



DAISY FYLLER 70 ÅR

ETT JUBILEUM MED MÖRKA FÖRTECKEN

Douglas DC-3 flög första gången 1935 och är ett av världens mest tillverkade transport- och passagerarflygplan. Det var med DC-3 som det reguljära trafikflyget kom i gång på allvar. Under andra världskriget var det C-47, den vanligaste militära varianten, som bar det stora lasset i form av fraktflygningar, fallskärmshoppare och även bogsering av glidflygplan in över fientligt område. Amerikanerna gav planet det passande namnet Skytrain. Britterna använde namnet Dakota.

Med drygt 16 000 tillverkade exemplar är "trea" en enorm framgångssaga. Än i dag finns mindre flygbolag som använder DC-3, vanligen för flygningar i ogästvänliga trakter.



Daisy på tur över Stockholms skärgård i början av sommaren.



Det har gått 70 år sedan DC-3:an "Daisy" lyfte för första gången. Då i form av en militär C-47. Efter tjänstgöring hos amerikanerna i kriget väntade många år som civilt passagerarplan i Skandinavien. Därefter blev hon militär igen, nu i svenska flygvapnet, för att sedan bli ett av Sveriges mest välkända veteranflygplan. Men nu tornar orosmolnen upp sig på himlen. Är detta Daisys sista sommar?

TEXT OCH FOTO: DANIEL KARLSSON

Det finns naturligtvis modernare alternativ, men det tycks som att det gamla uttrycket att "det enda som kan ersätta en DC-3 är en annan DC-3" fortfarande gäller i vissa fall.

Planet var en ovanligt lyckad konstruktion - mångsidig, välflygande, trygg och komfortabel. Den var avancerad för sin tid men ändå stryktålig och relativt enkel att underhålla. Maskinens vackra rundade former och nostalgiska uttryck har säkert också bidragit till dess popularitet in i våra dagar.

Flygande Veteraners "Daisy" är en tidigare amerikansk C-47 Skytrain tillverkad 1943. Under kriget tjänstgjorde maskinen i US Army Air Force som nummer 43-30732. Man tror att hon redan då fick sitt kvinnliga smeknamn. Efter

en första stationering i Algeriet flyttades planet 1944 till England inför de kommande krigsföretagen mot det europeiska fastlandet. C-47 användes där både för transport av material och för att fälla fallskärmshoppare.

Efter kriget återvände planet till USA en kort tid. Under 1946 konverterades det av Canadair till civil standard för passagerartrafik i form av en DC-3C. Bland åtgärderna ersattes lastdörrarna av en mindre passagerardörr och man utökade bränslemängden för långdistansflygningar. Den tidigare oglamorösa kabinen fick en rejäl uppryckning och bekväma passagerarstolar monterades.

1947 köptes planet av Det Norske Luftselskap, DNL, och gavs namnet Nordflugl. Vid samma

tid pågick bildandet av det gemensamma nordiska flygbolaget, Scandinavian Airlines Systems. Från 1948 gick planet under SAS-flagg med namnet Fritjof Viking och märkt med den klassiska draken. Maskinen användes på SAS:s linjenät fram till 1957. Under den här tiden hade bolaget upp till 26 stycken DC-3 i trafik. Under några år i slutet på 1950-talet flög planet för svenska Linjeflyg. I samband med detta fick maskinen registreringen SE-CFP.

1960 var det dags att rycka in i det militära igen. Denna gång hos det svenska flygvapnet. Här fick planet nummer 79006. Flygvapnet använde DC-3, eller Tp 79 som var den militära beteckningen, redan från slutet av 1940-talet och ända fram till början av 1980-talet. ➔

DC-3 "DAISY"

Flygvärdinnan Eva Jönelid går igenom säkerhetsföreskrifterna före start. Mobiltelefoner ska vara avstängda – så att de inte stör stämningen.



Användningsområdena var många: materialtransporter, VIP-flygningar, fallskärmshoppning, utbildning av flygnavigatörer och inte minst den topphemliga signalspaningen som utfördes av två specialanpassade plan. För "Daisy" blev det inte bara militära uppgifter, planet hyrdes också under en period ut till Röda Korset för humanitära transporter av livsmedel och passagerare i Etiopien.

I samband med att flygvapnet avvecklade sina DC-3 såldes planet 1982 till två entusiastiska privatpersoner, Ingemar Wärme och Jimmie Berglund. Senare tillkom även veteranflygprofilen Björn Löwgren som ägare. 1983 övergick planet till den nybildade stiftelsen Flygande Veteraner. Det återfick då sin tidigare svenska civilregistrering SE-CFP. Snart bildades också föreningen Flygande Veteraner för att hantera driften.

Efter en stor översyn blev det premiärflygning som veteranflygplan i juni 1984. Hon återfick smeknamnet Daisy, och det är så de flesta känner henne än i dag. I samband med SAS 40-årsjubileum 1986 fick planet tillbaka sin tidstypiska SAS-dekor från slutet av 1940-talet.

År efter år har Daisy stått till tjänst för föreningens medlemmar. Genom de populära medlemsflygningarna har tusentals personer fått en chans att flyga med ett stycke 1900-talshistoria. Ibland för en tur över Stockholms stad, ibland för en långresa ner i Europa. Ännu fler människor har kunnat njuta av hennes vackra linjer och välljudande motorsång när hon uppträder på flygdagar och andra evenemang. Detta har bara varit möjligt tack vare de många frivilliga som engagerar sig ideellt i verksamheten. Teknikerna som håller planet i luften, piloterna, kabinpersonalen, reseledarna och alla andra som på olika sätt bidrar till att föreningen och flygplanet hålls levande.

En av dessa eldsjälar är flygkapten Göran Swenson. Han har gjort samma resa som många andra av hans jämnåriga flygarkollegor. Segelflyg vid 15, vidare till flygvapnet och senare över till civilflyget. I flygvapnet flög han huvudsakligen Lansén, både attack och spaning, på flottiljerna F 6 respektive F 11. Han kom till Linjeflyg i mitten av 1970-talet och flög Metropolitan. Sedan blev det framförallt Fokker F-28. Han var chefpilot på typen både hos Linjeflyg och SAS. Sista typen innan pensioneringen i början av 2000-talet blev Boeing 737 – men Göran var inte klar med flygandet för det. Nu blev det i stället Daisy och Flygande Veteraner som fick stå i fokus.

– Jag har flugit DC-3:an sedan 1995. Jag blev tillfrågad av äldre kollegor från Linjeflyg som flög maskinen. Jag kände dem väl och visste att det var ett trevligt gäng, och så rullade det på, förklarar Göran Swenson.



Gert Jönelid, Göran Swenson, Eva Jönelid och Joscly Wengström förbereder dagens flygning och diskuterar framtiden i föreningens lokaler på Bromma.



I dag är han föreningens flygchef. Sina tidigare erfarenheter inom flyget har han stor nytta av, inte minst allt med procedurer och annat kring själva flygandet. Han är ansvarig för pilotrekryteringen och utbildningen av föreningens piloter. Det som föreningen tittar på hos tänkbara nya piloter är framförallt vilken erfarenhet de bär med sig.

– Vi vill gärna ha in sådana som har erfarenhet av tyngre luftfart. DC-3 är mer komplex än ett vanligt sportflygplan. Dessutom har vi lagt upp våra arbetsrutiner ungefär på samma sätt som man har i ett flygbolag, därför blir det lättare om man kommer från samma miljö.

– Sedan är det inte så lätt att komma från moderna flygplan till DC-3. Eller hur Jozcy? säger Göran Swenson och vänder sig till sin kollega och aktiva trafikflygaren Jozcy Wengström, som bestämt menar att det är lättare att flyga Boeing 767 än DC-3.

– Det är flera aspekter. I dag är planen ➔

Det finns visserligen en dörr och en skylt, men i Daisy är man välkommen fram till piloterna under en stor del av flygturen.



Med lugna och fina flygningar kommer innehållet i stolsfickan sällan till användning.

DC-3 "DAISY"



Daisy över centrala Stockholm på väg ner mot Bromma. Hur länge till kan man njuta av detta?

mycket stabilare. Landningarna är det som är knepigast, dels med sporren, och sedan finns inga spoilers som tar bort lyftkraften när du vill ner. DC-3:an skuttar gärna upp i luften igen när den får tillfälle. Landställen och de stora däckerna är gjorda för att landa på mjuka gräsfält och inte en hård asfaltbana. Det är en annan landningsteknik man måste använda, fortsätter Göran Swenson.

– **Planet är vindkänsligt.** Vid byig vind och framförallt sidvind kan det bli en ny upplevelse. I samband med sidvind får man använda motorerna på ett fuffigt sätt för att kunna stötta upp. Planet vill vrida sig mot vinden, då får man kompensera med olika dragkraft på propellrarna. Man måste också vara bestämd i sitt sätt att hantera den, stora roderörelser, ”på direkt”. Den har inga servon till rodren utan det är muskelkraft som gäller. Ratten är utväxlad på ett helt annat sätt än i moderna flygplan, den här kan man vrida nästan ett varv!

– Att taxa planet på marken kan också vara knepigt, sporrhjulet är inte styrbart utan man får använda motorerna och bromsarna. Även starten är en speciell teknik. Runt 40-50 knop lyfter vi upp stjärten snabbt, för att få upp fenan och på så sätt en acceptabel verkan på sidorodret. Att använda hjulbromsarna i starten kan vara en fara. Om man bromsar för kraftigt kan planet stå på nosen.

– **Väl i luften är DC-3** som ett vanligt flygplan. Den är väldigt snäll och behaglig att flyga. Roderharmonin är bra, den är tungt att hantera naturligtvis, men också lätt att trimma till ett avspänt läge. Däremot är den känslig för om folk rör sig i kabinen. Vi kan känna när flygvärdinnan rör sig fram och tillbaka i flygplanet.

Göran Swenson påpekar gärna hur modern flygplanstypen var på sin tid.

– DC-3 låg väldigt långt framme tekniskt



Göran Swenson och Jöscy Wengström älskar att flyga DC-3, som erbjuder något helt annat än dagens datoriserade trafikflygplan. Här är det rejäla reglage som gäller. För ratten krävs muskelstyrka och stora utslag för att det ska hända något.



sett. Jag fascineras fortfarande av tekniken som man lyckades ta fram. Det var ett av de tidigaste flygplanen som hade en fungerande styrautomat. Den kan vi fortfarande koppla in om vi önskar. Det är enkel variant naturligtvis. Den håller i princip den attityd man ställer in den på, och ett kursgyro som den slavar efter. Det lite pill att ställa in men den fungerar. På

vår maskin är alla systemen intakta, även till exempel avisningsutrustningen. Sedan är vi utrustade för både VFR och IFR-flygning.

I år fyller Daisy 70 år och Flygande Veteraner som organisation fyller samtidigt 30. Det skulle kunna bli ett sorglöst 100-årsjubileum om det inte vore för de svåra utmaningar som fören-

ingen måste hantera. Ett akut problem är stationeringen. År efter år har Bromma flygplats varit den naturliga basen för flygverksamheten under sommarsäsongen. Även föreningens kansli och välsorterade butik finns i terminalen.

Men nu ska Bromma genomgå en kraftig ombyggnation och förvandlas till en strikt kommersiell flygplats. När privatflyget måste flytta på sig, försvinner även Daisys uppställningsplats. Om inget omvälvande sker är Daisys epok på Bromma slut den sista september i år.

Andra lösningar undersöks, bland annat i Västerås. Men alternativen har sina sidor. En placering långt från Stockholm innebär att det kan bli långa och dyra ferryflygningar för medlemsturererna. Hur många av föreningens medlemmar kommer ha möjlighet att flyga när det blir dyrare? Hur många av funktionärerna, som till stor del bor i Stockholmsregionen och dessutom börjar bli till åren, kommer vara beredda att åka många mil för att engagera sig i arbetet?

Även vinterförvaringen har blivit ett bekymmer. Den tidigare hangarytan hos SAS på Arlanda är inte längre tillgänglig för föreningen. Flygande Veteraner har de senaste åren i stället hyrt en hangarplats i Västerås. Men detta till priset av stora kostnader och längre resvägar. Totalt lägger föreningens tekniker i storleksordningen 1 500 till 2 000 timmar på ett normalt vinterunderhåll, så det blir många resor. Vidare har SAS upphört med sina ekonomiska bidrag. Detta trots att Daisy med sin historiska märkning måste anses vara en av flygbolagets mest positiva PR-symboler.




På väg ut i yttre skärgården. Att flyga DC-3 handlar om att uppleva landskapet på behaglig höjd i maktlig takt.

Till dessa bekymmer tillkommer de ständigt stigande kostnaderna för flygbränsle, tillstånd, certifikat och liknande. Även huvudprincipen för föreningens flygverksamhet, att medlemmarna "delar" på flygkostnaderna i enlighet med annat privatflyg, riskerar att hamna i skottgluggen för myndigheternas skärpta internationella regelkrav.

– **Vi opererar per definition** som privatflyg, men vi har fått vissa specialtillämpningar på tillstånden. Man har utformat ett drifttillstånd som är skraddarsytt för det vi håller på med. Där tycker jag att Transportstyrelsen har gjort ett gott jobb, man har varit väldigt måna om att hitta en lösning så att vi ska kunna fortsätta flyga.

– Nålsögat är att vi med tanke på antalet passagerare snuddar vid kommersiell verksamhet.

Därför blir det lite klurigt. Hittills har det fungerat bra eftersom beslutsfattarna har haft egen bakgrund inom flyget, de vet vad de handlar om. Men nu läggs mycket kraft på att hitta de juridiska kopplingarna till det gemensamma europeiska regelverket, menar Göran Swenson.

De sammantagna problemen gör att Flygande Veteraner står inför ett svårt beslut. Antingen gäller det att hitta lösningar, som kanske inte är optimala men ändå skapar möjlighet till fortsatt flygning. Det yttersta alternativet är att avveckla verksamheten, återlämna flygplanet till den ägande stiftelsen och därmed ställa Daisy på marken inom en överskådlig framtid. Det skulle innebära att Sverige går miste om ett av sina mest älskade och betydelsefulla veteranflygplan. 

Daisy sätter ner hjulen på Bromma - men snart kan det istället sättas käppar i hjulen. Föreningens verksamhet kommer med all säkerhet att förändras efter årets säsong.

Fakta Douglas DC-3

Motorer 2 st Pratt & Whitney R-1830, 1 200 hk styck

Besättning 2 piloter, 1 tekniker, 1 flygvärdinna

Antal passagerare 19 st

Spännvidd 28,96 m

Längd 19,66 m

Höjd 5,15 m

Tomvikt ca 8 ton

Max. startvikt 11,5 ton

Marschfart 135 knop

Maxfart ca 200 knop