

Flygande Veteraner



FÖRENINGEN FLYGANDE VETERANERS MEDLEMSTIDNING NR 148 • DECEMBER 2020



Svensk Interkontinental Lufttrafik AB:s första Douglas DC-4, SE-BBA *Nordan*, lyfter från Douglas fabrik i Santa Monica 1946.

Ur innehållet

- **Daisys flygningar under andra världskriget!** Sida 4
- **Douglas DC-4** Sida 8

- **Flying Nightingales**
Sida 13

- **Tekniska underhållet**
Sida 20
- **Årsmötet 2020**
Sida 24

- **DC-3 till sjöss**
Sida 26

- **Daisymotorerna och deras historia**
Sida 28
- **Shopen** Sidorna 31-32



Redaktörens rader

FOTO CHARLOTTE EKMAN



Efter en flygfri säsong för Flygande Veteraner (och många andra...) och ett nummer 147 av medlems-tidskriften i det tunnare formatet, kan vi denna gång erbjuda desto fler sidor.

I detta nummer får vi bland annat den (nästan) kompletta listan över Daisys flygningar under andra världskriget – ett förnämligt arbete av Tomas Rinman. Tomas har dessutom

skrivit en intressant artikel om Douglas DC-4, den fyrmotoriga utvecklingen av DC-3. Från den tekniska sidan har vår pilot Lars Sveding redovisat det arbete som utförts på Daisy under sommaren och hösten. Sture Friedner berättar om The Flying Nightingales och DC-3 på flottörer. Vi tar också en titt på hur våra DC-3-vänner i Norden har haft det under 2020.

Till sist önskar vi vår nye ordförande Henrik Boresäter välkommen! Samtidigt som vi självklart önskar varandra riktigt God Jul och ett mycket, mycket Bättre Nytt År 2021!

Michael Sanz
Redaktör

Ordföranden har ordet

FOTO HILL BORESÄTER



Bästa medlemmar!

Detta är mitt första ”Ordföranden har ordet” i vår medlemstidskrift. Jag vill därför börja med att tacka för det förtroende jag fått att leda föreningens verksamhet. I sammanhangen passar jag också på att tacka min företrädare Lasse Wissing för hans insatser!

Nu siktar vi framåt – det är dags att ställa sig i startblocken. Den 21 december ”vänder det” och snart ser vi droppar från taken, när solen värmer och våren är här. Vi återkommer i närtid och berättar hur vår tidsplan ser ut. Utgångspunkten är att vi flyger 2021 – och att vädret blir det bästa någonsin!

Resegruppen jobbar med planeringen för 2021, förhoppningsvis får vi igång verksamheten på bästa sätt med rätt inställning till den förestående säsongen.

Transportstyrelsen önskar att vi ska ha ett flygbolags organisation. Men vi är en ideell organisation och inom denna ram kommer vi alltid att vara just Flygande Veteraner, med den goda föreningskänsla som präglar vårt arbete, vår gemenskap och vårt sätt att synas utåt.

Med en medelålder bland våra funktionärer som ligger i ”övre tonåren” så behöver vi se hur vi kan föryngra oss på ett moget sätt. Ingen är för gammal eller för ung för att njuta av Daisy, däremot blir det allt svårare att rekrytera frivilliga krafter till ideella föreningar. Här måste vi titta på hur vi alla kan hjälpas åt och lotsa nya eldsjälur in i Flygande Veteraners verksamhet!

Tack vare ett nytt medlemsystem kan vi nu öka in-

formationsflödet inom föreningen. Därför är det viktigt att ni som har e-postadress meddelar denna till vår medlemservice. Även kanaler som Facebook och Instagram kommer att användas alltmer. Alla medlemmar ska veta vad som händer. Även ni som inte har tillgång till ”nätet” kommer givetvis fortsatt att hållas informerade! Ni ska veta när Daisy flyger och när teknikererna har sina ”Mekardagar” i Västerås. Ett litet tips: Våra tekniska medarbetare låter sig gärna mutas med bullar till kaffet – kom ihåg att de gör ett enastående arbete!

Under kommande vinter skickar vi ut en enkät för att se vad ni värdesätter inom Flygande Veteraner: vad ni saknar eller vill ha mer av. Delta i enkäten, dina synpunkter avgör hur vi ska driva föreningen vidare!

Framgent kommer vi att börja söka efter entusiastiska medlemmar i landet som vill ha besök av Daisy och kanske visa upp sin region, sitt landskap eller bara arangera ett besök av Daisy.

Nu ser vi fram emot 2021. Vi hoppas på en givande säsong för Flygande Veteraner. Vi har nu helt rätt förutsättningar.

Jag önskar er alla God Jul & Gott Nytt Lyckosamt År!

Henrik Boresäter
Ordförande

flygande veteraner

Föreningen Flygande Veteraners informations- och medlemstidning
Nr 148 december 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 245-5657

Annonsörer är välkomna.

Styrelse

Ordförande
Henrik Boresäter 073 076 67 87
Vice ordförande
Berndt Kvist 073 700 78 03
Sekreterare
Michael Östergren 070 330 50 94
Kassör
Peter Östergren 070 546 36 26
Ledamöter
Per-Olof Bortas
Christina Hellberg 073 101 46 65
Martin Ingfeldt 070 895 67 52
Berndt Kvist 0737 00 78 03
Claes Martinsson 070 771 12 58
Jozsy Wengström 070 671 58 58
Suppleanter
Anders Blomqvist 072 210 59 97
Sture Friedner 070 493 75 00
Nils Sievert 070 582 60 25

Redaktion

Ansvarig utgivare: Lars Wissing
Redaktör: Michael Sanz
Redaktion: Lars Cedwall, Sture Friedner, Bernt O Olsson, Christer Persson, Tomas Rinman, Solveig Widing och Lars Wissing
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 Jönellid 070 825 44 68

Servicecenter

Programinformation:
Sökes på webbsida eller Facebook
Telefon, postorderförsäljning:
08-29 50 33 kl 11-14. må-fre
Flygprogram, ansvarig: Karl-Axel Waplan
Bokning:
www.flygandeveteraner.se
Tel 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14.
e-post:
programgruppen@flygandeveteraner.se
Medlemservice:
Tel: 08-29 50 33 mån-fre kl 11-14.
e-post:
medlemservice@flygandeveteraner.se
Postadress:
Flygplatsinfarten 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.

Viktig information till alla medlemmar

Efter lång och trogen tjänst har vi bytt ut vårt egenutvecklade medlemsregister och uppgraderat till ett nytt internetbaserat medlemsystem.

Det nya systemet ger oss många nya efterfrågade funktioner och möjligheter, men mycket är också sig ganska likt.

Med det nya medlemsystemet kan du själv logga in på **“Mina sidor”** på hemsidan och komplettera och korrigera dina uppgifter, t ex vid adressändring. På **“Mina sidor”** hittar du också ditt medlemskort som du själv kan skriva ut och där kan du även betala din medlemsavgift med betalkort eller Swish.

Ditt användarnamn vid inloggningen är **din e-postadress** och du väljer själv ett eget lösenord. Har du inte registrerat någon e-postadress hos oss ännu, så måste du göra det för att kunna logga in. Vi kommer också att kommunicera mer med medlemmarna via e-post framöver. Genom att registrera din e-postadress

hjälp du föreningen att hålla nere en allt ökande portokostnad – pengar som kan komma Daisy till godo istället!

Ytterligare förändringar är att alla har fått nya medlemsnummer samt att du måste ange ett OCR-nummer om du betalar medlemsavgift och fakturor via Bankgiro. OCR-numret finns angivet på avin. Du kommer även att kunna boka flygningar med Daisy online och betala med betalkort och Swish, något som har varit mycket efterfrågat.

Frågor och svar:

Fråga: Jag använder inte dator och är inte uppkopplad på Internet. Innebär det att jag inte kan vara medlem i Flygande Veteraner längre?

Svar: Givetvis är du en lika välkommen och uppskattad medlem som tidigare! Du betalar medlemsavgiften via Bankgiro precis som vanligt, men du ska även ange ett OCR-nummer som står på avin vid betalningen. Du kommer att få tidningen som vanligt.

Fråga: Varför har alla fått nytt medlemsnummer?

Svar: Det nya systemet kan dessvärre inte hantera formatet på medlemsnumret som det gamla registret använde. Du hittar både ditt nya och gamla medlemsnummer när du loggar in på **“Mina sidor”**.

Fråga: Jag har inte angett någon e-postadress tidigare, eller den jag angett tidigare är felaktig. Hur registrerar jag min nuvarande e-postadress?

Svar: Fyll i kontaktformuläret till medlemservice på hemsidan www.flygandeveteraner.se/kontakt/ eller maila till medlemsservice@flygandeveteraner.se

Fråga: Hur loggar jag in på “Mina sidor”?

Svar: Surfa till hemsidan www.flygandeveteraner.se och klicka sedan på länken “Logga in”

Fråga: Vad har jag för lösenord på “Mina sidor”?

Svar: Första gången du loggar in på **“Mina Sidor”** väljer du själv ett lösenord. Det gör du genom att klicka på **“Skapa lösenord / Glömt lösenord”** på inloggningssidan och anger din e-postadress. Du får då en länk mejlad till din e-post. Klicka på länken i e-postmeddelandet och skapa sedan ett lösenord. (Om du inte får något mejl, ta en titt i skräpposten. Det händer att automatiskt genererade meddelanden hamnar där). Om du har glömt bort ditt lösenord, så gör du på samma sätt för att skapa ett nytt lösenord.

Fråga: Jag brukar alltid skänka en slant till Hangarfonden när jag betalar medlemsavgiften. Hur gör jag det nu?

Svar: Det är ingen skillnad. Den summa som du betalar in utöver medlemsavgiften blir en gåva från dig till Daisy. Hjärtligt tack!

Fråga: Det brukar alltid bifogas en avi för medlemsavgiften med decembertidningen, var är den?

Svar: Vi kommer att skicka ut avin separat, antingen via e-post eller med vanligt brev till dig som saknar e-postadress.

Fråga: Jag har en annan fråga gällande det nya medlemsystemet.

Svar: Kontakta Medlemservice antingen via e-post medlemsservice@flygandeveteraner.se eller telefon **08-29 50 33**, så ska vi göra vårt bästa för att svara på din fråga.

Sugen på att hjälpa till?

Känner du att du vill bidra till att hålla Daisy flygande genom att bli reseledare på Daisys flygningar?

Vi ger dig en utbildning där vi ser till att du får en bra grund att stå på och en mentor som ger dig stöd under din första tid som reseledare i Flygande veteraner. Intresserad? Hör då av dig till **Per-Olov Bortas**, Per-Olov.Bortas@flygandeveteraner.se för mer info.

Daisy under andra världskriget – Del 2

Av Tomas Rinman

Genom Tomas Rinmans forskningsarbete får vi nu (nästan) hela listan över Flygande Veteraners DC-3 Daisys flygningar 1943–45!

På de följande sidorna visas Daisys flygningar under andra världskriget. I

nedanstående tabeller är hemmabasen Barkston Heath i England förkortat "BH". Tabellen visar enbart Daisys aktiviteter. Vid angivna datum startade ofta ett stort antal C-47-flygplan för övning i formationsflygning eller på andra uppdrag.

Det torde finnas ytterligare flygningar som inte återfunnits. Exem-

pelvis, man flyger till Normandie ena dagen och startar redan nästa dags morgon från Barkston Heath – hur återvände flygplanen från Normandie? Beträffande ferryflygningarna till och från USA utfördes dessa av Air Transport Command, vars dagböcker Tomas ännu ej fått tillgång till. Spännande fortsättning följer förhoppningsvis!

Datum	Uppdrag	Flygväg	Anm
17 nov 1943	Överföring	Douglas fabrik-Baer Airforce Base	
Okt–nov 1943	Testflygningar	Baer, lokal	Kontrollflygningar
20 nov 1943	Leverans	USA-Syd-amerika-Marrakech-Oran	Baserad Oran, Algeriet
21 nov 1943–11 feb 1944		Flygplanens serienummer ej angivna i krigsdagböckerna för olika flygningar.	
12 feb 1944	Förflyttning	Sciaccia (Sicilien)-El Auouina (Tunis)	14th TCS.
15 feb 1944	Förflyttning	El Auouina-Marrakech,	Marocko. 14th TCS
17 feb 1944	Förflyttning	Marrakech-St Mawgan, UK. Omkring 250 flygplan deltog, bland dem Daisy!	Förflyttning till England.
18 feb 1944	Förflyttning	St Mawgan-Barkston Heath (BH)	Baserad på BH.
24 feb 1944	Övning	BH lokal	Två tim. formationsflygning.
3 mars 1944	Övning	BH lokal.	Fint väder, två övningar.
4 mars 1944	Övning	BH lokal.	Kallt, frysta bränsleledn. Två flygningar.
5 mars 1944	Övning	BH lokal	
7 mars 1944	Övning	BH lokal	
11 mars 1944	Övning	BH lokal	
14 mars 1944	Övning	BH lokal	Brittiska fallskärmshoppare.
16 mars 1944	Övning	BH lokal	
22 mars 1944	Övning	BH lokal	Två flygn. Fallskärmshopp.
23 mars 1944	Övning	BH lokal	Stor övning i formation, starter och landningar.
27 mars 1944	Övning	BH lokal	Fallskärmshoppning.
28 mars 1944	Övning	BH lokal	Bogsering glidflygplan.
5 april 1944	Övning	BH lokal	Amerikanska fallskärmshoppare.
10 april 1944	Fraktflygning	BH-Lanford Lodge-BH	
11 april 1944	Övning	BH lokal	Formation, bogsering glidflygplan
12 april 1944	Övning	BH-Greenham Commons-BH	Formation, bogs. glidflygplan.
13 april 1944	Övning	BH lokal	Formation, bogs. glidflygplan.
14 april 1944	Övning	BH lokal	Formation bogs. glidflygplan.
15 april 1944	Övning	BH-Shipsham-BH, BH lokal	Administration. Formation. Bogsering glidfpl.
18 april 1944	Övning	BH lokal	Formationsflygning
20 april 1944	Övning	BH lokal	Bogsering glidflygplan, fyra landningar.
21 april 1944	Övning	BH-Dropzone "A"-BH.	Brittiska Brittiska hoppare släpps över Drop Zone A.

Datum	Uppdrag	Flygväg	Anm
22 april 1944	Övning	BH lokal	flygning
22 april 1944	Övning	BH lokal	
23 april 1944	Transport	BH-Bottesford-BH	
24 april 1944	Transport	BH-Cottesmore-Lanford Lodge-Mahgaberry-BH.	
24 april 1944	Övning	BH lokal	Nattlig formationsflygning.
27 april 1944	Transport	BH-Cottesmore-Watchfield-BH	
28 april 1944	Övning	BH lokal	Formation med bogsering av glidflygplan.
29 april 1944	Övning	BH lokal	Formationsflygn. Aftonen dans med The Skymasters!
6 maj 1944	Övning	BH lokal	14th TCS bidrar med 12 C-47 för formationsflygning. Totalt 54 plan.
11 maj 1944	Övning	BH lokal	Mission Eagle. Stor övning i fallskärmshoppning
12 maj 1944	Övning	BH lokal	Forts. övningen ovan.
16 maj 1944	Övning	BH lokal	Bogsering glidflygplan.
17 maj 1944	Transport	BH-RAF Grove (Station 519)-BH	
22 maj 1944	Övning	BH lokal	Bogs. glidflygplan, fem landin.
23 maj 1944	Övning	BH-Fairford-BH	Demo. evakueringsuppdrag.
26 maj 1944	Transport	BH-Cottesmore (Station 489)-BH	
27 maj 1944	Övning	BH-hemliga dest.-BH	Transportflygningar
30 maj 1944	Övning	BH lokal	Övningshopp. Formationsflygn.
4 juni 1944	Förberedelse.	Målning vita band på flygplanen inför invasion. Dåligt väder. Invasionen uppskjuten.	
5–6 juni 1944	Stridsflygning	BH-Drop Zone T-BH	Dagen D. Amerikanska fallskärmsjägare släpps över Normandie.
9 juni 1944	Testflygning	BH lokal	
19 juni 1944	Transport	BH-Station 186-BH	
20 juni 1944	Stridstransport	BH-Secret-BH	
22 juni 1944	Transport	BH-Membury (Station 466)-Sainte-Mère-Église	Frakt, evakuering. Eskort av P-47 och Spitfire.
23 juni 1944	På marken	Sainte-Mère-Église. Daisy påkörd av truck, skvroder skadat.	
25 juni 1944?	Återflygning	Sainte-Mère-Église-BH efter reparation.	
27 juni 1944	Övning	BH lokal	Transportövning.
28 juni 1944	Övning	BH lokal	Fem landningsövningar.
29 juni 1944	Övning	BH lokal	Sju landningsövningar.
4 juli 1944	Stridstransport	BH-Normandie-Normandie-BH	Hemligt
6 juli 1944	Övning	BH lokal	Bogsering glidflygplan i formation.
7 juli 1944	Övning	BH lokal	Tre instrumentlandningar.

Datum	Uppdrag	Flygväg	Anm
8 juli 1944	Övning	BH-Red Knoll-Prestwick-BH	Evakueringstransport.
10 juli 1944	Övning	BH lokal	Bogsering av glidflygplan.
11 juli 1944	Stridstransport	BH-Normandie-BH	Navigationsträning
12 juli 1944	Övning	BH lokal	Övning fallskärmshopp
14 juli 1944	Övning	BH lokal	Formationsflygning
17 juli 1944	Övning	BH-Wittering-BH	Bogs. glidflygplan i formation.
18 juli 1944	Stridstransport	BH-Normandie-BH, BH lokal	
19 juli 1944	Övning	BH-Wittering-BH	Bogs. glidflygplan i formation.
20 juli 1944	Sjuktransport	BH-Pershore-Prestwick-BH	Evakuering.
21 juli 1944	Övning	BH lokal	Stor uppvisning formationsflygn. På kvällen dans.
23 juli 1944	Övning	BH-Folkingham-BH	
24 juli 1944	Stridstransport Frakt	BH-Normandie-BH BH-Normandie-BH	
26 juli 1944	Övning	BH lokal	Formationsflygning.
28 juli 1944	Stridstransport Frakt	BH-Membury-Normandie-BH	
30 juli 1944	Transport	BH-Exeter-BH	Persontransport.
3 aug 1944	Övning	BH lokal	Formationsflygning.
5 aug 1944	Övning	BH lokal	Formationsflygning.
7 aug 1944	Övning	BH-Cottesmore-BH	Fallskärmshopp.
8 aug 1944	Övning	BH lokal	Fallskärmshopp.
10 aug 1944	Övning	BH lokal	
11 aug 1944	Övning	BH-Saltby-BH	Fallskärmshopp med trupp.
12 aug 1944	Övning	BH lokal	Sex landningar.
13 aug 1944	Stridstransport	BH-Normandie-BH	Postflyg.
14 aug 1944	Stridstransport	BH-Normandie-BH	Flygburen manöver
16 aug 1944	Stridstransport	BH-Normandie-BH	Bogsering glidflygplan
18 aug 1944	Övning	BH lokal	Sex landningar.
23 aug 1944	Sjuktransport	BH-Prestwick	
24 aug 1944	Persontransp.	Prestwick-Weston-BH	
25 aug 1944	Stridstransport	BH-Membury-Normandie-Normandie-BH	
28 aug 1944	Övning	BH lokal	Fallskärmshopp
11 sep 1944	Stridsuppdrag	BH-Membury-Secret-BH	Frakt
12 sep 1944	Stridsuppdrag	BH-Kemble	
13 sep 1944	Stridsuppdrag	Kemble-Bryssel-Kemble-BH	Frakt av ammunition
17 sep 1944	Stridsflygning	BH-Drop Zone X-BH	Market Garden. Brittiska fallskärmshoppare. 72 flygplan.
23 sep 1944	Stridsflygning	BH-Landing Zone O-BH	Market Garden. Bogsering glidflygplan med amerikanska fallskärmsjägare.
29 sep 1944	Stridsuppdrag	Secret-BH	Administration.
6 okt 1944	Stridsuppdrag	BH-Lyneham-Bryssel-Verdun-BH	Ammunition till brittiska trupper. Tillbaka med sårade soldater.
7 okt 1944	Förstridsuppdr.	BH-Lyneham-BH	Last av materiel.
12 okt 1944	Stridsuppdrag	BH-Kemble-Bryssel-BH	Leverans
13 okt 1944	Stridsuppdrag	BH-Ramsbury-Sedan-BH	Leverans

Datum	Uppdrag	Flygväg	Anm
17 okt 1944	Stridsuppdrag	BH-Leicester East-Reims-BH	På kvällen dans på Red Cross Aero Club
18 okt 1944	Stridsuppdrag	BH-Kembury-Denain-BH	
19 okt 1944	Stridsuppdrag	BH-Kemble-Bryssel-BH	Leverans Kemble-Bryssel.
24 okt 1944	Övning	BH lokal	
28 okt 1944	Stridsuppdrag	BH-Leicester East-Juvin-court-BH	Leverans
31 okt 1944	Förstridsuppdr.	BH-Wellford Park-BH	
2 nov 1944		BH lokal	Övning
4 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Nordholt-Aldermaston-Maubauge-BH	
5 nov 1944		BH-Aldermaston-BH	Administrativ flygning.
6 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Villeneuve-BH	Till och från kontinenten.
8 nov 1944	Förstridsuppdr.	BH-Lyneham-BH	Lastn. Lyneham och tillbaka.
9 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Lille-BH	Materiel till landningsbanor.
10 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Ramsbury-Villeneuve-BH	
11 nov 1944		BH lokal	Om aftonen dans i officersmässen.
15 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Greenham Commons-BH	20 st C-47 hämtade bensin.
18 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Liège (Belgien)-BH	Leverans.
19 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Polkingham-Merville-BH	Materiel till landningsbanor.
20 nov 1944	Administrativ	BH-North Witham-BH	
21 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Lyneham-Woensrecht-BH	Till Holland. Klart väder.
25 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Denain-New Market-BH	
26 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Kemble-Denain-BH	Leverans av diesel.
27 nov	Förstridsuppdr.	BH-Aldemaston-BH	Lastn. bensin och cigaretter.
29 nov 1944	Stridsuppdrag	BH-Aldemaston-BH	Lev. bensin och cigaretter.
30 nov 1944	Administrativ	BH-Nordholt-Chippin Ongar-BH	
2 dec 1944	Försök stridsuppdrag	BH-Ramsbury-BH	Uppdrag avbrutet p g a väder.
3 dec 1944	Stridsuppdrag	BH-Saint Dezier-BH	En C-47 i gruppen havererade i Engelska kanalen.
4 dec 1944	Förstridsuppdr.	BH-Greenham Commons-BH	Hämtning av last på olika depåer. Avvaktn bättre väder i Frankrike.
5 dec 1944	Stridsuppdrag	BH-Prosnès-BH	Leverans till Frankrike.
7 dec 1944	Övning	BH lokal	
10 dec 1944	Övning	BH lokal	Snöfall.
11 dec 1944	Stridsuppdrag	BH-Ramsbury-Prosnès-BH	Leverans till Frankrike.
12 dec 1944	Stridsuppdrag	BH lokal	Flygningen återkallad p g a dåligt väder.
12-19 dec 1944		Inga flygningar,	dåligt väder.
19 dec 1944	Övning	BH lokal	Pilotträning.
20 dec 1944	Övning	BH lokal	Pilotträning formationsflygn.
24 dec 1944	Stridsuppdrag	BH-Membury-Prosnès-Chilbolton	
26 dec 1944	Stridsuppdrag	Chilbolton-Laon (Frankrike)-BH	

Datum	Uppdrag	Flygväg	Anm
28 dec 1944	Stridsuppdrag	BH-Greenham Commons	
29 dec 1944	Stridsuppdrag	Greenham Commons-Prosnès-Bolleville	V 1-raket siktrad.
30 dec 1944	Stridsuppdrag	Bolleville-Membury-BH	Hemtransport sårade soldater.
31 dec 1944	Övning	BH lokal	Nyårsafton
5 jan 1945	Övning	BH lokal	Utbildning för nya piloter på instrument och radio
7 jan 1945	Övning	BH lokal	19 plan formation med glidflygplan
8 jan 1945	Övning	BH-Blue Route-BH	Formationsflygning
14 jan 1945	Övning	BH lokal	
17 jan 1945	Övning	BH lokal	
18 jan 1945	Övning	BH lokal	
19 jan 1945	Övning	BH lokal	19 plan formationsflygning.
20 jan 1945	Övning	BH lokal	Bogsering av glidflygplan.
21 jan 1945	Övning	BH lokal	Formationsflygning.
1 feb 1945	Stridsuppdrag	Manston-BH	Avslut av tidigare uppdrag.
2 feb 1945	Övning	BH lokal	Förflyttning.
3 feb 1945	Övning	BH lokal	Formationsflygning.
4 feb 1945	Övning	BH lokal	
7 feb 1945	Övning	BH lokal	
9 feb 1945	Stridsuppdrag	BH-Blakehill Farms-Bryssel-BH	Filtar, medicin till Bryssel
10 feb 1944	Stridsuppdrag	BH-Blakehill Farms-Bryssel-Manston-BH	Leverans
13 feb 1945	Stridsuppdrag	BH-Broadwell-BH	Uppdraget avbrutet.
15 feb 1945	Övning	BH lokal	Övning.
18 feb 1945	Övning	BH lokal	Övning.
19 feb 1945	Övning	BH lokal	Bogsering av glidflygplan.
20 feb 1945	Övning Förstridsuppdr.	BH lokal. BH-Chilbolton	Övning. Övning i fallskärmshoppning.
22 feb 1945	Övning Stridsuppdrag	BH lokal. BH-Chilbolton	Last av utrustning
23 feb 1945	Stridsuppdrag	Chilbolton-Vielleueuve-Châteaudun	Leverans av fallskärmar.
24 feb 1945	Stridsuppdrag	Châteaudun-BH	Hemresa.
25 feb 1945	Förstridsuppdr.	BH-Ramsbury-BH	Last av utrustning
26 feb 1945	Stridsuppdrag	BH-Liège-BH	
27 feb 1945	Stridsuppdrag	BH-Snetterton Heath-BH	Lastning
28 feb 1945	Stridsuppdrag	BH-Dreux-Chateaudun-BH	
1 mars 1945	Stridsuppdrag	BH-Hartford Bridge-Toussus-le-Noble (Paris)	
2 mars 1945	Transport	Toussus-le-Noble-BH	
3 mars 1945	Stridsuppdrag	BH-Greenham Comns-Le Bourget (Paris)-BH	
5 mars 1945	Stridsuppdrag	BH-Folkingham-Achiet-BH	
6 Mars 1945	Stridsuppdrag	BH-Folkingham-Achiet-BH	
7 mars 1945	Övning	BH lokal	Förberedelser förflyttning till Abbeville.
8 Mars 1945	Övning	BH-Abbeville-BH	Förflyttning skvadron till Abbeville.
9 mars 1945	Övning	BH-Abbeville-BH	Flytt av personal
11 mars 1945	Stridsuppdrag	BH-Abbeville-BH	Flytt av skvadron

Datum	Uppdrag	Flygväg	Anm
12 mars 1945	Stridsuppdrag	BH-Abbeville-BH	Flytten fortsätter
13 mars 1945	Övning	BH-Abbeville-BH-Abbeville	Flytten fortsätter. Lastbilsflytt via Le Havre till Abbeville
17 mars 1945	Övning	Abbeville-lokal	Piloter bekantar sig med omgivningen
24 mars 1945	Stridsuppdrag	Chipping Ongar-via Tyskland-Abbeville	Brittiska fallskärmshoppare flygs till Rhen. Operation Varsity. Daisy återvände med en pararack som ej hade lossnat.
31 mars 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Coulommiers-Frankfurt-Abbeville	Leverans av bensin till General Pattons armé.
3 april 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Asbach	Förberedelse inför flygning av marktrupper till Rivieran för permission.
4 april 1945	Stridsuppdrag	Asbach-Cannes-Marseille	Flygning av marktrupper till Rivieran för permission.
5 april 1945	Stridsuppdrag	Marseille-Le Bourget-Abbeville	
6 april 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Amiens-Toussus-le-Noble-Cottesmore-Amiens-Abbeville	Rutinflygning till England.
7 april 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Liège-Ettinghausen-Abbeville	16 st C-47 inklusive Daisy flyger ransoner och bensin till Tyskland.
8 april 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Eudenbach-Cannes-Aix-Marseille	Soldater flygs på permission i Marseille.
9 april 1945	Stridsuppdrag	Marseille-Cannes-Eudenbach-Abbeville	Returflygning.
10 april 1945		Abbeville-Thionville-Bracht-Abbeville	Franska krigsfångar i Tyskland repatrieras.
12 april 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Liège-Bracht-Giessen-Le Bourget-Abbeville	297 franska krigsfångar flygs hem.
13 april 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Metz-Frankfurt-Abbeville	Bensinleverans till Tyskland.
15 april 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Kirchhellen-Hildesheim-München-Marseille-Cannes	Soldater till permission på Rivieran
16 april 1945	Stridsuppdrag	Cannes-Dijon-Kirchhellen-Abbeville	
17 april 1945		Abbeville-lokal	Överföring
19 april 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Dreux-Cannes-Marseille-Abbeville	
22 april 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Greenham Commons-Liège-Frankfurt-Abbeville	
24 april 1945	Striduppdrag	Abbeville-Querqueville-Nordhausen-Abbeville	Återvände från Tyskland med bland annat en liten bil!
25 april 1945	Stridsuppdrag	Abbeville-Kirchhellen-Abbeville	
26 april 1945	Stridsuppdrag	Cannes-Marseille-Abbeville	Hämtning av soldater efter permission
27 april 1945	Överföring	Abbeville-lokal	
30 april 1945	Överföring	Abbeville-BH	Alla 20 C-47 återvänder hem till Barkston Heath.
14 maj 1944	Överföring	BH-Trinidad	Ett stort antal C-47 till Trinidad. Landning 16 maj 1945.
23 sep 1945	Överföring	Trinidad-Morrison, Florida.	
24 okt 1945	Överföring	Morrison-Bush Field, Georgia.	
Krigsdagböckerna innehåller många intressanta historier angående verksamheten med C-47:or. Dock nämns inte alltid vilka C-47 som deltog i olika uppdrag. Ovanstående uppgifter kommer att uppdateras vartefter nya data kommer oss till del.			

Bidrag och intäkter

Det är inte bara motorer som behövs för att driva ett flygplan framåt. Det behövs också pengar. Medlemsintäkterna är verkligen fundamentet i vår förening och till detta har vi i år kunnat addera både skatteåterbäring och kulturstöd.

Av Lars Sveding

Statens Kulturråd har haft två sökomgångar där föreningen kvalificerat sig för medel. I den första fick vi 279 800 kronor. I den andra omgången kunde vi inte söka så mycket, eftersom vi haft andra problem än enbart coronapandemin som påverkat vår verksamhet. Den senaste ansökan är på 99 600 kronor och det beslutades den 2 december att föreningen får 74 700 kronor.

Vi har under 2019 haft en mycket förmånlig hantering av BP vid tömningen av den tank vi haft i Västerås. Förutom detta, har föreningen erhållit rabatterade priser av BP – och även av Shell under en period 2019 då BP inte fanns representerat i Västerås. Bränsle är en stor kostnad för flygning, bruttokostnaden är cirka 7 700 kronor per flygtimme. Det är därför mycket välgörande att vi har kunnat få skatterestitution av bränsleskatt för en del av våra flygningar. En sådan restitution går att få tre år tillbaka. Efter ett grannlaga arbete och högst kompetent hantering och handläggning av Skatteverket har föreningen under 2020 kunnat bokföra 365 431 kronor som ”övrig intäkt”. Föreningen har tidigare sökt skatterestitution men fått avslag. Nu, med en ändrad tillämpning, har vi lyckats få restitution för det bränsle som köps in för inrikes medlemsflygningar.

Riksantikvarieämbetet

Det kan också nämnas i detta ekonomiska sammanhang att Riksantikvarieämbetet (RAÄ) är mycket aktivt avseende det rörliga kulturarvet och en delegation från dem spenderade en hel dag i Västerås för att bekanta sig med Flygande Veteraner och Västerås Flygmuseum. RAÄ har också en egen blogg – k-blogg.se – där vi fick vara med som en del i detta rörliga kulturarv. Klart läsvärd och mycket intressant.

Resultatet av mötet blev en förbätt-

Marie Adolfsson från Riksantikvarieämbetet besöker Daisy på Hässlö i Västerås.



rad förståelse och en ömsesidig insikt i det arbete som görs i Riksantikvarieämbetet och i respektive föreningar. RAÄ har sedan flera år jobbat målmedvetet för att även skydda tåg, bilar, spårvagnar, båtar och flygplan och på uppdrag av regeringen tagit fram rapporten *Det rörliga kulturarvet: förutsättningar för en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet* (KU2017/00942/KL).

Daisy är också klassat som ett Arbetslivsmuseum – DC-3:an Daisy – med allt vad det innebär med ytterligare presentation och marknadsföring samt möjlighet att gå kurser och även söka bidrag och utbildningar.

Föreningen har i flera omgångar fått stöd för pilotutbildning, uppdatering av radioutrustning och återinstallation av wire i taket för automathopp. Tyvärr fick vi inte några pengar på vår senaste ansökan om tidstypiska uniformer för piloter, kabinpersonal och färdmekaniker. Tanken var där att lyfta fram 1950-talets flyguniformer och förstärka flygupplevelsen än mer.

Många föreningar äskar medel och föreningen får helt enkelt försöka fler gånger. Det är möjligt att styrelsen framgent lyckas bättre med detta. Arbetet med en bidragsansökan är omfattande och det krävs ännu mer för att redovisa hur arbetet genomförts i delredovisning respektive slutredovisning.

Det finns också bidrag att söka för löpande verksamhet till exempel kansli och administration, något som föreningen inte tidigare ansökt om. Eftersom vårt servicecenter – en naturlig samlingspunkt för föreningens medlemmar – är beläget i en kulturminnesskyddad byggnad kanske det ses som ett positivt förhållande.

I vårt arbete med Transportstyrelsen har detta intresse för kulturarvet poängterats och kan bli en viktig faktor, då det ska beslutas om särskilda flygsäkerhetsmässiga villkor. Daisy är ett så kallat Annex 1-luftfartyg och följer således nationella bestämmelser och författningar.

Andra belopp som kan hamna som ”övrig intäkt” 2020 är den moms som tagits ut på portokostnader mellan 2009 och april 2016. Än en gång kan exemplarisk arkivering och detaljerad bokföring löna sig. Mona Cedwall har gått igenom tidigare underlag, något som genererar en fordran på PostNord om c:a 20 000 kronor.

Inköpta komponenter till vingreparationen från Basler i USA är också, efter många turer, med Tullverket och fraktbolag, returnerade och kan ge en återbetalning på tull och moms om cirka 60 000 kronor. Vi har fått en kreditering från Basler, så att vi nu har ett tillgodohavande på 9 260 US-dollar, c:a 78 000 kronor.

FOTO LARS SVEDING



Underhåll – en historia utan slut

Tack vare våra tekniker och mekaniker kan och får Daisys flyga. Vår pilot Lars Sveding beskriver här en del av årets arbete med vår DC-3. Tack till alla som lägger ner sin kvalificerade tid på vårt flygplan!

Av Lars Sveding

I oktober 2019 hade jag nöjet att tillsammans med befälhavare Anders Jacobsen avsluta en flygsäsong med ett bra flyguttåg och helt utan oplanerade händelser. Parkering skedde denna gång på asfalten utanför Västerås

Flygmuseum på Hässlö. Vi två avslutade också säsongen 2018, denna gång med en sakta utrullning på gräs vid sidan av Saab-fältets bana i Linköping. Det var alltså en helt annan känsla i kroppen denna gång och överlämning kunde ske på ett ordnat sätt till den tekniska avdelningen för årets planerade underhåll.

Tillsynsprogrammet är uppdelat i 16 olika delar och ska utföras var 125:e flygtimme. Översynsprogrammet, som är mer omfattande, ska ske var 2 000:e flygtimme och fördelas på ett lämpligt sätt och utförs progressivt, det vill säga lite grann åt gången. Efter 16 tillsyner är översynen genomförd – förutsatt att alla översynspunkter genomförts.

Tekniker Mike McKenna fokuserar på sitt arbete med Daisys vingar.

Demontering och montering av Daisys vingar 2020 gjordes utomhus, eftersom denna hantering kräver stort svängrum.

Utöver tillsyn och översyn så planeras modifieringar, genomförs servicebulletiner och luftvärdighetsdirektiv som utfärdas av tillverkare och/eller myndigheter. Förutom flygplanets underhåll utförs också underhåll av komponenter som pumpar, propellrar och motorer vilka kan ha ytterligare begränsningar på kalendertid eller gångtid.

Ansvar för den tekniska verksamheten åvilar den tekniske chefen som till sin hjälp har Flygande Veteraners nationellt auktoriserade flygverkstad med tillståndsnummer SE.AUB.0229. Såväl beställning, utförandet och granskning av det tekniska arbetet har till dags dato hanterats av detta AUB. Det finns dock tydliga signaler från Transportstyrelsen att beställning av underhåll, ansvaret för underhållsprogrammet och modifieringar, luftvärdighetsdirektiv samt granskning av allt underhållsarbete ska formaliseras och ges till den operativa flygverksamheten.

Tillsynsprogrammet gick igång så fort flygplanet kom på plats i hangaren. Förutom ordinarie tillsynspunkter gjordes översyn av landställ och bromsar samt byte av alla hjul. Helt nya landställscylindrar monterades på vänster sida eftersom de haft ett mindre läcka-



FOTO LARS SVEDING

ge sedan brandskadan i augusti 2018. Ompackning av de gamla genomfördes och sitter numera på höger sida samtidigt som de två som satt där också blivit ompackade, så vi har således två fina landställscylindrar i reserv.

Olja byttes, oljetankar rengjordes, och slangar kompletterades med brandskydd. En del komponenter beställdes från Basler i Oshkosh, när vi behövde komplettera. Bland annat var det en infästningsvinkel (bracket) för motorkontrollernas linor till vänster motor som byttes ut på grund av sprickor. Roderstopp byttes också ut, även det på grund av synliga skador. Inredningen i form av ny klädsel till stolar är numera installerad liksom en del mindre komponenter, som skruvar till bränsletankar.

Modifiering avseende ADS-B out är förberedd, tidsgränsen för detta var från början den 15 juni 2020 men flyttades sedermera till den 15 december 2020. Högtalare och förstärkare har bytts ut i kabinen. En del kontroller och brytare har flyttats.

Flygplanets vägning

Vägning av flygplanet var planerad att genomföras i Linköping redan förra året men blev tyvärr aldrig av eftersom det var problem att få tillgång till både vågar och hangarplats. Detta planerades istället om till att göras i slutet av denna tillsyn/översyn eftersom bränslet redan var utpumpat och viktiga installationer var genomförda.

Tempot saktades ner betänkligt i mars på grund av coronapandemin och den utlovade säsongstarten senarelades. Det är en bragd att underhållet kunnat genomföras utan att någon insjuknat och utan större försening. Hatten av till alla involverade i den tekniska verksamheten. Tack!

Vägningen genomfördes den 4 juni 2020. Vi fick våra värden – och mer därtill. Som tidigare framgick rullade Daisy av vågarna vid vägningen. Jag känner mig personligen delaktig i denna fadäs. Sättandet av parkeringsbroms eller klotsar vid hjulen hade förhindrat en avrullning från plattformarna. Ett borttagande av domkrafterna efter nedsänkningen hade minskat konsekvenserna. Sannolikt hade dock Daisy rullat iväg längre och istället

Daisy i den stora hangaren på Västerås-Hässlö sommaren 2020. Flygande Veteraners tekniske chef Berndt Kvist lossar avlastningen av vänster motor efter genomförd reparation.

skadat propellrar eller andra flygplan, vilket nu förhindrades, när Daisy fastnade i domkraften på höger sida.

Misstag blev lärdom

Det var självklart ett onödigt misstag som genererat många ytterligare arbetstimmar och byte av plåtar under vingarna på båda sidor. På pluskontot kan vi dock sätta ytterligare kunskap, ett förfinat utbyte och samarbete med Basler, bekantskap med plåttekniker från Nordic MRO samt erfarenheten av vingarnas borttagande och återmontering.

Tur i oturen var att vingarna ändå skulle demonterats inom 55 timmars flygtid enligt ett luftvärdighetsdirektiv avseende vingarnas montering och infästning. Total kostnad för reparationen är c:a 350 000 kronor. Det är något som vi inte adresserat försäkringsbolaget då vi inte önskar påverka den förmånliga relation vi har med SAS och försäkringsbolaget Marsh. Under genomförandet av luftvärdighetsdirektiven återfanns en del anmärkningar i sekundärstruktur. Dessa korrigerades av våra plåttekniker som också bytte ut några av skevrodrens kullager, som befanns vara utanför godkända värden. Generellt kan sägas att Daisy är i god kondition och inte har någon korrosion. Jämförelsevis har det under tillsyn och reparationer också varit intressant att kunna se hur flygplan tillverkades 1943!

Fler och tätare nitar

Generellt kan sägas att det är fler och mycket tätare nitar samt att aluminiumplåten som nyttjats består av en större del koppar för att vara böjligare och flexiblare än vad dagens flygplan är tillverkade med. Dessutom är allt borrat på frihand vilket gjort att en del hål hamnat lite fel. Kanske förlåtligt



under brinnande krig och forcerad tillverkning.

Väl på landställsbenen och med återmonterade vingar var det dags för tankning och motorkörning. Nämnas kan att demontering och montering av vingar gjordes utomhus eftersom det går åt en del yta och att vingarna förvarades under reparationen på specialanpassade bävaggor.

Genomförda kontroller har visat att Daisy maskinellt är i fin form. I en kvalitetsintensiv verksamhet som flyg finns dock ett antal aspekter. Allt som görs tekniskt måste kunna verifieras och i detta sammanhang handlar det om signaturer och tydliga sammanställningar av vad som utförts när och av vem. Detta kallas i branschen ”dirty finger prints” och är helt nödvändigt att kunna relatera till för att vidimera all genomförd tillsyn och tidigare genomförda översyner.

Under kommande vinteruppehåll fokuseras det inte nämnvärt på tillsynen eftersom ingen flygning genomförts. Desto mer uppmärksamhet läggs på de översynspunkter som ska vara genomförda och verifierade till dess flygprogrammet tar sin början. Ett projektarbete är också inlett för att uppdatera underhållsprogrammet och även införa kalendertid då det är mer tillämpligt för oss som har ett lågt årligt flygtidsuttag. ✚

Daisys storebror: Douglas DC-4



Under ett år som 2020, då Flygande Veteraners medlemsaktiviteter varit begränsade, kan det vara intressant att vidga vyerna i medlemstidskriften. Här får vi en inblick hur Douglas DC-3 utvecklades – nämligen till DC-4! Flygplanstypen var förvisso större än DC-3 men å andra sidan av en yngre generation. Så egentligen var det kanske en "lillebror". En stor lillebror!

American Airlines DC-4 NC90417 *Flagship Monterey*. 1949 såld till Iberia och 1963 ombyggd till en ATL-98 Carvair.

Av Tomas Rinman

Framgången med Douglas DC-3 känner vi alla till. Under 1930-talets slut insåg Douglas att det fanns behov av ett större flygplan baserad på samma teknik som DC-3. Man beslöt då att utveckla ett flygplan som var ungefär dubbelt så stort som DC-3. Det skulle kunna ta 42 passagerare under dagflygningar och 30 vid nattflygningar. Modellen kallades DC-4E, där E står för "Experimental". DC-4E hade även

sängar och ett privat sovrum – för brudpar! Flygplanet hade fyra motorer och var försedd med tryckkabin. Liksom senare Lockheed Constellation hade flygplanet tre fenor.

Men flygplanet blev för dyrt för flygbolagen som hade dålig ekonomi efter 1930-talets depression. I stället beslöt Douglas att utveckla en ny typ. Även den var fyrmotorig och fick beteckningen DC-4. Planet var helt byggt i metall och hade tillräcklig räckvidd föra att flyga över Atlanten.

Prototypen till och enda exemplaret av Douglas DC-4E. Det flög första gången 1938 och såldes senare till Japan. Där fick det utgöra grund för bombplanet Nakajima G5N.

Detta flygplan saknade dock tryckkabin. Innan det hann levereras till något flygbolag kom andra världskriget emellan och den civila DC-4:an kom inte att levereras förrän 1946.

Prototypen för DC-4E flög första gången 1938 från Santa Monica i Kalifornien. Efter typutprovningen godkändes planet 1939. Därefter användes maskinen för utvärdering av United Air Lines under resten av 1939. Även om planet fungerade ganska bra så visade det sig att maskinens komplexa system var dyra att underhålla och om man skulle utöka antalet sittplatser till 52 så var prestandan inte imponerande.

Civila DC-4 blev militära C-54

Omkring 1940 insåg det amerikanska War Department behovet av ett större transportflygplan. Det skulle vara lämpligt för långdistanstransporter och skulle kunna transportera såväl statliga som militära dignitärer till avlägsna delar av världen. Ett annat behov var att flyga hem "ferry-piloter" från Europa till USA. Dessa piloter hade levererat exempelvis bombplan till England och andra länder och behövde återvända till USA för nya uppdrag. Behovet





Tillverkning av C-54 i en av Douglas fabriker.

av sådana transportflygplan var så angeläget att War Department beställde ett stort antal B-24 bombplan vilka byggdes om till transportflygplan. De fick beteckningen C-87 Liberator Express. Men War Department hade även ögonen på ett annat plan, nämligen Douglas nya plan DC-4 som fick den militära beteckningen C-54 Skymaster. Hela produktionen av DC-4 till de civila flygbolagen blev nu övertagen av militären och C-54 blev i stället arbetshästen i US Army Air Transport Command.

Den 26 mars 1942 gjorde första C-54 sin jungfruflygning. Planet saknade som nämnts tryckkabin och hade, i motsats till DC-4E, enbart ett sidoroder men var försett med noshjul. Eftersom det var ett vanligt transportflygplan behövde man inte göra några större ändringar, utan leveranserna till militären kunde börja redan i juni 1942. Planet hade fasta säten och golvet var inte förstärkt, som i fraktplan. De första militära C-54:orna flögs av civila besättningar från Pan Am på ruten Miami till Natal i Brasilien. Denna rutt förlängdes snart till Marrakech i Nordafrika och sedan vidare till England.

Underhåll 1947 av två Air Transport Command och en Seaboard & Western DC-4. Seaboard-planet såldes senare till Flugfélag Íslands med namnet *Solfaxi*.

C-54 tekniska data

Under kriget tillverkades 953 stycken C-54 till Army Air Forces medan US Navy köpte 211 plan med beteckningen R5D. Totalt inköptes alltså 1 164 av dessa flygplan som levererades i sju olika varianter. Produktionen pågick från 1942 till 1947.


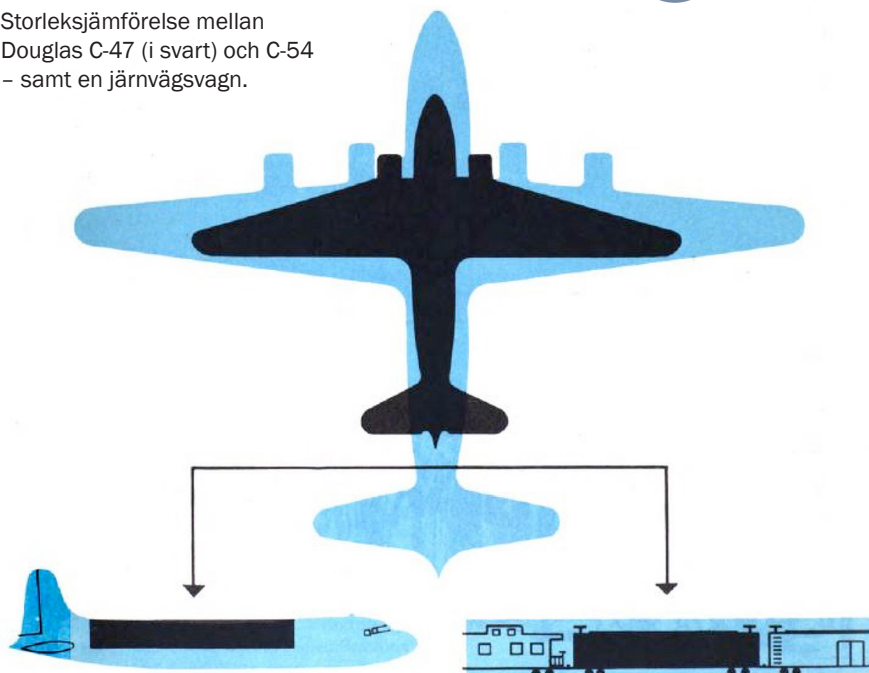
C-54 var 28,6 m lång och 8,4 m hög. Vingspannet var 35,8 m. Motorerna bestod av fyra motorer av typ Pratt & Whitney R-2000-7 på mellan 1 290 och 1 450 hästkrafter, beroende på modell. Flygplanet kunde flyga i en marschfart på 333 km/h och toppfart 386 km/h. Maxhöjden låg 



FOTO I SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING ARKIV

Storleksjämförelse mellan
Douglas C-47 (i svart) och C-54
- samt en järnvägsvagn.



på 6 700 meter, och för senare modeller 9 100 meter. Som långdistansflygplan hade C-54 en räckvidd på 6 276 km och kunde medföra en last på 12 700 kg eller 49 passagerare samt en besättning på sex personer. Prestanda var nära dubbelt så höga som för USAAF:s vanligaste transportflygplan, C-47. Besättningen bestod av två piloter, en färdmekaniker, en radiooperatör och en navigatör. Ibland medföljde också en "Traffic Clerk" som skötte om passagerare, lastning av frakt och tulldokument.

Bilden ovan visar skillnaden i storlek mellan C-54 och en C-47. C-54:ans kabin har samma dimension som en amerikansk godsvagn!

Många varianter

C-54: Första produktionen baserad på DC-4. 24 byggda.

C-54A: Första militära versionen med förstärkt flygkropp, ökad bränslekapacitet och utökade möjligheter för passagerare och lastning av frakt. 252 byggdes.

C-54B: Ökad bränslekapacitet i vingarna. 220 st. byggdes. Ett plan användes av Winston Churchill. 220 byggdes.

C-54D: Samma som C-54B men med R-2000-11 motorer. 380 byggdes.

C-54E: Ytterligare förbättringar angående bränsletankarna. Möjlighet att snabbt ändra från passagerare till frakt. 125 byggdes.

C-54G: Samma som C-54E men med annan version av R-2000 motorn. 400 beställdes av vilka 162 byggdes. Resten annullerades vid krigsslutet.

R5D: US Navys beteckning på konverterade C-54.

Tidiga modeller tog bara 26 passagerare men tillverkaren Douglas införde snart förlängda versioner som tog mellan 40 och 80 passagerare. Till exempel kunde C-54B evakuera 50 sittande skadade soldater eller 26 liggande på bärar. C-54A var försedd med kraftig hiss och extra stor lastdörr och kunde lasta 6 350 kg inkluderande fordon som truckar och maskiner för vägbygge. Senare versioner kunde lasta nästa dubbelt så mycket och hade en räckvidd 7 100 km och med en hastighet på 354 km/h (maxhastighet 458 km/h).

C-54 i VIP-användning

C-54 användes även som "VIP-flygplan" för transport av betydelsefulla personer, över hela världen. Här följer några exempel där C-54 användes i denna roll:

- Winston Churchill och hans familj flög till en konferens i Ottawa.
- General George C Marshall och general Brehon Burke Somervell gjorde olika resor med C-54 runt jorden.
- USA:s marinminister William Franklin "Frank" Knox gjorde en inspektionstur runt sydvästra Stilla havet.
- USA:s utrikesminister Cordell Hull flög till konferensen i Moskva.

- USA:s krigsminister Henry L Stimson och finansminister Henry Morgenthau Jr flög till Europa och tillbaka med C-54.

- Soong May-ling, kallad Madame Chiang Kai-shek, reste från Kina till och från USA med C-54.

- Drottning Vilhelmina av Nederländerna reste till och från USA med C-54.

- USA:s president Franklin D Roosevelt flög med hela sin stab till konferenserna i Casablanca, Kairo och Teheran. Totalt användes tio C-54-plan för att transportera alla tjänstemännen.

- En maskin med beteckningen VC-54C gjordes i ordning särskilt för presidenten och döptes till *Sacred Cow* (Heliga kon). Planet utrustades med hiss för att lyfta presidenten i hans rullstol. I kabinen fanns ett konferensrum med ett stort bord. Fönstren var gjorda i skottsäkert glas. Presidenten använde dock planet endast en gång, när han reste till konferensen på Jalta.

- President Harry S Truman tog över *Sacred Cow* som sitt presidentplan och signerade där The National Security Act. Genom presidentens signatur skapades US Air Force som egen försvarsgren.

- President Harry S Truman tog över *Sacred Cow* som sitt presidentplan och signerade där The National Security Act. Genom presidentens signatur skapades US Air Force som egen försvarsgren.

Räddningsuppdrag

Under Berlin Airlift, luftbron till Berlin, 1948 användes varje tillgänglig C-54 till att försörja den isolerade staden Berlins befolkning med mat, kol och olja.

Under Koreakonflikten flögs 66 000 sårade soldater tillbaka till USA med C-54-plan.

DC-4 i Norden

Andra världskriget innebar stora begränsningar för den civila luftfarten. I de ockuperade länderna Danmark och Norge låg den privata flygverksamheten nere. I Sverige försökte AB Aerotransport (ABA) under stora svårigheter att upprätthålla sin verksamhet men blev förstärkt för att säkra trafiken. År 1943 startades Svensk Interkontinental Lufttrafik AB, Sila, genom initiativ av bröderna Jacob och Marcus Wallenberg. Sila beställde tio flygplan av typen DC-4. Redan 1945 kunde den första flygningen till New York genomföras med en modifierad

Boeing B-17, kallad F-17 Felix. Våren 1946 levererades de första DC-4:orna till Sila – men även till ABA, danska DDL och norska DNL, för vilkas räkning Sila beställt de tio DC-4:orna.

SAS bildades den 1 augusti 1946 som ett gemensamt konsortium där grunden utgjordes av DNL, DDL och svenska Sila. I september samma år skedde SAS första flygning med Douglas DC-4 *Dan Viking*. Turen över Atlanten gick från Stockholm-Bromma via Köpenhamn, Prestwick och Gander i Newfoundland till New York-La Guardia. Resan tog ett drygt dygn.

SAS DC-4 ersattes snart av Douglas DC-6 med tryckkabin och övergick till kortare Europalinjer. SAS sista DC-4 togs ur tjänst 1957. Redan 1947 hade norska Braathens SAFE tagit DC-4 i trafik. Bolaget flög ”reguljär charter” till olika håll i världen, med tillnamnet ”SAFE” (*South America Far East*) och fick norska statens koncession att i fem år flyga på Hongkong. Braathens sista DC-4 flög fram till 1966.

Danmarks flygvapen använde mellan 1959 och 1977 sammanlagt sex DC-4 (C-54) som transportflygplan, föranlett inte minst av behovet för transporter till och från Grönland.

Flugfélag Íslands (Icelandair) använde från slutet av 1940-talet och ett tiotal år tre egna och några inhyrda DC-4.

Till sist kan nämnas norska Bergen Air Transport, som under ett tiotal år använde två DC-4 i fraktversion.

Hur många DC-4 plan finns kvar?

År 2020 finns det få DC-4 kvar i flygbart skick. De två sista DC-4-planen för passagerare är i dag baserade i Johannesburg i Sydafrika. De är försedda med South African Airways gamla färgmönster. De heter ZS-AUB *Outeniqua* och ZS-BMH *Lebombo* och ägs av South African Airways Museum Society. De opereras av Skyclass Aviation, ett företag specialiserat på ”klassiska” resor och VIP-charter till exotiska destinationer i Afrika.

En annan DC-4 ingår i ett flygande museum för Berlin Airlift som i den egenskapen flugit runt om i världen i 20 år. Den heter *The Spirit of Freedom*. Alaska Air Fuel flyger två DC-4 från Palmer i Alaska. Buffalo Airways i Kanadas nordvästra territo-



Skickligt retuscherad bild med en tänkt dekor för "Swedish Intercontinental Airlines", eller Svensk Interkontinental Lufttrafik AB, Sila. Men någon DC-4 registrerad SE-ABA existerade aldrig. Däremot en Fokker F.XXII.

rium äger elva DC-4:or som är konverterade från C-54. Fyra av dem används för frakt och tre som tankplan för skogsbrandbekämpning. En av Buffalo Airways DC-4:or är försedd med utrustning för oljebekämpning. Den är baserad i Florida.

Ännu en Skymaster är nu flygvärdig: C-54B-DC (DC-4) (tillv.nr 10630) registrerad N44914 på International Air Services Inc Thrustee i Nevada. Ytterligare en C-54 befinner sig under restaurering på Hars flygmuseum i Australien. Avsikten är att den ska bli flygvärdig. Vad hände med resten?


368 DC-4 är avskrivna och skrotade, för 797 stycken är ödet okänt men

är troligen skrotade. 89 stycken DC-4 står i förråd.

I början av 1960-talet byggdes 21 stycken DC-4 om av brittiska Aviation Traders till en extra stor fraktmaskin, betecknad ATL-98 Carvair.

Antal byggda DC-4:

DC-4E	1
DC-4, civila	78
C-54 Skymaster, militära	1 164
Totalt	1 254

Därutöver byggde Canadair 71 plan under beteckningarna North Star, DC-4M, C-4 och C-5. Alla, utom ett, utrustades med Rolls-Royce Merlin radmotorer. Brittiska BOAC kallade sina DC-4M för Argonaut. 

Nästa sida: DC-4 i Norden, flygande DC-4 år 2020

Danska flygvapnets C-54G Skymaster N-586 på Værlose 1975. Danska flygvapnet använde sammanlagt sex C-54 åren 1959–1977.



FOTO NILS ARNE NILSSON

FOTO WIKIPEDIA



Flugfélag Íslands DC-4 TF-ISE Gullfaxi på Heathrow 1947.

Douglas DC-4 i Norden

Reg	Namn	Tillv.nr	I tjänst i Norden	Innehavare
Sila, ABA, DDL, DNL och SAS				
SE-BBA	<i>Nordan</i>	42905	1946-1948	Sila
	<i>Sigtrygg Viking</i>		1948-1953	SAS
SE-BBC	<i>Passad</i>	42926	1946-1948	Sila
	<i>Sigvard Viking</i>		1948-1954	SAS
SE-BBD	<i>Monsun</i>	42927	1946-1948	Sila
	<i>Sigmund Viking</i>		1948-1954	SAS
SE-BBE	<i>Östan</i>	42928	1946-1948	ABA
	<i>Svavar Viking</i>		1948-1956	SAS
SE-BBF	<i>Västan</i>	42929	1946-1948	ABA
	<i>Sverker Viking</i>		1948-1955	SAS
SE-BBG	<i>Sunnan</i>	42930	1946-1947	ABA, haveri Aten.
OY-DFI	<i>Dan Viking</i>	42931	1946-1948	DDL
	<i>Dan Viking</i>		1948-1956	SAS
OY-DFO	<i>Rolf Viking</i>	42987	1946-1948	DDL
	<i>Rolf Viking</i>		1948-1954	SAS
LN-IAD		42993	1946-1948	DNL
	<i>Haakon Viking</i>		1948-1957	SAS
LN-IAE		42994	1946-1948	DNL
	<i>Olav Viking</i>		1948-1956	SAS
Braathens SAFE				
LN-HAV	<i>Norse Explorer</i>	7469	1946-1950	
LN-HAT	<i>Norse Skyfarer</i>	10358	1947-1961	
LN-NAU	<i>Norse Trader</i>	10382	1947-1950	
LN-PAW	<i>Norse Commander</i>	10380	1948-1952	
LN-HHK		10399	1954-1955	
LN-SUP	<i>Norse Commander</i>	18378	1956-1966	
Flugfélag Íslands				
LN-HAT		10358	(Inhyrd från Braathens)	
TF-ISE	<i>Gullfaxi</i>	10378	1948-1958	
TF-IST	<i>Solfaxi</i>	10313	1954-1963, hangarbrand Narsarsuaq	
TF-FID	<i>Straumfaxi</i>	10325	1962-1967	
Bergen Air Transport				
LN-MOJ		27336	1973-1977	
LN-MOB	<i>Moby Dick</i>	27373	1967-1977	
Danska flygvapnet Eskadrille 721, stationering Værløse (fem C-54D och en C-54G)				
N-242		22192	1959-1975	
N-586, C-54G		36039	1966-1976	
N-605		10710	1959-1965, haveri Kattegatt	
N-618		10723	1965-1977	
N-625		10730	1965-1975	
N-706		10811	1959-1975	

Flygande DC-4 år 2020

Tillv.nr **10547**
N3054V, C-54Q-DC (DC-4)
 Alaska Air Fuel

Tillv.nr **22178**
N9015Q, C-54D-DC (DC-4)
 Island Air Express

Tillv.nr **27284**
N96358, C-54E-DO (DC-4)
 Alaska Air Fuel

Tillv.nr **27359**
N460WA, C-54E-DO (DC-4)
 Florida Air Transport

Tillv.nr **27370**
N500EJ, C-54R-DO (DC-4)
 Berlin Airlift

Tillv.nr **36088**
C-FIQM, C-54G-DO (DC-4)
 Buffalo Airways (flygplanet var hösten 2020 till salu)

Tillv.nr **42984**
ZS-AUB, DC-4-1009
 Skyclass

Tillv.nr **43157**
ZS-BMH, DC-4-1009
 Skyclass

Flera flygande DC-4 kan finnas. Vi återkommer i förekommande fall med komplettering av listan.

21 stycken Douglas DC-4 konverterades av brittiska Aviation Traders till ATL-98 Carvair. Namnet syftade på att flygplanet kunde medföra upp till fem personbilar i det "jumbo-lika" nospartiet och 22 passagerare i kabinen. Flygplanet kunde konverteras för exempelvis 55 passagerare och tre bilar. Fenan på Carvair påminner mer om den på DC-7 än på DC-4.

Flygplanet på bilden tillverkades ursprungligen 1946 för Sila (SE-BBD) där det fick namnet *Monsun* för att senare bli *Sigmund Viking* i SAS. Byggsdes 1965 om till ATL-98 Carvair nummer 19. På bilden tillhör planet Air Cargo, registrerat N33AC. Skrotad i Phnom-Penh på 1970-talet.



FOTO GENOM ROLF LARSSON

The Flying Nightingales

Brittiska ambulansflygningar med Dakota

FOTO IMPERIAL WAR MUSEUM



Av Sture Friedner

När Royal Airforce RAF planerade invasionen av Normandie insåg man det kommande behovet av akuta sjuktransporter av sårade soldater. Detta löste man med Douglas C-47 Dakota. Dessa flygambulanser behövde sjukvårdskunniga sköterskor ombord, det blev The Flying Nightingales!

Då man gick ut och efterfrågade frivilliga till den kommande flygambulansservicen fick man flera hundra sökande. Av dessa lät man utbilda 200 i åldern 20–23 år som kom att tillhöra Women's Auxiliary Air Force

(WAAF). Sköterskorna i WAAF fick bara en tredjedel av en manlig lön men fick 8 pence extra per dag i "danger money"!

Till första transporten, den 13 juni 1944, en vecka efter Dagen D, tog



FOTO IMPERIAL WAR MUSEUM

De första *Flying Nightingales*, Myra Roberts, Lydia Alford och Edna Birkbeck före flygningen den 13 juni 1945.

man ut tre kvinnor, Myra Roberts, Lydia Alford och Edna Birkbeck, till var sin Dakota. De var de första brittiska kvinnor någonsin som regeringen kommenderat in i en krigszon.


Flygningarna uppmärksammades snabbt av pressen och sköterskorna utnämndes till "The Flying Nightingales", vilket kom att bli namnet på alla flygande ambulanssköterskor. Namnet hämtades givetvis från Florence Nightingale, pionjären inom det moderna sjuksköterskeyrket.

Kvinnorna hade fått en viss sjukvårdsutbildning under sex veckor i Hendon. De hade fått lära sig använda syrgas, ge injektioner, ge blodtransfusioner, hantera brutna ben och saknade lemmar, huvudskador, brännskador och bukskador. Sköterskorna fick också lära sig effekterna av att flyga på hög höjd och hur man använde säkerhetsutrustningen ombord. De flesta av sköterskorna hade aldrig tidigare flugit.

Inga röda kors

De engelska Dakota som användes var amerikanska Douglas C-47:or vars uppgift var att dra glidflygplan med soldater och att transportera ammunition, sjukvårdsartiklar samt utrustning till de stridande förbanden. På tillbakavägen till England kunde de sedan ta med sårade soldater.

Förutom en förstahjälpväska bestod sköterskornas utrustning av en "Mae West"-flytväst och en fallskärm. De hade också med sig varma sockor, filter och vatten till de sårade.

Eftersom flygplanen även fraktade militär utrustning kunde de inte förses med rödakorsemblem som enligt Genèvekonventionen skulle kunnat ha skyddat flygplanen från be-

Varje flygplan kunde ta 18 bärar, nio på varje sida fördelade på tre våningar med den nedersta direkt på golvet

FOTO IMPERIAL WAR MUSEUM



En Dakota lastas med utrustning för flygning till Frankrike.

skjutning. De var därför utsatta för samma hot som de stridande flygplanen. Tvärtom fick sköterskorna bara använda sina fallskärmar vid utresan till kontinenten, om det hade behövts, vid återresa med sårade soldater måste de stanna hos de sårade och hjälpa dem även under anfall och eventuell nödlandning.

Den första lyckade flygningen den 13 juni banade väg för en massevakuering med flyg från Frankrike.

RAF Air Ambulance Unit tillhörde 46 Group Transport Command som fanns på tre olika RAF flygbaser i England: Down Ampney, Broadwell och Blakehill Farm. Dessa tre fick ta hand om de skadade från striderna på kontinenten. Senare tillkom Brize Norton för sårade från Arnhem. Dessa krigsflygfält fick ibland ta emot 300–400 sårade om dagen!

100 000 sårade hemflugna

Efter landning skedde sortering inför den vidare transport till de närliggande sjukhusen, främst RAF Alexandra Hospital i Chiseldon. Under den första månaden efter dagen D tog man emot över 20 000 skadade soldater, under hela resten av kriget över 100 000.

En båttransport från fastlandet kunde ta ett dygn, medan transporter med flygambulanserna bara tog några timmar. Vetskapen om att de kunde få

snabb hjälp i England höjde soldaternas moral, och att det dessutom var kvinnor som tog hand om dem på flygningarna var extra positivt för dem.

Utrustningen för att kunna evakuera skadade bestod i RAF:s Dakota-plan av 18 bårar, nio på varje sida i tre våningar med den nedersta direkt på golvet. I vissa fall kunde en Dakota transportera upp till 21 bårar. Förutom bårarna kunde man ta sårade som fick

sitta eller stå i gången men aldrig mer än totalt 24 skadade. På varje ambulansflygning medföljde en sköterska och fyra besättningsmän. Flygplanen hade inga stolar och sköterskorna fick stå eller, på överresorna till kontinenten, sitta på lasten.

Under de år som flygningarna med mycket svårt skadade patienter pågick så avled ingen under själva transporten.

En sårad soldat lyfts av en Dakota i England.



FOTO IMPERIAL WAR MUSEUM

FOTO IMPERIAL WAR MUSEUM



Sköterskorna fick stå under hela transporten till England. Skadade som kunde röra sig fick sitta eller stå i mittgången.

Farliga resor

Ambulansflyget flög till att börja med till baser i Frankrike dit sårade soldater fraktades med till buds stående landtransporter eller, när det fanns möjlighet, med mindre flygplan med kortare startsträcka än Dakotan. Allt eftersom kriget fortskred flyttades ambulansflygningarna längre in på kontinenten. Uppdragen utökades även med att flyga krigsfångar och evakuerade från koncentrationsläger.

Sköterskorna började dagen extremt tidigt. De fick själva bära sin utrustning till Dakotan som de skulle arbeta i. Flygplanen startade från gräsfält som ofta var dyiga och blöta. Sköterskorna berättar om plankor som

var utlagda där det var som blötast och som de fick balansera på i våta skor. Flygningarna skedde ofta i dåligt väder och var mycket obekväma resor, ofta flera flygningar varje dag.

Väl framme i Frankrike plockade man snabbt ur lasten och lyfte in de sårade, hela tiden i fruktan för beskjutning av prickskyttar. ”Vi var rädda hela tiden, hade hjärtat i halsgropen” berättar en av sköterskorna.

Men bara en av dem omkom – ett av ambulansplanen sköts ner av tyskarna. Ett annat plan sköts också ned men hade då ingen sköterska ombord. Många av dessa unga kvinnor fick dock allvarliga psykiska problem av kriget efter allt de sett och tving-

ats uthärda. ”Värst var lukten av de brännskadade från stridsvagnarna, vi försökte hjälpa dem genom att smörja dem med smör”, har en sjuksköterska berättat.

En av sköterskorna har vidare berättat: ”Den roligaste flygningen för mig var tillbaka till England den 8 maj 1945. Kaptenen kom ut från cockpit och berättade att han just hade hört på radion att kriget var över. Jag har aldrig blivit kysst av så många män, alla grät och skrattade!”

I kyrkan i Down Ampney finns ett vackert minne av flygningarna från byn, ett blyinfattat fönster som föreställer en flygande Dakota och vid sidan av det nu överväxta flygfältet står en minnessten som minner om transport- och glidflygningarna från fältet. Men om The Flying Nightingales står det ingenting, de var ”civila i uniform” och blev uppmärksammade först 2008 då de sista sju överlevande fick en militär medalj från RAF. ✦

Kyrkfönstret i Down Ampney med Dakota-motiv.



FOTO IMPERIAL WAR MUSEUM

Sköterskorna upplevde mycket beundran.



FOTO IMPERIAL WAR MUSEUM

Douglas DC-3

– historien i korthet



American Airlines *Flagship Detroit* är en Douglas DC-3-G102 byggd 1937. Den flygs av The Flagship Detroit Foundation.

Mycket har skrivits om Douglas DC-3, en av historiens mest banbrytande flygplanstyper. Säkert känner många av oss till vårt legendariska flygplans bakgrund. Som en uppfriskning av minnet – och ett välkomnande till nya medlemmar – får vi här en resumé över DC-3:ans fascinerande historia.

Av Sture Friedner

Under mellankrigstiden växte behovet av snabba transporter i USA. Men utbyggnaden av vägnätet gick långsamt och därigenom kom flyget att få en betydande roll för landets utveckling.

Flygbolaget Transcontinental and Western Airlines (senare Trans World Airlines), TWA, bildades av Howard

R Hughes i Kansas City 1930. Bolaget erbjöd långa flygningar från kust till kust men en övernattnings på vägen, i Kansas City, krävdes. TWA flög med tremotoriga Fokker F-10 som, enligt den tidens standard, hade vingar av trä, känsliga för röta.

Den 31 mars 1931 var TWA 599 på väg från Kansas City till Wichita. I kytigt väder, bröts träflygpla-

nets ena vinge av och samtliga åtta ombord omkom. Det visade sig att träet och limningar i vingarna hade påverkats av att flygplanet stått ute i regn under lång tid. Olyckan fick särskild uppmärksamhet genom att en av passagerarna var en av USA:s mest kända och omtyckta personer, stjärnan i amerikansk fotboll, Knute Rockne, invandrad från Norge. Uppmärksamheten i USA sägs ha varit lika stor, som om han hade varit president. Radioutsändningar från Rocknes begravning kunde avlyssnas runt om världen. Amerikanska myndighe-

Ford Tri-Motor med en motor under varje vinge och en i nosen.



FOTO STURE FRIEDNER

Nedan: Boeing 247. Nederst: Fokker F-10.



FOTO BOEING



FOTO FOKKER

ter reagerade snabbt och man skapade ett omfattande kontrollsystem för träflygplan. Detta var emellertid både dyrt och tidsödande för flygbolagen. Dessutom började allt fler flygpassagerare, med rätta, misstro säkerheten. Det var särskilt allvarligt, eftersom flygresandet just hade börjat öka.

Efter olyckan ville TWA därför övergå till flygplan helt av metall.

Det första helmetallplan för passagerare som kom på marknaden efter olyckan var Boeing 247. Detta flygplan var ett snabbt lågvingat tvåmotorplan med finesser som luftkylda Pratt & Whitney-motorer, ställbara propellrar, infällbara landställ och möjlighet till avisning av vingarna – och toalett. Men Boeing 247 var reserverad för konkurrenten United Air Lines, där Boeing hade intressen (och var medgrundare), så TWA fick inte köpa några plan. Detta var kanske lika bra eftersom säkerheten i dessa helmetallplan inte heller var imponerande, hela 15 stycken Boeing 247 (av 75 byggda) havererade inom fem år. 247 fick därför inte någon större betydelse för flygets utveckling trots vad som ibland hävdas. Den var först men inte bäst.

Flygplanstillverkaren Douglas tillverkade det dubbeldäckade observationsplanet O-38 för armén. 1932 frågade TWA Douglas om fabriken även kunde tillverka transportplan. Förfrågan gällde ett plan i helmetall med tre motorer och med samma finesser som Boeing 247. Ingenstans nämndes någon kostnad. Vid denna tid var det dominerande passagerarflygplanet Ford Tri-Motor som flög på låg höjd vilket innebar skakiga och bullriga resor. Bomull för öronen och påsar att kräkas i var nödvändig passagerarservice.

Douglas ingenjörer skissade på beställningen men ganska omgående så uteslöts en tremotorig variant. I stället ville Douglas, liksom Boeing, satsa på ett snabbt lågvingat tvåmotorplan. Det skulle utrustas med nyutvecklade motorer starka nog att kunna flyga på hög bekväm höjd och på bara en motor i händelse av motorstörning.

Charles Lindbergh, som anlätades som TWA:s expert, godkände konfigurationen under förutsättning att man kunde ta fram en fungerande prototyp.



FOTO DOUGLAS

Ett unikt foto på den flygande X-klassade Douglas DC-1.

Douglas Commercial 1: DC-1

Mindre än ett år senare rullade Donald Douglas ut det nya provflygplanet, Douglas Commercial Aircraft 1 – DC-1. Det var liksom Boeing 247 ett modernt lågvingat flygplan med infällbara landställ, avisningsmöjligheter – och toalett. DC-1 tog tolv passagerare och var utrustad med enradiga motorer av typ Wright SGR-1820F3 Cyclone om vardera 710 hp. Planet hade även finesser som vingklaffar och trimroder.


Den första flygningen, utförd av Douglas testpilot Carl Cover, ägde rum den 1 juli 1933 från Clover Field i Santa Monica. Premiären höll på att sluta i en krasch då motorens förälsare inte passade till det nykonstruerade flygplanet, utan bägge motorerna började hacka direkt efter start. Pilo-

terna lyckades dock landa oskadda och felet åtgärdades. Planet kom sedan att användas av TWA för olika tester där även flygning på bara en motor ingick.

Douglas DC-2

Utprovnigen av DC-1 var en stor framgång för Douglas. TWA insåg potentialen i detta nya flygplan och beställde en något större maskin vilket blev Douglas DC-2.

Det nya planet hade liknande form som DC-1 men hade starkare Cyclone-motorer (875 hp), var snabbare, kunde flyga högre med bättre komfort samt hade bättre räckvidd. Planet var två meter längre än DC-1 och kunde ta 14 passagerare.

DC-2 blev en omedelbar succé. Det blev det första flygplan där passa- 

Museum of Flights Douglas fina DC-2 N1934D, med "historisk" registrering NC13711.



FOTO STURE FRIEDNER

FOTO DOUGLAS



Bäddning av britsarna ombord på Douglas DST, *Douglas Sleeper Transport*. Notera det lilla kabinfönstret vid överbädden.

från Texas. Man flög i huvudsak med flygplan av typen Ford Tri-Motor och dubbeldäckaren Curtiss Condor.

American Airlines provade DC-2 men ville ha ett ännu större flygplan som kunde flyga

gerarna, enligt reklamen, kunde färdas komfortabelt, säkert och pålitligt. Det slog snabbt flera hastighetsrekord och för första gången kunde passagerarna flyga från kust till kust utan att behöva övernatta på vägen.

DC-2 såldes till flera andra bolag bland annat KLM, Swissair och polska LOT i Europa. KLM vann hastighetstävlingen The MacRobertson Trophy Air Race mellan London och Melbourne med sin DC-2 Uiver, endast slagen av den specialbyggda racern De Havilland 88 Comet. Den snabba Boeing 247 kom pinsamt nog efter DC-2:an.

Nära 200 stycken DC-2 byggdes i olika versioner och blev utgångspunkt för både DC-3 och alla dess militära versioner, däribland C-47 – Daisy.

DC-3 – först en DST

American Airlines hade liksom TWA bildats 1930 genom sammanslagning av mer än 80 (!) små flygbolag och flög passagerare med utgångspunkt

New York - Chicago non stop. De ville även kunna inreda flygplanet med sovplatser, sleepers.

Donald Douglas var till en början inte positiv till American Airlines planer eftersom DC-2 var i full produktion och en ny modell skulle innebära stora omställningar och kostnader för Douglas och vara en chansning. Men efter påtryckningar från bland annat ett beryktat två timmar långt telefonsamtal (som kostade över 300 dollar, mycket pengar på den tiden) från American Airlines vd gav Douglas med sig att utveckla en större DC-2. Det skulle bli en DC-3 version DST, Douglas Sleeper Transport, med sovkojer, med fågens Pullmankupéer som förebild.

DC-3 skulle få en längre och bredare flygkropp än DC-2, längre vingar, starkare enradiga Cyclone-motorer och plats för 18 passagerare. DC-3 skulle dessutom använda 80 procent av DC-2:s konstruktionselement, något som skulle göra tillverkningen billigare. Flygplanet utrustades med autopi-

lot. Utvecklingen visade sig emellertid vara mer komplicerad än någon tänkt och satsningen blev mycket dyr. Mer än 400 ingenjörer arbetade med designen och dessa producerade mer än 3 500 ritningar. Till sist hade DC-3 inte 80 procent gemensamma komponenter med DC-2 – utan bara en tiondel.

Likheterna mellan DC-2 och DC-3 bevisades dock under kriget då en DC-3 i det inre av Kina fått ena vingen sönderbombad av japanerna då den stod på marken. Planet var värdefullt och måste räddas. Man råkade ha en felfri DC-2-vinge så den trasiga vingen ersattes med denna (som passade). Flygplanet kunde åter flyga – *med full last!*

På 1930-talet rådde depression och tursamt nog för flygbolagen hade USA:s regering skapat ett banksystem för återuppbyggnad av USA:s industrier. Härifrån fick American Airlines låna pengar så de kunde beställa tio DST och tolv DC-3 inredda som konventionella passagerarplan i ”dagtrafik”.

Den 14 december 1935 rullades den första Douglas DST Flagship Texas ut från fabriken. Tre dagar senare tog Carl Cover planet på sin första flygning. Denna maskin flög efter utprovning för American Airlines i ett år innan det såldes till TWA. Under kriget fraktade den trupper i USA.

American Airlines beställde och använde därefter inte mindre än 114 stycken DC-3 modell DST.

DC-3 hade från början passagerardörren på höger sida vilket berodde på att American Airlines ramper på flygplatserna var anpassade för deras Ford Tri-Motor-flygplan, vilka hade dörren på den sidan. På senare modeller blev dörr på vänster sida standard.

American Airlines DC-3 blev mycket populär. Till detta bidrog att man hade en flygvärdinna ombord som tog hand om passagerarna och som serverade ”gratis” varma måltider vilket var något nytt i Amerika.

TWA skaffade åtta DC-3 DST som de kallade ”Super Sky Sleeper” utrustade med åtta kojer fram och nio ”divanstolar” bak. Planen sattes in mellan New York och Los Angeles.

Trycket på Douglasfabriken var enormt och man sålde därför tillverkningsrättigheter även till Holland, Ryssland och Japan. Ryssland byggde

DC-2½ En DC-3 med en lång originalvinge – och en kort DC-2-vinge. Den flög!



FOTO CHINA NATIONAL AVIATION CORPORATION

c:a 5 000 Lisunov Li-2 – men lär aldrig ha betalat för tillståndet.

Douglas tillverkade sammanlagt 10 629 DC-3, 98 procent var av den militära modellen C-47.

Douglas C-47 Skytrain och Dakota

När andra världskriget brutit ut och USA anfallits av Japan insågs det akuta behovet av ett transportflygplan som både kunde ta stora mängder gods och trupper. Valet föll på DC-3 och redan i december 1941 flög första C-47, en konverterad DC-3. De militära versionerna tillverkades av Douglas i Long Beach, Santa Monica och Oklahoma City.

C-47 skilde sig från den civila DC-3 främst genom att den hade en stor dubbel lastdörr (oftast inkluderande en mindre dörr för fallskärmshoppare), förstärkt golv, kraftigare landställ, större bränsletankar och astrodom, det vill säga en glaskupol på taket för att kunna utföra astronomisk navigation. C-47 hade även ett fäste i aktern där man kunde koppla drag till glidflygplan med trupper och utrustning.

Douglas C-47 fick lite olika namn beroende på var de tjänstgjorde. Mest känt är, i USA, ”Skytrain” och, i England, ”Dakota”. Det senare är förkortningen av *Douglas Aircraft Company Transport Aircraft*.

Även i senare krig har C-47 spelat roll både som transportflygplan och som ”gunship”, flygplan utrustade med fruktade automatkanoner. Bland andra militära versioner av DC-3 kan nämnas C-53 Skytrooper och US Navys R4D.

C-47 byggdes i flera olika konfigurationer. Tusentals av flygplanen överlevde kriget och kom att användas kommersiellt av civila flygbolag runt om i världen. Några bolag använder dem fortfarande i svårtillgängliga trakter. Inget annat flygplan har på sin tid betytt mer för flygets utveckling i världen än DC-3 och dess många olika militära versioner.

På senare år har ett antal C-47 moderniserats och fått turbopropmotorer vilket garanterar ytterligare många tjänsteår. Några DC-3 och C-47 flygs av privatpersoner som museifygplan, bland dessa finns Flygande Veteraners Daisy som har en omfattande historia både från andra världskriget och som civilt och militärt transportflygplan. ✚



Ovan: Den äldsta ”bevarade” DC-3 DST är *Flagship Tennessee* som finns på flygfältet Shell Creek i Florida. Planet tillverkades 1936 och var den sjätte tillverkade Douglas Sleeper Transport. Planet fick registrering N133D och tjänstgjorde på sträckan New York-Chicago. Under kriget byggdes maskinen om till C-49 och har efter kriget tjänstgjort hos flera flygbolag. Flygplanet har syns på film och är så välkänt att det har en egen Facebooksida. 2010 köptes planet, som stått avställt några år, av Frank Moss – känd som pilot i James Bondfilmen ”Quantum of Solance”. Frank påbörjade en renovering till ursprunglig standard. Men arbetet har tyvärr avstannat helt och *Flagship Tennessee* står oskyddat och förfaller omgivet av en massa flygplansdelar, bl a en Wright Cyclone-motor. Av den forna lyxen och glamouren syns intet.



Skådespelaren Clark Gable tillsammans med American Airlines *Flagship Tennessee*.

Buffalo Airways i norra Kanada flög fram till 2015 den reguljära passagerarlinje i världen som trafikerades allra längst med C-47 (DC-3) med C-GPNR, på bilden, (tillv.nr 12222).



FOTO VLADIMIR VASILIEV

Våra grannars 2020



2020 blev speciellt! För Flygande Veteraners del blev det ingen medlemsflygning alls. Det kan i sammanhanget vara intressant att se hur våra systrar och bröder i grannländerna klarat sig igenom pandemi och tekniska frågor. Samtidigt ger det oss tillfälle att visa Vladimir Vasilievs lysande bilder av den finska DC-3:ans besök i Riga i september 2020.

Av Michael Sanz

DC-3 Vennerne

I Danmark har föreningen DC-3 Vennerne DC-3 OY-BPB blivit stående på marken under hela säsongen 2020. Orsaken har främst varit ett stundande byte av en motor, vilket varit påfrestande för Vennerne's ekonomi. Under hösten fick OY-BPB äntligen sin nya motor och den kunde provköras i mitten av oktober. Föreningen har i övrigt

enbart kunna erbjuda sina medlemmar ”arrangemeter og ture, der ikke involverer OY-BPB”. Under 2019 hade DC-3 Vennerne ett omfattande flygprogram med utflykter runt om i Danmark men även norra Tyskland.

Dakota Norway

I maj 2020 beslutade Dakota Norways styrelse, med bas på Sandefjord-Torp, att föreningens flygplan LN-WND på grund av coronapandemin inte skulle användas för medlemsflygningar. Detta eftersom den ”högst speciella” pandemisituationen inte var förenlig med den flygupplevelse i Dakotan som medlemmarna betalar för. Passagerarna skulle med tanke på smittspridning inte kunna hålla tillräckligt avstånd till varandra och därför inte heller kunna röra sig fritt i kabinen, besöka cockpit under flygningen med mera.

De flygningar som ändå utfördes var av teknisk art. Dels provflygning



FOTO VLADIMIR VASILIEV

Spilve är Rigas ursprungliga flygplats. Där har en gång ABA:s DC-3 flugit och även Daisy har besökt flygplatsen. Den ståtliga terminalen med sin magnika inredning är byggnadsminnesmärkt. Bredvid den finska DC-3:an en Antonov An-2.



Finska föreningen DC-yhdistys DC-3 OH-LCH *Fru Wanha* parkerad på Riga-Spilve. Flygplanet har ett förflutet i såväl USAAF, Aero Oy som finska flygvapnet Ilmavoimat. Föreningen har flugit det sedan mitten på 1980-talet.

efter ett motorbyte, dels flygträning och utcheckning av Dakota Norways tio piloter.

En verkligt glad nyhet i Väst var, trots allt, att Dakota Norway i september tilldelades ett statligt "coronastöd" på en halv miljon norska kronor. Beloppet täcker omkring 70 procent av säsongens förväntade intäkter. *Vi gratulerar!*

DC-yhdistys ry – DC-Association

Finska DC-3-föreningen med det för svenskspråkiga tungor något svårutalade namnet, sticker ut på alla sätt bland nordiska DC-3-operatörer. Deras flygplan, OH-LCH *Wanha Rouva* (*Fru Wanha*), har kunnat flyga en hel säsong såväl inrikes som utrikes.

I mars 2020 erhöll DC-yhdistys 40 000 euro (drygt 400 000 kronor) i statligt bidrag för översyn av motorerna. *Flygande Veteraner gratulerar även DC-yhdistys!*

Efter vinterns underhåll i hangar

på Vasa flygplats flögs planet i slutet av maj till Helsingfors-Malm flygplats, där det stationerades under sommaren. Följande dagar gjordes "check-flygningar" med föreningens piloter.

Den 10 juni började medlemsflygningarna med rundturer från Malms flygplats. Särskilda coronainstruktioner utfärdades, ansiktsmask ingick i biljettpriset.

Varje vecka genomfördes sedan flera rundturer för medlemmar, företrädesvis på kvällstid. I juli inleddes en serie medlemsflygningar till Tallinn. Ingen lång sträcka, förvisso, men likväl en utrikes destination. Den längsta utrikesresan gjordes till Riga-Spilve den 4 till 6 september. Spilve är Rigas gamla flygplats och även Daisy har varit där på besök.

OH-LCH har under säsongen flugit till Villmanstrand (Lappeenranta), Mariehamn, Räyskälä Aviation Day, Kuhava Air Show 2020, Vesivehmaan

Flight Show och Nummela flygplats. De två sistnämnda 80-årsjubilerande. Under flygdagarna i Kuhava, i slutet av augusti, medverkade bland annat Red Arrows.

Sista medlemsflygningen gjordes den 2 oktober 2020 då DC-3:an deltog i 80-årsfirandet av Hyvinge (Hyvinkää) flygplats. Dagen efter fortsatte *Fru Wanha* till Vasa och sin vinterbo-ning.

DC-3 Pristavinir

Gällande isländska DC-3 Pristavinirs DC-3 TF-NPK *Páll Sveinsson* har det varit svårt att få några nyheter. Vi hoppas dock att allt står väl till med organisation och flygplan, som normalt är baserat i Akureyri på norra Island. Vi hoppas kunna berätta mer om DC-3 Pristavinir i framtiden.

Flygande Veteraner ser fram emot ett utökad samarbete med våra vänner i Norden så snart omständigheterna tillåter oss att mötas igen! ✚

Årsmötet 2020

Efter vissa hinder längs vägen kunde Flygande Veteraners årsmöte till sist hållas den 12 november 2020. Men eftersom år 2020 inte liknar så mycket annat vi varit med om på senare decennier, så blev årsmötet lika annorlunda som resten av året.

Myndigheternas rekommendation om fysiskt avstånd till varandra, innebar att Flygande Veteraners årsmöte genomfördes som ett digitalt sådant, med hjälp av tjänsterna Zoom och Suffra, nya digitala begrepp för många av oss som inte är födda igår. Men mötet ”funkade”! En glädjande faktor var att det digitala mötet gav alla medlemmar, oavsett geografisk placering, möjlighet att delta. 53 deltagare hade registrerats, därtill hade nio fullmakter lämnats in.

Som första mötespunkt utsågs mötesordförande, Peder Jonsson.

Michael Östergren valdes till mötessekreterare. Till justeringsmän och rösträknare, att jämte mötesordförande justera protokollet, valdes Kjell Nordström samt Lars Cedwall. Mötet fastslog att mötet var behörigen utlyst. Röstlängd fastställdes och fullmakterna godkändes.

Årsredovisningen

Därefter följde styrelsens årsredovisning. Avgående ordföranden Lars Wissing presenterade 2019 års verksamhetsberättelse. Peter Östergren redogjorde för resultat- och balansräkning.

Jan Buisman ställde en fråga kring nyttjanderättsavtalet, där Lars Wissing svarade att det är viktigt att utreda hur man ska tolka detta. Lars Sveding berättade att inbetalningar från försäkringsbolaget givit c:a 2,2 miljoner kronor.

Karl-Axel Waplan redogjorde för deltagandet i Daks over Normandie (75-årsminnet av Dagen D i juni 2019) och Berlinresan 2019 (70-årsminnet av Berlinblockaden).

Årsmötet godkände verksamhetsberättelsen, vilken lades till handlingarna.

Revisorerna representerades av Tomas Ransemar som lade fram revisionsberättelsen, vilken fastställdes. Revisorerna rekommenderade ansvarsfrihet för styrelsen.

Mötet fastställde balans- och resultaträkning där 105 kronor (att jämföras med – 798 271 kronor år 2018) balanseras i ny räkning.

Årsmötet beviljade i enlighet med revisorernas förslag styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2019.

Verksamhetsinriktning och budget för innevarande verksamhetsår 2020 diskuterades. Ordförande Lars Wissing sade att föreningen har en väl fungerande organisation, bra lokaler och samarbetspartners i Västerås. Han påtalade vidare att ett antal utmaningar föreligger: Funktionärernas höga medelålder samt det stora avståndet mellan Västerås och Stockholmsområdet. Därtill höga kostnader för flygplanet. Det är viktigt att kunna erbjuda medlemmarna aktiviteter även de perioder då Daisy inte flyger.

Flygchef Jozsy Wengström konstaterade att 2020 blev ett förlorat år. Under 2021 ska det säkerställas att samtliga piloter har behörighet för DC-3. Det ska åstadkommas genom ett träningsprogram, bland annat genom simulatorträning i Holland.

Teknische chefen Berndt Kvist vittnade om att Daks over Normandy var en stor upplevelse. Föreningen har efter vår reparation i Linköping etablerat goda kontakter med företaget Basler i USA. De skador på vingarna som uppstod vid vägning av flygplanet sommaren 2020 är åtgärdade.

Karl-Axel Waplan berättade om de många aktiviteter som genomfördes sommaren 2019. Sista flygningen för den säsongen genomfördes den 5 oktober. Planering för 2021 var vid årsmötet ännu inte fullt ut genomförd.

Peter Östergren berättade att budget för 2020, förutom i slutresultatet, illa motsvarar verkligheten. Föreningen har av kända skäl inte haft några intäkter. Kostnaderna har dock i viss mån balanserats av de bidrag som inkommit. Närmare en miljon kronor har 2019 investerats i flygplanet.

Lars Sveding uttryckte kritik mot styrelsearbetet. Han ansåg vid årsmötet att styrelsen prioriterat fel uppgifter.

Årsmötet antog den föreslagna verksamhetsinriktningen och budgeten. Mötet godkände också styrelsens förslag om oförändrade årsavgifter.

Val av styrelse

Valberedningen hade lagt ett förslag till ny styrelse inför årsmötet. En alternativ lista har lämnats in av medlemmen Lars Cedwall. Inför omröstningen var det endast tre personer på Lars Cedwalls lista som ställde sig till förfogande, vilket inte uppfyllde kraven som stadgarna ställer, nämligen på fem à sju styrelseledamöter. Av den anledningen kunde denna lista inte komma i fråga för omröstning.

Bo Ahlgren företrädde valberedningens förslag till styrelse enligt följande:

Ordförande: **Henrik Boresäter** Ett år (även på Lars Cedwalls lista)

Berndt Kvist (Teknisk chef) Två år (även på Lars Cedwalls lista)

Ledamot **Jozsy Wengström** (Flygchef) Kvarstår enligt stadgarna

Ledamot **Per-Olof Bortas**

Väljs på ett år

Ledamot **Claes Martinsson**

Ett år kvar

Ledamot **Martin Ingfeldt**

Omval, två år

Ledamot **Michael Östergren** Omval, två år

Ledamot **Christina Hellberg** Väljs på två år

Ledamot **Peter Östergren** Ett år kvar
Suppleant **Anders Blomqvist** Väljs på två år

Suppleant **Nils Sievert** Väljs på ett år
Suppleant **Sture Friedner** Ett år kvar

Årsmötet valde de föreslagna ledamöterna.

Val av revisorer

Valberedningens förslag till revisorer var

Ordinarie **Tomas Ransemar** Två år
Ordinarie **Sven Cahier** Två år

Suppleant **Anders Melin** Två år

Årsmötet fastslog efter en diskussion att Ragnar Persson avsagt sig sitt åtagande som revisor.

Årsmötet valde de föreslagna revisorerna.

Val av valberedning

Karl-Axel Waplan presenterade ett förslag till valberedning:

Eva Jönelid

Patric Sjöberg

Johnny Andersson

Lars Cedwall presenterade ett förslag till valberedning:

Bo Herzberg

Johnny Andersson

Lars Cedwall

Mötet röstade för en valberedning enligt Karl-Axel Waplans förslag.

Eventuella förslag och val av hedersmedlem

Föreningen har inte utnämnt någon hedersmedlem 2019. Karl-Axel Waplan omnämndes speciellt, då han har lagt ned ett fantastiskt arbete, skapat goodwill och många externa kontakter.

Propositioner och motioner

Inga motioner från medlemmarna hade lämnats in till årsmötet.

Styrelsen föreslog i en första läsning att §14 Räkenskaper och revision i föreningens stadga ändras enligt följande, ändringen understruken:

”Räkenskapsår utgörs av kalenderår. Styrelsens förvaltning och räkenskaper ska årligen granskas av två av på årsmötet utsedda revisorer; varav en lekmannarevisor med fokus på verksamheten och styrelsens förvaltning och en auktoriserad/godkänd revisor med fokus på utformning av Årsredovisningen och föreningens ekonomiska förvaltning. Dessa samt en revisorsupplant utses av årsmötet för vardera två år varvid eftersträvas att en revisor väljs varje år. Förslag till årsredovisning med resultat- och

balansräkning ska lämnas till revisorerna senast fyra veckor före årsmötet. Av styrelsen underskriven årsredovisning ska lämnas till revisorerna senast tre veckor före årsmötet. Revisorerna ska avlämna sin revisionsberättelse senast två veckor före årsmötet.”

Mötet godkände styrelsens förslag till ändring av §14.

Mötets avslutande

Avslutningsvis konstaterades att inga övriga frågor hade anmälts till årsmötet.

Nyvalde ordföranden Henrik Boresäter tackade avgående ordföranden Lars Wissing, som önskade den nya styrelsen lycka till. Ledamoten Karl-Axel Waplan avtackades för hans stora arbete i styrelsen genom åren. ✈

Årsmötet 2021

kommer att äga rum torsdagen den **25 mars 2021** klockan **18.30**.

Övrig information kommer i nästa nummer av tidskriften Flygande Veteraner.

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!

Ditt namn publiceras på fadderlistan i medlemstidskriften, på hemsidan och på en tavla i flygplanet. Du kan välja mellan tre olika tidsperioder för ditt fadderskap: ett, tre eller fem år.

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. Den 1 november 2020 inleddes en ny fadderperiod, varför hela listan nu är ”nollställd”. Undantaget är de delar av Daisy som listas här:

Leif Andersson	Höger startmotor till 2024
Ulla Järvinen	Passagerarstol 2 C till 2022
Lillis Finnborg	Nödsändare (ELT) till 2024
Göran Fransson	Navigatorstol till 2022
Aero-Tronic Ltd	
Björn Thelin	Färdmekanikerstol till 2024
Lennart Ledin	Sidroder
Daniel Eriksson	Klaff
Carlos Costa	Sporrhjul
Johan Sundberg	Vänster motorkåpa #1 #2 #3

Johan Sundberg	Höger motorkåpa #1 #2 #3
Richard Heltzén	Vänster startmotor
Paul Wargenstahm	Vänster magnet - höger motor
Leif Andersson	Höger magnet, vänster motor till 2025
Leif Andersson	Höger magnet, höger motor till 2025
Erik Ahlsund	Vänster Vakuumpump, motordriven
Johan Bock	Vänster bränslepump, motordriven
Lars Sjöberg	Vänster oljekylare
Rune Sahlberg	Antikollisionsljus till 2023
Bertil Lindholm	Stege till ingångsdörr
Kent Oderud	Höger pilotstol
Michael Berggren	Vänster ADI (horisontgyro) - G5
Michael Berggren	Höger ADI (horisontgyro) - G5
Gunnar Sköld	Höger höjdmätare
Gunnar Mitlid	Transponder #1, Garmin GTX 330D
Thomas Wolf	Nödkompass
Lars Moberg	Vänster sidoruta (cockpit)
Richard Heltzén	Passagerarstol 1A
Jan Carlerud	Passagerarstol 1B
Peter Strand	Passagerarstol 1D till 2025
Joakim Holmström	Passagerarstol 3A
Gunnar O	
Johansson	Passagerarstol 7D
Eva Mårtensson	Gardin - Vänster sida #1

FOTO GENOM TOR JOHNSSON



DC-3 till sjöss

Då USA gått med i andra världskriget insåg man att det fanns många strategiskt viktiga öar i Stilla havet som var svåra att snabbt kunna nå, eftersom de saknade flygfält. Man såg sig då om efter sjöflygplan, flygbåtar och amfibieflygplan som hade tillräckligt lång räckvidd för att klara de långa avstånden över havet.

Av Sture Friedner

Redan från 1935 flög Consolidated PBY Catalina, ett amfibieplan som sedan fick mycket stor betydelse under kriget. Det hade lång räckvidd, upp till 5 000 km, och kunde hålla sig i luften i 24 timmar. Men Catalinan var i grunden ett bombplan och ubåtspaningsplan. USAAF ville ha ett flygplan som kunde ta mer last, fler passagerare och fallskärmsoldater.

Blickarna riktades då mot DC-3/C-47. Man hoppades att det skulle gå att bygga om denna stora maskin till amfibieflygplan med hjälp av flottörer på samma sätt som man kunde göra med mindre flygplan..

Douglas XC-47C-DL på ett av sina rätta element – på böljan den blå.



USAAF lade en provbeställning på 30 uppsättningar flottörer för C-47 hos EDO, ett företag på Long Island som hade haft framgångar med sina flottörer av nytt snitt och som var tillverkade av aluminium. Dessa flottörer var utan tvekan det största EDO hade tillverkat. De var 13,5 meter långa, och vägde ett ton per styck. Var och en av dem hade två kraftiga hjul monterade bakom tyngdpunkten och två mindre löst svängbara hjul längst fram. Hjulen var hydrauliskt infällbara. Längst bak på varje flottör satt ett uppfällbart roder som styrdes tillsammans med flygplanets roder. Genom hjulen kunde flygplanen landa lika bra på land som på vatten – dessutom köra upp på en hård strand eller ramp efter att ha landat i vattnet. Likaså kunde de starta genom att köra ner i vattnet för att sedan lyfta.

En film på YouTube visar hur boende runt EDO:s verkstad går man ur huse för att hjälpa till att forsla den första enorma flottören från verkstadslokalen till American Airlines hangar på New York-La Guardia – den enda stor nog att kunna ta emot ett så stort ekipage som en C-47 på flottörer.

US Army Air Force Douglas XC-47C-DL, tillverkningsnummer 7365 med arméns serienummer 42-5671 på flottörer. Flygplanet havererade i Jamaica Bay (New York) den 13 november 1943 under en provflygning.

Lång startsträcka

Totalt satte man ihop elva stycken XC-47C, som beteckningen blev.

Provflygningarna skedde 1943 men föll inte särskilt väl ut. Flygplanet behövde en mycket lång startsträcka och helst spegelblankt vatten både vid start och landning. Inte ens då man satte JATO (startraketer) på planet fick man tillfredställande resultat. Vid grov sjö studsade planet fram och det var svårt att manövrera vid sidvind. En av maskinerna havererade.

Tanken var att dessa amfibieplan skulle kunna frakta varor och passagerare till de mindre öarna i Stilla havet och även fungera som sjuktransportplan. Men av detta blev inte mycket under själva kriget. Däremot hamnade tre amfibieplan i Guinea, ett i Alaska och ett i Indien.

Men tyngden och storleken på flottörerna och att de bromsade flygplanet med 30 km/h avgjorde deras öde.

Återuppståndelse?

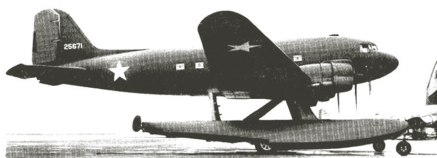
Max Folsom var en bushpilot som flög sjöflygplan i Greenville vid Moosehead Lake i Maine.



Douglas DC-3-G202A registrerad N130Q (tillv.nr 11761) på amfibieflottörer. Byggd 1943 som en DC-3A-457 C-53D Skytrooper. Flög efter kriget för Eastern Airlines. 1990 försågs planet med EDO 78-flottörer. Flygplanet är luftvärdigt 2020 och ägs av HBF Inc i Maine.

SOMETHING REALLY NEW!

Douglas C-17 "Skytrain" on Edo Model 78 Amphibious Float Gear
**READY TO SERVE IN
 TRANSPORTATION OF COMBAT TROOPS - ORDNANCE - SUPPLIES
 EVACUATION OF WOUNDED**



ALL-ROUND SERVICE **EDO** ON LAND AND SEA
**AMPHIBIOUS
 FLOATS**
 with retractable wheels

EDO FLOAT GEAR
 SERVES THE UNITED NATIONS

EDO AIRCRAFT CORPORATION, 402 SECOND STREET, COLLEGE POINT, L. I., N. Y.

Annons för EDO:s amfibieflottörer.

1985 fick han tag på en uppsättning flottörer till C-47 som hade blivit kvar sedan utprovningen under kriget. Max bildade då ett företag, HBF Inc, tillsammans med sin far och en person till. Tanken var att återskapa en DC-3 på flottörer. Det flygplan de arbetade

med var en DC-3A/C-53DO som hade starkare motorer än de vanliga DC-3. Flygplanet hade fram till 1952 flugit för Eastern Airlines.

Omvandlingen av DC-3:an till ett amfibieflygplan tog sex år. Bara att bygga om och förstärka flygplanskroppen så att den kunde passa till flottörerna tog över två år.

1990 fick de luftvärdighetsbevis, ett experimentillstånd, för flygplanet och därtill den nya registreringen N130Q.

De kunde nu flyga med planet – men inte kommersiellt, vilket man nog heller inte hade räknat med.

Mest omskrivet blev flygplanet då de besökte Sun 'n Fun i Florida 1995. Det finns en film på YouTube från en av deras trevliga flygningar.

Flygplanet är fortfarande registrerat, men ägarna är numera gamla. Flygplanet står på Greenville Municipal Airport i Maine men på hjul efter en skada på flottörerna. Senast planet flög var i december 2018. Det går att se flygplanet om man letar på flygfältet på Google Maps. Planets flottörer står tätt intill.

Epilog

Helt nyligen tog det från TV välkända "Ice Pilots" upp tråden med DC-3 på flottörer. Buffalo Airways chef Joe McBryan berättar på YouTube att de har blivit erbjudna flottörer från kriget och att de nu letar efter en av de C-47 som byggdes om för flottörer och fortfarande har de anslutningar och förstärkningar som behövs. Fortsättning tycks alltså följa. ✦

De två personerna mellan flottörerna ger en uppfattning om DC-3:ans enorma mått som sjöflygplan!



FOTO LARS SVEDING



Daisys motorer – och deras historia

Genom åren har Daisy under sin tid i Flygande Veteraners vård drivits av sammanlagt tio stycken motorer. De har varit av huvudsakligen två versioner och fabrikat. Här följer en redogörelse över alla de motorer som Daisy flugit med under sin tid i Flygande Veteraner.

Av Lars Sveding

Vi börjar historien ”bakifrån”. Den 14 augusti 2018 drabbades Daisys av brand i vänster motorgondol, nacellen, efter start från Linköping-Saab. Under den följande hösten och vintern pågick såväl reparationsarbete på själva flygplanet vid Saab-fältet, som reparation av motornacellen i USA.

Efter motorbranden i Linköping fick vi efter en omfattande sammanställning och ett grannliga arbete ut 227 662 US-dollar (knapp 2,2 miljoner kronor) i försäkringspengar. Självrisk på 5 000 dollar (c:a 47 000 kronor) och eget arbete och utlägg är inte med i denna summa. Beloppet var nära det då gällande försäkringsvärdet och Daisy kunde med ett annat hanterande och brist på ideell arbetskraft mycket väl blivit parkerad för alltid.

Försäkringsvärdet på Daisy är nu 4,5

miljoner kronor. Detta försäkringsvärde omfattar motorer och propellrar samt alla komponenter som är monterade på flygplanet. Separat försäkring finns för reservmotor och reservdelar samt verktyg och utrustning som finns i Västerås.

Lärdomar

Tekniskt så har vi lärt oss mycket av denna händelse. Lyckligtvis blev motorn på vänster sida inte alls påverkad av branden. Mest skador blev det faktiskt bakom brandskölden (fire shield) som sitter precis bakom avgasrören. Det finns ytterligare en brandvägg (fire wall) lite längre bak som håller motorfundamentet och skyddar vingen. Grenrör från motorns alla 14 cylindrar (exhaust ring) går relativt nära brandskölden just för att avgränsa utrymmet som har brandsläckning. I området bakom brandskölden finns alla slangar med olja och bränsle samt en del kom-

Daisys Motor 2 (räknas från vänster), den nionde i ordningen, benämnd I, Ivar. Hässlö den 1 augusti 2016. Leif ”Kroken” Krogstad tankar och blir samtidigt filmad av team som förevigade flygningen som högtidlighöll 70-årsminnet av SAS bildande.

ponenter. Det faktum – som vi nu lärt oss ”den hårda vägen” och även kommunicerat till andra operatörer – är att damm och oljerester på baksidan av denna rostfria brandsköld – flamar upp när plåten blivit tillräckligt upphettad. Detta medförde i vårt fall att en brand startade och spred sig vidare och dessutom fick ytterligare bränsle i form av hydraulolja från avbrända hydraulslangar. Efter att motorn kuperats, bränslekransen stängts, brandsläckaren utlösts och hydrauloljan brunnit upp, slocknade branden nästan helt. Efter en relativt snabb landning (nio minuter från brandvarning) assisterade brand- och räddningspersonal med skum som släckte branden helt.

Branden skadade delar av motorgondolen, *nacellen*, samt en del motorplåtar. Aluminium får efter uppvärmning annorlunda materialegenskaper och alla delar som blivit påverkade måste därför bytas ut.

Sammanfattningsvis: brandskölden ska, enligt underhållsprogrammet, vara blankputsad. Våra sköldar är det numera och vi har också kompletterat alla slangar i området bakom plåten med brandsäkra höljen. När DC-3 flögs av både SAS och LIN hade verkstäderna färdiga reservmotorer som var anpassade för höger eller vänster sida med putsade brandsköldar och rengjorda oljetankar färdiga för transport till flygplatsen där motorbytet skulle ske. Vi har inte riktigt dessa förutsättningar men har nu säkrat upp så att oljetankarna är rejält rengjorda och får ytterligare en kontroll vid ett motorbyte samt att brandsköldarna tvättas av regelbundet och ännu mer i samband med ett motorbyte. Motorerna passar både höger och vänster sida men måste anpassas med respektive komponenter beroende på vilken sida de ska monteras. Vi har nu en helt översedd motor, motor G, som levererades till Västerås våren 2020 och som är redo att tas i drift.

En ytterligare fördel med allt arbete som lagts ned på oljesystemet är att

vi nu med helt rena tankar och fräscha motorer kan tillåta oss att använda tillsatser i den mineralolja som vi nu använder. Detta förbättrar smörjning och har en rengörande effekt. Tidigare har vi alltid kört med mineralolja utan tillsatser för att inte riskera att tillsatserna löser upp gamla rester i oljetank eller motor som kan påverka eller helt stoppa cirkulationen av olja. Detta förlänger motorernas gångtid.

Svenska kopior

När vi ändå pratar om motorer skulle jag vilja redovisa de motorer som varit i drift sedan Daisy lämnade Flygvapnet. För att få lite översikt och förteckning av de anläggningstillgångar som föreningen har, så har det tagits fram ett anläggningsregister. Förutom motorer är propellrar, avionik (radio- och navigeringsutrustning) samt inventarier och verktyg listade i detta register. Även detta kan vara av intresse att visa upp för er medlemmar vid lämpligt tillfälle. Frågor och engagemang från medlemmar är bara bra och stimulerande för en styrelse.

Under tiden i Flygvapnet försågs flygplanet med två svensktillverkade motorer av typen STWC-3. När Daisy registrerades som SE-CFP på Stiftelsen Flygande Veteraner den 26 juni 1984 var denna motortyp monterad.

Svensk Flygmotor kopierade motorer från Pratt & Whitney under andra världskriget. Efter kriget tog Svensk Flygmotor kontakt med Pratt & Whitney och erbjöd betalning för de motorer som piratkopierats. Detta erbjudande togs väl emot av Pratt & Whitney som uppskattade ärligheten och avböjde ekonomisk ersättning. Licenstillverkade motorer kunde dock inte användas långsiktigt i civil verksamhet beroende på flygplanets certifiering. Åtminstone en av dessa motorer skänktes till museet i Ängelholm för att användas i en J 22, utanför artikelförfattarens vetskap vart den andra tog vägen. Dessa motorer fungerade alldeles utmärkt och kunde säkert ha nyttjats och underhållits under lång tid men reglerna finns där och ska naturligtvis följas och hedras.

SAS motorval till Boeing 767

I samma veva som föreningen kom

igång köpte SAS in Boeing 767 för sina långlinjer. En stor investering och i detta köp skulle också motortyp väljas. Det finns ju ofta olika alternativ som alla är certifierade med flygplanet. General Electric, Rolls Royce och Pratt & Whitney är alla stora motorleverantörer och det finns fler motortillverkare än så. SAS har ju till sina Airbus A320neo valt CFM International som är samma motortillverkare som levererade till SAS Boeing 737 NG. Det finns sedan en hel uppsjö med versioner och dragkraft att välja för respektive flygplanindivid.

Motorvalet är en riktig storaffär och firas på samma sätt som valet av flygplan. I princip kan sägas att flygplanet, motorerna respektive avioniken representerar en tredjedel var av värdet på hela affären. De nyutvecklade och extremt bränsleeffektiva motorerna till Airbus A320neo motsvarar hela 40 procent av affärens värde.

Hur som helst så valde SAS turligt nog Pratt & Whitney till sina Boeing 767. En omtänksam SAS-ledning, rätt person på rätt plats (Ulf Abrahamsson), driftiga förhandlare och aktiv styrelse av förening och stiftelse kunde ordna så att det levererades två motorer till Daisy av modell Pratt & Whitney R1830-92 Twin Wasp till föreningen när den fyllde fem år 1988. Redan 1986 överlämnades ägarbeviset för två stycken motorer som nyligen renoverats av Page Aviation i Oklahoma, USA. Motorerna var inte helt gratis utan kostade 99 dollar styck. Och ytterligare en dollar i frakt per motor...

Räknar vi in de två licenstillverkade motorerna som kom med Daisy så har föreningen till dags dato nyttjat tio olika motorer. Den totala flygtiden vid leverans från flygvapnet var 31 276 timmar. Daisys flygtid i november 2020 var 34 170 timmar. Differensen är 2 894 timmar. Delar vi det på tio motorer blir det 290 timmar per motor och eftersom det sitter två motorer på flygplanet så har varje motor i snitt genererat 580 timmars flygtid. Detta kan jämföras med den tillåtna gångtiden på 1 200 timmar. Denna tid kallas TBO, Time Between Overhaul – alltså tiden mellan underhållen.

Förlängning av gångtider

Olika mått och steg har genom åren tagits genom åren för att förlänga motorernas gångtider. Som att undvika landning med omedelbart efterföljande start, handhavandet av motorer vid inställning av effekt, bevakandet av oljetemperaturer samt rengöring av oljetankar och oljebyte är förstås parametrar som spelar in på den gångtid som kan tas ut. Det symposium som vi arrangerade för olika operatörer av DC-3 hösten 2018 samt insamlande av kunskap på området har absolut förbättrat förutsättningarna för längre gångtider för våra motorer.

Ur ett ekonomiskt perspektiv har styrelsen sedan 2018 bestämt att översedda och nya motorer har en finansiell gångtid på 700 timmar och skriver alltså av en sjuhundradel av motors totalkostnad för varje flygtimme.

Motorernas individhistorik


Respektive motor har hos Flygande Veteraner fått en bokstavs-beteckning. Nedan redovisas respektive historik:

A Licenstillverkad motor som levererades med flygplanet från flygvapnet. Sista flygning i Daisy fredagen den 23 januari 1990. Urmonterad 8 maj 1990 på Arlanda vid en gångtid på 396 timmar.

B Licenstillverkad motor och levererades med flygplanet från FV. Sista flygning i Daisy fredagen den 23 januari 1990. Urmonterad 8 maj 1990 på Arlanda vid en gångtid på 396 timmar.

C Ny motor från Pratt & Whitney via SAS. Stålspån (krom) funna i filter 21 april 1996 på Barkarby vid en gångtid på 552 timmar. Urmonterad och skickad till CFS Aero i England för reparation. Ingen ytterligare känd historia.

D Ny motor från Pratt & Whitney via SAS. Lågt oljetryck samt stigande oljetemp 20 april 1993 medförde landning i Eskilstuna vid en gångtid på 283 timmar. Urmonterad och ingen ytterligare känd historia.

E Ny motor (inget känt ursprung) monterades in som M2 och var färdig för flygning från Eskilstuna den 14 maj 1993. Kraftiga skakningar och oljeläckage 5 maj 1995 medförde landning på Bromma vid en 

gångtid på 253 timmar. Urmonterad och ingen ytterligare känd historia.

F Ny motor (inget känt ursprung) monterades in som M2 och var färdig för flygning från Bromma 21 augusti 1995. Oljeanalys 15 april 1999 och filterprov har flertalet prov på spån. Sista flygning 4 maj 1999 Bromma-Arlanda där det beslutades att den skulle monteras ned och skickas till Precision i USA för reparation vid en gångtid på 323 timmar. Ankom Arlanda igen under vinteruppehållet och hade då reparerats och hade samma gångtid. Denna motor fungerade som reserv tills den blev M2 igen 20 juni 2006 efter transport till Bodö i Norge. Hösten 2007 byttes cylinder # 9 och hösten 2008 byttes cylinder # 13. Motorn monterades ur och blev ånyo reserv 27 april 2012 -med en gångtid på 780 timmar. Inmonterad som M1 18 april 2017 och indikerade lågt oljetryck under stigning 21 juli 2017 i stigning från Lelystad i Holland vid en total gångtid på 812 timmar. Efter returnering till Lelystad monterades motorn ur och blev transporterad till Västerås för lagring och plockades isär vintern 2018 för att bli reservdelar. Skada på vevstakslager och vevaxel konstaterades.

G Nollställd motor från Precision inmonterad som M1 på Barkarby 21 april 1996. Lågt oljetryck och hög oljetemperatur i samband med start från Eskilstuna 15 april 1998 vid en gångtid på 200 timmar. Silverspån i filter och i oljesump konstaterades. Skickad för nollställning/reparation till – troligen – Precision i USA. Återkom översedd och nollställd till Arlanda och monterades in som M2 på Arlanda 10 maj 1999. Lågt oljetryck och hög oljetemp i plané till Bodö, Norge 11 juni 2006 vid en total gångtid på 699 timmar. Urmonterad och transporterad till Arlanda i väntan på översyn. Återkom nollställd från Precision och inmonterad som M1 27 augusti 2010. Urmonterad för att bli reserv våren 2017 i Västerås vid en total gångtid på 391 timmar. Fraktad till Lelystad, Holland för att ånyo bli M1 21 juli 2017. Brott på startaxel 13 juli 2018 i Groningen, undersökning av axeln visade utmattningsbrott. Urmonterad i Groningen vid en total gångtid på 465 timmar. Transport till Västerås för lagring och

En nyöversedd motor anländer från USA.



skickades 2019 till Anderson Aeromotive i USA för reparation alternativt översyn. Beslut att göra total översyn och levererades till Västerås våren 2020 för att vara reservmotor.

H Nollställd motor inmonterad som M1 4 maj 1998 i Eskilstuna. Hösten 2006 byttes cylinder #13. Lågt oljetryck 21 augusti 2010 medförde landning Bromma vid en total gångtid av hela 1 171 timmar. Urmonterad, därefter ingen känd historia.

I Nollställd motor från Precision

i USA, våren 2012. Inmonterad som M2 27 april 2012 i Västerås. Sitter fortsatt som M2 och hade i november 2020 en total gångtid på 483 timmar.

J Nollställd motor från Anderson Aeromotive i USA, levererad till Groningen, Holland, 6 augusti 2018. Inmonterad som M1 14 augusti 2018. Bort- och återmonterad i samband med reparation av motorgondol i Linköping, vintern 2018/2019. Sitter fortsatt som M1 och hade i november 2020 en total gångtid på 77 timmar. ✚

M1	M2	Reserv / Övrig info
A T o m 1990-05-08 Arlanda	B T o m 1990-05-08 Arlanda	Osäkra öden, en motor skänks till Ängelholm, Gångtid 2 x 396 h
	D T o m 1993-04-30 Eskilstuna	Osäkert öde Gångtid 283 h
	E T o m 1995-08-05 Arlanda	Osäkert öde Gångtid 253 h
C T o m 1996-04-21 Barkarby		Gångtid 552 h Osäkert öde men troligen skickad till CFS Aero
G T o m 1998-04-15 Eskilstuna		G Nollställd Precision, blir reserv, gångtid 0 h
	F T o m 1999-05-04 Arlanda	F Reparerar Precision, blir reserv, gångtid 323 h
	G T o m 2006-06-11 Bodö, Norge	G Nollställd Precision, blir reserv, gångtid 0 h
H T o m 2010-08-21 Bromma.		Osäkert öde Gångtid 1 171 h
	F T o m 2012-04-27 Västerås	F Behålls som reserv med gångtid 780 h
G T o m 2017-04-18 Västerås		G Behålls som reserv med gångtid 391 h
F T o m 2017-07-21 Lelystad, Holland		F Fraktas hem och blir reservdelar Gångtid 812 h
G T o m 2018-07-13 Groningen, Holland		G Fraktas till Västerås, nollställs 2019 av Anderson Aeromotive, reserv med gångtid 0 h
J Nollställd fr Anderson Aeromotive, USA 2018 Aktuell gångtid 77 h	I Nollställd fr Precision USA 2012 Aktuell gångtid 483 h	



flygande veteraner Profilprylar

Pikétröja

Vit och mörkt blå. Klassisk pikétröja, med nättare kropp och ärm, gör att den 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. Vårmande 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.

Beställ

Webshop: <https://flygshop.flygandeveteraner.se>
e-post till flygshop@flygandeveteraner.se
eller (böcker) telefon 076 846 55 02.
Porto tillkommer vid leverans per post.



Keps Med Flygande Veteraners tygmärke påsytt. Pris 180 kr



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

Returadress:

Flygande Veteraner
Flygplatsinfarten 39
168 67 BROMMA

B



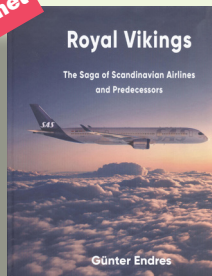
flygande ✈️ veteraner

Bokshop på Bromma

Öppen vardagar 11.00–14.00 **IBLAND LÄNGRE!**



Nyhet



Royal Vikings
Günter Endres. 2020
262 sid. inb. A 4
395 kr
Praktverk om SAS och dess föregångare. Boken är skriven på lättläst engelska.

Rykande färsk!



Hemligstämplat
Michael Fredholm. 2020.
349 sid. inb. 18 x 24 cm.
290 kr INTRODUKTIONSPRIS
Underrättelsetjänst från Erlander till Bildt! Tidigare hemligstämplade dokument från kalla kriget. Vad gjorde Sveriges politiska ledning, öppet och i hemlighet?

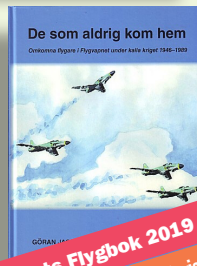


Caravelle i Sverige och Norden
Michael Sanz. 2020.
240 sid., inbunden, A4.
Svensk Flyghistorisk Förenings "Flyghistorisk Revy" 2020. Pris och information på begäran.

Nyhet



Ambulansflygaren
Cristina och Tore Öberg
2020. 186 sid. inb. stort format. **270 kr**
Legendariske ambulansflygaren Allan Norberg var verksam i norra Sverige 1938–45. Boken beskriver flygambulansens roll i fjällvärlden, uppdrag och ortsbör som möjliggjort uppdragen.



De som aldrig kom hem
Alf Ingesson-Thoor och Göran Jacobsson
334 sid. inb. A4. **400 kr**
Första djupare analysen 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

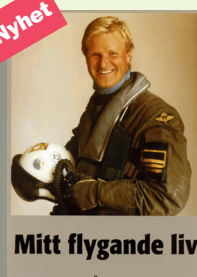


Om svensk signalspaning - Kalla kriget
Jan-Olof Grahn. 2019.
330 sid inb **290 kr**
Hur såg den sovjetiska krigsplaneringen ut? Vilken förmåga hade Sovjetunionen? Jan-Olof Grahn, tidigare chef inom FRA, har unika inblickar i signalspaningens och kalla krigets historia.



Flygplatsboken
Bernt Törnell
2020. 296 sid. inb. A4-format. **390 kr**
Sveriges flygplatser och flygbaser under 120 års utveckling. Militärt och civilt flyg hör nära samman och vi får en helhetsbild av båda. Rikt, till stor del tidigare opublicerats, bildmaterial.

Nyhet



Mitt flygande liv
Thorbjörn Engback. 2020.
165 sid. inb. **300 kr**
Inbunden. En flygvapenpilot berättar om sin mångåriga karriär som jaktpilot och som kapten på TP 84 Hercules.



Flygande Veteraner kalender 2021
120 kr
Nu åter med flygplanregister och uppgifter om juridiska personer som ägare, allt i enlighet med GDPR.

DC-3:or till salu!

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 dekoration

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



Äldre flyglitteratur

Du som inte längre har plats för dina flygböcker, eller har för många. Donera dem till Flygande Veteraner, och gör på så sätt en insats för föreningen. Vi har medlemmar som söker äldre böcker. Hör av dig till oss, per telefon eller e-post. Vi kan ofta hämta hos dig – om du bor på rimligt avstånd från Stockholm.

Beställ

Webshop: <https://flygshop.flygandeveteraner.se>
e-post till flygshop@flygandeveteraner.se
eller (böcker) telefon 076 846 55 02.
Porto tillkommer vid leverans per post.