

DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vännerne

Nr. 1 April 2022



Vores motor... Behind the scenes!

Se side 15



Verdens største fly, Antonov AN-225
...uden sammenligning i øvrigt,
endnu et offer for krigen i Ukraine.

Læs mere på side 14

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:

Stibo Complete

Formanden skriver...



Kære medlemmer

Vi glæder os alle til foråret og over at COVID-19 restriktionerne er væk, så vi igen kan få vores normale foreningsliv tilbage.

Vi glæder os også over, at vi er blevet godkendt som en almen-nyttig forening, hvilket betyder, at gaver som støtte og donationer nu kan fratrækkes i skat af giver. Det betyder, at vi bliver mere attraktive at støtte. En støtte som vi er helt afhængig af, for at kunne holde "Den Gamle Dame" i flyvedygtig stand. Mere om dette inde i bladet.

Vi glæder os også til at vor motor kommer tilbage fra reparation i USA. Ved slutredigering af bladet, var den forventede ankomst 25. marts.

Vi (og vore teknikere og piloter) glæder os til at komme i gang med at montere motoren og udføre det nødvendige serviceeftersyn, så vi igen kan få lov til at flyve.

Vi er allerede i gang med den næste udfordring, og det er udførelsen at det helt store eftersyn og servicearbejde på flystellet, som skal udføres hvert 10. år. Det indbefatter bl.a. afmontering af vingerne for inspektion. Da vi ikke kan udføre dette selv, er vi i gang med at finde hjælp eksternt. Dette arbejde har også termin i år.

Vi prøver også at arrangere besøg i hangar 144, så vore medlemmer kan hilse på OY-BPB. Hvis det lykkes, kommer der mere om dette i en nyhedsmail.

Og afslutningsvis et stort TAK til alle der bidrager med at holde vore flotte fly flyvende! Uden jeres bidrag havde det ikke været muligt at nå så langt, så længe vi ikke har indtægt på flyvninger. Det betyder alt.

Vi modtager med glæde jeres støtte bidrag på konto 9309 2090009047 eller via MobilePay 17682. Mærk venligst bidraget med "STØTTE" – På forhånd tak.



Per Søndergaard-Andersen
formand

Behind the scenes...Hans Peter Nielsen fortæller om DC-3 motoren på Teknisk Museum.

Foto: Henrik Hoppe
Læs mere på side 15

Bemaling af C-54 i Flyvevåbnet

Af Per Søndergaard-Andersen

Jeg fik en e-mail fra et medlem med spørgsmål relateret til artiklen om "Min første tur til Grønland..." i DC-3 NYT december 2021. Spørgsmålet lød: Har C-54 med halenummer N-242 været bemalt i andre bemalinger ved Flyvevåbnet? Svaret på det spørgsmål er: JA.

Leveringen af C-54 kom i to tempi. 3 stk. blev leveret i 1959, det var N-242, N-605 og N-706. Inspiration til bemaling hentede man hos USAF, hvor deres C-54 havde zik-zak lyn på siderne – et udseende, der også var kendt fra C-54's store indsats ifm. "Luftbroen til Berlin". Flere steder var man begyndt at bruge den orange farve med "dayglo" for at blive synlige på himlen. RDAF valgte bemaling med hvid top, sølvfarvet bund, dayglo orange markeringer på næse, hale og vinge-spidser samt zik-zak lyn på siderne.

Omkring 1965 indkøbtes yderligere 2 stk. C-54 (N-618 og N-625) og i 1966 endnu en C-54 (N-586), som erstatning for N-605, der havarede i Kattegat.

Tiden var nu inde til en modernisering af udseendet, og igen var USAF

inspirationen. Den bemaling, som RDAF valgte, lå så tæt op af USAF's bemaling af O-50586 (N-586), at det næsten kun var kokarden, der skulle udskiftes.

Alle fem C-54 blev nu malet med hvid top, sølvfarvet bund, day-glo orange markeringer på næse, hale og vingspidser samt to tynde sorte striber på siden, og det beholdt de, indtil de blev udfaset i 1975-76.

To stk. C-47, K-681 og K-682



C-54 Skymaster... "Rosinenbomber" på Tempelhof

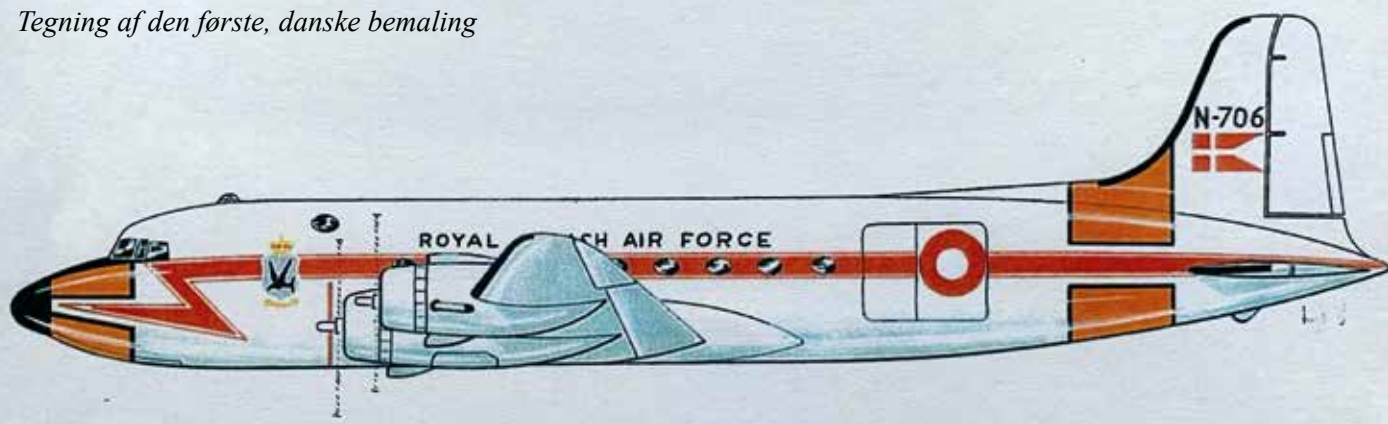
N-586 i USAF-bemaling



havde samme bemaling, og det uofficielle begreb "VIP-bemaling" er formodentlig opstået p.g.a. deres,

N-586's og N-618's lejlighedsvis flyvninger med prominente passagerer.

Tegning af den første, danske bemaling



OY-BPB og motorsituationens (forhåbentlig) snarlige afslutning

Af Jørgen Skouborg, teknisk chef

Som jeg skrev i december nummeret af DC-3 NYT, forventede vi motoren retur til Kastrup i slutningen af december 2021. Sådan blev det ikke.

Af økonomiske årsager valgte vi søtransport i stedet for lufttransport. Det ville være væsentlig billigere end lufttransport, og nu havde vi ikke behov for hurtig transport, da OY-BPB stod til planlagt vedligehold i hangar 144 i Kastrup.

Vi konstaterede dog hurtigt, at fragtraterne for søtransport har haft en himmelflugt i 2021. Forskellige fonde og virksomheder blev kontaktet for et eventuelt

sponsorat til transporten, men der var ikke hjælp at hente der. CAT fik derefter forhandlet og arrangeret transport ad søvejen med Blue Water Shipping.

Fordi vi havde sendt motoren til reparation via sælger, Sun Air Parts (SAP), besluttede vi at motoren skulle fragtes retur via sælger den 28. december 2021. På grund uklar kommunikation med værkstedet, Vintage Radials (VR), og SAP blev motoren først afhentet 3. januar 2022, fragtet til Savannah og derfra med skib til København med forventet ankomst 8. februar.

Sidst i januar fik vi fra CAT

besked om, at motorens transportkasse var beskadiget. Billedokumentationen viste dog kun en mindre beskadigelse af et nedre hjørne. Vi har endnu ikke modtaget mere detaljeret rapport om dette. Ved modtagelse af motoren vil vi selvfølgelig inspicere motoren for eventuelle transportskader i samarbejde med forsikringselskabet.

Her slutter vore genvordigheder ikke, for omkring 1. februar modtog vi besked om, at motoren var forsinket ud af Savannah, og ankomst til København forventes nu 25. marts. Så vi venter stadig på motoren, men nu er den dog på vej hjem.

Vore fortsatte udfordringer.

Den manglende motor har forårsaget forstyrrelse i vort vedligeholdelsesarbejde, som normalt foregår i vinterhalvåret (oktober-marts).

Når motoren er vel modtaget og uden skader, begynder nu vore vinter vedligeholdelses aktiviteter som består af årligt eftersyn, udførelse af forfaldne inspektioner og komponentudskiftninger, herunder udskiftning af en hel del brændstof-, olie- og hydraulik slanger.

Derudover skal flyet have fornyet luftdygtighedsbevis, der udløber 11. marts 2022. Og slutte- lig skal vi have udført hovedeftersyn (IRAN), der forfalder til april. Hovedeftersynet består primært af struktur inspektioner, der indebærer demontering af vinger, rotorflader, motorer og understel. Disse

Ja, den er der ikke endnu... i hvert fald





... og nej, det hjælper ikke at "gå tættere" på!

arbejder kræver en del specialværktøjer og bedre hangarfaciliteter end vi har i hangar 144. At finde et værksted til hovedeftersynet ser ud til at være vanskeligt, og vi har i skrivende stund ikke fundet en leverandør, der kan godkendes af trafikstyrelsen.

Ud over at være i dialog med en britisk virksomhed om udførelse af hovedeftersynet, har vi rettet henvendelse til Flygande Veteraner i Sverige og Dakota Norway om hjælp/samarbejde om en løsning.

Hvis vi ikke finder en leve-

randør til hovedeftersynet, står OY-BPB stille i hangar 144, og vi udfører alt hvad vi kan og har tilladelser til. Så må det tage den tid det tager, og derefter, med trafikstyrelsens accept, flyves OY-BPB til et værksted for at få lavet de hovedeftersynsopgaver, vi ikke selv kan udføre i hangar 144.

Med disse vedligeholdelsesarbejder er vi nu også økonomisk udfordret, idet de beløber sig til omkring 1.4 mio. DKK, så hvis vi ikke får tilstrækkelige støtte-midler, kommer vi til at tømme "pengekassen".



Det er denne kasse, (med indhold) vi venter på... den skulle være på vej!

Tak til vores sponsorer



Foto:
DanishAviationPhoto



ITW GSE ApS
DK-5270 Odense



DCC & Shell Aviation Denmark A/S

COPENHAGEN
airtaxi®



OK

ELLEHAMMER

FONDEN

GUDRUN & PALLE MØRCHS MINDEFOND

www.dc3vennerne.dk

1000 tak til vores
mange trofaste
medlemmer for
jeres støtte...

Konto
**9309-
2090009047**

MobilePay
17682

Bidragydere siden DC-3 Nyt nr. 3/2021

ERIK TØPHOLM
MOGENS JØRGENSEN
RITA BIRGIT HOLLENDER
PATE
ERIC WANDEL
HANNE MERETE OLSEN
HANNE MERETE OLSEN
Sten Rasmussen
JENS REILEV
LEJF ANTONISEN
SVEND WACHER
LEIF ANDERSEN
LAURIDS PEDERSEN
HENRIK JUEL JENSEN
JØRGEN KJÆR
INGRID SKOVDAL
FLEMMING B. JENSEN
JOHN SØRENSEN
NIELS LEITRITZ
Arne Kjær Slot
Kim Schou
Karsten Avlund Frandsen
Jørgen Hansen
Annette Grif
Jesper Dalbro Thomsen
Julius Mogens Jensen
Kasper Haase
Susanne Hjort
Hans Peter Nicolai Mallet
Sally Ann Funder
Lars Lindegaard Hjorth
John Monrad
Karsten Andersen
Svend Helge Christiansen
John Magnus Lindskog
Bruce Martin

Lasse Rungholm
Lars Kildholt
M. Davies
Niels Erik Olsen
Christian Geel Andersen
Poul Henning Hededam
Bent Holbech
FINN CLEMMENSEN
Michael Andersen
Mette Østergaard Söderlund
Lars Christiansen
Carsten Toft Poulsen
Preben Flindt
Andreas Bøje
Steen Rasmussen
Christian Hasle
Erik Dynesen
Gregor Borut Ernst Jemec
Jørgen Eisner
Niels-Erik Manniche
Torben Jensen
Søren Leisner
Hans Kristian Heinze
Henrik Petersen
Leif Priess
Edvard Collin
Claus Jensen
Rud Arenfeld Brøcher
Flemming Silius Nielsen
Egon Christensen
Gert Thomsen
Michael Bennedsgaard Jensen
Ulf M
Ole Johansen
Claus Jensen
Poul V. Jensen

Niels-Erik Manniche
Kim Røssell
Kaare Kondrup Maul
Steen Schwanenflügel
Jan Winterskov
Bjarne Keinicke
NIELS RABEN
Poul Villy Bonvang Larsen
FINN LARSEN
HENNING HARBOE
MAGNUS DAM
KIM NILAUSEN
WILLY HANGHØJ-PETERSEN
JENS HAMMER BONDESEN
Specialægesselskabet Siems-
sen
KURT NORDSTRØM JACOB-
SEN
BENT JACOBSEN
CHRISTEN JENSEN
Poul Stevns Jensen
GERT GJØRTLER SMITH
NIELS LEITRITZ
SØREN CHRISTIAN JESSEN
OTTO CHRISTIAN VANG
MARIANNE WILDE
Jørgen Schouborg
Kim Overgaard Dahl
Slots- og Kulturstyrelsen
PETER KNUDSEN
Bent Holbech
Steen Kolding
JØRGEN KJÆR
ULRIK DALL
Knud Erik Rasmussen
EGON PEDERSEN
M. Davies
Jens Anker Hansen
Curt Frederiksen
NYCH
Jørgen N. Pedersen
Poul Stevns Jensen
BENT OLUF MARGAARD
Jørgen Klitten
Jørn Tholstrup Madsen

Læs i øvrigt mere om støtte og
mulighed for skattemæssigt fradrag!

Se side 13





Renoveringen af "Night Fright" startede for godt 10 år siden...

England's svar på "That's All, Brother": C47 42-100521 "Night Fright"

En gruppe Dakota-entusiaster i England har nu i mere end en halv snes år arbejdet på istandsættelsen

af en C47 D-dag-veteran. Planen var oprindeligt, at Dakotaen "Night Fright" skulle have været

med ved markeringen af 75-året for invasionen i Normandiet, der som bekendt fandt sted i 2019, men det går som bekendt ikke altid, som præsten prædiker. Men nu skal det altså være, og flyets ejer, Charlie Walker, er iflg. BBC overbevist om, at "Night Fright" er færdig restaureret og flyve klar i slutningen af indeværende år. "For første gang i de seneste 12 måneder, er hele holdet nu



Charlie Walker ønsker, at flyet skal se ud som det gjorde i juni 1944

tilbage, og jeg ser således optimistisk på muligheden for at "Night Fright" er airborne inden årets udgang", siger Charlie Walker til BBC.

"Night Fright" fløj to missioner ifm. D-dagen I 1944, og blev ramt mere end 100 gange. Flyet "overlevede", og efter en nødtørfugtig reparation, fortsatte "Night Fright" 42-100521 med at flyve forsyninger til Normandiet og evakuere sårede soldater. Flyet var i øvrigt også med under Operation Market Garden og ved Ardenner-offensiven. Efter krigen fløj "Night Fright" tusindvis af timer i USA og Europa som trænings- og fragtfly.

I 2012 fik familien Walker, ejere af Membury Estate i Berkshire (The Royal County of Berkshire pga. Windsor Castle) I det sydøstlige England, hjælp af eksperter til at finde/lokalisere "Night Fright", som under krigen også havde fløjet på flyvepladsen i Membury. Flyet blev, på nippet til



at blive skrottet, fundet på kanten af en nedlagt flyveplads i Arkansas, US, af en samler, der brugte Google Earth. Far og søn, Philip og Charlie Walker, købte flyet, og fik det transporteret til Florida, hvor renoveringen begyndte.

I 2016 blev "Night Fright" sendt hjem til England, hvor et nyt renoveringsteam fortsatte arbejdet med at renovere flyet.

Charlie Walker siger: For mig er dette levende historie. Men kan læse om det hele i bøger, men der

er altså ikke noget som at "røre og føle" historien, sidde i flyet og flyve det.

Selv om arbejdet med at renovere den gamle C47'er, grundet pandemien, er blevet sat et års tid tilbage, så er man nu tilbage på fuld styrke. Vingerne er oprettet og er klar til montering. Og det næste skridt er montering af nye motorer. Det mangler fortsat en hel del, men Charlie Walker er fortrøstningsfuld: Vi er flyvende inden udgangen af 2022!

Kilde: BBC

Oversættelse: HUG

Night Fright" skal efter planen tjene som et flyvende mindesmærke for alle dem, der kæmpede for friheden under Anden Verdenskrig.





Har du endnu ikke læst Ole Steen Hansens seneste udgivelse ”DANMARKS FLYVEHISTORIE - Fra Ellehammer til Airbus”, så begynder det at haste – i hvert fald hvis du vil være klar, når den næste udgave i trilogien havner hos boghandleren senere på året. Og lad det være sagt med det samme: Det er ganske enkelt et imponerende bogværk!

Ole Steen Hansen har, som vi også oplevede tilbage i 2019 med ”DC-3’eren fra Roskilde ... og alle de andre”, sans for detaljen, og er en rigtig god fortæller. Bogens 424 sider, fyldt med så megen fakta – og så mange historier, med historier i historien, at det ind imellem kan være svært at lægge bogen fra sig. Sådan oplevede jeg det i hvert fald et par gange... langt på den anden side af midnat.



Når man har læst bogen, er man absolut ikke i tvivl om, at Danmark og danskerne har spillet en væsentlig rolle i den opdagelsesrejse, det har været at få mennesker transpor-

teret gennem luften, ved hjælp af maskiner. Den første pionertid var præget af både drømme, store sejre og enorme skuffelser. Og som vi alle naturligvis godt ved, er der meget langt fra de første flyvemaskiner til nutidens tekniske mesterværker! Efter at have læst bogen, må jeg i øvrigt konstatere, at jeg er nødt til at ændre min barndomslære om de første flyvninger i Danmark. Ganske vist har Ellehammer ofte været den, der her i landet, har været tilskrevet æren af at være den første, der fløj i Europa. Men den første dansker, der lavede en egentlig flyvning... en start, en tur rundt om pladsen og en landing, var faktisk *Alfred Nervø*, der havde fulgt Ellehammers forsøg tæt, men efter hånden havde indset, at han måtte en tur til Frankrig, hvis han skulle kunne indfri sin drøm.





Danmarks Flyvehistorie - Fra Ellehammer til Airbus

Ole Steen Hansen

Forlag: Turbine
ISBN: 9788740668742
Antal sider: 424
Vejl. Pris: 399,95 kr.

Alfred Vervø fløj således første gang i Paris 1909, hvor han i en splinterny Voisin, døbt Dania, lettede, fløj rundt over pladsen og landede. Nervø var altså Danmarks første pilot. Sådan er der jo så meget!

Der er rent faktisk megen viden at hente i bogen om Danmarks flyve-

Fantastisk billede... flot fly!

Ole Steen Hansens sans for detaljen fornægter sig ikke: Den gul-orange stribe under højre motor rammer præcist ned i Ellehammers værksted, som lå oppe under taget i denne bygning i Istedgade - bevidst eller ubevidst?

Billederne af OY-BPP er blot to af rigtig mange billeder/illustrationer i bogen. Det er forfatteren selv, der har taget de flotte billeder...

historie - og når man nu kender forfatteren fra tidligere udgivelser, så er det næppe nogen hemmelighed, at bogen er rigt illustreret med et væld af fotos, både i sort/hvid og farve. Der er ingen tvivl i mit sind...

Thumbs up og fem fly!

HUG

"Mr. Berlin Candy Bomber" alias Gail Halvorsen er død, 101 år

Gail Halvorsen... også kendt som *Mr. Berlin Candy Bomber*, er gået bort. Han døde, efter kort tids sygdom, den 18. februar 2022.

Efter Anden Verdenskrig blev Tyskland, som bekendt, delt mellem USA, Sovjetunionen, Storbritannien, og Frankrig. Det resulterede i, at landet blev opdelt i to: Øst- og Vesttyskland. I et forsøg på at tvinge de andre lande ud af Berlin, oprettede USSR den 24. juni 1948 en blokade, som ikke kun skadede byens økonomi, men også resulterede i mangel på stort set alt. For at sikre, at indbyggerne i Vestberlin ikke sultede eller døde af sygdom, oprettede de allierede styrker allerede to dage efter, nemlig den 26. juni 1948, Berlin Airlift med kodenavnet "Operation Vittles".

Blokaden af Berlin varede et lille års tid, helt bestemt til den 11. juni 1949. 278.000 flyvninger, primært med C-54 og C-47, blev det til med ca. 2,3 mio. tons mad, medicin, kul og – ikke at forglemme i denne

forbindelse, masser af slik og tyggegummi til børnene i Berlin.

Gail Halvorsen fik privat pilot certifikat i september 1941 og sluttede sig til Civil Air Patrol i USA. Han blev senere pilot i US Army Air Force. Kort tid efter Berlin blokaden var iværksat, blev Gail Halvorsen sendt til Berlin. Ret hurtigt efter, begyndte han, sammen med andre piloter, at indsamle (i starten fra deres rationer, senere mere organiseret) slik og tyggegummi, som blev droppet med små faldskærme, som han og vennerne lavede i deres fritid. Mr. Berlin Candy Bomber blev født, nu er han død, 101 år gammel.

HUG



Foto: Michael Probst, AP

Gail Halvorsen i 2005 under en ceremoni på Rhein-Main Air Base, som USA gav tilbage til Tyskland efter krigen. Under Sovjetunionens blokade af Berlin i 1948-49, besluttede Gail Halvorsen, også kaldet Mr. Berlin Candy Bomber, sammen med nogle pilotkollegaer at droppe slik, chokolade og tyggegummi til børnene i Vestberlin.

Et nærmest ikonisk billede fra tiden under blokaden af Berlin 1948-49.

Foto: PhotoQuest/Getty Image

Bidrag og driftsstøtte i 2021

Tekst:
Sannie Mortensen
og Jørgen Klitten

I starten af december 2021 modtog vi den glædelige nyhed fra Skattestyrelsen, at DC-3 Venerne er blevet godkendt efter ligningslovens §8A. Vi modtog ligeledes en meddelelse fra Kulturministeriet om, at vi er blevet godkendt til at modtage et driftstilskud på 58.707 kr. i 2021. Derudover modtog vi i juni 10.228 kr. fra Bladpuljen til forsendelse af DC-3 NYT.

Vejen til de to godkendelser, var ikke helt uden "bump". I første omgang fik vi afslag på vores ansøgning begge steder, og eftersom ansøgningsfristen i 2021 på det tidspunkt var overskredet, troede vi, at slaget var tabt. Både Skattestyrelsen og Kulturministeriet var imidlertid meget informative og velvillige, og Per Søndergaard-Andersen var i god dialog med sagsbehandlerne begge steder. Vi fik yderligere frist, til at indsende det, de gerne ville have.

Kulturministeriet var tilfreds med det indsendte materiale, der dokumenterede vores aktiviteter i 2018 og 2019, men der manglede årsberetninger samt et beløbsskema, som i øvrigt ikke var med i "ansøgningspakken" på nettet. Dokumenterne blev indsendt, og midt i december fik vi bevilget driftstilskuddet.

For §8A ansøgningens vedkommende var problemet, at foreningens vedtægter ikke levede op til kravet om, at foreningen er en almenyttig forening. Der blev derfor i al hast

indkaldt til ekstraordinære generalforsamlinger den 02. december, hvor medlemmerne skulle stemme om ændringer i §2, §3 og §11 i foreningens vedtægter. Ændringsforslagene blev vedtaget – fuldt referat er udsendt i nyhedsmail. Efter indsen-

Konto
9309-2090009047
MobilePay
17682

delse af de nye vedtægter fik vi også her en godkendelse.

Støttebidrag giver skattefradrag

Hvad betyder en §8A godkendelse så? Det betyder, at støttebidrag, der er givet til DC-3 Venerne, kan trækkes fra i skat. I 2021 kunne man som privatperson maksimalt trække 17.000 kr. fra, men der justeres lidt på det hvert år. Firmaer kan maksimalt trække 15% af firmaets skattepligtige indkomst fra. Godkendelsen betyder også, at hvis man testamenterer til foreningen, skal vi

ikke betale arveafgift til staten.

Godkendelsen skal "fornyes" hvert år, hvor foreningen skal dokumentere, at min. 100 personer har givet min. 200 kr. i støtte.

Stor tak til alle

Det blev en helt fantastisk slutspurt for støtteindbetalinger i 2021. De samlede støtteindbetalinger beløb sig til 321.000 kr. hvoraf 138.000 kr. blev indbetalt i november og december - det andrager mere end 40% af de samlede indbetalinger for blot 2 måneder.

Indbetalingerne overstiger også betragteligt resultatet for 2020 på 235.000 kr., og bestyrelsen vil gerne sige tak for den store opbakning og de mange indbetalinger, som er medvirkende til at foreningens egenkapital er intakt selv efter udgifter til motor-reparation og moms-regulering.

Som det fremgår af "Formanden skriver ..." så er vi fortsat afhængige af støtteindbetalinger - dels for at kunne bibeholde foreningens status som almenyttig forening og dermed muligheden for at bidrag forbliver fradragsberettigede og dels for nødvendige bidrag til omkostningstunge eftersyn som trænger sig på.

Vi modtager med glæde jeres støtteindbetalinger på kontoen i SparNord 9309-2090009047 eller MobilePay nr. 17682.



Foto:
Henrik Hoppe



Douglas DC-5

Det rigtige fly på det forkerte tidspunkt:

Historien om den mindre kendte Douglas DC-5

*Kilde: Simple Flying
Tekst: Mark Finlay, journalist
Oversættelse: HUG*

Dette er historien (kort fortalt) om den mindre kendte Douglas DC-5. Flytypen blev udviklet i slutningen af 1930'erne som et civilt passagerfly med 16 til 22 sæder. Flyet var det første fly nogensinde med skuldervinger og trehjulet landingsstel.

På det tidspunkt, slut 30'erne, var det trehjulede landingsstel revolutionerende, da det betød en langt blidere styring efter landingen og et bedre udsyn for piloterne. DC-5'ens flykrop var lige godt 60 cm over landingsbanen, hvilket selvsagt muliggjorde en lettere adgang ved ind- og udstigning af flyet.

Prototypen DC-5'eren blev bygget i El Segundo, Californien, udstyret med to 1.000 hk Wright R-1820-44 Cyclone motorer. Konfigureret med kun otte sæder, foretog flyet sin jomfruflyvning den 20. februar 1939, før det første fly af typen senere blev overtaget af den amerikanske

luftfarts-pioner, William Boeing, til personlig transport.

Lidt facts

Da USA gik ind i Anden Verdenskrig, efter japanernes bombning af Pearl Harbor, stoppede produktionen af DC-5'eren til fordel for Douglas SBD Dauntless Bombers,

Før krigsudbruddet så salgspotentialt for DC-5 lovende ud, bl.a. havde British Airways bestilt ni eksemplarer af DC-5'eren til deres europæiske kortdistance operationer. Da Storbritannien, efter tyskernes

invasion i Polen 1. september 1939, annullerede det britiske luftfartsministerium ordren, for at bruge pengene til køb af militærfly.

Alt i alt blev der således kun produceret 12 eksemplarer af DC-5'eren. Blandt køberne var KLM Royal Dutch Airlines, US Navy og US Marine Corps. Produktionen af Douglas DC-5 blev i øvrigt aldrig genoptaget efter krigen, da der var et massivt overskud af producerede C-47!

Produktionen af DC-5 stoppede, da USA gik ind i Anden Verdenskrig efter Pearl Harbor. DC-5'eren måtte forlade samlebåndet til fordel for Douglas SBD Dauntless Bombers... og kom i øvrigt aldrig tilbage!





Antonov AN-225 i Billund Lufthavn 4. marts 2022 - Foto: TV Syd



Sidste mission nogensinde gik til Billund

Lige i starten af marts 2022 kunne man på et af de mange news-sites på nettet (i dette tilfælde **flightra-dar24**) læse, at billeder fra Hostomel-lufthavnen, lidt uden for Kyiv, bekræfter, at verdens største fly, Antonov AN-225 "Mriya" (Drøm), er blevet ødelagt i en sådan grad, at flyet næppe vil kunne repareres. Artiklen, skrevet af *Ian Petchenik*, er en hyldest til Antonov AN-225, og fortæller således historien om... uden sammenligning i øvrigt, at Antonov AN-225 er endt sine dage, som et offer for en gal mands værk i denulykkelige krig i Ukraine.

Antonov AN-225 blev oprindeligt bygget til transport af det sovjetiske BURAN rumfly og de "rocket

boosters", der skulle bringe flyet ud i rummet. Akkurat som den mindre AN-124, var AN-225 kendetegnet ved den karakteristiske læsningsmetode, nærmest "knælende" gennem den store, åbne front. Selv om flyet oprindeligt blev konstrueret til at transportere sin tunge last på ydersiden, så var interiøret, som bekendt, ikke mindre imponerende!

Lastrummet er 43 meter langt, 6,4 meter bredt og 4,4 meter højt... alt i alt 1300 kubikmeter brugbart lastområde, der kunne bære 250 tons. Det hele blev "understøttet" af et hovedlandingsstel med 14 hjul pr. side og et dobbeltfrontgear med fire hjul. Fremdriften blev sikret ved

hjælp af i alt seks D-18 turbofan motorer.

Efter annulleringen af BURAN-programmet stod AN-225 på lager indtil 2001, da den efter renovering, begyndte at flyve kommerciel fragtflyvning. Flyet har gennem den sidste snes år tiltrukket sig megen opmærksomhed rundt om i verden. Efter at have gennemført flyvninger til bl.a. Australien og Chile i 2016, fik flyet en omfattende opgradering, bl.a. installering af en ADS-B transponder. I 2018 var den atter "tilbage i tjeneste" med bl.a. flere ture mellem Tyskland og Saudi-Arabien med olie- og gasudstyr.

I september 2018 udførte AN-225 en flyvning jorden rundt fra Kyiv, og bragte nødhjælpsforsyninger til Guam i kølvandet på tyfonen "Mangkhut" via Oakland og Honolulu – og hjem via Rayong.

Fra april 2020 begyndte AN-225 en lang række flyvninger, fra Kina til Europa, med medicinsk udstyr til bekæmpelse COVID-19. Og den sidste AN-225-mission nogensinde gik til Danmark, nærmere bestemt Billund den 4. februar 2022.

HUG



Et trist syn fra Hostomel-lufthavnen lidt udenfor Kyiv i Ukraine

Hans Peter tegner og fortæller...

Det er næppe den store overraskelse for nogen DC-3 venner, at motorproblemer har fyldt meget i efterhånden rigtig lang tid. Det er imidlertid ikke en ensbetydende med, at der intet er sket... tværtimod.

Der arbejdes intenst på de indre linjer, og i skrivende stund går alle og venter på én ting. Nemlig at vores manglende motor ankommer i hangar 144 efter en længere, ufrivillig udlandsrejse!

Når dette læses, er vores trofaste mekaniker team forhåbentlig i fuld gang med at montere den... netop ankomne, venstre motor på Den Gamle Dame. Læs i øvrigt artiklen på side 4-5 om status på motorsituationen.

Men hvad var det nu lige, der gik

Begge fotos er fra optagelserne på Teknisk Museum i Helsingør. Hans Peter til venstre på begge fotos. Det er Michael Jensen bag kameraet.

Foto: Henrik Hoppe

galt med vores nye motor? Der har været sagt og skrevet meget herom... og DC-3 Vennernes lille medie gruppe (*Henrik Hoppe, Michael Jensen og Martin Svanborg*), har lavet en video, med mekanikernes Grand Old Man – og i øvrigt også æresmedlem af DC-3 Vennerne, *Hans Peter Nielsen*, i hovedrollen. Filmen er optaget på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør, der både har en DC-3 og ikke mindst, en Pratt & Whitney motor (Twin Wasp, magen til vores R1830-92). Har du ikke allerede set filmen, så kan det nås endnu... kig ind på dc3vennerne.dk

FAKTA

Hans Peter Nielsen, født i 1931, er udlært smed – og efterfølgende i 1952 som flymekaniker i Flyvevåbnet.

Hans ekspertise spænder vidt... DC-3, Bell 47, Saab, DC-6, DC-7, Boeing 720 A/B, Airbus 300 og A320.

Nuværende stilling: mekaniker på OY-BPB... og pensionist!



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

