

DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vennerne

Nr. 3 September 2020

MEMORY LANE

Se mere på side 8-9



Sammenlægningen af DC-3 Vennerne og FFFM er nu en realitet.
Referat fra DC-3 Vennernes ordinære generalforsamling på side 4-7

DC-3 NYT

udgives af:

DC-3 Vennerne

Stiftet 5. november 1991

Foreningens hjemsted:
Furesø Kommune

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:

Jørgen Klitten
kasserer@dc3vennerne.dk

Medlemsregistrering og adresseændring:

Per Søndergaard-Andersen
medlem@dc3vennerne.dk

Booking:

Jørgen Klitten
Tlf. 22 38 06 82
booking@dc3vennerne.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...



Kære medlemmer

GODT NYT... På vores ordinære- og ekstraordinære generalforsamling, der blev afholdt den 11. august 2020, blev foreningerne DC-3 Vennerne og Foreningen for Flyvende Museumsfly (FFFM) slået sammen til én forening under navnet "DC-3 Vennerne".

Samtidig blev flyet af typen DC3/C-47 med registreringen OY-BPB, og med kælenavnet "Den gamle dame", overdraget til foreningen DC-3 Vennerne, til eje. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det har været et stort ønske at eje det fly, som DC-3 Vennerne har betalt driften og vedligeholdelsen af, siden DC-3 Vennerne/FFFM af Tøjhusmuseet fik overdraget retten til at holde OY-BPB flyvende den 9. juni 1992, i øvrigt med en klausul om, at OY-BPB skulle leveres tilbage til Tøjhusmuseet (i dag Nationalmuseet), når man ikke længere kunne holde OY-BPB flyvende.

Den 15. november 2018 blev OY-BPB overraskende overdraget til FFFM til eje, og DC-3 Vennerne var "glemt". I 27 år har DC-3 Vennerne og foreningens medlemmer betalt ALLE omkostninger, så OY-BPB i dag står i god stand. Nu er der rettet op på denne, for DC-3 Vennerne "skævert".

Det har været vigtigt for os at eje OY-BPB, da vi har haft det svært ved at tiltrække sponsorer til noget, vi ikke juridisk ejer eller har rådighed over. Vores dygtige teknikere og piloter, som har været tilknyttet FFFM, har bakket op om vores projekt. Uden dem ville det selvsagt ikke være muligt at få OY-BPB i luften igen. De er nu indlemmet i afdelingen "Operation/drift" med reference til DC-3 Vennernes bestyrelse.

Nu skal vi gøre OY-BPB flyvedygtig igen. Vi skal have skiftet motor og færdiggjort service eftersyn, helst inden vinter. Så skal hun flyves til Roskilde, hvor vi meget gerne vil have, at hun skal i hangar. En hangar er meget vigtigt, både for at få et medlemsmiljø, hvor vi kan fremvise Danmarks flyvende legende, og at gøre det attraktivt for vores teknikere at servicere Den Game Dame! Ligeledes vil det give mulighed for vores sponsorer at deltage i aktiviteter omkring det nationale, historiske mindesmærke, som vores flotte DC-3 er.

Vores store udfordring er økonomien. Vi skal skaffe sponsorer og donorer til at hjælpe os med at holde OY-BPB flyvende. Vi ser ind i større vedligeholdelses projekter fra 2021, og leje af den vigtige hangar skal vi også skaffe penge til. Vores indtægter på medlemskontingenter alene, er ikke nok, nu hvor vi for tiden ikke må flyve med medlemmer.

Det er i vores DNA at flyve med vores medlemmer. Opfordre derfor venner og bekendt om at melde sig ind i DC-3 Vennerne, og dermed også blive med-ejer af OY-BPB.

Støt DC-3 Vennerne, så vi sammen, fortsat kan holde hele Danmarks DC-3 flyvende. Donør på vores SparNord konto: 9309-2090009047.

Bestyrelsen og vores aktive medlemmer får travlt, men vi glæder os!

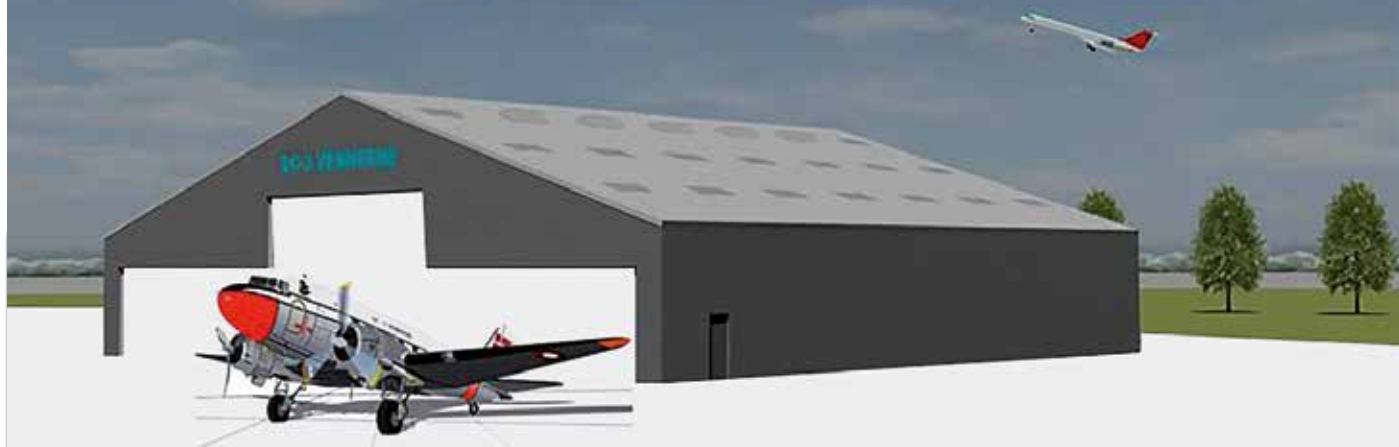
Per Søndergaard-Andersen
Formand



Den 4. juni 2019, om formiddagen i Roskilde Lufthavn. Vores to mekanikere, Bent Nielsen (BEN) på vingen og Jannik Ploug (JAP) i gang med de sidste forberedelser forud for OY-BPBs deltagelse i **Daks over Normandy 2019**. Se mere på side 8-9, hvor vi går endnu en tur "down Memory Lane".

Foto: Henrik Hugger

THIS IS OUR DREAM ...egen hangar i Roskilde!



STØTTE TIL DC-3 VENNERNE

Siden generalforsamlingen den 11. august 2020 har medlemmer doneret kr. 101.000,- til DC-3 Vennerne til støtte for at holde OY-BPB flyvende. Det er et meget flot resultat, der viser, at medlemmer har stor veneration for vores legendariske DC-3 og vores arbejde for at holde hende flyvende. Det motiverer os alle, der aktivt arbejder for at få OY-BPB i luften igen.

Vi takker alle bidragsydere for støtten og opfordrer samtidig alle, der ønsker at se OY-BPB i luften igen og til at få en hangar på Roskilde Lufthavn, til at indbetale til vores støttekonto 9309 2090009047. Vi har virkelig behov for jeres støtte til vedligeholdelse og leje af hangar. Kan vi nå 500.000 kr. inden årets udgang, ser 2021 lys ud!

Med venlig hilsen
En taknemmelig bestyrelse
DC-3 Vennerne

Skal det lykkes, har vi brug for
din... og andres økonomiske
støtte. På forhånd tak!

9309 2090009047
(SparNord)



DC-3 Vennernes Ordinære Generalforsamling

Tirsdag 11. august 2020 i "Satellitten", Værløse



Referent: Sannie Mortensen

Foto: Ole Steen Hansen

DC-3 Vennernes formand *Per Søndergaard-Andersen* (SON) bød velkommen til de i alt 51 fremmødte. Han indledte med en uddybning af den usædvanlige situation vi er i, grundet Covid-19, hvor vi har bedt om tilmelding af hensyn til lokalets kapacitet samt at vi derfor undtagelsesvis gjorde det muligt at stemme med fuldmagter.

Hans Henning Fischer (HHF), FFFM, gjorde indsigelse imod afholdelse af generalforsamlingen samt anvendelse af fuldmagter, da det strider imod foreningens vedtægter. Formanden oplyste, at vi ikke har sagt nej til en eneste tilmelding, og at vi derfor ikke har begrænset deltagerantallet. Derudover henviste han til hjemmeside for "Videncenter for ejerforeninger" samt www.bechbruun.dk, som anbefaler præcis den løsning, som vi har valgt p.g.a. Covid-19-situationen samt vores tidspres vedr. status på flyet.

Henrik Hugger (HUG) blev foreslået som dirigent. Han blev valgt uden modkandidat, og kunne indledningsvis konstatere, at generalforsamlingen var lovligt varslet via nyhedsmail nr. 8.

Et medlem påpegede, at vi ved indkaldelsen kendte Covid-19-pladskravene, og derfor skulle have bestilt et større lokale. Beslutningen baserede sig på erfaring mht. antal deltagere i de ordinære generalforsamlinger, og HUG opremsede, hvor mange deltagere, der deltog i tidligere ordinære generalforsamlinger: 2019: 44, 2018: 45, 2017: 37, 2016: 52, 2015:

36, 2014: 36, 2013: 38, 2012: 70, 2011: 26, 2010: 45, 2009: 40, 2008: 53, 2007: 43, 2006: 53, 2005: 48, 2004: 42 og 2003: 37.

Dirigenten blev præsenteret for 50 gyldige fuldmagter fra medlemmer, som gav bestyrelsen deres opbakning. Mødedeltagerne vedtog derefter at generalforsamlingen kun-

”

Det har altid været vores DNA at kunne udføre rundflyvninger med vores medlemmer.

*Per Søndergaard
formand/DC-3 Vennerne*

ne gennemføres på det foreliggende grundlag.

HUG foreslog valg af et udvalg, som kom til at bestå af *Jørgen Klitten*, *Hans Henning Fischer* og *Jesper Djurhuus*. Bare for god ordens skyld, så blev stemmeudvalget ikke aktiveret!

Formandens beretning

Forår 2020... På den ekstraordinære generalforsamling i januar fik bestyrelsen mandat til at forsøge at sammenlægge foreningerne DC-3 Vennerne og Foreningen for Flyvende Museumsfly (FFFM). Der blev

indledt forhandlinger, som resulterede i et oplæg, der skulle vedtages på begge foreningers ordinære generalforsamlinger i april. Corona-krisen satte imidlertid en stopper for generalforsamlingerne, da større forsamlinger blev forbudt.

I april havde bestyrelsen for FFFM haft et møde med Trafikstyrelsen uden at informere sine medlemmer eller DC-3 Vennerne herom. Resultat af dette møde blev først kommunikeret til DC-3 Vennerne i maj, hvor det kom det frem, at OY-BPB ikke længere måtte medtage passagerer. Begrundelsen var manglende tillid til sikkerhedsniveauet. Vores oplevelse var, at FFFM's bestyrelse havde sin egen agenda, og at den var anderledes end teknikernes og piloternes - og vores!

Sommer 2020... I juni blev det igen muligt at afholde møder med mere end 50 personer. FFFM holdt deres ordinære generalforsamling den 9. juni. Det resulterede i, at den nu forhenværende bestyrelse blev væltet og en ny bestyrelse blev valgt.

Den nye bestyrelse er mere samarbejdsvillig, og det resulterede i, at bestyrelserne blev enige om at sammenlægge foreningerne under navnet DC-3 Vennerne, samt at OY-BPB bliver overdraget til DC-3 Vennerne. Dette for, at vi kan få støtte fra fonde samt alle andre, der vil støtte vores projekt med at holde OY-BPB flyvende.

Jeg vil, fortsatte formanden, også nævne, at FFFM's nye bestyrelse forsøgte at få omstødt Trafikstyrel-

sens beslutning, dog uden et positivt resultat. Vi synes alle, at det er en uhørt, forkert beslutning, da FFFM og DC-3 Vennerne nu har opereret OY-BPB sikkert i 27 år uden anmærkninger.

Sammenlægningen skal nu juridisk vedtages på vores ordinære generalforsamling 11. august 2020 ved at få vedtaget de nye vedtægter, samt at give bestyrelsen nyt mandat til at holde OY-BPB flyvende.

Vision for fremtiden

Bestyrelsens mål er

A)

Da vi nu desværre ikke må flyve med medlemmer, vil det være den nye bestyrelses 1. prioritet at få dette ændret. Det har altid været vores DNA at kunne udføre rundflyvninger med medlemmerne, og give dem en oplevelse, som de aldrig glemmer, og samtidig fremme viden om DC-3 og flyvning generelt. Samtidig giver det et økonomisk fundament, som vi hårdt kommer til at mangle.

B)

Vi skal gøre DC-3 Vennerne og OY-BPB verdenskendt i hele Danmark. Vi ønsker endnu flere medlemmer og hjælpere. Vi er sikre på, at vi sammen med alle de dygtige medlemmer i foreningen, som aktivt har meldt

En af flere afstemninger på generalforsamlingen.

Foto: Henrik Hoppe

sig til at støtte vores projekt med deres kompetencer såsom projektledelse, markedsføring, økonomi, indkøb, film, journalistik, advokatbistand, forsikring, finansierings- og fondsstøtte, nok skal lykkes med at holde vor legendariske DC-3 i gang.

Disse ressourcer skal udnyttes meget bedre end tidligere, da bestyrelsen ikke selv kan besidde al den viden og arbejdskraft, der er nødvendig, for at lykkes med at holde en DC-3 flyvende. De vil blive organiseret i arbejdende teams (grupper) med reference til bestyrelsen. Bestyrelsen vil opfordre alle til at stille op, hvis de mener, de har en viden, som DC-3 Vennerne kan benytte.

C:

Vores ønskemål er at have medlemsaktiviteter på Roskilde Lufthavn i lokaler i egen (lejet) hangar. Vi har allerede samtaler i gang med ejerne af en fed hangar. Udfordringen er penge (huslejen). Derfor skal bestyrelsen oprette en Hangarfond til støtte for dette projekt. Jeg mener, at det er et meget vigtigt projekt, da det ikke er en funktionel løsning, vi har i dag med HG 144 i Kastrup Lufthavn. Hangaren er faldefærdig, utæt og uopvarmet, og de penge, vi i dag betaler for leje af HG 144, er ikke godt givet ud. Vi skal også tænke på, at vi om ca. 2-3 år skal i gang med større vedligeholdelsesarbejder på OY-BPB. At kunne udføre dette uafhængigt af årstiden og vejret, vil hjælpe med til, at endnu flere flymekanikere ønsker at skrue på vores

”

Den nuværende bestyrelse i FFFM består udelukkende af folk, der arbejder ihærdigt på at få OY-BPB i luften igen.

*Jannik Ploug
formand/FFFM*

flotte, legendariske flyver. Det vil samtidig være et udstillingsvindue til flyet - ikke kun medlemmer, men for alle.

Bestyrelsen skal oprette en Hangarfond, der skal kunne dække udgifterne til leje af hangar.

D:

Der skal være øget fokus på økonomisk støtte fra alle kanter (flere medlemmer m.m.). Vi skal have støtte og doneringer til vedligeholdelsesarbejde på OY-BPB de nærmeste år.

Vi skal have en økonomisk hjælp, da medlemskontingentet ikke alene kan klare de udgifter, vi ser komme i den nærmeste fremtid.

E:

Der skal indkøbes ny motor #1 til erstatning for samme, som desværre viste sig at have for mange metalspå-

Fortsættes på side 6



ner i olien. Dette indikerer, at dens tilstand ikke gør den sikker at anvende (flyve med). Når OY-BPB igen er flyveklar, skal hun til Roskilde, og egen lejet hangar ville ikke være dumt.

Vi har kompetente, motiverede og aktive teknikere, hvoraf 4 er certificeret på DC-3 samt piloter, hvoraf



Overdragelsen af OY-BPB til DC-3 Venerne er en realitet. De to formand har underskrevet overdragelses-dokumentet.

Foto: Ole Steen Hansen

4 har status på DC-3. Denne status skal også fornyes.

OY-BPB er dansk kulturarv, som vi skal bevare. Det burde Danmark have råd til. Det næste år bliver derfor meget vigtigt for fremtiden for OY-BPB. Jeg håber og tror, at vingerne kan bære. Bestyrelsen beder om generalforsamlingens godkendelse af vores vision, tak!

Debat om formandens beretning.

HHF bad om korrektion af beretningen. Den tidligere bestyrelse i FFFM blev ikke væltet. De valgte selv at gå af, da de ikke længere mente at have den nødvendige opbakning i egen forening.

HHF uddybede mødet med Trafikstyrelsen (TBST). Foruden inddragelse af tilladelse til at flyve med passagerer, ville de også inddrage flyvetilladelsen i det hele taget. Det fik FFFM afværget, så vi nu må flyve med 4 besætningsmedlemmer. Derudover mener FFFM, at de har informeret DC-3 Venerne korrekt om mødet.

Herefter fulgte en livlig debat med indslag fra mange af de tilste-

deværende, teknikere og tidligere ansatte i flyselskaber såvel som "menige" medlemmer, om hvorvidt det er forsvarligt at blive ved med at flyve. Mangel på gode motorer, motorhavarier og flyulykker de senere år blev fremhævet som argumenter for at stoppe nu – mens legen er god.

Argumenterne for at forsøge at flyve videre var ligeledes mange. Påstanden fra flere i forsamlingen om, at bestyrelsen ikke tager motorproblemerne alvorligt, responderede formanden, at vi aldrig vil gå på kompromis med sikkerheden. Ingen piloter eller mekanikere vil flyve med OY-BPB, hvis ikke sikkerheden er i top. Lad os nu gøre forsøget på at få OY-BPB i luften. Det kan være, at det ikke lykkes,

men vi skal ikke opgive på forhånd, understregede formanden.

Michael Morten

sen (MIK) stillede spørgsmålet: Vil foreningen ofre 700.000 kr. på en ny motor uden at have sikkerhed for, at vi får passagertilladelsen tilbage? Formanden svarede: Desværre er det vilkårene, idet vi ikke kan søge om tilladelser til et fly, der ikke kan flyve. Derfor er rækkefølgen: først et flyvedygtigt fly, derefter ansøgning. MIK opfordrede bestyrelsen til at opdatere "Operation Future" til offentliggørelse for medlemmerne. Det er den plan, som bestyrelsen udarbejdede i oktober 2019 (se DC-3 NYT 2019 nr. 4), indeholdende en opgørelse af pengebehov, vedligehold, udskiftninger og nyindkøb de kommende år.

HHF anbefalede static display-placering i Kastrup Lufthavn, som FFFM havde indledt forhandlinger med dem om. SON påpegede, at videre flyvning ikke udelukker en placering i CPH.

Formandens beretning blev derefter godkendt, hvorefter *Jan-nik Ploug*, ny formand for FFFM, fik ordet. Han fremhævede, at den nuværende bestyrelse i FFFM udelukkende består af folk, som arbejder ihærdigt for, at OY-BPB skal i luften igen. Han takkede for, at

forsamlingen godkendte formandens beretning, for, som han sagde: Hvad skulle vi ellers bruge pengene til?

DC-3 Vennernes regnskab

Michael Mortensen fremlagde det reviderede regnskab, som efterfølgende blev godkendt, hvorefter *Jørgen Klitten* (JKL), DC-3 Vennernes nuværende kasserer, opdaterede med de økonomiske bevægelser i 2020.

Vedtægtsændringer

SON gennemgik de enkelte punkter til de nødvendige vedtægtsændringer, fremsat af bestyrelsen. De foreslåede ændringer blev alle godkendt og de nye tekstformuleringer ses herunder:

§1: Vedtaget. - Foreningens navn er: "DC-3 Venerne".

§2: Vedtaget. - Foreningens formål er at eje, vedligeholde og holde OY-BPB luftdygtig for fremvisning og opvisning og flyvning med medlemmer i overensstemmelse med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse (TBST). Vilkår/servitutter for ejerskab af OY-BPB: Der henvises til overdragelsesdokument fra tidligere ejer(e).

§3: Vedtaget. - Alle med interesse for flyvning i al almindelighed kan optages som medlem af foreningen.

Personer der har en teknisk, operativ eller anden relevant uddannelse eller tilknytning til den pågældende flytype, og som er villige til at yde en indsats for opfyldelse af foreningens formål kan optages med en klassifikation som "Pilot" eller "Tekniker" og indlemmes i afdelingen "Operation/Drift".

§5: Vedtaget. - Foreningens arbejde ledes af en bestyrelse på 7 medlemmer. 5 medlemmer tillige med 2 suppleanter vælges på den årlige generalforsamling. Bestyrelsesmedlemmer vælges for en toårig periode (suppleanter dog kun for et år ad gangen), og således at halvdelen af bestyrelsen er på valg hvert år. Genvvalg kan finde sted.

1 bestyrelsespost kaldet "Operationschef" og 1 bestyrelsespost kaldet "Teknisk Chef" udpeges af medlemmer af Operation/Drift-afdelingen ligeledes for en toårig periode og som vælges forskudt. Genvvalg kan finde sted.

Disse 2 medlemmer skal kunne

godkendes af relevante myndigheder (TBST).

Operation/Drift-afdelingen har varet i forbindelse med drift-, teknik, sikkerhed- og anvendelsesmæssige anliggender vedrørende OY-BPB. Denne varet forudsætter enighed blandt de 2 bestyrelsesrepræsentanter.

Bestyrelsen konstituerer sig selv med formand, næstformand, kasserer og sekretær. Et bestyrelsesmedlem kan påtage sig flere poster – dog kan posterne 1) Formand og næstformand, 2) Formand og kasserer eller 3) Operationschef og Teknisk Chef, ikke bestrides af samme person.

Bestyrelsen fastsætter sin egen forretningsorden.

Bestyrelsesmøder afholdes, når formanden finder det fornødent, eller når mindst 3 bestyrelsesmedlemmer kræver det. Bestyrelsen er kun beslutningsdygtig, når mindst 5 bestyrelsesmedlemmer, deriblandt formand eller næstformand, er tilstede. I tilfælde af stemmelighed er formandens - i dennes fravær næstformandens - stemme udslagsgivende.

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

§6: Vedtaget. - Foreningens regnskabsår er kalenderåret.

Regnskabet skal før den ordinære generalforsamling være revideret af en registreret revisor. Revisor må ikke tillige være medlem af foreningens bestyrelse. Revisor og en revisorsuppleant vælges på generalforsamlingen for en etårig periode. Genvalg kan finde sted.

Foreningens formue skal være anbragt i et anerkendt pengeinstitut.

§7: Vedtaget. - Den årlige general-

forsamling afholdes normalt i april måned og indkaldes med mindst 30 dages varsel ved bekendtgørelse i en af foreningen udsendt nyhedsmail til medlemmerne.

Det påhviler medlemmerne selv at informere foreningen om e-mail adresse.

Indkaldelsen skal indeholde dagsorden samt meddelelse om, hvilke bestyrelsesmedlemmer der afgår og hvilke der er villige til at modtage genvalg.

Tillige med indkaldelsen skal det reviderede regnskab bekendtgøres.

§9: Vedtaget med ændring. - For at afgive stemme på generalforsamlingen kræves personligt fremmøde eller fuldmagt. Der kan kun anvendes 1 fuldmagt pr. medlem.

Ved afstemninger gælder almindelig stemmeflerhed (jf. dog §10). Hvert gyldig (kontingent betalt) medlem (medlemsnummer) har én stemme.

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

§11: Vedtaget med ændring. - I tilfælde af foreningens opløsning afgøres anvendelsen af foreningens formue af generalforsamlingen, herunder modtagere, betingelser og anvendelsesformål. Dog henvises der til overdragelsesdokumentet fra tidligere ejer(e) vedrørende gældende vilkår/servitutter for OY-BPB.

Kontingent og valg til bestyrelsen
Bestyrelsen anbefalede at fastholde det nuværende kontingent, hvilket blev vedtaget. Og så til valgene...

Forud for det efterfølgende valg, havde alle nuværende bestyrelsesmedlemmer stillet deres mandat til rådighed for forsamlingen, alle dog villige til genvalg – og det blev de!

Jørgen Klitten, Sannie Mortensen og Henrik Malmqvist blev alle genvalgt for en toårig periode, mens *Per Søndergaard-Andersen* blev genvalgt for et år.

Charlotte Solberg havde forud for generalforsamlingen stillet sin bestyrelsespost til rådighed og opstillede i stedet som bestyrelsessuppleant. Det gav plads til nyvalg som bestyrelsesmedlem til *Jørgen Skouborg* (anbefalet af bestyrelsen) for en etårig periode.

Udover de valgte bestyrelsesmedlemmer, består bestyrelsen nu også af to udpegede medlemmer som repræsentanter for "Operation/Drift-afdelingen, nemlig *Henrik Gustafsson* (operationschef) og *Steen Ingemann Jørgensen* (teknisk chef).

Charlotte Solberg og Jacob Nielsen nyvalgte som bestyrelsessuppleanter.

Revisionsfirma *Time Vision v/ Michael Andersen* og *Kim Røssell* blev begge genvalgt, ligesom *Thomas Rasmussen* fortsætter som revisorsuppleant..

Eventuelt

Under punktet "Eventuelt" spurgte HHF, hvad lejen er for hangaren i EKRK. SON svarede, at det ikke er forhandlet på så tidligt et stade, men at det minimum drejer sig om 25.000 kr./md.

HHF protesterede mod proceduren med en ekstraordinær generalforsamling umiddelbart efter den ordinære. SON svarede, at når det er annonceret i indkaldelsen, er det lovligt.

Dirigenten nedlagde derefter sit hverv, og gav ordet til formanden for en afsluttende bemærkning – og efter en kort pause startede den ekstraordinære generalforsamling.

DC-3 Vennernes Ekstraordinære Generalforsamling Tirsdag 11. august 2020 i "Satellitten", Værløse

Henrik Hugger blev foreslået - og valgt uden modkandidat, som dirigent. Han kunne indledningsvis konstatere, at den ekstraordinære generalforsamling var lovligt varslet via nyhedsmail nr. 8.

Bestyrelsens forslag til vedtægtsændringer blev godkendt, og under "Eventuelt" blev overdragelses-dokumentet vedr. OY-BPB's nye ejerskab underskrevet af FFFM's formand *Jannik Ploug* og kasserer *Hans Peter Nielsen* - og fra DC-3 Venerne af formanden *Per Søndergaard-Andersen* og kasserer *Jørgen Klitten*.

Formanden afsluttede med en tak til de fremmødte, og opfordrede alle til at hjælpe med at gøre DC-3 Venerne mere kendt.



Endnu en tur på...

MEMORY LANE

Daks over Normandy 2019



Der var "musik" i luften over The Imperial War Museum Duxford, England, sidste år i starten af juni måned. Musikken kom fra de mange DC-3/C-47'ere – og en enkelt Li-2, der fra hele Europa, inklusive naturligvis også de fire nordiske lande, og USA havde meldt deres ankomst for at være med til fejre 75 året for de allieredes invasion i Normandiet tilbage i 1944.



Der var selvsagt stor opmærksomhed omkring begivenheden. Fly-entusiaster og/eller fotografer fra stort set hele verden, havde valgt at lægge vejen forbi Duxford for at forevige denne once-in-a-lifetime event. Aldrig siden Anden Verdenskrig har så mange DC-3/C-47'ere været samlet på et sted.

En af dem var *Matt Falcus*, der på AIRPORT SPOTTING's hjemmeside skrev en lille epistel om den historiske event, naturligvis garneret med billeder af alle de deltagende fly. Vi har desværre kun plads til 10 ud af de i alt 24 fly, der deltog i Daks over Normandy 2019. Så værsgo'... endnu en tur på Memory Lane!

HUG



AIRPORT SPOTTING



Som bekendt blev nordmændene ramt af tekniske problemer dagen før "invasionen" ifm. fejringen af 75 året for de allieredes landgang i Normandiet. De nåede aldrig til Normandiet, og der gik måneder før den norske C-53'er kunne returnere fra Duxford til Norge. Og den er atter flyvende...



Daks over Normandy 2019 / Den komplette liste over de deltagende fly

F-AZOX DC-3
HA-LIX Li-2
LN-WND C-53D
N62CC C-47
N103NA C-47
N147DC C-47
N150D C-47
N18121 DC-3A
N24320 DC-3
N25641 DC-3A
N33611 DC-3
N341A C-41A

Chalair
Malev
"Little Egypt" Dakota Norway
"Virginia Ann"
"Flabob Express"

Polished metal
"Miss Montana"
"Liberty" Legend Airways
"Clipper Tabitha May"

N431HM DC-3
N45366 C-53D
N473DC C-47
N47E C-47A
N47SJ C-47
N74589 C-47
N8336C C-53DO
N877MG DC-3
N47TB C-47
OH-LCH DC-3A
OY-BPB C-47A
SE-CFP DC-3

Swissair
"D-Day Doll" USAF
"Drag 'em Oot"
"Miss Virginia"
"Betsy's Biscuit Bomber"
"Placid Lassie"
"The Spirit of Benovia"
Pan American
"That's All Brother"
Finnish Airlines
"Den Gamle Dame"
Scandinavian Airlines

Ved et tilfælde så jeg en historie i bogen "Flugtrute Østersøen". Bogen er forfattet af Jesper Clemmensen og omhandler østtyskeres flugt fra DDR via Østersøen til den frie verden. Historien beskriver tre unge østtyskere, som den 23.-24. december 1977 havde planlagt at flygte over Østersøen i en lille gummiåbåd. Trods dårligt vejr tog de afsted fra stranden i DDR og når om morgenen den 24. december frem til Kadetrenden fyrskib (tidligere Gedser rev fyrskib), hvor de blev taget ombord.

Da jeg læser historien, dugger der et eller andet op i min hukommelse... og ja, den kender jeg. Jeg åbner "glemmebogen" og straks går tankerne tilbage til juleaftens dag 1977. Jeg havde SAR vagt (telegrafist) på S-61'en i Værløse. Vagterne i Værløse var dengang på 24 timer fra kl. 0800 til kl. 0800.

Det var en stille dag i eskadrillen, de eneste der var i bygningen, var SAR-vagten. 2P havde taget morgenbrød med, som blev spist med stort velbehag og med lys på bordet og på en snor i opholdsrummet,



En østtysk Hound helikopter

hængte alle de julekort eskadrillen havde modtaget, ja det var dengang man skrev julekortkort!

Den begyndende julestemning blev imidlertid afbrudt, da telefonen fra Rescue Control Center (RCC) ringende - det var en specialopgave. Tre unge østtyskere havde i nattens løb sejlet/kæmpet sig over Østersøen, og befandt sig nu ombord på Kadetrenden fyrskib (tidligere

Gedser Rev Fyrskib). De var nu ikke de eneste gæster, der var kommet over Østersøen til fyrskibet. Også en Hound helikopter fra DDR havde nemlig fundet vej og cirkledede rundt over fyrskibet og generede dette.

Det blev aftalt med RCC, at vi tankede helt op med brændstof, så vi havde til 5,5 timers flyvning. Strategien var så, at vi fløj ned til fyrskibet og ventede på, at DDR helikopteren

*Det daværende
Gedser Rev Fyrskib*



blev nødt til at returnere pga. brændstofmangel. Et andet scenarie var, at DDR helikopteren over fyrskibet måske blev afløst af en ny DDR helikopter. Det ville i så fald være en ny situation, som vi måtte forholde os til.

Al kommunikation til RCC foregik dengang på HF og vi vidste, at frekvenserne blev aflyttet. På vej mod fyrskibet, blev vi kaldt op af RCC, med følgende besked: "Vi har sendt de spidsnæsede ned til jer" (O-2 beredskaber af to stk. F-104 hot). 10 minutter senere fortrak den østtyske helikopter... kommunikationslinjerne fungerede. Vi kunne nu, uden problemer samle de tre østtyskere op fra fyrskibet, og vel ombord i vores helikopter, susede de rundt i kabinen og trykkede vores hånd adskille gange. Vi satte dem af på Klostervig flyveplads, hvor politiet overtog de tre glade, men trætte østtyskere. Vi havde i mellemtiden fået en patientevakuering fra Rønne til Værløse (patienten skulle til Hvidovre), så turen med de tre østtyskere forsvandt i glemmebogen.

På baggrund af historien i bogen om de tre unge østtyskere, kontaktede jeg forfatteren Jesper Clemmesen og fortalte ham min historie. Den havde han ikke hørt før og var taknemlig for også at få den vinkel af historien. Han kunne i øvrigt fortælle, at efter vi havde sat de tre unge mennesker af, havde politiassistenten taget dem med hjem til sig selv. Her havde de holdt juleaften. I politiets døgnrapporten noterede han dog, at de havde overnattet i detentionen! Dagen efter blev de transporteret til Rødby og dermed videre til Vesttyskland. I dag bor de i Berlin. Jesper Clemmesen sendte mig efterfølgende nogle datidige billeder, men som os andre, er de også kommet op i årene.

Afslutningsvis skal det nævnes, at juleaften hos politiassistenten og hans familie, udbragte de unge mennesker en skål "für freiheit" - den dag, havde de fået deres livs julegave - friheden.

I perioden fra 1961 til muren faldt i 1989, var der henved 6.000, der forsøgte at flygte over Østersøen, men det var desværre langt fra alle, der opnåede friheden. Man regner med, at kun ca. 1000 østtyskere nåede sikkert over Østersøen, resten blev enten fanget af "volkspolizei" eller er druknet under forsøget!

MED CATALINA OVER GRØNLAND

Læst af Per Søndergaard-Andersen
Medlem af ESK 721 Gammelmandsforening

Den 18.maj 2020 udkom forlaget "Mellemgaard" med en interessant bog, skrevet af en af de gamle flymekanikere i Flyvevåbnet, nemlig Stig Sandvang. Han var i sin tid tilknyttet Transporteskadrille 721 på Flyvestation Værløse.

Stig's fortælling er ikke baseret på dagbog eller hukommelse, men på de mange breve han skrev og sendte hjem fra Grønland til familien, under udstationeringen. Det giver et fantastisk tidsbillede om, hvordan arbejdsforholdene var dengang. Man var lang væk fra hjælp og måtte stole på sine kollegaer. Der har ikke tidligere været udgivet så meget om de oplevelser, som et fly som Catalina giver til sin besætning. Det at Catalina kunne lande på land og vand gjorde det muligt at komme ud til steder, som var isoleret.

Som læser bliver man draget ind i en verden, ligesom forfatteren, der består af Catalina, missionerne, besætningen, vejret og så det store Grønlandske landskab. Og ikke mere... det er ligesom i en boble. Det bliver så omfavnende, at når man kommer hjem igen til Danmark efter flere måneders udstationering, så tænker man kun på at kunne drage afsted igen; tilbage til Grønland med Catalina og besætningen, som er blevet mere end venner. Oplevelserne sammen giver et fællesskab, der holder resten af livet.

»Med CATALINA over GRØNLAND«

Stig Sandvang / 266 sider

ISBN 978-87-7218-809-6

Forlaget Mellemgaard, 5000 Odense

Men lidt kritik af bogen skal der jo også være. Jeg kunne ønske, at billederne havde en bedre kvalitet. Og så går Stig for let hen over kilden til de billeder han anvender - jeg fandt et af mine (på side 127)!

Men lad nu det ligge... bogen er et flot bidrag til Catalina'ens storslåede eftermæle. Ingen anden flyver har givet så store oplevelser, ikke kun for sine besætninger fra Eskadrille 721, men også for alle dem, som synes at Catalina er det smukkeste og mest spændende fly.

Anmelderen har selv været udstationeret med Catalina i 1970. 10 år senere end Stig. Da jeg læste Stig's bog blev jeg selv sendt tilbage i tiden. En tid som også var min bedste. Bogen "Med Catalina over Grønland 1960" får min varmeste anbefaling. Tak Stig!



Det originale billede fra bogen (side 127),
fotograferet af Per Søndergaard-Andersen.

I disse tider...

Intet er tilsyneladende fredet, når det gælder kampen mod racisme. I store dele af den vestlige verden er man tilsyneladende i fuld gang med at "omskrive" verdenshistorien... på godt og ondt!

Det berømte mindesmærke for Wing Commander *Guy Gibsons* sorte labrador på RAF Scampton flybasen i England, er således blevet fjernet og erstattet med et nyt, på opfordring fra Royal Air Force. Og det stopper formentlig ikke her, fordi RAF, ifølge det internetbaserede medie NEWSWORLD WAR II, er i gang med at gennemgå alle deres historie arkiver, og i første omgang er, altså nu N-ordet officielt fjernet fra RAFs historiske arkiver.

I England er meningerne om den ændrede historieskrivning delte, der er naturligvis både for og imod. Det viser med al tydelighed, hvor nemt det er at omskrive historien. Mange er bekymrede for udviklingen, mens andre, bl.a. den engelske historiker *James Holland*, mener, at man "med fjernelsen af hundens navn, vil hjælpe folk til mere at fokusere på den heroisme, der var forbundet med The



Wing Commander Guy Gibson (stående i døren) sammen med sin besætning på vej ombord på deres AVRO Lancaster forud for det berømte raid mod Ruhr dæmningerne den 16. maj 1943.

Dambusters angreb på Ruhr dæmningerne tilbage i 1943.

Den sorte labrador, i øvrigt kendt for at kunne indtage adskillige "pints of beer", var 617 Squadrons maskot. Den blev ramt af en bil på flybasen og dræbt samme dag, nemlig 16. maj 1943, som det legendariske raid på Ruhr-dæmningerne fandt sted. Hundens død blev hemmeligholdt for besætningen af frygt for, at de ville se det som et dårligt tegn forud for den planlagte operation. De fik først

den triste besked, da de vendte tilbage til Scampton efter den vellykkede mission.

HUG

PS. Hvis Peter Jackson skulle lykkes med sit projekt om en genindspilning af The Dambusters, ligger det allerede nu fast, at Guy Gibsons sorte labrador kommer til at hedde "Trigger"!

FØR



...og NU

