

DC-3 NYT



DC-3 Vennerne og Foreningen for Flyvende Museumsfly

Nr. 1 Marts 2020

Er det nat eller
morgenluft for
OY-BPB?



Bustur til
ILA Berlin 2020

Se mere på side 12-13

Indkaldelse til ordinær
generalforsamling
onsdag 29. april 2020
i Værløse.

Se mere på side 3 & 14-15 (regnskab)

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:

Per Søndergaard-Andersen
(ansvarhavende)
Tlf. 21 61 63 83
per.s.rdaf@gmail.com

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

Redaktion & layout:

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...



Så har der været skiftedag på formandsposten. Jeg er, efter indstilling af bestyrelsen, tilbage som formand efter, at *Henrik Hugger* har valgt at træde tilbage.

Vi har afholdt ekstraordinær generalforsamling (referatet kan læses her i bladet) med deltagelse af næsten 100 meget engagerede medlemmer, som var alarmeret over udmeldingen om at "Den Gamle Dame" havde fløjet sin sidste tur. Efter debatten blev bestyrelsen pålagt at gøre sit yderste for at få OY-BPB flyvedygtig igen... op der, hvor hun hører til. Vi er mange der mener, at hun naturligvis har nogle år endnu, før hun skal pensioneres.

Den udfordring har jeg og bestyrelsen taget op, og kan i denne forbindelse fortælle, at de to bestyrelser, Foreningen for Flyvende Museumsfly (FFFM) og DC-3 Vennerne, er i dialog om at slå foreningerne sammen til én. Det er således en forudsætning for, at vi kan få økonomien til at holde OY-BPB flyvedygtigt, til at hænge sammen, da vi ser ind i udfordring med at skulle købe ny (renoveret) motor. Kommer det til at ske, så har vi heldigvis gode professionelle kræfter, der er engageret, både på pilot og tekniker siden.

Hvis det ikke lykkes, at få OY-BPB flyvende igen, så arbejder vi sideløbende med løsning på, hvad der så skal ske – hvor hun kan ende sine dage på "static display", og hvor medlemmer stadig vil kunne se og "klappe" hende på nært hold..

Jeg er dog optimistisk og tror på, at vi kan få hende flyvende igen. Mere om dette på vores ordinære generalforsamling onsdag 29. april 2020 i Værløse. Måske før...!

I mellemtiden vil vi udsende kontingent opkrævning for 2020 i løbet af marts-april, og håber på at alle medlemmer støtter op. Det er nu sidste chance for, at vi igen kan få vores flotte fly at se i luften igen og høre den dejlige musik fra stjernemotorerne.

Per Søndergaard-Andersen
formand



Er det nat eller
morgenluft for
OY-BPB?



Indkaldelse til Ordinær Generalforsamling 2020
Onsdag 29. april 2020 kl. 19.00
»Satellitten«, Bymidten 46, 3500 Værløse



Dagsorden i henhold til foreningens vedtægter:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Fremlæggelse af det reviderede regnskab
4. Behandling af indkomne forslag
5. Fastsættelse af kontingent
6. Valg af bestyrelsesmedlemmer og -suppleanter
7. Valg af revisor og revisorsuppleant
8. Eventuelt

Følgende bestyrelsesmedlemmer er på valg for 2 år:

Jørgen Klitten (modtager genvalg)

Michael Mortensen (modtager ikke genvalg)

Sannie Mortensen (modtager genvalg)

Henrik Malmqvist (modtager genvalg)

Henrik Hugger og *Casper Rafn Dahm* er fratrådt.

2 suppleantposter skal besættes for 1 år

Bestyrelsen anbefaler alle kandidater til genvalg.

På generalforsamlingen er følgende revisorer og revisorsuppleant på valg: Revisionsfirma *TimeVision* v/ *Michael Andersen* og *Kim Røssell* samt revisorsuppleant: *Thomas Rasmussen*.

Forslag, der ønskes behandlet på ordinær generalforsamling, herunder også forslag om valg til bestyrelsen, skal være formanden i hænde senest 14 dage før generalforsamlingen. En liste over alle bestyrelseskandidater samt indkomne forslag, kan senest 8 dage før generalforsamlingen ses på vores hjemmeside www.dc3vennerne.dk eller fås ved henvendelse til formanden. Husk i øvrigt at medbringe bevis for medlemskab, f.eks. medlemsnummer eller kvittering for indbetalt kontingent.

Se i øvrigt DC-3 Vennerens årsregnskab 2019 på side 14-15.



Foto: Henrik Hugger

Ekstraordinær generalforsamling 21. januar 2020



REFERAT

Foto:
Ole Steen Hansen

Referent:
Sannie Mortensen

DC-3 Vennernes formand, *Per Søndergaard-Andersen*, bød velkommen til de 97 fremmødte, hvorefter *Ole Steen Hansen* blev foreslået som - og valgt som dirigent uden modkandidat. Han kunne indledningsvis konstatere, at den ekstraordinære generalforsamling var lovligt varslet via december-udgaven af DC-3 NYT og foreningens hjemmeside, og gav ordet videre til formanden.

Orientering om den aktuelle situation

Formanden sagde: Vi har indkaldt vores medlemmer til denne ekstraordinære generalforsamling for at informere om, hvad der er baggrunden for, at OY-BPB er "grounded". Dernæst for at tilpasse vores vedtægter til den nye virkelighed.

Lad mig først sige, at der ikke er sket noget opsigtsvækkende i vores bestyrelse, der begrundes, at jeg nu igen står her som formand i stedet for *Henrik Hugger*, som tiltrådte i 2013. Henrik har selv ønsket at træde tilbage som formand. Bestyrelsen takker Henrik for hans store indsats for foreningen.

Men Henrik er desværre ikke den eneste, der stopper i bestyrelsen, så vi søger nye kræfter til bestyrelsesarbejde, anden støtte til bestyrelsen og til det arbejde, der fortsat skal gøres for vores medlemmer og med at sikre en god fremtid for "Den Gamle Dame".

Jeg må indrømme, at de sidste måneder har været en hård, frustrerende og følelsesmæssig rutsjetur for alle, der elsker at se OY-BPB i luften. Det

kan man også se i reaktionerne på de sociale medier.

Men lad mig indledningsvis slå fast, at ideen om at "grounde" OY-BPB absolut ikke er groet i vores baghave - snarere tværtimod!

Beslutningen er ene og alene truffet af FFFM, men foreningen DC-3 Vännerne er, som det vil være de fleste bekendt, tæt forbundet med FFFM - jvf. den gældende samarbejdsaftale mellem de to foreninger.

Derfor måtte vi acceptere FFFM's beslutning om, at OY-BPB har fløjet sin sidste tur! Det er dog ikke ensbetydende med, at DC-3 Vännerne har opgivet at se OY-BPB i luften over Danmark.

Lidt detaljer

Jeg vil gerne give lidt detaljer om forløbet i den seneste tid.

Den 28. august 2019 modtager DC-3 Vännerne et brev fra FFFM, underskrevet af Formanden og et bestyrelsesmedlem. Der står, at FFFM overvejer at stoppe definitivt med flyvninger 01. sep. 2020.

Med i brevet er der en oversigt over kommende vedligeholdelsesudgifter for de næste 3 år. (**Læs detaljerne i DC-3 NYT nr. 4-2019**).

Som en reaktion fremlagde DC-3 Vännerne en handlingsplan, projekt "Operation FUTURE" for at skaffe de nødvendige penge, men den blev af FFFM mødt med, at de manglede mekanikere til at skrue på maskinen.

Så kom meldingen i oktober om, at motor #1 var defekt - anskaffet i 2016 og fløjet knap 230 timer (normalt ca. 800-1000 timer).

OY-BPB var nu "grounded". DC-3 Vännerne kan ikke retfærdiggøre at anvende knap en 1. mio. kr. (som vi

har) på en ny motor med udsigten til, at vi kun kan flyve indtil udgangen af august 2020 (max. fire mdr.). Og der er i øvrigt også leveringstid på motorer.

Hvis vi, som nu, ikke kan flyve med medlemmer, så mister vi også vores største kilde til indtægt. Det må vi se i øjnene og reagere på.

Vi troede på, at den bedste måde at skabe fremtiden på, ville være selv at skabe den! Og her står vi så nu - og hvordan kommer vi videre herfra?

I dialog med FFFM

Vi er som sagt i dialog med FFFM om flyets fremtid, og der arbejdes på flere muligheder. Der er dog én mulighed, som DC-3 Vännerne IKKE vil og kan acceptere og det er, at FFFM forsøger at sælge flyet til udlandet på kommercielle betingelser udenom DC-3 Vännerne. Det skal FFFM være klar over. DC-3 Vännerne har i over 29 år betalt driften og vedligeholdelsen af OY-BPB. I alt et to cifret million beløb, som er skaffet og betalt af vores medlemmer. Den kommercielle værdi, som OY-BPB repræsenterer, skal FFFM ikke sætte næsen op efter uden sværds slag med DC-3 Vännerne - og også med resten af Danmarks befolkning!

Vedrørende dagsordenens pkt. 5, så der ikke endnu er taget nogen beslutning om fremtiden for OY-BPB. Dette er stadig under behandling af FFFM's og DC-3 Vennernes bestyrelser. Og der er derfor ikke noget konkret forslag at stemme om.

Der er kræfter (også med penge), der gerne vil hjælpe med at prøve at få OY-BPB tilbage i luften igen. Men de kræfter skal tale med FFFM, som tilsyneladende har givet op. DC-3

Vennerne vil meget gerne støtte slige initiativer.

Vi ser også på de sociale medier løsningsforslag fra engagerede medlemmer. Ideer, som skal diskuteres med deltagelse af FFFM.

Det kan også ende med, at FFFM vælger at give op og overlade opgaven til en ny operativ ledelse, som kan godkendes af myndighederne.

Efter denne orientering vil jeg bede dirigenten om, at en repræsentant for FFFM får ordet.

Peter Lunøe's indlæg

Det er ikke FFFM's opfattelse, at beslutningen om at "grounde" OY-BPB er taget af dem alene. Der mangler mekanikere til at vedligeholde flyet, men ser det tillige som en umulighed at skaffe penge til køb af en ny motor.

Per Søndergaard gjorde opmærksom på, at vi på flere samarbejds møder har fået den besked fra FFFM, at al flyvning stoppes med udgangen af august 2020. At DC3V mente sig i stand til at skaffe penge, ændrede ikke FFFM's holdning.

Orientering om undersøgte placeringsmuligheder

Michael Mortensen orienterede om de forskellige muligheder, som DC3V og FFFM de senere år har undersøgt omkring en placering af

OY-BPB, når der ikke længere kan flyves.

Hangar 2 i Værløse

Projektet har set spændende ud, men realiteten er, at vi skal betale husleje, sandsynligvis i en størrelsesorden af 100.000,- kr. årligt. Hvad sker der så, når pengekassen er tom? Desuden er hangaren uopvarmet, og det vil ødelægge OY-BPB.

Egholm Museum

Museet har opført en ny hal, der skal have WWII som tema. Her kan OY-BPB stå i en historisk sammenhæng. Hallen er opvarmet, museet besøges af 5.000 - 10.000 gæster årligt, og vi skal ikke betale leje. Den store ulempe/hindring er, at den ene vinge skal skæres af, for at få flyet ind i hallen (sættes på igen, når det er inde).

Derudover skal der skæres lidt af her og der, da pladsen er for kneben. Transporten derop er ligeledes en stor udfordring.

Der er en tidsfrist for denne løsning: flyet skal være på plads ultimo august 2020.

Hangar 145 i Kastrup Lufthavn

Hangaren ligger "udenfor hegnet", er opvarmet, og bruges i forvejen til arrangementer af forskellig art. FFFM har rettet henvendelse til lufthavnen, men har ikke fået svar endnu. Vi ved

således ikke, om de er interesserede, eller hvad det koster.

Hans Henning Fischer fra FFFM uddybede yderligere: Københavns Lufthavns historiske sektion kan se gode muligheder med OY-BPB, og han mener ikke, at en placering i hangar 145 kommer til at koste noget.

Dakota Norway

FFFM har foreslået at give flyet til Dakota Norway.

Bred debat i forsamlingen.

Debatten var livlig omkring pengeanskaffelse, mekanikersituationen og fortsat flyvning. Der var spørgsmål og ideer til fondsansøgninger, lån af mekanikere andre steder, betaling for mekanikerarbejde og samarbejde FFFM og DC3V imellem. Det kan samles i 3 hovedpunkter.

Pengeanskaffelse

DC3V mener ikke, at det vil blive et problem at skaffe penge til fortsat flyvning. Der foreligger tilkendegivelser fra velvillige fonde samt fra flere personer, om et engagement i OY-BPB. Der er på nuværende tidspunkt flere scenarier i spil, som vi ikke kan løfte sløret for endnu. FFFM er orienteret, og det er gjort

Fortsættes på side 6...



*Foto:
Thorbjørn Brunander Sund*

Referat fra Ekstraordinær Generalforsamling 21. januar 2020

... fortsat fra side 5

klart for de involverede parter, at forhandlingerne skal foregå med FFFM, da de ejer flyet. Repræsentanter fra DC3V skal være med i processen.

Mekanikersituationen

Hans Henning Fischer og Peter Lunø fastholdt, at der ikke kan skaffes mekanikere til fortsat drift.

Et stadig aktivt medlem af FFFM's mekanikerstab, bad om ordet, og oplyste, at han har tilkendegivelser fra fem certifikatmekanikere i FFFM, som forsat gerne vil arbejde med OY-BPB, med en fremtidshorisont på 5 års flyvning. Derudover har han undersøgt indkøb af en ny motor. Den vil koste i omegnen af 450.000 kr + moms, og kan leveres hurtigt i København.

Fremtidig organisation/samarbejde omkring OY-BPB/flyvning.

Per Søndergaard viste en slide med et eksempel på en mulig fremtidig organisationsopbygning. Da alt stadig er uafklaret, er dette blot et oplæg til fortsat debat og samarbejde. Vi håber, at alle er interesserede i et frugtbart samarbejde til OY-BPB's bedste.

DC3V & FFFM

Flere spørgsmål handlede om den nuværende konstellation DC-3 Venerne og Foreningen for Flyvende Museumsfly.

FFFM er en forening af mekanikere og piloter. De er ansvarlige for, at flyet holdes luftdygtigt samt at løbende vedligeholdelse udføres i henhold til flyfabrikantens og luftfartsmyndighedernes anvisninger. FFFM ejer OY-BPB. De har ikke nogen indtægter, alle deres udgifter betales af C-3 Venerne.

DC3V er interesse/støtteforening jvf. §2 i foreningens vedtægter:

»Foreningens formål er at formidle økonomisk støtte til drift og vedligeholdelse af DC-3 fly i "Foreningen For Flyvende Museumsfly", samt fremme interessen for og kendskabet til typens betydning for udviklingen af dansk og international luftfart«.

De to foreninger er således fuldstændigt afhængige af hinanden. Samarbejdsaftalen foreningerne imellem, er indgået 28.06.2007 og står stadig ved magt.

Mødedeltagernes holdning til OY-BPB's fremtid.

Flere medlemmer opfordrede på det kraftigste til, at de to foreninger omgående får gang i et fornuftigt samarbejde for at få OY-BPB i luften igen.

Da der ikke ligger nogen færdige løsningsforslag, hverken om placering på static display eller fortsat flyvning, kunne der ikke tages nogen

endelige beslutninger om OY-BPB's fremtid.

Holdningen blandt mødedeltagere var imidlertid helt klar: Første prioritet er, at OY-BPB skal holdes flyvende.

Forslag til vedtægtsændringer, fremsat af bestyrelsen

Bestyrelsens forslag til ændringer i vedtægternes §1, §2, §3, §4, §5, §6, §8, §9 og §11.

FFFM protesterede imod, at de er blevet "skrevet ud" af §2. Det vil få til følge, at de må erklære sig konkurs. Det vil være meget uklogt, hvis flyet fortsat skal opretholde en flyvetilladelse. De opfordrer til at stemme nej til ændringsforslaget af §2.

Per Søndergaard slog fast, at DC3V ikke på noget tidspunkt har nægtet at betale de nødvendige faste udgifter ifm. hangarleje, forsikringer o.l. Øvrige vedligeholdelsesudgifter er sat i bero, så længe der ikke arbejdes på, at få flyet i luften.

Punkterne i vedtægtsændringerne blev herefter behandlet enkeltvis.

Vi gør i denne forbindelse på opmærksom på, at nedennævnte tekst kun viser et uddrag af de enkelte paragraffer.

Vedtægterne kan ses i deres fulde længde på foreningens hjemmeside.

§1: Vedtaget

...Foreningens hjemsted er Furesø Kommune.

§2: *Ikke vedtaget.* Den oprindelige tekst er uændret.



Foto:
Thorbjørn Brunander Sund

Foreningens formål er at formidle økonomisk støtte til drift og vedligeholdelse af DC-3 fly i "Foreningen For Flyvende Museumsfly", samt fremme interessen for og kendskabet til typens betydning for udviklingen af dansk og international luftfart.

§3: Vedtaget

Alle med interesse for flyvning i al almindelighed kan optages som medlem af foreningen. Indmeldelse sker via foreningens hjemmeside.

§4: Vedtaget med en tilføjelse

Kontingent for et nytegnet medlemskab betales ved indmeldelsen og er gældende for resten af det kalenderår, medlemskabet er tegnet. Ved indmeldelse efter 1. oktober gælder medlemskabet tillige det efterfølgende kalenderår.

Udmeldelse skal ske skriftligt til foreningen og det for året indbetalte kontingent refunderes ikke.

§5: Vedtaget

Foreningens arbejde ledes af en bestyrelse på 5 medlemmer, der tillige med 2 suppleanter, vælges på den årlige generalforsamling...

...Bestyrelsen konstituerer sig selv umiddelbart efter generalforsamlingen med formand, næstformand, kasserer og sekretær samt fastsætter sin egen forretningsorden...

...Bestyrelsen er kun beslutningsdygtig, når mindst 3 bestyrelsesmedlemmer, deriblandt...

...Der føres protokol over forhandlingerne på bestyrelsens møder og protokollen underskrives af formanden og referenten.

§6: Vedtaget

...Regnskabet skal før den ordinære generalforsamling være revideret af en valgt revisor. Revisor må ikke tillige være medlem af foreningens bestyrelse. Revisor og en revisorsuppleant vælges på general-



Interessen for Den Gamle Dame... og hendes fremtid fornægter sig ikke.

Foto: Jimmi Haug Andersen (FaceBook)

forsamlingen for en et-årig periode. Genvalg kan finde sted.

Foreningens formue skal være anbragt i et anerkendt pengeinstitut.

§8: Vedtaget

...indkaldes, når 30% af medlemmerne, med angivelse...

§9: Vedtaget

...Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen, herunder også forslag til valg af bestyrelsesmedlemmer, skal være...

...Afstemning skal ske skriftligt, hvis 50% af de fremmødte ønsker det.

§11: Ikke vedtaget. Den oprindelige tekst er uændret.

I tilfælde af foreningens opløsning overdrages foreningens formue til sikring og fortsat bevarelse af de i §2 nævnte fly.

Fastsættelse af kontingent 2020

Bestyrelsen foreslog en kontingentnedsættelse til 200, - kr., gældende for husstand. En del medlemmer foreslog, at de nuværende kontingenter bibeholdes, jvf. den uafklarede fremtid.

Det blev vedtaget, at bibeholde det nuværende kontingent.

Referat fra DC-3 Vennernes ekstraordinære generalforsamling 2

Tirsdag den 21. januar 2020 i Værløse kulturhus »Satellitten«.

Ole Steen Hansen blev foreslået som dirigent. Han blev valgt uden modkandidat, og kunne indledningsvis konstatere, at generalforsamlingen var lovligt varslet via december-udgaven af DC-3 NYT og foreningens hjemmeside.

Vedtægtsændringerne blev godkendt, og der var intet til behandling under punktet eventuelt.

Per Søndergaard-Andersen afsluttede med en tak til de fremmødte.



DC-3 COCKPIT

Det har været interessant at studere, hvordan DC-3 cockpit har udviklet sig fra dengang, sidst i 30'erne, da DC-3'eren blev designet, og frem til i dag. Mange af de DC-3'ere, der stadig flyver, er blevet modificeret for bedre at kunne opfylde ejernes - og ikke mindst tidens krav. Det er ganske

enkelt blevet stadig sværere at vedligeholde og skaffe de originale dele, men faktisk er det mest kravet om at kunne bruge de moderne kommunikations- og navigationsmidler, der har dikteret modificeringerne af cockpittet.

Især anvendelse af digitale COM/NAV løsninger som GPS

(Global Position System) i stedet for VOR (VHF Omni Range) og ADF (Automatic Direction Finder) som navigationshjælpemiddel, har været med til at ændre udseendet på mange cockpit. Også nye krav til kommunikationsradio og transponder, der sender flyets position og

That's All, Brother

Det mest spændende cockpit blandt de militære varianter af DC-3 typen,

finder vi i C-47 med navnet "That's All, Brother" (Reg. N 47TB). Se i

øvrigt mere om That's All, Brother i DC-3 NYT nr. 2-2018.

Dette fly blev fuldt restaureret til original stand med henblik på deltagelse i Daks over Normandy i 2019, men der var i forbindelse med restaureringen udfordringer i bl.a. cockpittet, da det samtidig også skulle opfylde de moderne kommunikations- og navigationskrav.

På billedet til venstre ses den originale gyro stabiliserede autopilot med justér knapperne for rudder, ving level og elevation. Når man så fjerner denne "falske" front, så kommer de moderne instrumenter frem (billedet til højre). En ganske smart løsning på den udfordring!



Placid Lassie



højde, har nødvendiggjort plads til nyt udstyr på bekostning af det originale.

Har man valgt kun at flyve med VFR (Visual flight Rules) og ikke IFR (Instrument Flight Rules), kan man undvære yderligere instrumenter til navigationshjælp.

Standard DC-3 cockpit er fra producentens side fast udstyret med IFR, hvilket også inkluderer en gyro-stabiliseret autopilot, monteret centrert i cockpittet. Den aflaster piloterne med at holde retning/højde og ving-level under flyvning. Piloterne skal/ skulle dog med korte intervaller korrigere for drift. Det er imidlertid et gennemgående tema, at autopiloten forsvinder, når cockpittet modificeres/moderniseres!

I 2019 var der mange muligheder for at besøge forskellige cockpit i forbindelse med Daks

En anden berømt C-47 er "Placid Lassie" (Reg. N 74589). Som billederne viser, er den ikke så nænsomt restaureret. Autopiloten er, som det fremgår erstattet med moderne COM/NAV usdtyr. Billedet herunder viser kabinen i "Placid Lassie"



*Fortsættes på
næste side!*

Et studie i DC-3/C-47 cockpits

over Normandy, markeringen af 75 året for invasionen i Normandie, og 70 året for Berlin blokaden, hvor der var samlet henved 20 DC-3'ere af forskellige varianter, civile som militære (C-47 og C-53).

Cockpittet i vores egen OY-BPB (C-47) er ikke medtaget med billede i selve artiklen (kan dog svagt anes under overskriften), da det formentlig vil være

kendt af alle DC-3 NYT's læsere! Det skal dog i denne forbindelse nævnes, at Den Gamle Dames cockpit stort set er originalt med mindre tilføjelser/modifikationer af moderne kommunikationsradioer, GPS og transponder.

Dette er kun et lille udpluk, men giver alligevel et ganske godt billede af typiske DC-3 cockpits "på markedet". Ønsker man at udforske dette spændende emne yderligere, så er en Google-søgning på internettet ret effektiv.

D DAY DOLL

"D DAY DOLL" er en anden kendt C-53 (Reg. N 45366). Den er også nødtørftigt restaureret. Cockpit med ny COM/NAV udstyr.



LN-WND & OH-LCH

Cockpittet i både vores norske (LN-WND) og finske venners C-53 (Reg. OH-LCH) har et design, hvor baggrundsfarven er grøn. Da disse to C-53'ere begge har en fælles fortid i det finske flyvevåben, så det kunne tyde på, at modifikationen af cockpit er sket der.

Cockpittet i både den norske og den finske C-53 er stort set ens. Billedet viser OH-LCH's cockpit

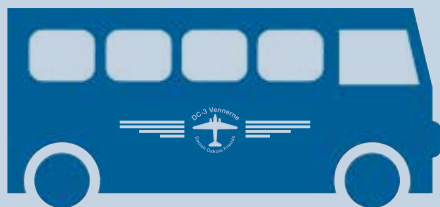


Pan American Airlines (PAA)

Af de civile DC-3 versioner er der Pan American Airlines (PAA) med Reg. N 877MG. Cockpittet er tidligt modificeret, og er holdt i sort som originalt.

Kabinen er, som det fremgår af de to billeder nederst på siden, indrettet som et privat fly.





Ta' med DC-3 Vennerne til ILA Berlin 2020

15.-17. maj 2020

ILA
BERLIN

Så kører DC-3 bussen igen, og vi sætter atter kursen mod den tyske metropol - og ikke mindst **ILA Berlin 2020**.

ILA er, som nævnt flere gange tidligere, et af verdens største airshows, men ikke bare det. Det er som bekendt også Europas største event for professionelle indkøbere og producenter inden for luftfartssindustrien. Eventen finder sted hvert andet år med utroligt mange deltagende fly, store og små imellem hinanden, både i luften og på static display. Det er således en enestående mulighed for at se og opleve den nyeste teknologi "in action", side om side med en masse gamle, historiske fly. Og det hele kan opleves på nært hold... sammen med henved 180.000 andre besøgende!

ILA Berlin 2020 finder sted i perioden 13.-17. maj 2020. De første tre dage er reserveret til "de professionelle", men de to sidste dage er der åbent for alle interesserede, og det er her vi kommer ind i billedet... med masser af fly i luften over Berlin Expo Center Airport i Schönefeld/Selchow (i øvrigt en del af Flughafen Berlin-Schönefeld).

DC-3 Vennernes tur til Berlin foregår i weekenden **15.-17. maj 2020**, hvor hele lørdagen (16/5) er helliget ILA Berlin 2020. Og der er selvsagt masser at se på... ud-



Vi mener det når vi siger, at det er muligt at komme ganske nær på de udstillede fly! Billedet her er fra ILA Berlin 2018.

stillingsområdet dækker et areal på henved 250.000 m², inde og ude!

Facts om turen

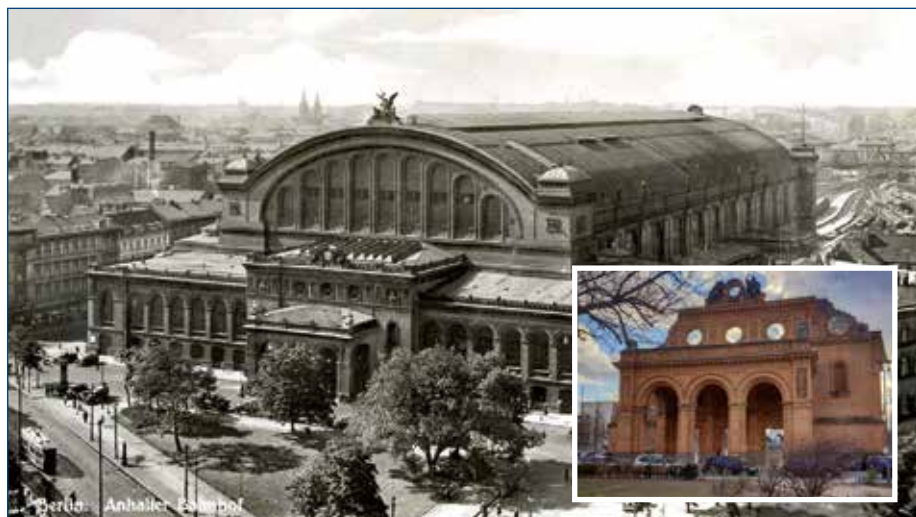
Turen finder som nævnt sted i weekenden **15.-17. maj 2020**, og som sædvanlig ifm vores Berlin-ture er der afgang fra **København/DGI-byen (Ingerslevsgade) fredag morgen kl. 0645**. Turen går via Gedser-Rostock, og med et enkelt stop undervejs ankommer vi til Berlin ved 1430-tiden. Inden vi kører til

vores hotel, lægger vi, i anledning af 75 året for befrielsen af Auschwitz og Holocaust, vejen forbi Holocaust monumentet i det centrale Berlin.

Vi forventer at være fremme ved vores hotel sidst på eftermiddagen (**B&B Hotel Tiergarten, Englische Strasse 1-4, D-10587 Berlin**). Aftenen er til fri disposition!

Hele lørdagen er som nævnt helliget ILA Berlin 2020 med busafgang fra hotellet kl. 0845. Bussen returnerer fra Berlin Expo Center Airport kl. 1600 – aften til fri disposition.

Når vi kører fra hotellet søndag morgen (busafgang kl. 0845) er det planen at lægge vejen forbi Stressemannstrasse og **Anhalter Bahnhof** – eller rettere det, der er tilbage af



Anhalter Bahnhof... et imponerende bygningsværk, opført helt tilbage i 1841. Det indsatte billede viser de sørgelige resten af det, der engang var den mest trafikerede banegård i Europa!

Berlins engang store og imponerende hovedbanegård.

Anhalter var i tidernes morgen Europas travleste banegård – og i øvrigt efter datidens forhold, et stykke imponerende arkitektur med et kæmpemæssigt tag på 10.600 m² i jern og glas, 34 meter over jorden!

Efter det korte ophold ved de sørgelige rester af den gamle hovedbanegård, fortsætter vi til fods nogle ganske få hundrede meter til Berlin Story Bunker. Museet, der er indrettet i bunker fra 1943, fortæller Berlins historie i 1930-40'erne på en spændende og anderledes måde. I museet indgår således udstillingen "How could it happen" om Hitler og hans ugeringer. *Læs mere om museet nederst på siden!*

Hvad koster det?

Hele herligheden koster **1850 kr pr. person i dobbeltværelse (Pris for enkeltværelse 2450 kr.)**. Prisen inkluderer bus/færge t/r, 2 x overnat-



ning m/ morgenmad, entre til ILA Berlin 2020 og Berlin Story Bunker samt Citytax.

Bindende tilmelding snarest - og absolut **SENEST 1. april 2020** (og det er IKKE en aprilsnar) på **hugger2009@gmail.com** med navn på alle tilmeldte samt oplysning om enk. eller dobb.værelse.

En gammel kending... B&B Hotel Tiergarten på Englisches Strasse.

Efter tilmeldingsfristens udløb fremsendes betalingsoplysninger samt det detaljerede program for turen. På gensyn!

HUG

Berlin Story Bunker

Berlin Story Bunker står i skarp kontrast til et andet museum på Kurfürstendamm om Berlins historie (The Story of Berlin). Berlin Story Bunker betegner sig selv... og med rette, som et levende museum. Historien vises i store billeder, film, skulpturer og med mange tidstypiske effekter. Nogle af udstillingerne på museet er som at træde ind i en film, fx det ødelagte Berlin 1945 med ruiner etc., kort sagt: Et beskedent, men effektivt museum med fokus på fortællingen.

Museet fortæller som nævnt Berlins historie i 1930-40'erne med

titlen »How could it happen« om Hitler og hans ugeringer... for nu at sige det mildt, under Anden Verdenskrig. Der er masser af dokumentation tillige med bl.a. en replica af Hitlers arbejdsværelse i "führerbunkeren". Den originale bunker er som bekendt ikke længere eksisterende, og man har derfor, på grundlag af tegninger og fotos, indrettet en tro kopi af arbejdsværelset, selv maleriet af Frederik den Store er der blevet plads til!

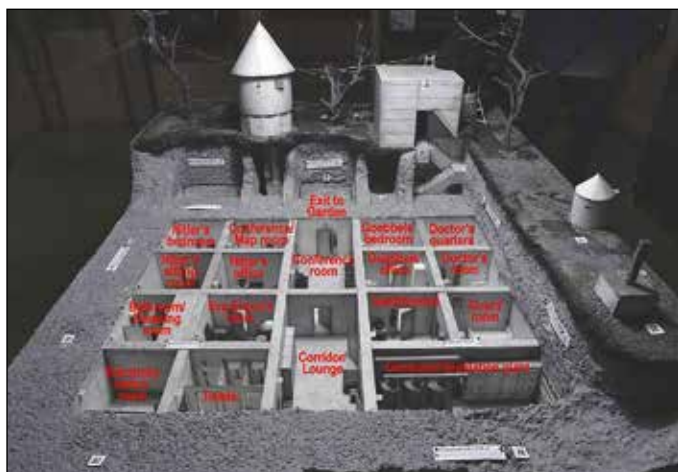
Derudover har museet i øvrigt også, som det centrale element i museumsudstillingen, en model af det

oprindelige bunkerkompleks.

Den bunker, der huser museet, er fra 1943 og blev bygget som beskyttelsesrum for de omkringboende berlinere under de heftige bombardementer af Berlin. Bunkeren var beregnet til 3.500 mennesker, men når det virkelig gjaldt, var der snarere henved 12.000 mennesker, primært fra omkringliggende boligområder, men også ventende passagerer fra den nærliggende Anhalter Bahnhof, der søgte tilflugt under de meter tykke betonmure.

HUG

Model af Hitlers bunkerkompleks



Berlin Story Bunker



**Resultatopgørelse for perioden
1. januar - 31. december 2019**

INDTÆGTER	2018	Lkr.
Kontingenter	530.019	569
Bidrag og gaver	8.249	5
Flyvninger	449.839	631
Cockpitrig	14.058	14
Saalg af effekter	110.604	-12
Forbrug af effekter	-94.602	0
Medlemsarrangementer		25
Rentindtægter og udbytte		1.232
	1.020.974	
UDGIFTER		
Tilskud til FFFM, herunder brændstof og vedl. af DC-3 (Note 1)	711.370	988
Turismkostninger, diæter, catering, afgifter m.v.	77.241	145
Ponto, trykning og forsendelse af medlemsbladet "DC-3 NYT"	94.767	97
Kontorholdsudgifter	10.695	10
Småanskaffelser	0	5
Servofontelefon og internet	1.483	2
Gedko & Nets bookingsystem	13.677	16
Bestyrelsesmøder, turledermøder, repræsentation og befordring	6.156	7
Historiske Dage	0	13
Udgifter til frivillige	16.108	0
Rentludgifter og gebyrer	12.471	10
Realiseret kunststøb værdipapirer	17.078	12
	981.046	1.305
Årets resultat	59.928	-73

TimeVision
Oostindij Revisiënpartnersub
Park Allé 295, 2 tel
DK-2655 Breda

Frideriksen • Brandt • Slagter
Member of IIC • www.iicnet.net

IN CELL AP TIMEGROUPEN SÄBGRUPPE MIDVILLE

Balance pr. 31. december 2019

2018		2017
AKTIVER	1.kv.	4.kv.
Kontantbeholdning	500	0
Spår Nord 4225881	253.180	251
Spår Nord 4525873	12.688	7
Værdipapir, anskaffelsessum	770.317	786
Værdipapir, regulering af kursværdi	17.214	-21
Varebeholdning	31.214	27
Andre tilgodehavender og moms	0	7
Tilgodehavender hos FTFM	134.289	46
	1.219.403	1.093
PASSIVER		
Egenkapital:		
Saldo pr. 1/1 2019	1.063.663	
Årets resultat	59.928	
Årets urealiseret kursregulering værdipapirer	48.448	
Forudbetalte kontingenter og gavekort for 2020	1.172.039	1.064
Skyldige omkostninger og moms	30.850	29
	16.514	0
	1.219.403	1.093
NOTE 1		
Flyets drift	70.277	29
Brændstof	220.849	354
Eftersyn og vedligeholdelse	226.313	470
Leje af paviloner i Tunes og hangarleje	118.749	110
Certifikater og forsikringer	46.174	17
Drift FTFM	15.693	6
Andre omkostninger	7.540	2
Regulering vedrørende 2018	-4.225	0
	711.370	988

TimeVision
Godwin & Davidson Partnersubub
Park Allé 206, 2. sal
DK-2605 Brøndby

Telefon: +45 4355 0506
Telefax: +45 4355 0506
Mail: tv.broendby@clm

Fredericksberg • Brandtley • Stagehup
Member of IEC • www.iecnet.net

IN DEL AFTENGRUPPEN ■ RÄDGIVER MED VILJE

Revisors erklæring

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til Medlemmerne i DC-3 Vennerne

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for DC-3 Vennernes for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019, der omfatter bestyrelses påtegning, resultatopgørelse, balance og noter. Årsregnskabet udtæller og forklarer årsregnskabet samt foreningens vedtægter.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af foreningens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2019 samt af resultatet af foreningens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2019, i overensstemmelse med lovgivningen samt foreningens vedtægter.

Grundlag for konklusion

Vi har udført vores revision i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark. Vores ansvar ifølge disse standarder og krav er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afsnit "Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet". Vi er uafhængige af foreningen i overensstemmelse med internationale etiske regler for revisorer (IESBA's Etiske regler) og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, ligesom vi har oplyst vores eventuelle etiske forpligtelser i forhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsarbejde er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med lovgivningens krav samt foreningens vedtægter. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser for nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes bevisgelses eller fejl.

Ved udarbejdelsen af årsregnskabet er ledelsen ansvarlig for at vurdere foreningens evne til at fortsætte driften, at oplyse om forhold vedrørende fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udarbejde årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincipper om fortsat drift, medmindre ledelsen enten har til hensigt at likvidere foreningen, indstille driften eller ikke har andet realistisk alternativ end at gøre dette.

Revisors ansvar for revisionen af årsregnskabet

Vores mål er at opnå høj grad af sikkerhed for, om årsregnskabet som helhed er uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes bevisgelses eller fejl, og at afgive en revisionspåtegning med en konklusion. Høj grad af sikkerhed er et højt niveau af sikkerhed, men er ikke en garanti for, at en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, altid vil afsløre væsentlig fejlinformation, når sådan findes. Fejlinformationer kan opstå som følge af bevisgelses eller fejl og kan betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de påvirker eller sætter i forbindelse med økonomiske beslutninger, som regnskabsbrugere træffer på grundlag af årsregnskabet.

Som led i en revision, der udføres i overensstemmelse med internationale standarder om revision og de yderligere krav, der er gældende i Danmark, foretager vi følgende vurderinger og opretholder professionel skæpsel under revisionen.

Brendby, den 6. februar 2020

TimeVision

Godkendt Revisionspartnerselskab

CVR nr.: 38 26 71 32

Michael Vinther Andersen

Registreret revisor

mme5456

TimeVision

Godkendt Revisionspartnerselskab

CVR nr.: 38 26 71 32

Park Allé 205, 2. sal

DK-2605 Brendby

Telefon:

Telefax:

E-mail:

+45 4355 0505

+45 4355 0506

tv.brendby@time.dk

CVR nr.: 38 26 71 32

Bank: 8117 434077

Web: www.timevision.dk

Frederiksberg - Brandby - Slagelse
Member of EC - www.ecnet.net

Bemærkninger eller supplerende oplysninger

Til enkelte poster i regnskabet kan vi meddele følgende bemærkninger eller supplerende oplysninger

Resultatopgørelsen

Kontingenter kr. 530.019 og bidrag kr. 8.249, er i overensstemmelse med foreningens bogholderi. I lighed med tidligere år, er det ikke muligt at afstemme kontingentindtægterne med en egentlig medlemsliste og opføre eventuelle restancer. Bestyrelsen har tidligere besluttet, kun at gennemføre en begrænset rykkerprocedure og slette et medlem, der ikke betaler kontingent.

Flyvninger kr. 449.839, er i overensstemmelse med foreningens bogholderi og de enkelte beløb, er stikprøvevis sammenholdt med passagerlister.

Forbrug af effekter kr. 94.602 kan opgøres således:

Varelagre pr. 1/1 2019 før nedskrivning	39.172
Nedskrivning pr. 1/1 2019	-11.896
Årets køb	98.540
Varelagre pr. 31/12 2019 før nedskrivning	-58.355
Nedskrivning pr. 31/12 2019	27.141
	<u>94.602</u>

Balancen

Likvide beholdninger er afstemt med foreliggende udskrifter fra de pågældende pengeinstitutter. Værdipapirer er afstemt med depotoplysninger.

TimeVision

Godkendt Revisionspartnerselskab

CVR nr.: 38 26 71 32

Park Allé 205, 2. sal

DK-2605 Brendby

Telefon:

Telefax:

E-mail:

+45 4355 0505

+45 4355 0506

tv.brendby@time.dk

CVR nr.: 38 26 71 32

Bank: 8117 434077

Web: www.timevision.dk

Frederiksberg - Brandby - Slagelse
Member of EC - www.ecnet.net

Det var sådan det begyndte:

DC-1



Faldt lige over denne lille historie forleden fra *David Goldhart* på The DC-3 Douglas Appreciation Society's Facebook-profil. Historien vil formentlig være kendt af de fleste, men alligevel... det var jo sådan det begyndte!

Der blev som bekendt kun produceret dette ene eksemplar typen "Douglas Commercial 1", forkortet DC-1. Første flyvning fandt sted den 1. juli 1933, men, som David Goldhart skriver, var der desværre ingen, som havde husket at medbringe et filmkamera for at forevige denne historiske flyvning!

Efter den første flyvning blev DC-1'eren i et halvt års tid gennemtestet med mere end 200 starter og landinger, og demonstrerede i den periode sin absolutte overlegenhed i sammenligning med de mest anvendte "airliners" på den tid, i USA, nemlig Ford Trimotor og Fokker Trimotor. Den 1. februar 1934 gennemførte flyet i øvrigt en flyvning fra kyst til kyst på rekordtiden 13 timer og 5 minutter!

Allerede nogle måneder forinden, nemlig i september 1933, havde TWA meldt sig som værende interesseret DC-1 flyet, dog på betingelse af nogle enkelte modifikationer i forhold til den oprindelige

konstruktion. Antallet af passagerer skulle øges fra 12 til 14, og de to motorer skulle have mere power. Mr. Douglas accepterede vilkårene, og TWA bestilte 20 eksemplarer af den modificerede DC-1, der nu var blevet til DC-2.

Den første – og altså også eneste DC-1 blev i øvrigt i 1938 solgt til Lord Forbes i England, som dog allerede fem måneder senere videre-solgte flyet til en franskmænd... der kort tid efter solgte den til

Lineas Aéreas Postales Españolas (L.A.P.A.) i Spanien. Senere blev flyet også i periode brugt som transportfly af det spanske flyvevåben. Iberia Airlines overtog imidlertid flyet i juli 1939 frem til december 1940, da det under en nødlanding på Malaga blev så beskadiget, at det ikke kunne repareres.

DC-2'eren var imidlertid for længst blevet til DC-3... og resten er historie!

HUG

