

DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vennerne

Nr. 1 April 2024



Damen fylder 80

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:

Henrik Hoppe
(ansvarhavende)
Tlf. 24 25 92 60

hoppe.henrik@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

Wordfil til "Tekst til tale"

Kontakt

webmaster@dc3vennerne.dk

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

Poeten *Benny Andersen* skrev i et af sine digte "Fuglene flyver i flok, når de er mange nok".

Let omskrevet, flyver vores "fugl" også, når vi er mange nok! Vi taler her om vores dygtige teknikere i Hangar 141, jer medlemmer og vores sponsor. I skal alle have en STOR TAK!

Vi er en flok, som de sidste år har haft ét samlet, stort ønske, om at se "Den Gamle Dame" tilbage i luftdygtig stand.

Her er økonomien helt afgørende for, om det lykkes. Bestyrelsen er optimistisk, vi har en fornuftig kassebeholdning, og håber at skaffe flere, da vi har store udgifter, der venter.

Holdet i Hangar 141 har vinteren igennem været i gang. Selvom flyet er parkeret, er der stadig vedligeholdelses arbejder, der skal udføres. Den gamle tyske hangar var uopvarmet, og har krævet solidt varmt tøj ved arbejdet. Læs mere om aktiviteterne i *Jørgen Skouborg's* beretning på side 10-11.

Ud over det praktiske arbejde med OY-BPB, har der, med de nye regler inden for EASA (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur) været en stor arbejdsbyrde for vores tekniske chef, *Jørgen Skouborg* og *Henrik Gustavsson*.

Det er ikke bare som at køre sin bil til service, og så efterfølgende få den synet. Det er langvarige processer, der kræver tålmodighed. Men vi holder fast og fortsætter...

Vi har nu lagt vintermånederne bag os, og med foråret markerede vi en glædelig begivenhed: 80 års fødselsdagen for vores "Gamle dame".

Den 3. april 1944 rullede OY-BPB ud af Douglas fabrikken i Californien. Vi besluttede at flytte festen til lørdag den 6. april 2024, så flest muligt kunne deltage. Festen blev holdt på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

Og hvorfor nu det? Jo, vi vil så være i selskab med storesøsteren til vores K 682 nemlig K 681, der forlod Douglas fabrikken 12. juni 1943. Arrangementet har været annonceret og er afholdt, når du læser dette.

"Den Gamle Dame" har haft en samlet flyvetid på 22361 timer siden 1944, og hvis vi fordeler det over 80 år, er det 280 timer om året, så forhåbentligt er der stadig mange gode timer - og oplevelser tilbage i hende.

Hvis motorerne i gennemsnit har ydet omkring 900 timer før de blev skiftet ud, har "Den Gamle Dame" slidt ca. 50 motorer op indtil nu, lidt sjovt at tænke på...

Interessen for OY-BPB er stadig intakt. Vi får således mange henvendelser om mulighed for flyets deltagelse i forskellige arrangementer, og har... af gode grunde, desværre måttet skuffe mange i det forløbne år.

Her til sidst skal det nævnes, at vi igen har fastholdt vores status som almenyttig forening i 2024. De mere end 100 donationer på 200 kr. har vi passeret - så tak til alle der har bidraget. Og husk: din støtte og medlemskab betyder alt.

Henrik Hoppe
Formand, DC-3 Vennerne



80-årig i sit rette element

Foto collage: Henrik Hoppe



800.000 bogstaver, mellemrum, tal, tegn og alt andet godt fra tastaturet...

Et af de billeder, der vises i bind 3

Jeg tror, der er mange DC-3 venner, som glæder sig til at gå ombord i tredje - og sidste bind i Ole Steen Hansens trilogi om Danmarks flyvehistorie fra "dengang til nu".

Kort før deadline på årets første udgave af DC-3 NYT, fortalte forfatteren, at »Danmarks Flyvehistorie – Den militære flyvning« er sendt til grafiker. Akkurat som med de to første bind, er er det godt 800.000 bogstaver, mellemrum, tal, tegn og alt andet godt fra tastaturet. Dertil kommer 540 fotos. Det omfattende tekst og foto-materiale, skal nu layouts, så også Bind III bliver lige så flot som de to første.

Og, fortæller Ole Steen Hansen, dermed er trilogien færdig. Den første samlede gennemgang af den danske flyvehistorie siden 1936! Steen understreger, at det kun har kunnet lade gøre på så kort tid som tre år, fordi han har beskæftiget sig med flyvning hele livet, og kender mange mennesker i både civil og militær flyvning.

Dertil kommer, at samarbejdet med redaktør og grafikere, har været meget fint.

Som de to første bind strækker III'eren sig hele vejen gennem sin del af flyvehistorien. Fra den første militære flyvning overhovedet i Danmark...



en ballontur, der desværre endte i Øresund, til den første F-35 landede på Flyvestation Skrydstrup i 2023.

Med i alle tre bind

Et enkelt fly (gæt selv) optræder i øvrigt i alle tre bind af Danmarks Flyvehistorie. Det er selvfølgelig vores egen DC-3 – eller, i denne forbindelse, C-47. Den er med i det første om trafikfly, i det andet bind som forretnings- og senere veteranfly. Og så altså også i Bind III som pioner i den danske militære transportflyvning. Ingen andre flyvemaskiner i Danmark, har så bredt et CV. Derfor hører den naturligt hjemme i hele trilogien.

Det er, siger Steen, i særklasse et historisk fly, DC-3 Vennerne passer på for eftertiden.

»Danmarks Flyvehistorie – Den militære flyvning« udkommer den 9. juni 2024.

HUG

Som det tydeligt fremgår, er der gjort plads til det tredje og sidste bind i trilogien!



OY-BPB fylder

80

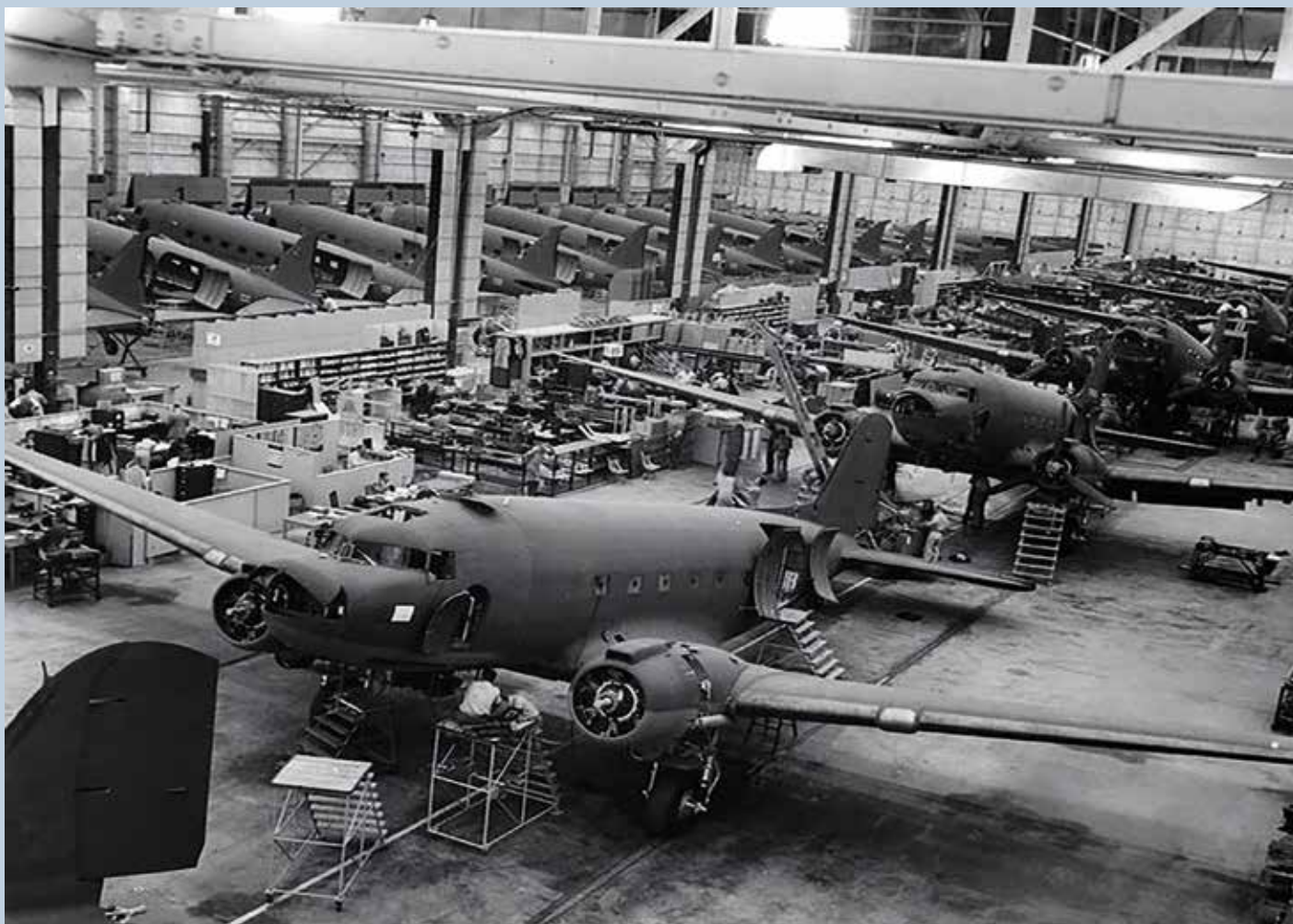
3. april 1944... den sidste klargøring og test er udført på Douglas fabrikken i Long Beach, Californien og fabriksny C-47, med registrering 43-15553, rullede ud til en usikker fremtid. Krigen rasede stadig i Europa, og behovet for fly var enormt. Risikoen for at ende som et vrage, nedskudt af Luftwaffe, var stor.

Af Henrik Hoppe

Flyets karriere startede i US Air Force, som træningsfly for kommende piloter, og pludselig kapitulerede tyskerne, og krigen endte.

Verden blev atter et fredeligt sted, og enorme mængder krigsmateriel var nu blevet til overs. Vores DC-3, der startede

Samlebåndet på Douglas fabrikken i Long Beach, Californien, i 1940'erne... fabriksnye C-47'ere på rad og række





tilværelsen som en C-47, blev sendt til Europa, og lånt ud til Norges Luftfartsstyre.

Den videre historie kan læses i *Ole Steen Hansens* bog "DC-3'ern fra Roskilde og alle de andre" - en spændende fortælling. Hvis du ikke allerede har læst bogen, så køb den...

Det der engang var en C-47, er nu vores DC-3 (som altså stadig er en C-47!), har sikkert oplevet mange små og større markeringer den 3. april på "Den Gamle Dames" fødselsdag. Det er næsten uundgåeligt, når både det Norske Luftforsvar, Norwegian Airline (SAS), Flyvevåbnet, Bohnstedt Petersen... og nu DC-3 Vennerne, har nydt selskab med flyet. En af markeringerne havde DC-3 Vennerne selv arrangeret, og havde, til lejligheden, nærmest ryddet hele Roskilde Lufthavn, da OY-BPB blev fejret i anledning af Damens 70-års fødselsdag! Det var ikke

på selve dagen, men søndag den 10. august 2014. Et kæmpe arrangement, med alt, hvad der hørte til et rigtigt Air show, var sat i værk - det var en stor og flot dag!



Nu er der gået 10 år mere, og 2024 er året, da "Den gamle dame" fylder 80. DC-3 Vennerne og 3FM, der nu, som

bekendt, er slået sammen til én forening, kan godt være stolte.

Vi har haft modgang med to defekte motorer, corona og meget, meget andet, men alligevel, er der passet rigtig godt på "Den gamle dame". Problemer løser vi ret hurtigt, men udfordringer kan tage lidt længere tid!

Heldigvis har vi dygtige folk til både at tackle komplicerede certificerings processer og mekanisk vedligehold. Når dette læses, har 80-års fødselsdagen været afholdt, og vi ser frem til at holde mange flere. Vi glæder os til, vi igen kan opleve OY-BPB med Dannebrog på toppen til en forsinket fødselsdags flyvning... det bliver STORT!

Tillykke til OY-BPB med 80 års fødselsdagen.

Her er de...

Tekst og foto:
Henrik Hoppe



De passer på Den Gamle Dame

Normalt ses de kun i hangar 141, men ved sjældne lejligheder, vover de sig dog ud af hulen. I dette tilfælde skete det ovenikøbet uden kedeldragt og varme trøjer, ligesom værktø-

jet blev skiftet ud med kniv og gaffel!

De er alle specialister, hver på deres område. Afhængig af de opgaver, der nu skal løses, er det derfor sjældent, at de

alle ses/mødes samlet i hangar 141.

En forsinket... men absolut fortjent, julefrokost i januar, fik imidlertid de fleste af huse. Det foregik på restaurant "Kystens Perle" i Kastrup Havn.

Det er en blandet gruppe af gamle kolleger fra flyvevåbnet, og nye folk, som har tilbudt deres hjælp med skrue og vedligeholde den 80-årige, ældre dame! Og det gælder ikke mindst også de, der har den vigtige dialog med – og kontakten til Trafikstyrelsen.

I dag betragtes vi i øvrigt som et luftfartsselskab, så det er absolut ikke længere så enkelt som tidligere.

Vi skylder alle vores arbejdende sjæle en stor TAK, for de mange timer, de bruger på at få OY-BPB tilbage i luftdygtig stand... og de er alle optimistiske for 2024.

Fra venstre: Janik Ploug, Benny Langhoff, Sven Strøm, Jørgen Skouborg, Steen Leisner Larsen, Flemming Haug, Niels Tversted, Clyat Andersen, Michael Skriver Jensen, Stig Nilsson, Palle Kofod, Niels Christian Hansen, Søren Rasmussen, Hans Peter Nielsen og Alex Rudbech



"Hold kæft, hvor er den flot"

Tekst: Henrik Hoppe

Foto: Michael Jensen

"Hold kæft, hvor er den flot"... det var ordene, da et hold fra DR's Dokumentar gruppe trådte ind i Hangar 141.

"Den Gamle Dame" stod som hun plejede, portene var rullet til side, og februar solen stod lige ind i hangaren. DR's hold var på location tur for at afsøge muligheden for at optage nogle scener i marts, hvor en C-47 skulle indgå. Helst skulle optagelserne foregå ude på forpladsen, men lige nu kan "Damen" ikke flyttes på grund af den igangværende reparation på højre vinge. Men... vores teknikere er optimistiske



Vores tekniker, Hans Peter Nielsen, fortæller historien om "Den Gamle Dame"

med hensyn til at få afsluttet reparationen inden optagelserne påbegyndes sidst i marts. Det drejer sig om en dramadokumentar i 3 dele, der foregår kort tid efter Anden Verdenskrigs op-

hør. Vi har lovet ikke at afsløre, hvad dramadokumentaren omhandler, men kan dog fortælle, at første afsnit vises på DR1 søndag den 3. november 2024 kl. 20:00.

Hele holdet fra Danmarks Radio med Henrik Hoppe, formand for DC-3 Vennerne



Fra den civile DC-3... til den milit

C-47'eren spillede som bekendt en stor rolle under invasionen i Normandiet i 1944. Langt over et halvt hundrede tusinde faldskærmstropper satte således benene på fransk jord under Operation Market Garden - en operation, der var begyndelsen på afslutningen af Anden Verdenskrig (WW2).

Før historien om forvandlingen af DC-3'eren til den militære C-47, dvæler vi for en kort bemærkning om, hvordan Douglas DC-3 kom til verden. (omend den formentlig vil være kendt af de fleste, om ikke alle, læsere af DC-3 Nyt).

I 1934 blev McDonnell Douglas kontaktet af American Airlines direktør *C.R. Smith*, der bad ham om udvikle et passagerfly, den kunne konkurrere med United og TWA's Curtiss Condor II Biplane. Efter mange og lange

snakke, gik Douglas til sidst med på ideen, og begyndte at udvikle det, der skulle blive et af de mest ikoniske fly fra WW2.

DC-3'eren blev et hit lige fra starten, da American Airlines i 1936 tog flytypen i brug. Sammenlignet med andre fly på den tid, var DC-3'eren pålidelig, hurtig, og havde ikke mindst, en god rækkevidde. DC-3'eren var således i stand til at flyve fra kyst til kyst, på tværs af USA, med bare tre stop!

Fra civilt til militært...

Efter krigsudbruddet med Nazityskland i Europa - og før USA sluttede sig til efter japanernes angreb på Pearl Harbour den 7. december 1941, ledte det amerikanske luftvåben efter et nyt fly til troppetransport. Douglas tog DC-3'eren, fjernede alle siddepladserne, og installerede i stedet

bænke i begge sider, så C-47'eren kunne bære op til 27 kampklare tropper.

Wright R-1830 Cyclone motoren blev erstattet med den mere kraftfulde Pratt & Whitney R-2000 Twin Wasps. Andre modifikationer omfattede et forstærket gulv, en større lastlem agter og en højseanordning. Ligeledes forkortede man flyets hale, så flyet kunne udstyres med sjakler til at trække svævefly.

C-47 under WW2

C-47'eren blev som bekendt brugt flittigt af de allierede i Fjernøsten, og spillede en afgørende rolle på Stillehavsøerne, og junglen i Burma og Ny Guinea. Pga. sin alsidighed tillod C-47 de allierede at modvirke mobiliteten af den let rejsende japanske hær.

Under invasionen af Sicilien i sommeren 1943, kastede C-47'ere 4.381 allierede faldskærmstropper ned på øen. Den 6. juni 1945... D-dagen, blev mere end 50.000 faldskærmstropper, som bekendt, kastet ned i Normandiet.

Den originale DC-3... Efter mange og lange snakke, gik Douglas med på ideen om at begynde udviklingen af det, der skulle blive et af de mest ikoniske fly fra Anden Verdenskrig.

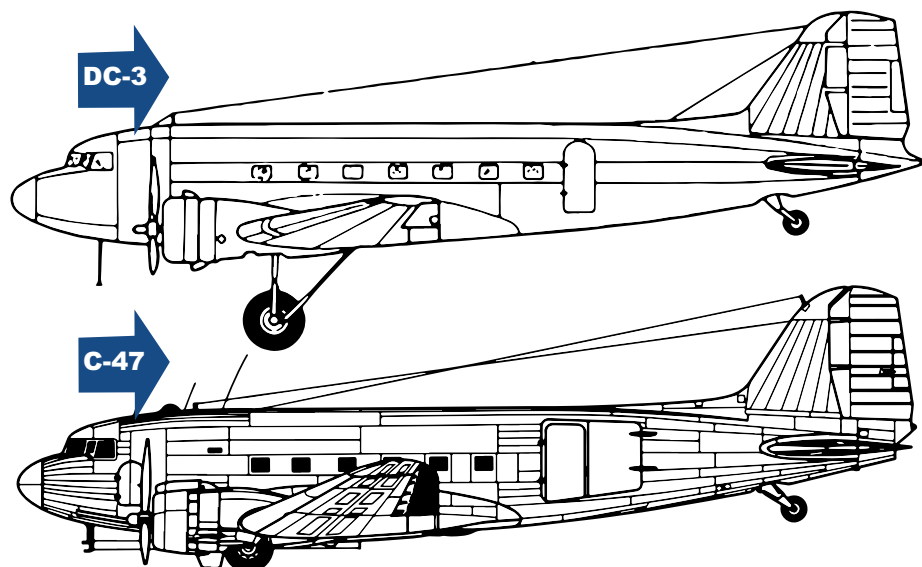


ære C-47

Under krigens sidste, store tyske offensiv (The Battle of the Bulge), blev C-47'eren brugt til at forsyne belejrede amerikanske styrker under slaget ved Bastogne i Belgien.

Luftbroen til Berlin

Endelig skal vi naturligvis ikke glemme luftbroen til Berlin i 1948. C-47'eren spillede, som bekendt en væsentlig rolle i den forbindelse. Da Sovjetunionen den 4. juni 1948 blokerede alle vej- og jernbaneforbindelser til Berlin, organiserede de allierede, som modsvar, en luftbro, der



hovedsageligt brugte C-47'ere. Flyene blev som bekendt brugt til nedkastning af vitale forsyninger til befolkningen i Vestberlin.

Da Sovjetunionen ophævede den 12. maj 1949, havde C-47 og

andre fly, fløjet over 92.000.000 miles. Da luftbroen var på sit højeste, landede et fly i Berlin-Tempelhof Lufthavnen hver 30. sekund!

HUG



Tilstandsrapport for Den Gamle Dame

Når dette læses, har ”Den Gamle Dame”, som bekendt rundede et skarpt hjørne - 80 år! For nu at være ajour på ældreområdet synes jeg, det vil være passende med en tilstandsrapport for hende... set med tekniske øjne.

Ifølge DC3V's vedtægter og overdragelsesdokumenter, er foreningen forpligtiget til at passe godt på hende, faktisk så godt, at hun er i flyvedygtig tilstand, hvorfor min redegørelse/rapport, vurderes i forhold til dette.

Gennem mange år er hun blevet tilset efter gældende regler og vedligeholdelsesprogram, og til i dag, faktisk efter det oprindelige fra tiden i flyvevåbnet, med visse små justeringer, men efter samme koncept, relativt små periodiske eftersyn og et nulstillingseftersyn efter hvad, der svarer til ca. 2 års flyvninger (1000-1200 timer). I DC3V/FFFM-regi fløj vi kun 1/10 af disse timer.

Trafikstyrelsen var ikke helt tilfreds med dette. De opfordrede os stærkt til at tilpasse vedligeholdelsesprogrammet (AMP) til det aktuelle operationsforhold, ca. 100 timer årligt. Det er nu gjort med en købt tjeneste. Vi har ansøgt om godkendelse af dette

nye AMP hos Trafikstyrelsen og forventer svar i løbet af februar-marts 2024.

Selv om mekanikerne og teknikerne til stadighed pusler om Den Gamle Dame, har vi hele tiden nok at gøre. Vurderet i forhold til det endnu gældende (gamle) vedligeholdelsesprogram, er Den Gamle Dame lige nu ikke flyvedygtig (luftdygtig) fordi:

a) De periodiske eftersyns-terminer er overskredet

b) Inspektion af propellerne for korrosion er overskredet

c) Vi har fundet korrosion ved sammenføjning af højre vingeskins overside ved højre motor nacelle.

Ad a) Udførelse af disse arbejder vil blive gjort efter det nye AMP. Det betyder, at hver enkelt overskreden opgave (Task) skal identificeres og udføres sammen med start på nyt AMP i et såkaldt overgangseftersyn (Overgangs/Bridging Check).

Dette store eftersyn, på mere end 1200 mandetimer, har vi ikke kapacitet til selv at udføre, så vi er i dialog med en virksomhed i England... North Weald General

Aviation (NWGA) om, at NWGA udfører dette. Dog har NWGA ikke DC-3 vedligeholdsgodkendelse, og det ser ikke ud til at de får det i overskuelig fremtid. Sammen med Trafikstyrelsen arbejder vi nu med, at den danske trafikstyrelse vurderer, om de kan udstede en engangsgodkendelse til NWGA.

Ad b) Ud over det normale periodiske vedligeholdelseskrav er der udstedt en amerikansk myndigheds krav om inspektion af propellerbladernes bladrod for korrosion (FAA AD 81-13-06R2), med et interval på 39 - 60 måneder, afhængig af om der tidligere er fundet korrosion og korrosionsbearbejdning er udført.

Denne inspektion skulle være udført 20. april 2023, men med Trafikstyrelsens velsignelse, vil inspektionen blive udført i forbindelse med vedligeholdelsesopholdet i England senere i 2024. Vilklarene for udsættelsen er, at vi kan dokumentere nogle formildende omstændigheder. Dem har vi: meget få flyvetimer og parkeret i hangar siden 2019, ingen tidligere korrosionsskader samt, at vi yderligere har foretaget en hvirvelstrøms skanning (Eddy Current) inspektion af bladrodene på begge propeller.

Hvis vores flyvning til værksted i England bliver senere end april-maj 2024, er planen, at begge propeller sendes til værksted for inspektion.

Ad c) Ved det årlige eftersyn i september 2023, fandt teknikerne 4 sprængte naglehøver i en forstærkningsplade ved højre vingesamling.

Reparation er ikke beskrevet i manualerne (Maintenance Manual og Structural Repair Manual). En permanent reparation



Propel, terminoverskridelse. To raske svende drejer propellen i position

betyder, at højre ydervinge skal demonteres fra central vingen, det synes vi er ærgerligt, nu da flyet står for at få udført stort eftersyn, hvor begge ydervinger skal demonteres.

Vi har bedt (købt) Boeing om hjælp til at undersøge, om en midlertidig reparation, uden at demontere højre ydervinge, er sikkerhedsmæssig forsvarligt.

Boeing har instrueret os i at fjerne korrosionen, og derefter måle de tilbageværende plade-tykkelser. Når disse data er leveret til Boeing, foretager de en styreberegning, og derefter meddeler Boeing os, at vi kan foretage en midlertidig reparation - eller de kan grounde flyet, så vi er nødt til at foretage en permanent reparation i hangar 141.

Konklusion

Den gamle Dame har tjent sine ejere trofast i 80 år, og vi konstaterer, at tidens tand også gnaver i hende.

Hidtil har vi passet på Den Gamle Dame ved at vedligeholde hende efter godkendte regler og programmer, men OY-BPB er skabt i en tid uden moderne erfaringer og nye regler, men er dog solidt bygget.

Det er taget til efterretning, og vi har fået udviklet et nyt vedligeholdelsesprogram (AMP) i overensstemmelse med erfaringer og det faktiske operationsmønster, ca. 100 "godtvejr's" flyvetimer årligt. Vi håber, at dette medvirker til at holde Den Gamle Dame på vingerne mange år frem i tiden.

Udfordringer

Fastholdelse af medlemsstøtten, både økonomisk og praktisk, og friske, yngre kræfter til vedligeholdelse af OY-BPB.

Alternativet kan I jo selv tænke jer til!



Højre vinge... naglehuller undersøges for korrosion



Høre vinge... udvendig korrosion kortlægges



Propel, terminoverskridelse. Propellen undersøges for korrosion

Tak til vores sponsorer



Foto:
DanishAviationPhoto



ELLEHAMMER FONDEN

Fonden Julius Skrikes Stiftelse



www.dc3vennerne.dk

På vingerne med SAS



Foredragsaften med Casper Dahm 28. februar 2024

Måske tænker du et foredrag om Civil Luftfartshistorie i Danmark vil være en støvet og kedelig fortælling.

Og historien om dannelsen af Scandinavian Airlines System – SAS, hvor spændende kan det nu være?

Men en veloplagt Casper Dahm, fik hurtigt hele salen med. Med sin store viden og spændende fortælling, ledsaget af interessante billeder blev

luftfartens historie levende.

Casper havde også medbragt sin imponerende samling af billeder, gamle plakater, reklameartikler og flymodeller.

Cigaret æsker i metal, knive, legetøj og meget - meget andet, alt sammen med SAS-

logo, dengang havde fantasien ingen grænser.

Så hvis man troede man kendte historien om tilblivelsen af SAS, blev den flerdoblet i løbet af aftenen.

Tak til Casper for en fin aften.

Tekst og foto:
Henrik Hoppe

Entusiasmen fejler absolut ikke noget, når en veloplagt Casper Dahm holder foredrag.



Sådan begyndte det... tilbage

Efter at have fløjet med OY-BPB i små 10 år, ville Bohnstedt-Petersen A/S ikke længere have ansvar for flyet - det skulle tilbage til Tøjhusmuseet. Flyet gik en usikker fremtid i møde som enten museumsgenstand eller, endnu værre, blive solgt til udlandet.

På initiativ fra Svend K. Hermansen blev der nedsat en gruppe af piloter og teknikere fra Eskadrille 721, der også havde fløjet OY-BPB hos Bohnstedt-Petersen. De gik i gang med at finde en løsning, så OY-BPB kunne forblive på danske hænder og naturligvis flyvende.

Svend K. Hermansen var, sammen med gruppen, en utrættelig drivkraft i arbejdet med at sikre OY-BPB en fremtid som flyvende klenodie. Foruden ham talte gruppen bl.a. Hans Peter Hermansen, Erik Brøgger, Jane Petersen og Mette Thorsen.

Arbejdet omfattede en intensiv diskussion af, hvordan organisationen af arbejdet skulle foregå. Det var vigtigt, at have sikkerhed for, at vedligehold af flyet og flysikkerheden var i højsædet, samtidig med at der skulle sikres en professionel tilgang til den daværende luftfartsmyndighed i Danmark – Statens Luftfartsvæ-

sen. Ligeledes ønskede man at tage højde for, at der måske kunne indlemmes og driftes andre fly end DC-3.

Det var desuden også magtpåliggende at få en aktiv organisation, som kunne stå for indsamling af penge til drift. Man var opmærksom på, at det ikke var helt små beløb, der skulle til. Det var også vigtigt at have en organisati-



on, som kunne skabe spændende og gode oplevelser for medlemskaren. Derfor blev det besluttet at dele arbejdet og ansvaret op i 2 foreninger.

Der skulle bl.a. udarbejdes vedtægter, et stort arbejde som Mette Thorsen stod for, og Hasse Resenbro stod for økonomien.

Bjørn Nielsen fra Tøjhusmuseet var en stor hjælp i samarbejdet, og han kom til at sidde i FFFM's første bestyrelse som repræsentant for museet.

Den store indsats resulterede den 05.11.1991 i stiftelsen af "Foreningen For Flyvende Museumsfly" og "DC-3 Vennerne". Umiddelbart efter de stiftende generalforsamlinger udsendte FFFM en pressemeddelelse, som blev bragt i mere end 40 aviser og blade landet over, bl.a. i Børsen 13.12.1991. Den 09-06-1992 blev udlånsaftalen underskrevet. Ved et festligt arrangement den 22.08.1992, hvor ca. 400 mennesker mødte op på Grønholt Flyveplads ved Hillerød, overdrog Bjørn Nielsen formelt OY-BPB til Foreningen for Flyvende Museumsfly. TV Lorry og TV-avisen bragte et indslag fra overdragelsen. En artikel om begivenheden og arbejdet blev bragt i Berlingske Tidende dagen efter.

Det første år

Begge foreninger havde søgt Told- og Skattemyndighederne om skattefrihed, og det blev bevilliget med baggrund i "Foreningernes virke for bevarelse af historiske fly og det heraf følgende



de almennyttige formål". FFFM blev desuden fritaget for betaling af benzinafgift og moms.

I starten af 1992 var der ca. 250 medlemmer i DC3V, et enkeltmedlemsskab kostede 100 kr. og husstandsmedlemsskabet kostede 180 kr. Interessen var stor, og ved udgangen af året var der 518 enkeltmedlemsskaber og 72 husstandsmedlemsskaber.

Formand for DC3V var Susanne Brøgger, og Jane Petersen var kasserer og stod for "Oplysning og indmeldelse". Hos FFFM var formanden Svend K. Hermansen, mens Erik Brøgger varetog oplysning om foreningen.

Flyveture

Allerede i 1992 blev de første medlemsflyvninger gennemført. Banen i Grønholt var for kort til en godkendelse til at medbringe passagerer, så turene afgik fra Roskilde Lufthavn. I cockpittet kunne man møde:

Svend K. Hermansen: 1. pilot, 8.500 flyvetimer hvoraf 5500 på DC-3.
Jørgen Poulsen: 1. pilot, 13.000 flyvetimer hvoraf 4000 på DC-3.

Hugo Bach Jensen: 1. pilot, 9.500 flyvetimer hvoraf 1600 på DC-3.
Carl Hansen: 1. pilot, 7.500 flyvetimer hvoraf 200 på DC-3.
Hans Peter Hermansen: 2. pilot, 700 flyvetimer hvoraf 60 på DC-3.
Bjarne Andersen: Maskinist, 3.800 flyvetimer hvoraf 1. 500 på DC-3.
P.E.W. Jensen: Maskinist, 4.200 flyvetimer hvoraf 80 på DC-3.
John E. Madsen: Maskinist, 60 flyvetimer på DC-3.

Generalforsamlinger Nov. december 1992

På foreningernes generalforsamlinger kom bestyrelserne til at se sådan ud:

Generalforsamling 03.12.1992
Foreningen For Flyvende Museumsfly
Hans P. Hermansen (formand)
Jørgen Vollbrecht (næstformand)
Jørgen Poulsen (kasserer)
Arne Frisch
Erik Brøgger
Jens P. Sodemann
Ole Frandsen (Tøjhusmuseets repræsentant)
Suppleanter:

Jonas Sodemann
P.E.W. Jensen

Generalforsamling 24.11.1992 DC-3 Vennerne

Susanne Brøgger (formand)
Jane Petersen (kasserer)
Alex Bankovic
Anker Pedersen
Hans P. Hermansen
Henrik Poulsen
Per Stæhr-Nielsen
Suppleanter:
Jens P. Sodemann
Thor Lange

Historien er ikke komplet

Historien om tilblivelsen af de 2 foreninger er ikke komplet. Den er stykket sammen af det, vi kunne finde i forskellige tidsskrifter samt hvad medlemmer kan huske. Der kan også mangle navne på personer, der var med i arbejdet.

Har du oplysninger eller tilføjelser, må du meget gerne sende dem til os på webmaster@dc3vennerne.dk



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

