

DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vännerne

Nr. 2 August 2021



Hangarens helte...

Læs mere på side 8-9

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 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,
66.103 kr. er det
foreløbig blevet til...!



Konto **9309-2090009047**

MobilePay **17682**

Eric Wandel
Martin 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
Charlotte Solberg
Erling Juul
Kurt Jacobsen
Mads & Bodil Michaelsen
Steen Bøge
Gert Gjørtler Smith
Jytte Pedersen
Bent Jacobsen
Preben Dall Larsen
Lars Ove Sørensen
Børge Mark
Viggo Rasmussen
Henrik Demuth

Kaj Vagn Larsen Keller
Gerhardt W. Nielsen
Ole Ragnhof
Bo Hector Madsen
Henning O. Lippert
Flemming Silius Nielsen
Hans-Christian Mortensen
Jørgen Juul Rasmussen
Inge Buch Hansen
Per Ølholm
Hasse Greiner
Michael Machon
Torben Sandø
Jimmy H. Andersen
Lars Christiansen
Hans Kristian Heinze
Paulus Mattheus Maria Tempels
Henrik Værø
Morten Bonde
Poul V. Jensen
Curt Frederiksen
Jens Erik Svendsen
Niels-Erik Manniche
Henning Harboe
Hanne Merete Olsen
Flemming Bislev
Arne Sørensen
Stieg Pedersen
Helge Christensen
Carsten Damø
Tilskud Bladpuljen
Jettes Sands
Anders Leif Gass
Lars Ove Sørensen
Kristian Hougaard WJ



Den kunne måske en
dag få et nyt liv?
Hvem ved...

Side 8-9

Foto: Henrik Hoppe

Formanden skriver...

Kære medlemmer

Bestyrelsen håber at I alle har haft en god sommer. Vejret er svært at klage over.

Når I får dette blad har vi afholdt vores generalforsamling (11.august 2021).

På hjemmesiden (www.dc3vennerne.dk) kan I læse referatet fra mødet og den nye bestyrelses sammensætning, tillige med planerne for fremtiden. I vil også have modtaget nyhedsmail om samme.

Siden marts i år har bestyrelsen og vores teknikere været travlt beskæftiget over hele sommeren. Som bekendt kom Den Gamle Dame i luften den 17.marts for en teknisk testflyvning. Først fra Kastrup til Roskilde for tankning, og derefter en længere testflyvning for at kontrollere alle funktioner. Desværre blev det en kortere flyvning end planlagt. Den nye motor indikerede, ca. 15 minutter efter starten fra Roskilde, forhøjet temperatur og faldende olietryk. OY-BPB returnerede derfor til Kastrup for en sikkerhedslanding på én motor. Takket være besætningens professionalisme skete dette uden problemer. Motoren blev afmonteret og sendt til leverandøren, som aftalt, for undersøgelse og reparation under den garanti, der fulgte med købet.

Det var en mavepuster for os alle. Planerne for 2021 var pludselig nulstillet og Den Gamle Dame er nu tilbage i hangar 144 i Kastrup, afventende returneringen af motoren. Men desværre kom der mere dårligt nyt: Leverandøren af den nye motor, nægtede at leve op til deres garantiforpligtelse. Det har vi naturligvis protesteret imod. Vi er meget skuffet over den uprofessionelle behandling og argumentering, vi er blevet præsenteret for. I skrivende stund er der endnu ikke fundet en løsning. Desværre går tiden og vi ser ind i ekstra uforudsete omkostninger pga. dette motor havari.

Vi er sideløbende i forberedende kontakt til Trafikstyrelsen vedr. nye krav til historiske fly vedrørende

sikkerhed og organisation. Det samme gælder for vores nordiske søsterorganisationer, som i skrivende stund også afventer fornyet tilladelse til igen at kunne flyve med deres medlemmer.

Bestyrelsen anser dette som et irriterende "bump" på vejen for igen at kunne komme tilbage til "normale tilstande".

Bestyrelsen har også erfaret, at vi ikke har fået støtte fra staten, som ansøgt i forbindelse med Corona-nedlukningen. Det bliver vi nødt til at gøre noget ved. Vi er således nu i gang med at bede om at samme status som vores nordiske venner har: At være en godkendt museal forening under Kulturministeriet, der vedligeholder det historiske fly som Nationalmuseet overdrog til os i 2018, til glæde for hele Danmarks befolkning. Vi erlægger også i dag moms på alle de udgifter, vi afholder på flyet. Dette løber op i flere hundrede tusinde kroner, som vi skal levere til staten. Dette skal også ændres. Vi er en frivillig forening af ildsjæle, der arbejder ulønnet og filantropisk, og vores aktivitet er ikke konkurrenceforvridende. Vi vil have samme betingelser som i de andre nordiske lande.

Uden den status, vil det være vanskeligt at kunne holde det historiske fly i luftdygtig stand.

Som det fremgår, har 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 måske et firma 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... med tak, på vores **SparNord konto: 9309-2090009047.**



*Per Søndergaard-Andersen
Formand*



Foto: Henrik Hoppe

MINDEORD



Mogens Ole Nielsen (også kaldet MO), medlem af DC-3 Vennerne, gik bort den 10. november 2020 efter længere tids sygdom. MO blev 74 år.

MO var uddannet flyvemekaniker i Flyvevåbnet og fløj som Flight Engineer (FE) på C-47 og C-54 i Transporteskadrillen 721 i Værløse. Efter tiden i Flyvevåbnet, arbejdede MO hos Mærsk og senere Jettime.

MO var med helt tilbage fra, da man dannede DC-3 Vennerne/Foreningen for Flyvende Museumsfly (FFFM). Han var aktiv i begge foreninger, og har således fungeret som FE på OY-BPB i FFFM's regi og senere også som kasserer for DC-3 Vennerne.

MO var ærekær omkring sit arbejde, både som flymekaniker og kasserer. MO kunne lide at bowle og var glad for at læse, ligesom kan elske at rejse sammen med sin ægtefælle, Charlotte, der stadig er aktiv i DC-3 Vennerne.

Charlotte dryssede MO's aske i Øresund den 19. juli 2021 ved et hyggeligt arrangement, hvor bl.a. også DC-3 Vennerne deltog. Dette var MO's eget ønske.

Æret være hans minde.



MINDEORD

Bent Nielsen (BEN), æresmedlem af DC-3 Vennerne, er gået bort.

Bent Nielsens død er et stort tab for foreningen. BEN, der var hans flyvernavn, arbejdede gennem mange år ihærdigt med at holde "den gamle dame" flyvende. Som certificeret flymekaniker var han aktiv som flyvende tekniker, eller som det hedder Flight Engineer (FE), siddende i det tredje sæde i cockpittet som støtte for piloterne. Når OY-BPB opererede fra Roskilde Lufthavn, var det BEN, der havde opgaven som Ground Assist (GA). Dette indebar at hjælpe med at guide piloterne på OY-BPB til standpladsen samt sørge for at trappen blev kørt i position, så passagerer let kunne komme ind og ud af flyet. Endvidere var det BEN, der med vores traktor, kørte flyet til tankning og sørgede for, at fly og motorer blev checket og om nødvendigt fik påfyldt olie, så flyet var klarmeldt til piloterne.

BEN blev 77 år. Han var vellidt og gav altid udtryk for sine meninger. Flyvning fyldte meget i BENs liv. Så meget, at begge hans sønner har en karriere indenfor luftfart.

Vore tanker går til familien. BEN blev bisat den 25. juni fra Klosterkirken i Sorø, Repræsentanter fra DC-3 Vennerne og FFFM deltog.

Æret være hans minde.



BEN (yderst til venstre) sammen Jannik Ploug (JAP), Jørgen Poulsen (JOL) og Mogens Skovgaard (SOV) i Normandiet, juni 2019.



Tak til vores sponsorer



Foto:
DanishAviationPhoto

DCC



DCC & Shell Aviation Denmark A/S

COPENHAGEN
airtaxi®



Rosendahls®

A Stibo Complete Company



ITW GSE ApS
DK-5270 Odense

ELLEHAMMER

FONDEN

GUDRUN & PALLE MØRCHS MINDEFOND

www.dc3vennerne.dk



Tekst: Jesse Beckett
Oversættelse: Henrik Hugger
Kilde: War History Online

Skal bruges til optagelserne af Spielberg og Hanks nye miniserie om WWII, »Masters of the Air«

Som tidligere fortalt i DC-3 Nyt (Nr. 4/2020, side 11) er makkerparret *Steven Spielberg* og *Tom Hanks* i gang med optagelserne til en ny miniserie om Anden Verdenskrig, baseret på Donald L. Millers bog »Masters of the Air«. En del af optagelserne til den nye serie foregår i England, nærmere

bestemt på en lille flyveplads i Oxfordshire, nemlig Abingdon, som Royal Air Force (RAF) under krigen brugte til pilottræning.

Abingdon har hen over sommeren emmet af tiden tilbage i begyndelsen af WWII, og for nylig har man således spottet, ikke bare en, men hele tre repli-

B-17 Flying Fortress... the real thing!

Foto: Ivan Dmitri/Michael Ochs Archives/Getty Images

ca af en B-17 Flying Fortress på flyvepladsen i Oxfordshire. De skal naturligvis bruges ifm. optagelserne. De tre B-17 replica trækkes rundt på flyvepladsen, alt efter placeringen til de enkelte scener i serien. Alt er tro mod tiden fra den gang tilbage i starten af 1940'erne, og naturligvis er alle medvirkende iklædt tro kopier af uniformerne fra dengang. Også selve flyvepladsen har fået en grundig make-over for at passe ind i tiden, og hele herligheden, inklusive de to replica, uniformer etc., har så vidt vides, kostet i omegnen af £5 mio.

D'herre Spielberg og Hanks er kendt for ikke at gå på kompromis med historiske nøjagtigheder,



Scene fra Steven Spielberg og Tom Hanks tidligere successerie »Band of Brothers«.

Photo: HBO / MovieStillsDB

hvilket altså heller ikke er tilfældet denne gang!

Akkurat som tilfældet var, da Spielberg og Hanks producerede henholdsvis *Band of Brothers*, *The Pacific* og *Saving Private Ryan*, er den kommende miniserie naturligvis også baseret på bog, nemlig som nævnt »*Masters of the Air*«.

De foregående miniserier og film fra Spielberg og Hanks, primært *Band of Brothers* og *Saving Private Ryan*, er alle blevet rost til skyerne. Og mon ikke det også bliver tilfældet med det igangværende projekt. Vi må afvente og se tiden an. Projektet har i øvrigt været henved 10 år undervejs, så...!

B-17 Flying Fortress

Det legendariskes bombe-fly blev designet og produceret i USA i slut 30'erne og 40'erne. Mere end 12.500 stk. blev det til. Flyet blev i øvrigt bygget sideløbende med B-24 Liberator, der rent faktisk kunne medbringe en større



bombelast... og som blev bygget i et langt større antal enheder. På trods af den kendsgerning, kastede B-17 flyet flere bomber end nogen af de andre bombe-fly under WWII, nemlig 640.000 tons ud af de i alt 1,5 mio. tons, der blev droppet over Europa under Anden Verdenskrig.

Den ene af de tre B-17 Flying Fortress replice på Abingdon flyvepladsen i Oxfordshire.

Foto: Warbird News



FOTO: HENRIK HOPPE



Hangarens helte

Tekst & foto: Henrik Hoppe

En sommerdag der mest af alt indbød til et skyggefuldt sted med kølige drikke, havde vores trofaste mekanikere *Hans Peter, Svend og Alex* stævne i Hangar 144.

Uden dem... og deres venner, der utrætteligt servicerer den Gamle Dame, havde vi ikke håbet om atter at komme i luften igen.

Det gør de heldigvis og **STOR TAK** til jer fra alle DC-3 Venner!

Selv om vores "nye" – defekte motor er sendt til Californien til reparation og Den Gamle Dame står amputeret i den gamle Hangar, er der stadig vedligeholdelsesarbejde at udføre.

Arbejde der sikrer at alle dele er funktionsdygtige, til den dag

vores motor igen kan monteres på OY-BPB og den kan få luft under vingerne.

Dagens hovedopgave var at give motoren, der blev dødsdømt efter sæsonafslutningen 2019, bedre betingelser. Den kunne måske en dag få et nyt liv, hvem ved?



1



2



5



6



Gemt eller glemt

Da Flyvevåbnet i sin overdrog K-682 til DC-3 Venerne, fulgte der en del reservedele med, samlet i en container som i dag er placeret i Roskilde Lufthavn.

I containeren fandt man også en speciel motor container til transport og opbevaring af motoren i oprejst position i stedet for

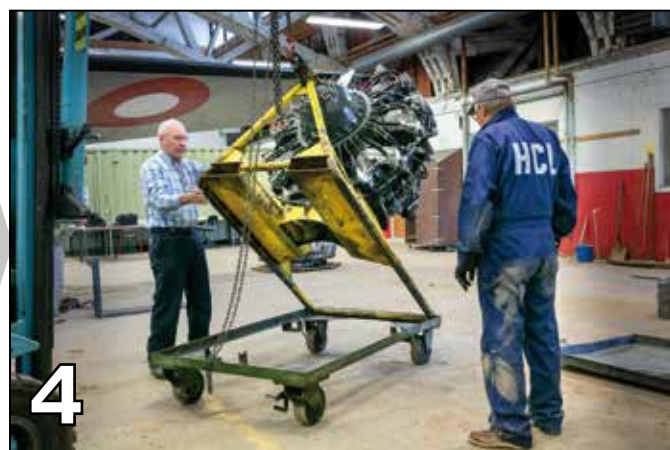
liggende. Liggende opbevaring af motoren belaster lejer uhenigtsmæssigt, så nu var beslutningen taget: Den skulle op i loftet stilling!

Med en vægt på næste 600 kg blev operationen udført med største ekspertise og forsigtighed.

Efter olie konservering af de 14 cylindre, blev motoren mon-

teret i containeren og man nød en velfortjent kop kaffe. God snak omkring et stykke wienerbrød afsluttede dagen i Hangar 144.

Udenfor, på pladsen overfor hangar 144 stod der to Boeing 737 MAX. De delte samme skæbne som Den Gamle Dame... de drømte også om igen at blive airborne!





Fra DC-3 til autocamper

Kilde:
War History Online

Når man ikke længere kan flyve, så kan man jo altid køre!

Gino Lucci, pensioneret veteran fra US Air Force, har således ombygget en udfaset DC-3 til en såkaldt RV (Recreational Vehicle) - det, vi på dansk kender som en autocamper (ca. 28 m²), med plads til hele familien. Gino Lucci er indehaver af en virksomhed, der istandsætter gamle fly, og han har siden han var 12 år gammel, drømt om at kunne omdanne fuselagen fra et fly til en autocamper!

Igenem mange år ledte han efter det rigtige fly til projektet, og da hans søn i 2018 fandt en Douglas DC-3, bygget i 1943, til salg online, var han overbevist om, at han var på rette spor. Nu skulle det være!

En tornado havde beskadiget flyet så meget, at det ikke kunne reddes. Den kendsgerning, at flyet ikke længere var luftdygtigt, smittede helt naturligt af på prisen, og Gino Lucci var ikke i tvivl om, at han havde fundet den rigtige fuselage til sit projekt. Han siger:

"DC-3'eren er absolut det perfekte fly til mit projekt. Den er rum-

melig nok til at fungere som RV, og samtidig smal nok til at kunne køre på de fleste veje".

The Fabulous Flamingo

Det tog Gino Lucci et lille års tid at forhandle sig frem til den rigtige pris, svarende til, som han siger, at "købe en brugt bil".

Flyet blev transporteret til Michigan, og umiddelbart efter begyndte

ombygningen, der tog et års tid. "The Fabulous Flamingo", som autocamperen er døbt, er bygget på et gammelt lastvognschassis.

Som det fremgår af billedet øverst på siden, har Gino Lucci i videst muligt omfang bevaret cockpittet intakt. Selve RV'eren er indrettet med køkken, opholdsrum, to dobbeltsenge og naturligvis bad og toilet.

HUG



The Fabulous Flamingo... Gino Lucci er klar til de amerikanske lande i sin nye autocamper

Minderne har vi da lov at ha'...



FOTO: OLE STEEN HANSEN

DC-3, C-47 og C-53 i SAS-regi

Tekst: Sannie Mortensen • Kildemateriale: SAS Flyvehistorisk Forening

DC-3'eren spillede en helt epokegørende rolle i etablering af flyselskaber og rutetrafik verden over, således også i Danmark og Skandinavien. Den var i allerhøjeste grad med til at opbygge de nationale selskaber, Det Danske Luftfartselskab (DDL), Det Norske Luftfartselskab (DNL),

sensation, og som havde stor bevågenhed i pressen. Den står i dag ved München Airport registreret og bemalet som schweisiske HB-IRN. Ved udgangen af 1946 bestod DDL's DC-3-flåde af 8 passagerfly, Arv, Gorm, Sejr, Orm, Ulf, Sten, Sven og Roar, samt 8 fly i fragt-udgave.

Kenya. Enkelte flyvninger gik endda videre til Etiopien eller Madagaskar. På de meget lange flyvninger mellemlandede man i Göteborg, Zürich, Rom, Athen, Nicosia, Kairo, Khartoum og Juba. ABA havde købt et antal passager-DC-3'ere før krigen, mens DDL og DNL anskaffe-



AB Aerotransport (ABA) og SAS efter Anden Verdenskrig.

Danske DDL, der blev stiftet 29. oktober 1918, var verdens første registrerede flyselskab, selvom hollandske KLM, skrev sig ind i historien, som det første selskab, der kom i regelmæssig rutetrafik. DDL blev stiftet af Willie Wulff, og han var også selskabets første direktør.

DDL's første DC-3 var OY-DCA, senere hos SAS OY-KLE, Arv Viking, bygget i 1941. Den blev fløjet fra de amerikanske overskudslagre til Kastrup i august 1945. Noget der var en

Scandinavian Airlines System... SAS blev verdens første flernationale luftfartsselskab, da det blev dannet 1. august 1946 som et konsortium af DDL, DNL og Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA). I starten opererede SAS og de nationale selskaber sideløbende – SAS med langdistanceflyvninger på interkontinentale ruter og DDL og DNL på europæiske, skandinaviske og indenlandske ruter med egne flåder, der omfattede en hel del DC-3'ere. Derudover fløj de også en regelmæssig charterrute fra Oslo til Nairobi,

de og ombyggede C-47'ere og C-53'ere efter krigen.

Konkurrerede med hinanden

Som organisationen var opbygget, lå selskaberne i praksis og konkurrerede med hinanden. Det var en uholdbar situation, og den 18. april 1948 enedes man om at samle alle operationer i SAS. Internt blev SAS opdelt i to... European SAS (ESAS) og Overseas SAS (OSAS).

Officielt blev alle DC-3'ere overført til SAS den 1. august 1948, selvom ejerskabet stadig var de enkelte selskabers. Eneste

undtagelse var OY-AIB, der allerede var leaset til SAS fra 1947. ABA bidrog med 20, DDL med 15 og DNL med 13 fly. ABA og SILA blev ligeledes slået sammen i 1947. På dette tidspunkt, var DC-3, C-47 og C-53 i høj grad grundlaget for SAS's virke, idet der var en stor overvægt af disse typer i forhold til andre flytyper. Den ældste DC-3 i flåden var SE-BBA Arne Viking, som blev samlet af Fokker i Holland i 1937 og leveret til ABA og navngivet Örnen den 23. juli 1937.

ABA, DDL og DNL dannede SAS i den nuværende konstruktion den 8. februar 1951, men med tilbagevirkende kraft fra 1. oktober 1950. Det afstedkom nogle standardiseringer. Post- og fragtflyvning, der udgjorde en stor del af selskabets flyvninger, fik sin egen afdeling - SAS Cargo.

De tre selskaber havde valgt forskellige cockpitindretninger. Flere af instrumenterne var ikke placeret de samme steder, de svenske DC-3'ere havde højdemålere i meter-systemet osv. Radioinstallationen var ens hos DDL og DNL, men anderledes hos ABA. Eftersom virksomhedsstrategien var, at besætninger fra alle lande skulle kunne flyve ethvert fly i flåden, gik man i gang med at ombygge cockpitterne på alle fly.

SAS's passager-DC-3'ere havde 21 sæder og en besætning på fire, tre i cockpittet og en i kabinen. På længere flyvninger blev kabinibesætningen undertiden øget til to. Post- og fragtflyvning foregik med C-47 med bred lastdør.

Efter dannelsen af SAS i 1946 fortsatte de nationale selskaber at flyve med samme bemaling og navngivning som hidtil. I 1948 blev flyene malet i SAS-bemaling med dragehoved og de tre nations flag. De norske og svenske fly fik Viking-navne, de danske havde dem allerede. På næsen stod flyets navn og nedenunder det regionale selskab og land, f.eks. Terje Viking, DNL Norway (Redaktionel bemærkning: I dag OY-BPB). Ved den endelige sammenlægning i 1951 forsvandt teksten med det nationale tilhørsforhold.

I 1952 besluttede man, at alle kortdistance fly skulle vedligeholdes og serviceres samme sted, og man valgte, at det skulle være på værkstedet i Fornebu. Svenskerne indvilligede, men danskerne sagde nej med den begrundelse, at værkstedet i Kastrup så ikke ville have en stabil arbejdsgang. Argumentet var berettiget, og de danske fly blev fortsat serviceret i Kastrup, mens de norske og svenske blev serviceret i Fornebu.

Flyene og udfasningen

At fortælle alle flyenes historier, vil være at for omfattende, men deres data kan ses i skemaet (*se side 15*), der er opdateret så godt, som det har kunnet lade sig gøre. Der kan være nyere oplysninger gemt rundt omkring, som ikke er fundet. Et par enkelte fly skal dog lige nævnes her.

SAS leasede LN-NAB fra det norske selskab Fred. Olsen Air Transport fra oktober 1955 til april 1956. Flyet blev malet i fulde SAS-farver, men fik aldrig et Viking-navn. Efter behov lejede SAS også en anden DC-3 på kortvarige kontrakter fra Fred. Olsen.

Et par DC-3'ere har været på "Mission for Gud". SE-BAW Vidar Viking var en overgang udlejet til de nordiske missions-selskaber, inden de selv dannede selskabet Nordiskt Missionsflyg og købte eget fly, ABA SE-APG Ansgar. APG skulle i flg. historien stå for Apostlenes Gerninger. I 1948 overtog SAS flyet, og navngav det Gran Viking.

Trods det, også i vores forening, kendte slogan "Den eneste erstatning for en DC-3 er en anden DC-3", begyndte man tidligt at afhænde/udskifte DC-3'erne. Sammenlægningen gav en mere

Fortsættes på næste side ...





effektiv drift, og allerede i 1948 forlod de første DC-3'ere flåden. Nogle blev solgt til det svenske luftvåben samt til det svenske flyselskab Linjeflyg. Ved den nye konstellation i 1950 skulle 34 fly overdrages til SAS, men inden aftalen blev underskrevet i 1951, var antallet reduceret til 26. I årene frem til 1957 blev der gradvist færre og færre DC-3'ere i flåden, og de sidste forlod SAS i efteråret 1957.

Start og landing på is

I vinteren 1947 lancerede man vintersportsruterne, hvor skisportsturister kunne komme hurtigt og komfortabelt til Lillehammer. Flyene afgik fra hhv. Kastrup og Aalborg med mellem-landing i Fornebu og landede på den tilisede sø Mjøsa ved Lillehammer. Samlet tog turen 4 timer og bød på en betagende udsigt

på turen fra Fornebu til Lillehammer. Lufthavnskontoret blev indrettet i Strand Restaurant, der lå helt ned til vandet. Ruten var en af de meget få i verden, som var beregnet på vinterturister, og "lufthavnen" ved Lillehammer var, så vidt vides, den eneste godkendte islufthavn for rutefly i Europa på det tidspunkt.

At bruge isen som start- og landingsbane var ikke ukompliceret. En dag i 1950 fløj LN-IAK Knut Viking rundflyvninger fra den tilisede Strondafjord ved Fagernes. Efter forskrifterne skulle isen være min. 40 cm tyk for at banen var brugbar, og den var målt til en halv meter, så alt var, som det skulle være. I en pause mellem rundflyvningerne begyndte der at samle sig vand omkring hjulene. Da passagererne var kommet ombord, blev flyet for tungt, og ikke længe efter var hjulene sunket i og flyet lå på "maven" på isen. Passagererne kom hurtigt ud, og

en storstilet redningsaktion blev sat i gang. Over de næste mange uger blev flyet skilt ad og fragtet til Fornebu, for derefter at blive rensat og samlet igen. LN-IAK fløj videre i SAS.

De få gange det gik galt

På en natlig postflyvning fra Aalborg til København 17. februar 1947, havarerede OY-AEB Rane Viking på isen mellem Kastrup og Malmø pga. dårligt vejr. Alle tre besætningsmedlemmer nåede ud af maskinen, inden den brød i brand.

Kaptajnen havde brækket benet og måtte blive på stedet sammen med telegrafisten, mens anden piloten gik i 5 timer over isen til Malmø. Morgenfærgen fra Malmø bjergede næste morgen de to på isen, og anden piloten kom hjem med ruteflyet Malmø-København.

12. februar 1948 forulykkede OY-DCI Sejr Viking under indflyvningen til Frankfurt. De havde fået problemer med den ene motor, og ramte Vogelberg ved Ulrichstein. Fire besætningsmedlemmer og passagererne forrest i flyet blev dræbt, ni passagerer bagerst i flyet overlevede.

På en flyvning fra København til Stockholm den 1. april 1951, havarerede SE-BBM Magne Viking ved indflyvningen til Bromma Lufthavn. Ingen af ??de 18 passagerer og 4 besætningsmedlemmer kom noget til, men flyet blev totalskadet. Vraget blev overtaget af forsikringsselskabet Nordic Pool. SAS købte det tilbage den 10. oktober 1951 og brugte det til reservedele.



Reg.	Navn SAS	Navn nationale selskaber	c/n	Startdato	Slutdato	Status
LN-IAF	Fridtjof Viking	DNL Nordflug	13883	Sep 1946	Aug 1957	Flyver hos Flygande Veteraner, reg. SE-CFP
LN-IAG	Guttorm Viking	DNL Nordegg	12712	Sep 1946	Aug 1953	Ødelagt 1979
LN-IKH	Hallvard Viking	DNL Nordheim	13647	Sep 1946	Sep 1957	Flygvapenmuseum i Linköping
LN-IAI	Einar Viking	DNL Nordis	11638	Apr 1946	Okt 1957	Ødelagt 1967
LN-IAK	Knut Viking	DNL Nordkyn	7353	Apr 1946	Jul 1954	Afskrevet 1961
LN-IAL	Erling Viking	DNL Nordlys	11697	Apr 1946	Okt 1957	Brugt til brandevælsse 1971
LN-IAM	Gudmund Viking	DNL Nordvard	9785	Okt 1946	Jul 1949	Havareret 1955
LN-IAN	Gunnar Viking	DNL Nordvind	20562	Apr 1946	Jun 1949	Havareret 1998
LN-IAO	Arve Viking	DNL Nordodd	13824	Mar 1946	Apr 1949	Havareret 1950
LN-IAP	Halvden Viking	DNL Nordpol	9664	Okt 1946	Sep 1953	Danmarks Flyvemuseum
LN-IAR	Roald Viking	DNL Nordkapp	20011	Okt 1946	Okt 1953	Havareret 1962
LN-IAS	Steinar Viking	DNL Nordpil	19458	Okt 1946	Okt 1952	Taget ud af brug 1989
LN-IAT	Terje Viking	DNL Nordtind	20019	Okt 1946	Sep 1953	Flyver hos DC-3 Vennerne, reg. OY-BPB
LN-LMR OY-DDY	Trym Viking		19771	Maj 1947	Maj 1952	Taget ud af brug 2001 Kinshasa, Congo
LN-NAB	Leaset fra Fred. Olsen Air Transport		12324	Okt 1955	Apr 1956	Skæbne ukendt
OY-AAB OY-KLA	Regnar Viking		12422	Okt 1946	Dec 1950	Ophugget 1969
OY-AEB	Rane Viking		12473	Okt 1946	Feb 1947	Havareret 17.02.1947 mellem Kastrup og Malmö
OY-AIB SE-BSI	Ravn Viking		13312	Okt 1946	Maj 1953	Havareret 31.01.1954 Dien Bien Phu, Vietnam
OY-AOB	Bjarke Viking		13761	1946	1946	Ophugget 31.12.1949 Kastrup
OY-AUB	Bjarne Viking		19632	Nov 1946	Nov 1948	Skæbne ukendt
OY-AYB	Bjørn Viking		19634	Jan 1947	Aug 1949	Havareret 20.07.1951 Hocman, Vietnam
OY-DCA OY-KLE	Arv Viking		4828	Sep 1945	Jan 1954	På display i München Airport, reg. HB-IRN
OY-DCE	Gorm Viking		4865	Jan 1946	Okt 1952	USAF Museum, Wright-Patterson AFB, Beach City, OH. Første flyvning 06.10.2018 efter restaurering
OY-DCI	Sejr Viking		7330	Aug 1946	Feb 1948	Havareret 12.02.1948 ved Frankfurt (Ulrichstein), Tyskland
OY-DCO	Orm / Tor Viking		42962	Mar 1946	Okt 1957	Ødelagt v. brand 15.04.1969 Coventry-Baginton, UK
OY-DCU	Ulf Viking		42963	Mar 1946	Okt 1957	Taget ud af brug aug. 1998 Nairobi, Kenya
OY-DCY	Sten Viking		42976	Apr 1946	Okt 1957	Ophugget 1971 Antwerpen, Belgien
OY-DDA	Sven Viking		19288	Mar 1946	Nov 1951	Musée des Troupes Aérotransportées, St. Mère l'Eglise
OY-DDE OY-KLI	Erik Viking		19218	Maj 1946	Nov 1951	Ophugget 1979 Puerto Montt, Chile
OY-DDI	Roar Viking		13727	Maj 1946	Nov 1951	Ophugget 1979 Bahia de los Reyes, Chile
OY-DDO	Odd Viking		20453	Jun 1946	Nov 1948	Ophugget 1967 Luton, UK
OY-DDU	Leif Viking		19865	Okt 1946	Apr 1949	Ophugget 1969 Dinard, Frankrig
SE-APG	Gran Viking		11746	Jul 1948	Feb 1952	Air Force Base Ysterplaat, Cape Town, Sydafrika (uden motorer)
SE-ARX	Bertil Viking		9010	Sep 1948	Nov 1950	Havareret 1984 Guinea
SE-BAA	Arne Viking	ABA Ömen	1947	Jul 1937	Okt 1953	Havareret 1961 Congo
SE-BAB	Bele Viking	ABA Höken	1972	Aug 1937	Aug 1954	Ophugget 1971
SE-BAC	Folke Viking	ABA Falken	1975	Sep 1937	Jan 1954	Finnish Aviation Museum
SE-BAL	Lage Viking	ABA Hägern	11726	Jan 1946	Feb 1951	Opmagasineret Antananarivo
SE-BAS	Sture Viking	ABA Storken	11700	Aug 1945	Nov 1950	Opmagasineret Santo-Domingo
SE-BAT	Torbjörn Viking	ABA Tranan	11705	Dec 1945	Jan 1951	Skæbne ukendt
SE-BAU	Ubbe Viking	ABA Uven	11711	Okt 1945	Feb 1951	Havareret 1977 Etiopien
SE-BAW	Vidar Viking	ABA Svanen	11722	Okt 1945	Nov 1950	Technik Museum Speyer, Tyskland
SE-BAZ	Esbjörn Viking	ABA Labben	20135	Jul 1946	Nov 1948	Havareret 1969
SE-BBH	Helge Viking	ABA Vråken	19975	Aug 1946	Nov 1951	Imperial War Museum Duxford, UK
SE-BBI	Ivar Viking	ABA Gjusen	20000	Okt 1946	Mar 1950	Havareret 1961 Cameroun
SE-BBK	Kaare Viking	ABA Tjädern	20001	Okt 1946	Apr 1950	Havareret 1958 Algier
SE-BBL	Loke Viking	ABA Orren	20014	Jul 1946	Sep 1949	Skæbne ukendt
SE-BBM	Magne Viking	ABA Ripan	20128	Nov 1946	Apr 1951	Havareret 01.04.1951 Stockholm
SE-BBN	Noré Viking	ABA Järpen	12896	Nov 1946	Jan 1949	Ødelagt ved brand 22.01.1949 Luleå
SE-BBO	Orvar Viking	ABA Duvan	13837	Aug 1946	Aug 1957	Ophugget 1969 Kastrup
SE-BBP	Torgny Viking	ABA Alkan	25874	Apr 1947	Mar 1949	Skudt ned 1949 Vietnam
SE-BBR	Runk Viking	ABA Ankan	19592	Jan 1947	Maj 1949	Havareret 1951 Laos

STØT, STØT, STØT...



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

På forhånd tak,
også for **din** hjælp!



9309 2090009047 (SparNord)
MobilePay 17682