

DC-3 NYT



DC-3 Vennerne og Foreningen for Flyvende Museumsfly

Nr. 3 September 2019



Side 4 - 5



Side 10 - 11



Side 12 - 14



Side 6 - 9



Side 2

DC-3 NYT

udgives af:

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

DC-3 Vennerne:

c/o Michael Mortensen
Rødegårdsvej 5
3500 Værløse

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
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:

Formand:

Peter Lunøe
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...



Vi begynder så småt at kunne skimte enden på flyvesæsonen 2019 - endnu en sæson med mange gode ture og oplevelser og ikke mindst uden større tekniske udfordringer. Den Gamle (nu 75-årige) Dame er stadig fit-for-fight. Hun blev naturligvis fejret med manér i forbindelse med Roskilde Airshow, hvor hun i øvrigt også viste sig fra sin bedste side med to flotte displayflyvninger med JOL og SOV i cockpittet!

Antallet af deltagere i vores jubilæums-arrangement lørdag morgen oversteg langt vores forventninger. Omkring 110 gæster havde valgt at sige tillykke med de 75 år, og så var det jo også ved samme lejlighed, at den længe ventede bog om "DC-3'eren fra Roskilde - og alle de andre", skrevet af Ole Steen Hansen, blev præsenteret - og efterfølgende solgt fra DC-3 Vennernes stand på airshowet.

Og der var gang i butikken lige fra start umiddelbart efter jubilæums-arrangementet i VIP-teltet. Med over 100 solgte bøger alene på førstedagen, slog Forlaget Turbine sin egen rekord for antal solgte bøger på første dag, og forfatteren havde travlt med at signere sin nyeste bogudgivelse. Herfra et stort tillykke til både Ole Steen Hansen og forlaget med en spændende og flot bog.

Dette nummer af DC-3 Nyt er i øvrigt bl.a. spækket med tekst og billeder fra både det netop overståede Roskilde Airshow, 70-året for markeringen af luftbroen til Berlin i Fassberg - og ikke mindst, den triste historie om Daks over Normandy, der tilsyneladende mistede pusten. Med tanke på Daks Over Normandy i 2014, da alt fungerede, er det desværre svært at få øje på, hvad der kan være årsagen til dette enorme kollaps i 2019. Trist, at det skulle ende på denne måde! *Se mere på side 10-11.*

Endelig skal jeg vanen tro i september-udgaven af DC-3 Nyt minde om **sæsonafslutningen lørdag den 28. september 2019 i Roskilde Lufthavn**. Vi er der fra kl. 1000 (første flyvning er kl. 1130). Og ja... souvenirboden er naturligvis åben, så nåede du ikke forbi på Roskilde Airshow, har du her endnu en chance for at købe vores flotte model af OY-BPB, eller måske bogen om "DC-3'eren fra Roskilde - og alle de andre". Den fås stadig til specialpris på 300 kr.

På gensyn - og velkommen ombord!


Henrik Hugger
formand



Foto collage fra Roskilde
Airshow 2019.

Foto: Henrik Hoppe
Henrik Hugger

Du kan stadig købe bogen til specialpris via DC-3 Vennerne

Ole Steen Hansen er passioneret omkring fly og flyvning generelt. Interessen for hans seneste bogudgivelse "DC-3'eren fra Roskilde – og alle de andre" har været enorm, og med over 100 solgte bøger på første dag under Roskilde Airshow, slog Forlaget Turbine således sin egen tidligere rekord i forbindelse med Roskilde Airshow 2019 med antal solgte bøger.

Begge dage under airshowet blev bogen solgt på DC-3 Vennernes stand til en **specialpris på 300 kr.** (normalpris hos boghandlerne er 349,95 kr.). Tilbuddet fortsætter imidlertid - pris 300 kr., når bogen købes via DC-3 Vennerne i forbindelse med vores flyvninger frem til og med sæsonafslutningen lørdag den 28. september 2019. For god ordens skyld sælges bogen **ikke** i postordre via DC-3 Vennerne!

Bogen om Danmarks eneste flyvende DC-3 og de andre, er absolut alle pengene værd. Helt overordnet fortæller den historien om dette unikke fly, men også om alle de andre DC-3'ere og generelt om flytypens tilblivelse. Den revolutionerede som bekendt luftfarten i USA i 1930'erne, og spillede en væsentlig rolle, først undedr WWII og siden ifm. etableringen flyveruter over hele verden, da freden var vendt tilbage.

376 sider med masser af historie og facts - og et hav af billeder om vores flyvende mindesmærke. Har du ikke allerede sikret dig et eksemplar, så kan det naturligvis nås endnu.

Med udgivelse så kort før deadline på denne udgave af DC-3 Nyt, har det desværre været nødvendigt at udskyde en egentlig anmeldelse af bogen til december-udgaven af bladet.

HUG

Med over 100 solgte bøger på første dag under Roskilde Airshow, satte Forlaget Turbine rekord med Ole Steen Hansens bog om DC-3'eren fra Roskilde. Forfatteren havde en travl dag både lørdag og søndag med at signere sin nye bog!

Foto: Henrik Hoppe



Den Gamle Dame blev fejret med manér...

Foto:
Henrik Hoppe



FFFM's kasserer, Ib Bentzien (tv) og tidl. formand for og æresmedlem af DC-3 Venerne, Gunnar Ø. Madsen.

Den Gamle Dame blev i den grad fejret ved DC-3 Vennernes fødselsdag-arrangement forud for Roskilde Airshow 2019. Roskilde Lufthavn havde velvilligt stillet deres VIP-telt til rådighed for arrangementet, og mere end hundrede personer havde fundet vej til Roskilde Lufthavn ifm. med arrangementet - et deltagerantal, der langt oversteg vores forventninger, så tusind tak for den store interesse! Og naturligvis også en stor

tak til Roskilde Airshow for at lukke os ind før den normale åbningstid og ikke mindst tak til lufthavnen for lån af deres VIP-telt.

Og når vi nu er i gang med at takke, er det vel også på sin plads at sige tak for de mange pæne ord, der blev sagt ved receptionen.

DC-3 Vennernes formand bød velkommen til de mange, der, trods det tidlige tidspunkt på dagen, havde fundet vej til lufthavnen for at sige

Også repræsentanter for både Københavns Lufthavn Kastrup og Roskilde Lufthavn kiggede forbi for at sige tillykke - og 1000 tak for det. Fra højre er det lufthavnschef Lars Lip og driftsleder Simona Doddi Jespersen, begge fra RKE, samt Public Affairs Manager Søren Clausen fra CPH, i snak med formanden yderst til venstre!

Foto: Stig Robertsen



tillykke til OY-BPB med de 75 år. Formanden sagde bl.a.:

I den menneskelige verden, ville hun for længst være gået på pension, og selv om 75 år i sig selv ikke er nogen høj alder, så er det i denne forbindelse vigtigt at huske på, at en fødselsdag ganske enkelt ikke skal måles i år, men derimod i antallet af oplevelser i årenes løb. Og gode oplevelser har livet med Den Gamle Dame været rigt på igennem mange år - og når hun nu har ønsket at blive gammel, så må hun jo også finde sig i at leve længe!

Nyt æresmedlem

DC-3 Vennernes bestyrelse har de senere år haft tradition for at udnævne æresmedlemmer ved festlige lejligheder. OY-BPB's 75 års fødselsdag, var således ingen undtagelse. Men noget for noget... inden vi udnævnte *Susanne Brøgger*, DC-3 Vennernes første formand, til æresmedlem, havde vi bedt hende om at holde festtalen til Den Gamle Dame. Og det gjorde hun naturligvis - med glæde og entusiasme.

Susanne Brøgger drog i muntre vendinger nogle eftertænksomme paralleller fra DC-3 Vennernes start tilbage i 1992 og frem til i dag. Og med ønsket om held og lykke fremover til både DC-3 Venerne og FFFM, sluttede hun sin tale med at udbringe et leve for Den Gamle Dame.

DC-3'eren fra Roskilde

Næste punkt på det officielle program for arrangementet var præsentationen af det, vi alle har set frem til, nemlig *Ole Steen Hansen* bog om "DC-3'eren fra Roskilde - og alle de andre".

Ulrik T. Skafte, forlægger, Forlaget Turbine, fortalte, inspireret af oplevelser fra sin egen barndom, om flyvning i al almindelighed og om hans samarbejde med Ole Steen



Hansen omkring bogens tilblivelse. Man kan, sagde Ulrik Skafte, ikke undgå at blive revet med på idéen, med det engagement og den entusiasme, som Ole Steen Hansen lægger for dagen. Tillykke med bogen!

Og naturligvis var Ole Steen Hansen også på talerlisten, men ikke så meget for at tale om sin nye bog, mere om betydningen og vigtigheden af at bevare OY-BPB som "det enestående, nationale mindesmærke, hun er". Se i øvrigt hele Ole Steen Hansens udtalelse om DC-3'eren fra Roskilde i tekstboksen nederst på siden.

Som formanden bemærkede i sine afsluttende bemærkninger, så er vi i hvert fald helt klar til mange år endnu...!

HUG

Ulrik T. Skafte, Forlaget Turbine, præsenterer Ole Steen Hansens nyudkomne bog "DC-3'eren fra Roskilde - og alle de andre".

Med tak for de pæne ord om Den Gamle Dame og hendes indsats i foreningens start tilbage i 1992, udnævner DC-3 Vennernes formand Susanne Brøgger til æresmedlem af foreningen.



Ole Steen Hansen:

»Hør nu lige her - dette er ikke en tilfældig DC-3. Det er et enestående nationalt mindesmærke. Maskinen her har været med til at opbygge den civile luftfart i Skandinavien og SAS efter Anden Verdenskrig. Bagefter var den med til at etablere Flyvevåbnet i Danmark – bl.a. sørge for kommunikationen mellem flyvestationer og med vores Nato-partnere i udlandet. Maskinen var med til at gøre Danmark til en udadvendt international partner i civile og militære sammenhænge. Vikingskibene har deres hal i Roskilde. Denne DC-3 burde naturligvis på tilsvarende vis have sin egen hangar. Begge dele er historien om Danmark, historien om teknisk udvikling, historien om vores forhold til udlandet. Vi har ingen andre flyvende maskiner i Danmark, der tilnærmelsesvis fortæller den historie. Og en flyvemaskine er jo først rigtigt en flyvemaskine, når den flyver...«



CITAT





B-17

Flying Fortress

SallyB

Flyvning er ofte et dyrt bekendtskab. De, der eksempelvis ejer og flyver med en Cesna 152 ved naturligvis, hvad det koster. Ændrer vi nu kategorien til mere avancerede

flytyper som en T-6 Harvard eller en "warbird" som fx en Mustang eller en Spitfire, vil det nok være godt med en økonomisk velgører. Og hvad koster det så ikke, at holde

en 24.950 kg tung 4-motoret WWII bombefly i luftdygtig stand (uden sammenligning i øvrigt med vores egen OY-BPB, der heller ikke er i den driftsmæssige billige ende)?

Det er nu mere end 30 år siden, at en Boeing B-17 Flying Fortress blev hentet i Frankrig og fløjet til England. Flyet havde registreringen

Foruden de knap 3 tons bomber var B-17 bestykket med i alt 10 stk. hurtigt-skydende 12.7 maskinkanoner, bl.a. to under buen og én både for og agter.
Foto: Henrik Hugger



Consolidated PBY Catalina



Tekst: Per Søndergaard

Foto: Henrik Hugger

Consolidated PBY Catalina - et af de mest hypede fly, som altid tiltrækker sig opmærksomhed på airshows - også i Danmark. Desværre kan man, som bekendt ikke se den danske Catalina flyvende, ifm. Roskilde Airshow 2019, måtte vi "nøjes" med Catalina'en fra England.

Catalina'en er kendetegnet med den store, karakteristiske og højt

siddende, den slanke bådformede krop og de store "Blister" vinduer bagerst. Herfra har man en god udsigt under flyvning, selv om flyet absolut ikke er designet til passager transport!

Flyet er designet og født i USA i 1935, da man ønskede et langtrækkende patruljefly til overvågning og sø redning, deraf navnet PBY: P=pa-

trol, B=bomber og Y= Consolidated (navnet på producenten). Englænderne gav den navnet Catalina, som kom til at være synonym for typen, ligesom Dakota for DC-3.

De blev produceret i USA og Canada (på licens) og i alt blev der produceret 3.272 stk. i forskellige varianter.

Under 2.verdenskrig var de bevæbnet med bomber, primært mod ubåde samt maskingeværer i næse, blister og i en åbning bagud under halen. Flyet blev i øvrigt flittigt brugt i Stillehavet under WWII i kampen mod japanerne ved fx ved Pearl Harbour, Hawaii og Midway øerne.

I 1947 fik det danske flyvevåben seks brugte PBY-5a, der kunde lande både på vand og land, gennem våbenhjælpen fra USA. De var vel-

B-17G-105-VE c/n 8693, bygget på Lockheed-Vega fabrikken i Burbank, CA, i 1945. Og ja... flyet er naturligvis bedre kendt med tilnavnet SallyB, der lagde vejen forbi Roskilde Airshow 2019. Et dejligt bekendtskab med en flot displayflyvning både lørdag og søndag!

Danskfødte Ellinor Sallingboe, bedre kendt som Elly, er i dag ejer af flyet og formand for organisationen B-17 Preservation, der via fonde, arrangementer, som fx deltagelse i airshows rundt om i Europa etc. vedligeholder flyet og sikrer, at Europas eneste flyvende B-17 Flying Fortress forbliver i luftdygtig stand.

Flyet har fire Wright R-18200-97 Cyclone radial motorer, hver på 1200 HK, max. hastighed er 287 mph (cruising speed 150 mph v/ 5000 fod). Flyet har en rækkevidde på omkring 1250 km, fuldt lastet med godt 2700 kg bomber og en besætning på 10 mand!

SallyB's hjemlige base er Duxford i England.

HUG

B-17 Flying Fortress SallyB i al sin sin magt og væld - et imponerende fly!
Foto: Claus N. Pedersen



To små Dannebrog-flag prydede cockpittet, men SallyB stod på static display i Roskilde under airshowet. Foto: Henrik Hugger



egnet til brug i Grønland til opgaver som netop Catalina'en var designet til. De blev også brugt til kortlægning samt støtte til ekspeditioner.

Yderligere kom 2 stk. til i 1951. I 1957 modtog vi yderligere otte. PBY-6a. en nyere og mere moderne version. PBY-5a blev efterfølgende udfaset, dog brugte Eskadrille 721 én til pilottræning indtil 1969, hvor den havarede ud for Gilleleje. Catalina'en blev helt udfaset i Danmark i 1970.

Forfatteren til dette indlæg om Catalina har selv haft den store oplevelse at flyve som besætningsmedlem i Grønland i 1970 med Catalina*en. Ved Luftgruppe Vest, som er en flyve afdeling af ESK 721, som blev oprettet efter forliset af Hans Hedtoft i 1959 med den opgave, bl.a. at rekognoscere for isbjerge syd

for Grønlands sydspids, Kap Farvel, for at sikre skibstrafikken.

Det var ikke behageligt at flyve med Catalina. Der er meget støj, hvorfor det er nødvendigt med hovedsæt eller ørepropper. Endvidere er den følsom for turbulens med de store vinger og så flyver den langsomt, 110 knob eller ca. 205 km/t, så de enkelte missioner var typisk på 7

timer og op til 17 timer. Rækkevidden var 4000 km., så med modvind kunne det tage sin tid, men man fik et tæt forhold til hinanden under disse betingelser. Og ikke at forglemme, så er landingerne på vand et kapitel for sig selv!

Motorerne på Catalina'en er i øvrigt af samme type som på DC-3.



Privat foto: Per Søndergaard

Roskilde Airshow 2019

...fortalt i billeder og **meget** lidt tekst

1



2



3



5



6



Der var rigeligt at se og opleve på
airshowet 2019. Her et lille udpluk,
set gennem kameraernes optik...

1, 2, 3 & 6 *Henrik Hoppe*
7 & 8 *Claus N. Pedersen (NØR)*
4, 5 *Henrik Hugger (HUG)*



Daks over Normandy mistede pusten...



*Daks over Normandy... Duxford 2019.
Foto: Henrik Hugger*

Det gik desværre ikke, som vi havde regnet med, da vi søndag den 2. juni 2019 lettede fra Roskilde Lufthavn med kurs mod Duxford... og starten på Daks over Normandy. Ikke fordi der var tekniske problemer med OY-BPB eller andre finurligheder, som kunne have sat en stopper for vores deltagelse, tværtimod! Hun opførte sig eksemplarisk på hele turen fra Roskilde til Duxford, fra Duxford til Normandiet/Caen, fra Caen retur til Roskilde – og også på en enkelt fotoflyvning, som vi fik lov til at deltage i ifm. med opholdet i Duxford!

Vi gjorde, hvad vi kunne... og "vi" i denne forbindelse er naturligvis primært vores to piloter, *Jørgen Poulsen* (JOL) og *Mogens Skovgaard* (SOV) og vores to mekanikere, *Bent Nielsen* (BEN) og *Jannik Ploug* (JAP), men lige meget hjalp det. Det fungerede bare ikke – dårlig (læs: manglende) kommunikation og logistik hele vejen igennem!

Men Duxford er – og bliver Duxford. Retfærdigvis bør det således i denne forbindelse nævnes, at udadtil, og ikke mindst i forhold til de mange tusind mennesker,

der over to dage lagde vejen forbi Duxford, for at se - og høre de mange Dakota'er (den engelske betegnelse for en DC-3/C-47) fik, hvad de kom efter. Og så havde de jo samtidig også mulighed for at besøge udstillingshallerne, de arbejdende værksteder og alt det andet, som Duxford er kendt for. Gæsterne mærkede ikke umiddelbar til "uroen" på de indre linjer i Daks-organisationen.

Lidt forsinket pga. vejret, satte alle 25 deltagende DC-3/C-47'ere så kursen mod Normandiet onsdag den

"That's All, Brother" - foto: Ole Steen Hansen



5. juni 2019 - nøjagtig på dagen, 75 år efter invasionen i Normandiet i 1944. Så godt, så langt...

"That's All, Brother" førte an, nøjagtig som det var tilfældet tilbage i 1944. De 10 DC-3/C-47'ere, der havde "paratroopers on board" fulgte efter i D-dags formation, mens alle vi andre fløj som perler på en snor. Godt et par timer senere kunne vi skimte Normandiets kyst i horisonten – de forreste 11 fly fortsatte mod Sanneville Drop zone "K", mens vi andre drejede af og landede kort efter i Caen Carpiquet lufthavnen.

Det var så det - og dér stod vi nu, sammen med alle de andre, lige ind til vi returnerede til Roskilde søndag den 7. juni 2019! Er ked af at måtte sige det, men der var absolut intet, der fungerede.

Daks over Normandy havde på forhånd solgt langt over 20.000 billetter til et stort anlagt arrangement i Carpiquet lufthavnen den 7. og 8. juni 2019. Alle muligheder for en god oplevelse for alle var til stede, men altså... der skete "aller en ski", som de siger på Fyn! Og de mange, der på forhånd havde købt billet til arrangementet incl. Shuttle-bus fra Caen centrum til lufthavnen (der var ingen busser) var, fuldt forståeligt, rasende! Daks over Normandy havde mistet pusten!

Bortset fra et enkelt skriv på facebook den 12. juni 2019, hvori man beklager og undskylder det skete, har vi intet hørt fra arrangørerne. Og med tanke på Daks over Normandy i 2014, da alt fungerede, er det svært at få øje på, hvad der kan være årsagen til dette enorme kollaps i 2019. Trist, at det skulle ende på denne måde.

HUG

PS. Foruden vores piloter og de to mekanikere, var også forfatteren til "DC-3'eren fra Roskilde – og alle de andre", Ole Steen Hansen, og mig, sagde hunden, med ombord på OY-BPB på turen til Daks over Normandy.

*Wildcat - med som eksempel på D-dags-relevante flytyper, der deltog i showet i Duxford.
Foto: Ole Steen Hansen*



Vi taxier ud til start før flyvningen til Normandiet. Foto: Ole Steen Hansen



*Reglementeret påklædt... besætningen på OY-BPB i WWII outfit! Fra venstre Bent Nielsen, Jannik Ploug, Jørgen Poulsen og Mogens Skovgaard.
Foto: Ole Steen Hansen*





Den Gamle Dame fløj til Fassberg
og vennerne fulgte efter i bus!

Rosinenbomber'en i pølseenden

Tekst og foto: Ole Steen Hansen

Den stod der for sig selv – egentlig noget af det første man så, når man ankom, men det sidste man kom frem til efter sin lange rundgang langs hegnet, gennem sikkerhedstjekket og endelige gennem udstillingsarealet. Så at sige ”rosinenbomberen i pølseenden”. Hvorfor den lige stod her, alene og for sig selv, var vanskeligt at sige. Det var der et par andre ting, der også var.

Arrangementet i Fassberg midt i juni var en del af Tag der Bundeswehr; en dag hvor man over hele Tyskland og på mange militære anlæg fejrede sine væbnede styrker. Der var en række udstillinger i hangarerne på Fassberg, lokale klubber

og foreninger, tyske luftfartsindustri. Og en særudstilling om Luftbroen til Berlin.

Musikken var næsten den bedste del af dagen. Et band fra Royal Air Force leverede et virkeligt flot og varieret program, et andet fra det tyske forsvar gjorde det samme. Den engelske vokaltro Fox Wiggle og Sass sørgede for det musikalske soundtrack til Luftbroudstillingen. Og så var der lokale bands, som også kom på den store scene. Rundt omkring på udstillingsarealet var der sørget for rigeligt med borde og bænke, udspekulationssteder og toiletter. Der var styr på tingene.

Airshowet var dog temmelig

Der var megen interesse for at komme ombord i vores DC-3, og spørgelysten var stor oppe i kabinen. Bemærk manden, der står noget bagoverbøjet i forgrunden. Han er ved at forklare de andre i sit selskab, hvordan man falder overraskende meget bagover, når man sætter sig i sædet.



beskedent. Halvanden time om formiddagen med en Eurofighter, en A400M, en enkelt DC-3 og så ellers helikoptere – Fassberg er en helikopterbase. Om eftermiddagen blev programmet gentaget. Det er da altid rart at få et efterbrænderfix og næsten endnu bedre at se en stor firemotoret transportmaskine blive kastet rundt på himlen, men ret beset var det ikke et airshow, det var værd at rejse langt efter. Der er så mange andre, større, mere varierede.

Som airshow betragtet var Fassberg et fint lokalt arrangement, men heller ikke mere. At det alligevel



Hvornår ser en Phantom bedst ud? Hver gang! Også selvom den ikke flyver mere, men i stedet bruges til uddannelse af mekanikere.

var en rejse værd, og at det var så vigtigt, at den tyske forsvarsminister kom og holdt tale, hang sammen med at der var lovet mere end 30 DC-3'ere på pladsen. De skulle lette mellem klokken 16 og 17 i en lang strøm og flyve til Berlin som højtideligholdelse af luftbroen til Berlin halvfjerds år tidligere.

Der endte med at være under det halve på Fassberg. Den del af arrangementet, der handlede om luftbroen, stod organisationen Berlin Airlift for. Det var en parallel organisation til Daks over Normandy, der havde håndteret mindeaktiviteterne over Duxford og Caen så dårligt. Jeg ved ikke hvem, der havde nøjedes med at placere halvdelen af DC-3'erne på static display. Der var masser af plads på græsset ved den danske. Men resten var placeret uden for synsvidde bag træer nærmere baner og taxiveje.

Det viste sig også ud på eftermiddagen, at der slet ikke ville blive nogen masse-take-off klokken 16.00. Den var simpelthen aflyst. Berlin Airlift havde ikke fået aftalerne på plads med den tyske hovedstad. De amerikanske deltagere havde håbet at få lov at lande på den lukkede Tempelhof-flyveplads syd for bymidten. Det ville bystyret ikke tillade. Så ville de flyve ned over Unter den Linden og Branderburger Tor. Det var bare lukket lufterum, og man var for sent i gang med at søge



Besætningen på denne DC-3 løb tør for souvenirs, så piloten gik nødtvunget med til at sælge sin egen kasket! Jeg blev der ikke længe nok til at høre, hvad prisen endte på.

Fortsættes på næste side...

Neuengamme

På vej til Hamburg besøgte vi den tidligere koncentrationslejr Neuengamme i det flade land øst for byen. KZ-Gedenkstätte Neuengamme, som mindestedet nu hedder, er en fin blanding af forklarende museum og spredte rester eller omrids af bygninger. Jeg lader et enkelt foto illustrere, hvilke tanker og hjerner, der styrede lejren. Det er et af de børn, der blev brugt til medicinske forsøg og myrdet inden befrielsen. Mere sygt kan det næppe blive. Og så er det værd at huske, at vores DC-3, Den Gamle Dame, var med til at sætte en stopper for denne galskab. Ikke ved fronten, men hjemme i USA, hvor den syd for Chicago fløj og fløj og fløj for at uddanne C-47-besætninger. Det var den amerikanske kapacitet til at bygge fly og uddanne besætninger, der muliggjorde, at DC-3/C-47 kom til at spille en vigtig rolle i krigsførelsen. Uddannelse og træning var en vigtig forudsætning for sejren over nazismen.





De sidste tons kul fra Fassberg – flyvepladsen var den, hvorfra der blev fløjet mest kul ind til Vestberlin under luftbroen. Der var en udstilling om den i en hangar, og her optrådte vokaltrioen Fox, Wiggle og Sass (sidstnævnte er ikke lige med på dette foto) med populære sange fra 1940'erne. Trioen synger til indspillet musik og flere af DC-3 Nyts læsere vil måske have hørt dem til airshows i Duxford.

Fortsat fra forrige side!

dispensation. Så aflyst. Folk kunne begynde at gå hjem klokken 16.00.

Mindste to tredjedele var væk, da der uden nogen form for annoncere ring lettede tre DC-3'ere klokken 17.30 og fløj lidt frem og tilbage. Dejligt at se og høre for DC-3 Vennerne, der ikke var kørt endnu. Men så mærkeligt at dette foregik på så sent et tidspunkt.

Berlin Airlift blev dog alligevel til noget dagen efter. Besætningerne, hovedparten amerikanske, ville hverken snyde sig selv eller berlinerne. De fløj simpelthen bare til Berlin som et hvilket som helst fly kan gøre. Ind i en stor kreds over byen

Royal Air Force-bandet spillede virkelig godt, bl.a. musik fra Battle of Britain-filmen og Those Magnificent Men in their Flying Machines. Det gjorde ikke noget, at det foregik foran en række amerikanske DC-3'ere.

sammen det ene efter det andet. Bare fly, der kom til Berlin. Og meget populært i byen. Der ville de fleste gerne se de "rosinenbombere", der reddede Vestberlin i 1949-49.

Den Gamle Dame fløj hjem til Roskilde dagen efter Tag der Bundeswehr, og DC-3-vennerne i bussen tog et kig på Hamburg Hafencity og returnerede efter en hyggelig weekend, som alle var vist var enige

om var turen værd. Dette til trods for at Berlin Airlift slet ikke levede op til at levere det lovede. Men vi fik trods alt lejlighed til at se en række spændende DC-3'ere tæt på og endda enkelte i luften. Og det var dejligt at se, hvor stor interesse, der var for vores DC-3. Den var virkelig med til at give mange af dagens gæster en god oplevelse. Tænk at være ombord i en ægte "Rosinenbomber"!



Gaven til ham eller hende, der har alt:

Pontiac T46E1 Otter Amphibious Carrier

Skulle du tilfældigvis have i omegnen af 90.000 \$ liggende løst i lommen, så kan du blive den lykkelige ejer af en renoveret og fuld funktionsdygtig Pontiac T46E1 Otter Amphibious Carrier fra 1953. Det er, så vidt vides det eneste kendte, overlevende eksemplar af et sjældent stykke "Vietnam-historie".

Køretøjet er designet af Pontiac Motor Division i starten af 1950'erne en T-46 og var tænkt som erstatning for Studebaker M29 Weasel. T46E1 fik i øvrigt senere benævnelsen M76 med tilnavnet Otter. Køretøjet, der vejer 1,5 tons, er beregnet til transport af såvel gods som personer. Den har plads til otte

personer plus 2 crew, og beregnet til kørsel i sump- og vådområder og gennem lavvandede floder. Køretøjets bælter er 30 tommer brede, hvilket betyder et meget lavt jordtryk.

United States Marine Corps (USMC) brugte T46E1'eren i Vietnam, og det køretøj, der nu er til salg, var blandt de første 33 eksemplarer, som blev sendt til Danang i 1965. Det er således en meget tidlig version af Otter'en, der som nævnt bygget i marts 1953. Den er således, som de øvrige eksemplarer, der blev bygget i 50'erne, monteret med en centralt placeret motor (til ethanol). Det betød, at køretøjet i visse terræn-typer, kunne være lidt

"næsetung". Det problem rettede man op ifm. produktionen af afløseren, M76'eren, hvor motoren blev placeret bagest for at forbedre stabiliteten.

Denne "Vietnam-veteran" blev totalrenoveret i 2010 med bl.a. en ny motor (renoveret), og er du interesseret, så får du også en stor reservedelspakke med oven i handlen! Provenuet fra salget går i øvrigt til medicinsk forskning og udvalgte velgørende organisationer – og nej, DC-3 Vennerne står desværre ikke på listen!

HUG

Kilde: War History Online





Flyvesæsonen 2019 går på hæld...

Inden længe flyves den sidste tur med Den Gamle Dame i 2019. Umiddelbart efter sæsonafslutningen lørdag den 28. september flyves OY-BPB til CPH og parkeres i HG 144. Sæsonen har budt på mange spændende ture og oplevelser - og har da heldigvis været forskånet for større og længerevarende "ophold i driften". Her lidt billeder fra to af sommerens ture.

Turen til åbent hus på Lolland- Falster Airport søndag den 4. august 2019. Alting gik godt... lige indtil OY-BPB skulle returnere til Roskilde. Den Gamle Dame ville altså

ikke med hjem, men blev i Maribo et par dage, mens vores mekanikere udbedrede et mindre teknisk problem på den ene motor. Billedet nederst på siden er taget af *Henrik Hoppe*, der sammen med de øvrige passagerer og besætning, måtte tage bussen hjem!

André Resdal Bak var med på aftenturen over Nordsjællands slotte onsdag den 14. august og har taget de to flotte fotos øverst på siden. Tak til både André og Henrik.

HUG

