

DC-3 NYT

DC-3 Vännerne
Danish Dakota Friends

Udgives af DC-3 Vännerne

Nr. 2 August 2022



DC-3 NYT

udgives af:

DC-3 Vennerne

Stiftet 5. november 1991

Foreningens hjemsted:
Furesø Kommune

CVR nr.: 17678000

Bankkonti i SparNord

Kontingent:

9309 2090024038

Ture og arrangementer:

9309 2090024046

Støttekonto:

9309 2090009047

Formand:

Per Søndergaard-Andersen
(ansvarhavende)
Tlf. 21 61 63 83
per.s.rdaf@gmail.com

Kasserer:

Jørgen Klitten
kasserer@dc3vennerne.dk

Medlemsregistrering og adresseændring:

Per Søndergaard-Andersen
medlem@dc3vennerne.dk

Booking:

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

Redaktion & layout:

Henrik Hugger
Tlf. 21 29 48 00
hugger2009@gmail.com

Hjemmeside:

www.dc3vennerne.dk

Artikler og illustrationer står for de enkelte forfatters egen regning, og er er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller foreningernes mening. Eftertryk og anden brug af bladets indhold er ikke tilladt uden accept fra DC-3 NYT's redaktion.

ISSN 1395-6620

Tryk:

Stibo Complete

Formanden skriver...

Kære medlemmer...



Vi håber I har nydt sommeren.

Der er aktivitet i hangaren med eftersynet og gen-montering af motoren. Der udføres alt det arbejde, som vores egne teknikere selv kan udføre: Udskift af hydraulik, fuel- og olieslanger, service på understellet, skift af filtre og test af instrumenter og avionics. Til august skal vi teste motorerne. Målet er, at vi kan få flyet godkendt til flyvning igen.

Vores største udfordring er at få lavet aftale med et godkendt service værksted, som skal udføre de større servicearbejder på de strukturelle dele såsom vinger, tanke, styresystemer m.m. Desværre er det nødvendigt at kikke udenfor Danmark, ligesom ved sidste hovedeftersyn for 12 år siden. Det er planen, at dette skal være afsluttet inden vinteren.

Vi arrangerer besøg for vores medlemmer, så de kan hilse på OY-BPB i hangaren til august. Mere om dette kommer i en nyhedsmail.

Vores svenske og norske venner, kan vi erfare, er nu godkendt af deres nationale flyvemyndigheder til igen at medbringe passagerer (læs medlemmer) på rundflyvninger. De har dermed fået godkendt deres organisation og sikkerhedsstyring efter nye krav. Vi kommer til at lave dette administrative arbejde hen over vinteren, så vi er klar til 2023 sæsonen.

Det er økonomien der afgør vores fremtid. Vær med til at fremme viden om vores foreningsarbejde med at holde det legendariske fly i luftdygtig stand til glæde for alle.

Til generalforsamlingen havde vi den store glæde at kunne fortælle, at Niklas Nikolajsen (også kaldet Bitcoinpiraten) havde støttet vores arbejde med kr. 500.000. Det varmede og betød, at vi kan fortsætte med vore planer om udførelse af det nødvendige vedligeholdelsesarbejde. Så er der flere pengestærke flyhistorie-interesserede mæcener derude, som vil støtte vor almennyttige godkendte foreningsarbejde, så venter vi på jeres henvendelse.

Vi modtager med glæde jeres støtte bidrag på konto 9309 2090009047 eller via MobilePay 17682. Det kan trækkes fra i skat. Mærk venligst bidraget med "STØTTE" – På forhånd tak! Jeres bidrag betyder alt.



Per Søndergaard-Andersen
formand

Nyt cockpit-foto...
Henrik Hoppe er
manden bag det
flotte billede!

Vi glæder os til... forhåbentlig
i 2023, atter kunne byde
vores medlemmer velkommen
ombord på OY-PBP!



Foto: Henrik Hoppe

Nye seatbelts

Tekst og foto:
Henrik Hoppe

Når man har sat sig tilrette i et fly... eller i en rigtig flyver som vores OY-BPB, følger en helt naturlig handling.

Skiltet "FASTEN SEAT BELT" tændes og det lille grå bælte (som man ofte har sat sig på), skal spændes. Naturligvis af sikkerhedsmæssige grunde, det ved alle.

Charterturister taler om "luft-huller" og det helt utænkelige er selvfølgelig en nødlanding.

Heldigvis oplever kun ganske få flypassagerer, at sikkerhedsse-

len virkelig kommer i brug til det, den er skabt til.

Designet af sikkerhedsseler til fly er underlagt meget strenge krav til styrke, funktion og antal af gange, de må være i brug før de skal skiftes ud. Standarden er her 100.000 cycles, som betragtes at være lig med en levetid på 10 år.

Bæltet skal være stærkt og kunne fastholde en standard person på 77 kg, der udsættes for 16 G, lig med et træk på ca. 1300 kg. Og kravene til bæltets låsemeka-

nisme er naturligvis også omfattende.

Sikkerheds selerne i OY-BPB er faldet for 10 års grænsen og skal derfor udskiftes ved det årlige eftersyn i Hangar 144.

Da vores passager-tilladelse endnu ikke er på plads hos Trafikstyrelsen, bliver det i denne omgang kun selerne til piloterne og 4 passager, der bliver skiftet.

Pilotselerne er en militær udgave, da OY-BPB er født som en C-47. Man genanvender selelåse og befæstning, men selve selen



Den renoverede pilotsæle, klar til montering.

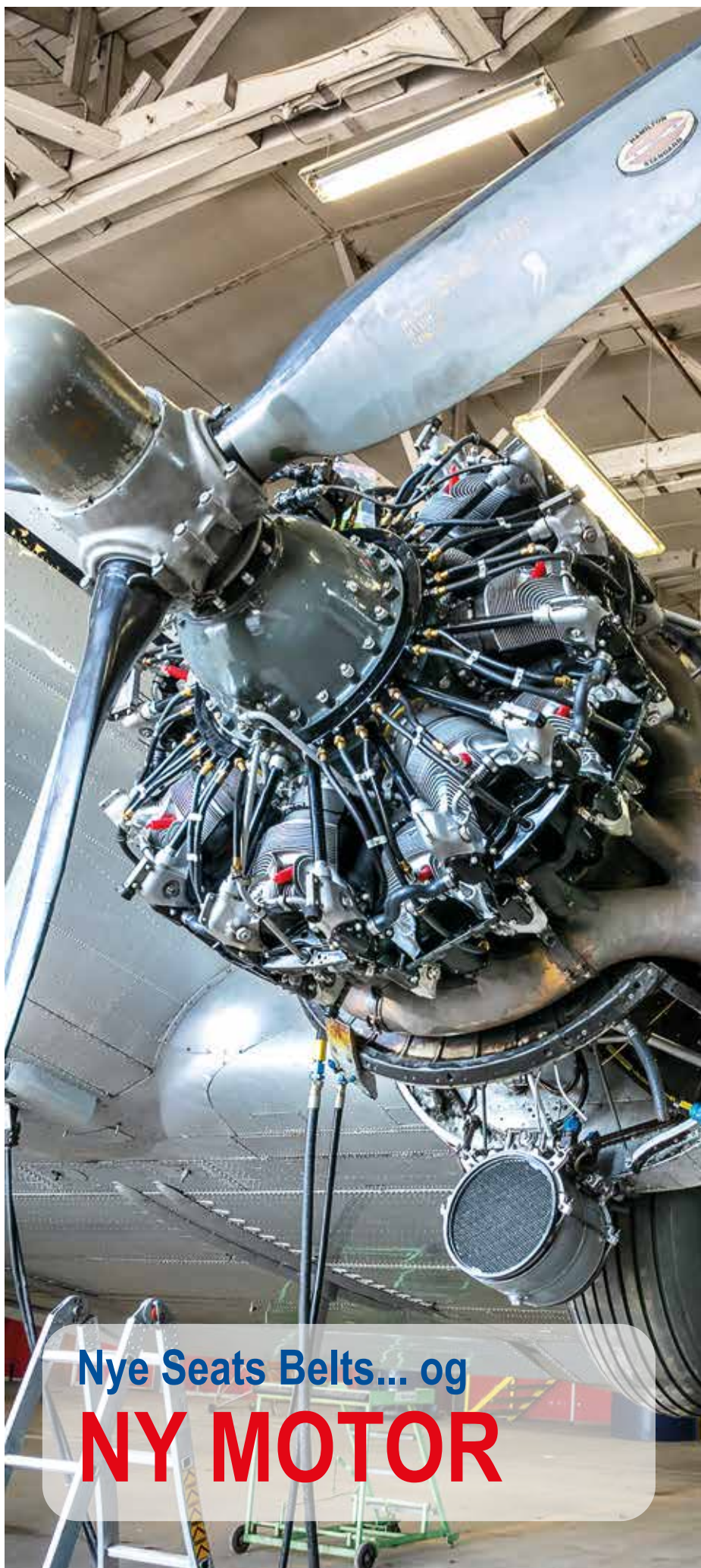


- eller webbing, som den fagligt kaldes, udskiftes.

Vi har modtaget vores renoverede seler fra Canada, som naturligvis ikke er gratis. Prisen for pilotselerne er 500 \$ stykket, og for passager-selerne, er prisen 140 \$ stykket. De renoverede seler er påsyet en lovpligtig label med firmanavn, godkendelses nr. og dato.

De nye seler skal således skiftes den 2. juni 2032... der er noget hele tiden!

Passager-selerne i kabinen er også faldet for 10 års grænsen...



Nye Seats Belts... og
NY MOTOR

Tak til vores sponsorer



Foto:
DanishAviationPhoto



ITW GSE ApS
DK-5270 Odense



DCC & Shell Aviation Denmark A/S



Fonden Julius Skrikes Stiftelse



GUDRUN & PALLE MØRCHS MINDEFOND

www.dc3vennerne.dk

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

Konto
**9309-
2090009047**

MobilePay
17682

År-til-dato har vi modtaget i alt 686.000 kr. i støtte, hvoraf det største bidrag er fra Niklas Nikolajsen. Der er stadig behov for støtte, dels pga. det nært forestående IRAN-eftersyn, og dels mangler vi at nå op på 100 bidrag af min. 200 kr. for at kunne bibeholde vores status som almennyttig forening - og den deraf afledte fradragsret. **På forhånd tak!**

Bidragsgydere siden DC-3 Nyt nr. 1/2022:

Søren Peder Roed
NielsL Eitritz
Poul Stevns Jensen
Niels Ole Harreschou
Jan Hesselbech
Erling Andersen
Hans-Christian Mortensen
Jeppe Kjøller-Hansen
Troels Jannicke Larsen
Morten Bonde
John Valdemar Lindgren
Flemming Rydell
Jens Erik Svendsen
Paulus Mattheus Maria Tempels
Timmie Christian Mathiasen
Alexander Thorstein Jørgensen
Torben Albertsen
Michael Reinhold
Egon Christensen
Søren Yde
Henrik Værø
Martin Philip Bendsøe
Jens Erik Svendsen
OK
Henrik Demut
Gert Gjørtler Smith
Niels-Erik Manniche
Arne Sørensen
Morten Bonde
Ejvind Tarp
Ole Lien Pedersen
Jørgen Poulsen
Mogens Kristensen Skardberg

Søren Bjørn Rasmussen
Ole Korsvig
Anders Leif Gass
Niels Westh-Hansen
Hans Kristian Heinze
Flemming Møller
Johannes Ulrik Plesner
Carsten Toft Poulsen
Palle Rosenkjær Hansen
Lars Hemmingsen
ELLEHAMMERFONDEN
Poul V. Jensen
John Monrad
Thomas Schau Damm
Michael Bennedsgaard Jensen
Jørgen Marius Bager
Martin Nielsen
Per Ottosen
H. C. Linnet
Stieg Pedersen
Ole Ragnhof
Henrik Cedergaard Hoppe
Ulf M.
Egon Christensen
Niels Henrik Jessen
Jens Peter Michael Toubro
Niels-Erik Manniche
Birgit Rasmussen
Per Hugo Thomsen
Knud Rasmussen
Hanne Merete Olsen
Søren Dahl
Kristian Hougaard

Nikolajsen (sponsorat)
Mogens G. Larsen
Leo Marcussen
Ole Kofoed
Christian Tollund
Gert Gjørtler Smith
Carsten Damø
John Nørgaard Andersen
Sten Axel Larsen
Michael Stein
Michael Davidsen
Frank Pedersen
Bjarne Jensen
Thomas Rasmussen
Henrik Petersen
Jesper Vanddam
Ulrik Olsen
Erik Vilhelm Nielsen
Thomas Wentzel Lind
Henrik Petersen
Henrik Værø
Carsten Manniche
Laurids Pedersen*
LEGAT
Tilskud BLADPULJEN
Lars Juul
Jesper Kihl
Eric Andersen
Lars Christiansen
Claus Jensen
Charlotte Solberg
Eric Andersen



Lidt om service af Stjernemotorer...

Udvikling af flymotorer har siden flyvningens start været bestemmende for drømmen om at kunne flyve. Uden HK kunne det ikke lade sig gøre. Ellehammer var en af de første der udviklede en stjernemotor. Designet tillod flere HK i forhold til vægt - og vigtigt: Den var luftkølet. Derfor var det et fortrunket design fremfor en rækkemotor som krævede vandkøling. Rækkemotoren kunne til gengæld være mere strømlinet og derfor bedre egnet til hurtige fly.

I årene efter WWII begyndte SAS og Flyvevåbnet at operere med flytyperne DC-3 og DC-4. Disse fly, samt efterfølgerne DC-6 og DC-7, anvendte alle stjernemotorer fra de amerikanske producenter Pratt & Whitney og Wright. Dog i forskellige versioner og typer.

For at kunne servicere disse motorer mest økonomisk samt sikre, at man altid havde klargjorte motorer i tilfælde af motornedbrud på fly i rute, etablerede SAS værksteder for vedligeholdelse af motorerne i årene 1950-51 i Kastrup Lufthavn. Flyvevåbnet gjorde det samme for flytyperne Catalina, C-47 (militærudgave af DC-3) og C-54 (militærudgave af DC-4). Det var ved Flyvematerielkommandoens (FMK) faciliteter på Flyvestation Værløse (Hovedværksted Værløse). I star-

ten blev eftersyn på alle fly udført af SAS værksteder i Kastrup Lufthavn, indtil Hovedværksted Værløse havde oparbejdet deres egen kapacitet. Servicen på Pratt & Whitney motorerne ved Hovedværksted Værløse stoppede ved udfasningen af C-47 i 1982, måske endda før. Som en del af samarbejdet indenfor NATO, begyndte Sabena i Belgien at udføre motorservice for FMK fra ca. 1969 på motorer til C-54 indtil udfasning af C-54 i 1976.

Motortyperne som blev anvendt på flytyperne var følgende:

- Catalina og DC-3/C-47: Pratt & Whitney R 1830-92 TWIN WASP. Data: HP1200, 14 cylindre.
- DC-4/C-54: Pratt & Whitney R 2000 TWIN WASP. Data: HP 1400, 14 cylindre.
- DC-6B: Pratt & Whitney R 2800 TWIN WASP. Data: HP 2500, 18 cylindre.
- DC-7C: Wright R-3350 Duplex Cyclone. Data: HP 3400, 18 cylindre.

De ovennævnte motorer har ikke været produceret siden 1970'erne, så nye motorer kan ikke skaffes mere. I dag eksisterer der, så vidt vides, kun 2 værksteder, der er godkendt til at renovere Pratt & Whitney R 1830

Twin Wasp motorer, og de ligger begge i USA. Det er Anderson Aeromotive i Idaho og Vintage Radials i Californien. Vi har tidligere købt renoverede motorer fra Precision Engines, hjemmehørende i Everett, Washington State, men de er desværre stoppet.

Flyvevåbnets S-55 redningshelikoptere og Harvard træningsfly anvendte også stjernemotorer af typen Pratt & Whitney WASP R-1340, som er en enkelrad motor (7 cylinder) på ca. 550 HK. Denne motor er ikke dækket i denne artikel.

Der har desværre været forlydender om, at renoverede motorer ikke er så driftsikre mere. En stempelmotor kan ikke fremvise den samme driftstatistik som turbinemotorer, men der er ingen garanti for at fejl ikke kan opstå på begge typer. Den maximale driftstid for en stjernemotor er 1.200 timer. Derefter skal den have et hovedeftersyn, hvor lejer og visse sliddele skal skiftes. Vores højre motor #2 har i dag en fin driftstid på ca. 800 timer. Den nye renoverede venstre #1 motor er nulstillet med en start driftstid på 0 timer.

Billeder fra SAS' motorværksted fra år tilbage... som det fremgår!



Den Gamle Dames historie

En kavalkade over bemalingen gennem tiderne - samlet af Jørgen Klitten.

Ældre Sagen i Rudersdal inviterede mig til at holde et foredrag om DC-3 Vennerne og Den Gamle Dame. I den forbindelse opridsede jeg flyets historie og den bemaling, som flyet har haft igennem snart 80 år. Data er indsamlet fra diverse kilder, men lur mig, om der ikke er medlemmer, der ligger inde med yderligere viden og historier om flyet. I givet fald, må I gerne fortælle om det – send f.eks. en mail til kasserer@dc3vennerne.dk



Samlehal på Douglas-fabrikken, hvor Den Gamle Dame blev "født"

at der efter krigen var tusindvis af C-47'ere i overskud, hvilket mange luftfartsselskaber benyttede sig af.

Flyet blev fløjet fra England til Norge af civile piloter fra det engelske luftfartsselskab B.O.A.C. og havde stort set den bemaling, som vores norske søsterfly har i dag. Se billede #3.



Den Gamle Dame i det Norske Luftvåbens farver i 1945.

Det Norske Luftvåben og SAS

I juni 1946 blev flyet overdraget til Det Norske Luftfartsselskab (DNL) og fik registreringen LN-IAT og navngivet "Nordtind". Flyet blev sat i rute-drift umiddelbart efter. I 1947 blev der bl.a. etableret en ski-rute fra Kastrup til Lillehammer, hvilket i øvrigt er dokumenteret i et Norsk Filmjournal indslag. Se billede #4



Fortsættes på næste side...

"Fødslen"

Det hele begyndte med at serienr. 20019 rullede ud fra Douglas fabrikken i Long Beach, Californien, i april 1944 som en C47-A. Derefter bliver flyet overgivet til U.S. Army Air Force (U.S. Air Force var endnu ikke oprettet). Flyet blev herefter benyttet til trænings- og uddannelsesmæssige opgaver i USA, og formentlig også i Canada. Flyet blev således – i modsætning til fx vores svenske søsterfly "Daisy" – ikke indsat i aktiv krigstjeneste. Se billede #1 og #2.



Tilsyeneladende eksisterer der ikke fotos af Den Gamle Dame fra tiden i US Army Air Force, men nogenlunde sådan har bemalingen været

Det Norske Luftvåben

I maj 1945 efter afslutningen af WW2 blev flyet overdraget til Det Norske Luftvåben under lend/lease-loven. Der er også forlydender om, at flyet blev solgt for det symbolske beløb af 1 dollar. Faktum er,

... fortsat fra forrige side.



DC-3 i SAS bemaling, 1948 - 1953, Billedet er ikke Den Gamle Dame, men bemalingen er god nok!

I 1948 blev flyet overdraget til SAS (Scandinavian Airlines System), som trinvist fra 1946 var blevet til som et samarbejde med Det Danske Luftfartsselskab (DDL), Det Norske Luftfartsselskab (DNL) og det svenske ABA. Den Gamle Dame beholdt registreringen LN-IAT, men fik nu SAS-navnet "Terje Viking". Flyet blev indsat på SAS indenrigsruter og på det europæiske rutenet. Den Gamle Dame fløj sin sidste tur for SAS i 1953, men DC-3'erne forblev i tjeneste i SAS indtil 1957. Se billede #5.

29 år i Det Danske Flyvevåben

I 1953 blev Den Gamle Dame solgt til Det Danske Flyvevåben og blev indledningsvis registreret som 68-682. Det indgik sammen med 7 andre DC-3/C-47



Den Gamle Dame i det danske flyvevåben i camouflagemaleri 1953 - 1940

i transporteskadrille 721, som blev stationeret i Værløse. Bemalingen blev ændret til camouflagemaleri. I isvinteren 1955 blev DC-3'erne/C47'erne indsat til at forsyne flyvestationerne Ålborg, Karup og Skrydstrup og fik navnet "Icetrain". Efter isvinteren fortsatte denne forsyningsrute og navnet hang ved. Tusindvis af værnepligtige, befalingsmænd og officerer har gennem tiderne fløjet med ICETRAIN –

specielt populært ifm. orlov. I flyvevåbnets tjeneste kom DC-3/C47'erne så vidt omkring som Grønland og Congo. Se billede #6.

I 1966 blev bemalingen ændret til "VIP-bemaling" – netop den bemaling, som flyet har i dag, dog med teksten "Royal Danish Air Force". Registreringen blev i 1960 ændret til K-682. Den Gamle Dame blev nu også anvendt til VIP-flyvninger bl.a. for kongehuset. Se billede #7.



K-682 i VIP-bemaling 1966 - 1982

Sidste flyvning for luftvåbnet fandt sted i juli 1982, hvor Den Gamle Dame fløj i spidsen for en formation af 4 DC-3/C47. Udfasningen efter 29 års tjeneste, blev således markeret med en landsdækkende tur.

Museumsfly og Bohnstedt-Petersen firmafly

Flyet blev herefter overdraget til Tøjhusmuseet og opbevaret på flyvestation Værløse. I to perioder – marts til oktober 1983, og fra februar 1985 til juni 1992, bliver Den Gamle Dame leaset/udlånt til Mer



Den Gamle Dame i VIP-bemaling, men nu med Bohnstedt-Petersen - og indledningsvis med K-682 registrering. Senere med OY-BPB registreringen, 1983 - 1992.

cedes-forhandleren Bohnstedt-Petersen. Flyet fungerede som firmafly med den civile registrering OY-BPB, som den har været det lige siden. Det forlyder, at piloterne i de perioder skulle indstille sig på lidt af hvert – eksempelvis, at et hold potentielle kunder, der var på rundvisning på Mercedes-fabrikkerne i Sydtykland, pludselig skulle flyves til Milano operaen. Om det har noget på sig, ved jeg ikke, men det er da en god historie!

Repræsentanten for vores nye sponsor, Niklas



Foto: Ole Steen Hansen

Den Gamle Dame... som vi kender hende fra 1992 og fremefter... med to afbrydelser!

Nikolajsen, fortalte på generalforsamlingen, at han som barn ofte havde fløjet med Den Gamle Dame i denne periode, da hans forældre var ansat i Bohnstedt-Petersen. Se billede #8.

Foreningen for Flyvende Museumsfly og DC-3 Vennerne

I juni 1992 bliver Den Gamle Dame leveret tilbage til Tøjhusmuseet. Ved stiftelsen af foreningerne "Foreningen for Flyvende Museumsfly" (3FM) og "DC-3 Vennerne", bliver hun udlånt til 3FM med den klausul, at hun skal leveres tilbage den dag, hun ikke længere kan holdes flyvedygtig. 3FM står for vedligeholdelsen og leverer piloter. DC-3 Vennerne står for økonomi og alt det praktiske – f.eks. medlems-administration, booking og koordinering af flyveprogram.

VIP-bemalingen bibeholdes og teksten bliver nu "Foreningen for Flyvende Museumsfly" på styrbord side og "DC-3 Vennerne" på bagbord side. Se billede #9.

I 1995 blev Den Gamle Dame ommalet i Flugfelig Islands farver. Udover at det var i forbindelse med Flugfelig Islands (det senere Icelandair) jubilæum, har det ikke været muligt at finde ud af de nærmere omstændigheder. Se billede #10.

I 1996 blev Den Gamle Dame atter ommalet. Denne gang i de originale SAS farver i anledning af SAS' 50 års jubilæum. Navnet blev til "Arv Viking". OY-BPB fløj i denne bemaling indtil foråret 1998, hvorefter det atter blev VIP-bemalingen. Se billede #11.



OY-BPB i original SAS bemaling i anledning af 50 års jubilæet i 1996 (til 1998).



OY-BPB i det islandske luftfartsselskabs farver, 1995

Nuværende ejerforhold

Ved ændringer i museerne blev det Nationalmuseet, der blev den formelle ejer af flyet, som uforandret, fortsat var stillet til rådighed for 3FM.

I 2019 blev flyet overdraget fra Nationalmuseet til 3FM til ejendom med ønsket om, at flyet stadig skulle holdes flyvedygtigt. Flyet er dog stadig omfattet af specielle regler for omsætning af museumsgenstande.

I 2020 blev de to foreninger, som bekendt, lagt sammen under navnet "DC-3 Vennerne" og Den Gamle Dame blev overdraget fra 3FM til det nye "DC-3 Vennerne".

Som det fremgår har Den Gamle Dame en lang og spændende historie. Denne er også beskrevet i detaljer i Ole Steen Hansens bog "DC-3'eren fra Roskilde og alle de andre", som meget apropos kan bestilles på vores hjemmeside (under Online betaling) til en særdeles favorabel medlemspris.

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

