någonsin gjorts. Det rör sig givetvis om två mycket stora arrangemang. Mer om Flygande Veteraners deltagande i kommande tidning.

Starkare tillsammans i European DC-3 Society

Sammanfattningsvis fick Flygande Veteraner många uppskattande kommentarer för sitt initiativ och för arrangemanget av denna konferens. Det tycktes vara mycket nöjda delegater som med nya kunskaper och idéer lämnade Arlanda. Några av dem passade före avresan på att få en specialvisning av Arlanda Flygsamlingar. ✦

FOTO GUNNAR ÅKERBERG



Succéevenemang på Arlanda Flygsamlingar

Av Bernt O Olsson

Trängseln på Arlanda Flygsamlingar var stor den 20 oktober. Men Flygande Veteraners logotyp stack som en fyrbåk upp ur vimlet!

Arlanda Flygsamlingar har kallats för "Arlandas bäst bevarade hemlighet". Troligen för att volontärerna där bedriver sin verksamhet lite avskilt, från flygplatsen. Men ett besök där lönar sig rikligen! Byggnaden är välfylld: ett 50-tal flygplan och helikoptrar, flygsimulatorer, motorer, fordon samt modeller – ett tvärsnitt av det svenska civilflygets utveckling sedan början 1900-talet. Ett gäng kunniga flygentusiaster från Arlanda Flygsamlingars Vänner (AFV) underhåller och renoverar samlingarna genom frivilligt arbete. Visionen är att lägga grunden till ett permanent svenskt luftfartsmuseum.

Arlanda Flygsamlingar arrangerade lördagen den 20 oktober 2018 ett öppet hus tillsammans med Svensk Flyghistorisk Förening Region Stockholm. På plats fanns även representanter för Flygande Veteraner, Vallentuna Aviatörförening, modellbygggarproffsen från IPMS Stockholm samt Le Caravelle Club som för övrigt kommer att få utnyttja en ny ramp intill Arlanda Flygsamlingar för den Caravelle, SE-DAI *Alrik*

Viking, som de disponerar. Där ska även Arlanda-samlingarnas Caravelle SE-DAF *Sven Viking* stå. Därmed får besökarna möjlighet att på närmare håll se två exemplar av detta klassiska franska trafikflygplan. Denna platta, kallad "ramp Ivar", kommer förhoppningsvis att stå färdig våren 2019.

Sveriges Radio P5 Stockholm sände direkt från samlingarna. Bland annat intervjuades Arlanda Flygsamlingars Vänner ordförande Jan Forsgren. Han är även författare till boken "Arlanda Flygsamlingar, svenska civilflygets historia i ord och bild", vald till Årets flygbok 2018, som presenteras i detta nummer. Flygande Veteraner gratulerar!

Ett 25-tal frivilliga funktionärer från AFV och SFF Stockholm samt inbjudna föreningar bidrog till att effektivt synliggöra detta arrangemang som blev en besökarsuccé med c:a 2 400 besökare under bara fyra timmar.

Besök Arlanda Flygsamlingar och lär mer om svensk civil luftfartshistoria! Hemsida: www.arlandaflugsamlingar.se

Daks över Normandy

The 75th Commemoration of D-Day 2019

Av Tomas Rinman

En av andra världskrigets viktigaste händelser var de allierades invasion av Normandie 1944. Denna operation utfördes inte enbart av sjöstridskrafter utan även med en massiv luftlandsättning av tiotusentals fallskärms soldater. 2019 kommer 75-årsminnet av händelsen att högtidligt hållas i England och Frankrike.

Redan sent på kvällen den 5 juni 1944 började soldater embarkera de över 800 Douglas C-47 Skytrain (i Royal Air Force kallade Dakota) för transport till Normandie i Frankrike. Luftlandsättningen skulle ske följande dag, den 6 juni – den dag som fått namnet för D-Day eller på svenska Dagen D.

Den 6 juni 2019 kommer det att vara 75 år sedan D-Day. Minnesceremonier kommer givetvis att hållas i Storbritannien och Frankrike, inte minst i luften. När det gäller just flygdelen är det ”Daks över Normandy” som är huvudansvarig arrangör. Denna icke vinstdrivande orga-

nisation grundades enbart för att på 75-årsdagen 2019 organisera åminnelsen av luftlandsättningen på D-dagen 1944. Evenemangen kommer att omfatta:

- Samling av DC-3:or
- En flyguppvisning
- Omfattande fallskärms-hoppning från bland annat DC-3:orna
- Försäljning av flygrelaterade produkter och andra aktiviteter som brukar höra flygevenemang till.

Nära 40 DC-3 i luften

2016 startade ett team entusiaster under ledning av Peter Braun förberedelserna för denna åminnelse av luftlandsättningen. I juni 2019 kommer förhopp-

Hopparna som deltar i Daks över Normandy kommer att använda ”gammaldags” kalottformade fallskärmar och uniformer modell andra världskriget.



FOTO WWW.DAKSOVERNORMANDY.COM



ningsvis upp till 40 stycken DC-3 att simulera 1944 års invasion. 38 flygplan var bekräftat anmälda vid denna tidnings pressläggning.

75-årsdagen av D-Day i juni 2019 ger alla oss som älskar DC-3 en unik möjlighet att återuppleva denna klassiska flygplans-typ. Avsikten är förvisso att hedra alla dem som offrade så mycket för att befria Europa, men också att samla den största formationen av DC-3:or sedan 1940-talet.

”Daks över Normandy” blir ett tillfälle som troligen bara kommer att kunna upplevas en gång i livet. För första gången på 75 år kommer många av dessa fantastiska flygplan att samlas på de platser där de startade på sitt uppdrag 1944. Skyarna över England och Normandie kommer att fyllas av stora formationer DC-3:or. Hundratals fallskärms-hoppare kommer att vara i aktion.

Från den 2 till 9 juni 2019 samlas alla dessa

DC-3. C-47 och Dakota i England. De flyger in från hela världen: från Norden, Nederländerna, Frankrike, Tyskland och Ryssland, från Kanada och USA. Planen är främst av modellerna C-47 och C-53 men även en vardera av C-41, R4D och Super DC-3 är anmälda. 20 av planen är registrerade i USA. Från Ungern kommer världens enda ”sovjetiska DC-3” – Lisunov Li-2 – i flygbart skick. Detta kan mycket väl vara sista gången som man får se så många DC-3 samlade vid ett tillfälle. Allt för att hedra dem som betalade ett så högt pris för vår frihet.

Flygplan kommer att kunna ses både på marken och i luften.

Daks på två platser

”Daks över Normandy” kommer att arrangeras på två platser. Från den 2 till 5 juni är händelsernas centrum Duxford söder om Cambridge i Storbritannien. Från den 5 till 9 juni ligger

Douglas DC-3 anmälda till Daks over Normandy 2019

Per den 1 november 2019

Modell	Reg	Namn	Land
DC-3	F-AZTE		Frankrike
DC-3	F-AZOX		Frankrike
Lisunov Li-2	HA-LIX	Kármán Tódor	Ungern
DC-3	HB-IRJ		Schweiz
C-53D	LN-WND		Norge
C-47	N103NA	Flabob Express	USA
C-47	N147DC		Storbritannien
R4D-6S	N151ZE	Ready for Duty	USA
DC-3A	N18121		USA
Super DC-3S	N29TN		USA
C-53D	N45366	D-Day Doll	USA
DC-3	N877MG		USA
C-47	N88874	That's all Brother	USA
DC-3	N24320	Miss Montana	USA
DC-3C	N25641	Liberty	USA
DC-3	N28AA		USA
AC-47	N2805J	Spooky	USA
C-41A	N341A		USA
DC-3	N431HM		Schweiz
C-47A	N47E	Miss Virginia	USA
C-47	N47SJ	Betsy's Biscuit Bomber	USA
DC-3A	N472AF		USA
C-47	N473DC	Drag 'em Oot	Storbritannien
C-53	N534BE	The Duchess of Dakota	USA
C-47	N62CC	Virginia Ann	USA
C-47	N74589	Placid Lassie	USA
C-53DO	N8336C	The Spirit of Benovia	USA
C-47	N834M		USA
C-47B	N836M	Luck of the Irish	USA
DC-3A	OH-LCH		Finland
DC-3	OY-BPB	Gamle Dame	Danmark
DC-3C	PH-DDZ		Nederländerna
DC-3	PH-PBA	Prinses Amalia	Nederländerna
C-47A	RA-05738		Ryssland
C-47A	RA-2944G		Ryssland
DC-3	SE-CFP	Daisy	Sverige
DC-3	TF-NPK	Páll Sveinsson	Island
DC-3	ZS-NTE		Tyskland

Observera att registreringsland inte alltid överensstämmer med baseringsland.

fokus på flygplatsen Caen-Carpiquet i Normandie. Båda platserna är noggrant utvalda på grund av sina faciliteter, sin infrastruktur – och givetvis deras arv från andra världskriget.

Den 3 och 4 juni kommer Duxford Airfield, att vara öppet för allmänheten. Där erbjuds möjlighet att medfölja på rundturer med DC-3 över det vackra engelska landskapet. Om

Ett unikum anmält till Daks over Normandy: världens enda luftvärnslisunov Li-2, den sovjetiska DC-3-kopian.



Ännu en raritet som är anmäld till Daks over Normandy: Från USA kommer en Super DC-3. Eller snarare en R4D-8Z.

vädret tillåter ges tillfälle att se fallskärmshopparnas träning på låg höjd. Den 5 juni kommer cirka 250 män och kvinnor att gå ombord på flygplanen, precis som 75 år tidigare. De flyger över engelska kanalen och hoppar ut över en av de "drop zones" som fanns i Normandie.

Alla hoppare kommer att använda "gammaldags" runda fallskärmar och alla kommer att ha de uniformer som användes under andra världskriget. Det är också intressant att svenska Para Rangers kommer att vara närvarande med en grupp på upp till 40 veteranhoppare. Två svenska DC-3/C-47 är anmälda: vår egen SE-CFP Daisy och Vallentuna Aviatörförenings N41CQ

Congo Queen. Den senare är utrustad med en statisk kabel i kabinen i vilken fallskärmshopparna krokar fast sig, och som sedan drar ut fallskärmen vid uthopp.

Den 7 och 8 juni genomförs flyguppvisningar och fallskärmshopp på Caen-Carpiquet. Även där erbjuds rundflygningar. Under de "öppna dagarna" kan alla komma för att se flygplanen på nära håll. Det kommer att bli en syn att minnas – med unika tillfällen till fotografering.

Mer information finns på www.daksovernormandy.com och www.facebook.com/daksovernormandy 2019. Där går det också att läsa vilka flygplan som är anmälda till Daks over Normandy. ✈

En R4D väntas från USA. Modellen var avsedd för amerikanska flottan. Detta plan deltog vid firandet av DC-3:ans 50-årsfirande i Nederländerna 1985. Planet bär det vitsiga namnet *Ready 4 Duty* (R4D!) – givetvis med en tjugig pinuppa målad på nosen.



Bli fadder för en bit Daisy!

Många nya delar av flygplanet erbjuds nu

Redaktörer Izabella Roozitalab Flensburg och Lars Sveding

Bli fadder till en del av Daisy och bidra till att hålla henne flygande! På hemsidan finner du den aktuella listan över lediga objekt, som du kan bli fadder för samt priserna för de olika fadderskapen. Där anmäler du ditt intresse för ett fadderobjekt. Ditt namn kommer med på fadderlistan på den här sidan, på hemsidan och på en tavla i flygplanet.

Som fadder bidrar du till att stödja Flygande Veteraner efter ett år som varit ovanligt besvärlig. Det tackar vi för!

Nu erbjuder föreningen möjlighet till fadderskap för en rad nya delar av Daisy. Dessutom kan du nu välja mellan tre olika tidsperioder för ditt fadderskap: ett, tre eller fem år. Listan nedan visar kostnaden för de olika delarna och perioderna.

Fadderobjekt	Pris för 1 år	Pris för 3 år	Pris för 5 år
1. Vänster motor	10 000 kr	25 000 kr	40 000 kr
2. Höger motor	10 000 kr	25 000 kr	40 000 kr
3. Vänster propeller	4 000 kr	10 000 kr	16 000 kr
4. Höger propeller	4 000 kr	10 000 kr	16 000 kr
5. Vänster nacelle	4 000 kr	10 000 kr	16 000 kr
6. Höger nacelle	4 000 kr	10 000 kr	16 000 kr
7. Vänster vinge	6 000 kr	15 000 kr	24 000 kr
8. Höger vinge	6 000 kr	15 000 kr	24 000 kr
9. Vänster skevroder	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
10. Höger skevroder	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
11. Skevrodertrim	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
12. Stabilisator	4 000 kr	10 000 kr	16 000 kr
13. Fena	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
14. Sidroder	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
15. Sidrodertrim	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
16. Vänster höjdroder	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
17. Höger höjdroder	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
18. Höjdrodertrim	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
19. Klaff	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
20. Vänster huvudstall	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
21. Höger huvudstall	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
22. Vänster huvudhjul	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
23. Höger huvudhjul	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
24. Sporrhjul	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
25. Vänster motorkåpa #1	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
26. Vänster motorkåpa #2	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
27. Vänster motorkåpa #3	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
28. Höger motorkåpa #1	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
29. Höger motorkåpa #2	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
30. Höger motorkåpa #3	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
31. Vänster batteri	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
32. Höger batteri	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
33. Motorbrandsläckare	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
34. Handbrandsläckare, halon	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
35. Handbrandsläckare, vatten	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
36. Vänster startmotor	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
37. Höger startmotor	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr

Fadderobjekt	Pris för 1 år	Pris för 3 år	Pris för 5 år
38. Vänster generator	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
39. Höger generator	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
40. Vänster magnet, vänster motor	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
41. Vänster magnet, höger motor	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
42. Höger magnet, vänster motor	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
43. Höger magnet, höger motor	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
44. Vä hydraulpump, motordriven	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
45. Hö hydraulpump, motordriven	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
46. Vä vakuumpump, motordriven	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
47. Hö vakuumpump, motordriven	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
48. Väbränslepump, motordriven	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
49. Hö bränslepump, motordriven	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
50. Vänster bränslepump, eldriven	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
51. Höger bränslepump, eldriven	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
52. Vänster oljekylare	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
53. Höger oljekylare	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
54. Tändstift (28 st), vänster motor	700 kr	1 750 kr	2 800 kr
55. Tändstift (28 st), höger motor	700 kr	1 750 kr	2 800 kr
56. Huvudbränsletank, vänster	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
57. Huvudbränsletank, höger	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
58. Tilläggsbränsletank, vänster	1 500 kr	3 750 kr	6 000 kr
59. Tilläggsbränsletank, höger	1 500 kr	3 750 kr	6 000 kr
60. Landningsstrålkastare	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
61. Navigationsljus	600 kr	1 500 kr	2 400 kr
62. Antikollisionsljus	400 kr	1 000 kr	1 600 kr
63. Pitotrör #1	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
64. Pitotrör #2	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
65. Stege till ingångsdörr	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
66. Passagerardörr	1 200 kr	3 000 kr	4 800 kr
67. Lastdörr	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
68. Fraktdörr	400 kr	1 000 kr	1 600 kr
69. Taklucka	400 kr	1 000 kr	1 600 kr
70. Vänster pilotstol	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
71. Höger pilotstol	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
72. Färdmekanikerstol	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr
73. Navigatörsstol	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
74. Vänster ratt	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
75. Höger ratt	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
76. Vänster ADI (horisontgyro), G5	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
77. Höger ADI (horisontgyro), G5	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
78. Vänster HSI (kursgyro), G5	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
79. Höger HSI (kursgyro), G5	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr
80. Vänster fartmätare	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
81. Höger fartmätare	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
82. Vänster höjdmätare	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
83. Höger höjdmätare	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
84. Flygplansur	800 kr	2 000 kr	3 200 kr
85. Nödsändare (ELT)	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr

2018 års faddervinnare utsedda!

Ännu en gång har fru Fortuna under styrelsens överinseende dragit de lyckliga vinnarna i årets fadderlotteri. Detta för att stimulera och lyfta fram två personer bland årets faddrar, dessa för Flygande Veteraner så viktiga bidragsgivare. De två lyckliga i år (nov 2017-okt 2018) blev:

Henrik Holmgren och **Åke Höjertz**. De har därmed vunnit var sin Flyg med Daisy-tur under kommande säsong. Vi lyfter på våra hattar, avfyrrar en salut och sänder våra

varmaste gratulationer! Vi tackar givetvis också varmt det 50-tal personer och företag som genom fadderverksamheten bidragit med sammanlagt 48 200 kronor under den nu avslutade perioden.

Kommande år kan det vara din tur att vinna, så välj den del av Daisy du vill bli fadder för. Den nya säsongen finns nya intressanta delar att stå fadder för!



Åke Höjertz – vinnare i fadderlotteriet. Grattis!



Henrik Holmgren – vinnare i fadderlotteriet. Grattis!

I pressläggningsögonblicket får vi veta att ytterligare två delar av Daisy fått faddrar detta år: **Bernt Olsson** har blivit fadder för Handtelefon KING och **Åke Höjertz** (en av vinnarna i årets fadderlotteri!) har blivit fadder för Gardinuppsättning 10. Tack!

Fadderobjekt	Pris för 1 år	Pris för 3 år	Pris för 5 år	Fadderobjekt	Pris för 1 år	Pris för 3 år	Pris för 5 år
86. Ljudregistrator (CVR)	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr	121. Passagerarstol 1C	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
87. NAV/COM, Garmin GTN 650	2 000 kr	5 000 kr	8 000 kr	122. Passagerarstol 1D	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
88. NAV/COM, Garmin GNC 255	1 500 kr	3 750 kr	6 000 kr	123. Passagerarstol 2A	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
89. Audio panel, GARMIN KMA 345	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr	124. Passagerarstol 2B	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
90. Transp #1. Garmin GTX 330D	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr	125. Passagerarstol 2C	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
91. Transp #2. Garmin GTX 330D	1 000 kr	2 500 kr	4 000 kr	126. Passagerarstol 2D	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
92. Magnetom. #1. Garmin GMU 11	400 kr	1 000 kr	1 600 kr	127. Passagerarstol 3A	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
93. Magnetom. #2. Garmin GMU 11	400 kr	1 000 kr	1 600 kr	128. Passagerarstol 3B	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
94. Nödkompass	800 kr	2 000 kr	3 200 kr	129. Passagerarstol 3C	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
95. Handhydraulpump	500 kr	1 250 kr	2 000 kr	130. Passagerarstol 3D	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
96. Landställsreglage	500 kr	1 250 kr	2 000 kr	131. Passagerarstol 4A	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
97. Klaffreglage	500 kr	1 250 kr	2 000 kr	132. Passagerarstol 4B	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
98. Vänster bränsleväljare	300 kr	750 kr	1 200 kr	133. Passagerarstol 4C	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
99. Höger bränsleväljare	300 kr	750 kr	1 200 kr	134. Passagerarstol 4D	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
100. Bränslemätare	800 kr	2 000 kr	3 200 kr	135. Passagerarstol 6A	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
101. Vänster vindruta	1 200 kr	3 000 kr	4 800 kr	136. Passagerarstol 6B	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
102. Höger vindruta	1 200 kr	3 000 kr	4 800 kr	137. Passagerarstol 6C	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
103. Vänster sidoruta	600 kr	1 500 kr	2 400 kr	138. Passagerarstol 6D	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
104. Höger sidoruta	600 kr	1 500 kr	2 400 kr	139. Passagerarstol 7C	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
105. Fönster, vänster sida #1	300 kr	750 kr	1 200 kr	140. Passagerarstol 7D	500 kr	1 250 kr	2 000 kr
106. Fönster, vänster sida #2	300 kr	750 kr	1 200 kr	141. Gardin, vänster sida #1	200 kr	500 kr	800 kr
107. Fönster, vänster sida #3	300 kr	750 kr	1 200 kr	142. Gardin, vänster sida #2	200 kr	500 kr	800 kr
108. Fönster, vänster sida #4	300 kr	750 kr	1 200 kr	143. Gardin, vänster sida #3	200 kr	500 kr	800 kr
109. Fönster, vänster sida #5	300 kr	750 kr	1 200 kr	144. Gardin, vänster sida #4	200 kr	500 kr	800 kr
110. Fönster, vänster sida #6	300 kr	750 kr	1 200 kr	145. Gardin, vänster sida #5	200 kr	500 kr	800 kr
111. Fönster, vänster sida #7	300 kr	750 kr	1 200 kr	146. Gardin, vänster sida #6	200 kr	500 kr	800 kr
112. Fönster, höger sida #1	300 kr	750 kr	1 200 kr	147. Gardin, vänster sida #7	200 kr	500 kr	800 kr
113. Fönster, höger sida #2	300 kr	750 kr	1 200 kr	148. Gardin, höger sida #1	200 kr	500 kr	800 kr
114. Fönster, höger sida #3	300 kr	750 kr	1 200 kr	149. Gardin, höger sida #2	200 kr	500 kr	800 kr
115. Fönster, höger sida #4	300 kr	750 kr	1 200 kr	150. Gardin, höger sida #3	200 kr	500 kr	800 kr
116. Fönster, höger sida #5	300 kr	750 kr	1 200 kr	151. Gardin, höger sida #4	200 kr	500 kr	800 kr
117. Fönster, höger sida #6	300 kr	750 kr	1 200 kr	152. Gardin, höger sida #5	200 kr	500 kr	800 kr
118. Fönster, höger sida #7	300 kr	750 kr	1 200 kr	153. Gardin, höger sida #6	200 kr	500 kr	800 kr
119. Passagerarstol 1A	500 kr	1 250 kr	2 000 kr	154. Gardin, höger sida #7	200 kr	500 kr	800 kr
120. Passagerarstol 1B	500 kr	1 250 kr	2 000 kr	155. Främre fäste för automathopp	800 kr	2 000 kr	3 200 kr

Flygande Veteraner 35 år!

Av Christer Persson

Augusti 1986. Flygande Veteraner samlar fem DC-3, flygande fästningen Sally B samt en norsk Metropolitan när Bromma fyller 50 år. Därtill deltog Lufthansas Ju 52 och en rad andra flygplan.

2018 är det 35 år sedan föreningen Flygande Veteraner bildades. Det vill vi markera med en liten bildkavalkad ur föreningens historia. Christer Persson har gjort nedslag i några årgångar av vår medlemstidskrift.

Den 26 november var det exakt 35 år sedan den nya föreningen Flygande Veteraner presenterade sin DC-3 för presumtiva medlemmar.

Det kan sägas vara starten på vår förening, även om grundarna Ingemar Wärme och Jimmy Berglund hade gjort ett avgörande

förarbete något år tidigare. DC-3:an stod denna disiga novemberdag parkerad i hangar II på Bromma. En liten notis i Dagens Nyheter hade lockat ett par hundra nyfikna till hangaren. Ur denna skara vaskades ett tjugotal högst kvalificerade tekniker och mekaniker med Sten "Sten-Calle"

Carlsson i spetsen. De flesta andra blev glada och tacksamma medlemmar.



Vi har botaniserat i Flygande Veteraners förträffliga medlemstidnings äldre nummer. Till att börja med letar vi upp en 30 år gammal årgång. Dåvarande redaktör var Gösta Leijon, och skriften trycktes helt i svart-vitt. Tolv sidor var omfånget detta år. Vi har noterat några intressanta inslag ur årgång 1988.



I höstnumret finns ett reportage om Stora putsardagen, Kristi Himmelfärds Dag 12 maj 1988. Säkert blänkte Daisy lite extra detta år efter denna insats av energiska medlemmar! På bilderna ses bland många andra putsare Bengt Kock, Eva Brenemark, Marie-Louise Cedwall,

Bromma den 5 oktober 1985. Margarete Wärme döper Daisy – till Daisy.



FOTO CHARLOTTE EKMAN

Thomas Wallin, Gotte Gerhardsson och Anna Tilousius. Många kända veterannamn.



Stockholm Air Show på Bromma 11 juni 1988 var en stor begivenhet som fick mycket plats i septembernumret detta år. Flygande Veteraner ansvarade för veterandelen på flygdagen. Gästande plan på Bromma denna försommardag var bland annat B-25 Mitchell, F-15 Eagle, F-16 Figh-

DDA-vännerna i Holland. Resan omfattade även en tur till Texel, på Borkum i Nordsjön, och därifrån till en flygdag på West Malling i sydöstra England. Där väntar en flyguppvisning med Avro Vulcan, Boeing B-17 Flygande Fästning *Sally B*, Red Arrows, Concorde med flera. Vid den tiden hade Vulcan gjort sig känd genom Margret Thatchers insats på andra sidan jordklotet, med 10 ton bomber i varje Vulcan, mot Falklandsöarna fyra



FOTO CHRISTER PERSSON

Flygkapten Eric von Rosen var inte "enbart" pilot utan också Flygande Veteraners ordförande 1999-2002.

FOTO MICHAEL SANZ



ting Falcon, DC-3:or från Finland, Norge och Holland – samt förstas Daisy på sin dåvarande hemmabana. Flygvapnet var med. J 37 Viggen kom, landade, vände om på banan, och startade igen. Ett mycket spektakulärt inslag. Aldrig tidigare hade så många uppvisningsplan setts på Bromma. Fest på kvällen för DC-3-vänner på Baldakinen-chefen Lennart Carlsons restaurang Cabaret.

Those were the days...



Den 27 augusti anträd- des en resa med Daisy till

år tidigare. Förmodligen var det denna insats mot Falkland som räddade Thatcher i ett besvärligt opinionsläge.

En formationsflygning med *Sally B*, klassisk War Bird, i spetsen och Daisy i formationen utgjorde en förnämlig final på uppvisningen på West Malling.



Ur flygprogrammet för 1988 läser vi "3-5 juni Gotland. Den traditionella och populära Visbyflygningen med rundturer, supé och dans m m."

Visst var det bättre förr?

Daisy har alltid varit ett självklart inslag på flygdagar och andra flygrelaterade evenemang. Här över Gröna Lund i Stockholm i samband med Linjeflygs 30-årsjubileum 1987.



En notis i juni 1988:

"Även för innevarande år har SAS manifesterat sitt intresse för svensk flyghistoria genom att stödja Flygande Veteraner. SAS stöder oss – låt oss stödja SAS genom att alltid flyga med dem när vi skall längre ut i världen än Daisys vingar bär".

Flygande Veteraner drev en butik i Bromma flygplats passagerarhall från 1991 till 2013. Butiken var inte bara en försäljningspunkt utan också en kär samlingsplats för funktionärer och medlemmar. Här är det Gun Rasmussen och butikschef Ulf Åhrbom som samlar sig.



FOTO CHRISTER PERSSON



Hösten 1988, i anslutning till firandet av Flygande Veteraners femårsjubileum den 11 november, fick föreningen ett celebret besök. Två herrar från Pratt & Whitney, Paul Webster och Henry J Picard, anlände till Stockholm och överlämnade två nyrenoverade Pratt & Whitney Twin Wasp till Daisy. Motorerna kom att ersätta de svensktillverkade STWC-3 som dittills drivit Daisy i lufthavet.

Notan för kalaset kom

med en viss aktualitet även 2018.



I reseprogrammet i juninumret 1998, läser vi följande: 23–27 juli, Air Tatto Fairford i England, RAF firar 80 år. 15 flygtimmar Daisy!



Vid årsmötet 1998 omvaldes restaurangdirektören Lennart Carlsson till ordförande, och Thomas Wallin och Lars Gibson avtackades för sin tid i styrelsen.



Daisy embarkeras i Mariehamn. Ett av medlemmarnas många populära resmål – utomlands, "overseas" men på behagligt flygavstånd från Sverige!

FOTO MICHAEL SANZ



Det är ingen överdrift att påstå att Daisy över tre decennier varit ett älskat inslag bland många typer av publika evenemang. Här över Stockholm i slutet av 1980-talet.

senare, 99 US-dollar per styck – och en dollar i frakt! Vår dåvarande supporter SAS hjälpte oss med transporten av de stora lådorna från Amerika till Bromma. En av de svenskbyggda motorer som byttes ut sitter nu i den J 22 som Ängelholms Flygmuseum än i dag vid högtidliga tillfällen taxar runt på Barkåkravälet.



1998, för 20 år sedan, noterar vi kortfattat ett par notiser, som kan läsas

Baldakinen-chefen Carlsson upplät frikostigt vid denna tid sina Stockholmsrestauranger Aladdin, Heartbreak Hotel och King Creole för diverse Flygande Veteraner-aktiviteter liksom Sandgrund i Karlstad.



1998 begränsade Luftfartsverket antalet passagerare i Douglas DC-3 till 19, mot tidigare 28.



Ny motor igen är en rubrik i juninumret 1998. Denna

gång blev Daisy stående på Kjula i Eskilstuna, i väntan på en ny motor från USA. En kommitté tillsattes för att utreda hur man skulle undvika de frekventa motorbytena. ✚

Daisy flyger tack vare Flygande Veteraners förnämliga tekniker och mekaniker. Varje vinter sliter de med att göra översyn på flygplanet. Det innebär långa resor och långa arbetspass. Under sommarsäsongen deltar de i flygningarna som exempelvis färdmekaniker. Här tekniske chefen Lasse Rosén under ett uppehåll i Kaunas i Litauen 2008.



Kallelse till årsmöte

Välkommen till Föreningen Flygande Veteraners årsmöte!

Datum: Söndagen den 24 mars 2019

Tid: 13:00.

Plats: Mililtärsällskapet

Adress: Valhallavägen 104 i Stockholm.

Närmaste T-banestation Stadion
(uppgång Musikhögskolan/Stadion).

Buss 4 och **72** hållplats Musikhögskolan, buss **55** hållplats Valhallavägen.



Ta med dig ditt medlemskort!

Motioner ska vara föreningen tillhanda senast den 15 januari 2019.

Meddela om du önskar en lättare förtäring med kaffe till info@flygandeveteraner.se eller ring Service Center 08-29 50 33.

För rösträtt ska medlemsavgiften vara betald senast den 28 februari 2019.

För dem som inte har möjlighet att delta i årsmötet kan årsredovisning rekvireras från föreningens kansli.

Dagordning för årsmötet

1. Val av mötesordförande och mötessekreterare.
2. Val av två justeringsmän tillika rösträknare, att jämte mötesordförande justera protokollet.
3. Fråga om årsmötets behöriga utlysande.
4. Fråga om fastställande av röstlängd och godkännande av fullmakter.
5. Styrelsens årsredovisning.
6. Revisorernas berättelse.
7. Fastställande av balans- och resultaträkning.
8. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsens förvaltning.
9. Verksamhetsinriktning och budget för innevarande verksamhetsår.
10. Beslut om årsavgifter för kommande verksamhetsår.
11. Val av ordförande, vice ordförande, styrelseledamöter och suppleanter i den ordning och utsträckning som de är i tur för val.
12. Val av två revisorer och en revisorssuppleant.
13. Val av tre personer till valberedning varav en väljs som sammankallande.
14. Eventuella förslag och val av hedersmedlem.
15. Behandling av styrelsens propositioner och medlemmarnas motioner.
16. Övriga frågor. I övriga frågor kan årsmötet inte fatta beslut men kan hänskjuta sådan fråga till styrelsen.
17. Årsmötets avslutande.



Historien om Placid Lassie

– en C-47 från 1943

Del 1

Av Sture Friedner

Union Jack Dak på Oshkosh 2010.

År 2010 fyller Douglas DC-3 75-år. Några professionella flygplansrenoverare bestämmer sig därför för att väcka upp en gammal DC-3 som stått bortglömd i mer än 10 år. Man gör detta utan att veta att det är en warbird från Världskriget man ger livet tillbaka. Planets historia visar sig vara fascinerande och liknar vår Daisys.

AirVenture i Oshkosh, Wisconsin USA, är världens största flygshow. Året är 2010 och några dagar försenad landar en lite medfaren DC-3 och blir parkerad

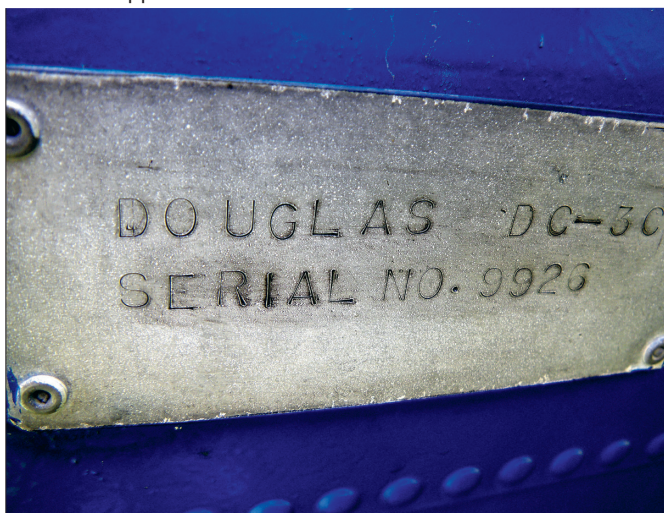
längst bort i södra änden av fältet - inte precis den mest ärofulla platsen. När jag får syn på den, har besättningen redan lämnat planet och fastän jag inte vet någon-

ting om maskinen, så tar jag några bilder av den. Jag ser då att planet, trots dess skabbiga yttre, tycks vara påkostat med nya motorer, nya däck och bromsar och en del annat, och jag blir nyfiken. Väl hemma i Sverige tar jag reda på planets historia - en historia som liknar Daisys!

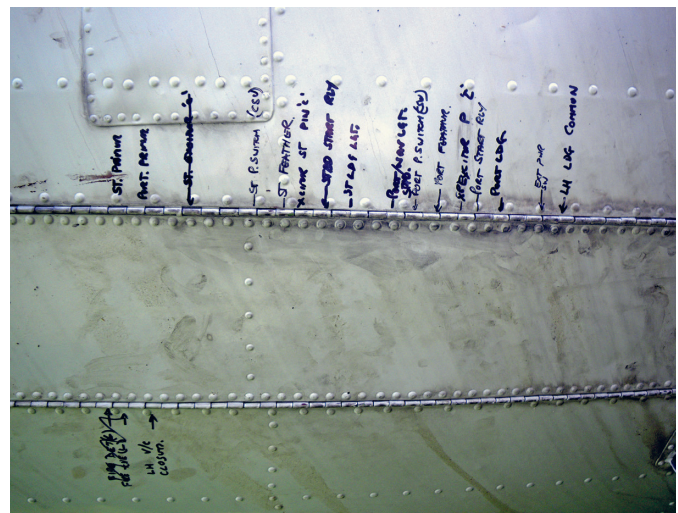
2010 firade man att det var 75-år sedan den första gången en DC-3 flög.

En DC-3-entusiast, Dan Gryder, pilot med egen "3:a" samlade så många DC-3/C-47 han kunde till det lilla flygfältet i Rock Falls, Illinois, och flög sedan dessa (ca 30 st) i formation till Oshkosh. Han kallade samlingen "The last Time" eftersom han trodde det var sista gången man kunde samla så många flygande DC-3/C-47 på en gång.

Nedan: Flygplanets tillverkningsskylt. Bilden till höger: På kroppen finns fortfarande anteckningar från den just avslutade renoveringen – och en "lapp" över ett kulhål.



FOTON STURE FRIEDNER



Restaurerings-experterna Clive Edwards och James Lyle inspirerades av projektet och bestämde sig för att de ville renovera en "död" DC-3 till full luftvärdighet och flyga den till Oshkosh som ett reklamjippo. Det gällde bara att hitta ett lämpligt objekt. De letade överallt från Västindien och Florida till västra USA. Till slut bestämde de sig för en DC-3 i Covington som hade stått övergiven med trasiga motorer i över 10 år.

Men letandet hade tagit tid och de kunde börja arbetet först sju veckor innan AirVenture i Oshkosh skulle öppna. Från början var de bara två personer, men mot slutet av projektet var de fem som jobbade med planet. Flygplanet drogs ut ur ogräset, vingarna avlägsnades, motorerna byttes ut, roder dukades om, osv. Eftersom loggböckerna saknades måste alla servicebulletiner och luftvärdighetsdirektiv åtgärdas.

Det var 17-timmars arbetsdagar, sju dagar i veckan. "Ingen sömn till Oshkosh" var deras motto - som också skrevs på planet.

Eftersom största delen av besättningen var brittisk målades en Union Jack-flagga på skrovet. Planet blev därför kallad *Union Jack Dak*, "Dakotan med Union Jack".

Motorn skär

Dagen innan flygshowen i Oshkosh skulle börja var gruppen redo för en testflygning. Direkt efter start sjönk oljetrycket och temperaturen steg på vänster motor - de fick återvända och en ny motor köpas in och monteras. Hela oljesystemet behövde dessutom rengöras och en

ny oljekylare monteras. Två (!) dagar senare flög *Union Jack Dak* igen och nu blev det succé, men för sent för att komma till Oshkosh den dagen. Planet landade till slut på Oshkosh tre dagar efter det att AirVenture hade öppnat och endast sju veckor efter att det rekordsnabba restaureringsarbetet hade påbörjats.

Hur allt började

Det plan som kallades *Union Jack Dak* är en C-47 som byggdes 1943 av Douglas Aircraft Company i Long Beach, Kalifornien. Planet byggdes för att dra glidflygplan med soldater under WW2, men hon fick också uppgifter att frakta förnödenheter, bensin och fallskärmssoldater.

Hennes kontraktsnummer (serienummer) är 9926.

Den 26 juli 1943 överfördes hon till den amerikanska regeringen och gavs US Army Air Force militära



Det krävdes arbete dygnet runt för att få *Union Jack Dak* klar till AirVenture 2010 - därav devisen på planets nos!

nummer 42-24064 och döptes till *Placid Lassie*.

I augusti 1943 tilldelades hon den 74:e Troop Carrier Squadron (TCS) i USAAF.

Flygningen till Europa

I september 1943 fick *Placid Lassie* order om att tillsammans med den 74:e TCS ta sig till ✈✈✈

Den avhuggna stjärten visar att flygplanet byggts för att dra "gliders" under kriget.



FOTO STURE FRIEDNER



Ovan: Union Jack Dak på Oshkosh 2010.

Till höger: Den södra vägen som Placid Lassie fick ta från USA till England – och tillbaka.

England. Men det kalla vädret stängde norra vägen över Grönland, så man fick ta väg ner över sydatlanten. Den 28 september startade man och kom fram den 18 oktober, deras resa hade fördröjts tio dagar p g a dåligt väder.

Genom hela kriget hade Placid Lassie sedan samma besättning så när som på planets förste co-pilot Ralph C. Lundgren som dödades i en krasch i ett annat plan under operation Market Garden.

Följ Placid Lassies/Union Jack Daks vidare öden i nästa nummer av Flygande Veteraner! Alltså:

Fortsättning följer! ✈



ILLUSTRATION TUNISON FOUNDATION

Planera 2019 års resor med Daisy redan nu!

FOTO WWW.DAKSOVERNORMANDY.COM



Över 30 DC-3 är anmälda till Daks över Normandy i juni 2019.

Av Karl-Axel Waplan

Planeringsarbetet inför kommande säsong pågår för fullt och målsättningen är att kunna erbjuda ett varierande utbud av flygningar och resor. Vi kommer i programmet att ha en blandning av flyg, flyghistoria, teknik och kultur med resmål i Sverige – men även några avstickare till andra länder. Du kan redan nu börja planera nästa säsongens flygningar med Daisy! Vi presenterar nedan några av de planerade resorna.

"Daks över Normandy" och Berlin Airlift

Detta är två jubileer som kommer att gå av stapeln under 2019, läs mer på sid. 6–7 samt på hemsidorna www.daksovernormandy.com och www.berlinairlift70.com. Det är planerat att Daisy ska delta i båda aktiviteterna och vi förbereder här tre unika resor:

Daisy till Duxford

Flyg med Daisy till Duxford och upplev tre dagar med mer än 35 stycken DC-3. Dessa förbereder sig på luftlandsättningen i Frankrike den 5, 7 och 8 juni. Du har dessutom möjlighet att studera Duxfords hela övriga utbud, se www.iwm.org.uk/visits/iwm-duxford. Avresa från Sverige med Daisy den 2 juni och

åter till Sverige med reguljärflyg den 5 juni.

75-årsminnet av D-Day i Normandie

Vi planerar att ordna en medlemsresa till Normandie med reguljärflyg till Paris. I Normandie ordnar vi ett program, som ger möjlighet att se de mer än 35 DC-3:or som kommer att vara på plats samt hoppningar från dessa. På flygplatsen i Caen får vi se flygplanen på nära håll. Hotell, flygresor och buss-transporter till platser av intresse kommer att ingå. Anmäl intresse för denna resa till programgruppen@flygandeveteraner.se. Mer information på vår hemsida.

Flyg Daisy från Berlin

Vi flyger reguljärt till Berlin och får chansen att njuta av denna metropol. Men framför allt kommer vi att uppleva 70-årsminnet av Luftbron, Berlin Airlift. Avresa med reguljärt flyg omkring den 16 juni. Flygresor hem med Daisy den 20 juni.

Andra resor

som vi planerar och som du bör lägga in i kalendern redan nu är:

Goodwood

12–16 september. Daisy är speciellt inbjuden för *static display*.

Kulturreesa till Värmland

sista helgen i maj.

Teknikresa

sannolikt i slutet av maj.

Nostalgifestivalen

Ronneby med en dag i Karlskrona. Denna gång planerar vi också en tur med torpedbåten T 38. 29–30 juni.

Gärdesloppet Stockholm

Den 19 maj ges möjlighet att njuta av Daisy i luften, fallskärmsbrottning och en stor mängd gamla och vackra bilar och båtar.

"Flyg med Daisy"

över Stockholm och skärgården. Från Skå-Edeby den 18–21 maj.

Lettland, Riga

Med tur på smalspår järnväg. 6–8 september.

Slott och herresäten

runt Mälaren, spaning mot marina anläggningar i Stockholms skärgård samt resa till Mariehamn kommer att avrunda programmet i slutet av september – som traditionen erbjuder.

I de värmländska skogarna träffar du inte bara *tröll* – du får också se var några av våra främsta författare levat och verkat.



FOTO MICHAEL SANZ



FOTO MICHAEL SANZ

Flyg med till Riga – en gång Sveriges största stad!

F 7 Sätenäs planeras till maj. Två Arlandaresor planeras, en i maj och en i september.

Vissa resor, framför allt långresorna, lägger vi ut på hemsidan redan under januari, Normandie-resan redan i december. Alla resor kommer sedan, som vanligt, i tidningen, på hemsidan och på Facebook i mars.

OBS! Förändringar av ovan nämnda planerade resor och kan förekomma. ✚

FOTO LENNART BERNS

Juveler på Oshkosh



Text och foto Lennart Berns
Research Steve Jernströmer

American Flight Museums C-47B-1DL, "Spooky", N2805J, kommer att delta i 75-årsminnet av invasionen i Normandie, som äger rum i juni 2019. Ett stort antal militära DC-3 kommer att samlas på Duxford för att flyga över Engelska kanalen till invasionskusten. Ytterligare en amerikansk C-47. CAF's Thats's All, Brother, kommer att flygande ta språnget över Atlanten. C/n 20835.

Den årliga flygshowen på Oshkosh i Wisconsin i USA lämnar ingen oberörd. Tusentals och åter tusentals flygplan av alla de typer kamperar på fältet med huvuddelen av besättningarna boendes i tält under vingarna. Här kan man verkligen tala om folkflyg! Så tät är trafiken att flygledarna inte hinner rabbla

anropssignaler, i stället blir det "gröna Pipern, blåa Stinson, gula Cessnan ...". I en strid ström dunsar dener på banan och rangeras av flink personal till sina uppställningsplatser. Det som lockar på Oshkosh är samhörigheten men också de stora flyguppvisningarna som är bland de bästa som världen skådar. Här återfinns de

allra bästa uppvisningspiloterna, de bästa uppvisningsgrupperna, de häftigaste flygplanen. Amerikanska flygvapnet passar också på att visa upp sig. Uppvisningarna genomförs huggi-plugg; när ett moment är avklarat skjuter nästa showinslag fart på banan.

För den som är intresserad av olika flygplanstyper,

dagens och gårdagen, är Oshkosh ett Eldorado. Detta gäller inte minst DC-3 eller dess militära derivat i form av C-47. C-53 och allt vad de nu heter. Det finns säkert ett hundratal varianter av detta ikoniska flygplan.

I nedanstående kavalkad bjuder vi på ett urval. Allt ifrån de ursprungliga DC-3 som bara byggdes i 989 exemplar före kriget till de närmare 10 000 som byggdes under kriget och vilka tillsammans med jeepen aktivt bidrog till segern i andra världskriget. Det finns det presidentord på!

Jag gick runt med kameran, knäppte bilder och njöt. Steve Jernströmer har efter hemkomsten hjälpt till med en del identifieringar med hjälp av DC-3-bibeln i tre delar från Air Britain. Dessa böcker rekommenderas starkt till dem som vill fördjupa sig i denna klassiska trafik- och transportmaskins historia! För att inte tynga framställningen i onödan, redovisas i huvudsak bara första och sista registreringarna samt *Constructor number* (c/n).

Se och njut! ✚

En äkta DC-3. en av de först byggda, från mars 1937. Då satt passagerardörren till höger. DC-3 flög första gången 17 december 1935. Beställare var chefen för American Airlines C R Smith. Hans direktiv till Donald Douglas framfördes på telefon i ett två timmar långt interurbant samtal, till en kostnad av tusentals dollar. En investering som lönade sig! Historik: DC-3-178 med första registreringen NC173347. nu N17334. C/n 1920.



FOTON LENNART BERNS

Ytterligare en äkta DC-3. en DC-3-A. Levererad 14 september 1939. Blev C-41A i US Army Air Corps. Har haft många olika ägare och registreringar, nu N341A. Närmaste äkta DC-3 för oss svenskar är den DC-3 som står på flygmuseet i Vanda utanför Helsingfors, en före detta ABA-maskin. Men passa på! Museet stänger i vår för att några år senare flytta in i nya lokaler. C/n 2145.



FOTON LENNART BERNS



De första DC-3:orna har något av flyghistoriens charm över sig. Denna vackra exponent levererades 20 juni 1940 med registreringen NC25666. Blev N28AA i juni 1992. Med en lätt travesteringen av Volkswagenreklamen: "Ännu vet ingen hur gammal en DC-3 kan bli". C/n 2239.



En av de sista äkta DC-3 innan typen blev transportflygplan med förhöjt och förstärkt golv och nytt dörrarrangemang. Här handlar det om DC-3A-197E registrerad NC33644 i april 1941. ett halvår innan USA:s inträde i andra världskriget. Den var ett tag englandsregistrerad som G-APKO innan hon återbördades till USA som N33644. C/n 4123.

FOTON LENNART BERNS



Denna C-47-DL byggdes i maj 1942 och byggdes efter kriget tillbaka till en DC-3. även om många detaljer från den militära tiden förblev oändrade, inte minst det förstärkta och förhöjda golvet. Nu är hon registrerad N728G. C/n 4359.



När det stora överskottet av transportversionen av DC-3. här en C-47-DL med senaste registrering N734H, byggdes om efter kriget, kom flera av dem att få executiveutförande med bland annat panoramafönster. Ett svenskt exempel på "firmautförande" är Åke Janssons Congo Queen med sittgrupper i stället för stolsrader. C/n 4727.

Vad skänker väl inte skönare skugga och svalka mot gassande sol än en DC-3-vinge, eller snarare C-47-DL-vinge? Vingen är för övrigt konstruerad av Jack Northrop, som senare skulle öppna eget och konstruera en hel rad av framstående krigsflygplan. Flygvapnets störtbombare Northrop 8A-1. med svensk beteckning B 5. hade en nerskalad DC-3-liknande vinge. NC25641 har c/n 9059.

Denna C-47-DL har vita band målade runt flygkroppen inför invasionen i Normandie 1944. Denna så kallade invasionsmålning hade alla flygplan som deltog i operationen på allierad sida. Flygplanet är en C-47A-DL. C/n 13798.



FOTON LENNART BERNS

Returadress:

Flygande Veteraner
Flygplatsinfarten 39
168 67 BROMMA

B



Nytt från Flygande Veteraners Medlemsservice:

Årets julklappsböcker!

Christer Persson rekommenderar!

Arlanda Flygsamlingar

- Svenska civilflygets historia i ord och bild

Av Jan Forsgren

Format: 210 x 265 mm, 128 sidor, inbunden.
Pris **195 kronor** hos Flygande Veteraners Medlemsservice.
För postförsändelse tillkommer porto 59 kr.

Arlanda Flygsamlingar, granne med långtidsparkeringen på Arlanda Flygplats, är platsen för civil luftfartshistoria från 1716 till dags dato. Här visas ett femtiotal civila flygplan och helikoptrar från 1910-talet och framåt, liksom även flygmotorer, fordon och annan kringutrustning. Andra sevärdheter är modeller, vindtunnlar och simulatorer.

Arlanda Flygsamlingar ägs från januari 2018 av Statens Maritima Museer men förvaltas av ett antal entusiaster i den ideella föreningen Arlanda Flygsamlingars Vänner. Många av dem har sin bakgrund i trafikflyget men andra, utan professionell flygbakgrund är genuint intresserade av svensk flyghistoria. Visionen är att Arlanda Flygsamlingar skall bilda grunden för ett blivande svenskt civilt luftfartsmuseum. Samlingarna kan besökas tisdagar och torsdagar, samt första lördagen i månaden. Ordförande för detta gäng av praktiska flyghistoriker är Jan Forsgren, som nu skrivit en fin bok om verksamheten.



Boken om Arlanda Flygsamlingar handlar om många av de flygplan som finns utställda där. Den är helt i färg och ger läsaren en mycket bra beskrivning av de främsta 24 flygplanen av samlingarnas ca 50 maskiner i egna små kapitel. I tillägg finns det några korta kapitel om simulatorer, vindtunnlar, motorer och propellrar.

Boken utsågs till Årets Flygbok vid Flyglitteraturträffen i Linköping i oktober i år.

Unikt historiskt dokument om Daisy

Av Christer Bergström

128 sidor, inbunden.
Pris **145 kronor** hos Flygande Veteraners Medlemsservice.
För postförsändelse tillkommer porto 59 kr.

Vår kära Daisy är en aktningvärd maskin för många, även utanför vår förening. Det har ryktats att flygplanet flög stridsuppdrag under andra världskriget, men trots ett stort intresse i ämnet, har hittills endast en mycket liten del om denna historia kommit fram. Detta fram till nu, när en expert på andra världskriget med 30 böcker i ämnet bakom sig, har letat fram en närmast otrolig skatt av spännande fakta och historier om Daisy. Författaren Christer Bergström har träffat anhöriga till männen som flög flygplanet och rotat i svåråtkomliga arkiv. Resultatet är en tidigare helt okänd – men eftersökt – historia, full av dramatiska händelser. Daisy visar sig ha spelat en viktig roll i både invasionen av Normandie ("Dagen D") och slaget om Arnhem ("En bro för mycket"). Här får du läsa allt om detta. Boken är rikligt illustrerad med helt unika bilder från bland annat dåvarande Daisy-piloters privata fotoalbum.

Den längsta sammanhängande perioden i Daisys tillvaro är dock tiden i Flygande Veteraner – hösten 2018 är det 35 år!

Flygande Veteraners medlemmar kan nu köpa boken hos Medlemsservice på Bromma, tel 08-29 30 55. medlemsservice@flygandeveteraner.se

