

Flygande Veteraner



FÖRENINGEN FLYGANDE VETERANERS MEDLEMTIDNING NR 146 • JUNI 2020



Douglas C-47-DL, USAAF 42-32832 Sky King, från 1941, tillhörig Mid America Flight Museum, Mount Pleasant, Texas. Foto Sture Friedner.

Ur innehållet

- **Kallelse till årsmöte**
Sida 5
- **Welbike på C-47**
Sida 6

- **Daisys krigsuppdrag**
Sidorna 8-11
- **Vårens tekniska arbete** Sida 12
- **Resorna – vad händer nu?** Sida 13

- **Vad händer med Hässlö?** Sida 14
- **Bokshopen** Sida 15
- **Prylshopen** Sida 16



Redaktörens rader



JO DA, ARMLÄNGDS AVSTÅND...

Plötsligt förvandlades tillvaron till något vi knappt kunnat föreställa oss. Du och jag påverkas, Flygande Veteraner påverkas – *allt* i hela världen påverkas! Därmed också vår tidskrift som sett omfånget reduceras med det antal sidor som annars skulle innehållit årets väl genomarbetade flygprogram.

I stället kan vi glädjas åt ett förnämligt researchar-

bete av Tomas Rinman, som lyckats spåra *nära nog varje uppdrag* som vår Daisy genomfört under andra världskriget. I detta nummer kommer översikten, i nästa nummer får du alla detaljer!

Sture Friedner serverar historien om de motorcyklar, som USAAF:s C-47:or under kriget transporterade i speciella gondoler. Inte minst får vi i detta nummer en utökad försäljningskatalog presenterad av Britt Morel och Christer Persson.

Sommaren kommer åtminstone till en början att utspela sig på marken. Passa ändå på att njuta av den blomstertid som nu kommit!

Michael Sanz
Redaktör

Ordföranden har ordet

Corona påverkar oss i stort som smått. Till det senare hör väl att jag som ordförande, på grund av uppskjutet årsmöte, skriver ännu en ledarartikel.

Under våren har en genomgång av medlemmarnas emailadresser gjorts. E-post är praktiskt, när vi vill skicka snabb information. Samtidigt har vi medlemmar som vi får nå på annat sätt. Nyligen hade jag förmånen att kontakta våra äldre medlemmar. Det var verkligen fint att få höra deras minnen och berättelser. Jag såg fram mot varje nytt samtal. Frågan om e-mail blev sekundär när jag fick höra om entusiastiskt arbete i föreningens begynnelse, liksom personliga flygminnen från 1930- och 40-talen. Flera hade numera svårt att delta i resor, men vill ändå stödja föreningen. Sådana samtal inbjuder till reflektioner – vi har därför ett ansvar att stå upp för dessa lojala medlemmar!

Samtidigt krävs anpassning till den nya situation vi befinner oss i. Vi måste attrahera yngre krafter, som kan driva Flygande Veteraner i framtiden. Vi ska skapa förnyelse – med erfarenhet som grund.

Ett genomgående tema vid samtal med andra ideella föreningar – det må gälla tåg, båt, bil eller flyg – är bristen på förnyelse i medlemskåren. Vi har tur. Flygande Veteraner intresserar även yngre och det ska vi utnyttja.

Vi har visat att vi kan hantera besvärliga situationer, vilket inte minst våra tekniker bevisat. Dock kommer ständigt nya utmaningar: Den rådande pandemin hotar till exempel att ställa in årets passagerarflygning-



FOTO: PRIVAT

ar. Ett förslag finns att lägga ned Hässlö flygplats... I det fallet agerar vi tillsammans med våra samarbetspartners snabbt och kraftfullt. Tidigare har vi kunnat utbilda piloter på ett utbildningstillstånd hos flygbolaget BRA, som nu pausat sin verksamhet, varför vi nu förhandlar med ett annat flygbolag om samarbete.

Det är ännu för tidigt att ge definitivt besked, men styrelsens genomgång av vår ekonomi visar att föreningens resurser, med vissa besparingar, räcker till nästa år – även om vi inte kan genomföra passagerarflygningar 2020. Med andra ord har de senaste årens hårda arbete av våra tekniker och funktionärer resulterat i att vår ekonomi klarar stora utmaningar.

Daisy färdigställs för flygningar också i år. Även om vi inte genomför några medlemsflygningar kommer vi att checka ut våra piloter, så att vi är förberedda inför kommande säsong.

Oavsett om vi medlemmar får flyga DC-3 i år eller ej, så arbetar vi vidare för ett "Flygande Veteraner hela året". Alltså inte enbart under flygsäsong utan genom aktiviteter som lokala resor, studiebesök med mera. När vi så småningom *will meet again...*

Nästa år blir ett bra år!

Lars Wissing
Ordförande

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning
Nr 146 juni 2020

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

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 41. 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 41. 168 67 BROMMA

Webbsida www.flygandeveteraner.se

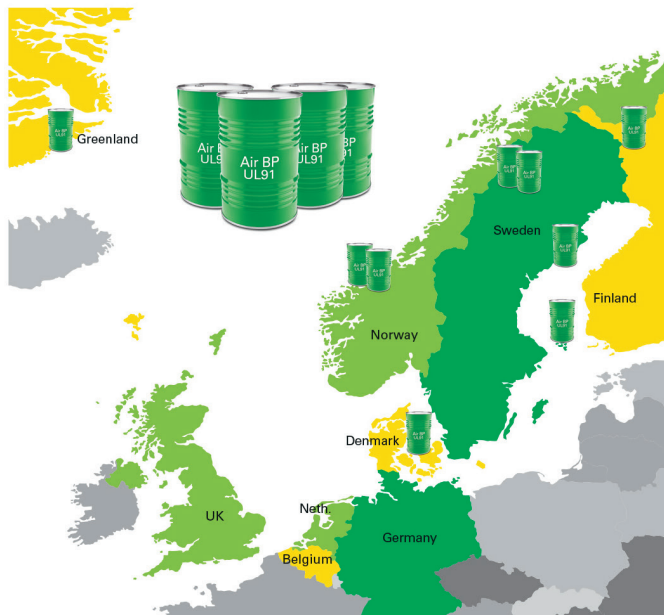
Facebook:

www.facebook.com/flygandeveteraner

För att gå med i vår grupp söker du på

"Föreningen Flygande Veteraner" på

Facebook.



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



Följ Flygande Veteraner på Facebook och på hemsidan!



www.facebook.com/flygandeveteraner

www.flygandeveteraner.se



Värva, vinn och flyg!

Flygande Veteraner har utlyst en "värkningstävling" med förmågliga priser.

Den medlem som värvar **tre** nya fullbetalande medlemmar får en *Flyg DC-3*-tur. Den som värvar **fem** eller fler medlemmar får en flygktion i Sveriges klassiska skolflygplan Saab Safir, SK 50!

Meddela Flygande Veteraners servicecenter namnen på de medlemmar du värvat, telefon 08-29 50 33 eller medlemsservice@flygandeveteraner.se.

I nästa nummer:

- **Träffa medlemservice!**
- **DC-3 på tofflor**
- **Daisys alla krigsuppdrag!**
- **Mission Symbols på C-47**
- **Skymaster**
- **Det moderna trafikflygets barndom.**



Du har väl meddelat oss din

e-postadress ?

Vi behöver den för att få enklare administration och hålla ner kostnaderna. Maila den till

medlemsservice@flygandeveteraner.se

Skicka oss Dina bästa Daisy-bilder!

Dela med Dig av Dina trevliga minnen med Daisy och Flygande Veteraner – Föreningen behöver Dina foton! Skicka till fotoarkivet@flygandeveteraner.se

Använd filöverföringstjänsten sprend.com vid stora filer och/eller många bilder.

När Du sänder in bilder godkänner Du samtidigt en eventuell publicering i Flygande Veteraners tidskrift, hemsida och/eller på föreningens Facebooksidor.

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. Familje-medlem 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

Valberedningens förslag till styrelse inför årsmötet

Valberedningens uppgift är att ta fram förslag till styrelse och revisorer. Ordförande Lars Wissing har avböjt att ställa upp till omval. Flygchef och teknisk chef ska ingå i styrelsen enligt stadgarna.

Denna gång har inte valberedningen

kunnat enas om förslaget. Då valberedningen ändå ska presentera ett (1) förslag framgår här majoritetens förslag till styrelse inför det kommande årsmötet. Vi återkommer med förslag på revisorer till årsmötet.

Valberedningens förslag:

STYRELSE

Ordförande	Henrik Boresäter	Nyval
Vice ordförande	Karl-Axel Waplan	Nyval
Ledamot	Lars Sveding	Ett år kvar
Ledamot	Clas Martinsson	Ett år kvar
Ledamot	Peter Östergren	Ett år kvar
Ledamot	Jozsy Wengström	Flygchef
Ledamot	Berndt Kvist	Teknisk chef
Ledamot	Martin Ingfeldt	Omval
Ledamot	Michael Östergren	Omval
Suppleant	Per-Olov Bortas	Nyval
Suppleant	Christina Hellberg	Ett år kvar
Suppleant	Sture Friedner	Ett år kvar

Här beskriver valberedningen kandidater till ordförande- och vice ordförandeposterna, Henrik Boresäter respektive Karl-Axel Waplan sig själva, och hur de ser på föreningen:

Henrik Boresäter

45 år. Fru och en dotter på 11 år.

Bor i Täby

Från början utbildad på Stockholms musikkonservatorium som multiinstrumentalist, varit aktiv musiker från 1996 till 2008, och spelar fortfarande om någon ber mig.

Har sedan 20 år tillbaka jobbat med försäljning och varumärkesbyggnad på alla sätt, där jag bland annat under nio år jobbade för gitarrtillverkaren Fender. Uppgiften var att få fart på försäljning och även få en yngre generation att respektera, få upp ögonen för och samtidigt förstå värdet av gamla varumärken, bland annat Gretsch (som användes flitigt av The Beatles...).

Jobbar nu som CCO (*Chief Operating Officer/President*, operativ chef) för ett företag som säljer och utvecklar videoteknik för tv, radio och blåljus.

Har flugit sedan 1998, än så länge

inte kommersiellt. Innehar segel-, flygplan- och helikoptercertifikat och närmar mig 1 000 flygtimmar. Är CRI (*Class Rating Instructor*) och mitt i en flygläroartutbildning för flygplan. Är sedan tre år ordförande för Hässlö flygförening.

Jag tror att jag med denna bakgrund kommer att kunna hjälpa till att ta Daisy in i framtiden och fortsätta skriva den fascinerande historien.

Mina mål med Daisy är:

- Vi ska föra Daisy in i framtiden med respekt och försiktighet men se till att Daisy får skriva ny historia både i luften och på marken. Både gammal som ung ska få njuta av Daisy och att hon får fortsätta sprida sitt motorljud, sin glans och vara där hon ska vara, i luften och får fortsätta att flyga så länge hon vill.

- Fortsätta att bygga det respekterade varumärket med ännu bredare publik.

- Vi ska få fler människor att engagera sig i Daisy, på flera platser.

- Det ska vara kul för styrelsen, funktionärer, föreningen och dess medlemmar.

Karl-Axel Waplan

68 år. Fru och fyra ”barn”.

Medlem i Flygande Veteraner sedan 2006 och aktiv som reseledare och reseansvarig från 2017. Invald i styrelsen i mars 2018.

Jag har arbetat inom råvaruindustrin hela mitt yrkesverksamma liv med mycket internationella kontakter. Pensionerad sedan några år tillbaka men fortsätter att konsultera inom råvaruområdet, när jag inte ägnar tiden åt Flygande Veteraner och sommarhus utanför Ronneby.

Föreningen har en fantastisk tillgång i att få förvalta Daisy med en historia som är unik. Detta är en bas som gör det möjligt att utveckla föreningen och säkra föreningens verksamhet. Flygande Veteraner har trots olika former av utmaningar de senaste åren, covid-19 den senaste, utvecklat verksamheten med nya resor och aktiviteter. Genom att bygga på de erfarenheter vi har, ytterligare aktiviteter med Daisy samt andra föreningsaktiviteter bör vi kunna säkerställa aktiviteter som är av intresse och enligt de förväntningar dagens medlemmar har, som också lockar nya medlemmar, såväl gamla som unga, gärna hela familjer. För att säkerställa föreningens fortsatta verksamhet är det förstås viktigt att föreningens största tillgång, funktionärerna, det vill säga tekniker, piloter, servicecenter, reseledare och styrelseledamöter, som alla krävs för att hålla verksamheten igång, tycker att det är kul att jobba med Daisy och föreningen.

Valberedningen genom

Bo Ahlgren

Bli funktionär!

Som Bo Ahlgren skriver är vi beroende av intresserade funktionärer.

Flera typer av intressen och kunskaper är efterfrågade. På vårt servicecenter på Bromma kan du arbeta i flygmiljö med resehantering, service och information till vår medlemmar eller försäljning av olika flygrelaterade profilprodukter eller böcker. Vi ser gärna att du är något datakunnig. Intresserad? Ring Britt Morel 070 493 13 44 eller e-posta till

britt.morel@flygandeveteraner.se

Kallelse till årsmöte

Välkommen att delta i Föreningen Flygande Veteraners årsmöte!

Datum: Tisdagen den 30 juni

Tid: 18.30

Plats: På grund av covid-19 genomförs årsmötet **digitalt**. För detaljerad information om detta, se nedan.

Digitalt årsmöte

Samtliga medlemmar äger rätt att delta i mötet, yttra sig och rösta. Likaså kan, enligt gällande stadga, en medlem ha fullmakt för ytterligare en medlem. Angående fullmakt, se längre ner på denna sida.

Vad krävs för att delta?

För att delta i mötet, yttra sig och rösta krävs att man har tillgång till två enheter med internet, det kan vara dator, läsplatta eller en smart telefon.

På den ena enheten, datorn eller läsplattan, ska videokonferensverktyget Zoom användas. Här kan ni följa mötet, se presentationer och göra eventuella inlägg.

På den andra enheten, datorn, läsplattan eller den smarta telefonen, används mötesverktyget Suffra till att registrera närvaro, att anmäla sig till talarlistan samt att rösta.

Anmälan/Registrering

För att delta i mötet skall medlem senast den 20 juni skicka följande uppgifter till följande epostadress:

arsmotet@flygandeveteraner.se

Styrelsens beslut i årsmötesfrågan

Föreningen Flygande Veteraners styrelse beslutade i våras att inte genomföra årsmötet den 29 mars, som ursprungligen planerat. Orsaken var självfallet coronapandemin och de rekommendationer som myndigheterna utfärdat samt de risker det innebär att samlas i större grupper. Situationen kring covid-19 kvarstår. Därför beslutade styrelsen den 1 juni att genomföra årsmötet den 30 juni, som ett digitalt möte. Detta eftersom vi inte vet när ett årsmöte av konventionell typ kan hållas. På så sätt kan mötet genomföras enligt myndigheternas rekommendationer och våra medlemmar ges möjlighet att delta i mötet utan att behöva utsätta sig för de risker som resor och samling i grupp innebär.

Ange **fullständigt namn, medlemsnummer** och **e-postadress**.

Medlem kommer att senast den 26 juni få samtliga uppgifter som krävs för få tillgång till mötet.

Fullmakt

Önskar medlem ge fullmakt till annan medlem skickas följande uppgifter till e-postadress:

arsmotet@flygandeveteraner.se

eller per vanlig post till: Flygande Veteraner, Attn: Årsmötet, Flygplatsinfarten 39, 168 67 Bromma med angivande av följande uppgifter:

Namn på den som ger fullmakt, fullmaktsgivarens medlemsnummer, **namn** på den som ska ha fullmakten, **medlemsnummer** på den som ska ha fullmakten samt **e-postadress** på den som ska ha fullmakten.

Frågor

Har ni frågor avseende det digitala årsmötet skicka ett meddelande till arsmotet@flygandeveteraner.se eller ring 08-29 50 33 och tala in er fråga, så ringer vi upp.

OBS! Det finns möjlighet att via datorn följa mötet utan att delta och registrera sig som närvarande. För att göra detta notera det i eposten till:

arsmotet@flygandeveteraner.se

Givetvis kan flera medlemmar använda samma dator för att följa mö-

tet via Zoom, men samtliga behöver en egen enhet med mötesverktyget Suffra.

Mer om Suffra på www.suffra.se. Mer om Zoom på www.zoom.us

Dagordning för årsmötet

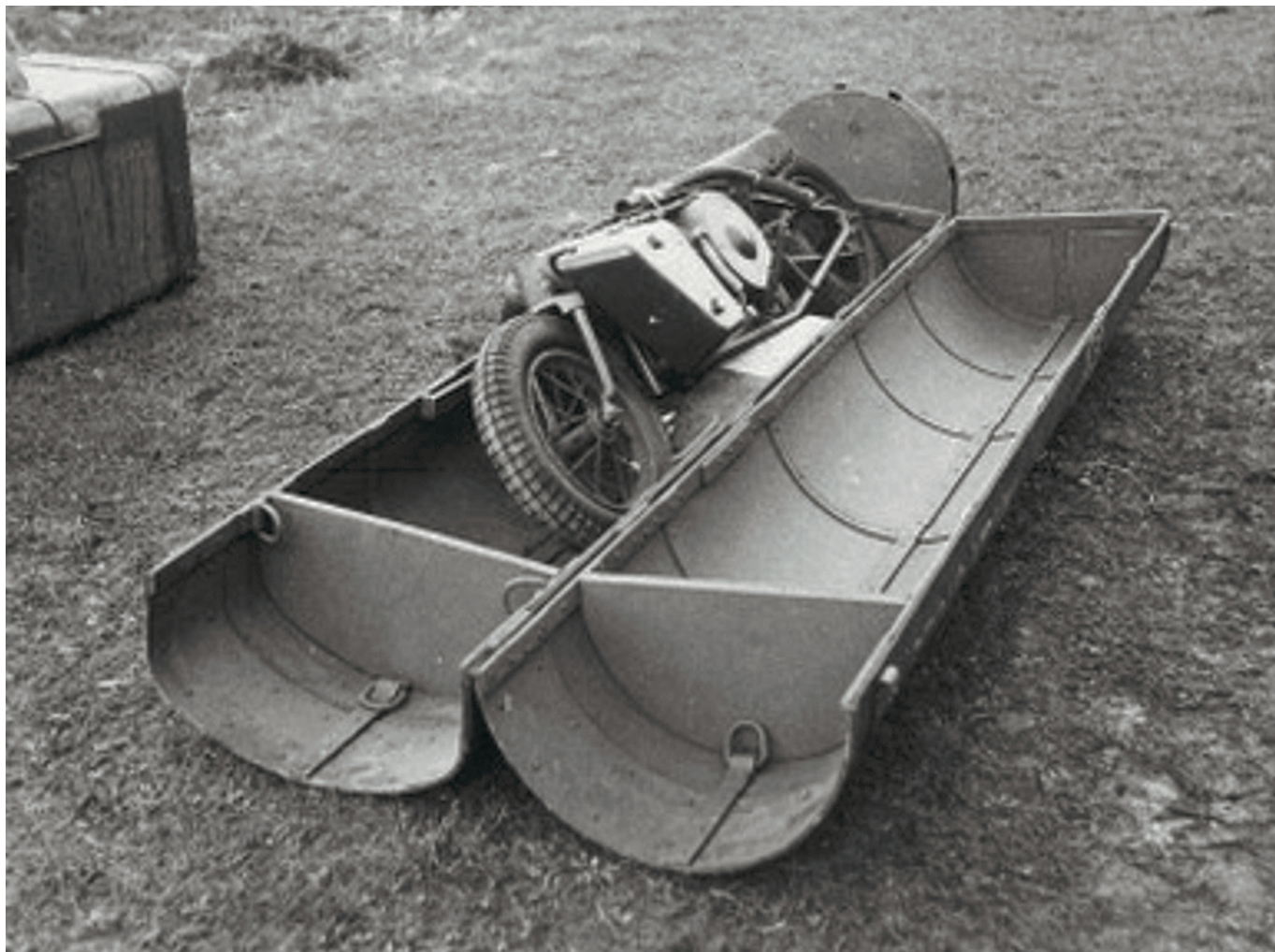
1. Val av mötesordförande och mötessekreterare.
2. Val av två justeringsmän tillika rösträknare, att jämte mötesordförande justera protokollet.
3. Fråga om årsmötets behöriga utlysande.
4. Fråga om fastställande av röstlängd och godkännande av fullmakter.
5. Styrelsens årsredovisning.
6. Revisorernas 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 sammankallande.
14. Eventuella förslag och val av hedersmedlem.
15. Behandling av styrelsens propositioner och medlemmars motioner.
16. Övriga frågor. I övriga frågor kan årsmötet inte fatta beslut men kan hänskjuta sådan fråga till styrelsen.
17. Årsmötets avslutande.

Årsredovisningen finns att ladda ner på hemsidan från den 16 juni.

viktigt säkerställs att enbart medlemmar kan delta i omröstningen. Genom att genomföra mötet digitalt bereds också medlemmar utanför Stockholmsområdet möjlighet att delta i årsmötet. Den här typen av möten blir ofta ganska konkreta och med mindre av presentation och diskussion. Därför planerar vi att ha ett allmänt medlemsmöte när vi kan träffas som vanligt igen. Då kan vi berätta om framtida planer och möjligheter och också höra era synpunkter och ideer.

Styrelsen har funnit det digitala mötesystemet Suffra i kombination med Zoom videokonferens som bäst lämpade för årsmötet. Vi bedömer att detta tillvägagångssätt uppfyller stadgarna.

Welbike – extra stridsutrustning på C-47



I många texter som beskriver C-47:ans krigsoperationer under andra världskriget nämns, att flygplanen hade kanistrar med extra utrustning fastbunden under flygplanskroppen. Innehållet i dessa behållare har inte varit så känt, men nu vet vi att där bland annat fanns hopfällda motorcyklar avsedda för fallskärmsoldaterna på marken.

Av Sture Friedner

Motorcykeln Excelsior Welbike var ett försök att förbättra rörligheten på marken för de luftburna styrkorna genom att förse dem med motorcyklar som kunde släppas ned med fallskärm i små containrar. Motorcyklarna kunde även tas med i de glidflygplan som drogs till krigsskådeplatserna av C-47:or som till exempel Daisy.

Tyskarna hade redan använt luftlandsatta motorcyklar vid anfällen mot Kreta 1941 och nu ville även de allierade utveckla en sådan maskin för sina trupper. Uppgiften gick till regeringens militära forskningscenter i Welwyn – därigenom fick motorcyklarna namnet Welbike.

Man utgick från en standardbehållare och konstruerade en motorcykel som fick plats i behållaren genom att man vek in styret och sadeln. Konstruktionen skickades till engelska Excelsior Motor Company i Birmingham, som fick bygga en prototyp. Excelsior var ett etablerat verkstadsföretag som hävdade att det varit den första tillverkaren av motorcyklar i England. Prototypen blev en maskin som drevs av en 98 cc tvåtakts motor genom en växellåda med endast en växel. Konstruktionen var billig – ramen och motorn målades medan de fortfarande var på produktionsbandet. Tillverkningen av Welbike kunde komma igång snabbt och c:a 4 000

En Welbike i sin container. Motorcykeln konstruerades efter en standardbehållare för C-47, genom att styre och sadel veks in.

Welbike byggdes från 1942 och fram till krigsslutet.

Men Welbikes användning blev begränsad. Den hade dålig prestanda särskilt i grov terräng där de små 10-tums

Kanister med en Welbike monteras på en C-47. Piloter klagade på att dessa behållare bromsade så mycket att flygplanets manöverförmåga påverkades menligt.





Ovan: Welbike tillverkades av Excelsior Motor Company i Birmingham i England, från 1942 till 1945. Den hade en 98 cc luftkyld två-taktsmotor och vägde 32 kilo.

Ovan till höger: Welbikes användning blev begränsad – på grund av dåliga prestanda parat med de små hjulen. Motorcykeln var obekvämt att köra för en vuxen man, vilket framgår av bilden.

hjulen snabbt blev igensatta med lera. Motorcykeln var dessutom obekvämt att köra för en vuxen man och konstruktionen klarade dåligt tyngden av all krigsutrustning soldaterna bar på. Många piloter klagade dessutom på att kanistrarna utanpå flygkroppen på C-47 bromsade så mycket att det riskerade flygplanens manöverförmåga.

Resultatet blev att motorcyklarna lämnades hemma och fick störst betydelse som transportmedel på flygfälten och inte vid krigslinjen.

Även amerikanerna tillverkade en luftburen motorcykel, Chushman vilken också släpptes med fallskärm. Chushman var en miniscooter, visserligen tyngre men effektivare än Welbike. Men eftersom den kom först i slutet av kriget fick den inte någon större betydelse den heller.

Både Welbike och Chushman tillverkades emellertid även efter kriget och kunde, efter vissa förbättringar, säljas på den civila marknaden. †

Av Sture Friedner efter artiklar av bland andra Alan Chanter.

Ovan till höger: Två soldater gör i ordning en Welbike för användning. Bakom dem ligger kanistern som motorcykeln transporterats i.

Till höger: Fallskärmssoldater beger sig iväg på sina Welbike.





Engelska fallskärmshoppare som Daisy släppte över DZ X (Drop Zone X). Planet till höger skulle kunna vara Daisy eftersom beteckning 31 stod för Daisys 14th Transport Carrier Squadron.

Daisy under andra världskriget – Del 1

Vilka uppdrag hade Flygande Veteraners DC-3 Daisy under andra världskriget? Tomas Rinman har gjort ett förnämligt efterforskningsarbete för att få fram nya upphifter om vårt flygplans aktiviteter! I nästa nummer får vi hela listan med Daisys flygningar 1943–45!

Av Tomas Rinman

Daisy levererades som en C-47A, en av de många militära beteckningarna på DC-3. Efter kriget konverterades hon till DC-3 som ju är den civila versionen.

För att få veta mera om Daisys historia så började jag forska på Internet för att se om det fanns någon information. Genom att söka på Daisys militära serienummer 43-30732 så hittade jag bland annat Joe Baughers web-site angående militära serienummer på amerikanska flygplan. När jag hittade 43-30732 så kunde jag läsa följande text:

- To USAAF 05 Oct 43.
- To Twelfth Air Force, Oran, Algeria 20Nov43.
- To 14th Troop Carrier Squadron, 61st Troop Carrier Group, Twelfth Air Force, Sciacca, Sicily.

- Ferried to England departing Sciacca 12 Feb 44. Routed via Anfa Field, Casablanca, French Morocco to Valley (Station 568), Anglesey, Wales; Barkston Heath (Station 483) 18 Feb 44. Ninth Air Force. (Enligt krigsdagböckerna så flög Daisy från Marrakech i Marocko till St. Mawgan och sedan till Barkston Heath).

- Transported paratroopers of the 2nd Battalion, 507th Parachute Infantry Regiment to a drop zone near Sainte-Mère-Église, Normandy, France on Mission 'Boston' 6 Jun 44. 53rd Troop Carrier Squadron.

- Returned to USA 23 Sep 45.
- To RFC Sep 23, 1945. Canadair Ltd.

AFHRA vet!

Men hur kan man få fram fler detaljer om Daisy göranden och låtanden under kriget?

För att få svar på detta kontakta- de jag Air Force Historical Research Agency, AFHRA i USA. AFHRA är beläget på Maxwell Air Force Base i USA. AFHRA var vänliga nog att skicka filer med inskannade krigsdagböcker (*War Diaries*), där det även framgick vilka flygningar och uppdrag som vårt flygplan var inblandat i under andra världskriget. Krigsdagböckerna, där Daisys placeringar och uppdrag under andra världskriget kan återfinnas, består av mer än 10 000 sidor som finns bevarade på mikrofilmer. Dessa sidor har sedan konverterats till PDF-filer och skickats över till oss.

Vissa sidor är svåra eller omöjliga att läsa på grund av svagt tryck. Där framkommer ändå mycket information om vad som hände Daisy. I dessa krigsdagböcker kan man hitta Daisys aktiviteter genom att leta efter siffrorna 732. Det fungerade inte att söka som i en datafil – man måste alltså gå igenom sida för sida manuellt!

Daisys aktiviteter sammanfattade

Nedan följer en sammanfattning av vad som hände Daisy och de övriga planen i organisationen månad för månad.

Oktober och november 1943

Den 5 oktober 1943 blev Daisy tillverkad på Douglas-fabriken i Long Beach i Kalifornien. Sedan skickades flygplanet till Baer Air Force Base i Kalifornien för tester och kontroller. Efter godkännandet av flygplanet så förbereddes Daisy för den långa flygningen till Nordafrika. Bland annat monterades extratankar in. Sedan gick färden via Florida, Puerto Rico, Trinidad, Georgetown, Belem, Natal, Ascencion, Dakar, Agadir, Marrakesh, Alger till Oran, dit Daisy anlände den 20 november 1943.

December 1943

Daisy fick utföra trupptransporter, frakta utrustning samt transportera sårade soldater i Nordafrika. (Detaljer saknas i krigsdagböckerna).

Januari 1944

De allierade hade tidigare landstigit på Sicilien och nu skulle man avancera norrut genom Italien. Därför var behovet av transportflyg stort och Daisy blev baserad på Sciacca på Sicilien. Där fick Daisy utföra transporter, bogsera glidflygplan och släppa fallskärmshoppare över södra Italien. (Detaljer saknas i krigsdagböckerna).

Februari 1944

Daisy tillfördes nu 9th Air force, 61st TCG och 14th TCS. Behovet av C-47-flygplan minskade på Sicilien och man började att planera inför den kommande Dagen D i Europa. Därför gjordes en större förflyttning av C-47:or från Sicilien till England via Marocko. Daisy deltog i denna förflyttning och flög från Sciacca på Sicilien via Tunis till Marrakesh. Efter uppehåll i Marrakesh flög en större armada (Air Echelon) av C-47:or, 250 flygplan, över till St Mawgan i England. Därefter till Barkston Heath som blev Daisys bas inför det kommande året. Nu inleddes månader av övningar och förberedelser inför den kommande Dagen D.

Man gjorde även en överflyttning av den markstyrka som hade ansvar

för underhållet av dessa C-47or från Italien till England. Den förflyttningen utfördes dock med tåg, lastbilar och båtar till England. (Ground Echelon).

Den besättning som flög Daisy under våren och sommaren 1944 var:

- Norbert D Moh, pilot
- Charles M Adamson, co-pilot under våren 1944, Ernest M. Martzen under sommaren och hösten 1944.
- Edsel C Linn, navigator.
- William H Gray, crew chief.
- Arvid J Blomdal, radio operator.

I Italien var piloten Norberth Moh även ansvarig för den divisionens atletiska övningar. Moh hade befälet i Daisy under våren, sommaren och hösten 1944. Han blev dock förflyttad till "Pathfindergruppen" i Chalgrove i England under årets sista två månader. Under januari 1945 hade han fullgjort sin tjänstgöringsperiod och överflyttades till "Zone of Interior".

Mars 1944

Månaden ägnades åt övningar angående nedsläpp av fallskärmshoppare, bogsering av glidflygplan, formationsflygningar.

April 1944

Övningarna fortsatte som under mars men omfattade även formationsflygning i mörker. Transporter utfördes även inom England.



Ännu en C-47, *Pelican Pappy* (ja, "Pellican" med två l) ur Daisys 14th Transport Carrier Squadron.

Maj 1944

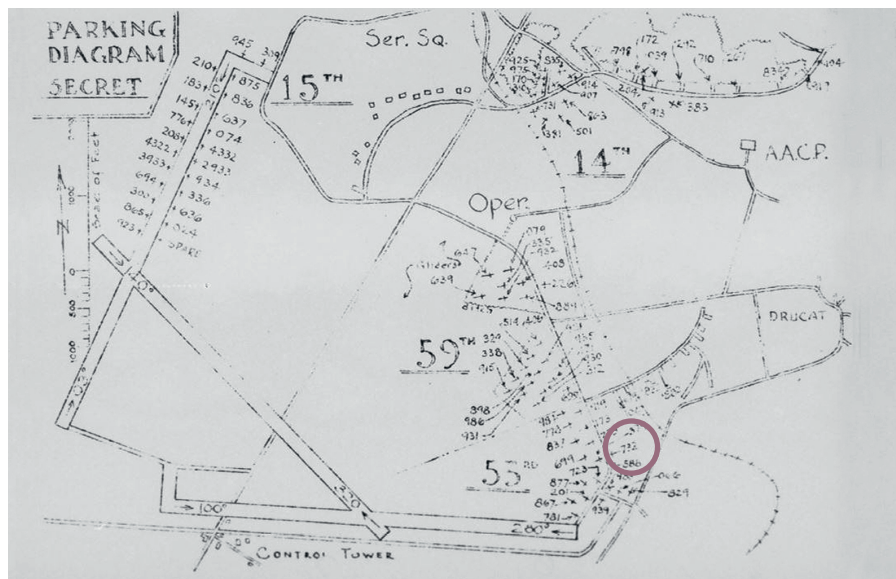
Övningarna intensifierades och ökade även i storlek. Träning med fallskärmshoppare och bogsering av glidflygplan. Dessutom utfördes övningstransporter i stor skala med många C-47.

Juni 1944

Dagen D närmade sig. Daisy var med i Mission Boston med uppdraget att släppa fallskärmshoppare över "Drop Zone T" i Normandie. Daisy medverkade i främsta stridslinjen under invasionen av Normandie. Redan klockan 2.32 natten till den 6 juni, invasionens första dag, "Den längsta dagen",

En C-47 under vinterunderhållet på Barkston Heath. Är detta Daisy? Beteckningen 31 stämmer i alla fall!





Abbevilles startbanor. Daisy står parkerad nere till höger (ringen).

släpptes fallskärmshoppare vid bron i La Fièrre vid floden Merderet. Floden hade dämats upp för att översvämma området. Många som hoppade den morgonen drunknade på de översvämmade fälten kring Merderet.

Efter Dagen D fick Daisy utföra ett antal transportflygningar till och från Normandie. Fortfarande förekom också en del övningar i England.

Juli 1944

Daisy deltog i flera övningar och transporter.

Augusti 1944

Fortfarande deltog Daisy i flera övningar. Flera transporter förekom även.

September 1944

Operation Market Garden var den största händelsen under den här månaden. Daisy deltog i främsta stridslinjen redan den första dagen, den 17 september, då hon släppte engelska fallskärmshoppare vid Oosterbek i Arnhem för anfallet mot bron över Rhen. Den 23 september landsatte hon soldater med glidflygplan vid Grave vid Nijmegen för att förstärka trupperna som stred vid broarna över floderna Maas och Waal.

Under fyra dagar genomförde den organisation, där Daisy deltog, över 229 uppdrag, 900 ton frakt levererades och 2 372 soldater antingen hoppade med fallskärm eller transporterades med glidflygplan. Totalt förlorades

sex C-47, 25 plan blev skadade och 33 personer omkom.

Under hela september skickades 570 transportflygplan till den europeiska kontinenten på olika uppdrag. 722 passagerare transporterades och man evakuerade 195 skadade personer.

Totalt levererades nästan 100 ton utrustning och 317 608 gallon (motsvarande 1 202 277 liter) bensin konsumerades.

Oktober 1944

Daisy var nu överflyttad till 53rd Transport Carrier Squadron (TCS). Besättningen bestod nu av:

- John F Drylo, pilot.
- Joseph J Bowling, co-pilot.
- Henry Henson, engineer.
- William R Johnston, radio operator.

Under denna månad var vädret uselt med regn, dimma och låga moln. Trots detta genomfördes många flygningar. Man skickade vinterutrustning till Frankrike, Nederländerna och Tyskland. Aldrig tidigare har denna organisation skickat så mycket utrustning. 909 flygplan gjorde 45 uppdrag och levererade totalt över 200 ton utrustning, varefter 64 sårade soldater fördes tillbaka. Man konsumerade 569 312 gallon (2 155 080 liter) bensin och genomförde 6 976 flygtimmar.

November 1944

Den här månaden levererades nära 2 000 ton utrustning till kontinenten såsom bensin, ammunition, glykol,

penicillin, blodplasma och stålmattor för flygfält.

December 1944

Vädret blev, av naturliga skäl, mer vinterbetonat och på julafton låg det ett tunt täcke snö över Barkston Heath. Daisy medverkade genom att flyga materiel till dem som stred vid Bastogne (Battle of the Bulge i Ardennerna) årsskiftet 1944–45. Hon landade i Prosnès och Laon mellan Reims och Bastogne den 5, 11, 24 och 30 december. Över 100 ton utrustning levererades till kontinenten av Daisys organisation 61st Troop Carrier Group, 61st TCG.

Totalt flög 61st TCG 4 724 flygtimmar och förbrukade 390 406 gallon bensin. Elva män avled och två skadades.

Januari 1945

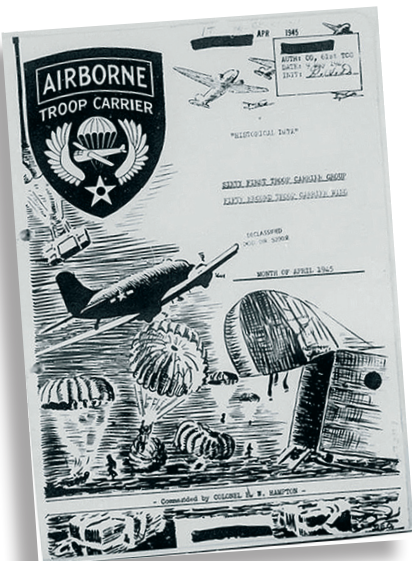
Under årets första månad förekom snöstormar, tjock dimma och skyfall vilket givetvis drog ned flygverksamheten. 61st TCG levererade 34 ton utrustning vilken till stor del bestod av skidor, snöskor och kläder för arktiskt väder. C-47:orna flög i 3 163 timmar. Bara 47 personer transporterades medan 94 skadade soldater fick följa med tillbaka från kontinenten.

Februari 1945

När flygplanen inte flög till kontinenten tränades flygbesättningarna i formationsflygning och bogsering av glidflygplan. 686 flygplan skickades iväg, vilka drog 578 600 gallon bensin och levererade 1 313 ton utrustning. 2 946 passagerare transporterades och 197 patienter blev evakuerade. C-47-flygplanen flög 6 596 flygtimmar. Nu startade även förberedelser att flytta 61 stycken Transport Carrier Group, TCG, till Frankrike.

Mars 1945

Detta blev organisationens hittills mest hektiska månad. För första gången blev Barkston Heath attackerad från luften när ett tyskt flygplan fällde bomber över fältet. I början av månaden flyttade hela verksamheten över till Abbeville i Frankrike. Till största delen gick flytten med flyg, men de tunga utrustningarna gick med lastbil och båt.

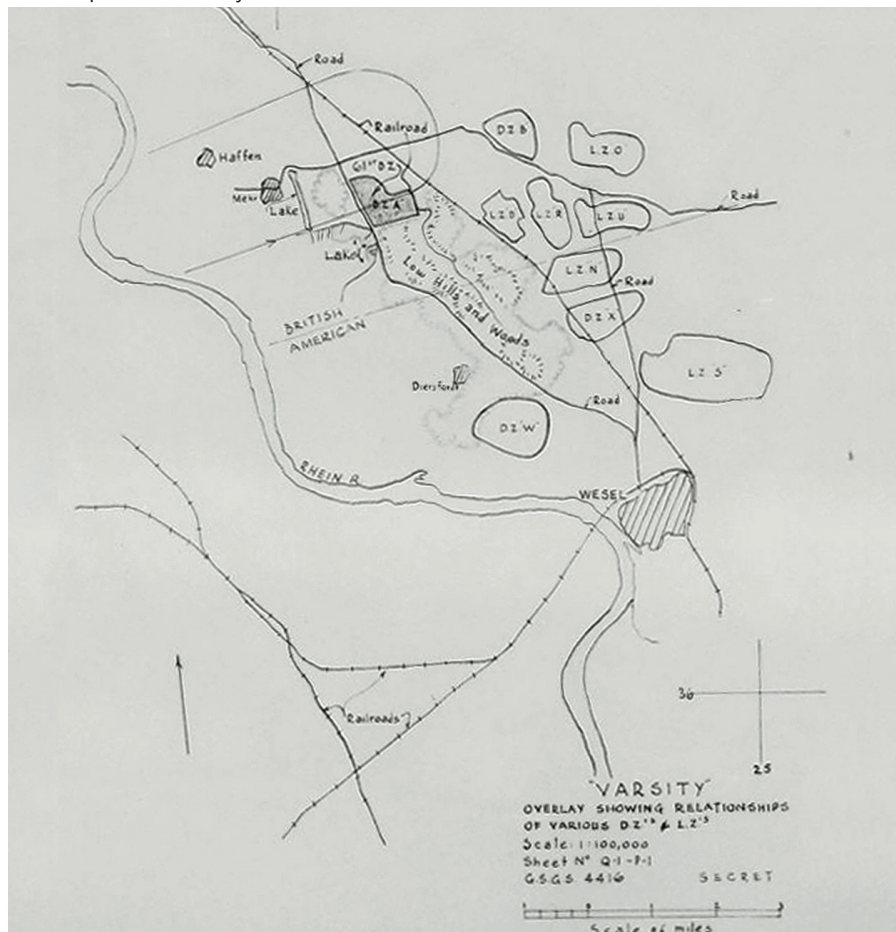


Framsida till en av 61st TCG:s krigs dagböcker från 1945.

Under senare delen av mars deltog 61 TCG i den luftburna delen av Operation Varsity då brittiska fallskärmschoppare fick hoppa över östra stranden av floden Rhen i Ruhr-området. Syftet var att stödja general Montgomerys övergång av floden.

Totalt skickades 1 662 flygplan i väg varav 672 på krigsflygningar, 391 på utbildningsflygningar och 599 till

Olika Drop Zones (DZ) för fallskärmschoppare och Landing Zones (LZ) för glidflygplan under Operation Varsity.



stridande förband och leveranser till dessa. Omkring 2 000 ton materiel levererades totalt. 791 passagerare, 1 486 fallskärmschoppare och 1 524 andra trupper medföljde. C-47:ornas totala flygtid var 5 794 flygtimmar.

Den sista mars transporterades 306 100 gallon 80-oktanig bensin för att stödja de allierades marktrupper under general Patton, vilka avancerade genom Tyskland. Vid denna operation erövrades Frankfurt-am-Main. Trupperna gick därefter söderut för att erövra "Örnnäset" i Berchtesgarden.

April 1945

Daisys skvadron transporterade över 454 ton viktig utrustning till Tyskland. Från olika platser i det ockuperade Tyskland kunde man flyga tillbaka krigsfångar till Frankrike och Belgien. Samtidigt formade man ett slags militärt flygbolag som flög amerikanska soldater på permission till Rivieran. ✚

I nästa nummer får vi i tabellform de allra flesta av Daisys flygningar under andra världskriget.



Izabella Roozitalab Flensburg.

Fadderskap

Fadderskap för Daisys olika komponenter har funnits en längre tid hos Flygande Veteraner. Dessa bidrag genererar upp till 50 000 kronor om året.

Någon måste hålla ordning på faddrar och Daisydelar. Det är därför roligt att kunna presentera spindeln i nätet sedan några år: Izabella Roozitalab Flensburg, ständig medlem i Flygande Veteraner sedan 2016.

Hur går det till?

Efter att intresset indikerats via hemsidan så startar en dialog via mejl. När det blivit några adoptioner och motsvarande inbetalningar registrerats på föreningens konto, är det så dags för tillverkning av diplom. Rätt namn och fadderdel skrivs in på diplom vilket sedan postas till önskad adress och allt som oftast med en dedikerad hälsning.

Den perfekta presenten!

Listan på fadderobjekt uppdaterades för några år sedan och har nu fler komponenter att välja bland. Många delar av dem väntar fortsatt på "adoption".

Något vi ska försöka utveckla är en tredimensionell modell med respektive del och fadder markerad, där det också går att scrolla tiden fram och tillbaka, så att fadderskapet presenteras i fyra dimensioner!

I nästa nummer hoppas vi åter kunna presentera listan över faddrar. Dock i bara två dimensioner. ✚

Vårens tekniska arbete

Av Lars Sveding

Under vintern har, trots de exceptionella omständigheterna, det tekniska arbetet med vår DC-3 fortsatt i Västerås. här följer en förkortad resumé av det genomförda arbetet. Mer info kommer först i nästa nummer på grund av platsbrist här.

Den 4 juni vägdes Daisy, något som ska göras med vissa intervall. För att fastställa tomvikt och tyngdpunktsläge, det går också att räkna ut dessa värden från ett år till ett annat när utrustning monteras in eller ur flygplanet. Våren 2017 gjordes en modifiering där en del avionik, kablage samt invertrar ersattes av nyare utrustning. Vi har också monterat nya *full-flow oil filter* för att få renare olja och bättre smörjning. Nya slangar och kopplingar med brandskydd har monterats på båda motorerna.

Vintern 2018–19 rengjordes oljetankarna och när nu oljeslangarna bytts, så kan vi använda en olja med tillsatser och renande effekt. I grunden är det en mineralolja. Det är alltid en risk med oljor med rengörande egenskaper ifall det finns beläggningar och rester kvar, som kan lösas upp och cirkulera i motorn. Nya filter hjälper till, då originalfiltren är mer som en sil vilken släpper igenom ganska stora partiklar. Bra 1943 – men utvecklingen har ju gått framåt...

Modifieringen som vi nu gör med dessa Air-Wolf-filtre grundar sig på ett STC, *Supplemental Type Certificate*. Många DC-3:or som vi träffade på under Europaturnén 2019 hade sådana. När denna installation visat sig fungera på ena motorn, så aktiveras filtret även på den andra. Denna process är helt normal inom flyget, där två motorer aldrig servas samtidigt (ETOPS).

Tekniker ber ibland varandra om en oberoende granskning – dubbel kontroll – efter att ett arbete utförts. Något som vår tekniska organisation tillämpar på Daisy. Planering är viktig innan respektive moment genomförs och den som sällan syns på bild är Arturs Strautmanis. Han är hjärnan bakom underhållet och gör en fantastisk insats inklusive uppföljning av gångtider kontra bulletiner och underhållskrav.

Kabinstolarna har fått ny klädsel

och vi har förbättrat PA-systemet, *Public Address*. Nödutrustning, som flytvästar och förbandslådor, har som vanligt uppdaterats och kontrollerats.

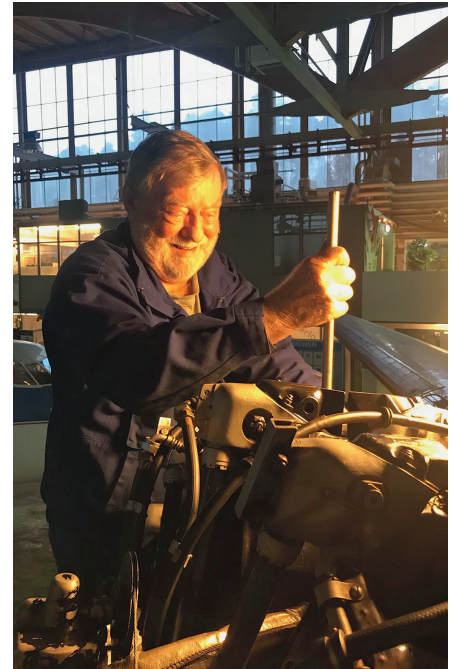
Försäkringsskadan medförde att vi fick två nya landställsben och ett nytt däck med slang på vänster sida. Däck till DC-3 har inte nyttillverkats på länge men Basler i Oshkosh har fått en däcktillverkare att återuppta produktionen. Vi passade på att köpa ett nytt däck och slang till högersidan och till sporrhjulet, vilka alla monterats i vinter. Vidare har vi nu fyra helt nya bromsstrummor. Landställsbenen på höger sida har renoverats. De som monterades av, är också de genomgångna så vi har nu två landställsben i reserv.

Uppgraderad transponder

Vi har påbörjat anpassningen av Daisy till ADS-B out, *Automatic Dependent Surveillance - Broadcast*. Daisy ska kunna skicka ut vederhäftig information via transpondern och vidarebefordra värden till omgivande flygplan och flygtrafikledning. Daisy har haft ett enklare system i många år men nu ställs krav på fler parametrar. Tidsgränsen var först nu i juni men ändrats till den 7 december 2020. Tack vare att programvaran i transpondrarna som installerades 2007 relativt lätt kan uppdateras, sparar vi både pengar och arbete. Avioniken som installerades 2017 är även den tillräckligt kompetent (GTN650) så att detta krav uppfylls relativt smidigt. Det finns en del undantag eftersom viss data inte ens kan produceras i DC-3. Men systemet ger en mycket högre uppdatering.

Den motor, som byttes ut i Groningen 2018, skickades på översyn till Anderson Aeromotive i Grangeville i Idaho. Den var färdig redan i höstas men vi valde att ta hem den först i vår för att få bästa möjliga garantitid. Den är nollställd och har fått en del nya

FOTO LARS SVEDING



Leif Lindsten arbetar med styrbords motor.

komponenter. Vi har haft denna motor sedan 1996 – den är i sig värd en helt egen artikel! Flygande Veteraner har kartlagt alla motorer som suttit på Daisy sedan leveransen från flygvapnet 1984. Det är totalt tio stycken med samlad gångtid på 2 900 timmar. Medelgångtiden på en motor är alltså cirka 580 timmar.

De funktionärer som ser till att reservdelar, verktyg, dokumentation är på plats och att underhållet genomförs har kämpat väl denna vinter och vår – vårt stora tack!

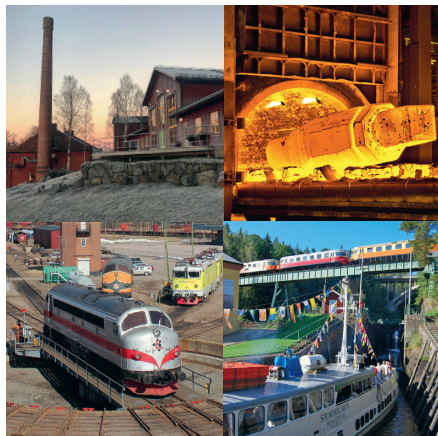
I sommar kommer vi att kunna erbjuda guidade visningar av flygplanet i Västerås, då blir det också möjligt att få veta mer om underhållet. ✚

Berndt Kvist och Johan Sundberg i reservdelsförådet.



FOTO LARS SVEDING

Resor och arrangemang – vad händer nu?



Resmålen finns kvar...



...och Daisy står beredd att ta oss dit!

Av Karl-Axel Waplan

Vi hade inför säsongen 2020 planerat att genomföra flygningar på det traditionella sättet. Det vill säga en kombination av gamla godingar och nya spännande resmål/arrangemang. Med coronapandemins inträde på scenen blev allt förändrat. Med hänsyn till myndigheternas rekommendationer och nödvändigheten att sätta våra funktionärer och medlemmars säkerhet i första rummet har en stor del av säsongens resor redan ställts in. Vi kan vid denna tidnings tryckning inte säkert uttala oss om vi kommer att genomföra några flygningar över huvud taget denna säsong. Säkerheten för alla inblandade måste självfallet alltid ha högsta prioritet.

Arbetet med att göra Daisy flygfärdig för säsongen pågår och tanken är att genomföra utcheckning av piloterna så att vi är helt klara för flygning, när förutsättningarna finns för att flyga med passagerare, i år eller nästa år.

Eventuella flygresor under 2020

Vi räknar med att under juni ta det definitiva beslutet om att flyga med passagerare eller inte under 2020. Det innebär att information om detta inte kommer att kunna ges via tidningen utan endast kommer att ske på hemsidan, www.flygandeveteraner.se och Facebook. Intresseanmälningar har inkommit till ett antal av resorna som ligger i slutet av säsongen och har självfallet noterats inför eventuella flygningar.

Med givna förutsättningar kan det hända att vi justerar programmet och genomför rundflygningar i Västerås någon helg eller motsvarande. Även detta kommer att visas på hemsidan.

Besök hemsidan för senaste information om eventuella flygningar!

Vintern och flygsäsongen 2021

Vi kommer i vanlig ordning att börja planera flygsäsongen 2021 under hösten. Ambitionen kommer att vara att finna en lämplig kombination av flygningar som har varit och är populära samt nya resmål och aktiviteter. Likaså en blandning av kortare turer till närliggande resmål och rundturer för medlemmar liksom något längre turer inom och utom Sverige med övernattnig och spännande program. Vi tar gärna emot uppslag och idéer på nya arrangemang och aktiviteter. Skicka idéer och förslag till undertecknad:

karl-axel.waplan@flygandeveteraner.se

Vi har också ambitionen att ordna andra medlemsaktiviteter. Det kan vara en bussresa till ett intressant museum eller annan typ av resmål och som med fördel kan genomföras under vintersäsongen. Även för detta tar vi gärna emot förslag och idéer.

Vill Du bli reseledare/funktionär?

Vi behöver ständigt nya idéer och uppslag samt medlemmar/funktionärer som planerar och genomför resorna med Daisy och de övriga aktiviteterna. Är du intresserad att ställa upp som

reseledare är du varmt välkommen att kontakta undertecknad.

Ha en bra sommar trots allt stök som covid-19 ställer till med. Jag hoppas vi ses på en flygning eller något annat arrangemang! Om inte i år så nästa år. ✚

Besök vår hemsida för den senaste informationen om eventuella flygningar!



FOTO HENRIK BORESÄTER



Vad händer med Hässlö?

Av Henrik Boresäter

Som många av oss redan känner till hotas Västerås-Hässlö flygplats av nedläggning. Det var den 10 mars 2020 som Socialdemokraterna, Liberalerna och Miljöpartiet i Västerås meddelade att de kommit överens om en avveckling. Partierna anser att flygplatsen ger kommunen för stora underskott. I mitten av maj gick Västerås kommun-

styrelse på samma linje. Vid pressläggning av detta nummer av medlems-tidskriften så har förvaltningsrätten stoppat steg ett i nedläggningen. Kommunfullmäktigemötet som ska ta upp ärendet är flyttat till den 17 juni.

Det är mycket som händer i frågan för närvarande. Bland annat ska riksdagen i början av juni avge en rapport om hur regionalflygplatserna i Sverige ska kunna stöttas. Då gäller det inte

enbart flygplatser i norra Sverige utan även dem i södra delen av landet. Också Forsvarsmakten kommer eventuellt med ett utlåtande.

Beredningsarbetet är slarvigt gjort. Man har bara eftersträvat att få ett beslut så fort som möjligt. Detta har dock öppnat för misstag och därför behandlas just nu ärendet i förvaltningsrätten.

En grupp på Hässlö arbetar intensivt och på bred front med frågan.

Vi återkommer med information så snart vi vet mer! ✈

ANNONS

SÖKES:

Flygmemorabilia

Vykort, trycksaker, "safety on board", modeller, reklam, flygvingar med mera.
Marcus Kolskog • flygsamlaren@gmail.com • 070 146 77 77

flygande ✈️ veteraner

Bokshop på Bromma

Öppen vardagar 11.00–14.00, ibland längre!



Time Flies
Björn Larsson
119 sid, inb, 21 x 30 cm
150 kr
Fin nostalgisk bok. Här visas ca 250 vackra, påkostade och intressanta flygtidtabeller från hela världen, många från förkrigstiden. Engelsk text, många fina bilder.



Flygplanet Daisy i andra världskriget
Christer Bergström
127 sid, häft, 14 x 20 cm
145 kr
Daisys långa, intressanta historia! Författaren har forskat i flera länders arkiv och funnit många uppgifter om Daisys roll i andra världskriget. Finns på svenska eller engelska.



Arlanda Flygsamlingar
Jan Forsgren
128 sid, inb, 27 x 27 cm
150 kr
Boken ger läsaren en bra beskrivning av de främsta 24 flygplanen i egna kapitel. Därtill några korta kapitel om simulatorer, vindtunnlar, motorer och propellrar. Utsedd till Årets Flygbok 2018.

Årets Flygbok 2018



Ambulansflygaren
Cristina och Tore Öberg
2020. 186 sid, inb, stort format. **270 kr**
Boken om legendariske ambulansflygaren Allan Norberg, verksam i norra Sverige 1938–45, beskriver flygambulansens roll i fjällvärlden. Läsaren följer uppdrag och berättelser om ordsbor som möjligt gjort uppdraget.



De som aldrig kom hem
Alf Ingesson-Thoor och Göran Jacobsson
334 sid inb. A4. **400 kr**
För första gången görs en djupare analys av flygvapnets haverier med dödlig utgång under kalla kriget 1946–1989. Ett ambitiöst arbete som förklarar vad som hände, när 441 flygförare och 96 besättningsmän omkom.

Årets Flygbok 2019
Årets bok om svensk historia



Om svensk signalspaning - Kalla kriget
Jan-Olof Grahn.
2019. 330 sid inb **245 kr**
Hur såg den sovjetiska krigsplaneringen egentligen ut? Vad övade egentligen de sovjetiska förbanden? Vilken förmåga hade Sovjetunionen? Jan-Olof Grahn har varit chef för FRA:s militärt inriktade verksamhet. Med egna unika inblickar skildrar han signalspaningens och kalla krigets historia.



Flygplatsboken
Bernt Törnell
2020. 296 sid inb, A4-format. **390 kr**
Boken ger en inblick i Sveriges flygplatser och flygbaser under 120 års utveckling. Militär och civil flygverksamhet hör nära samman och vi får en helhetsbild av båda. Rikt, till stor del tidigare opublicerats, bildmaterial.

Nyhet

Beställ

genom e-post till flygshop@flygandeveteraner.se
eller (böcker) telefon 076 846 55 02.
Porto tillkommer vid leverans per post.

Köp DC-3:or!

Detaljrika metallmodeller av vår Douglas DC-3 Daisy i skala 1:200. Modellen finns i två utföranden:

- Som C-47A i US Army Air Force
- Som DC-3 i SAS dekor

Pris endast **595 kronor**
Kontakta Servicecenter för din beställning. Besök kansliet på Bromma flygplats eller ring 08-29 50 33 (mån-fre 11-14) alternativt skicka ett mail till flygshop@flygandeveteraner.se



Returadress:
Flygande Veteraner
Flygplatsinfarten 39
168 67 BROMMA

B



flygande veteraner Profilprylar

Pikétröja

Vit och mörkt blå. Klassisk pikétröja, med nättare kropp och ärm, gör att denna piké är modern.
100 % ringspunnen kammad bomull. Textlogga på vänster bröst. Pris 320 kr
Ordinarie storlekar i M, L, XL.

Vindjacka

Mörkt blå med vattenavvisande 100 % polyester. YKK-kedja fram och fickor i sidorna. Värmande foder på insidan av jackan. Något små i storlekarna. Logga på bröst och rygg.
Pris 420 kr
Storlek L: Längd från hals till nederkant 73 cm. Bredd runt om jackan 115 cm.
Storlek XL: Längd från hals till nederkant 114 cm. Bredd runt om jackan 120 cm.



Keps Med Flygande Veteraners tygmärke påsytt. Pris 180 kr

Beställ

genom e-post till medlemservice@flygandeveteraner.se
eller telefon **08-29 50 33**.
Porto tillkommer vid leverans per post



Bagageband Mörkt blå med logga i vitt. Längd 145 cm bredd 4 cm. Pris 110 kr.



Logoband Mörkt blå med logga i vitt, längd från hals till och med spännet 45 cm. Pris 60 kr



Dekal klistermärke 20 kr
Klubbmärke, tyg 90 kr



Pin DC-3 gulddublé 220 kr
Pin DC-3 plast 150 kr



Nyckelring 70 kr



Penna bläckpenna 20 kr



Leksaksflygplan Ljud och ljus. Dra baklänges och släpp – så "flyger den fram"! Pris 70 kr



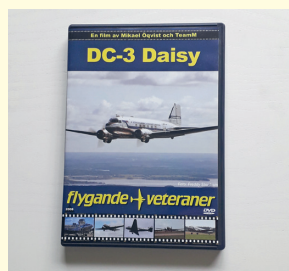
Slips Mörkblå, stilig med logga 100 kr



Kasse vattenavvisande tyg med logga, 34 x 40 cm handtag 63 cm 70 kr



Musmatta med Daisymotiv, 19 x 25 cm, 1 cm tjock 150 kr



DVD Film om Daisy, nostalgi 70 kr



Safety on Board DC-3, samlarobjekt 150 kr