

DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Venerne

Nr. 3 December 2024



MERRY CHRISTMAS!



DC-3 Nyt ønsker alle en rigtig glædelig jul samt et godt og lykkebringende nyt år.

På gensyn i 2025

Ingen over JULEMANDEN... selv AIRBUS Beluga må vige! Du kan dog læse mere om Beluga'en inde i bladet.

Se side 8-9

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...



Vi står nu og er ved at sige farvel til året 2024.

Det var et år, hvor vi rundede den 5. sæson, hvor vores "Gamle Dame"

ikke kunne flyve med medlemmer – det har været 5 lange år.

Når dette er sagt, er der alligevel sket positive ting for vores gamle flyver. I april fejrede vi 80-års fødselsdagen på Danmarks Tekniske Museum med deltagelse fra Norge og Sverige. 120 personer var mødt op og vidnede om stor opbakning til vores forening.

En nødvendighed for vores fremtidige planer for OY-PBP er, at vi fortsat kan blive i hangar 141 i CPH.

Med stor velvilje og generøsitet har CPH forlænget vores aftale til 31. april 2026 – så STOR TAK for det!

Vi har foretaget mange store nødvendige reparationer og eftersyn på OY-BPB, og det mundede ud i en fantastisk vellykket Check flyvning den 11. august.

Med 2 hollandske piloter og en af vore egne var OY-BPB i luften 1 time og 17 minutter over Sjælland, for derefter at foretage en perfekt landing på bane 12-30 i Københavns Lufthavn.

Takket være vores dygtige teknikere og hele holdet i Teknisk afdeling, var flyvningen en stor succes.

Vi er fortsat i "Den gode bog" hos Trafikstyrelsen hvor vi har holdt flere møder angående flyets fremtid.

I arbejdet med at få "Den Gamle Dame" operativ igen, følger vi anbefalingerne fra Trafikstyrelsen, der heldigvis er en god medspiller og stor hjælp.

Som alle ved, står vi over for et stort eftersyn, og plan B er nu blevet til plan A. Vi udfører selv eftersynet med tilsagn om hjælp fra DC-3 vennerne i Norge og Sverige.

For at dette kan lade sig gøre, er det nødvendigt med en helt ny organisation til styring af arbejdet på flyet, så den er vi i gang med at oprette efter Trafikstyrelsens anbefalinger.

Den dårlige nyhed er, vi kommer tidligst ud at flyve igen i sommeren 2026.

Den gode nyhed er, at der foreligger en realistisk plan både økonomisk og teknisk. Efter den fantastiske flyvning i august har vi bevist, at OY-BPB er luftdygtig og moralen er skyhøj, så det skal nok lykkes.

DC-3 Vennerne afholdt en konference i august for DC-3 Vennerne fra Norge, Sverige og Finland.

Udover meget, meget andet, var der enighed om, at der fortsat er mange gode år og flyvetimer i foreningernes gamle maskiner. Med det vil jeg ønske jer alle en Glædelig JUL og et rigtig Godt NYTÅR.



Henrik Hoppe
Formand, DC-3 Vennerne

Forsidefoto:

Henrik Hugger





PH-PBA



En trist historie...

Et sammenfald af uheldige omstændigheder gør, at en af de længst, eksisterende veteranfly-organisationen i Europa, nemlig hollandske Dutch Dakota Association / DDA Classic Airlines, stiftet tilbage i 1982, er stoppet med passagerflyvninger. Flyet... en DC-3 med registreringen PH-PBA »Prinses Amalia«, er således grounded, og foreningens aktiviteter ophørt.

Organisationen formand, Feije Jaski, har tidligere i år fortalt til Vintage Aviation News, at foreningen, med stor med Beklagelse, har set sig nødsaget til at tage det drastiske skridt det er, at lukke foreningens drift og aktiviteter. Iflg. Vintage Aviation News er det, som nævnt i indledningen, ikke én enkelt faktor, der er årsag til beslutningen om at ophører med foreningens aktiviteter.

KILDE:

Vintage Aviation News

Fra 1. oktober 2024 står foreningen uden hangar (aftalen opsagt af udlejer), og det er ikke lykkedes at finde en erstatning. Det sker samtidig med stigende... og mere om-sig-gribende begrænsninger mht. at kunne færdes i Schiphol. DDA Classic Airlines vil sandsynligvis være bl.a. dem, der bliver begrænset i at kunne færdes i lufthavnen.

Hertil kommer dog stigende krav til CO²-emissionsstandarder og begrænsede mulighed for tanke, både i Schiphol og andre lufthavne.

PH-PBA har været aktiv til det sidste... og et af højdepunkterne i den nu afsluttede æra, var deltagelsen i markeringen af 80-året for invasionen i Nordmandiet 6. juni 1944.

HUG

Kært barn
har mange
... farver!



PH-PBA

Status fra hangar 141

Af teknisks chef
Jørgen Skouborg

Foto: Henrik Hoppe

Med udgangspunkt i det kommende store eftersyn, efter det nye vedligeholdelsesprogram: 24 måneders checket, som vi havde håbet på ville blive udført i England, ikke blev til noget, har vi tænkt plan B, nemlig at vi udfører dette check i hangar 141. Vi kontaktede Trafikstyrelsen for at få rede på, om dette ville være en farbar vej.

Trafikstyrelsen forholder sig til regelværkerne, både nationalt og EASA's regler i forhold til et fremsendt forslag, så vi "lyttede" os til, at Trafikstyrelsen havde nogle "bekymringsområder" vedrørende 3FM:

- * 3FM tekniske organisation.
- * 3FM tekniske kapaciteter og kompetencer.
- * 3FM tekniske Ressourcer.

Ad 3FM Organisation

Denne proces er i gang med udarbejdelse af organisations håndbog (MPH). Forhåbentlig kan vi besætte de nødvendige positioner.

Sven Strøm, Alex Rudbec, Hans Peter Nielsen og Søren Rasmussen ved filebænken.



Ad 3FM tekniske kapaciteter og kompetencer.

3FM råder og et antal teknikere med nødvendige kompetencer, vi må dog konstatere at vi mangler kompetencer til styring af vedligeholdelsen og styring af hangarproduktionen ved større arbejder så som de nye 12 og 24 måneders check.

Inspireret af hollandske Dutch Dakota Association's model at, samarbejde med en ekstern værksted organisation, søger vi nu samarbejde med en sådan virksomhed der kan stå for styring af vedligeholdelse af OY-BPB, Continuous Airworthy Management Organisation (CAMO).

En CAMO virksomheds opgave er at sikre at alle vedligeholdelskrav udføres til tiden og holder styr på det i et datasystem, dvs. beordrer og registrerer vedligeholdelsarbejderne.

Vi taler med en virksomhed i Roskilde om dette.

Vi havde håbet på at samme virksomhed også ville stå for selve hangarproduktionen, dette kræver at pågældende virksomhed opnår DC-3 Værkstedets autorisation, denne mulighed er ikke aktuel lige nu, det betyder at 3FM selv skal have DC-3 Værksted-

autorisation efter Trafikstyrelsens regler.

Derfor arbejder vi med dette og lige nu ved at beskrive værkstedsprocedurerne og -styring i en værkstedshåndbog (MPH) og håber at være færdige med initial-udgaven til årsskiftet 24/25

Ad 3FM tekniske Ressourcer

3FM aktive tekniske ressourcer er:

1. 3 Teknikere/mekanikere med DC-3 vedligeholdelses certifikater, hvor af 2 er deltidstilgængelige på grund af andet arbejde.
2. 3 fly-elektrikere hvor af 2 er deltidstilgængelige på grund af andet arbejde.
3. 2-3 fly teknikere/mekanikere uden DC-3 certifikat.
4. 2 teknikere/mekanikere uden flyteknisk baggrund

Disse ressourcer rækker til at klare vedligeholdelse efter det gamle vedligeholdelsesprogram arvet fra flyvevåbnet, men ikke tilstrækkelig til plan B, selv at udføre det kommende store eftersyn som består af 24 måneders kravene fra det nye AMP plus at udføre visse overgangsinspektioner fra det gamle - til det nye AMP, ca. 2000 mandetimer / 1½ år.

Skal vi i mål med disse tekniske udfordringer skal vi altså have tilført 3FM ressourcer til hangarproduktionen.

Min personlige baggrund er udlært flymekaniker fra Flyvevåbnet og 43 år hos SAS og Thai Airways Intl.

Tiden hos SAS lærte mig at små organisationer kun kan overleve ved at stå sammen, dette gjorde at jeg genoptog ideen om et nordisk eller skandinavisk DC-3 samarbejde.

Søren Rasmussen viser, at flyet er i "Teknisk parkering", og at motorerne er konserveret for vinteren.

Nordisk DC-3 samarbejde

Der er i 2023-24 gennemført 3 DC-3 samarbejdes møder/ -seminarer og vi er nu ved at have skruet os ind på formen og interesserne i samarbejdet.

* I februar 2023 mødtes Flygande Veteraner, Dakota Norway og DC-3 Vennerne/3FM hos Dakota Norway i Torp, hvor vi diskuterede specifikke tekniske problemer.

* I september 2023 mødtes samme forum hos Flygande Veteraner i Västeås i forbindelse med deres Daisy's 80 års fødselsdags fejring. Diskussionerne gik fortrinsvis på samarbejde om reservedele og teknisk træning og enkelt specifikke tekniske problemstillinger. I samme møde indgik også nogle få operationelle diskussioner

* I august 2024 var DC-3 vennerne og 3FM vært for Nordisk DC-3 møde/Seminar.

Denne gang nordiske, idet invita-



tioner også sendtes til de Finlandske og Islandske DC-3 organisationer. Island afstod at deltage, idet deres DC-3 ikke er operativ. Finlandske DC Yhdistys ry - DC Association deltog med stor entusiasme, og vil være værter for Nordisk DC-3 Seminar 2025.

Ganske kort diskuteredes,
1. Fælles vedligeholdelsesprogram

(AMP) uden at opnå enighed om dette, men fortsat at dele erfaringer.

2. Fælles CAMO, mødet konkluderes at de enkelte organisationer er for forskellige til en fælles

Fortsættes på side 6...

Alex Rudbech, Hans Peter Nielsen og Sven Strøm vurderer, om olien er indenfor "Bedst før"-datoen.



CAMO, men fortsat at dele erfaringer.

3. Ressource deling. Mødet konkluderede det formålstjenlige for alle parter at dele ressourcer og kompetencer. Finland udtrykte reservation for eventuelle sproglige problemer andet end Engelsk. Norge og Sverige udtrykte tilsagn om ressource hjælp til plan B for det kommende store check.

4. Maintenance Training. Flygande Veterander har et svenskt godkendt uddannelses program for DC-3 teknisk uddannelse og tilbød pladser på et kommende DC-3 certifikat kursus.

5. Reservedele. 3FM råder over en anelig beholdning af reservedele arvet fra flyvevåbnet og overtaget i forbindelse med overdragelse af OY-BPB. Denne beholdning er meget attraktiv da det til tider er vanskeligt at skaffe reservedele. Mødet var ikke interesseret i at oprette et så kaldt pool og foretrak at udsende forespørgsler ved behov.



Hans Peter Nielsen, Sven Strøm og Alex Rudbech i gang med at checke lageret for smørremidler.

6. Deling af tekniske data og dokumentationer. Mødet enedes om at oprette en fælles digital platform for fælles adgang til data og dokumentationer.

7. Operationelt diskuteres brug af den hollandske simulator, da man er usikker på tilgang til denne, når Dutch Dakota Association stopper operation af deres DC-3 i 2024

8. Slutbemærkning ”Hvor længe kan vi holde DC-3’erne flyvende?”

Mødet diskuterede de øgede krav fra myndighederne og de knappe ressourcer som de største udfordringer for at holdes vores DC-3’er flyvende.

For egen regning vil jeg udtrykke at teknisk set er DC-3 uopslidelig, men om vi ikke gør noget, dør DC-3’eren med os.

Tilbageblik over 2024's tekniske aktiviteter

Af Tekniker/mekaniker
Michael Skriver-Jensen

Kære DC3 Fans

I har sikkert læst vores Tekniske Chef Jørgen Skouborgs fine artikler i Nyhedsbrevet, eller i de seneste udgaver af DC3 Nyt, og læst, at der foregår hel masse omkring vores Den Gamle Dame... også på den tekniske side.

Der er udarbejdet og godkendt ny AMP (Aircraft Maintenance Program) i april. Rudder Stop udskiftet, propeller har været en tur i byen, og er blevet inspiceret, ref. de myndighedskrav, der til dem. Efterfølgende har vi udført en succesfuld Maintenance Check Flight med 'all systems go'. Hangar 141 summer af liv.

Her arbejdes der hårdt på at få gjort vores hangar facilitet, samt lager og værktøjs beholdninger klar.

Værktøj registreres og opmærkes. Lager opdeling. Hangar indretning og oprydning, og mange andre opgaver. Sideløbende med at der udføres de nødvendige inspektioner og vedligehold under storage programmet.

Alt sammen tids og resursekrævende opgaver, for at komme i mål med vores organisationsændring og "Plan B". I sidste ende for at få vores Gamle Dame på vingerne igen efter vingereparation og et succesfuldt udført 24

Mdrs. eftersyn.

På 'Plan B' siden arbejdes der med at få alle de arbejdskort (Task Cards) klar, som vi skal udføre det forestående 24 mdrs. eftersyn efter.

De er baseret på vores godkendte AMP, og beskriver de inspektions-/udskiftning/reparations opgaver som skal udføres under eftersynet.

Omkring 300 forskellige punkter skal udføres under eftersynet.

En massiv opgave for en lille teknisk organisation som vores. Bl.a. skal kabinen og vingerne adskilles for kontrol af alle kablerne til styrerorene, (Rudder/

Elevator/Ailerons).

Kontrol for korrosion i strukturen, inspektion af brændstoffankene og en lang række af andre tidskrævende arbejdsopgaver.

Samt i tillæg, div. Inspektioner/udskiftninger krævet af myndighederne.

Alt sammen for at sikre at Hun er i fineste form, når vi ruller hende ud af hangaren igen.

I forbindelse med organisationsændringen skal vores tekniske organisation som bekendt tilpasses, så vi opfylder de regler der er gældende for en flyteknisk vedligeholdelses organisation.

For at blive godkendt som teknisk organisation skal vi opfylde de regler der er gældende i Bestemmelser for Civil Luftfart BL 1-3, og de regler der er sat i AIC 09/17.

Her skeler vi kraftigt til EASA Part 145, med skyldig tilpasning til de forhold vi opererer under. Da det er den standard vi er blevet bedt om at følge af Trafikstyrelsen. Et stort arbejde hvor vi er i gang med at udarbejde vores egen MPH (Maintenance Procedure Handbook). Her i beskriver vi hvordan vi vil opfylde de krav og regler der er gældende.

Kort opsummeret skal vi bl.a. forholde os til alle de her punkter, og beskrive hvordan vi vil håndtere det i vores organisation:

1. Organisationens struktur og ledelse:

Organisationsdiagram. Nøglepersoners roller og ansvar. Uafhængighed af produktionsafdelingen – Hvordan sikrer vi at kvalitetskontrollen er uafhængig af den praktiske udførelse af eftersyn etc. for at sikre objektivitet.

2. Faciliteter og udstyr:

Beskrivelse af værksteder, han-

garer, lagerfaciliteter og kontorer. Vedligeholdelse af værktøj og udstyr der skal kalibreres og kontrolleres. Dokumenterer tilgængeligheden af sikkerhedsudstyr og procedurer for håndtering af farlige materialer.

3. Procedurer og processer:

Detaljerede instruktioner for udførelse af vedligeholdelse, reparation og eftersyn. Kvalitetskontrolprocedurer. Definerer procedurer for rapportering, undersøgelse og korrigerende af fejl og mangler. Beskriver systemer for oprettelse, godkendelse, distribution og arkivering af dokumenter. Samt hvordan vi opbevarer dem. Beskriver krav og procedurer for valg og kontrol af underleverandører.



Som Michael skriver: "Hangar 141 summer af liv".

4. Personale:

Kompetencekrav, træningsprogrammer, og autorisation af vores tekniske personale.

5. Sikkerhed:

Sikkerhedspolitik og risikovurdering ift. farer og risici i forbindelse med vedligeholdelse-aktiviteter. Samt de sikkerhedsforanstaltninger vi har på plads

for at minimere risici og forebygge ulykker.

I tillæg har vi også en Safety Manual der skal udarbejdes. Vores Kvalitetsmanual gennemgås. En luftdygtigheds organisation (CAMO) skal udpeges og godkendes af os. (CAMO er vores eget kontrolorgan der holder øje med at vi vedligeholder korrekt iht. vores AMP).

Og sidst, men absolut ikke mindst, have sat navne på og godkendt de 'Nominated Postholders' der er krav til.

Nominated Postholders er dem som er ansvarlige overfor, og godkendes af Trafikstyrelsen. De er ansvarlige for at vi til enhver tid overholder det vi har beskrevet i vores MPH, Safety manual og Kvalitetsmanual.

Alt sammen tungt og omfattende 'juridisk' arbejde, hvor vi dykker ned i de førnævnte regler. Og som i sammenhold med opgaven omkring Taskcards er opgaver, der også kræver mange timer og resurser.

Så det er aldrig kedeligt at være en del af vores lille tekniske afdeling. Få hænder, til at udføre mange hænders arbejde. Men samtidig også spændende og sjovt. Og så gør vi det jo med vores glødende flyhjerter og største glæde.... For at vores kære Gamle Dame kan komme på vingerne igen i fineste form.

Til glæde og gavn for alle os der holder så meget af hende, i mange år fremad.

Tak fordi du læste med.



Airbus A300- 600ST Beluga

FAKTA

Introduceret: 1995

Første flyvning: 13. Sept. 1994

Motortype: Turbofan

Top hastighed: 864 km/t

Antal sæder: 2

Vægt: 86.500 kg

I 2023 måtte Boeing, ufrivilligt afgive positionen som verdens største, kommercielle flyproducent til Airbus. Efter fire år, fastholder den europæiske flyproducent sin position, og leverede 2023 henved 40 pct. flere fly end deres amerikanske konkurrent.

Airbus A320-familien, samles på fabrikkerne i enten Hamborg, Tyskland (A318, A319 og A321) eller Toulouse, Frankrig (A320), mens dele fabrikeres over det meste af

Europa og resten af verden. Senest har Airbus således underskrevet en aftale med Kina om lokal samling af A320 fly til kinesiske flyselskaber.

Tilbage til Europa, hvor de store, strukturelle elementer til flyene, produceres i Frankrig, Tyskland, Spanien og Storbritannien... og det er her, Belugaens kommer ind i billedet.

A300-600ST

A300-600ST Beluga er udviklet/bygget til Airbus' egne

produktionsbehov, blev taget i brug i januar 1996. Airbus har bygget fem fly af Beluga-typen... de fire er i daglig drift. Den femte Beluga kom i drift i år 2000, og er blevet brugt transport af rumstations-elementer, helikoptere, kunstværker, humanitær bestand – og i 2003 til transport af en række veteranfly til et airshow i Wisconsin, USA.

Placeringen af flyets hoveddæk tillader let roll-on/roll-of overførsel af last. Flydækket

BELUGA'en "sluger" hele flykroppe, og flyver dem fra, eksempelvis Toulouse, til Hamborg





Deltagerne i DC-3 Vennernes bustur til Hamborg, slut august, foran Airbus fabrikken, lige før vi blev lukket ind...

på Super Transporter-modellen er under niveau ifl. Hoveddækket. Den store hovedlastdør i ét stykke, svinger fremad og opad, og giver rigelig adgang til lastrummet. Lastdøren har en adgangshøjde på 16,78 meter. Lastrummet er 7,08 m højt og 7,04 m bredt. Lastrummets længde er 37,7 m langt. Flyet er i stand til at transportere op en last op til 47 t over en afstand på 900 sømil. Da Belugaens hoveddæk er placeret 5,5 meter fra jordover-

fladen, kan flyet nødvendigvis kun operere i lufthavne med, som det hedder, passende ground handling faciliteter (100 t lastløfte platform, 32 m lang og monteret på et 24-hjuls chassis med en lastkapasitet på 50 t). Det er næppe alle alle lufthavn, der vil kunne opfylde de krav.

Airport Transport International (ATI)... et datterselskab under Airbus Industrie, har således udviklet en integreret læsserampe, der gør det mu-

ligt for Belugaen at operere i lufthavne uden last- og losningsfaciliteter. Den integrerede læsserampe, 12 m lang og 5 m bred, er en kulstofkomposit-konstruktion. Den drives af flyets interne generator, kan betjenes af en mand, og kan folder ud og ind på 20 minutter.

HUG



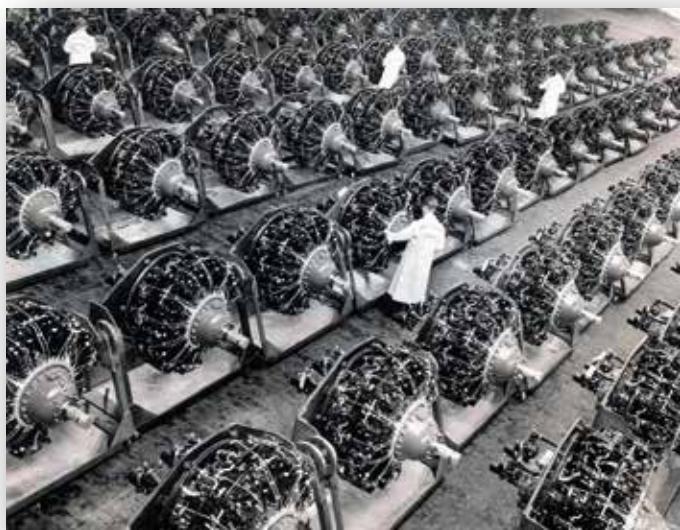
Flyets to motorer er GE CF6-80C2A8, der giver cruise hastighed på 0,7 Mach. Maximal flyvehøjde er 35.000 fod.



LIDT FRA DET HISTORISKE HJØRNE

Platt & Whitney

motorer (R-1030 Twin Wasp), bygget på Buick-fabrikken, i starten af Anden Verdenskrig, tjekkets inden levering til flyproducenterne, primært Douglas-fabrikken i Long Beach, Californien. Det var dog ikke kun Douglas-fabrikken, der brugte denne motortype til DC-3/C-47. En lang række andre WW2 flytyper, brugte den også... B-24, Catalina, TBD Devastor, Wildcat m.fl. I alt blev der bygget 175.000 R-1030 Twin Wasp-motorer.



Field Marshal

Bernard Montgomery landede tilbage i 1958 i Ottawa med Royal Canadian Air Force' DC-3 Dakota, for at hilse på Canadian Troops – og for at mødes med daværende Premier Minister, *Louis St Laurent*, og forsvarsminister *Brook Claxton*. Den sorte beret, som "Monty" altid gik med, havde han i øvrigt fået af en soldat, da han under krigen entrede en tank for at komme tættere på frontlinjen et sted i Europa.

US Army Pathfinders

og USAAF-flybesætning fotograferet før D-dag i juni 1944, foran en C-47 Skytrain på RAF North Witham, UK. C-47 var i øvrigt – og formentligt også som bekendt, afgørende for succesen af mange allierede kampanjer under WW2, især slaget ved Guadalcanal, og ikke mindst i New Guinea og Burma. C-47'eren gjorde det muligt for de allierede troppe at imødegå mobiliteten af den letrejssende, japanske hær.



Flot donation til "Den Gamle Dame"



DC-3 Vennerne har modtaget en arv på kr. 200.000 efter *Jan Zahrtmann*.

Jan har været medlem siden 1995, dvs. allerede nogle få år efter stiftelsen i 1991... et medlemskab, som han bevarede indtil sin sygdom satte ind for nogle år siden.

Jan havde fra barnsben en glødende interesse for fly. Han havde ikke, som så mange andre medlemmer, en baggrund fra flyvevåbnet, men var uddannet elektroingeniør og arbejdede som export chef for Foss Electric, i hvilken egenskab han rejste verden rundt, og nød flyrejserne.

Han deltog med stort engagement i mange ture med DC-3 - en interesse, han ikke delte med fruen, som endnu har en tur til gode.

Interessen udmærkede sig også ved, at han oparbejdede en samling af 200 modelfly, som børnebørnene nu kan få glæde af.

Den gamle Velo Solex knallert, var en anden passion, Jan havde.

I sommerhuset i Rørvig gik han og skilte dem ad, og reparerede dem. Han havde 7 stykker på et tidspunkt, og bestilte reservedele hjem fra Frankrig. Et fly i sommerhuset var der desværre ikke plads til.

Æret være hans minde...TAK

Et kærkomment vejrskifte...

Efter to dage med tunge skyer og silende regn, klarede vejret flot op den 28. sep. 2024. Det var et kærkomment vejrskifte.

58 DC-3 Venner havde sat kursen mod Nordre Tolbod i København. Målet var anløbs-

broen for *Nordic Seaplanes* Twin Otter, der var booket til 4 rundflyvninger over København.

I 1500 fods højde gik turen rundt om havnen og ind over byen. Det var en fantastisk

flyvetur, selvom det ikke var med "Den Gamle Dame"... og anderledes med start og landing på vand.

Foto:
Henrik Hoppe



Tak til vores sponsorer



Foto:
DanishAviationPhoto



ELLEHAMMER FONDEN

Fonden Julius Skrikes Stiftelse



www.dc3vennerne.dk

Et kig ind i SAS værkstederne i CPH

SAS

Tekst: Michael Jensen
& Henrik Hoppe

Foto: Henrik Hoppe

Hangar 4 & 5 i CPH er rammen for vedligehold og service af SAS-flyene i Danmark

For os flynørder vil et besøg her, være fantastisk oplevelse der giver et indblik i, hvordan vedligehold og sikkerheden på flyrejser står i højsædet.

DC-3 Vennerne havde derfor i efteråret, arrangeret en fælles tur til Hangar 4 & 5 med efterfølgende besøg i Hangar 141 hos vores "Gamle Dame". Alt var arrangeret med CPH Airport Tours, timet, tilrettelagt og ovenikøbet betalt. Nyhedsmailen med invitationen var klar og manglede kun, at der blev trykket på "Send" knappen.

Men så kom der en trist op-ringning fra vores kontakt i CPH Airport Tours.

Det var alligevel ikke muligt at gennemførte vores arrangement. CPH Tours måtte ikke transportere en gruppe som vores ind i et CSRA-område (Critical parts of

FORTSÆTTES PÅ SIDE 14...

Motoren fra en A350. Den har lidt samme skæbne, som vores motor på OY-BPB i 2019... leje-spåner i olien. Det er uklart, hvor spånerne kommer fra, så den skal retur til fabrikken og undersøges.



Mogens Stokholm forklarer teknikken ved landingsstellet på en A330





Motorerne står på række på SAS motorværksteder i CPH

... FORTSAT FRA SIDE 13

Security Restricted Areas) – det kom fra allerhøjeste sted i CPH. Det var noget af en mavepuster

og ØV! Det er er tidskrævende at få alle aftaler på plads og vi havde sådan glædet os til turen.

Men vi tænkte alligevel, at I ikke skulle snydes for et lille indblik hvad der sker hos SAS.

Så vi spurgte Mogens Stokholm, der var vores kontakt hos SAS-værkstederne, om vi fra mediagruppen i DC3V kunne lave en lille historie fra Hangar 4 & 5. Det var helt okay med et besøg og her er så lidt af hvad vi så, på vores guidede tur.

Og det var stort, rigtig stort. Når man går rundt under en Airbus A330 eller en A350, oplever man størrelsen på en overraskende måde, i modsætning til når man border fra en gate i lufthavnen.

Og motorerne der var til eftersyn på værkstedet, imponerede også med størrelse og den avancerede teknik der giver drivkraften til vores flyrejser. Moderne jetmotorer er utrolig driftssikre. Et langdistance fly til USA eller Asien er i gennemsnit 17 timer i luften hvert døgn, så tiden spildes ikke i lufthavne, de skal flyve og tjene penge. Og de er dyre, meget dyre. En motor til en Airbus A350 koster ca. 267 millioner kroner.

Arbejdet på flyende er også gået ind i en ny tidsalder Udover værktøj har mekanikerne



FAKTABOX AIRBUS A350

MOTOR	Rolls-Royce Trent XWB
Vægt:-----	8,5 tons
Højde: -----	4,3 meter
Trust: -----	Ca. 40.000 kg
Pris: -----	230 millioner kroner (uden komponenter)
	Motoren "suger" 1,3 t luft hvert sekund.
Fan diameter: -----	3 meter
Temperatur i højtryks turbinen: -----	1700 grader



SAS

*AIRBUS 350...
Det er en stor
flyver, læg mærke til
personerne ved motoren*

i dag en iPad med sig rundt på deres opgaver. Den giver dem præcise data om hvad der skal laves, hvordan det skal udføres og kan afmeldes online når jobbet er udført.

Og friske kræfter står på spring. Vi mødte en ung entu-

siastisk pige, der i år var kommet i lære som flymekaniker og brændte for faget. Så mandefaget er måske under udfordring fra piger der gerne vil have olie på fingrene og synes faget er super spændende.

Vi takkede Mogens Stokholm

mange gange, for vi fik adgang til det topsikrede område i CPH, og vil prøve at finde en mulighed for et gruppebesøg for DC-3 Vennerne på et senere tidspunkt.

Scan QR-koden og hør/se Michael Jensens interview med Mogens Stokholm.



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

