

DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vennerne

Nr. 1 April 2023



BREAKING NEWS

Side 7

Så er vi ved at være der, siger teknisk chef Jørgen Skouborg... han står i Hg 144 med "DC-3 biblen" (læs: C-47 Maintenance Manual) i hånden. Læs Jørgen Skouborgs beretning om flyets tekniske tilstand o.m.a. på side 4-6.

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

Dette er året, hvor vi gerne skulle få OY-BPB i luften igen. Vi nærmer os 2-årsdagen for sidste flyvning - den 17. marts 2021. Vi har nu modtaget tilbud på hovedeftersynet på flystellet fra godkendt værksted i England, men de har desværre ikke kapacitet til vores fly før hen i april. Inden da har vi søgt om godkendelse til en teknisk test-flyvning. Til denne må vi låne piloter udefra, da vores egne skal have gennemført skoleflyvning, for at få fornyet deres certifikat på DC-3. Vi vil holde jer orienteret, når vi kender datoen.

Vi planlægger at kunne fremvise "Den gamle Dame" på Roskilde Airshow til august.

Bestyrelsen har igen været flittige: Vores hjemmeside er opdateret, så den har fået et nyt "Look". Og nu er den også mobil-venlig. En stor tak til *Sannie Mortensen* og *Henrik Malmqvist* i bestyrelsen for deres flotte arbejde.

Vi har deltaget i et skandinavisk teknisk møde i februar hos vores norske venner med deltagelse fra vores svenske ditto. Tema for mødet var øget teknisk samarbejde om reservedele, specialværktøj, tekniker pool, fælles Maintenance Program, koordinering af myndighedskrav for DC-3 operation og tekniske problemområder, med det formål, at DC-3 operatørerne står styrket samlet. Også når det gælder at genvinde vores tilladelse til at medbringe medlemmer på rundflyvninger.

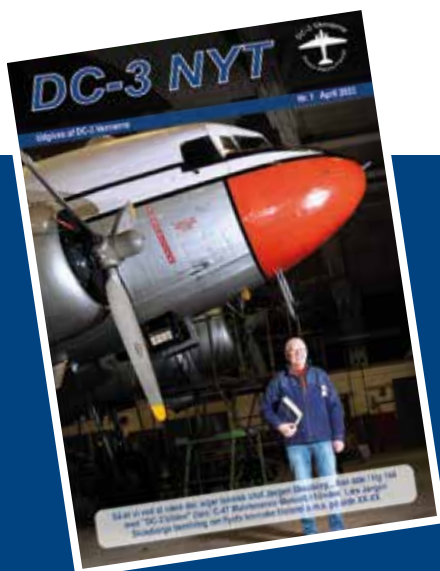
Vi kommer til at anvende en stor del af vores økonomiske resurser i år, primært på det store hovedeftersyn (IRAN). Efter dette skulle vores DC-3 igen være klar til mange års flyveglæde. Vi kommer til at ændre vedligeholdelsesprogrammet sådan, at vi undgår et samlet, dyrt hovedeftersyn i fremtiden. Ved de årlige, rullende 100 timers eftersyn, skal vi komme igennem alle service punkter over en 12 års periode. Derved kender vi de fremtidige, årlige planlagte serviceudgifter.

Vi søger stadig donationer til drift og vedligeholdelse af vores legendariske, flyvende nationale mindesmærke. Og husk at betale det årlige kontingent. Det betyder meget for at kunne holde OY-BPB flyvedygtig.

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

pbv

Per Søndergaard-Andersen
Formand



Teknisk chef Jørgen Skouborg
foran Den gamle Dame i
hangar 144.

Side 4 - 6

Foto: Henrik Hoppe

Vi søger nye og friske kræfter



Luftfartslovgivningen i Danmark og det øvrige Europa er skærpet, og vores DC-3 er omfattet af denne stramning, ved at den nu er klassificeret som et tungt komplekst fly. Det betyder, at vi er pålagt nogle af de samme krav som gælder for kommerciel flyvning. Derudover kan vi jo konstatere, at gennemsnitsalderen blandt vores aktivt udøvende, er i den høje ende af livsskalaen.

Vores aktiviteter foregår primært hvor flyet er, Kastrup Lufthavn om vinteren, og Roskilde Lufthavn i sommerperioden. Der har vi også vores foreningslokaler. Da foreningen er hjemhørende i Furesø kommune, afholder vi primært vores møder i Værløse Bymidte.

Vi tilbyder et socialt miljø med spændende opgaver og oplevelser i forbindelse med operation/drift og vedligeholdelse af et historisk fly - en kulturarv, synes vi!

Vi søger bl.a.:

Flymekanikere/Flyteknikere samt andre med flyteknisk baggrund, til deltagelse i service-og vedligeholdelsesarbejde på flyet, evt. under vejledning af certificerede kollegaer, afhængig af baggrund og tekniske kompetencer. Certifikat eller anden relevant type uddannelse på flytypen kan evt. tilbydes.

Kvalitets- & Sikkerhedsstyrings ansvarlige, med erfaring og/eller kendskab til kvalitetsstyring, til sikring af ret kvalitet og sikkerhedsstyring, til forebyggelse af sikkerhedsrisici, gerne indenfor luftfart eller anden transport branche.

Forenings administrative- og juridiske kompetencer, med viden og erfaring indenfor ansøgninger om støtte, donationer hos fonde, virksomheder m.m. Rådgivning af bestyrelsen i love, myndighedsanliggender og evt. tvister, er der også behov for. Er du interesseret i at deltage i foreningsarbejdet på de nævnte områder, eller vil tilbyde anden assistance, vil vi være taknemmelige for en henvendelse fra dig til et bestyrelsesmedlem eller til

Formand *Per Søndergaard-Andersen*, per.s.rdaf@gmail.com, Tlf. 2161 6383

Flyvechef *Henrik Gustafsson*, henrik@langloebet, dk Tlf. 4011 4669

Teknisk chef *Jørgen Skouborg*, jorgen@skouborg, dk Tlf. 3124 7484



Status fra FFFM... og Teknisk afdeling

Den gamle dame har det efter omstændigheder godt, hun står tørt, men ikke lunt, parkeret i hangar 144 i Kastrup

Jørgen Skouborg,
teknisk chef

Siden afslutningen af det årlige... og 100-timers check, har vi valgt kun at tilse flyet regelmæssigt, ca. hver 10. dag. Dels for at udføre nogle få parkeringsopgaver, og dels for at udføre nogle småreparationer i takt med, at bestilte reservedele kommer frem.

Når et fly stilles i parkering, skal det være efter et godkendt program, afhængigt af varigheden og det omgivende miljø. Dette program kan være langtidsparkering med konservering af motorer, propeller og understel, eller, som vi vælger, korttidsparkering med regelmæssige opgaver og uden konservering.

Betingelse for et fly's luftdighed er bl.a., at det konstant skal være i et kontrolleret og godkendt miljø. Derfor tilser vi OY-BPB regelmæssigt.

En af de reparationer vi har udført, er udskiftning af en pneumatisk ventil til MAP

indikering (MAP = Manifold Air Pressure), der viser brændstofblandings indgangstryk (ladetryk) til motoren. Vi har ikke kunnet finde en sådan ventil nogen steder, men Teknisk Museum i Helsingør var så venlig at lade os bytte vores defekte ventil med den, fra deres DC-3. Alex Rudbeck og Hans Peter Nielsen byttede ventilen på flyet i Teknisk Museum midt i januar. Ventilen er nu monteret i OY-BPB, og mangler, i skrivende stund, kun at blive funktionskontrolleret med motorerne i gang.

Hovedeftersyn / IRAN

Ved siden af parkeringsopgaverne og nogle småreparationer på flyet, har jeg arbejdet med at finde et værksted til udførelse af det kommende Hovedeftersyn / IRAN.

For halvandet år siden fandt vi en virksomhed i England, North Weald Heritage Aviation (NWAH). De har dog endnu ikke

godkendelse til at udføre DC-3 vedligehold, men arbejder på at få det hos de britiske luftfartsmyndigheder (BCAA).

I efteråret 2022 kom jeg i kontakt med en anden virksomhed i England, Aero Legends, og deres vedligeholdsvirksomhed, Vintage Aero Ltd. De har britisk DC-3 vedligeholdsgodkendelse, og kan godkendes af de danske luftfartsmyndigheder, Trafikstyrelsen (DCAA).

Vi har modtaget udkast til tilbud fra VA, og et prisoverslag fra NWAH, stort set enslydende. Indtil begyndelsen af marts 2023 forsøger vi nu at få et konkret økonomisk tilbud fra NWAH. Da der forfalder en myndighedsinspektion af begge propeller, vil vi forsøge at placere OY-BPB hos den valgte leverandør inden 17. april 2023. Næste skridt er så at kvalitetssikre tilbuddene og foretage virksomhedsbesigtigelse. Baseret på det senest udførte Hovedeftersyn i Dresden i 2010,





skønner jeg at eftersynet kan løbe op på 1000-1200 mandetimer.

Hovedeftersyn / IRAN er inspektioner af flyets bærende strukturdele, og indebærer demontering af vinger, propeller, motorer, understel og rororganer.

Ved siden af dette, skal der udføres specielle myndighedskrævede strukturinspektioner. Inspektionsmetoderne er visuelle - nogle med forstørrelsesglas, revneinspektioner med fluorescerende væske og/eller elektroniske inspektioner med ultralyd eller magnetstråler.

Fundne defekter og fejl skal afhjælpes efter danske og amerikanske myndigheders forskrifter.

OY-BPB's nuværende, godkendte vedligeholdsprogram er "arvet" fra flyvevåbnet med Hovedeftersyn hvert 12½ år, eller ved 1200 flyvetimer (efter hvad der kommer først), tillige med årlige systeminspektioner. Et sådant system giver en meget ujævn arbejds- og økonomisk belastning.

Vi påtænker derfor at ændre vedligeholdsprogrammet således, at alle hovedeftersynskraverne integreres i den løbende - og årlige vedligeholdplan, og vil være fuldt udført efter 12½ år. Dette giver en jævnere arbejds- og økonomisk belastning.

En sådan ændring af vedlige-

holdsprogrammet koster noget, fordi visse arbejder og inspektioner skal udføres tidligere end krævet, for at komme i fase med et nyt vedligeholdsprogram. Endvidere stilles der krav til organisationen om værktøj, hangar og teknisk kompetence.

Disse tidligere lagte opgaver

er planlagt til udførelse sammen med det kommende hovedeftersyn.

Hovedeftersynet skulle have været udført i 2022, for at opretholde OY-BPB luftdygtighed. OY-BPB er således for tiden ikke luftdygtig og må der heller ikke flyve.

Vi er i løbende dialog med de danske luftfartsmyndigheder, Trafikstyrelsen, om vores søgen efter et vedligeholdsværksted.

Fortsat fra forrige side...

Trafikstyrelsen har meddelt, at når vi har fundet et værksted, der kan godkendes, kan man på vores ansøgning, udstede flyvetilladelse til og fra værkstedet, og foretage luftdygtighedsinspektion ved hjemkomst efter udført Hovedeftersyn / IRAN.

Generhvervelse af passagertilladelsen

En lille projektgruppe bestående af FFFM's flyvechef *Henrik Gustavsson*, DC-3 Vennernes

Fortsættes på side 6...

Da det ikke var muligt at købe en ny ventil, var Teknisk Museum i Helsingør så venlige at lade os bytte vores defekte ventil med den, fra deres DC-3. Alex Rudbeck (t.h.) og Hans Peter Nielsen stod for udskiftningen. Ventilen fra museets DC-3 er nu monteret i OY-BPB, og mangler i skrivende stund, kun at blive funktions-kontrolleret med motorerne i gang.



formand Per Søndergaard-Andersen, FFFM's formand Jannik Ploug, og teknisk chef Jørgen Skouborg, har arbejdet med generhvervelse af "passager tilladelsen". Den blev inddraget af trafikstyrelsen 17. juni 2020 på baggrund af et møde mellem FFFM og Trafikstyrelsen, efter udgivelsen af en ny hovedforordning for luftfart, baseret på EASA (European Aviation Safety Agency) dokument EU 2018/1139.

Disse nye bestemmelser præciserer bl.a. ansvarsforpligtigelser, indførelse af sikkerhedsledelsessystem (SMS) (forebyggelse af hændelser og afvigelser) og kvalitetsledelsessystem (QMS) (sikring af ret kvalitet), samt placering af en overordnet virksomhedsansvarlig person - Accountable Manager, (sikring af vilkår for virksomhedens drift).

Vi har valgt dette som anledning til en gennemgribende organisationstilpasning med revision og udarbejdelse af tilhørende procedurehåndbøger.

Første udkast til FFFM's Vedligeholdelsesprocedure Håndbog (VHB) er ved at være færdig. Nu henstår bare SMS-, QMS- og Flyveafdelingens manualer.

Nordisk samarbejde

Arbejdet med en ny organisation har ledt til samarbejde med vores skandinaviske "kollegaer", Flygande Veteraner (Sverige) og



Deltagerne i det Skandinaviske DC-3 samarbejds møde foran Dakota Norways LN-WND

Dakota Norway (Norge). Vi har modtaget meget inspirationsmateriale fra begge, og dermed opstod tanken om... og behovet for, igen at forsøge at etablere et skandinavisk DC-3 Forum.

Det første skandinaviske, tekniske DC-3 samarbejds møde, blev holdt 11.-12. februar 2023 i Sandefjord hos Dakota Norway. Det inkluderede et besøg i Dakota Norway's hangar på Torp Sandefjord Lufthavn.

Fra vores foreninger deltog formand for DC-3 Vennerne, Per Søndergaard-Andersen, og FFFM teknisk chef, Jørgen Skouborg.

Om indholdet af mødet kan ganske kort siges, at alle følte behov for øget samarbejde for at forene vores små kræfter - og ikke mindst, for at vise vores respektive myndigheder, at vi forener vores kræfter for bedre at

imødekomme de øgede krav fra EU og de nationale luftfartsmyndigheder.

Det er besluttet at afholde næste tekniske møde i september 2023 hos Flygande Veteraner i Vesterås, i forbindelse med, at deres Daisy fylder 80 år. Agendaen bliver et fælles DC-3-vedligeholdelsesprogram.

Er der nogen, der vil hjælpe?

Konklusion: Trods det, at vi ikke flyver, er der stadig mange aktiviteter at tage sig af, for vores fagkyndige medlemmer.

Hvis der blandt jer er nogen, der føler interesse for... og kan bidrage med kundskab og tid, hører vi meget gerne fra jer. På forhånd tak.



Ekstra sikkerhed... til 2 x 18.000 kr.

For at beskytte OY-BPB's olietanke og olie kølere mod metal slidspåner fra motorerne, har vi installeret et såkaldt Remote Oil Filter.

Filtret renser olien der kommer retur fra motoren.

Gevinsten er reducerede omkostninger og arbejde ved motorhavari.

Det er en myndigheds godkendt modifikation, med et Supplementary Type Certificate (STC SA01282NY) og klassificeret som en større modifikation, så ud over selve installationsarbejdet, medfører det også et større "papirarbejde".

Da vi endnu ikke har haft olietryk på systemet i forbindelse med motortest, vil Installationen blive grundigt testet for lækage ved næste motor afprøvning.

BREAKING BREAKING BREAKING BREAKING BRFEAKING

Den Gamle Dame står uden tag over hovedet !

Den Gamle Dame står i skrivende stund reelt uden tag over hovedet. Efter stormen OTTO, der hærgede over Danmark for nogen tid siden, gik det desværre også ud over Hangar 144 i Københavns Lufthavn.

Hangaren er tilsyneladende så medtaget, at de bærende dele er i nedstyrtningsfare, og hangaren skal derfor rømmes, så hurtigt som overhovedet muligt. Københavns Lufthavn er selvfølgelig klar over den vanskelige situation, som Den Gamle Dame, DC-3 Venerne og FFFM uforskyldt er havnet i. Lufthavnen har derfor tilbudt at flytte OY-BPB til hangar 141, foreløbig til starten af april, da OY-BPB skal flyves til England (IRAN eftersynet). Flytningen

omfatter også vores øvrige grej i hangar 144... containere, arbejdsstande, reservedele m.m.

Denne pludseligt opståede situation kommer selvfølgelig ubelejligt... på et tidspunkt, da vi så småt kunne begynde at ane lidt lys for enden af tunnelen mht. atter at få OY-BPB i luftdygtig stand. Både FFFM og DC-3 Vennernes bestyrelse er derfor i fuld gang med at finde en permanent løsning på den opståede situation.

DC-3 Vennernes hjemmeside vil løbende blive opdateret med relevant information om hangarsituationen.

HUG



Hangar 144... altså før OTTO hærgede!



*Foto:
Henrik Hoppe*

Fra DC-1 til DC-10...

Douglas Aircraft Company... eller som det ofte blev kaldt, Douglas, blev grundlagt i juli 1921 i Santa Monica, Californien, af Donald Wills Douglas Sr.

Douglas er, som det formentlig vil være alle læsere af DC-3 Nyt bekendt, mest kendt for sin DC-serie af kommercielle fly, og DC-3eren må vel nok betegnes som det mest betydningsfulde fly, der nogensinde er blevet produ-

ceret, både i den civile udgave og den militære C-47 Skytrain (jf. OY-BPB).

Det er i øvrigt karakteristisk for flyene i DC-serien, at de stort set alle, lige med undtagelse af DC-1 og DC-2, er blevet fremstillet i flere varianter.

DC-serien

Douglas **DC-1** var det første fly i DC-serien. Det fløj første

gang 1. juli 1933, og selv om der kun blev produceret det ene eksemplar af typen, så dannede designet efterfølgende grundlaget for både DC-2 og DC-3. Udvikling af DC-1 skete i øvrigt på en trist baggrund efter et strukturelt vingekollaps på TWA fly nr. 599. Vingerne var bygget af trælaminat.

Efter uheldet med TWA-flyet satte de amerikanske myndig-



heder skrappe restriktioner for brugen af vinger af træ. Boeing havde allerede deres Boeing 247, et to-motorers monoplan, helt i metal, og med understel, som kunne trækkes op i flykroppen. Boeings udfordring var imidlertid, at de havde solgt deres produktionskapacitet til United Airlines, og anmodede derfor fem flyfabrikker om at designe et fly, der kunne matche Boeing 247.

Donald Douglas var lidt tilbageholdende mht. TWA's udbud, tvivlede på om der var marked for salg af 100 af disse fly. Han sendte imidlertid alligevel et tilbud til TWA på 100 stk. fly af aluminium med lav vinge, to motorer og plads til 12 passagerer, to piloter og en stewardesse.

Flyets specifikationer oversteg langt TWA's krav, selv med en motor. Det var isoleret mod støj,

var opvarmet og kunne starte, flyve og lande med én motor. TWA endte med at bestille 20 fly, alle med ændrede specifikationer (forøgelse af antallet af sæder fra 12 til 14 og kraftigere motorer). **DC-2** var født!

DC-3... og videre frem

I 1935 begyndte Douglas at udvikle en større version af DC-2'eren, og **DC-3**'eren, der som bekendt skulle blive et af flyhistoriens mest succesrige fly, blev født.

Jeg tillader mig nu, let og elegant at springe videre i denne korte fortælling om DC-serien, da alle læsere af DC-3 Nyt formentlig kender historien om DC-3'eren (hvis ikke, så er der masser af information at hente på www.dc3vennerne.dk).

Sideløbende med produktion af

DC-3... og den militære version C-47, begyndte Douglas allerede i 1930'erne at udvikle et fire-motoret passagerfly. Fabrikken blev dog "overhalet inden om" af krigen i Europa, og **DC-4**'eren blev, som C-54 Skymaster, brugt som militært transportfly af tropper og materiel under WWII. Efter krigen fik DC-4'eren stor succes som passagerfly rundt om i verden. Produktionen stoppede 1947.

Næste fly i rækken er DC-5... nok det mindst kendte fly i DC-serien. **DC-5** (omtalt som "det rigtige fly på det forkerte tidspunkt") var et propelflyfly med to motorer og 16-22 siddepladser. Det var beregnet til kortere ruter i forhold til både

Fortsætter næste side...

Billedet af vores DC-3 er taget af Ole Steen Hansen. Øvrige illustrationer er "lånt" fra relevante hjemmesider!





...fortsat fra side 9

DC-3 og DC-4. Interessen hos flyselskaberne var meget begrænset. Der blev således kun bygget fem DC-5'ere til civilt brug og fem fly til militære formål.

Næste skud på stammen, **DC-6**... et fire motorers propelfly, der oprindeligt var tiltænkt en rolle som transportfly i slutningen af WWII, men blev efterfølgende ombygget til passagerfly for at kunne konkurrere med bl.a. Lockheeds Constellation. Fra 1946 til 1958 blev der bygget over 700 DC-6'ere.

I 1953 kom så videreudviklingen i DC-serien med **DC-7**... det sidste store propelfly fra Douglas. DC-7'eren kom på markedet kun få år før jetflyene Boeing 707 og Douglas fabrikkens egen DC-8. Pga. motorproblemer havde DC-7 i øvrigt ikke den samme, lange levetid som DC-6.

Jet-alderen

I midten af 1950'erne begyndte Douglas udviklingen af deres første passager jetfly, nemlig **DC-8**, der fløj første gang 30. maj 1958. Der var tale om et langdistance fly med en kapacitet på 175-200 passagerer. DC-8 flyet var Douglas svar på Boeing 707. Boeings kontrakt med US Air Force om levering af KC-135 (tankfly) forhindrede dem imidlertid i udviklingen af den civile 707'er,

hvilket gav Douglas mulighed for at introducere DC-8'eren før Boeing kunne levere den civile udgave af 707'eren, som i øvrigt var billigere end DC-8.

Ved en fusion den 28. april 1967 blev Douglas Aircraft Company og McDonnell Aircraft Corporation til **McDonnell Douglas**. Det nystiftede selskab fortsatte udvikling af de manglende fly i DC-serien, nemlig **DC-9** og DC-10.

DC-9'eren var allerede udviklet - og sat i produktion inden fusionen i 1967. Flyet blev bygget (og solgt) af Douglas indtil august 1967 som Douglas DC-9, hvorefter det blev videreudviklet og markedsført som McDonnell Douglas MD-80 og MD-90.

Det sidste fly i DC-serien er **DC-10**, der blev udviklet/produceret af McDonnell Douglas i perioden fra 1968 - 1986. Der var tale om en såkaldt "tri-jet" med plads til 250 - 380 passagerer. DC-10'eren var tænkt som efterfølger for DC-8 til langdistance-flyvning. Den fløj første gang 28. august 1970.

McDonnell Douglas blev i øvrigt overtaget af Boeing i 1967. Boeing afsluttede tilbage i 2006 produktionen af McDonnell Douglas fly, og har siden satset på egne flytyper!

HUG

Danmarks Flyvehisto

De små

Den passion for flyvning, som forfatter, fotograf og pilot, *Ole Steen Hansen* lægger for dagen, er nærmest ubeskrivelig for os "almindelige" mennesker. Vi har dårligt nok fået alle detaljer med fra udgivelsen af første bind (November 2021), før bind 2 i det store trebindsværk om et af det 20. århundredes helt store eventyr, nemlig flyvningens historie, er på gaden!

Titlen på andet bind i trilogien om Danmarks Flyvehistorie er "De små fly"... og meget mere, føjer jeg til for egen regning. Bogen handler nemlig også om passion, blandet med en entusiasme – ikke bare hos forfatteren, men i lige så høj grad også hos alle dem, der pudser, skruer, tanker, flyver eller bare ser på, i lufthavne og små flyvepladser rundt om i landet.

To billeder fra bogen, fotografen er naturligvis Ole Steen Hansen. Herunder er s/h foto tilbage i Bo

Billedet til højre viser OY-BPB i SAS bemærkning i Stauning for en del år siden.



fly

Passionen – og forfatterens egen passionerede interesse, fornægter sig da heller ikke... ”Denne bog handler om passion” står der således i den alle først linje i bogen. Bogen handler ganske enkelt om det, der på nudansk hedder GA-flyvning (General Aviation). GA-flyvning er, som det beskrives i bogen: Sport og fritid med balloner, modelfly, svævefly og motorfly. Men det er også erhvervsflyvning med fx taxify, fotofly, skolefly eller lægehelikoptere.

Ole Steen Hansen kommer i den grad hele vejen rundt med masser af små historier fra GA-flyvningens hverdag – ofte med en historie i historien! Han zoomer helt ind på de små flys betydning, anvendelsesmuligheder og ikke mindst forskelligheder, som fx.:

ligvis bogens forfatter, Ole Steen
hnhstedt-Pedersens tid.

aling. Billedet er taget ifm. et KLZ-Rally

En åben dobbeltdækker har været på vingerne og spillet en afgørende rolle i en hæsblæsende forbryderjagt, Små børn var passagerer på de små fly ifm. kighosteflyvningerne. Kvindernes verdensmesterskab i svæveflyvning blev holdt over den jyske hede, og formationsholdet RVators hyldede sundhedspersonalet med et hjerte af røg på himlen under corona-krisen... i hjemmebyggede fly. Historierne om de små fly er mange og spænder over en bred vifte af både emner og tid. Ole Steen Hansen fortæller således både historier om nutiden, om luftfotografering fra ballon over Tivoli i København, og om den vigtige rolle, dansk flyprodukti-

Danmarks Flyvehistorie - De små fly

Ole Steen Hansen
Forlag: Turbine
ISBN: 9788740686319
Sidetal: 418



on spillede i tiden under Anden Verdenskrig.

Og så er det jo ikke ukendt for DC-3 NYT's læsere, at bogens forfatter også er god med et kamera. Bogen er naturligvis rigt illustreret! Der er al mulig grund til at ønske Ole Steen Hansen tillykke med bind 2 i trilogien om Danmarks Flyvehistorie. Køb den! Lad mig slutte med et citat fra bogen:

”Der er ingen ting i verden så stille som en aften på en flyveplads. Hangarporten er skubbe i. Vinden lægger sig. Man har været en tur i himlen og fået rensset sjælen”.

Der er stadig ingen tvivl i mit sind... **Thumbs up og fem fly!**

HUG



Tak til vores sponsorer



Foto:
DanishAviationPhoto



COPENHAGEN
airtaxi®



OK

ELLEHAMMER FONDEN

Fonden Julius Skrikes Stiftelse

NIKOLAJSSEN CAPITAL

GUDRUN & PALLE MØRCHS MINDEFOND

www.dc3vennerne.dk



DC-3 Vennerne hjemmeside har fået nyt udseende

Der har længe været et behov for, at få et nyt design, der var let at læse på mobiltelefonen. Det har da også været diskuteret i bestyrelsen flere gange de senere år, men opgaven var stor, hvis alt materialet fra den gamle side skulle over i en ny. Så nu skulle det være!

Det har taget sin tid – arbejdet har strakt sig over 3 måneder, og alt er da heller ikke blevet ændret. Fotogalleri og videogalleri er stadig det gamle layout. Indholdet iøvrigt har ikke ændret sig, på nær lige en enkelt ny side: Foreningernes historie.

Foreningernes historie

Undervejs gik det op for os, at vi aldrig har nedskrevet foreningernes historie. OY-BPB's historie, flyveoplevelser, medlemsarrangementer o.m.a. er beskrevet i rigt mål, men ikke detaljer om, hvordan det hele startede.

Det er der nu rådet bod på, selvom historien langt fra er komplet. Den er stykket sammen af det, vi kunne finde i forskellige tidsskrifter, inkl. vores eget, samt hvad medlemmer kan huske. Flere af dem, der var med i opstartsarbejdet, lever desværre ikke mere, men vi har fået god hjælp fra dem, som stadig er med.

Har du flere oplysninger?

Der mangler givetvis detaljer og navne på personer, der var med i arbejdet. Har du oplysninger eller tilføjelser, modtager vi dem glæde, så vi kan opdatere siden løbende. Send dem gerne til os på webmaster@dc3vennerne.dk

Tag et kig på www.dc3vennerne.dk



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

Bidragydere siden
DC-3 Nyt nr. 3/2022

Sannie Mortensen
Hanne M. Olsen
Claus Bech
Erik Ort Mortensen
Gert Gjørtler Smith
Ivar Busk
Bo Hector Madsen
Maja Nielsen
Lene Fischer
Ulrik Dall
Flemming Silius Nielsen
Kim Dahl Andersen
Preben Skovgaard
Ulf M.
Kaare Kondrup Maul
Michael Deichmann
Torben Jensen
Torben Adrian Andersen
Peter Fischer Jensen
Søren Juel Sørensen
Dich Gabriel Gotholst
Poul Bjørnsholt
Frederik Benthien
Erling Jensen
Peter Knudsen
Niels Leitritz
Gjørtler Smith
Nils Ole Harreschou
Stig Robertson
Gentofte Ejendomsselskab
Erling Andersen
Frank Pedersen

Konto

9309-2090009047

MobilePay

17682

Grønland - kampen mod tyskerne og Slædepatruljen Sirius

Velbesøgt foredrag i Værløses medborgerhus »Satellitten«

Torsdag den 09. februar 2023 havde foreningen arrangeret en foredragsaften med Rasmus Rohde. Titlen var "Grønland - kampen mod tyskerne og Slædepatruljen Sirius". Der var stor interesse for emnet, og salen fyldtes hurtigt op med ca. 55 tilhørere.

Rasmus Rohde, der er tidligere "Siriusmand" og chef for Slædepatruljen Sirius, har i fire år opholdt sig i Nordøstgrønland og rejst tusinder af kilometer med hundeslæde, båd og fly langs områdets kyster.

Rasmus fortalte medrivende og med stor lune om livet som "Siriusmand" i Grønland. Han fortalte om hele tjeneste-

forløbet, lige fra uddannelsen i Danmark, ankomsten til hovedstationen Daneborg, træning og forberedelse i Grønland, udlægning af depoter, reparation af alt muligt, bygning af egen hundeslæde, pasning af hundehvalpe, selve patruljeturen på hundeslæde og meget meget andet, til den svære afsked med hundene, når man skulle hjem til Danmark igen. Derudover fortalte Rasmus om pelsjægerens storhedstid i 1920'erne og 1930'erne, baggrunden for oprettelsen af de første slædepatruljer, samt historien om kampen mod tyskerne under WWII. Alt var garneret med et

flot billedshow.

Slædepatruljens opgave er at overvåge den Nordøstgrønlandske kyst - en slædetur på ca. 3200 km. Ansvarsområderne er: Suverænitetshævdelse, Militær overvågning, Civil politimyndighed, Kontrol af ekspeditioner og Opsyn med dyrelivet.

Patruljen består af 12 mand og ca. 90 hunde. Uddannelsen tager ca. 7 måneder med efterfølgende tjenestetid i Grønland i 26 måneder. I vinterhalvåret foregår patruljeringen med hundeslæde, og om sommeren ved besejling af de isfrie fjorde samt med fly og helikopter. Overnatning foregår i



Slædehold 7 i Kejser Franz Joseph Fjord i marts

*Teltplads i Kejser
Franz Joseph Fjord*



telt, depothytter eller pelsjæ-
gernes gamle fangsthytter fra
1920'erne og 1930'erne.

Den daglige rutine på slæ-
deturen er først morgenmad,
radiokontakt og klargøring til
viderekørsel. Derefter slæde-
kørsel 5-70 km eller i 6-10
timer. Afstand og tid varierer
meget efter forholdene i land-
skabet og vind og vejr. Dagen
afsluttes med teltning, fodring
af hunde og afslapning.

Turen byder på overdådig
og storslået natur - når vejret
er godt, men alt i alt er det et
meget barsk klima, at være på
opgave i. Der skal hele tiden
tages bestik af forholdene, og
man skal indrette sig derefter.
Selvom de i dag kan kom-
munikere med Danborg og få
hjælp pr. fly, skal de kunne
klare skader og reparationer
undervejs, det gælder også på
mennesker og hunde.

Slædehundene er hele
grundlaget for, at turen kan
gennemføres. Der bruges
11-14 hunde pr. slæde, og de

kan spændes for slæden på 3
forskellige måder afhængig af
forholdene. Det er oplslidende
at være slædehund, og selvom
de er hårdføre, er de "slidt op"
efter ca. 20.000 km's rejse og
går på pension når de er 5-6-
år. De bor i "pensionsområdet"
på Daneborg resten af deres
liv. Det er selvfølgelig vigtigt,
at tilføre nye hunde, og et avls-
program køres hos "Vapper-
ne", hvor de opfostres med tæt
menneskekontakt fra fødslen.

Rasmus fortalte om de meget
nære bånd Siriusfolkene får
til hundene. Efter en hård dag,
hvor man er træt og smågna-
ven, og makkeren er ligeså,
kan man altid sætte sig sam-
men med hundene og fortælle
løs - de lytter tålmodigt og
hengivent.



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

