

DC-3 NYT



DC-3 Vennerne og Foreningen for Flyvende Museumsfly

Nr. 3 September 2018



DC-3 NYT

udgives af:

**DC-3 Vennerne og Foreningen for
Flyvende Museumsfly (FFFM)**
Stiftet 5. november 1991

DC-3 Vennerne:
Postboks 47, 3520 Farum

Bankkonti i SparNord
Kontingent:
9309 2090024038

Ture og arrangementer:
9309 2090024046

Støttekonto:
9309 2090009047

Formand:
Henrik Hugger (ansv.)
Tlf. 21 29 48 00
formand@dc3vennerne.dk

Kasserer:
Michael Mortensen
Rødegårdsvej 5, 3500 Værløse
Tlf. 60 68 22 09
kasserer@dc3vennerne.dk

**Medlemsregistrering
og adresseændring:**
Per Søndergaard-Andersen
medlem@dc3vennerne.dk

Booking:
Jørgen Klitten
Tlf. 22 38 06 82
booking@dc3vennerne.dk

**Foreningen for Flyvende
Museumsfly:**
Postboks 16, 3500 Værløse

Formand:
Peter Lunø
peterlunoe@mail.tele.dk

DC-3 NYT / redaktion:
Henrik Hugger
Tlf. 21 29 48 00
hugger2009@gmail.com

Hjemmeside:
www.dc3vennerne.dk

Artikler og illustrationer står for
de enkelte forfatters egen regning
og er ikke nødvendigvis udtryk for
redaktionens eller foreningernes
mening. Eftertryk og anden brug
af bladets indhold er ikke
tilladt uden accept
fra DC-3 NYT's redaktion.

ISSN 1395-6620

Tryk:
Rosendahls A/S

Formanden skriver...



Inden længe er det atter tid til at sige farvel og tak for i år. Sæsonafslutningen finder sted lørdag den 29. september 2018 med to almindelige rundflyvninger og så den traditionelle Møn-Farø tur. Vi håber, akkurat som de foregående år, at rigtig mange DC-3 venner vil lægge vejen forbi Roskilde Lufthavn for at sige farvel til Den Gamle Dame. Hun vil formentlig allerede mandagen efter blive fløjet til hangar 144 i Københavns Lufthavn.

Vi kan så småt begynde at se tilbage på en god sæson, omend den har bragt både glæder og sorger... dog mest glæde med et par enkelte



knaster undervejs. I skrivende stund er der imidlertid stadig over en måned til sæsonafslutningen 2018, så derfor må den endelige "dom" i sagens natur vente til senere.

Alle ture i september er stort set udsolgte, men der er dog stadig enkelte ledige

pladser både på destinationsture og på de to almindelige rundflyvninger på afslutningsdagen.

Og så varer det jo ikke længe, før vi på ny skal i gang med turplanlægningen for 2019... gode idéer og forslag til nye modtages gerne! 2019 bliver i øvrigt på mange måde et spændende år... også for Den Gamle Dame, der som bekendt fylder 75 år, og det skal fejres! Vi ved endnu ikke helt hvordan, men i bestyrelsen har vi et par gode idéer på tegnebrættet og mere om det på et senere tidspunkt.

Lige her og nu koncentrerer vi os om den meget nære fremtid, nemlig perioden frem til sæsonafslutningen den 29. september 2018. På forhåbentligt gensyn - og velkommen ombord!

Henrik Hugger
formand



*Air-to-Air foto... OY-BPB
over Storebæltsbroen.*

Foto: Henrik Hoppe



...og fortrædelighederne vil ingen ende tage!

Fortrædelighederne vil tilsyneladende ingen ende tage. Tre af de fem nordiske "svaner" (læs: Dc-3/C-47) har været plaget af tekniske problemer i indeværende sæson... nogle dog mere end andre. Desværre for vores norske og svenske venner, er der ikke mere flyvning i indeværende sæson.

De problemer, som vi havde i starten af sæsonen er således intet at regne, sammenlignet med de aktuelle problemer i Norge og Sverige. I forbindelse med vores tur til Odense i midten af juni måned måtte vi som bekendt efterlade Den Gamle Dame i HCA Airport med en defekt cylinder. Lige godt to uger senere var vi atter flyvende (tak til vores tekniske team for indsatsen) og siden er det som bekendt gået rigtig godt. Vi krydser fingre for den resterende del af sæsonen!

Som nogen måske ved, mellem-landende den svenske DC-3 Daisy i Roskilde på vej til Duxford og Flying Legends fredag den 13. juli 2018. Efter tankning fortsatte Daisy med kurs mod Groningen i Holland. Ifm. opstarten i Groningen fejlede den ene motor og de måtte opgive af flyve videre. Et motorskifte på fremmed grund, var nødvendig!

Med en ny motor - og uden passagerer ombord, returnerede DAISY så for kort tid siden til Sverige - og Linköping for at tanke. Kort efter starten fejlede også den nye motor og Daisy måtte sikkerhedslande på en motor... uden problemer i øvrigt!

Grundet motorskifte var Dakota Norway hårdt ramt i starten af sæsonen, men de kom i gang og kunne i øvrigt den 28. juni 2018 fejre LN-

WND's 75 års fødselsdag.

I begyndelsen af august i år fik nordmændene imidlertid også motorproblemer - den nye motor fejlede og står til udskiftning - formentlig en garanti-sag!

Vi glæder os til at både nordmændene og svenskerne igen bliver flyvende, om end det formentlig ikke bliver i indeværende sæson.



Foto: Henrik Hoppe

Slagmarken i luften...

Da en ny stor krig truede i 1930'erne, blev begejstringen for flyvemaskinen også til store militære forventninger - og bange anelser. Man forestillede sig, at rædslerne ville blive ubeskrivelige og ødelæggelserne altomfattende. I visse kredse, ikke mindst blandt luftkrigs-planlæggerne, betragtede man imidlertid også luftstyrker som afgørende og krigsvindende i en kommende konflikt. Man forestillede sig, at bombefly simpelthen ville kunne ødelægge et fjendtligt lands evne til at føre krig og sprede panik i et omfang, som man ikke tidligere havde kendt til - og hvilken regering ville kunne fortsætte en krig med ren panik i baglandet?

Forfatteren *Ole Steen Hansen*, aktuel med bogen **"Skudt ned - flystyrt i Danmark 1939-45"**, skriver således, at "al denne tankevirk-somhed var teori og spekulationer, der byggede på den begejstring og de

forventninger, der var blevet knyttet til flyvemaskinen gennem de første fire årtier i de 20. århundrede" og at luftkrigen under Anden Verdenskrig derfor må "betragtes som ét langt eksperiment".

Da Anden Verdenskrig brød ud, var flyvemaskinen stadig en forholdsvis ny opfindelse, og naturligvis også derfor et sjældent syn på himlen. Krigen skabte imidlertid en livlig trafik over Danmark. Allierede bombefly fløj henover landet på vej til og fra Tyskland. Og nogle gange gik det galt... det skete således, at bomber faldt på dansk jord, ofte som følge af navigationsfejl. Andre gange var det flyene, der styrtede mod jorden eller i farvandene omkring Danmark. Mere end 1000 fly havarede eller faldt ned over Danmark under krigen!

Bogen er bl.a. fyldt med mange personlige beretninger fra mennesker, som var helt tæt på de nedstyrtede fly... danskere såvel som flyvere, der overlevede at blive skudt ned, og derefter stiftede bekendtskab med danskernes forskellige reaktioner, når de landede med faldskærm og forsøgte at flygte.

I mange tilfælde blev disse mænd tilsyneladende ofre for dansker-nes misforståede hjælpsomhed... "hvorfor hjælpe disse mænd med at flygte - eller eventuelt blot holde kæft, når man kunne ringe til politiet". At ringe til politiet dengang var i



langt de fleste tilfælde ensbetydende udlevering til den tyske værnemagt og derfra videre til krigsfangelejre.

Det vil føre alt for vidt at skulle omtale, endsi-ge blot nævne de mange utroligt spændende historier, fortællinger og beretninger, der er i bogen, men ... Man føler sig i virkelig godt selskab hele vejen igennem samtlige 434 sider. Bogen er veldisponeret og rigt illustreret med masser af fotos og historiske dokumenter om "slagmarken i luften".

Og naturligvis er der også detaljerede beskrivelser og billeder af de forskellige fly (naturligvis både allierede og tyske fly), der deltog i operationerne i luften over Danmark i årene 1939-40, bl.a. Bristol Blenheim, Messerschmitt Bf109, Vickers Wellington, Short Stirling, Avro Lancaster, Boeing B-17 Flying Fortress m.fl. Både US Air Force og RAF's aktiviteter i det danske luftrum under Anden Verdenskrig

De mange krigergrave rundt om på landets kirkegårde taler deres tydelige sprog om luftkrigens rædsler... her Gravlunden i Esbjerg. Den 20.-21. april 1943 mistede Royal Air Force flere bombefly over Danmark end på nogen anden nat. En af de dræbte var den 19-årige luftskytte, sergent Anthony Luke fra Cornwall i det sydvestlige England. Hans Halifax styrtede ned på vaderne sydvest for Mandø. Foto: Ole Steen Hansen



var således et klart vidnesbyrd om, at ”nogen gjorde sig den ulejlighed at ofre tid, kræfter og menneskeliv på at befri os”.

Ole Steen Hansen konkluderer til sidst i bogen, at ”uanset hvordan man forholder sig til diskussionen om bombekrigens ret og rimelighed, er det vigtigt at holde sig for øje, at der ud fra en demokratisk og menneskelig synsvinkel, ikke var noget alternativ til at bekæmpe Hitlers racistiske og morderiske regime med militær magt. Luftkrigen var et langt højteknologisk eksperiment, der krævede store ofre blandt dem, som blev sat til at flyve maskinerne”.

Vi giver ikke stjerner, men **”Skudt ned - flystyrt i Danmark 1939-45”** er en STOR stjerne i sig selv! Den er absolut et must for alle med interesse for fly og Anden Verdenskrig... absolut anbefalelses værdig!

HUG

NB

Og så en lille bonus-info... OY-BPB og DC-3 Vennerne er i øvrigt også nævnt i bogen med både ord og billede ifm omtale af tyskernes raket-produktion i Peenemünde...

»Skudt ned – flystyrt i Danmark 1939-45«

434 sider, rigt illustreret

Ole Steen Hansen

Forlaget Turbine

ISBN: 978-87-406-2204-1

Vejl. pris 349,95 kr.



Joan Hughes var en af de kvinder, der fløj Stirlinger fra fabrikkerne ud til flyvestationerne. Hun fortsatte med at flyve efter krigen. I 1965 fløj hun den franske pilots lille Demoiselle i filmen ”Disse prægtige mænd i deres Flyvende Maskiner”. Hendes evner som pilot og beskedne fysiske størrelse gjorde hende perfekt til denne opgave. Og hvem lagde mærke til, at en kvinde var stuntpilot for en mandlig skuespiller? Foto: Imperial War Museum

Flyvestation Wattisham i sommeren 1940. Masser af jordpersonel tanker en Bristol Blenheim og laster den med bomber. Foto: Imperial War Museum



Spændende tur med Panzermuseum og luftbro



Vi har de seneste mange år bestræbt os på at finde nye og spændende destinationer... en af flere nyheder i år var turen til Fassberg, som fandt sted onsdag 22. august 2018. 18 glade og forventningsfulde DC-3 venner tog afsted fra Roskilde klokken "tidligt om morgen". Med en en mellemlanding i Lübeck for at tanke, "ramte" vi ved 10-tiden landingsbanen på Fassberg Fliegerhorst - en Luftwaffe flyvestation lidt syd for Hannover.

Vores besøg gjaldt dels Panzermuseum i Munster (ca. 12 km fra Fassberg) og dels det lille, men spændende Luftbrückenmuseum, der ligger i umiddelbar tilknytning til selve flyvestationen. Vores kontaktperson, oberstabsfeldwebel *Paul Hicks*,

der er flyvestationen informationsansvarlige, tog imod sammen med en hel del børn fra en nærliggende skole, der er i gang med et projekt om netop luftbroen, og ikke mindst, hvordan det nærliggende museum kan gøres mere informativt i "børnehøjde". Børnene skulle naturligvis have et hurtigt kig i en ægte C-47 inden vi i en Bundeswehr bus satte kursen mod Munster.

Panzermuseum

Der er så ufattelig meget militært isenkram på det museum... vi kunne sagtens fylde op til flere udgaver af DC-3 Nyt med tekst og fotos fra museet, men, som det fremgår, begrænser vi reportagen til nogle få,

subjektivt udvalgte genstande!

Museets samling dækker perioden fra Første Verdenskrig og frem til i dag, og det gælder ikke kun tyske (både øst og vest) produkter. Også eksempelvis Sovjetunionen, Polen, USA og Storbritannien er rigt repræsenteret i samlingen.

Af pladsmæssige årsager begrænser vi reportagen fra Luftbrückenmuseum til foreløbig et enkelt billede, nemlig en C-47, der står som symbolet på luftbroen til Berlin i vinteren 1948-49. Til gengæld lovet vi at vende tilbage med en mere fyldig reportage fra luftbro-museet i årets sidste udgave af DC-3 Nyt.

HUG



Den amerikanske Sherman tank er en af de mest producerede tanks i verden. Den blev udviklet i starten af 1940'erne og blev sat i produktion i 1942 som et modsvar til bl.a. tyskeres Panzer III og IV. Sherman'en blev i tiden frem til 1944 produceret i flere forskellige varianter – i alt blev der bygget henved 55.000 stk. Den havde en besætning på fem og vejede 33,5 tons. Motoren ydede 350 hk med en tophastighed på vej og i terræn på henh. 40 og 22 km/t. Bevæbningen bestod af en 76,2 mm kanon (86 skud), et 12/7 maskingevær og 2 stk. 7,62 mm maskingeværer.



En "Trabant jeep" ... Sachsenring Trabant P 601 A, den militære udgave af den populære østtyske "folkevogn". Den østtyske "Volks Armee" brugte den bl.a. til grænsekontrol i DDR-tiden, og den blev produceret i perioden 1966-1978 i mere end 11.000 eksemplarer alene i den militære udgave. Bundeswehr overtog i øvrigt 1040 Trabant Jeeps ved genforeningen i 1990. Den vejede 640 kg, motoren ydede 23 hk og den maksimale hastighed på vej var 100 km/t.



Denne C-47 står på Luftbrückenmuseum i Fassberg - et symbol på luftbroen til Berlin 1948-49 og man er således allerede nu i fuld gang med forberedelserne til at markere 70 for Luftbroen i 2019.

I september 1916 introducerede englænderne et helt nyt våbensystem, nemlig en tank, som kunne bryde igennem pigtrådshegnene, til brug ifm. skyttegravskrig. Tysklands svar kom prompte, nemlig denne Sturmpanzerwagen A7V, der således blev Tysklands alle første tank. Man fandt dog hurtigt ud, at englændernes tank ikke var specielt farlig, og da den tyske militære ledelse hellere ville satse på ubådskrig, ja så blev der rent faktisk kun fremstillet 20 stk. af denne A7V. De blev alle produceret i 1918, besætningen kunne variere fra 18-23. Den vejede 30 tons og den havde 2 motorer på hver 100 hk. Den var bestykket med en 57 mm Maxim-Nordenfeldt kanon og 6 x 7,92 mm maskingeværer.



Islands Flymuseum... og den islandske DC-3

I juni 2018 lagde vi vejen forbi Islands Flymuseum i Akureyri for at se til TF-NPK... og selvfølgelig også for at se det fine museum.

Af Sannie Mortensen

Islands Flymuseum blev grundlagt 1. maj 1999 og åbnede officielt 24. juni 2000. Islands flyhistorie fra 1919 til i dag fortælles via utallige fotos og tekster, motorer, flyeffekter og omkring 30 udstillede fly. Museumsarbejde og restaureringsopgaver udføres af frivillig arbejdskraft med museumsleder Gestur Einar Jonasson som eneste lønnede medarbejder.

Museet er absolut et besøg værd, hvis man nu er på de kanter. Se i øvrigt mere om museet og de udstillede fly på <https://www.flugsafn.is/>

Gestur Einar Jonasson tog imod ved indgangen, og snart gik snakken om fly i al almindelighed og DC-3 i særdeleshed. Han syntes, at det skul-

le være Gudmundur Hilmarsson, der skulle vise os DC-3'eren. Han flyver stadig... lejlighedsvis TF-NPK. Han var også en af de piloter, der fløj med græsfrø og gødning dengang, flyet var udstyret med den store tank, der fyldte hele kabinen. Gudmundur låste op, satte trappen på og så var der klar til ombordstigning. Og der var sandelig sket en masse, siden vi så den i 2007. Tanken er fjernet og kabinen gjort klar til montering af sæder.

Douglas C-47A, cn 13861 har været i Island næsten hele sin "levetid", idet flyet ankom til Island godt en måneds tid efter det rullede ud af fabrikken i Long Beach. Først som en del af USAAF - Air Transport

Command - Nordatlantiske Division, siden i Flugfélag Íslands' flåde for derefter at komme i statens tjeneste som "Landskabsplejefly" hos Landgræðslan. Sidst, men ikke mindst, hos de islandske DC-3 venner.

Flyselskaberne

Flugfélag Íslands' historie går tilbage til 3. juni 1937, hvor det under navnet Flugfélag Akureyri blev grundlagt. Selskabet ændrede navn til Flugfélag Íslands den 13. marts 1940, og blev således det tredje selskab i Island med dette navn. Det første blev grundlagt i 1919, men blev opløst allerede året efter. Det andet blev grundlagt i 1928 og opløst i 1931. I 1973 slog Flugfélag Íslands og Loftleiðir sig sammen under navnet Flugleiðir, hvor den indenlandske division blev kaldt Flugleiðir og den transatlantiske division Icelandair. Sidenhen har der været adskillige konstellationer og navneskift luftfartsselskaberne imellem, men de er i dag samlet i Icelandair Group.

For at dække et stadigt større behov for flytransport købte Flugfélag Íslands flyet i 1946 som det første i deres DC-3-flåde. Det blev registreret TF-ISH, og i 1948, da de besluttede at alle deres fly skulle have hestenavne endende på "faxi", blev det navngivet "Gljáfaxi".

I 1965 modtog selskabet sin første Fokker F27 Friendship, der var blevet valgt som erstatning for DC-3'erne, der derefter blev udfaset. I 1967 var der kun to tilbage - Gljáfaxi og cn 9860 TF-ISB Gunnfaxi. I 1972 besluttede selskabet at forære TS-ISH til Landgræðsla Ríkisins (Statens Landskabspleje). TF-ISB fløj sin sidste tur i 1976, og også den er i dag hos den islandske DC-3 forening.

Statens Landskabspleje

Landgræðsla Ríkisins, der blev grundlagt i 1907, har som hovedopgaver at bekæmpe ørkendannelse og anden jorderosion, at fremme bæredygtig arealanvendelse samt genopretning/restaurering af nedbrudt jord.

Ved at bruge et fly til at sprede frø og gødning, kunne man nå ud til meget større og svært tilgængelige områder.

Ombygningen gik i gang - en stor tank, der kunne transportere 4 tons græsfrø/gødning pr. tur, blev bygget



Et par billeder fra det islandske flymuseum.



ind i kabinen, og 12. maj 1973 blev flyet registreret TF-NPK. N for nitrogen, P for fosfor og K for kalium - de kemiske betegnelser for vor tids mest anvendte blandingsgødning. TF-NPK blev navngivet "Páll Sveinsson", der var en af pionererne inden for den islandske landskabspleje. Medlemmer i den islandske pilotforening påtog sig at flyve gratis i fritiden, både for "at betale lidt tilbage til deres land", men måske mest for at kunne "råflyve" i lav højde - helt lovligt - i statens tjeneste!

I løbet af de 30 år, hvor TF-NPK har fløjet for Landgrædslan, er det blevet til i alt 4733 flyvetimer og spredning af omkring 35200 tons frø og gødning.

Ny teknologi reducerede behovet for denne type flyvninger, og i 2006 overdrog den islandske stat flyet til den nydannede forening Þristavinir DC-3 (Islandske DC-3 Venner) for den nette sum af en krone.

De islandske DC-3 venner

Foreningen Þristavinir DC-3 blev grundlagt for - i lighed med de andre nordiske foreninger - at bevare DC-3'en for eftertiden i flyvedygtig stand. Første og største opgave var - og er, at få TF-NPK indrettet med sæder, så der kan flyves med passagerer. Foreningens formand, Tómas Dagur Helgason, slår fast, at hele grundlaget for bevarelse, ombyg-



Fortsættes næste side...

ning og restaurering er Icelandair's helhjertede støtte såvel økonomisk som teknisk.

Icelandair støtter foreningen med et beløb hvert år, tager sig af alle de tekniske udfordringer, der er knyttet til flyet, og sponserer derudover nogle flyvetimer hver sæson.

Kort efter overtagelsen fik TF-NPK Icelandair-bemaling og arbejdet med at fjerne tanken gik i gang. Så kom sammenbruddet i den islandske økonomi i 2008, og arbejdet lå stille i flere år. I 2014

fik Icelandairs teknikere udført det store arbejde med at fjerne tanken samt klargjort kabinen til isætning af sæder. Icelandair havde doneret en hel containerfuld 3-personers stolerækker. De skulle ombygges til 1- personers og 2-personers sæder, 2 pladser til venstre og 1 plads til højre i maskinen, og godkendes af myndighederne.

Optimismen var stor, og foreningen håbede på, at være klar til at flyve med passagerer i 2016. Det gik desværre ikke så hurtigt som

forventet, og her i 2018 er sæderne endnu ikke på plads.

TF-NPK er en "kendis" i Island, idet fraværet af sæder ikke betyder fravær af flyvninger. Den flyver ved airshows og andre arrangementer i sommerhalvåret, så Icelandair's "maskot" er et velkendt syn på himlen.

Foreningen har ca. 500 medlemmer - ikke dårligt, når ikke ret mange af dem har været ombord i flyet, og endnu mindre haft mulighed for at flyve med.

Historik:

Douglas C-47A / cn 13861

01.10.1943:	Roll out fra fabrikken i Long Beach.
Okt. 1943:	Leveret til U. S. Army Airforce, reg. USAAF 43-30710.
Nov. 1943:	Ankom til Island. Air Transport Command - Nordatlantiske Division
1946:	Købt af Flugfélag Íslands (Air Island).
12.08.1946	Registreret TF-ISH
1948:	Navngivet "Gljáfaxi" (Flugfélag Íslands gav alle deres fly hestnavne).
1972:	Overdraget som gave til Landgræðsla Ríkisins (Statens Landskabspleje). Ombygget med tank til græsfrø/gødning.
12.05.1973:	Registreret hos Landgræðslan, reg. TF-NPK, navngivet "Páll Sveinsson".
2006:	Overdraget til Þristavinir DC-3 (Islandske DC-3 Venner).
2007:	Icelandair-bemaling

Sæsonafslutning • Lørdag 29. september 2018

Så er det atter blevet tid til at takke af for i år. Det foregår lørdag den 29. september 2018. Kig forbi Roskilde Lufthavn og få lidt fly-snak med andre DC-3 venner... og så er der naturligvis også mulighed for årets sidste rundflyvning med Den Gamle Dame. I skrivende stund er der stadig ledige pladser på de to første RF.



29. september 2018

Tur 870-1 Afg. kl. 1100 Tur 870-2 Afg. kl. 1200 Tur 870-3 Afg. kl. 1330

UDSOLGT

På gensyn i Roskilde Lufthavn
lørdag 29. september 2018

*PS. Souvenirboden og
Café Heiss er åben i
dagens anledning!*





AirVentura Oshkosh 2018

Experimental Aircraft Association (EAA), der står bag verdens vel nok største airshow, "AirVentura Oshkosh", kan efter dette års begivenhed i Wisconsin, US, føje endnu en fantastisk begivenhed til den lange række af succesfulde events. Antallet af deltagende fly - og ikke mindst antallet af besøgende, stiger år efter år, og med en stigning på 2 pct. til i alt 601.000 registrerede besøgende, blev 2018 ingen undtagelse i så henseende. Det er faktisk det bedste nogensinde!

D-day Squadron, der... som omtalt i Juni-udgaven af DC-3 Nyt, organiserer det amerikanske kontingent af C-47/DC-3'ere til næste års helt store begivenhed, nemlig 75-året for de allieredes invasion i Normandiet, var selvsagt også rigt repræsenteret ved dette års AirVentura i Oshkosh.

D-day Squadron har i forbindelse med dette års AirVentura i Oshkosh virkelig fået sig positioneret i bevidstheden hos mange fly-entusiaster og andre med andre med interesse omkring deres deltagelse i Daks over Normandy 2019. Me-

gen omtale på EAA's hjemmeside, interviews og masser af lyd og billeder på EAA's eget "broadcasting network".

Ni historiske fly fra D-day Squadron... heraf naturligvis op til flere C-47, bl.a. "That's All, Brother", "Tico Belle", "Placid Lassie" og "Miss Virginia" har været aktive hele ugen med passager-flyvninger, deltaget i display-flyvninger og

medvirket i mange såkaldte "media events". Læs i øvrigt mere på:

<http://ddaysquadron.org/>

og/eller

<https://www.daksovernormandy.com>



Fra Turku (Åbo) til Mariehamn i 60'erne med DC-3

Hvis OY-BPB er identisk med K-682 har jeg fløjet med den en enkelt gang i min tid i Flyvevåbnet fra Karup til Værløse, skriver *Søren Leisner* i en mail til DC-3 Nyt. Min egen "luftdåb" var i øvrigt med en Junkers (vistnok en Ju52) fra Kastrup til Malmø i 1946. Næste gang jeg "var i luften" var med en Dornier (dobbeltdekker) i 1947 i Tammerfors, og i juni 1966 fløj jeg med en Finnair DC-3/OH-LCD (billedet) fra Turku (Åbo) i Finland til Mariehamn i Sverige!



En lille anekdote fra den virkelige verden

Jeg var til Airshow i Aalborg i år, og var henne for at klappe Den Gamle Dame. Jeg troede lige, at det var det fly, som i sin tid fragtede mig til Færøerne og hjem adskillige gange tilbage i perioden 1968-1970. Eftersom K-682 (OY-BPB) blev malet i VIP-farver 1960 – og da "Færø-DC3'eren" var camouflagemålet kan det jo ikke have være den.

Men en lille anekdote fra den virkelige verden kan det da blive til under alle omstændigheder. Jeg formoder, at der efterhånden vel er gået så mange år, at den godt kan fortælles.



Jeg blev indkaldt som soldat i Karup den. 2. februar 1968, rekrut i små tre måneder og derefter jobtræning i Kagerup i 14 dage. Den 13. maj 1968 var der så afgang til Færøerne (efter eget ønske) som radaroperatør. Vi fløj fra Værløse, og på disse Færø-flyvninger mellemlandede vi altid i Lossiemouth i det nordlige Skotland for at tanke (det var dengang ikke muligt at tanke på Færøerne).

Da jeg så skulle hjem på juleferie i 1968, mellemlandede vi atter i Lossiemouth. Vi var lige ude og strække benene, og pludselig så vi en trækvogn med adskillige kasser Whisky som efterfølgende blev båret ombord i flyet.

Da vi nærmede os Danmark, kom en af besætningen ind og spurgte, om det var rigtigt, at jeg kom fra Grenaa, for så ville de da gerne lande i Karup, så jeg hurtigere kunne komme hjem derfra. Jeg takkede pænt for det fine tilbud, men senere fandt jeg ud af, at det ikke var mig, det handlede om, men de mange kasser whisky som var ombord. De blev nu læstet af i Karup sammen med mig, og så lettede flyet med kurs mod Værløse.

På en af de senere ture blev jeg imidlertid bekendt med årsagen til, at vi mellemlandede i Karup, dér var der nemlig ikke toldkontrol (i modsætning til i Værløse). Så... whiskyen af i Karup, og så havde man en indenrigsflyvning, "Icetrain", fra Værløse til Karup, Skrydstrup og tilbage til Værløse. Og da det var indenrigsflyvning var der ikke noget med toldere, som kom og kiggede. Så nu kunne de tage whiskyen ombord i Karup, og tage den med til Værløse - End of story!

... fortalt af Kjeld Rydahl