

DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vennerne

Nr. 3 December 2021

OY-BPB over den sydvestlige del af Jylland (Vadehavsområdet)... den 9. juni 2019, på vej hjem fra Normandiet og "Daks over Normandy".

Foto: Henrik Hugger

Glædelig Jul
og Godt Nytår



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

Støt DC-3 Vennerne
hver gang du tanker



OK benzin nu giver
30% mere i støtte

OK

Tilskuddet fra OK benzin er nu øget med 30%, så hvis du alligevel tanker hos OK så husk venligst at notere at det er DC-3 Vennerne som skal modtage tilskuddet. Hvis du bruger et OK benzinkort skal du fortælle det til

dem på tlf 89 32 24 52 og hvis du bruger OK app'en på din telefon skal du gå ind i indstillinger og vælge DC-3 Vennerne.

Hvis du har spørgsmål er du velkommen til at kontakte kassereren på kasserer@dc3vennerne.dk eller 2238 0682.

NB:

Hvis du ovenikøbet har en el-aftale og mobil-aftale med OK (COOP), så støtter du tredobbelt.



DC-3 Nyt ønsker
alle Glædelig Jul
og Godt nytår

Formanden skriver...



Kære medlemmer

Vedrørende sagen om den defekte motor, så har bestyrelsen indgået et kompromis med værkstedet Vintage Radials, der havde udført reparation på motoren inden salget til os via Sun Air Parts. De har, som bekendt, nægtet at anerkende garantien på vores motor, og forlangte fuld pris for reparationen. Efter svære forhandlinger med dem er aftalen blevet, at de betaler reservedele og vi betaler arbejdslønnen. Det er ikke den løsning vi havde håbet på, men efter rådgivning fra vores danske advokat, har vi besluttet at sige ja, da vi ikke kan forvente, at få et bedre tilbud uden en retssag. En retssag i USA vil koste mange penge, er nærmest umulig at føre fra Danmark og der er ingen garanti for en positiv afgørelse.

Vi regner med, at reparationen er færdig ved udgivelsen af denne udgave af DC-3 NYT. Vi har desværre også en udfordring med hjemtransporten af motoren fra USA. Som det nok er blevet kendt så er shipping priserne steget til skyerne. Vi satser på en hjemtransport med skib. Så nu skal vores mekanikere trække i arbejdstøjet - igen. Det er stadig bestyrelsens mål at vor smukke DC-3 igen skal komme i flyvedygtig stand. Det vil betyde at vi kan få fløjet hende der hen, hvor vi kan få udført hovedeftersyn samt mulighed for at kunne fremvise hende udenfor Kastrup Lufthavn igen. Forude venter også udgifter til hovedeftersynet, som skal igangsættes i det nye år. De ekstra udgifter til den defekte motor som reparation, transport og montering havde vi gerne været foruden.

Vi kommer også til at holde nogle møder med Trafikstyrelsen i vinterhalvåret om den fremtidige ramme for vores aktiviteter med OY-BPB. Det ser vi frem til.

Foreningen DC-3 Vennerne har ansøgt SKAT om at blive godkendt efter Ligningslovens §8A, hvilket betyder, at såfremt vi bliver godkendt, kan givne trække

donationer til os fra i skat. Behandlingstiden er op til 3 måneder, så vi kender ikke resultatet på nuværende tidspunkt, men håber naturligvis på en godkendelse. Når vi har fået godkendelsen, sender vi information ud til medlemmerne, om hvordan man får fradrag i skat. For at opretholde godkendelsen fremover, skal vi hvert år kunne dokumentere, at vi har modtaget mindst 100 gaver á mindst 200 kr. Vi har allerede modtaget donationer fra rigtig mange af jer i 2021 (se oversigten inde i bladet), og det er vi meget taknemmelige for. Vi kan nu dokumentere de krævede donationer for 2021 også. Bestyrelsen arbejder stadig på, at få sponsorstøtte fra fonde m.m., så vi er taknemmelige for ethvert bidrag.

Bestyrelsen monitorer hvordan de norske og svenske søsterforeninger får statsstøtte og refunderet dele af betalt moms retur, da de er anerkendt for deres almenlystige arbejde med at bevare et veteranfly for eftertiden. Det prøver bestyrelsen også på at kunne ske her i Danmark. Det sker nok ikke lige "overnight".

Bestyrelsen har arrangeret flere tiltag i løbet af efteråret og foråret med filmaftener og foredrag for vores medlemmer. Vi håber at de bliver vel modtaget.

Tak til alle, der har givet et bidrag til vores dejlige fly. **Vi modtager med glæde frivillige bidrag på konto 9309 2090009047 eller via MobilePay 17682.** Det hjælper os til at få OY-BPB på vingerne igen. Mærk venligst bidraget med "STØTTE" – på forhånd tak! Uden jeres bidrag så havde det ikke været muligt. Det betyder alt.

*Per Søndergaard-Andersen
formand*

Der var engang... vi venter stadig med længsel!



Foto: Henrik Hoppe

Status på motor-situationen

Af teknisk chef Jørgen Skouborg, DC-3 Vennerne

På opfordring vil jeg her give en beskrivelse af motor situationen efter motorhavariet 17. marts 2021 under flyvning Roskilde (RKE) – Kastrup (CPH).

Motorsituationen

Fundet af metalspånene i motor 1, ESN CP364409, ved afslutning af sæson 2019, var af sådan et omfang og beskaffenhed, at motoren ikke kunne anvendes, og DC3V's bestyrelse besluttede at indkøbe en erstatningsmotor. Man fandt 2 brugbare "ens" motorer hos Sun Air Parts (SAP), den ene uden garanti og den anden med 100H FULL Warranty. Vi valgte motoren med garanti til en væsentlig højere pris, ESN78545.

Indkøbet af ESN78545 blev formidlet igennem Copenhagen Air Taxi (CAT) og motoren ankom til CPH i sensommeren 2020 med FAA Form 8130-3, en liste over leverede parts til motoren og et test-cell print med 40 in.(tommer) værdier. Motoren installeredes af vore teknikere i løbet af vinteren 2020/2021, afsluttende med 5 motorafprøvninger

Spåner fra hovedhilter

Sæson 2019 /2020 var meget dramatisk ved bl.a. følgende hændelser:

- Ved afslutning af sæson 2019 fandt man metalspån i Motor 1, ESN CP364409, ved inspektion af hovedoliefilter.
- Coronaepidemien var under opsejling og forsamlingsbegrænsninger forhindrede normalt virke.
- I foråret 2020 inddrog TBST (nu Trafikstyrelsen, TS) vores dispensation til at flyve med passagerer.

Dette blot for at nævne nogle af de udfordringer, som bestyrelserne i FFFM og DC3V har arbejdet med.

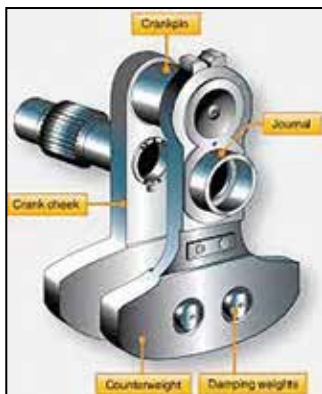
og 3 inspektioner for metalspån i hovedoliefilteret, uden at man fandt noget. Derefter fulgte de øvrige vedligeholdelsesarbejder og efter luftdygtighedsinspektion /-fornyelse var den gamle dame klar "opvarmings-flyvning" 17. marts 2021 CPH-RKE-CPH.

På sidste ben, RKE-CPH, observerede besætningen, at motor 1 havde høj og stigende olietemperatur og lavt og faldende olietryk. Motoren

blev derfor lukket ned, propellen kantstillet og en sikkerhedslanding i CPH på én motor gennemførtes uden problemer og helt efter bogen. Ved ankomst til hg. 144 inspiceredes motor 1's hovedoliefilter for metalspån, og mange relativt store metalspån fandtes. Motoren skal i værksted for reparation! CAT blev orienteret om, at vi ønskede at udnytte garantien, og en garantiproces startede ved, at CAT



Crankshaft/Piston Rods principper for Radial Motorer



Crankshaft (krumtapaksel)



*Master- & Piston (plejlænger)
(Hovedplejlæng m/ plejlænger)*



*Crankshaft, Master- & Piston Rods
(krumtap, hoved-plejlænger samlet)*

De beskadigede motordele

Bemærk den mørke misfarvning og varmeskader, forårsaget ved manglende olie og lejevare.



Crankshaft (krumtap)



Crankshaft pin (krumtap pind)



*Master Rod bearing
(hovedplejlængsleje)*

tilskrev SAP om hændelsen og de observerede olietryk, temperaturindikationer og metalspån i hovedoliefilteret. Svar fra SAP kom prompt med besked om at sende motoren til værkstedet der havde udført seneste overhaul på motoren, Vintage Radials Inc. (VR) i Californien USA, som så ville reparere motoren under garantien og nulstille garantien.

I midten af juni modtog vi svar fra VR med besked om, at der var skader på crankshaft rear journal pin (bagerste krumtaps pind), rear master rod bearing (bagerste hovedplejlængsleje) og rear accessory case (bagerste gearhus) samt at en del kuglelejer var beskadiget, forårsaget af oil starvation (oliemangel) på grund af ikke korrekt udført pre-oiling (olieefterfyldning) efter filterinspektionerne. Bemærk at, VR's pre-oil procedure ikke var medsendt motoren, og at VR først sendte den i juni 2021, efter motorhavariet!

Trods vore argumenter om, at vi havde fulgt gældende maintenance manual instruktioner ved udskift-

ning af motoren, der også omfattede pre-oiling af motoren inden 1.ste motorafprøvning, nægtede VR at anerkende garantien, og forlangte fuld betaling for reparationen. VR hævdede, at det var normalt i USA, at man kontaktede motorværksted i forbindelse med installation af motoren, og således ville blive gjort bekendt med VR's pre-oil procedure og filterinspektioner!

Da CAT var involveret i købsprocessen, besluttede DC3V og CAT, at CAT førte dialogen med først VR og senere SAP, hvor vi forfattede det tekniske indhold. Frem til midten af august havde vi dialog med VR og SAP angående VR's afvisning af garantireparation af motoren, SAP foreslog en løsningsmodel for omkostningsdeling af reparationen, dog uden at VR overhovedet svarede på dette. Da vi ikke kunne komme igennem med noget som helst hos VR og ikke fik svar på vore henvendelser, besluttede vi at søge advokatbistand.

CAT's advokatkontor var efterfølgende behjælpelig med at gennem-

gå sagens forløb, garantivilkår og relevant dokumentation. Svaret fra advokaterne var ikke opløftende, fordi en "videreført" garanti, som vi jo havde, var videreført gennem købs- og leverandørlænkene VR-SAP-CAT-DC3V ikke er tilstrækkelig, hvert enkelt led må positivt godkende dette. Yderligere er det de gældende regler og kutymmer i oprindelseslandet der gælder, dvs. Californisk lov. Det har den hage, at en sådan sag ville koste os langt mere end værdien af motoren, og uden rimelig garanti for at vinde sagen. Advokaterne tilrådede, at vi indgik forlig med VR.

Sluttelig enedes vi i september 2021 om den tidligere foreslåede kostfordeling, således at reservedele betales af SAP & VR, DC3V betaler arbejdstimer. Motoren er nu ved at blive færdigrepareret, samlet og testet hos VR og vi søger nu transportmuligheder. Forhåbentlig har vi motoren tilbage i hg. 144 en gang i december 2021.

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

1000 tak til vores mange trofaste medlemmer!

Bestyrelsen vil gerne benytte lejligheden til at give udtryk for en dybtfølt tak til de mange af vores medlemmer der har ydet et bidrag. I vores nuværende situation luner det i kassen og vi tager det som et udtryk for, at der fortsat er stor opbakning til projektet med at holde Den Gamle Dame flyvende. Specielt er der kommet mange indbetalinger efter udsendelsen af nyhedsbrevet om bestyrelsens ønske om at få DC-3 Vennerne registreret som

en almennyttig forening (hvilket i givet fald vil betyde, at bidrag bliver fradragsberettigede). Alene i oktober måned er der indbetalt 80.000 kr, hvilket er det absolut højeste beløb for en måned. **Indtil 1. november er der indbetalt i alt kr. 170.000**, hvilket er et rigtig flot resultat og der er naturligvis stadig en mulighed at indbetale på vores støttekonto. Der er endnu et stykke vej til sidste års meget flotte resultat på kr. 235.000!

Konto

9309-

2090009047

MobilePay

17682

Per Hovmand
Willy Hansen
Henrik Demuth
Ole Lien Pedersen
Hans Petersen
Søren Dahl Andersen
Svend Kyhn
Jonas Scheidelin Espersen
P. Andersen
Ejvind Tarp
Ole Ragnhof
Torben Albertsen
Frankie Falk Christensen
Peder Pedersen
Hanne Merete Olsen
Henning Poulsen
Eric Wandel
Palle Rosenkjær Hansen
Erik Bastiansen
Niels-Jørgen Sager
Per Schmidt
Flemming Iversen
Charlotte Solberg
Curt Frederiksen
Nikolaj Richter Larsen
Jens Møller
Niels Peder Brynningsen
Carsten Manniche
Michael Bennedsgaard Jensen
Gert Gjørtler Smith
Helle Rindal
Allan Pelch
Peter Fischer Jensen
Charlotte Solberg
Jesper Winding-Lauesen
Carl Aage Lausten
Steen Rasmussen
Morten Bonde
Kai Selliken
Jens Erik Svendsen
Per Hovmand
Jens Nielsen
Eric
Jan Witzner Bergliot
Hans Hammer
H.C. Linnet
Sannie Mortensen
Ole Kofoed Steen
Jesper Kihl
Lars F Pedersen
Lars Skjø
Eric Bech-Petersen
Helge Nygård
Niels Peder Jensen
B.O.Margaard
Niels Thyge Rasmussen
Morten Jørgensen
Lars Hemmingsen
Christian Hvidt
Lene Fischer Eriksson
Alan Lunde
Thomas Rasmussen
Ole Petersen
Kim Dahl
Per Michael Voetmann

Poul Hansen
Jan krøner
Claus Chr Koch
Torben Hvii
Hans Kristian Heinze
Jan Gunnar Snedker
Bo Hector Madsen
Nils Jeppe Hansen
Lars Ørgaard Hansen
Jørgen Petersen
Peter Rørbye
Nils Deleuran
Palle Rosenkjær Hansen
Lars Mørch
Leif Zachø
Svend Boll Jensen
Ingolf Eide
Kim Strandgaard Andreassen
Steen-Bille Frederiksen
Ole Christiansen
Kjeld Christensen
Jørn-Ove Johannsen
Peter Norgreen
Margaret Rosalind Marley
Henrik Cedergaard Hoppe
Steen Schwanenflügel
Tom Bangsbo Jensen
Hasse Greiner
Jesper Vanddam
Johnny Funder
Hans-Jørgen Larsen
Kurt Saxkjær
Kim Rønhoj
Giulio Villa
Jørgen Juul Rasmussen
Per Algot Olsen
Povl Valdemar Andersen
Hans Christian Nielsen Køreskole
Mads Knak Bertelsen
Jeppe Damkjær Nielsen
Flemming Rydell
Frank Eilskov Hansen
Ole Korsvig
Jens Tue Hølmkjær
Curt Frederiksen
Erik Kristoffersen
Vibeke Hammer
Jettesands
Niels-Erik Manniche
Klaus Rolaj
Torben Adrian Andersen
Finn Rasmussen
Henrik Malmqvist
Michael Ole Simonsen
Paulus Mattheus Maria Tempels
Johnni Tom Jensen
Lars Lindegaard Hjorth
Torben Frits Nielsen
Per Mikael Nielsen
Alex Zilmer
Ulrik
Kurt Valery
Georg Messmann
Carsten Bagger

Kai Selliken
Niels Westh-Hansen
Jean Nygaard
Leif Priess
Alexander Thorstein Jørgensen
Bente Athey
Lau
Carl H. Skovdal
Keld Svendsen
Lars Cassias
Michael van der Sterren
Lars Furbo-Sørensen
Finn Senning-Larsen
Jørgen Højvang Hansen
Preben Dall Larsen
Jens Nielsen
Michael Toppenberg
Carsten Damø
Thorbjørn Brunander Sund
Claus Ole Jørgensen
Jørgen Elkjær
Mihael Mortensen
Jan Hesselbech Hansen
Claus Bech
DC-Pump
Carsten Rasmussen
Johnny Kurt Andersen
Hans Granlie
Erling Vargaard Juul
Birte M. Fiedler
Allan Søborg Olesen
Flemming Vestergaard
Else Løie
Jens H. Holbech
Ole Ragnhof
Mogens Arp
J.H. Hansen
Rejsekontoret
Hans-Iver Høkhøj Jensen
Kaj Pedersen
Maja Sigrid Nielsen
Nils Ole Harreschou
Ole Mejlsbo
Ivar Poul Busk
Elisabeth Carstensen
Niels Ole Faurholt
Niels Christian Wulff
Henrik Demuth
Anders Mogensen
Anders Larsen
Kresten Mikkelsen
Gert Sørensen
Søren Juel Sørensen
Gunner Termansen
Tommy Sandby
Jan Borup Jakobsen
Niels Leirtritz
Henrik Langholm
Kenn Mathiesen
Claus Christensen
Svend Dunvad
Gert Smith
Annegrethe Nielsen
Michael Reinhold
Michael Reinhold

Verner Karlsen
Benny Brostrup Navne
Erik Vilhelm Nielsen
Kjeld Ove Kristensen
John Gunulf Bach
Edvard Collin
Hans Kurt Olsen
Finn
Niels Henning Pedersen
Per Hugo Thomsen
Ole Hoffmann
Henning O. Lippert
Flemming Møller
Søren Knudsen
Axel Rye Clausen
Knud Jørgensen
Jørgen Skouborg
Neel Skouborg
Connie Eifeldt
Søren Peder Roed
Ricard Højberg
Mads Graversen
Benny Steen Møller
Lars Nielsen
Willy Hansen
Tage Sandholm
Erik Lisberg Petersen
Poul Tøttrup
Ejvind Ring
Jørgen Flotii
Jens Anker Hansen
Per Strøm Olsen
Jørn Tredal
Torben Østrup
Christian Clausen
Svend Damborg
Gunnar Øder Madsen
Ulf M
Jette Gierringe
Svend Niels Nielsen
Bjarne Nygaard Bohn
Maiken Jørgensen
Viggo Rasmussen
Johan Kunckel
Dino Hustinx
Knud Verdich
Johannes Thorsen
Niels Andersen
Poul Nielsen
Rasmus Pedersen
Flemming Juul Skov
Torsten Sivgård
Robert Lassen Nielsen
Helle Rindal
Peter Knudsen
Christen Jensen
Poul Andreas Hanefeld Dziegiel
Mogens Rehfeld
Ulrik Olsen
Niels Vous
Ivan Larsen
Sten Rasmussen
Erik Steen



Min første tur til Grønland...

23-27 september 1969

Mission: Reparation af Alouette III helikopter på inspektionsskibet "FYLLA" ud for havnen ved Søndre Strømfjord.



C-54 N-242

Af Per Søndergaard-Andersen (Konstabel ved VÆREVK)

Jeg skulle stille ved Eskadrille 721 og boarde C-54 N-242 som havde major *J.L.L. Berthelsen* (BER) som fartøjschef. De andre besætningsmedlemmer kan jeg desværre ikke huske.

Jeg blev meget glad da min chef på Elektronikværkstedet på FSN Værløse (VÆREVK) spurgte om jeg kunne tage til Grønland for at modificere og udskifte kontrol boksen til Radiokompasset (ADF) på den Alouette III helikopter der var udstationeret på søværnets inspektionsskib der for tiden gjorde tjeneste ved Grønlandskommandoen. Det var en drøm der blev realitet. Jeg har under hele min tjenestetid i Flyvevåbnet ønsket og håbet på at komme til at opleve Grønland. Jeg skulle med den C-54 transportfly der skulle til Narsarsuaq for udskiftning af personel til Luftgruppe Vest. Derefter til Søndre Strømfjord, Hvor jeg skulle udføre min opgave og dernæst til Mestersvig til Luftgruppe Øst som skulle afslutte sommertogterne og C-54 skulle tage gods med hjem derfra tilbage til FSN Værløse.

FSN Værløse - Narsarsuaq

Dagen oprandt da vi skulle af sted. Jeg havde min kuffert samt en kasse med mit værktøj og en ARN-73 ADF kontrolboks. Personlig bagage blev samlet bagerst i kabinen, dækket med et kraftigt net og surret fast til gulvet så det ikke forrykkede sig under flyvningen. Gods der skulle med op til Narsarsuaq var samlet midt på gulvet i kabinen så det var muligt at gå frem og tilbage på hver side for at få adgang til siddebænke-

ne som var langs vinduerne på begge sider af kabinen. Også dette gods var surret med net.

Ruten vi fløj var over FSN Aalborg, Syd om Stavanger, Norge, Shetlandsøerne og Færøerne som kunne spottes gennem skyerne, Sydspidsen af Island til Keflavik, den amerikanske base på Reykjanes ca. 45 km vest for Reykjavik, hvor vi skulle mellemlande og tanke op inden sidste strækning over Danmarksstrædet til Narsarsuaq.

Det var spændende at spotte Island for første gang og se isen på de store bræer. Vi begyndte at descendere (gå ned i højde) og ruten tog os over et område der hedder Krisuvik mellem Keflavik og Reykjavik og som er fuld af termisk aktivitet. Det var spændende at se de hvide skyer af damp der steg op. Man kunne også se de flotte forskellige farver på jorden der skyldes den vulkanske aktivitet: Fra sort til brun, okker, røde og gule nuancer. Jeg tænkte: 'der kunne jeg godt tænke mig at tage hen for at se på nærmere hold', uden at vide at jeg skulle få muligheden snart.

J Vi slog et sving ud over havet, 180 grader venstre sving så vi kommer ind og lander på bane 20 i sydlig retning ca. 7 timer fra vor afgang på FSN Værløse. Vi taxier ind og parkerer foran den civile terminal som er en ældre hvid træbygning. Os der er passagerer skal opholde os i terminalen til der er tanket op. Efter en lille time er vi klar til at tage af sted mod Narsarsuaq.

Ruten tager os over Sydgrønland og indlandsisen med kurs direkte mod Narsarsuaq. Man kan tydeligt

se Nunatakkerne som er bjerge der stikker op gennem isdækket. Vi er heldige med vejret. Få skyer. Flyet pejler efter Narsarsuaq NDB som er en sender hvis signal modtages af radiokompasset i flyet som viser retningen til senderen som er ved Narsarsuaq. Når man så passerer hen over senderen så flipper nålen i instrumentet 180 grader. Vi laver et venstre drej og starter vores descend.

Det bringer os mod syd. Vi drejer 180 grader tilbage og vi flyver nu lavt over Eriksfjorden som fører ind til Narsarsuaq. Vi lander fra fjorden ind mod indlandsisen og parkerer ud for det der engang var en hangar som desværre brændte i 1964.

Jeg skulle indkvarteres på Hotel Arctic som var indrettet i en af de grå 2 etage betonelement bygninger der er så tydelige at se på basen. Vi skulle videre til Søndre Strømfjord næste formiddag. Næste morgen på Narsarsuaq fik jeg taget nogle billeder. Der var en Catalina fra Luftgruppe Vest samt en C-54 fra USAF. Endvidere en C-54 som var norsk indregistreret (Bergen Air Transport) og døbt "Moby Dick". Den var



Mestersvig

chartret af Istjenesten (Iscentralen) til at lave is rekognoscering ud for Grønlands Sydkyst til hjælp for skibstrafikken. Denne tjeneste blev resultatet af tabet af rutebåden Hans Hedtoft som gik på et isbjerg og sank 30 januar 1950.

Narsarsuaq – Søndre Strømfjord
Landede på Søndre Strømfjord over middag efter en fin tur op langs vestkysten af Grønland. Der var en repræsentant fra inspektionsskibet som tog imod mig. Vi kørte ud til Søndre Strømfjord havn ad dengang Grønlands længste vej, ca. 10 km. Inspektionsskibet lå for anker midt i fjorden ud for havnen. En zodiak gummibåd hentede mig og sejlede mig ud til skibet hvor jeg entrede ad en trappe langs siden. Flyvevåbnets tekniker tog imod og førte mig ned til sergentmessen for frokost. Jeg ville blive indkvarteret i infirmeriet som typisk blev anvendt som kvartér for gæster.

Jeg fandt til overraskelse at livet som befalingsmand i søværnet er det rene luksus i f.h.t. flyvevåbnet: Der var værnepligtige messe gaster. De serverede frokosten og var der noget man ønskede så trykkede man bare på en kontakt der hang ned over bordet, så ringede en klokke i køkkenet og straks åbnede en luge sig og ind stak messegasten hovedet og spurgte hvad man ønskede. Jeg var lidt beklemt da jeg kun var konstabel og ikke befalingsmand dengang. Men nu var jeg jo inviteret. Jeg fik en rundtur på båden, De værnepligtige og konstabler boede i banjen i bunden af båden. De sov i hængekøjer. Befalingsmændene havde 2 mands kahytter. Flyvevåbnets teknikere og piloter havde deres kvarterer fremme i båden. Når der var søgang så fik de nogle fine rutsjeture op og ned. Efter frokosten så måtte jeg komme i gang med det jeg skulle gøre: Modificere radiokompasset (ADF)

på Alouette III helikopteren som stod inde i hangaren på agterdækket. Jeg skulle skifte kontrolboksen samt antennestikket så det passede til den nye boks. Kontrolboksen sad nederst i instrumentbrættet mellem de 2 pilot sæder. Der var ikke megen plads men da jeg ikke er så stor (læs høj) og samtidig smidig så lykkedes operationen. Jeg skulle også lodde så jeg havde en 24 volts loddekolbe så jeg kunne anvende helikopterens el net. Efter ca. 2 timer var jeg færdig. Prøveflyvning ville blive gjort næste morgen. Så ville de flyve mig ind til Søndre Strømfjord så jeg kunne nå at komme med C-54 hjem igen. Jeg havde selv testet den nye ADF kontrolboks i hangaren så jeg var sikker på at der ikke ville være problemer. Fik middag i Sergentmessen og gik tidlig til køjs.

Søndre Strømfjord – Mestersvig
Næste morgen morgenmad i sergentmessen. Jeg var virkelig imponeret af den service der blev udført af messe gasterne overfor sergenterne (befalingsmændene). Jeg tænkte at det ville være fedt at være befalingsmand. Min tanke om at søge sergentskole blev vagt der. I Flyvevåbnet møder man ikke rigtig nogen forskel på og man er konstabel eller sergent inden for teknikerne i det daglige arbejde men kommer man på besøg i søværnet eller hæren så opdager man at disse værn har en helt anden kultur som bygger på traditioner hvilket et ungt værn som Flyvevåbnet ikke har. Der har nok også noget at gøre med opgavernes art og teknik. Hvad med officererne: På søværnets skibe er der 2 messer til officerer: Én til A-officerer (akademikere) og én til B-officerer (teknikere). Det overraskede mig også. Jeg mente at en officer var officer og det var det. De havde selvfølgelig gradsgradering efter rang men de var da alle officerer. Men at de i søværnet

ikke kunne anvende samme messe det var ud over min forstand. I Flyvevåbnet var der også A- og B-officerer samt Pilot-officerer men i dagligdagen ikke den store forskel andet end at Officererne var cheferne og sergenterne lederne. Vi dømte folk ud fra de opgaver de udførte og det var det. Der var heller ingen speciel tiltale form. Alle var normalt dus. Men sådan var det ikke i de andre værn måtte jeg senere sande i min karriere.

Alouette M-072 blev kørt ud af hangaren, de 3 rotorblade foldet ud. To piloter og én tekniker samt mig på bagsædet flyver den korte tur ind til Søndre Strømfjord hvor vi lander få hundrede meter fra den C-54, N-242, som jeg skal videre med til Mestersvig og som ligger på østkysten af Grønland. Jeg har haft den glæde at flyve med Alouetten før på FSN Værlose hvor jeg primært arbejdede med Radioudstyret på den samt S-61.

Vi krydser over indlandsisen fra syd for Søndre Strømfjord over til Angmagssalik. Man kan tydelig se når man nærmer sig kysten for så begynder fjeldtoppene (Nunatakker) at stikke op igennem det tykke islag. Da vi kommer til kysten flyver vi nordpå langs en af de mest øde kyststrækninger på Grønland. Den hedder Baskervilles kyst. Vi er i stand til at se Grønlands højeste bjerg "Gunnbjørnsfjeld" som er 3693 meter højt. Vi flyver forbi Scoresby Sund hvor man kan se store isbjerge. Vi kommer til Kong Oscars fjord som vi flyver ind i og ankommer til Mestersvig som udover at være porten til Nordøstgrønlands nationalpark også er hjemsted for Luftgruppe Øst som dog kun er der i

Fortsættes næste side...





Alouette III

...fortsat fra forrige side

sommerperioden. De skal nu afslutte sæsonen her sidst i september og flyve deres Catalina hjem dagen efter og vi skal tage så meget gods med som muligt. Mestersvig er også en vejrstation og ca. 8 personer er fast ansat og overvintrer der. Det var første gang jeg oplevede at lande på en grusbane. Der var ikke den store forskel da banen var fin plan. Den eneste oplevelse var støvskyen bagud. Vi blev mødt af Catalina besætningen og basemandskabet. I Catalina besætningen var en arbejds-kollega, Flemming Tarp, fra elektronikværkstedet på FSN Værløse. Han var den af mine kollegaer som har haft flest udstationeringer på Grønland ved Luftgrupperne Vest og Øst. Vi havde et godt samarbejde og det var mit mål at få mange ture til Grønland som Flemming. Jeg vidste ikke dengang at jeg allerede næste sommer ville være besætning på samme Catalina L-861 ved Luftgruppe Vest.

Vi blev indkvarteret i "Hotellet" som ligger i den østlige ende af basen. Der er flere værelser med køjesenge. Der var nogle dejlige tykke varme dyner til hver. Der var servering af middagsmad i messen. Efter maden var der hygge-samling i tilstødende lokale hvor vi fik udvekslet nyheder og historier mellem vor besætning, Catalina besætningen og basemandskabet. Efter kaffen så kom der øl på bordet og det øgede stemningen. Efter adskilli-

ge øl og historier så fik en af basemandskabet den gode ide at servere natmad som viste sig at være røde pølser. Det gik godt med øl. Den person der vartede os op var ikke mindre end den senere kendte kok Søren Gericke der var udstationeret på Mestersvig for 3 år som altnuligmand men som også den gang havde interesse for madlavning. Jeg mødte Søren til et arrangement ved Helsingør i 2009 og fik en hyggelig snak om dengang på Mestersvig for 40 siden. Jeg husker gå turen fra messen til hotellet. Det var en kølig skyfri frost nat. Ikke en lyd. Vi mødte harer og ræv som bare stoppede og kikkede på os uden at være bange. Man kunne nærme sig dem så tæt som ca. en halv meter. Det var ca. minimum afstand som dyrene accepterede. Da vi havde drukket en del så var det nødvendigt at stå op og ud og nat pisse. Det var en hel fantastisk oplevelse at stå der i den øde vildmark og se på landskabet med de snedækkede bjerge i baggrunden i måneskinnet.

Mestersvig – Keflavik - Lista

Jeg vågnede ved støjen fra de andre som var i gang med at stå op. C-54 besætningen skulle efter morgenmaden laste flyet med det gods vi skulle have med hjem til FSN Værløse. Bl.a. en motor fra Catalinaen. Der skulle også tankes op. Det var en opgave der tog lang tid da det foregik med en håndpumpe som blev stukket

ned i en tønde med brændstof. Når tønden var tom så blev pumpen sat i den næste tønde. Tønderne lå stablet ved banen. En stabel med fyldte og en stabel med tomme. En gang om året kom så en af J.L. Lauritsens røde både som er isforstærket med nye forsyninger til basen.

Catalina besætningen (Luftgruppe Øst) var de første til at starte på turen til FSN Værløse. Det var fordi Catalinaen flyver langsommere end C-54 ville jeg tro. Men det var helt fint med mig for så fik vi set Catalinaen starte på grusbanen. Efter starten vendte den om og fløj lavt hen over os. Vi kunne se at de baksede med at få styrbord hovedhjul ind. Det var nødvendigt ellers ville luftmodstanden være for stor med den lange rejse tilbage til Danmark. Endelig kunne vi se at hjulet kom op og de fortsatte mod Danmark. Catalinaen er bygget sådan at man indenfra kabinen kan åbne en luge så understellet kan få hjælp til at komme ud og ind i tilfælde af hydraulik eller is forhindrer normal operation. Hjælpemiddel er en hammer og en jernstang.

Ca. en time efter at Catalinaen var startet var det vores tur til at sige farvel og ønske basemandskabet en god vinter og heade mod Danmark. Efter starten tog vi kurs ud af Kong Oscars fjord og derefter mod Island da vi skulle mellemlande på Keflavik med overnatning på basen med indkvartering i BQ (base quarter)



som er der gæster indkvarteres. Vi landede på Keflavik ved middagstid. Vi var nogle der havde lyst til en sightseing tur til det vulkanske område Krisuvik der lå ca 30 km væk. Vi lejede en bil. Det var spændende at de varme kilder og boblende mudderpøle og mærke varmen og lugten af svovlbrinte. Ligesom rådne æg.

Da vi skulle afsted næste dag var der ankommet et spændende besøg på Keflavik. Det var 2 stk. AN-22 fra Sovjetunionen. Det var første gang et fly fra Sovjet landede på Keflavik som er en vigtig Amerikansk base for kontrol af Nord Atlanten. De 2 tungt lastede AN-22 var på deres første ben af en 8.000 miles rejse fra det nordlige Rusland til det jordskælv ramte Peru for at levere forsyninger. Det var spændende at se de store 14 hjul forsynede transport fly som var Sovjetunionens svar på Amerikanernes C-5A Calaxy. Næste stop på deres vej til Peru var Halifax, Nova Scotia, Canada.

På vores vej fra Keflavik mod FSN Værløse, lidt efter at have passeret Færøerne, begyndte motor nr. 1 at ryste og hoste. Den blev stoppet og propellen kantstillet. Vi fik at vide at vi fortsat kunne flyve dog med nedsat hastighed. Det var beroligende. Det blev også besluttet at lave en sikkerhedslanding på nærmeste lufthavn. Det var Lista som ligger på Norges sydkyst mellem Stavanger og Kristiansand. Vi kom

fint til Lista som også var en militær lufthavn. Der var en del uro blandt passagererne om hvad der nu skulle ske. Skulle vi overnatte? Hvad med transport? Og forplejning? Der var også nogle der ville ringe hjem og fortælle at de nok ikke kom hjem som planlagt. Da jeg er af norsk afstamning (min mor er norsk) så

kunne jeg tale norsk så jeg var til hjælp med kommunikationen. Til vort held så fik vi besked om at en C-54 fra FSN Værløse ville komme og hente os om ca. 3 timer og flyve os til FSN Værløse hvor vi ankom ret sent. Vor defekte C-54 N-242 blev fløjet til FSN Værløse næste dag med minimum besætning.



Storebror til DC-3: Douglas DC-4 Skymaster

Vi kender alle til den succes som DC-3 fik før og efter, men især, under krigen 1939-1945. Men allerede i slutningen af 1930'erne så Douglas et behov for et større fly baseret på samme teknik som DC-3, så man besluttede at udvikle et fly som var ca. dobbelt så stor som DC-3. Det skulle kunne tage 42 passagerer. Modellen fik navnet DC-4E (E

for "Experimental". Flyet havde 4 motorer og udstyret med trykkabine. Det havde 3 halefinner ligesom den senere Lockheed Constellation. Den fløj første gang i 1938

Men flyet blev for dyrt for flyelskaberne som havde dårlig økonomi efter 1930'ernes depression. Flyet solgtes senere til Japan hvor det kom til at danne basis for bombeflyet

Nakajima G5N. Men det er en helt anden historie.

Douglas besluttede i stedet for at udvikle en ny type. Den var også med fire motorer og fik betegnelsen DC-4. Flyet var bygget i aluminium og havde tilstrækkelig rækkevidde til at flyve over Atlanten. Men savnede trykkabine. Inden flyet kunne nå at blive leveret til flyelskaberne



DC4/C-54 MILITÆRT

Det danske flyvevåben anvendte seks C-54 mellem 1959 til 1977 til transportflyvninger og især til transport til og fra Grønland. De tilhørte transport eskadrillen 721 på Flyvestation Værløse.

Oversigt

Type	Registrering	Produktions/serie nr.	Tjeneste tid ved Esk.721
C-54 D	N-242	22192/43-17242	1959-1975
C-54 G	N-586	36039/45-586	1966-1976 (Indkøbt som erstatning for N-605)
C-54 D	N-605	10710/42-72605	1959-1965 (Havareret i Kattegat. Alle overlevede)
C-54 D	N-618	10723/42-72618	1965-1976 (halv fragt, halv passager kabine)
C-54 D	N-625	10730/42-72625	1965-1975
C-54 D	N-706	10811/42-72706	1959-1975

Alle danske C-54 er nu skrottet på nær N-242, som er udstillet på museum i Johannesburg, Sydafrika. Så ingen på museum i Danmark.

kom anden verdenskrig i vejen og den civile DC-4 blev først leveret i 1946.

I alt blev der produceret 78 stk. civile DC-4.

Civile DC-4 blev til militære C-54

I starten af krigen indså Amerikanerne behovet for et større transportfly som skulle flyve langdistancer og transportere personel. Et specifikt behov var at flyve hjem "ferry-pilots". Altså færgepiloter fra Europa til USA. Disse piloter havde leveret jager og bombefly til England og andre lande og skulle hjem til USA for nye opgaver. I mangel af dette



Foto: SvenskFlyhistorisk
Forenings arkiv

Fortsættes næste side...



DC-4 i SAS bemaling - Kastrup Lufthavn

SAS anvendte 9 stk. DC-4 i perioden fra 1948 til 1957. DC-4 har været anvendt af de nationale flyselskaber siden 1946 af ABA, DDL og DNL inden de blev registeret til SAS i 1948.

DC-4, OY-DFI, Dan Viking, fløj den første tur over Atlanten september 1946. Turen udgik fra Stockholm-Bromma via København, Presvick og Gander i Newfoundland til New York-La Guardia. Rejsen varede ca. et døgn.

Oversigt:

Registrering	Viking navn	Produktions nr.	Tjeneste tid ved SAS
SE-BBA	Sigtrygg Viking,	42905	1948-1953
SE-BBC	Sigvard Viking	42926	1948-1954
SE-BBD	Sigmund Viking	42927	1948-1954
SE-BBE	Svavar Viking	42928	1948-1956
SE-BBF	Sverker Viking	42929	1948-1955
OY-DFI	Dan Viking	42931	1948-1956
OY-DFO	Rolf Viking	42987	1948-1954
LN-IAD	Haakon Viking	42993	1948-1957
LN-IAE	Olav Viking	42994	1948-1956

Eskadrille 721 fik i 1975 leveret 3 stk. C-130 H Herkules og dermed var C-54 æraen slut.

C-54G i US Air Force farver. Registreret N-586 efter overtagelse af Royal Danish Air Force i 1966.



... fortsat fra forrige side!

så ombyggede man et antal B-24 Liberator bombefly til transport-flyvninger. De fik betegnelsen C-87 Liberator Express. Men US krigsministeriet anså det nye fly DC-4 fra Douglas som bedre egnet. Det fik betegnelsen C-54 og hele produktionen blev nu overtaget af militæret og C-54 blev arbejdshesten i US Army Air Transport Command.

Den 26. marts 1942 fløj C-54 sin jomfruflyvning. Der var som sagt ingen trykkabine og havde, i modsætning til DC-4E, enkelt sideror og var udstyret med næsehjul.

C-54 tekniske data

Under krigen blev der produceret 953 antal C-54 til US Army Air Forces, mens US Navy købte 211 stykker med betegnelsen R5D. Totalt produceredes 1.164 C-54 i forskellige varianter. Produktionen stoppede i 1947.

C-54 havde en længde på 28,6 meter og 8,4 meter høj. Vingspand var 35,8 meter. Motorerne var af typen Pratt & Whitney R-2000 Twin Wasp. Det var en forstørret version af Pratt & Whitney R-1830 som anvendes på DC-3/C-47. Power output var typisk 1.350 HP. Marchhastigheden var 333 km/h med topfart på 386 km/h. max højde: ca. 22.000 ft. (6.800 m). Rækkevidde 6.276 km og kunne medføre en last på 12.700 ton eller 50 passagerer samt en besætning på 6 personer (2 piloter, 1 Flight Engineer, 1 Navigator, 1 telegrafist og 1 anden tekniker).

DC-4/C-54 er faktisk det største fly som har direkte linestyring uden

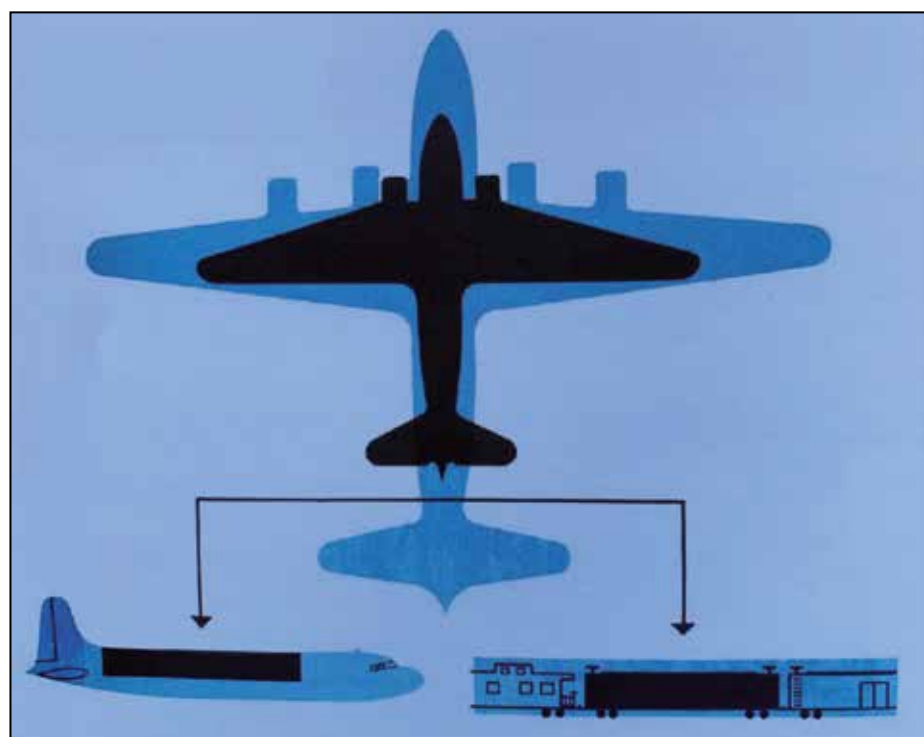
brug af f.eks hydraulik eller elektriske aktuator til at hjælpe med styring af rorfladerne. Piloter på C-54 udviklede kraftige overarmsmuskler og ved flyvning i dårligt vejr med megen turbulens, så måtte piloterne skiftes til at styre, da armmusklerne syrede til. Under normal cruise kunne auto-piloten aflaste.

Redningsopgaver

Under Berlin blokaden, 1948-49, anvendtes ved luftbroen alle tilgængelige C-54, tillige med bl.a. C-47, til at fragte mad, kul og olie til den isolerede befolkning.

Under krigen i Korea, 1950-53, blev 66.000 sårede soldater fløjet tilbage til USA med C-54.

Nedenstående illustration viser den størrelsesmæssige sammenligning mellem DC-3/C-47 og C-54. Nederst en længdemæssig sammenligning mellem C-54'eren og jernbanegodsvogn!



Støtte fra FLYHIS og ny sponsor-aftale

Til støtte for at kunne holde den legendariske DC-3, også kaldet "Den gamle dame", med registreringen OY-BPB, i luftdygtig stand, kræves der, udover dygtige og certificerede flymekanikere, som skruer på flyet, også en stab af støtte personer som planlægger vedligeholdelsen efter fastlagte terminer, som er godkendt af Trafikstyrelsen. Disse fly uddannede professionelle personer er organiseret i Foreningen For Flyvende Museumsfly (FFFM) som nu er en del af DC-3 Vennernes afdeling "Operation/drift".

Men vedligeholdelsen kræver også at der er reservedele til rådighed. Da Flyvevåbnet udfasede DC-3 (hvis militære typebetegnelse er C-47) Så overgik flyene samt alle reservedele til Flyvevåbnets Historisk Samling (FLYHIS). Men for K-862, som var flyvevåbnets registrering for vores fly, om som man kan se malet på sideroret, da vi stadig har bemalingen fra tiden i flyvevåbnet, så besluttede daværende minister at udleje flyet til firmaet Bohnstedt-Petersen A/S. De sørgede for at flyet fik den civile registrering OY-BPB. De anvendte flyet som repræsentativt privatfly. Holdningen var, at det var bedre at holde et fly flyvende end at stille det på jorden ved et museum, hvor der var større chance for at det ville forfalde uden vedligeholdelse. Hvis Bohnstedt-Petersen ikke mere kunne holde det flyvende. Så skulle det leveres tilbage til FLYHIS. Det skete men så så en gruppe af forhenværende piloter og teknikere fra flyvevåbnet, at det nu var en mulighed for, at de kunne overtage opgaven med at holde OY-BPB flyvende. Dermed blev foreningerne FFFM og DC-3 Venerne startet. Og resten er kendt historie.

Indtil 2006 havde OY-BPB og foreningerne sin hjemmebase på Flyvestation Værløse, med stor støtte

fra flyvevåbnet. Det år blev flyvestationen lukket og vi måtte finde et nyt sted at operere fra. Og det blev Roskilde Lufthavn, som meget velvillig modtog os med åbne arme. Det blev vores nye hjemmebase. Men udover flyet så var der alle reservedelene som også skulle holde flyttedag. Til dette stillede FLYHIS 7 stk. containere til rådighed for FFFM hvoraf de 5 står på Roskilde Lufthavn og 2 stk.



står i hangar 144 i Kastrup Lufthavn, som vi benytter, når vi ikke flyver fra Roskilde. Det var desværre ikke muligt at få hangarplads der.

Det skal også nævnes, at reservedelene til OY-BPB stadig er FLYHIS ejendom. Vi har tilladelse til at bruge dem til vores fly. Skal vi evt. støtte andre operatører af samme type fly, så skal dette koordineres med FLYHIS.

På Roskilde Lufthavn kom vi til at mangle kontor- og værkstedskapacitet. Derfor valgte FFFM at leje 2 stk.

containere i 2007.

En bliver anvendt til kontor og én bliver anvendt som værksted og garage for vores traktor, som vi anvender når flyet skal flyttes rundt bl.a. til tankning.

Disse 2 stk. containere har FFFM lejet i 14 år og betalt af DC-3 Venerne. Ved sammenlægningen sidste år af de 2 foreninger, var en af de første opgaver, at se på de samlede faste udgifter, for at se om der var mulighed for sænke disse. Bestyrelsen kontaktede GSV Materialeudlejning, som er udlejeren, og forklarede vor pressede økonomiske situation. GSV indvilligede i at vi kunne få nogle måneder gratis, indtil de endelig kunde tage stilling til vores forslag om sponsering af containerne, da vi mente, at vi gennem lejen over de mange år havde ydet vor del.

Til vor store glæde meddelte GSV i august i år, at de gerne vil lave en sponsor aftale som i sin enkelthed går ud på at vi overtager containerne, uden omkostning, mod at GSV sætter deres logo op på dem. I dag står der BILSBY. Det firma er i dag overtaget af GSV. Tak til GSV for støtten.

*Per Søndergaard-Andersen
formand*



Den kombinerede kontor- og værkstedsvogn i Roskilde Lufthavn.

STØT, STØT, STØT...

Skal vores projekt lykkes, har vi brug for al den økonomiske støtte, vi kan få. På forhånd tak, også for **din** hjælp!



9309 2090009047 SparNord

MobilePay 17682

