

Flygande Veteraner



FÖRENINGEN FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING NR 143 • SEPTEMBER 2019



Warren Johnson hoppade från Daisy under Daks Over Normandy i juni – precis som hans farbror Lambert gjorde 1944. Foto genom Warren Johnson.

Ur innehållet

- **Daisy i Daks Over Normandy** Sid 6-9
- **Warren Johnson** Sid 10-13

- **Daisy över Tyskland** Sid 14-15
- **Simulatorflygning** Sid 16-17
- **Treor i Shell Creek** Sid 18-19

- **Reseprogram 2019** Sid 20-21
- **En date med Daisy** Sid 22-23
- **Försvarsmaktens flygdag** Sid 24



Redaktörens rader

FOTO CHARLOTTE EKMAN



Normalt brukar septembernumret av föreningstidskriften innehålla 16 sidor. Denna gång gör vi ett undantag och ökar sidantalet till 24. Detta för att bättre kunna spegla Daisys framgångsrika flygningar under sommaren 2019.

Deltagandet i Daks Over Normandy på Duxford och i Caen samt minneshögtiderna i Tyskland blev utan tvekan stora succéer. Därtill

har Daisy spridit glädje för medlemmar och allmänhet även under flygdagar på 75-årsjubilerande F 17 Kallinge samt på Skavsta.

De flesta av oss medlemmar har inte haft möjlighet att följa med på resorna. Därför är det viktigt att vi ändå i text och bild kan få en uppfattning om Daisys upplevelser ”där ute”. Jag vill i sammanhanget tacka alla dem som generöst bidragit med fantastiska bilder och berättelser till detta nummer av vår tidskrift! Ni bidrar alla, så att vi andra, genom denna tidskrift, kan få ”följa med” på Daisys resor och uppvisningar.

Michael Sanz
Redaktör

Ordföranden har ordet

FOTO MICHAEL SANZ



Historien har många dimensioner. Förändringar innebär oftast långa skeden, där historia skapas utan att vi som individer märker det. Men ju närmare vi kommer historiens skådeplatser, desto lättare kan vi förstå.

I flygvärlden anser många att jaktplanet Spitfire skapade historia – ett tidigt exempel på mediernas inflytande. Under slaget om Storbritannien 1940 fick den eleganta Spitfire, ett bra och vackert flygplan, äran. Den ”ointrassantare” Hawker Hurricane var dock viktigare för framgången.

En parallell kan dras med DC-3. Douglas hade viss framgång med DC-2, ett revolutionerande flygplan 1934. Men Douglas trodde inte att de förbättringar som flygbolaget TWA önskade skulle löna sig. Ytterligare osannolika 100 flygplan behövde säljas! Facit blev 16 000 byggda DC-3 i omkring 100 versioner, inklusive många licenstillverkningar. DC-3 och dess militära versioner blev inom flyget symboler för två viktiga historiska skeenden.

Invasionen av Normandie avgjorde den slutliga framgången för de allierade. C-47 dominerade vid transporten av förtrupperna som banade väg för huvudinvasionen. I år högtidlighölls 75-årsminnet av denna händelse. Nu möttes många av världens ledande politiker som Merkel, Trump och May under president Macrons värdskap i Normandie. Ett historiskt möte – som knappt noterades i svenska medier.

I år är det 70 år sedan Berlinblockaden upphörde. Även det förbisågs i Sve-

rige. Hade Sovjetunionen tagit över Västberlin genom att svälta ut befolkningen, hade det fått stor inverkan på europeisk politik – även för Sverige. Minnesceremonierna i Europa var stora, men i Sverige var det många som inte förstod vad som högtidlighölls.

Vi flyger en DC-3 med en unik historia genom sina uppdrag under kriget. Att delta i Daks Over Normandy var ett sätt att förvalta vårt historiska arv. Inte minst visar vi vår tacksamhet mot dem som hjälpt oss att återställa Daisy till utförandet då hon fällde hoppare för 75 år sedan. Att efter Daks Over Normandy delta i 70-årsminnet efter Berlinblockaden var en annorlunda upplevelse. Det var en stor manifestation präglad av Berlinbornas tacksamhet mot dem som räddade dem från svält eller att bli en del av Östtyskland.

Under alla dessa flygningar har Daisy fungerat perfekt, resultatet av våra teknikers intensiva arbete före säsongstart.

Vi är stolta över att ha genomfört dessa historiska resor. Vi har fått visa upp vår vackra Daisy och vi har haft mycket nöjda resenärer. Därtill genererade vår medverkan ett rejält överskott.

Lars Wissing
Ordförande

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning
Nr 143 september 2019

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

Jozsy Wengström 070 671 58 58

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

Peter Östergren 070 546 36 26

Suppleanter

Henrik Boresäter 070 555 35 73

Sture Friedner 070 493 75 00

Christina Hellberg 073 101 46 65

Redaktion

Ansvarig utgivare: Lars Wissing

Redaktör: Michael Sanz

Redaktion: Lars Cedwall, Sture Friedner,

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

Jozsy Wengström 070 671 58 58

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.

Til:

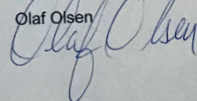
Flygande Veteraner SE-CFP Daisy

Veteranenes Fallskjermklubb i Norge ønsker å takke for den fantastiske servicen og vennlighet vi ble møtt med da vår egen DC-3 LN-WND fikk motorproblemer i England.

Hele Daksovernormandy turen vår ble reddet av dere. Tusen tusen takk.

Oversender et bilde tatt etter utsprang fra Daisy over Gold Beach i Normandie.

Vennlig hilsen
Veteranenes Fallskjermklubb

Olaf Olsen




Vi fikk ett kort...

...från nya vänner i Väst. Det vill säga från Norge. Närmare bestämt Veteranenes Fallskjermklubb, VFSK. Tyvärr drabbades Dakota Norways flygplan LN-WND av motortrubbel under Daks Over Normandy i Duxford. Tack vare Flygande

Veteraner och Daisy kunde VFSK trots allt genomföra sina hopp över Normandie, hälsar Olaf Olsen i föreningen.

Flygande Veteraner tackar för det goda samarbetet och – inte minst – för det fantastiskt vackra kortet!

Schweizisk Connie blir tysk

Styrelsen för schweiziska Super Constellation Flyers Association, SCFA, beslutade i april 2019 att upplösa föreningen.

SCFA har förfogat över Super Constellation HB-RSC *Star of Switzerland* som tidigare sponsrades av klocktillverkaren Breitling. Efter att denna sponsring upphörde stod SCFA inför ett restaureringsarbete av HB-RSC som kostnadsberäknats till 20 miljoner schweizerfranc, omkring 190 miljoner kronor.

Vid ett medlemsmöte i februari beslutades att föreningen skulle träda i likvidation, om inte nödvändigt kapital kunde samlas ihop – något som inte lyckades. Flygplanet har varit en av världens få flygande Super Constellation.

Sedan den 1 juli 2019 ägs nu flygplanet av en tysk grupp investerare, som redan är engagerad i flygande veteranflygplan. Den nya ägaren ämnar nu montera ner flygplanet och landvägen flytta det till flygplatsen i Bremgarten, fem mil norr om Basel-Mulhouses flygplats där ”Connien” varit baserad. Den tyska tanken är att nyförvärvet ska flyga igen om tre år. Må det bli verklighet!

”Romeo Juliet” blir turkiska

I tidigare nummer av Flygande Veteraner har vi kunnat följa jorden-runt-flygningen 2017 med schweiziska Aero Passions DC-3 HB-IRJ, ”India Romeo Juliet”. Äventyret sponsrades av den schweiziska klocktillverkaren Breitling. Som tidigare nämnts i vår tidskrift har Breitling upphört med sponsringen av DC-3:an, och även av Super Constellation. HB-IRJ flögs i mars 2019 till Turkiet, där hon ska ingå i konstflygaren Ali İsmet Öztürks samling på flygplatsen i Sivrihisar-Eskişehir, 16 mil sydväst om Ankara. Där får hon sällskap av bland annat Öztürks P-51 Mustang *Ferocious Frankie*.

LN-WND hemma igen

Efter nära två månaders ofrivillig vistelse på Duxford, kunde Dakota Norways C-53 LN-WND efter motorbyte äntligen återvända till flygplatsen Sandefjord-Torp i slutet av augusti. Vi gläds med våra norska vänner!

Följ oss på Facebook och hemsidan!

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



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

Bli medlem i Flygande Veteraner!

Du som inte redan är medlem i föreningen Flygande Veteraner kan enkelt avhjälpa detta!

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

Fyll i formuläret för medlemsanmälan på hemsidan www.flygandeveteraner.se Betala årsavgiften 350 kronor till Flygande Veteraners bankgirokonto 5045-7118, familjemedlem skriven på samma adress betalar halv avgift. För 3 500 kronor får du ständigt medlemskap.

Uppdatera dina kontaktuppgifter!

Har du bytt adress, telefonnummer eller e-postadress? Uppdatera dina kontaktuppgifter genom att ringa Flygande Veteraner 08-29 50 33 eller maila medlemsservice@flygandeveteraner.se Eller använd formuläret på hemsidan, gå via: www.flygandeveteraner.se/kontakt

Bli fadder för en bit Daisy!

Redaktörer

**Izabella Roozitalab Flensburg
och Lars Sveding**

Bli fadder för en del av Daisy och bidra till att hålla henne flygande! På www.flygandeveteraner.se 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 publiceras på fadderlistan i medlems-tidskriften, på hemsidan och på en tavla i flygplanet. Sedan hösten 2018 erbjuder Flygande Veteraner möjlighet till fadderskap för ett utökat antal delar av Daisy. Dessutom kan du välja mellan tre olika tidsperioder för ditt fadderskap: ett, tre eller fem år.

Bernt Eriksson Vänster magnet vänster motor
Gunnar Mitlid Transponder #1 - Garmin GTX 330D
Lars-Gunnar Fredriksson Transponder #2- Garmin GTX330D

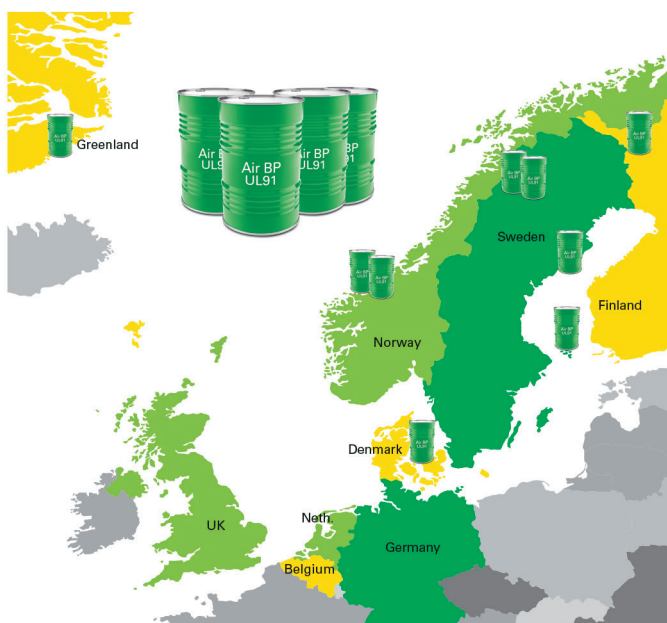
Åke Höjertz Vänster pilotstol
Kent Oderud Höger pilotstol
Aero-Tronic Ltd Björn Thelin Färdmekanikerstol - till 2024

Åke Höjertz Flygplansur
Gunnar O Johansson Höger huvudhjul
Carlos Costa Sporrhjul
Bertil Lindholm Stege till ingångsdörr
Gunnar Sköld Höger fartmätare
Gunnar Sköld Vänster höjdmätare
Gunnar Sköld Höger höjdmätare
Richard Heltzén Vänster startmotor
Leif Andersson Höger startmotor - till 2024
Stefan Söderlundh Höger propeller
Johan Bock Höger bränslepump, motordriven
Bo Törnros Handbrandsläckare, vatten
Evy Öhrstedt Pentry

Richard Heltzén Passagerarstol 1A
Peter Strand Passagerarstol 1D
Eric Martin Passagerarstol 2A
Ulla Järvinen Passagerarstol 2 C - till 2022
Evy Öhrstedt Passagerarstol 2D
AB O Hallquist Passagerarstol 4 A
AB O Hallquist Passagerarstol 4 B
AB O Hallquist Passagerarstol 4 C
AB O Hallquist Passagerarstol 4 D
AB O Hallquist Passagerarstol 6 B
AB O Hallquist Passagerarstol 6 C
AB O Hallquist Passagerarstol 7 C
AB O Hallquist Passagerarstol 7 D
Joakim Holmström Passagerarstol 3 A
Anders Hallquist Passagerarstol 3 B
Noah Hallquist Passagerarstol 3 C
Henrik Holmgren Passagerarstol 3 D

Christian Case Passagerarstol 6 A
Jonas Wallin Vänster generator
Peter Jonsson Höger generator
Jan Erik Andersson Ljudregistrator (CVR)
Ulf Abrahamsson Skevrodertrim
Robert Heierson V bränslepump-motordriven
Roland Fahlin Vänster ratt
Peter Abraham Vänster fartmätare
Göran Fransson Navigatörsstol - till 2022
Peter Hellqvist Vänster hydraulpump-motordriven
Peter Hellqvist Höger hydraulpump-motordriven
Gunnar Moberg Sidrodertrim
Hans Andersson Klaff
Johan Sundberg Höger motorkåpa #1
Johan Sundberg Höger motorkåpa #2
Johan Sundberg Höger motorkåpa #3
Lillis Finnborg Nödsändare (ELT)
Crister Norin Främre fäste för automathopp
Crister Norin Bakre fäste för automathopp
Crister Norin Wire för automathopp
Lena Simonsson Fönster - höger sida #2
Gunilla Bäckström Gardinuppsättning, höger #1

Fadderskap per den 1 juni 2019. Gäller i ett år där inte annat anges.



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



Skavsta Flyg & Motor

Den 1 september hölls Flyg & Motordagen 2019 på Skavsta i Nyköping. Evenemanget hade mycket förtjänstfullt arrangerats av F 11 Museum. Trots strålände väder hade bara omkring 3 000 besökare tagit sig till flygplatsen. Uppvisningar bjöds av bland andra Team 50 med fyra Saab Safir, Swedish Air Force Historic Flights Viggan, Mustang, G-SHWN, liksom Sk 16 Mean Machine och många andra flygplan och helikoptrar.

Flygande Veteraner representerades – förutom av Daisy själv – av piloterna Jozsy Wengström och Lars Sveding, teknikerna Leif ”Kroken” Krogstad och Berndt Kvist samt våra pusers Margaretha och Bengt Wåhlin. Resarrangörer var P-O Bortas och Gabriella Blomkvist.

Tanken var att Daisy under sin uppvisning skulle fälla fallskärmshoppare. Envis blåst satte dock krokben för den planen, så presentationen blev så att säga ”hopplös” – om än mycket tjuvig som vanligt! Inte minst viktigt kunde en ”Flyg med Daisy”-tur göras för medlemmar innan det var dags för Daisy att återvända till Hässlö. ✈



Ovan: Daisy gjorde en uppskattad uppvisning över Skavsta. Dörren var bortmonterad eftersom meningen var att fallskärmshoppare skulle fällas, ett inslag som dock ställdes in på grund av den hårda vinden.

Nedan: Inte så ofta ser vi Daisy i sällskap med de stora elefanterna. Men när det sker råder ingen större tvekan om ”vem som vackrast i världen är”!



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! Anmäl dig på hemsidan www.flyghistoria.org

SFF är indelad i 14 regionavdelningar, se din hemmaregion på hemsidan www.flyghistoria.org. En

välfylld hemsida med flygnostalgi, frågeforum, bildarkiv (220 000 bilder!) försäljning av flygböcker, webshop, medlemsanmälan, flygdagar, aktuellt och senaste nytt. Föreningens bibliotek har drygt 4 000 titlar.

SFF Region Stockholm har medlemsmöten på Armémuseum, Hörsalen, 4 tr, kl 14.00. Observera att mötesdag är ändrad till **lördagar**. T-bana Östermalmstorg.

Höstens möten:

Lördag 19 oktober: Fokker E.III – Flygplanet som förändrade luftstridens historia. Föredrag av Mats Johansson, välkänd i flygkretsar som mannen bakom MJD Models, men också som segel- och motorflygare.

Lördag 23 november: Så fungerar Statsflyget. Föredrag av överstelöjtnant Anna Dellham, chef för Statsflygheten.

SFF medverkar även i följande trevliga evenemang:

Lördag 30 november, Hjulmarknaden Solnahallen kl 11.00–16.00, fri entré. SFF säljer flygböcker.

Lördag 7 december kl 14.00 hörsalen Armémuseum, traditionellt julmöte, lotterier med flygrelaterade vinster, därefter håller Flygande Veteraner föredrag/bilder om DC-3 Daisys flygning juni 2019 till Duxford i England, Dagen D i Normandie och minnet av luftbron till Berlin.

Prenumerera på Stockholmsregionens nyhetsbrev, se www.sffsto.se

Upplev svensk civil luftfartshistoria på Arlanda Flygsamlingar: www.arlandaflygsamlingar.se

Öppettider: Helgfria tisdagar och torsdagar 10-15 och första helgfria lördagen i månaden 11-15. Eller efter överenskommelse.

Text: Bernt O Olsson



FOTO LARS SVEDING



Med Daisy i Daks Over Normandy

Av Kjell Nordström

Daisys första besök i Frankrike på många år. Från vänster: Flygande Veteraners tekniske chef Berndt Kvist, tekniker Michael Åström, fallskärmshopparen Warren Johnson samt flygkaptenerna Pelle Scherdin och Kjell Nordström på Caen-Carpiquet.

Natten mot den 6 juni 1944, Dagen D, flög Daisy i en armada av ytterligare 830 systrar mot den franska kusten för att påbörja befrielsen av Europa från nazismen. 2019 är det 75 år sedan denna för världshistorien avgörande händelse. I juni deltog Daisy i evenemanget Daks Over Normandy som högtidlighöll minnet av invasionen.

1944 var det piloterna 24-åriga Norbert Moe och Ernest Marten samt signalisten Albert Blomdal och mekanikern William Grey som flög Daisy, då en C-47A med USAAF:s nummer 43-30732, från England till Normandie i norra Frankrike. 75 år senare är Daisy tillbaka vid krigsskådeplatsen, nu flugen av Flygande Veteraners besättning.

Det är svårt att föreställa sig omfattningen av denna operation 1944, där 830 DC-3 flugna av 20-åringar med några hundra timmars erfarenhet, startade från olika fält i England. I mörker och i formation skulle de hitta en åker i Frankrike och släppa 23 000 fallskärmssoldater, dessutom under beskjutning!

Passagerarna i Daisy var 18 fallskärmssoldater från Easy Company, däribland Lambert Johnson, en 23-åring som skulle överleva ytterligare ett års strider innan han kunde återvända till USA och där bilda familj. Han dog 1979.

En nutida släkting, Warren Johnson, har forskat i vad hans farfars bror var med om under kriget och har bland

annat funnit att Lambert var en av de soldater som hoppade just från Daisy den här natten.

I juni, 75 år senare, var Daisy i Duxford i England tillsammans med ytterligare omkring 25 stycken DC-3:or redo för att i formation flyga in över den franska kusten och där fälla tidsenligt klädda hoppare. Däribland just Warren Johnson som ville hedra sin farfars bror på det här sättet.

Detta 75-årsjubileum har varit enormt uppmärksammat i framförallt USA, England och Frankrike. Bland annat för att det antagligen var sista gången veteranerna, som då var med kunde delta. Alla är de ju i dag väl över 90 år. USA:s president Trump, Storbritanniens premiärminister Theresa May och Frankrikes president Macron var några av huvudpersonerna i firandet som skedde med ett enormt säkerhetspådrag.

Osäkert in i det sista

In i det sista var det osäkert om Daisy skulle kunna delta i det här historiska evenemanget. Hon har varit stående i Linköping i nästan ett år på grund av en

incident i augusti 2018. Det har bland annat inneburit byte av en motor och en motornacelle. Man har dessutom installerat en wire för att likt Daisy under sin tid som C-47A, kunna fälla fallskärmssoldater med automatutlösning.

Våra tekniker och mekaniker har gjort ett enastående arbete med reparationen och var de sista veckorna före avfärd igång från arla till särila.

Daisy blev klar för kontrollflygning onsdagen den 29 maj då hon flögs från Linköping till Västerås. Fredagen ägnades åt återinflygning av piloter samt ytterligare kontroller. Lördagen den 1 juni jobbades det med flygplanet, söndag ytterligare skolning samt beslut togs om att vi kunde gå iväg till England och Normandie.

Måndagen den 3 juni flög vi via Groningen i Holland och landade i Duxford i England vid 18-tiden, efter totalt 6,5 timmar i luften. Då fanns redan omkring 25 DC-3 på plats, däribland 15 amerikanska som gjort en historisk resa över Atlanten via Kanada, Grönland, Island och Skottland. Inte helt riskfritt med dessa gamla rariteter. Men det säger ändå en del om just DC-3:ans driftsäkerhet.

Full koncentration

Onsdag den 5 juni på eftermiddagen kunde vi lasta 19 fallskärmssoldater och starta som nummer 10, callsign

Några av de C-47 som kom över från USA hade interiörer som påminde om fallskärmshopparnas förhållanden 1944.



FOTO LARS SVEDING

Dakota 21, i den formation som skulle fälla hoppare över Sannerville i Normandie.

Vi stod i en lång rad på taxibanan, rullade ut och drog på så snart framförvarande DC-3 lättat. Vi fick på så sätt ett inbördes avstånd på några hundra meter mellan flygplanen. Det var mäktigt att se den här långa raden av flygplan framför sig.

Våra hoppare var alla gamla fallskärmsjägare från Sverige, förutom vår amerikan Warren Johnson. Alla var de tidsenligt klädda i amerikanska militäruniformer.

Flygningen gick på låg höjd över östra England, förbi London och ut över kusten vid Eastbourne och över engelska kanalen. Efter 1,5 timme flög vi in över Frankrike vid Le Havre, fem mil från fällningsplatsen.

I en så lång formation blir det lätt stora rörelser på grund av turbulens från alla propellrar. Varje fartförändring i tåten förstärks också ju längre bak man kommer, så det kräver full koncentration för att ligga på plats i formationen.

In mot vår fällningspunkt kunde vi se en ström av hoppare lämna flygplanen framför oss innan vi själva kunde ge grönt ljus för fällning och låta Warren som första hoppare lämna Daisy.

Gripande

Halva styrkan hoppade i första överflygningen och efter ett nytt varv så var alla iväg. Framme i cockpit hör och känner vi en lätt duns när varje hoppare lämnar flygplanet – och helt plötsligt var vi nästan två ton lättare.

Nu återstod bara landningen och mitt i klungan av 22 flygplan kunde vi svänga in på lång final mot bana 31 i Caen, i stället för att som man gjorde för 75 år sedan återvända till England.

Det har varit ett privilegium att få vara del i det här evenemanget. Ibland var det gripande då man såg krigsveteranerna och deras reaktioner på de platser, där så många unga män miste livet.

Det är över huvud taget ett privilegium att få flyga Daisy, att få vara del av en samling människor som på olika sätt bidrar för att kunna hålla henne i luften och att få vara med om att behålla historien levande.

FOTO LARS SVEDING



FOTO D-DAY SQUADRON



FOTO LARS SVEDING



Detta var ett evenemang som aldrig återkommer. Dels genom det faktum att de gamla veteraner som var med om invasionen kunde vara med. Dels att man lyckades samla ihop så många DC-3:or, av vilka flera också varit med den här natten för 75 år sedan. Bland annat vår egen Daisy! ✈

Ovan: Flera av de flygplan som deltog i Daks Over Normandy var målade som vid invasionen av Normandie 1944. Några av dem bar tjugiga nose art på just nosen. Placid Lassie ledde The Mighty Fifteen, de 15 DC-3 kom flög över Atlanten från USA. Hon har beskrivits i tidigare nummer av Flygande Veteraner.

Douglas DC-3 som deltog i Daks Over Normandy på Duxford

Modell	Reg	Namn	Ägare/innehavare	Land
DC-3 (C-47A)	F-AZTE		France DC-3	Frankrike
Lisunov Li-2	HA-LIX	Kármán Tódor	Goldtimer Foundation	Ungern
C-53D	LN-WND	Little Egypt	Dakota Norway	Norge
C-47	N103NA	Flabob Express	Flabob Aviation Associates	USA
C-47	N147DC		Aces High US Inc	Storbritannien
C-47	N150D	101st Airborne Tribute	Privat	USA
DC-3-201	N18121		Blue Skies Air	USA
C-53D	N45366	D-Day Doll	CAF Inland Empire Wing	USA
DC-3 (C-47B)	N877MG		Historic Flight Foundation	USA
C-47	N88874	That's all Brother	CAF Central Texas Wing	USA
C-47	N24320	Miss Montana	Museum of Mountain Flying	USA
DC-3C (C-47)	N25641	Liberty	JB Air Services	USA
DC-3 (C-47B)	N33611	Clipper Tabitha May	PMDG Flight Operations	USA
C-41A	N341A	Hap-Penstance	Golden Age Air Tours	USA
DC-3C (C-47A)	N431HM		Classic Formation	Schweiz
C-47A	N47E	Miss Virginia	Dynamic Aviation	USA
C-47	N47SJ	Betsy's Biscuit Bomber	Gooney Bird Group	USA
C-47	N473DC	Drag 'em Oot	Aero Legends	Storbritannien
C-47	N62CC	Virginia Ann	Mission Boston D-Day	USA
C-47	N74589	Placid Lassie	Tunison Foundation	USA
C-53DO	N8336C	The Spirit of Benovia	Benovia Winery	USA
DC-3A	OH-LCH	Hotelli	DC-yhdistys ry	Finland
DC-3 (C-47A)	OY-BPB	Gamle Dame	DC-3 Vennerne	Danmark
DC-3C (C-47A)	SE-CFP	Daisy	Flygande Veteraner	Sverige

Registreringsland överensstämmer inte alltid med baseringsland. Kompletteringar och rättelser emottages tacksamt.

Daks Over Normandy – sett från marken

FOTO GUNILLA BÄCKSTRÖM



Av Gunilla Bäckström

När trycket är för stort på vår DC-3 Daisy, arrangerar Flygande Veteraner också parallellt resor med reguljära transportmedel till attraktiva resmål. Här ett charmerande reportage från just en sådan resa, därtill en av årets höjdpunkter i Flygande Veteraners reseprogram.

”Strax efter midnatt den 6 juni 1944 väcktes människor i hela det väldiga området mellan Lincoln och Leicesters av ett väldigt dån från 1 644 starka flygplansmotorer...”

Ur Christer Bergströms bok ”Flygplanet Daisy i andra världskriget”.

Kransar vid en av landstigningsplatserna, till minne av länderna som deltog i invasionen.



FOTO GUNILLA BÄCKSTRÖM

Dag 1

Vår resa började onsdagen den 5 juni. Vi var två grupper som reste med reguljärflyg för att delta i evenemanget Daks Over Normandy. En grupp från Arlanda och en grupp från Landvetter. Vi sammanstrålade i Paris på flygplat-

Pegasus-bron i Ranville.



FOTO GUNILLA BÄCKSTRÖM



sen Charles de Gaulle där våra reseledare Marianne och Karl-Axel Waplan mötte oss – vidare med buss till Caen i Normandie för att där få uppleva fallskärmshoppare.

En mörkgrå himmel gav oss en känsla av det som hände för 75 år sedan och det var stort att få se Daisy i luften tillsammans med många av sina systrar. 2019 var Flygande Veteraners Kjell Nordström kapten, 1944 US Army Air Forces Norbert Moh.

En intressant hoppare var Tom Rice, 97 år, som för 75 år sedan kastade sig ut från ett flygplan och nu gjorde om hoppet för att hedra sina döda kamrater! Hoppet gjorde han tillsammans med en instruktör – och Stjärnbaneret. Väl nere på marken gjorde Rice seger-tecknet, sa att han mätte storartat och var beredd på att hoppa igen!

Dag 2

Efter intagen frukost gick bussresan till Pegasus-bron i Ranville. Den bro som de allierade 75 år tidigare skulle inta för att hindra tyskarna att nå invasionsstränderna och kasta sina angripare i havet.

Det fanns många veteraner på plats och besöket på den engelska kyrkogården lämnar ingen oberörd. Åldern på många av de fallskärmsoldater som vilar där är mellan 17 och 20 år. Där finns även en 14-årigs grav – pojken hade ljugit om sin ålder för att få vara med i kriget.

Idag hedrades de som stupat av brittiska fallskärmsjägare med röda baskrar på huvudet. Som en av deltagarna sa: Ranville blev för mig det mest omtumlande.

Menige Emile Corteil 19 år, hoppade tillsammans med sin hund Glenn.

Tyvärr blev de båda dödade på Dagen D, de begravdes tillsammans.

Ljudet av säckpipor nådde oss ett vingslag från 1944.

Brigadier Simon Fraser, 15:e Lord Lovat, skotte av börd, hade sin favorit bland säckpipeblåsarna med sig. Hans namn var William Millin, känd som Piper Bill. När mannarna stormade i land fick Millin order om att bland bränningarna, bland bomber och granater riva av Hielan Laddie (Highland Laddie) på sin säckpipa. Väl uppe på stranden, med skotten vinande runt öronen, fick Millin en ny order från Lord Lovat. Nu blev det The Road of the Isle. De dyblöta allierade soldaterna blev mäkta förvånade men jublade. Både Lovat, Millin och hans säckpipa överlevde (Antony Beevors mäktiga krigsepos D-dagen).

Vi gjorde även ett besök på Museum Memorial Pegasus, där vi bland annat kunde se och titta in i en replik av en glider. Glidflygplan bogserades av C-47:or och kunde innehålla både soldater, fordon och materiel. De anlände före fallskärmshopparna.

Vår dag avslutades med en gemensam middag tillsammans med Daisys besättning. En fägring för ögat, jag tyckte mig se Tom Cruise x 4 komma in i matsalen!

Dag 3

Stranden, där landstigningarna från engelska kanalen och fallskärmshopparna landade, var indelad i fem olika områden. Hela stranden är 80 km lång och fallskärmshopparna hade fått träna sina hopp i "sandlådor" för att lära sig hur det skulle se ut och vart de efter landning skulle bege sig. Tyvärr landade inte alla hoppare där det var tänkt. Vi besökte två av stränderna, Sword och Gold Beach. Det var svårt att föreställa sig infernot den 6 juni 1944 så även strandens enorma omfattning. Kransar hade lagts ner till minne av de länder som var inblandade i invasionen.

Vår huvudperson under denna resa var naturligtvis Daisy. Vi trotsade starka vindar och tog oss ut till flygfältet Caen-Carpiquet. Väl framme hos Daisy blev vi mötta av Kjell Nordström som berättade för oss om Daisys äventyr under den senaste tiden.



Tom Rice, 97 år, hoppade över Normandie för 75 år. I juni 2019 gjorde han om hoppet för att hedra sina döda kamrater. Låt vara tillsammans med en instruktör – och Stjärnbaneret!

Naturligtvis gjordes även ett besök ombord på Daisy. Hon saknade sina säten eftersom de plockats ut för fallskärmshopparna.

Under vår vistelse i Normandie passade även USA:s president på att besöka Frankrike och Normandie. Detta medförde avstängda motorvägar. En del av våra upplevelser blev därför improviserade och många extra mil i bussen visade oss små intressanta städer. Vi åkte även till Calvados för att smaka av och inhandla detta fluidum.

Dag 4

Hemresedag, lång och spännande färd genom Paris via Versailles. Trafiken var minst sagt tät och frågan var: Skul-

le vi hinna med flyget? Tack vare vår chaufför och Mariannes skicklighet i det franska språket så hann vi.

Våra dagar i Normandie var helt fantastiska. Först och främst tack vare allt arbete som Marianne och Karl-Axel Waplan lagt ner på planeringen av resan och sedan på det sätt som de genomförde den. De skapade också en stämning som gjorde att alla i gruppen trivdes med varandra – vi kände oss verkligen som "Flygande Veteraner".

Från oss alla som är samlade under Daisys vingar tar jag mig friheten att bli representant för den röst som tackar Marianne och Karl-Axel för Flygande Veteraners resa till Daks över Normandie! ✚

Airspeed Horsa var ett av de glidflygplan med soldater som bogserades av Douglas C-47 under invasionen av Normandie 1944. På trappan "flygande veteranen" Bernt Olsson, känd bland annat som reseledare ombord på Daisy.



FOTO GUNILLA BÄCKSTRÖM

FOTO GENOM WARREN JOHNSON



Warren Johnson

– Ett hopp i sin farbrors fotspår

Av Tomas Rinman

Lambert Johnson var en amerikansk fallskärmssoldat som flög med Daisy under Dagen D, den 6 juni 1944. Lamberts brorson, Warren Johnson började 2015 att intressera sig för sin farbrors historia. Genom att söka på Daisys militära serienummer 43-30732 fick Warren information om att Daisy fortfarande flög och opererades av Flygande Veteraner i Sverige.

Artikelförfattaren och Warren fick kontakt och kunde gemensamt få fram upplysningar om vad som hade hänt Daisy under landstigningen i Normandie.

Warren Johnson hade som mål att själv göra samma flygning och fallskärmshopp som sin farbror 75 år tidigare. När Warren fick höra att Flygande Veteraner planerade att delta i 75-årsjubileet av Dagen D blev han

Lambert Johnson, Warren Johnsons farbror.

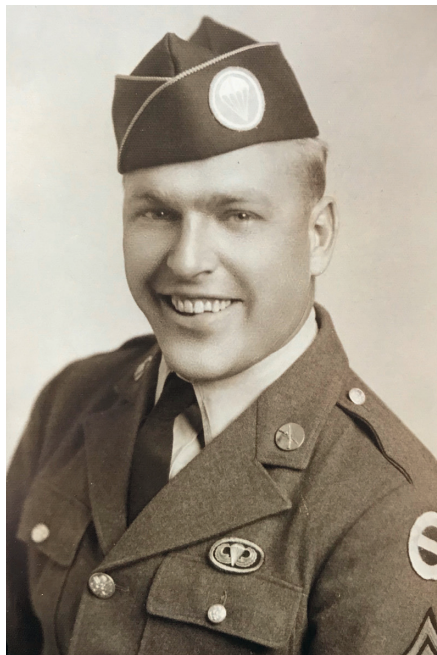


FOTO GENOM WARREN JOHNSON

eld och lågor och anmälde sig till en kurs i fallskärmshoppning i Florida. Där genomförde han tio hopp och blev därmed godkänd för att göra uthopp med den amerikanska militära rundkalott-fallskärmen.

Innan Warren lämnade USA blev han intervjuad av olika radio- och tv-bolag samt tidningar där han berättade om sina planer att resa till England för att göra samma uthopp som hans farbror gjort 75 år innan.

Den 3 juni besökte Warren Barkston Heath i England, det flygfält som Daisy startade från på Dagen D. Det var också där som hans farbror hade gått ombord på Daisy. Barkston Heath är i dag ett av RAF:s flygfält för utbildning. Warren hade tur och mötte några officerare vid grinden som hjälpte honom dels att få en besöksbadge, så han kunde komma in på basen. Där blev han även visad runt på flygfältet. Warren beskriver utförligt på engelska detta besök i sin egen artikel, i detta nummer av tidskriften.

Efter besöket på Barkston Heath gav sig Warren till Duxford och "Daks Over Normandy". Dit hade omkring 35 stycken DC-3/C-47 kommit från olika länder och även de fallskärmshoppare som skulle hoppa ut över Normandie.

Warren gjorde en kommentar angående vårt flygplan:

– Daisy är ytterst väl omhändertagen! Den svenska besättningen är fantastisk och mycket professionell! De har lagt ned ett enormt arbete på att göra Daisy redo i tid för färden till England och Frankrike. Det var nästan otroligt att de lyckades med bedriften att dels färdigställa Daisy och dels nå Duxford i tid för att kunna delta i Daks Over Normandy. Vi måste ge dem en eloge för denna insats!

Nit i lottningen!

Vädret i Duxford var ganska växlande och flera övningar fick ställas in. Men kamratskapet mellan hopparna var fascinerande och detta gjorde att väntetiden inför starten gick lättare att uthärda. Hoppen skulle ske redan den 5 juni eftersom besök av USA:s president Trump med flera höjdare hindrade att man hade flygplan i luften den 6 juni.

Warren blev för ett år sedan av organisationen Daks Over Normandy lovad en plats i Daisy. 20 minuter innan starten hade han emellertid tilldelats plats i ett annat plan på grund av den lottdragning som blev följden av att en av de andra C-47:orna fått tekniska problem och därför inte kunde starta – det saknades plats för alla hoppare. Då gick Warren till planet han blivit tilldelad och strök sitt namn. Sedan gick han till Daisy och satte upp sitt namn där! Han var den siste som gick in, så han skulle bli den förste att hoppa ut!



Vädret i Normandie denna junidag 2019 speglade dramatiken som rådde 75 år tidigare vid landsättningen Dagen D den 6 juni 1944.

Daisys tekniske chef Berndt Kvist berättar, att hopparna den 5 juni var mycket känslomässigt berörda då de embarkerade Daisy.

Det var många tankar som passerade genom Warrens huvud under färden till Normandie. Han tänkte på männen, eller snarare pojkarna, som suttit där 75 år tidigare. I samma plan, i samma kabin. De måste ha undrat vad som skulle hända. Warren stirrade på den öppna dörren och funderade på hur det skulle kännas att hoppa ut i det okända. Men när planet närmade sig den franska kusten blev Warrens funderingar avbrutna av hoppmästaren:

– GET READY! STAND UP! HOOK UP! CHECK EQUIPMENT!

Man kunde se den berömda Pegasusbron från luften i hopparnas väntan på att kasta sig ut, samtidigt som man var fastkrokad i den wire som gick genom flygplanets innertak. Warren upplevde allt detta som så överkligt! Han blev först att hoppa och filmade uthoppet med sin hjälmkamera. Hop-

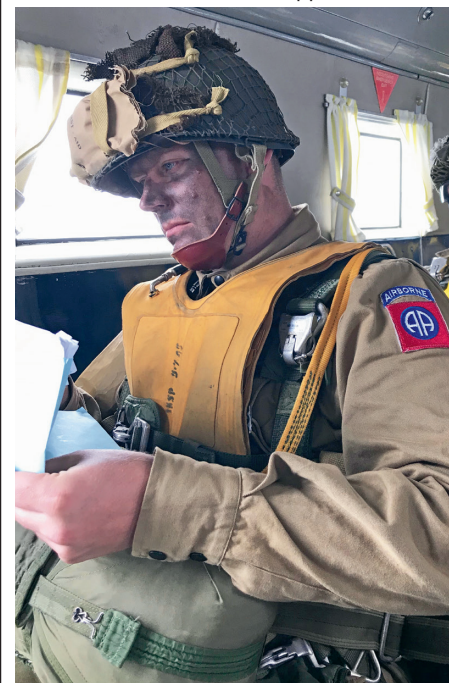
pen skedde över Sannerville i Normandie (under kriget hoppområde "K") och hopparna togs emot av en enorm åskådarskara. På grund av ett

Daisy på Duxford tillsammans med 30-talet andra DC-3.



missförstånd i kommunikationerna skedde uthoppet från Daisy för tidigt så Warren hamnade en bit ifrån den tänkta landningsplatsen. 🚩🚩🚩

Warren ombord på Daisy. Tid för eftertanke och koncentration före uthoppet.



FOTON GENOM WARREN JOHNSON

FOTO GENOM WARREN JOHNSON



Sainte-Mère-Église är mest känd för att fallskärmsjägaren John Steele fastnade med sin fallskärm i byns kyrktorn Dagen D. Han spelade död i flera timmar innan han tillfångatogs av tyskarna. Steele lyckades dock fly och överlevde senare flera insatser i kriget. Han "hänger staty" med fallskärm och allt i byns kyrka.

Kollegialt möte! En glad fransk gendarm tog emot vicesheriffen Warren Johnson efter landningen i Normandie.



FOTON GENOM WARREN JOHNSON

Warrens syster Laura följde med till Frankrike för att se Warren hoppa, 75 år efter att deras farbror landsattes i Normandie.



Detta kommenterade han lakoniskt:
– Det gjorde även hopparna under Dagen D.

Warrens yngre syster Laura och några kamrater var på plats för att se uthoppet från marken och för att ta emot honom. Warrens resväska hade inte dykt upp, så Warren hade bara sin amerikanska fallskärmsjägeruniform att ha på sig!

Efter uthoppet beslöt de att göra en rundtur i Normandie. Målet var La Bonneville där fallskärmsjägarna i 507 PIR hade landat under Dagen D. Warren blev förvånad över hur stort området var. Hela distriktet var som ett enda museum, där varje liten stad hade sina egna monument och minnesmärken.

"Tack för befrielsen!"

Herbert Hassel var hoppare nummer 10 i Daisy på Dagen D 1944. Hassel blev skjuten efter att han hade hamnat i en eldstrid med tyskarna när han gömde sig i en häck. Warren hade fått tag på dokument som visade var Herbert Hassels kropp hade hittats. Det gick bra att lokalisera platsen genom att jämföra kartan från Dagen D med kartan från Google Earth. Så på eftermiddagen körde de till denna plats.

Utanför stod en äldre man som om han väntade på besök. Warren gick fram till mannen iförd sin fallskärmsjägeruniform och presenterade sig. Det visade sig emellertid att mannen inte förstod ett ord engelska. En yngre man tillstötte och hämtade sin fru som kunde tala lite engelska. Warren förklarade för henne att de ville besöka platsen där kroppen hittades och hela sällskapet gick i väg mot detta fält. Vädret var vackert och solen sken.

Det fanns häckar utmed alla vägar. Warren blev känslomässigt berörd när han tänkte på hur hans farbror Lambert hade varit där och att allt såg likadant ut som för 75 år sedan! Lamberts kamrat Private Demidio hade berättat hur de gömde sig inuti en häck. Och det gick faktiskt att hitta en hålighet inuti häcken. Alla i sällskapet kände av historiens vingslag och hade nära till tårar. Den franska kvinnan sade:

– Tack så mycket! Hälsa även era familjer och tacka för befrielsen av Frankrike!✚

Min resa i England 2019



By Warren Johnson

Vi vill gärna publicera Warren Johnsons berättelse om sin resa till England 2019 i farbroderns fotspår på originalspråket. På så sätt får vi möjlighet att läsa Warren egna ord. Och samtidigt en liten övning i engelska!

Before making the jump into Normandy, I took the opportunity while I was in the UK to travel up to a town called Grantham, and visit the Barkston Heath Airfield, which is located just outside of town.

This was the airfield where my granduncle boarded the aircraft "Daisy", and took off for the D-day invasion.

I didn't realize until I arrived that the airfield was still an active RAF training base. It looked pretty empty on google maps, and there isn't much online to read about the place, so I assumed it was just a small local airport.

Fortunately a couple officers met me at the gate and they provided the proper pass and escorted me around to check the place out.

Prior to making the trip, I had located a copy of the original aircraft parking diagram for the base on D-day. This paper showed exactly where each aircraft was parked on the airfield and loaded with paratroopers prior to the invasion of Normandy.

They launched 72 aircraft from the Barkston Heath Airfield in a matter of minutes on D-day, joining approximately 800 other aircraft that launched from other bases around England to make the invasion.

So once on base, these RAF officers walked me over to where Daisy had been parked for D-Day. Strangely enough, her parking location happened to be the one that was closest to the current entrance to the base.

We stood there for a little while, and I just kinda took it all in. This was the first place I visited on the trip where I knew that my granduncle had actually been during the war.

Knowing that I would have been standing right among them, if I was blasted back in time, was a pretty cool moment. It was a humbling moment as well. That was the last place in the al-

lied world that two of the guys on that plane would ever stand.

I then discovered another hard-to-believe fact:

There were planes packed all over that airfield for D-day. Of all the possible locations on the airfield - not more than 100 feet away from where Daisy sat - was a monument.

Built in 2014, this monument was a memorial, built in honor of the allied airborne forces and air crews who took off from that airfield on D-day.

It blew my mind to see that memorial... in that very spot.

I then spent some time sharing the information I had with several of the RAF guys who were with me, including the base commander. They were pretty amazed at the whole thing as well, and it was just an awesome experience to be there and talk with them.

It was cool to think how we were still allies, all these years later - standing in the same spot - and about to make the same flight across the channel to honor our predecessors.

Just another awesome part of the trip. 😊



Daisy över Tyskland 2019

Av Lars Sveding

Efter Daks Over Normandy flög Daisy vidare till Tyskland. De två huvudpunkterna där var aktiviteter i Wiesbaden och över Berlin. Där väckte Daisy och hennes systrar många minnen.

På eftermiddagen den 8 juni lämnade Daisy Caen i formation med ett antal andra DC-3, mot den amerikanska flygbasen Wiesbaden strax väster om Frankfurt-am-Main. I Wiesbaden fölls de följande dagar åter fallskärmshoppare. Under Daisys uppstigningar från Wiesbaden stängdes tillfälligt en av banorna på Frankfurts flygplats. När en av världens mest trafikerade flygplatser offerar en banriktning, då är det stora saker på gång – Daisy och hennes systrar är i luften!

Den 11 juni blev något lugnare, med huvudsakligen ”static display” i Wiesbaden och öppet hus mest för basens anställda och anhöriga. Det blev en välbehövlig vilodag för DC-3-besättningarna, som varit igång många långa dagar. Med vår servicebil skjutade vi några slitna tekniker engagerade i CAF, Commemorative Air Force. De ansvarade för C-47:an *That's All Brother*. Vi hade en intressant pratstund om hur veteranflygplan finansieras och hålls igång i deras regi. Kul när bilen kan utnyttjas till annat än service på flygplanet!

Minnen från Västberlin 1949

Personligen har jag svårt att släppa tanken på samtalet med en äldre dam från Berlin. Hon deltog i ett sällskap

som med chartrad buss rest till Wiesbaden för att minnas och återse de flygplan som försåg västra Berlin med förnödenheter och godis. Min skoltyska från gymnasiet, kombinerat med damens kraftiga Berlindialekt, begränsade kommunikationen. Hon fick dock både en stol att sitta på och vatten att dricka och sedan visade hon bilder och berättade om sin familj och sin uppväxt. Handväskan var helt full med foton och hon ville gärna ta ytterligare bilder med sin digitalkamera,

helst med äldre flygplan eller militär personal som motiv. Ännu ett härligt personligt möte på denna resa med Daisy! Hatten av för alla medlemmar i föreningen som medverkar till att Daisy kan förgylla både lufthavet och tillvaron för människor – oberoende av hemort och bakgrund.



FOTO LARS SVEDING

Det blev även godisregn över Wiesbaden under dagen. Jelly Bellys vd Herman G Rowland hade sponsrat ett

En godistillverkare påminde i Wiesbaden om amerikanske piloten Gail Halvorsens ”karamellbombning” över Berlin.

En godistillverkare påminde i Wiesbaden om amerikanske piloten Gail Halvorsens ”karamellbombning” över Berlin.



FOTO LARS SVEDING



Mäktigt muller över Berlin den 16 juni när 14 DC-3 högtidlighöll minnet av luftbron till staden 1947–49. Till vänster i bild en T-6 Texan.

antal kartonger med godispåsar fastknutna i näsdukar.

Över Berlin

Den 13 juni gick färden vidare till den tyska flygbasen Faßberg, söder om Hamburg. Där gjordes en imponerande ”masslandning” med 14 DC-3 plus

några T-6 Texan. Söndagen den 16 juni var det dags att göra den stora flygningen över Berlin, inklusive numera nedlagda flygplatsen Tempelhof. Många av dagens berlinare hade kanske aldrig tidigare sett en DC-3 i luften.

På förmiddagen den 18 juni lyfte Daisy, nu från Schönhagens flygplats

sydväst om Berlin, med destination Västerås. Ombord fanns medlemmar som tillbringat två innehållsrika dagar i Berlin.

Daisy hade under denna långa Europaresa kunnat manifesteras DC-3:ans stora historiska betydelse i krig – men framför allt i fredens tjänst! ✚



Till vänster och nedan till vänster:

Det var ett stort publikt evenemang när DC-3:orna kom till flygbasen Faßberg söder om Hamburg. Flera North American T-6 Texan (Harvard) deltog också, liksom ett militärt transportflygplan av typ Airbus A400M.

På bilden till vänster startar flygplanen för att göra formationsflygningen över Berlin den 16 juni. Daisy står till höger i bild, i väntan på att få starta.

Nedan:

Utsikt från en DC-3 över den sedan 2008 nedlagda flygplatsen Berlin-Tempelhof, en viktig plats i luftbron 1947–49.



FOTON HD1080IDE



FOTO LARS SVEDING

Flyga DC-3 i simulator Del 2



Av Lars Sveding

Bana 18 Center på Amsterdam-Schiphol, sedd från Multi Pilot Simulations DC-3-simulator i nederländska Utrecht.

Som framgick av Lars Svedings artikel i förra numret av Flygande Veteraner, så har sex av Flygande Veteraners piloter tränat i den unika flygsimulator för DC-3 som finns hos Multi Pilot Simulations i Nederländerna. Här följer den andra delen, där får veta hur våra piloter upplevde DC-3-träningen i simulator.

Flygsimulatorer, eller link-trainers som de kallades i begynnelsen, var först och främst ett hjälpmedel för att träna instrumentflygning. Företaget Link Aviation Devices i New York utvecklade tekniken redan på 1930-talet. Snabbare och kraftigare datorer har gjort simulationen mer och mer sofistikerad och numera är det fullt möjligt att få realistisk flygkänsla och verkliga ”spakkrifter”. Simulatorer kan alltså användas för alla delar av träningen. Simulatorer utgör numera stommen i såväl flygutbildning som typutbildningar.

De första passen handlar mest om att bekanta sig med system och regler och då räcker det med en procedurtränare. Den står visserligen helt still men har all nödvändig instrumentering och de paneler och displayer som behövs. Följande pass – åtminstone i samband med typutbildning – genomförs i så kallade *Full Flight Simulator* som både har korrekt återkoppling vad gäller spakkrifter och koordinerade rörelser. Dessa återges genom att balanssinnet manipuleras, simulatormu-

tas snabbt åt ett håll för att den rådande tyngdkraften ska påverka kroppen i en annan riktning än rakt nedåt. Därefter neutraliseras läget mycket långsamt, så att de som sitter i simulatorm inte förnimmer något förändring. Läget kan sedan alltså få förnyad acceleration eller retardation i valfri ny riktning. Eftersom flygningen – med förändrad höjd och fart – också presenteras på instrument så förstärks intrycket.

Avancerade simulatorer har ibland även effekter i stolar och styrspak så att förändrade farter och attityder upplevs oerhört realistiskt. En acceleration från stillastående syns utifrån som att simulatorm lutar bakåt. Eftersom ryggsstödet hamnar under kroppen, så upplevs detta som en acceleration framåt. G-krafter större än tyngdkraften kan inte simuleras i normala simulatorer men denna teknik räcker alldeles utmärkt när den fångas upp åt olika håll.

Simulering av rymdfärder

Det har ju varit extra mycket om rymdprogrammet i sommar eftersom det

var 50 år sedan första månlandningen. Där simulerades allt in i minsta detalj och det gav både besättningar och markorganisation nödvändiga erfarenheter och kunskap samt möjligheter att förfina teknik och förmåga innan det verkliga uppdraget. Viktlöshet och rymdpromenader simuleras i stora vattentankar och specialbyggda flygplan. Själva månlandningen och dess styrsystem simulerades med en specialbyggd farkost som kallades ”järnsängen”. Det var en anpassad helikopter som skapade känslan av en sjättedels jordgravitation medan resten manövrerades av raketpuffar. Även rymdfärjan hade ett specialbyggt flygplan för att öva själva glidflykten inför landning. Utfällda huvudställ, luftbromsar och tomgång gav, i ett modifierat fartområde på en Gulfstream, ungefär samma sjunkhastighet som rymdfärjan. På så sätt övades rymdfärjans pilot i en anpassad halva av cockpit. En befälhavare på rymdfärjan fick naturligtvis den berömda sportreporterfrågan efter lyckad återkomst:

– Hur kändes det att flyga in och landa?

Befälhavaren svarade helt lugnt

– Det var som om jag gjort det 1 000 gånger.

Sannolikt ligger omfattningen av

träningen i dessa sammanhang på den nivån. Flygbolag och, ännu mindre en förening, har inte samma resurser. Men träning och förberedelser är en förutsättning för ett lyckat resultat!

DC-3 är ännu förebild

Något kritiskt, som måste kunna hanteras med ett tvåmotorigt flygplan som DC-3, är ett scenario, där en motor stannar. Finns det både höjd och fart så är marginalerna mycket goda. Det går att utnyttja den energi som flygplanet har för att komma säkert till en lämplig landningsplats. Sker motorbortfallet på låg höjd, exempelvis i samband med start, så måste all energi/dragkraft tas från den gående motorn. Innan lättning så är det rationellt att dra av effekten på den gående motorn och stanna kvar på marken enligt devisen – *take-off is optional, landing is mandatory*. Är flygplanet redan på väg upp i luften, så är ett alternativ att fullfölja starten och utflygningen på den motor som fungerar. Tillgänglig effekt halveras och motståndet ökar totalt sett eftersom flygplanet drar snett och måste hållas på kurs med distinkta roderutslag, dessutom kan det vara så att den motor som gått sönder också har en propeller som ”vindmillar” och bromsar. Detta måste tas om hand direkt för att behålla flygförmågan. Att *flöjla* en motor på en DC-3 kräver flera handgrepp som måste ske i korrekt följd och hyfsat tempo samtidigt som flygplanet flygs med optimal fart och riktning.

Ett flygplan har naturligtvis olika flygförmåga beroende på hur mycket last som finns ombord och hur förutsättningarna ser ut i fråga om vindar, temperatur och lufttryck. Därför måste flygplanets vikt anpassas till den strukturella maxvikten men också till de förutsättningar som råder rent prestandamässigt. För att ha kontroll på det har tillverkare och myndigheter delat in startförloppet i olika segment med olika kravspecifikationer.

DC-3 var ju när den introducerades ett flygplan som förändrade flygandet i grunden. Vad är mer lämpligt än att just en fullastad DC-3 blivit det flygplan som fick definiera *stiggradienten* i respektive segment med en motor ur funktion. Figuren till höger är fortfa-



Astronauterna Alan Poindexter och James P Dutton Jr tränar 2009 i en rymdfärjesimulator Nasas Johnson Space Center i Houston.

rande basen för flygutprovning och ligger än i dag till grund för certifieringar av tvåmotoriga flygplan världen över.

Alla våra piloter simulatortränade

I skrivande stund har alla piloter i Flygande Veteraner tränats under minst två timmar i den simulator som finns i Holland. De har förutom träningen på handgrepp och flygegenskaper även tränat som besättning i att hantera alla de olika situationer som kan

uppträda i samband med flygning. Våra piloter har etablerat de rutiner som vi tidigare bara kunnat göra på säker höjd och med stor hänsyn till flygplanet och dess motorer. Naturligtvis har det kostat i resor och hyra av simulator men vi har också kunnat minimera dyr flygträning och fått både ökad kompetens och flygtrim samt förbättrad möjlighet att hantera komplicerade flyglägen. En del simulatortimmar fick vi också utan kostnad tack vare vårt deltagande i Daks Over Normandy. ✈

För att definiera stiggradienten i respektive segment med en motor ur funktion, har en fullastad DC-3 blivit det flygplan som fått stå modell. Figuren är ännu basen för flygutprovning och ligger till grund för certifieringar av tvåmotoriga flygplan världen över.

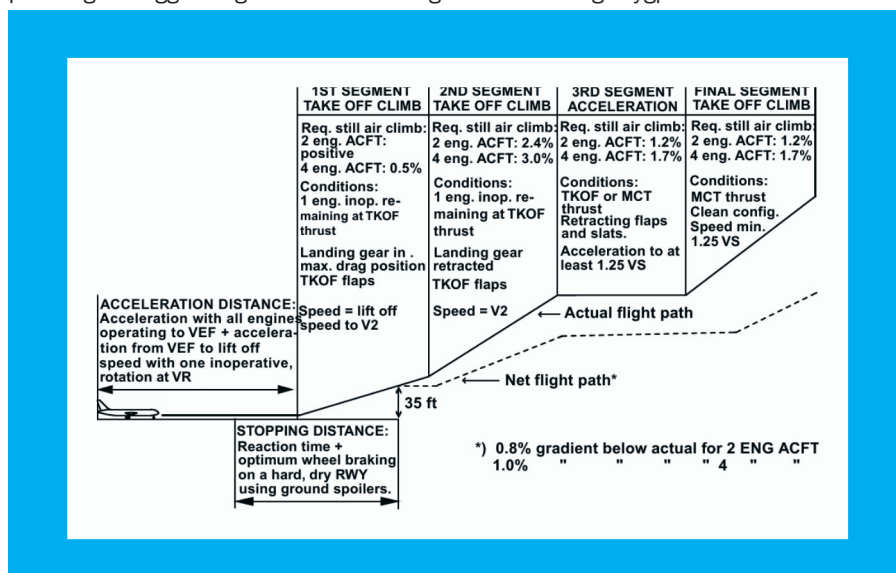


FOTO MICHAEL CEDWALL

En utflykt i det gröna



Den isärplockade DC-3:an N130D, en C-47A precis som Daisy, på Shell Creek.

Av Lars Cedwall

Far och son Cedwall har besökt ett Mecka för DC-3-entusiaster i Florida. Där fann de DC-3:or med äventyrligt förflutet. Och världens äldsta kvarvarande "levande" DC-3, en DST.

Sonen Michael, med DC-3 i certet, ringde vid jultid 2018 och undrade om det inte var dags att ta en tur till Florida och hälsa på hans faster (min syster) Maj. Hon tillbringar nämligen en stor del av vintern därstädes. Maj har ett förflutet på SAS, Canadair, De Havilland of Canada och McDonnell

Douglas Canada och är boendes i Kanada sedan 1957.

Sagt och gjort, prisvärd förflyttning rekades, bil bokades och så i slutet av januari bar det iväg Arlanda-Heathrow-Gatwick-Tampa. Några drönare observerades inte i London, möjligen på marken i folkhavet.

En före detta US Navy R4D-1, senast civilregistrerad N220GB, bidar sin tid på Shell Creek i Florida.



FOTO MICHAEL CEDWALL

I Tampa utkvitterades inte den beställda bilen, en Chevrolet, som inte längre ser ut som Chevrolet ska. Det blev byte till en splitterny Volvo, vi var ju svenskar, med glascockpit. Det senare visade sig vara ett lyckokast, då den GPS, som satt bakom glaset, var oss till mycken hjälp. Förutom kartor, resvägar med mera hade den förslag på utflyktsmål av alla möjliga sorter. Under tecknad parkerade i högersits.

Florida är ett Mecka för DC-3-freaks. Så fort en skylt dyker upp som antyder flygfält, har jag brukat försöka ta mig in för att titta om där står någon DC-3. Särskilt kommer jag ihåg ”Corrosion Corner” i Fort Lauderdale, med många av de beslagtagna från Sydamerika narkotikasmugglande planen. Eller i Marathon på vägen ut till Key West, där gamla treor som använts för insektsbekämpnings- eller sprutflyg, sakta korroderade. Utan dessa maskiners insats hade Florida inte varit beboeligt med tanke på alla de naturliga insekts habitat som träskan erbjöd. De som vistas vid Nederdalälven i Tärnsjö-trakten vet vad jag talar om.

Alla propeller-Douglas i certet

På tal om Douglas-maskiner som användes av så kallade *drug runners*, och som beslagtogs i Florida, så hade Daisy indirekt glädje av den verksamheten. Genom ett företag i Miamis närhet, som tillhandahöll reservdelar och service, köpte vi reservdelar i begynnelsen av vår verksamhet. En av deras medarbetare hade fattat tycke för oss och hjälpte oss under flera år, tills ägaren stoppade det hela, då han kom på att vi fått köpa delarna till för lågt pris.

Inför resan hade jag googlat efter information om speciellt intressanta treor och råkat på namnet Frank Moss, en entusiast av stora mått med en spännande flygarbakgrund och två likaledes flygintresserade söner. Den ene har alla propellerversioner av Douglas i sitt cert, vilket idag måste betraktas som unikt.

Efter att ha installerat oss hos syster/faster Maj i Largo plockades detaljinformation fram om det aktuella fältet. Tyvärr var vädret under vistelsen det sämsta på länge, rena höstvädret, så när solen tillfälligt tittade fram, bar det iväg till Shell Creek.



Ännu en Douglas DST på Shell Creek. Eller snarare delar därav. Byggd 1937 för United Airlines (NC18105). Flög senast för mexikanska Aero Libertad med beteckning XA-RPO.

Fältet hittades med hjälp av den utmärkta GPS-en och erbjöd en fantastisk syn för veteranflygsfantaster. Bilderna får tala för sig och berättar också om vädret den aktuella dagen.

Shell Creek, som fältet heter där Frank Moss etablerat sig, ligger lite avsidat, är som sig bör ett gräsfält. Stråket är c:a 800 meter, grönt och fint.

DST ska flyga!

Ett fåtal hangarer utgör huvudsakligen tillhåll för småkärror och en fallskärmshopparskola. Där har han placerat sin framtida sysselsättning i form av detta ålderdomshem för ålderstigna Douglas-rester. En riktig lekstuga för troende som anser att det var bättre förr.

Frank Moss har ambitionen att restaurera kärnan som står i båghangaren.

Det är den äldsta nu ”levande” (nå, ja) trean i världen och tillverkades som en DST, Douglas Sleeper Transport. Nu var den nerplockad in på bara skinet och omgiven av massor med delar, gamla såväl som till synes nya. Det är uppenbart att projektet är mycket arbets- och kostnadskrävande, men ambitionen är det inget fel på. Renovera till nyskick med bäddplatser för tolv passagerare och en jorden-runt-resa som mål. Tyvärr lyckades vi inte få kontakt med Frank Moss eller någon annan på fältet den dagen. Vi fick botanisera i lugn och ro på egen hand. Underbart!

För att markera vårt besök lämnade vi kvar ett exemplar av vår utmärkta medlemstidning – ett bevis på vårt släktskap! ✈

I en hangar på Shell Creek restaureras vad som sägs världens äldsta DC-3, en DST byggd 1936 för American Airlines som *Flagship Texarkana*. Under andra världskriget var hon en C-49E hos US Army Air Force. Nu ska det åter bli flyga av! I sinom tid...



Medlemsflygningar **2019**

Så bokar du en medlemsflygning med Daisy

På hemsidan www.flygandeveteraner.se finns rubriken Medlemsflygningar.

Där hittar du flygprogrammet och kan läsa om alla de intressanta destinationerna. Vi hoppas att du finner det så lockande att du bokar en resa med Daisy.

När du funnit en resa, som intresserar dig, så klickar du på "boka här" och fyller i blanketten som då visar sig. Här kan du även anmäla om du skall resa tillsammans med andra.

I rutan "övrigt" anger du om du vill framföra någon särskild upplysning.

Ifall du önskar anmäla ett resesällskap, som ännu inte är medlem, anger du det på anmälningsblanketten "ny medlem". Sedan ska medlemskapet anmälas på vår hemsida under rubriken "Bli medlem".

När blanketten är ifylld och du tryckt på "skicka" ska du få ett kvitto på att anmälan har skickats till programgruppen@flygandeveteraner.se

Du ska sedan invänta en bekräftelse på att du verkligen blivit bokad. Du får då också veta hur och när du ska betala resan. Om du inte fått bekräftelse inom en vecka bör du ringa vårt servicecenter och höra dig för vad som hänt.

Servicecentret på Bromma flygplats tar hand om bokningarna och skickar bekräftelser i tur och ordning vartefter anmälningarna kommer in.

Helst önskar vi anmälningar via hemsidan. Det går självklart även att ringa Flygande Veteraner på Servicecenters telefon 08-29 50 33 onsdag och fredag 11-14 och boka resan. Har du frågor om resor mejla dessa till programgruppen@flygandeveteraner.se

VIKTIGT! Besök föreningens hemsida för utförligare beskrivningar av resorna samt för uppdateringar av program och eventuella ändringar!

Daisys reseledare:

Gabriella Blomquist

gabriella-blomquist@tele2.se
070 761 49 14

Per-Olov Bortas

po.bortas@gmail.com
070 778 27 35

Lars Cedwall

larscedwall@live.se
070 634 33 00

Björn Crantz

bjorn.crantz@gmail.com
070 632 66 96

Daniel Löfgren

daniel3725511@gmail.com
070 372 55 11

Karl-Axel Waplan

ka@waplan.se
070 510 42 39

Lasse Wissing

lars.j.wissing@gmail.com
070 630 60 43

Regler och förutsättningar för våra flygningar 2019

Bokning

Boka genom vår hemsida eller på Servicecenters telefon: 08-29 50 33, onsdag och fredag kl 11-14. När en resa är fulltecknad skapas en väntelista. Vid avbokningar fyller vi på passagerarlistan från väntelistan. För att bokningarna ska gå snabbt – tänk på att vi vill ha följande uppgifter:

- Ditt medlemsnummer
- Önskemål om enkel- eller dubbelrum, kost och eventuellt personnummer
- Fast och mobilt telefonnummer
- E-postadress
- Din vikt

Betalning

Resan ska vara betald 14 dagar innan avresa, dock gäller betalning 30 dagar innan avresa vid utlandsresor. Betalning görs på bankgiro 245-5657, kom ihåg att ange namn på resenär/resenärer samt resans nummer och namn. Betalning kan även göras på vårt servicecenter Bromma flygplats. OBS! För vissa resor ska betalning ske tidigare än vad som här angetts. Detta framgår av bokningsbekräftelsen.

Avbokning

Vid avbeställning senare än 30 dagar före avresan, men tidigare än 14 dagar före avresan, återbetalas 50 % av resans pris. Vid avbeställning senare än 14 dagar före avresan ska resenären betala fullt pris för resan dvs. återbetalning görs inte. I fall av sjukdom, gäller egen försäkring. Vid resor till utlandet gäller den sista bokningsdag som anges i beskrivningen av resan.

Försäkringar

Passagerare som flyger med Daisy är försäkrade i försäkringsbolaget Marsh. I princip gäller samma villkor som gäller för resor med charterflygbolag. Varje passagerare är sålunda försäkrad för en miljon kronor och har en bagageförsäkring. Betalar man resan med kreditkort, ger en del kortföretag ett visst skydd.

Force majeure

Föreningen har inte ekonomi som tillåter att föreningen bekostar passagerarnas hemresa om flygplanet skulle bli stående på en avlägsen flygplats på grund av tekniska fel eller andra orsaker utanför föreningens kontroll. Föreningen gör då vad den kan för att medverka till passagerarnas hemresa, men se till att du har kontanter, betal-, eller kreditkort för att själv bekosta din hemresa med annat färdmedel. Kontrollera med ditt eget försäkringsbolag vad som gäller.

Inställda flygningar

Huvudsyftet med våra flygningar är att erbjuda en trevlig flyghistorisk upplevelse. Om inte detta kan uppnås, till exempel på grund av dåligt väder, kan flygningar inställas eller uppskjutas, ofta med kort varsel. Resa kan även komma att ställas in då alltför få medlemmar bokar en resa. Betald resa återbetalas.

Vem får flyga med?

För att få flyga med Daisy krävs medlemskap i Flygande Veteraner. Barn till och med 12 års ålder får medfölja vuxen medlem utan att själv vara medlem. Full avgift för flygningen måste dock betalas.

Bagage

Resande får medföra bagage om högst 8 kg.

Incheckning

Inställelse ska ske på anvisad flygplats en timma före avgång. Utgång för transport till planet sker ca 30 minuter före avgång. Vi har inte möjlighet att vänta på den som kommer för sent.

Säkerhetsrutiner

De ökade internationella säkerhetskraven på flygplatserna påverkar även vår verksamhet. Daisys passagerare kan räkna med att passera flygplatsernas säkerhetskontroller. Allt bagage räknas som handbagage när vi flyger med Daisy. Lämna knivar, saxar och liknande hemma. Vätskor inklusive parfym och smink som krämer och tandkräm får innehålla: Högst en dl vardera och allt måste förvaras i en liten plastpåse som kan erhållas på flygplatser. Påsen ska visas upp vid passering av säkerhetskontrollen.

OBS! För deltagande i samtliga resor krävs medlemskap i föreningen Flygande Veteraner. En kostnad, för närvarande 350 kronor per kalenderår, som tillkommer på resekostnad för den som inte redan är medlem. Se vidare vår hemsida.

För detaljer och uppdateringar gällande resorna, se hemsidan www.flygandeveteraner.se eller kontakta Flygande Veteraner per telefon 08-29 50 33.

Åland Skördefest • 21 september 2019

Daisy tar oss till Åland och traditionella skördefesten, en folkfest av stora mått!

Marknaden erbjuder lantbruksprodukter från åländska gårdar – kan något bli färskare? Även ett stort urval av åländskt hantverk finns till salu under skördefesten.

Här serveras omsorgsfullt tillagade specialiteter från det åländska köket. Och även i år hoppas vi på höstsolens smekande strålar!



Flyg med Daisy!

Flight 551

Avgång Mariehamn:

Lördag 21 september, mitt på dagen. Tid meddelas på hemsidan och till bokade passagerare.

Kostnad: 550 kronor

En tur över ett sensommarfagert Åland.

Resfakta Flight 55

Avresa Västerås:

Lördag 21 september kl 09:00

Reseledare: Per-Olov Bortas

Kostnad: 2 400 kronor

Tillkommer: Lunch och inträde

Åter i Västerås: ca kl 18:00

28 september 2019 • Marin flygspaning

I slutet av september kommer vi som traditionen bjuder att genomföra flygspaning från Daisy.

I år satsar vi på en flygning över de intressanta marinbaserna i Stockholms skärgård.

Under den omkring två timmar långa flygningen kommer vi att passera över såväl aktiva som nedlagda flottbaser och kustartillerianläggningar.

Det var inte länge sedan Stockholm hade mycket omfattande kustförsvar, av vilket det mesta



nu är ett minne blott. Spåren kan man dock fortfarande finna, inte minst från luften.

Efter spaningsturen har vi en gemensam debriefing över en kopp kaffe med smörgås.

Resfakta Flight 56

Avgångstid Västerås:

Lördag 28 september: 11:00

Åter i Västerås: ca 13:00

Reseledare: Karl-Axel Waplan/
Björn Crantz

Kostnad: 2 000 kr

Kom ihåg karta, kikare och kamera!

Slott runt Mälaren • 29 september 2019



Det blir ett kungligt inslag på årets flygsäsong då Daisy tar oss runt Mälaren.

Att se dessa historiska slott från luften ger upplevelsen en speciell krydda och dimension.

Vi gör en tur tillsammans och lär oss lite mer om slotten som vi flyger över. Vi följer med på kartan i Slottsguiden som med text och bilder förmedlar fakta kring varje slott. En tur med både historia, kultur och flyg.

Efter flygningen blir det samling med kaffe och "kunglig" tårta.



Resfakta Flight 57

Avgångstid Västerås:

Söndag 29 september 10:30

Åter i Västerås: ca 11:30

Reseledare: Gabriella Blomquist

Kostnad: 1 100 kr

Förutom flygningen med Daisy, så ingår Slottsguiden samt samling på Hässlö efter flygningen med kaffe och tårta.

5 oktober 2019 • Arlanda

Ännu en möjlighet att följa med till ett studiebesök på Arlanda.

Precis som vid vårens resa gör vi efter landning en bussrundtur inom flygplatsområdet och får titta in "bakom kulisserna" på Sveriges största flygplats.

Vi får se en sida av Arlanda som man normalt inte ser, bland annat

planerar vi ett besök på Arlandas östra brandstation.

Vi besöker också Le Caravelle Club och får en visning av deras flygplan.

Arlandaturen avrundas med ett besök på Arlanda Flygsamlingar innan det är dags att anträda återfärden till Västerås.



Resfakta Flight 60

Avresa Västerås:

Lördag 5 oktober kl 09:00.

Reseledare: Karl-Axel Waplan

Kostnad: 1 800 kronor

Tillkommer: Lunch

Åter i Västerås: ca 17:30

För deltagande i samtliga resor krävs medlemskap i föreningen Flygande Veteraner.

För detaljer och uppdateringar gällande resorna, se hemsidan

www.flygandeveteraner.se eller kontakta Flygande Veteraner per telefon 08-29 50 33.

FOTO HENRIK BORESÄTER



”En date med Daisy”

Av Henrik Boresäter

Betagande skymningsvy över Mälaren.

Ett samarbete mellan Flygande Veteraner och Hässlö Flygförening har inletts. Idén är att prova flygningar till närliggande destinationer där det finns likasinnade, som också vill ta en tur med Daisy.

Den 29 augusti gjorde Flygande Veteraner en flygning med medlemmar från Hässlö Flygförening, tillika medlemmar i Flygande Veteraner, enligt ett nytt koncept. Flygningen gick från Västerås till Eskilstuna-Kjula flygplats, där Eskilstuna Motorflygklubb tog emot med uppdukad buffé och grillat i en hangar. Trevligt bemötande av medlemmar och arrangörer, dessutom fanns där ytterligare nio medlemmar som ville flyga en sväng.

De 18 platserna till flygningen från Västerås tog slut på mindre än tolv

timmar, så där fanns ett behov att uppleva Daisy i sitt rätta element. Och behovet är inte täckt ännu – detta hoppas vi kunna göra om flera gånger.

Eftermiddagen spökade med en del åska och regn. Men lagom till en halvtimme före avgång sprack himlen upp och passagerarna fick en magisk utsikt under flygningen till Eskilstuna.

Vi hoppas att samarbetet med Hässlö Flygförening ska kunna utökas, så att vi kan ha en återkommande dag under flygsäsongen och kunna göra denna typ av flygning på ett stående sche-

FOTO HENRIK BORESÄTER



Två profiler i Flygande Veteraner: Ordförande Lasse Wissing berättar om Daisy, som står redo i bakgrunden, inför nyfikna resenärer som strax ska få göra sin premiärtur.

En av våra resenärer begrundar utsikten...



FOTO HENRIK BORESÄTER

ma. Inofficiellt namn för denna typ av flygning är ”En date med Daisy”. Destinationer för dessa återkommande medlemsflygningar till närområdet kan vara exempelvis Skå-Edeby, Arboga eller, som vid premiären, Eskilstuna.

För medlemmarnas del ska utflykten inte ta längre tid än att gå på en vardagsdate med middag och bio. Man ska kunna lämna jobbet vid fyra-fem och sen vara på väg tillbaka vid nio på kvällen.

Detta är också ett fint sätt att värva nya medlemmar. Bara under premiärturen fick föreningen 27 nya medlemmar! ✚



Passagerarna vandrar i maklig takt mot Daisy på Hässlö. Planet har förberetts av vår tekniker Leif "Kroken" Krogstad. Vid dörren väntar kabinchef Eva Jönelid, i cockpit kapten Anders Jacobsen och styrman Martin Ingfeldt.

EXPRESSFRAKT

MER ÄN EN BUDFIRMA! →



- **Express- Bud- & Lastbilstransporter**

Åkeri med allt från budbil till lastbil med släp och en lösning på det mesta i transportväg. Tveka inte att höra av Er!

- **Flytt & Magasinering**

Varför hyra släpkärra och slita själv när Ni kan hyra oss med **50% RUT-avdrag** på arbetskostnaden?

Vi löser både packning, flyttning och städning!

Behöver Ni magasinera har vi även ett stort varmlager med förråd bekvämt beläget längs E18!

OBS!

RUT-avdrag

Ring oss för en prisuppgift 0550-82850 - expressfrakt.se

Returadress:
Flygande Veteraner
Flygplatsinfarten 39
168 67 BROMMA

B



Strålande Försvarsmaktens flygdag 2019

FOTO HANS GROBY



En fyrgrupp JAS 39 Gripen fällde motmedel – alltid effektivt!

FOTO HANS GROBY



Under tystnad gjorde världsmästaren Johan Gustafsson en spektakulär segelflyguppvisning.

Hans Groby har varit vänlig att skicka dessa magnifika bilder från Försvarsmaktens flygdag på Blekinge flygflottilj, F 17 Kallinge, den 25 augusti 2019. Försvarsmakten beräknar att 31 200 personer besökte flygdagen. Bland de flygplan, som visades upp i luften, fanns bland annat J 32 Lansen, J 35 och SK 35 Draken, SK 60, AJS 37 Viggen, J 29 Tunnan, Spitfire och Mustang. Därtill Försvarsmaktens alla helikoptersystem. Men, framför allt, DC-3!

Daisy flög fullsatt till och från Ronneby. En "Flyg med Daisy"-tur gjordes över Karlskrona och dess skärgård.

Premiär i publika sammanhang var JAS 39 Gripen E som visades upp "ofentligt" för första gången.

Bland utländska gäster återfanns finska och schweiziska F/A 18 C Hornet, en tysk Eurofighter och US Air Force C-17 Globemaster III.

Se och njut! ✈



Daisy flög fullsatt till och från Kallinge.

FOTO HANS GROBY



Hemvärnets Musikkår Ängelholm vid invigningen av flygdagen.

FOTO HANS GROBY

Saab 17 flög över Kallinge under dagen.



FOTO HANS GROBY

En Gripen hade märkts för att fira F 17:s 75-årsjubileum.



FOTO HANS GROBY