

DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vännerne

Nr. 1 April 2021

En tom kabine,
der venter på
passagerer...

Indkaldelse til ordinær generalforsamling 2021 på side 4
Regnskab 2020 på side 6-7

DC-3 NYT

udgives af:

DC-3 Vennerne

Stiftet 5. november 1991

Foreningens hjemsted:
Furesø Kommune

CVR nr.: 17678000

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 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

1000 tak til vores mange
trofaste medlemmer,
264.000 kr. er det
foreløbig blevet til...!



Konto

9309-2090009047

MobilePay 17682

Ole Koefoed
Carsten Robert Pihl
Henrik Langholm
Seppi Jannek Nielsen
Niels Erik Olsen
Carl Aage Lausten
Erik Dynesen
Anders Leif Gass
Carsten Toft Poulsen
Svend Kyhn
Morten Bonde
Niels Westh-Hansen
Carsten Manniche
H. C. LINNET
Allan Andersen
ROLF PEDERSEN
Hans Kristian Heinze
Jan Winterskov
Georg Messmann
Michael Bjørn Nielsen
Gert Gjørtler Smith
Lars Hemmingsen
Ole V Heldbjerg Poulsen
Egon Pedersen

Hans Christian Nielsen
Leo Larsen
Jørn Tredal
Michael Adeler-Bjarnø
Peder Pedersen
John C. Holstein-Magnussen
Giulio Villa
Hanne Merete Olsen
Torben Jensen
TORSTEN SIVGÅRD
EJVIND RING
Sannie Mortensen
Jørn Tholstrup Madsen
Eric Wandel
artin Philip Bendsøe
Hans Jørgen Larsen
Niels Henrik Jessen
Lars Enghusen Poulsen
Hanne Ottoson
Nils Ole Harreschou
Henrik Hoppe
Jan Folsberg
Jesper Erdman Hansen
Tommy Skullerud Rasmussen
Erling Andersen
Thomas Rasmussen
Flemming Silius Nielsen
Rolf Pedersen
Curt Mejer



Vi venter med længsel !

Formanden skriver...

Kære Medlemmer

Årets helt store gode nyhed er, at Trafikstyrelsen den 11.marts 2021 godkendte "Den Gamle dame" og udstedte et luftdygtighedsbevis, gældende for de næste 12 måneder. Kommentaren fra luftfartsinspektørerne var, at Den Gamle Dame holder sig godt, hendes alder taget i betragtning. Det kan vi takke vores flymekanikere for. De har i vinterens løb monteret den nye motor, og i øvrigt passet hende hen over vinteren. Hun har ikke været i luften siden 1. oktober 2019. Det kan vi delvis takke COVID-19 for, den giver os udfordringer.

Vore piloter skal have fornyet deres certifikater, så de igen må flyve vores DC-3. Det bliver desværre forsinket på grund af COVID-19. Vi må afvente, at regeringen åbner for rejse- og forsamlings begrænsningerne, vaccinationer etc. - vi skal passe godt på hinanden.

Vores næste udfordring er at generhverve tilladelsen til også at flyve med medlemmer. Det ligger i vores DNA at flyve med medlemmer, så uden denne tilladelse, har vi ingen indtægter udover medlemskontingent og donationer.

De nationale luftfartsorganisationer i EU er ved at revidere regler for flyvning med ex-militære luftfartøjer. Vores søsterorganisationer i Norge og Sverige er i gang med at tilpasse deres organisationer til de nye krav, fokus er på flysikkerheden. Der vil blive set på vores vedligeholdelsesprogram og det tyder på, at vores driftsorganisation skal styrkes med en Kvalitets/Sikkerheds/Manager funktion. Bestyrelsen har nedsat en arbejdsgruppe, der vil se på disse udfordringer og komme med anbefalinger, som skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Når vi kommer hen på afslutningen af årets

flyvesæson til oktober, nærmer vi os tiden, hvor vi skal have OY-BPB igennem et større hovedeftersyn. Vi skal bl.a. have demonteret vingerne for inspektion. Vi ønsker også at gøre flyet lettere for at få en bedre flyveøkonomi. Vi vil afmontere gummiforkanterne på vingerne. De gør kun gavn hvis vi skulle flyve i dårligt vejr med risiko for isdannelse. Og det vejr er vi ikke godkendt til at flyve i. Det lyder dyrt, og det er det også, men det positive er, at der skal gå 10 år, før det igen skal kontrolleres.

Vi har indkaldt til ordinær generalforsamling ifølge vores vedtægter, til afholdelse den 20.april 2021. Nu afventer vi, om regeringer åbner op for forsamlingsforbuddet eller om vi bliver nødt til udskyde generalforsamlingen, akkurat som sidste år,

Vedr. hangar så undersøger vi stadig om vi kan få plads på Roskilde eller skal blive i Kastrup. Pengene bestemmer.

Bestyrelsen har besluttet, at DC-3 NYT kommer i tre udgivelser i 2021 (april, august og december).

Som det fremgår, vi stadig brug for jeres støtte. Vi søger også bredt om økonomisk hjælp.

I er de bedste ambassadører for foreningen. Så kender i nogen eller firmaer, så bed dem om at melde sig ind og støtte DC-3 Vennerne, så DC-3'ens karakteristiske silhuet og lyd ikke forsvinder fra den danske himmel. Støtte og donationer modtages på vores SparNord konto: 9309-2090009047.

*Per Søndergaard-Andersen
formand*



Foto: Henrik Hoppe

Indkaldelse til Ordinær Generalforsamling 2021

Tirsdag 20. april 2021 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:

Per Søndergaard-Andersen (modtager genvalg)

Jørgen Skouborg (modtager genvalg)

Følgende bestyrelsessuppleanter er på valg for 1 år:

Charlotte Solberg (modtager genvalg)

Jacob Nielsen (modtager genvalg)

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*.

Alle modtager genvalg.

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.

REGNSKAB 2020

PÅ SIDE 6-7



Foto: Henrik Hugger

Onsdag 17. marts 2021

Foto: Henrik Hoppe



Onsdag 17. marts 2021 var en mærkedag for Den gamle Dame. Hun skulle på sin første testflyvning med den nye motor for at kontrollere, at alle systemer fungerede som de skulle.

Planen var at flyve fra Kastrup til Roskilde for at tanke, for derefter at fortsætte ud på en lidt længere tur, for at få alle systemer rigtigt varmet i gennem – og selvsagt også for at få

testet den nye motor. Desværre måtte man efter ca. en halv times flyvning afbryde den planlagte rute, da man observerede en stigning i olietemperaturen ud over normalområdet på bagbord motor (den nye motor). For at beskytte motoren, valgte besætningen at stoppe motoren, og tage den korteste rute tilbage til Kastrup på én motor. Det skete uden yderligere problemer.

OY-BPB er nu atter tilbage i hangar 144, og mekanikerne er i gang med at undersøge årsagen til problemet med den nye motor. Undersøgelsen er, i skrivende stund, endnu ikke afsluttet.

Mange interesserede spottede, som det fremgår af billederne på denne side, Den gamle Dame i luften!

Foto: Per Søndergaard



Foto: Sannie Mortensen



Foto: Henrik Hoppe

DC-3 Vennernes årsregnskab 2020

TIMEVISION		2019
REVISION OG SEAT		Lkr.
Resultatopgørelse for perioden		
1. januar - 31. december 2020		
INDTÆGTER		
Kontingenter	453.770	530
Støtte	249.984	8
Flytninger	10.000	450
Cockpit	0	14
Salg af effekter	3.193	
Forbrug af effekter	-10.000	
Medlemsarrangementer	0	16
Udbytte og regulering værdipapirer	5.130	11
Anmodet momsrefusion flyets drift	172.618	0
	884.695	1.021
UDGIFTER		
Flyets drift, herunder brændstof og vedl. m.m. (Note 1)	1.039.384	711
Turonomkostninger, diæter, catering, afgifter m.v.	0	77
Porto, trykning og forsendelse af medlemsbladet "DC-3 NYT"	81.554	96
Kontorholdsudgifter	7.102	11
Gæcko & Nets bookingsystem og servicetelefon	12.953	15
Besøgsarrangementer, turledermøder, repræsentation og befording	2.050	6
Udgifter til frivillige	0	16
Rentaudgifter og gebyrer	5.496	13
Realiseret kursstab værdipapirer	0	17
	1.149.539	961
Årets resultat	-264.844	60
TimeVision Godkendt Revisionspartnerskab Park Allé 205, 2. sal DK-2605 Brøndby Telefon: +45 4355 0505 Telefax: +45 4355 0506 Mail: tv.bronnbj@time.dk CVR nr. 36 26 71 32 Bank: 8117 4434077 Web: www.timevision.dk Revisionsfirma: Brøndby - Skovgaard Medlem af R.C. - www.rccnet.net		

TIMEVISION		2019
REVISION OG SEAT		Lkr.
Balance pr. 31. december 2020		
AKTIVER		
Kontantbeholdning	0	1
Indestående Spar Nord	114.925	265
Værdipapirer, anskaffelsessum	628.513	788
Værdibeholdning	21.214	31
Tilgodehavende moms	172.618	0
Tilgodehavender hos FFFM	0	134
	937.270	1.219
PASSIVER		
Egenkapital:		
Saldo pr. 1/1 2020	1.172.039	1.172
Årets resultat	-264.844	31
Forudbetalte kontingenter og gavekort for 2021	15.575	16
Skyldige omkostninger og moms	15.000	
	937.770	1.219
NOTE 1		
Ny motor	810.240	0
Brændstof	0	221
Flyets drift, eftersyn, vedligeholdelse og karepene	98.706	306
Leje af pavilloner i Tune og Hangarvej	100.870	119
Certifikater og forskænkninger	19.556	46
Drift FFFM	10.010	16
Andre omkostninger	0	3
	1.039.384	711
TimeVision Godkendt Revisionspartnerskab Park Allé 205, 2. sal DK-2605 Brøndby Telefon: +45 4355 0505 Telefax: +45 4355 0506 Mail: tv.bronnbj@time.dk CVR nr. 36 26 71 32 Bank: 8117 4434077 Web: www.timevision.dk Revisionsfirma: Brøndby - Skovgaard Medlem af R.C. - www.rccnet.net		

Revisors erklæring

Den uafhængige revisors revisionspåtegning

Til Medlemmerne i DC-3 Venneme

Konklusion

Vi har revideret årsregnskabet for DC-3 Venneme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2020, der omfatter bestyrelsens påtegning, resultatopgørelse, balance og noter. Årsregnskabet udtages efter lovgivningens krav samt foreningens vedtægter.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af foreningens aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2020 samt af resultatet af foreningens aktiviteter for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2020, 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 følger disse standarder og krav, er nærmere beskrevet i revisionspåtegningens afslutning "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 opfyldt vores enlige forpligtelser i henhold til disse regler og krav. Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsniveau 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 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 forudsette væsentlige fortsat drift, hvor dette er relevant, samt at udmærke årsregnskabet på grundlag af regnskabsprincipper om fortsat drift, medmindre ledelsen ender 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. Fejlinformation kan opstå som følge af bevisgelses eller fejl og kun betragtes som væsentlige, hvis det med rimelighed kan forventes, at de enkelts eller samlet har indflydelse på de 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 faglige vurderinger og opretholder professionel skeptis under revisionen.

Brøndby, den 18. marts 2021

TimeVision

Godekendt Revisionspartnerselskab
CVR nr.: 38 28 71 32

Michael Vinter Andersen

Registreret revisor

mva5456

TimeVision

Godekendt Revisionspartnerselskab
Prins Alle 285, 2. sal
DK-2605 Brøndby

Telefon:

Telefax:

E-mail:

CVR nr.: 38 28 71 32

Bank: 8117 4434077

Web: www.timevision.dk

Frederiksberg, Brøndby - Sjælland
Member of EC - www.ecr.eu

EU REG. AF TIMEVISION REVISION OG SKAT

Bemærkninger eller supplerende oplysninger

Foreningen DC-3 Venneme er pr. 1. januar 2020 fusioneret med Foreningen af Flyvende Museums Fly, med Foreningen DC-3 Venneme som fortsættende forening. Regnskabsmæssigt er sammenlægningsskemaet anvendt ved fusionen.

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

Foreningen har skiftet regnskabsprincip på indregning af værdien af værdipapirer fra kostprisprincipet til lagerprincipet.

Foreningen har søgt om refusion af moms på flyets drift, for perioden 1. juli – 31. december 2020 på kr. 172.618, der er indregnet i regnskabet. Det er usikkert om anmodningen accepteres.

Resultatopgørelsen

Kontingenter kr. 453.770 og støtte kr. 248.984, er i overensstemmelse med foreningens bogholden. I lighed med tidligere år, er det ikke muligt at afslutte 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. 10.000, er en regulering fra tidligere år.

Forbrug af effekter kr. 10.000 kan opgøres således:

Varelager pr. 1/1 2020 før nedskrivning	56.355
Nedskrivning pr. 1/1 2020	-24.171
Arets køb	0
Varelager pr. 31/12 2020 før nedskrivning	-56.355
Nedskrivning pr. 31/12 2020	37.141
Balancen	10.000

Likvide beholdninger

Likvide beholdninger er afslået med foretagende udskrifter fra de pågældende pengeinstitutter. Værdipapirer er afslået med depotoplysninger.

TimeVision

Godekendt Revisionspartnerselskab
Prins Alle 285, 2. sal
DK-2605 Brøndby

Telefon:

Telefax:

E-mail:

+45 4355 0605

+45 4355 0606

tv.broendby@time.dk

CVR nr.: 38 28 71 32

Bank: 8117 4434077

Web: www.timevision.dk

Frederiksberg, Brøndby - Sjælland
Member of EC - www.ecr.eu

EU REG. AF TIMEVISION REVISION OG SKAT



*Mindesmærket er
udført af d EUC-Syd*

Tekst:
Per Søndergaard

I sensommeren 2020 var jeg med nogle venner på weekend i et lejet sommerhus ved Sønderborg. Vi kørte ud på ture for at opleve Als, som jo ligger i god afstand fra Nordsjælland. Vi benyttede således muligheden, når vi nu var på de kanter! Under en af disse udflugter på Nordals, kom vi forbi et mindesmærke, som fangede min opmærksomhed – og interesse. Den historie vil jeg gerne dele med DC-3 Nyt's læsere!

Stormy Weather var navnet på det Amerikansk B-17 Bombefly, der nødlandede ved Skærtøft på

Als den 24. maj 1944 under 2. verdenskrig.

Flyet var en B-17G "Flyvende Fæstning" (No.: 42-38005) og tilhørte 351st Bomb Group under 8th. U.S. Air Force, og var stationeret på luftbasen Polebrook, Northamptonshire i England.

Polebrook luftbasen blev bygget på Rothshild familiens Estate i august 1940. Det var også herfra at den kendte skuespiller, *Clark Gable*, som kaptajn og observatør, fløj fem kamp missioner i 1943, men mere om det senere i denne artikel.

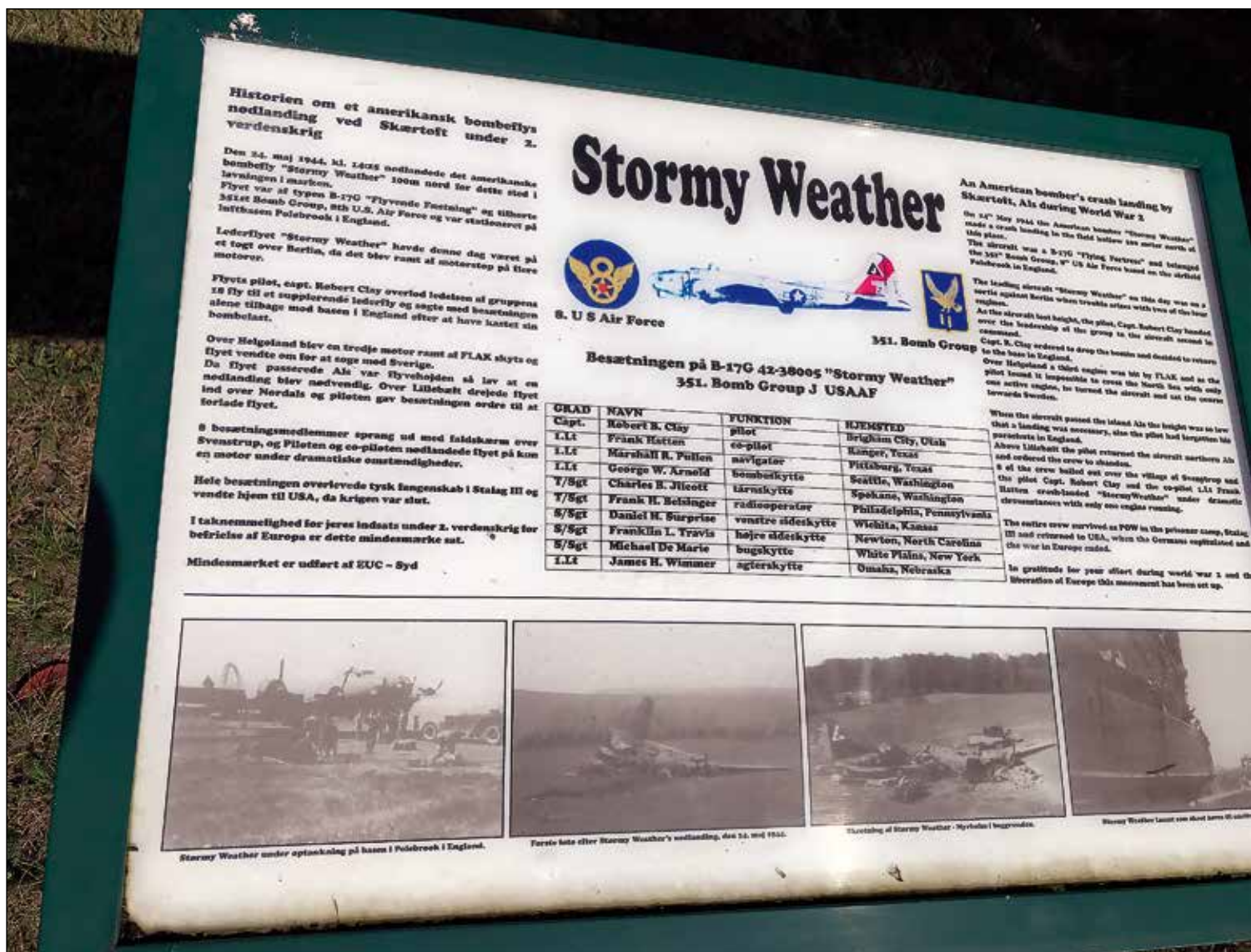
"Stormy Weather" var lederflyet denne dag, på et togt over Berlin, da det blev ramt af motorstop på flere af dens i alt firer motorer. Flyets pilot, Capt. *Robert Clay*, overlod ledelsen af gruppens 18 fly, til et supplerende lederfly og søgte så tilbage mod basen i England, efter at have kastet sin bombelast.

Over Helgoland blev en tredje motor ramt af FLAK skyts og Robert Clay vendte om for at søge mod Sverige. Da flyet passerede Als, var flyvehøjden så lav at en nødlanding var nødvendig. Over Lillebælt drejede flyet ind over Nordals og Robert Clay gav ordre til besætningen om at forlade flyet. De otte besætningsmedlemmer sprang ud med faldskærm over Svenstrup og piloten og co-piloten nødlandede flyet på kun én motor under dramatiske omstændigheder. Halen knækkede af og flere motorer rev sig løs. Hele besætningen overlevede det tyst fangenskab i Stalag III og vendte tilbage til USA, da krigen var slut. Flyvraket blev fjernet og hugget op.

Efter krigen blev 351st Bomb Group nedlagt.



*Bemaling af 351st Bomb
Group "Flyvende Fæstning"*



I forbindelse med mindesmærker på Nordals er der opsat en informationstavele, som fortæller mere detaljeret fortæller historien om nødlandingen den 24. maj 1944.



Clark Gable (i midten tv) forlod 351st den 5 november 1943 og returnerede til USA med over "50,000 feet of" 16mm farvefilm. I 1944 blev filmen "Combat America", af- og med Clark Gable, vist i biograferne i USA.

Et minde for livet

Genoptryk af artikel i
DC-3 NYT nr. 1 - 1997
Skrevet af
Erik Hansen, Køge

For 50 år siden, den 4. oktober 1946 måtte et amerikansk militær Dakota-fly nødlande og led havari sydvest for Køge. Besætningen slap med livet i behold.

Jeg husker denne dag så ganske klart. Den er fast forankret i min hukommelse. Mørket kom, og tågen sneg sig. Men denne aften, var der også noget andet, der sneg sig gennem luften, nemlig en DC-3 Dakota. Et af de mest driftsikre fly nogensinde var i vanskeligheder.

Senere fik vi kendskab til årsagen. På grund af radiosvigt og tåge havde besætningen mistet orienteringen på deres vej fra Bremen mod Stockholm til Finland. Stor var denne maskine efter datidens fly. Derfor var det også en spændende oplevelse dengang. For på den tid, var der ikke megen trafik i luften over Køge.

Axel og jeg der dengang var 15 og 16 startede vore cykler mod byen – vi boede på Vibevej, Køge Nord – på vej til Bio på Torvet. Filmen husker jeg ikke, men ingen film kan vel måle sig med den oplevelse vi fik senere. Ud for Syvmøllegården hørte vi den første gang. Dakotaen brummede fra de to stabile motorer i tågen over os. Vi kunne ikke se den, men vi fornemmede den. I urets retning fløj den rundt og rundt nogle få hundrede meter oppe. Selv om vi skulle i biffen, stoppede vi alligevel op ved Dyrlundsvej. Her hørte

vi den igen, blev enige om, at her var noget helt galt. Lidet anede vi dengang, hvad vi lidt senere ville få at se. Videre mod byen kørte vi nu. Dengang, måske omkring Allégade, var den der igen. Lavt fløj den i denne runde. Jeg synes at huske, at vi fornemmede den i tågen og ind imellem så nogle lysglimt. Jeg tror det har været lyste fra maskinen – vel nok landingslyset, de havde tændt, som vi så i tågebankerne. Vi blev enige om at køre til politiet i Byggårdsstræde.

Vi rundede lige Torvet, og her stod en del mennesker. Også de undrede sig over den lavtflyvende maskine – men over til politiet som aftalt. Da vi satte vore cykler på modsatte fortov ved stationen, kom en meget oprevet mand farende. Han råbte: Der er styrtet en flyver ned i Sønderkøge ved Vasebækmarken. Axel og jeg fik nu gang i cyklerne, væk fra politiet – hvad vej? Vestergade, mod Vasebæk eller nej, vi tog Vordingborgvej ad Brogade, nu var biografen glemt. Vi anede da ligesom en anden spænding i luften.

På Vordingborgvej ved Falck-stationen var der stor aktivitet. Lidt længere ude af denne vej, måske 4-500 meter, kørte vi ind til siden

begge to. Der hørtes stemmer på marken. Cyklerne ned i grøftekan-ten. Nu småløb Axel og jeg. Vi var fremme. Da denne aften var taget og ikke meget lys fra lamper på Vordingborgvej, virkede det lidt uhyggeligt. Hvad ville vi finde længere fremme?. Efter et lille stykke med græsmark løb Axel og jeg nu lige ind i blød jord. Pløjet eller harvet? Her så vi nu to brede og dybe spor. Her havde flyet taget marken. Nu var der sgu' spænding på, måske 25-30 meter derfra og på min venstre side, så vi nu noget rundt og lyst – dele fra den ene motor, tre propelblade, siddende på propelaksen. Lidt derfra motorskjoldet, men ikke hele motoren. Måske har mødet med marken været voldsom, så dele af den ene motor er revet løs, men ingen tvivl – pløjemarken har taget meget af farten på Dakotaen. Havde der dengang været frosthård jord, havde farten mod træerne været større, og hvad var der så sket?

Nu var vi tæt på. Her stank af brændstof og foran lå nu mindre træer, vistnok popler eller pil, revet op med rode, grene flød overalt – også smådele fra flyet. Dakotaen havde ved det hårde møde med disse træer lavet en stor åbning gennem volden – var nærmest blevet slynget gennem den med de trods alt lidt kraftige træer. Den må være drejet ryndt om sin egen akse, efter sporene på marken at dømme. Nu så vi den bag volden, stor og stolt med mange sår. Det hele lignede en mindre losseplads, for fanden, hvor der lugtede af brændstof. Vi prøvede at komme tættere på, men blev beordret tilbage af brandfolk – brandfare. Vi blev begge ved flyet, vel omkring 20 minutter, og var bagefter enige om, at det var godt, at vi ikke gik i biografen den aften. Vi fik en anden, både spændende og lidt uhyggelig oplevelse – især efter vi fik set den ravage, denne store maskine hav-

Den afrevne propel...



de forvoldt på Boholtemarken den aften, hvor den løb ind i træerne.

Mon nogensinde disse tre amerikanere fik at vide, hvor tæt de var på succes den aften? Var de dengang kommet ind med flyet fra syd, et par hundrede meter inde på marken og landet lidt nordligere, havde de haft hele den store Vasebækmark for sig selv. Den var både bred og lang, stor nok til, at selv en Dakota kunne lande. I mine drengeår var der svæveflyveplads på Vasebækmarken. Man fløj dengang med de såkaldte glidere – åbne fly. Piloten sad foran i en stol. Der var skam træk i bukserne, når de gik i luften. Morsomt så det ud. Køge Svæveflyveklub holdt dengang til huse i Vestergade, der hvor Kvickly nu ligger.

Dakotaen må på denne disede og tågede oktoberaften være kommet ind fra øst eller nordøst over Vordingborgvej, nær søndre Viaduktvej – søgende efter en landingsplads. Piloten håbede vel på en chance, men uden at ane hvor han var, fløj han lavt over lamperne på Vordingborgvej og ind over markerne, hvor maskinen satte sine tydelige spor og tørnede ind i poplerne med stor fart. Stedet har været lige omkring der, hvor Boholtecentret ligger i dag. Men pyt, ingen mistede livet på denne for Axel og mig lidt tågede aften. Dagen efter nødlandingen kørte jeg ud til flyet, og her så jeg den i dagslys. Bortset fra et plaster på snuden – i form af en pressenning – så jeg klart, hvad den havde været udsat

FAKTA

En C-47'er, på vej fra Bremen til Stockholm ved 19-tiden fredag 4. oktober 1946, lækkede brændstof og var derfor tvunget til at nødlande. Flyet væltede rundt i forsøget på at lande på en mark 1,6 km sydvest for Køge. Besætningen slap med livet i behold, trods den hårde landing.

Model:	Douglas C-47A-75-DL
Operator:	United States Army Air Force (USAAF)
Registration:	42-100915
First flight:	1943

for. Den ellers så flotte maskine var næsten totalt vrag. Flere dage i træk var jeg ude ved flyet. Militæret holdt vistnok vagt dengang.

Pludselig en dag var den væk. Skilt ad og kørt bort. En oplevelse var slut, men ikke glemt. Mit humør var nede. Man kom til at holde af den (fandens meget).

På denne aften, hvor jeg skriver dette – 50 år efter, minder vejret lidt om dengang i 1946, lidt diset og tåget, og nu synes jeg at høre DC-3 Dakotaen over mig dreje rundt i tågen i urets retning – søgende... Jo, det var en rigtig rundflyvning over Køge denne oktoberaften.

For et års tid siden – men for sent, fik jeg at vide, at der havde været besøg af den flyingeniør, der var med Dakotaen dengang. Jeg så billedet i Dagbladet, taget af ham og konen

ved mindesmærket på havnen, siger Erik Hansen. Den 4. Oktober 1946 var denne hr. Joseph Nocera og jeg kun få hundrede meter fra hinanden – han med benene i bunden af Dakotaen, og jeg med mine på jorden. 49 år senere var vi igen kun få hundrede meter fra hinanden, han ved Køge havn, søgende vidner fra dengang, uden at ane, at jeg kun var nogle få meter bort på min adresse Bag Haverne. Satans også. Den fyr ville jeg godt have hilst på. Efter billedet en stor, stolt og bramfri mand. Han fik imidlertid kontakt med Peter E. Raes, der hjalp ham med oplysninger. Herigennem har jeg nu også fået kontakt med ham, og vi har skrevet sammen et par gange. Det vil jeg godt sige Peter E. Raes tak for, siger Erik Hansen.

Flyet dagen efter nødlandingen.



De nordiske DC-3'ere i en tid med CO

Dakota Norway

De norske myndigheders begrænsninger under Corona-pandemien, primært kravet om at holde afstand for at undgå smittespredning, fik i 2020 bestyrelsen for Dakota Norway til at aflyse al flyvning med passagerer. Man mente således ikke, at afstandskravet var foreneligt at flyve med passagerer, når de ikke måtte bevæge sig rundt i kabinen under flyvningen eller besøge cockpittet.

Der er således kun gennemført flyvninger af teknisk art.. prøveflyvninger efter motorskifte og skoleflyvning ifm. udtjekning af deres 10 piloter for at de kunne opretholde deres status på LN-WND.

Myndighederne kræver, at der hvert tiende år laves en vinge-inspektion. Flyets ene vinge har således været afmonteret for inspektion – den anden vinge blev tjekket forrige år.

Naturligvis har nordmændene også deres udfordringer. De norske luftfartsmyndigheder er således, via en



høring, i gang med at undersøge mulighederne for kun at tillade såkaldte point-to-point-flyvninger. Om det... i disse corona-tider, eksempelvis er for at undgå smittespredning,

at man vil forbyde landing på anden plads end der, man startede fra, vides ikke med sikkerhed. Myndighederne Norge er imidlertid, akkurat som i Danmark, i gang med at vurdere fremtiden for nye regler for flyvning med historiske fly.

På den positive side, modtog Dakota Norway i september sidste år 500.000 NOK i "Corona-støtte" fra den norske stat. Beløbet svarer til 70% af de mistede indtægter ifm. Corona-nedlukningen i 2020! Iflg. norsk lovgivning er veteranfly skattefri – og betaler ikke afgifter på statslige lufthavne.

DC-yhdistys ry DC-3 Association Finland

Den finske DC-3

organisation afskiller sig fra de øvrige nordiske foreninger ved, at deres fly, OH-LCH, kaldet Wanha Rouva (Fru Wanda), i



modsatning til de øvrige nordiske DC-3'ere, har i 2020 fløjet en helt normal sæson, både inden- og udenrigs!

DC-3 Association Finland, der har henvend 5.550 medlemmer, fik i marts 2020 en statslig donation på EUR 40.000 (ca. DKK 300.000) som bidrag til skifte af begge flyets motorer til "zero-houred-ones". Arbejdet med udskiftning af motorerne er i gang pt., og foregår på Wasa flyveplads.

I sæsonen flyver de i øvrigt fra Helsinki-Malmi Airport, og indtil videre skal alle passagerer i øvrigt bære mundbind under flyvning.

DC-3 Pristavinir (DC-3 Venner)

Dern islandske DC-3, TF-NPK, kaldet "Páll Sveinsson", flyver i Icelandair bemaling, og er normalt stationeret i Akureyri i det nordlige Island, hvor der i øvrigt også er et flymuseum.

Flyet har i mange år været anvendt til spredning af gødning (NPK-gødning apropos). I 2018 blev gødningsbeholderen i kabinen fjernet, så der kan monteres passagersæder. Det er ikke sket endnu, da man afventer de islandske luftfartsmyndigheders godkendelse af sæderne, som stammer fra en Boeing 757.

Den islandske DC-3 har ikke fløjet meget, omend noget i 2020. I Island er veteranbiler i øvrigt skattefrie, men ikke veteranfly! Foreningen er lille, men Icelandair støtter foreningen økonomisk. Medlemskab er dyrt, og piloterne må selv betale for at flyve – og da de kun flyver ca. 10 timer om året, har de også svært ved at skaffe både piloter og mekanikere.



Flygande Veteraner

Også vores svenske venner i Flygande Veteraner er ramt af COVID-19, og "Daisy" (SE-CFP er i SAS bemaling) har stået stille i 2020. Det er deres plan at flyve i 2021, men deres udfordring er et ønske fra de svenske luftfartsmyndigheder om, at de skal have en teknisk organisation som et flyselskab. Den svenske forening er i øvrigt allerede certificeret til instrumentflyvning, og medlemsorganisationen er meget lig den danske.

Økonomisk har Flygande Veteraner, efter ansøgning, fået økonomisk støtte fra det Svenske Kulturråd. Første gang fik de SEK 279.800, men anden gang, i december 2020, blev det "kun" til SEK 74.700 (de ansøgte om SEK 100.000).

Til gengæld er "de godt flyvende" hvad angår brændstof, der sponseres af BP og Shell, ligesom de er fritaget for afgift på brændstof, undtagen når det gælder skoleflyvning. Ligeledes har de fået refunderet skatteafgifter (told og moms) på ca. SEK 365.000 (formentlig i forbindelse med indkøb/import af ny motor m.m.), ligesom de er fritaget for moms på portoudgifter ifm. udsendelse af deres medlemsblad.



"Daisy" betegnes som svensk kulturarv. Riksantikvarieämbetet (RAÄ), der arbejder på at beskytte historiske tog, biler, skibe, sporvogne og fly, har således klassificeret den svenske DC-3'er som et "Arbetslivsmuseum". Endvidere har der fået økonomisk støtte til deres pilotuddannelse og til opdatering af instrumenteringen i flyets cockpit.

I deres samarbejde med Transportstyrelsen er der fokus flyets kulturarvs mæssige status, hvilket kan blive en fordel, når der skal ses på de flysikkerhedsmæssige vilkår. Den svenske DC-3 er, akkurat som OY-BPB et Annex 1 luftfartøj, og følger således nationale bestemmelser og regler.

De har inden for det sidste års tid udført et større vedligeholdelses eftersyn, skiftet en motor og har haft afmonteret vingerne for inspektion.

Svenskernes serviceprogram er opdelt i 16 forskellige delopgaver, og skal udføres for hver 125 timers flyvning. Hovedeftersynet, som er mere opfattende, skal ske efter 2000 timers flyvning. Sagt på anden vis: Efter 16.

serviceeftersyn, har man udført hovedeftersynet, forudsat at alle hovedeftersynets punkter er udført! Udover selve eftersynet, udføres også modifikationer, servicebulletiner og luftdygtighedsdirektiver. Endvidere er der service på slanger, pumper, propeller og motorer, som alle har kalender eller gangtids begrænsninger.

DC-3 Vennerne

Vores egen status under COVID-19 er... til sammenligning, som følger:

- Ingen flyvning i 2020, men forberedelse til flyvning i 2021.
- I april 2020 fratog Trafikstyrelsen vores dispensation til at flyve med passagerer.
- I august 2020 blev DC-3 Vennerne og Foreningen for Flyvende Museumsfly sammenlagt til én forening med ejerskab af OY-BPB.
- Indkøb/montering af motor #2 fandt sted i perioden september til november 2020.
- I november 2020 anmeldte vi ejerskifte til Trafikstyrelsen og anmodede samtidig om fornyelse af vores luftdygtighedsbevis. Sagen er stadig i proces!
- Marts 2021 inspicerer Trafikstyrelsen OY-BPB med det formål at forny vores flyvetilladelse, gældende for et år.
- Vores arbejde med ansøgninger om støtte og donationer fortsætter med høj prioritet... som altid!



STØT, STØT, STØT...



Skal vores projekt lykkes,
har vi brug for al den
økonomiske støtte, vi kan få.

På forhåndtak,
også for **din** hjælp!



9309 2090009047 SparNord
MobilePay 17682

Støt DC-3 Vennerne hver gang du tanker

Vi har indgået en sponsoraftale med OK, så du kan støtte DC-3 Vennerne, hver gang du tanker. Og vigtigst af alt, det koster dig ikke ekstra at støtte vores forening - OK betaler hele beløbet. Fortæl gerne familie og venner om muligheden, for at støtte os på denne måde.

Har du brug for, at se en udførlig vejledning i at installere app eller bestille benzinkort, kan den findes på www.dc3vennerne.dk/sponsor/sponsor.htm

OK støtter vores forening med 5 øre pr. liter – uanset om du bestiller et OK Benzinkort eller betaler med OK-appen. Når nye kunder har tan-

ket 500 liter indenfor et år, får vores forening en ekstra bonus på 200 kr.

Bestil et OK Benzinkort på www.ok.dk/lokalsporten. Hvis du vælger at tanke med OK-appen, så finder du den i App Store eller Google Play.

Har du allerede et OK Benzin-kort? Så ring til OK på 70 10 20 33 og fortæl dem, at du gerne vil støtte DC-3 Vennerne nu. Så sørger de for at ændre det.

Ekstra støtte til DC3V med OK Mobil og OK El

Hvis du vil støtte os via OK Mobil eller OK El, kræves det, at du har et Benzinkort.

Hvis du vælger en af OK's Mobil-pakker, støtter OK vores forening med 5 øre ekstra pr. liter, når du tanker. Du kan se alle OK's mobil-pakker på www.ok.dk/mobil.

Hvis du vælger at få el fra OK, støtter OK med 5 øre ekstra pr. liter, hver gang du tanker. Det er nemt og hurtigt at skifte elselskab. Bare ring til OK på 70 10 22 33, så sørger de for det hele.

Vil du vide mere? Har du spørgsmål, er du velkommen til at kontakte Jørgen Klitten på telefon 2238 0682 eller kasserer@dc3vennerne.dk

Støt DC-3 Vennerne *hver gang du tanker*



OK

Et tidsbillede fra Store
Flyvedag i Værløse...



Foto:
Flemming Hansen
(facebook)