

# DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vennerne

Nr. 2 August 2025



## 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:

Henrik Hoppe, Michael Jensen  
og Sannie Mortensen  
Tlf. 24 25 92 60  
hoppe.henrik@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.

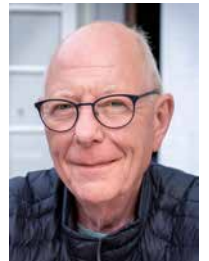
ISSN 1395-6620

#### Tryk og layout:

Strandbygaard a/s

# FORMANDEN SKRIVER...

*Kære DC-3 Venner*



ØV! Er det eneste man kan sige om omdelingen af DC-3 NYT April. En misforståelse fra vores tidligere distributionsfirma betød, at vi i 11. time måtte finde en alternativ løsning. Med forsinkelse håber jeg trods alt, det er lykkedes os, at få DC-3 NYT frem til din postkasse.

Fra dette nummer har vi skiftet trykkeri, der nu også står for omdelingen. Det giver os en fin besparelse i forhold til vores tidligere leverandører – penge der så kan bruges på andre aktiviteter i foreningen.

Selvom "Den Gamle Dame" ikke har været operativ i lang tid, er vi ikke glemte. Mens dette skrives tikkede en mail ind fra Polen. Et filmfirma i Warszawa ville gerne booke en flyvning fra Warszawa til Danmark og retur. Det ville havde været en god indtægt, som vi desværre måtte sige nej til.

Vores tre nye medlemmer af bestyrelsen; Jan Mariboe, Jørgen Kjær og Henrik Andersen er faldet godt til. De er aktive i bestyrelsesarbejdet og deltager i vores særlige grupper der står for medlemsaktiviteter m.m. Vi siger dem tak for, at de stillede op til valget på generalforsamlingen og vil bruge deres tid på at få "Den Gamle Dame" på vingerne igen.

Vi er startet på at udvikle en strategiplan, der kan bruges som et styringsværktøj og til at supplere fremtidige fondsansøgninger med foreningens fremtidsplaner.

Blandt vores udfordringer er aldersfordelingen i foreningen. Vi har brug for, at yngre mennesker også får interesse for vores historiske fly og vil deltage aktivt i arbejdet.

Vi er også i gang med at modernisere vores tilgang på internettet, og forventer at kunne præsentere en ny webshop senere på året

Københavns Lufthavn CPH har forlænget vores låneaftale af Hangar 141 til den 30. april 2027. Dermed er vi sikret husly til at udføre det store eftersyn, selvom det skulle trække lidt ud. Vi siger CPH en stor tak for deres positive syn på den gamle DC-3'er.

Net-mediet CHCK-IN har igen sponsoreret en jobannonce for os, Detail Reklame har givet rabatter på vores souvenirs, så når vi henvender os om hjælp møder vi kun positive mennesker, der vil det bedste for DC-3 Vennerne.

**Derfor:** sammen med alle ildsjælene i DC-3V tror vi på fremtiden ...

*Henrik Hoppe*

#### Forsidefoto:

Mens vi venter på godkendelse fra Trafikstyrelsen, bliver der passet godt på "Den Gamle Dame".

I cockpittet sider vores mekanikere Henrich Nysted og Søren Rasmussen under Storage test og vedligehold af OY-BPB.

*Foto: Henrik Hoppe*



# KARUP OG STAUNING TUR/RETUR MED DC-3 VENNERNE

Gedhusmuseet og Danmarks Flymuseums 50-års jubilæumsshow



*Deltagerne på busturen foran Saab F-35 Draken ved Flyvestation Karup*

**Af turleder Michael Jensen**

**Foto: Michael Jensen**

Den 13. juni fløj vi af sted i lav højde fra Flintholm Station med kaptajn Henning bag rettet i bussen fra Strøby Rejser. Fra starten sørgede vores kaptajn for at stemningen var i top med friskbrygget kaffe og sjove bemærkninger om det, vi passerede på vores vej.

Første stop var Gedhusmuseet på Flyvestation Karup, hvor de to lokale værter, Jørgen Pedersen og Palle Christensen, på inspirerede vis førte os gennem flyvestationens historie fra 2. verdenskrig, hvor Fliegerhorst Grove var besættelsesmagtens hovedflybase i Danmark. Og så fik vi på bedste vis set samlingen af fly fra det danske flyvevåben.

Da krigen lakkede mod enden kom Karup til at huse tyske flygtninge. Flygtningenes helbred var ringe, så mange døde. Det var gribende at se de mange grå granitkors på den tyske flygtningekirkegård.

Stemningen i rejsegruppen var hyggelig, og snakken gik ivrigt under middagen på Hotel Falken i Videbæk. Historierne om flyvning fik luft under vingerne, så det blev sent inden værelserne blev fundet og natlamperne slukket.

I Stauning var den 14. juni den store dag, hvor Danmarks Flymuseum fejrede sit 50-års jubilæum. Showet åbnede med et brøl på himlen fra F-16, efterfulgt af opvisning af fly fra ind- og udland, fly i formation og selvfølgelig de gode gamle KZ-fly, som museet

har den fulde samling af. Museets bygninger rummer en fantastisk stor flysamling som stjæler timer, for man bliver grebet af alt det spændende. Tiden fløj af sted, men alt får en ende og kompasset pegede hjem.

Da bussen rullede ind på Flintholm Station, takkede turlederen for to døgn fyldt med spændende flyhistorie. Og som han sagde: "Husk at melde jer til de næste begivenhedsrige ture med DC-3 Vennerne. Turene bliver slået op via nyhedsbrev, på hjemmesiden på vores Facebookside.

Er du ikke medlem, så hold øje med hjemmeside og Facebook".



*Gennemgang af historien om Flyvestation Karup er spændende.*



*Danmarks Flymuseum fejrede 50-års jubilæum.*

# STATUS FRA HANGAR 141

Trafikstyrelsen på  
audit i hangar 141.



## FORÅR-SOMMER 2025

**Af teknisk chef**  
**Jørgen Skouborg**  
**Foto: Henrik Hoppe**

Vi er ikke i mål med den nye værkstedsorganisation, så flyet er fortsat i Storage iht. det godkendte program, som vi er tilladt at udføre.

Vi arbejder derfor fortsat med at få godkendt den foreslåede værkstedsorganisation, som vist ved generalforsamlingen og seneste DC-3 Nyt, sideløbende med storage-arbejderne.

### **Ny Værkstedorganisation**

Vi indsendte ansøgning om ny værkstedsorganisation iht.

bestemmelser for civil luftfart BL 2-1 sammen med forslag til tilhørende Maintenance Procedure Manual (MPH) værksted proceduremanual 9. april 2025.

Vi havde Trafikstyrelsen på besøg i hangar 141 d. 15. maj 2025 for en præliminær inspektion, dels for at "vores" nye luftfartsinspektør kunne "se os og hangaren an" og dels for at se at hangaren fremstår som beskrevet i MPH.

Vi var vel forberedte og havde forberedt hangaren til inspektion, med alt hvad dette indebærer.

Inspektionen gik godt, synes vi, der var kun nogle ganske få ankepunkter/findings til hangaren og MPH. Efterfølgende inspektionen

15. maj er der arbejdet med udbedringer af disse ankepunkter/findings.

26. juni gennemførte vores kommende kontrolchef en Intern Audit, som skal til inden en formel inspektion fra Trafikstyrelsen, med nogle få findings, som bliver tilrettet.

Den 2. juli, fremsendtes en formel skrivelse til Trafikstyrelsen, som beskriver og redegør for udbedringer af ankepunkter/findings fra Trafikstyrelsens præliminære inspektion 15. maj og Intern Audit 26 juni.

Nu venter vi således på, at Trafikstyrelsen gennemfører såkaldt Tiltrædelses Audit for erhvervel-



*Hans-Peter styrer hydraulikken under test af landingsstel.*



*Sven Strøm pumper ny frisk olie i motoren.*



**Alex Rudbech efterser en reservenødluge fra cockpittet.**

se af Værksted Authorisation til at vedligeholde OY-BPB.

Jeg vil benytte lejligheden til at rose og takke det faste lille hold, der kommer i hangaren hver tiende dag for med stor indsats med at tilrette og forberede han-

gar 141 til den nye værksteds-authorisation. Uden denne indsats ville vi ikke være, hvor vi er i dag mht. værksteds-authorisationen, vejen har været lang og lærerig, særlig i forhold til love og bestemmelser.

Samarbejdet med General Avi-

ation Services (GAS) er et forlangende fra Trafikstyrelsen, for at sikre professionel styring af flyets kontinuerlige luftdygtighed.

Praktisk betyder samarbejdet, at GAS administrer flyets vedligeholdelsesprogram (AMP) samt holder styr på registrering af alle arbejder på flyet.

Vi udfører selv alle arbejder på flyet iht. vores autorisation og scope of works. Arbejder på komponenter og specielle arbejder så som special inspektioner/test, der ikke er beskrevet i manualværket, udføres af godkendte værksteder (f.eks. Propeller Overhaul).

Samarbejdet med de nordiske DC-3 organisationer er en nødvendighed for at gennemfører det kommende relativt store eftersyn, som skal gå i gang med den nye Værksted Authorisation. Vi har tilsagn om ressourcehjælp fra Finland, Norge og Sverige, der skal arbejde under "vores" Værksted Authorisation/Kvalitets System. Dette betyder at vi skal meddele Trafikstyrelsen denne ressource tilgang.

## Uddannelse

Da vi nu "kun" udfører storarbejder på flyet hver tiende dag, benyttede vi muligheden for at sende to mand på DC-3 Vedligeholdets Certifikat kursus (AML) i Västerås hos vores svenske kollegaer.

Kurset er godkendt af den svenske Transportstyrelse og den danske Trafikstyrelse. Efter endt og bestået kursus skal relevante deltagere gennemføre erfaringsstræning/On the Job Training (OJT) afhængig af den enkeltes baggrund. Kursus og OJT skal være gennemført i løbet af 3 år.



**Søren Rasmussen sikrer sideroret efter kontrol af wireforbindelsen.**

# HVOR DER ER VILJE ER DER VEJ... OGSÅ I LUFTEN

Opfølgning på artiklen “Som Far så Søn” i DC-3 Nyt april 2025.



## Af Henrik J. Andersen

Kun få dage efter at DDA Classic Airlines (tidligere kendt som Dutch Dakota Association), fløj sin sidste planlagte kommercielle passagerflyvning med deres Douglas DC-3, er flyet blevet reddet fra pensionering i sidste øjeblik. Med nyheden fejret af veteranflyentusiaster verden over, vil det

ærværdige passagerfly fortsætte med at flyve passagerer, omend i begrænset omfang. Dermed holdes historien, om et af de mest producerede fly nogensinde, i live for fremtidige generationer i Holland.

2024 skulle blive det sidste år med kommercielle flyvninger for PH-PBA (med navnet “Princes Amalia”). I februar 2024 blev det

afsløret, at regelmæssige passagerflyvninger med flyet ville ophøre ved udgangen af 2024-sæsonen. Til bitter skuffelse for alle involverede eller interesserede i flyet. Beslutningen om at afslutte flyvningerne, blev baseret på en række overvejelser, der reelt gjorde den fortsatte drift af et gammelt passagerfly økonomisk uholdbar.

## Pensioneringen

I en e-mail til frivillige, udsendt af DDA den 12. februar 2024, blev det afsløret, at pensioneringen af PH-PBA var blevet uundgåelig. De stigende omkostninger til hangar, landingsafgifter og forsikring, var blevet uoverkommelige for en frivillig organisation som DDA Classic Airlines, der ikke var i stand til at sikre langsigtet økonomisk støtte. Andre faktorer, der bidrog til beslutningen om at pensionere PH-PBA, omfattede de stigende brændstofomkostninger og vanskeligheden ved at finde frivillige til vedligeholdelse.

Efter en enormt succesfuld flyvesæson i 2024 fløj PH-PBA, hvad der forventedes at blive dens sidste passagerflyvning den 16. oktober 2024, fra Maastricht-Aachen Lufthavn (MAS) til Amsterdams Schiphol Lufthavn (AMS). Ved ankomsten til Amsterdam blev "Princes Amalia" mødt af en flok donorer og støtter, samt med en traditionel vandhilsen af to brand- og

redningsbiler fra Schiphol Lufthavn. Der blev endda afholdt en afskedsceremoni til flyets ære, hvor mange af de tilstedeværende forventede, at flyet derefter ville blive solgt til udlandet eller endnu værre, skrottet helt.

## Vendepunktet

Efter lange forhandlinger afslørede DDA's bestyrelse dog den 19. oktober 2024 på et møde for donorer og sponsorer, at flyet alligevel ville forblive i Holland. Flyet skal nu få nyt liv som en del af samlingen på Aviodrome Museum i Lelystad. DC-3'eren vil fortsat flyve men med reduceret frekvens, og vil blive støttet i sin drift af et team af frivillige, besætninger og ingeniører fra DDA.

Opsætningen af driften vil ændres for at muliggøre dette, hvor organisationen skal aflevere det flyvecertifikat (AOC), som den tidligere har fløjet under. Dette vil give organisationen, som vil blive omdøbt, mulighed for at frigøre sig fra den regulatoriske

byrde og de tilhørende omkostninger, forbundet med at besidde et sådant certifikat. Flyet vil nu operere under museets ansvarsområde, hvor alle nuværende medlemmer af DDA vil blive bedt om at donere til museet, i stedet for en specifik fond til at støtte flyet. Derudover vil flyvninger, der opereres af Aviodrome, kun være tilgængelige for flyets donorer og sponsorer.

Museet Aviodrome, eller "Nationaal Luchtvaart-Themapark Aviodrome" for at give attraktionen dens fulde navn, er et stort luftfartsmuseum i Holland, der har været placeret i Lelystad Lufthavn siden 2003. Museet huser et stort udvalg af tidligere militære og civile fly, hvoraf nogle afspejler landets rolle i luftfartshistorien. Blandt udstillingerne er en KLM Boeing 747-200, en Fokker 100, en Fokker F27 (x2) og en Lockheed Constellation i KLM's originale metalbelægning.



*Ved arrangementet Daks over Normandy 2019 deltog en lang række DC-3-C47 fly. Her anes vores "Gamle Dame" i baggrunden.*

## Et stykke historie forbliver levende

Redningen af DC-3'eren "Prinses Amalia" er en succes for hollandsk luftfartshistorie, og viser hvor vigtig støtten fra sponsorer og entusiaster er, for bevarelsen af sådanne ikoner. Flyet vil forblive som et flyvende monument, og vil give fremtidige generationer et indblik i den tidlige historie om kommerciel og militær flyvning. Aviodrome i Lelystad tilbyder ikke kun PH-PBA et værdigt hjem, men også muligheden for fortsat at opleve fascinationen af at kunne flyve med en historisk legende.

# DEN KOLDE KRIG

## – og en nedskudt DC-3



Flygvapenmuseet i Linköping.

### Af Henrik Hoppe

Den 13. juni 1952 kl. 09:05 lettede et svensk rekognosceringsfly fra bane 31 i Bromma Lufthavn. Flyet med den militære registrering Tp 79 var ombygget til elektronisk sporing af radio- og radarsignaler - særligt fra sovjetisk signalefterretning. Formålet med denne flyvning var undersøgelse af en ny sovjetisk luftovervågningsradar af typen P-20 i Liepaja, Letland samt en stor sovjetisk flådeøvelse, som fandt sted mellem den 9. og 20. juni.

Flyet var et Douglas DC-3A-360 Skytrain fra det svenske luftvåben, en militær transportvariant af DC-3.

Flyet blev fremstillet i 1943 med det originale amerikanske serie-

nummer 42-5694 og blev leveret til USAAF 15th Troop Carrier Squadron. Det var i aktion i Nordafrika, før det blev stationeret på RAF Barkston Heath.

5. februar 1946 blev det fløjet fra Orly Air Base via Hanau Army Airfield til Bromma og blev registreret som SE-APZ den 18. maj 1946 som et civil fly, inden det kom til det svenske flyvevåben.

Den 13. juni var der otte personer om bord, 3 fra flyvevåbnet og 5 telegrafister fra Forsvarets Radioanstalt (FRA) med speciale i signalefterretning.

Missionen var tophemmelig – ikke engang deres koner vidste, hvad de beskæftigede sig med på deres arbejde!

Efter starten drejede flyet til kurs ca. 130° og fortsatte med at stige til en højde på ca. 4.000 m. Kl.

09:20 kontaktede Tp 79 Hägernäs navigationsradiofyrtårn og anmodede om aktivering af fyret, hvilket aldrig var sket tidligere. En mulig årsag til dette kunne være, at sovjetiske radiofyrtårne kunne være slukket under større øvelser, og at man derfor ønskede et ekstra radiofyrtårn. En anden mulig forklaring er vejret. Ved at få adgang til radiofyret blev en hjemflyvning via Hägernäs sikret om nødvendigt.

Tp 79 fortsætter til en position øst for Gotland og befinder sig i internationalt luftrum, da det begynder at rekognoscere i nord- og sydgående baner. Tidligere på året havde Sovjetunionen oplevet flere krænkelse af deres luftrum og var stærkt provokeret af disse flyvninger.

Under flyvningen indløb rapportering til den sovjetiske kom-



*Illustration af nedskydningen.  
Flygvapenmuseet i Linköping*

mandocentral for den Baltiske grænselinje om et uidentificeret rekognosceringsfly.

Tp 79 befandt sig på dette tidspunkt 95 km nordvest for byen Liepaja i Letland og var fortsat i internationalt luftrum.

På den sovjetiske flybase i Turkums blev et MIG-15 jagerfly varslet og blev sendt på vingerne med ekstra brændstoftanke og ordre om ingen unødigt radiokontakt.

Kort efter melder den sovjetiske pilot tilbage til basen i Tukums "Jeg ser fjenden – hvad skal jeg gøre, tillad KORYTO." KORYTO var kodeordet for; indtrængerer er et udenlandsk fly – forfølg og bekæmp det. Basen i Turkums svarer tilbage "KORYTO".

Kaptajn Osinskij i MIG'en modtog dette signal og positionerede sig gennem en manøvre i udgangsposition for angreb og åbnede ild bagfra fra en afstand på 800 m. Men projektilbanen passerede under rekognosceringsflyet, så han korrigerede positionen og åbnede igen ild fra 500-600 m uden at forlade angrebspositionen. Han så projektilernes bane og en eksplosion på rekognosceringsflyets venstre motor.

Han forlod angrebspositionen til venstre i en afstand af 150-200 m. I dette øjeblik brød rekognosceringsflyets venstre motor i brand, og landingsstellet blev udløst, da det hydrauliske system tabte olie da det også var ramt. DC-3'eren drejede skarpt nedad til venstre, og i en højde af 6.000

m forlod en faldskærmsudspringer flyet.

Nedslaget i havet skete ca. 2 timer og 23 minutter efter starten i Bromma. Ingen af besætningen på Tp 79 overlevede angrebet fra den sovjetiske MIG-15.

Tp 79 sank efter angrebet og efterlod sig ikke spor på havoverfladen.

Det var ikke ualmindeligt, at fly blev skudt ned på dette tidspunkt, det usædvanlige var, at der ikke blev fundet spor af det. Bortset fra en gummibåd med spor af ammunition blev der ikke fundet noget.

DC-3'eren var væk.

Kriminaltekniske eksperter kunne få dage senere fastslå, at redningsflåden havde været beskudt med brisantgranater indeholdende sprængstof af sovjetisk fabrikat.

Den 16. juni, 3 dage efter nedskydningen iværksatte det svenske flyvevåben en eftersøgning med 2 Catalinaer.

Samme skæbne, som overgik Tp 79, ramte den ene Catalina, der deltog i eftersøgningen. Det blev også skudt ned af en sovjetisk MIG. Catalinaen havde, hævdede Sovjetunionen, været inde over sovjetisk område og havde skudt på de opsendte



*FVM DC3 20100924\_009  
Foto Sofia Svalmark, Flygvapenmuseet*

jagerfly. De havde returneret ilden og skudt det ned. Svenskerne derimod hævdede, at Catalinaen var ubevæbnet og havde været over internationalt farvand.

Det lykkedes piloterne at lande flyet på vandet lige ved siden af et vesttysk handelsskib "Münsterland", som tog hele besætningen om bord, inklusive to sårede. Flyet gik derefter til bunds.

I næsten 40 år fastholdt Sverige, at Tp 79 udførte en navigations-træningsflyvning.

Først efter pres fra besætnings-medlemmernes familier bekræftede de svenske myndigheder, at DC-3'eren var udstyret med britisk udstyr og havde udført overvågning for NATO.

I 1991 indrømmede general Fjodor Shinkarenko, en oberst i



MIG-15

det sovjetiske luftvåben i begyndelsen af 1950'erne, at han havde beordret DC-3'eren skudt ned.

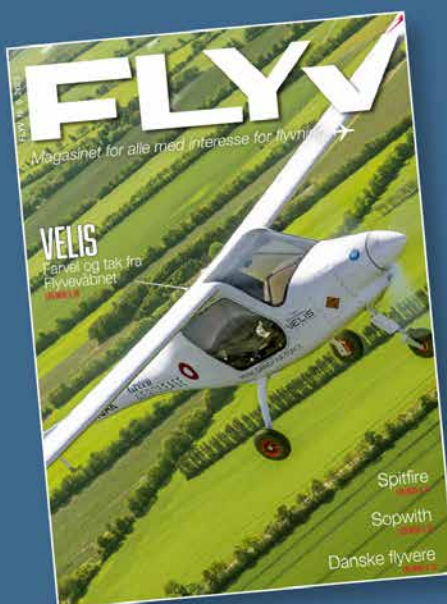
Efter en stor privat eftersøgning fandt man vraket af TP 79 i juni 2003 på 126 meters dybde i Østersøen.

Efter 52 år blev flyvraket løftet op til overfladen i marts 2004. Efter undersøgelser og konservering er flyet og historien bag nedskydningen udstillet på Flygvapenmuseum i Linköping, Sverige.

## ANNONCE

# FLYV

Magasinet for alle med interesse for flyvning



## FLYV

udkom første gang i 1928, og er en del af dansk flyve-histories kulturarv!

DU kan være med til at sikre fremtiden for **FLYV**, ved at købe et abonnement eller ved at annoncere i magasinet!

**FLYV** udkommer seks gange årligt. Et års abonnement koster kun 545 kr.

Bestil abonnement på:



[www.flyv.dk](http://www.flyv.dk)  
mail: [rune@flyv.dk](mailto:rune@flyv.dk)  
eller ring: 40 16 40 44

# Tak til vores sponsorer



DCC



DCC & Shell Aviation Denmark A/S

danmarks  
tekniske  
museum

Danish Museum of  
Science & Technology

Fonden Julius Skrikes Stiftelse



ELLEHAMMER FONDEN

SIMON  
SPIES  
FONDEN



# MIN TID MED DE GAMLE DAMER

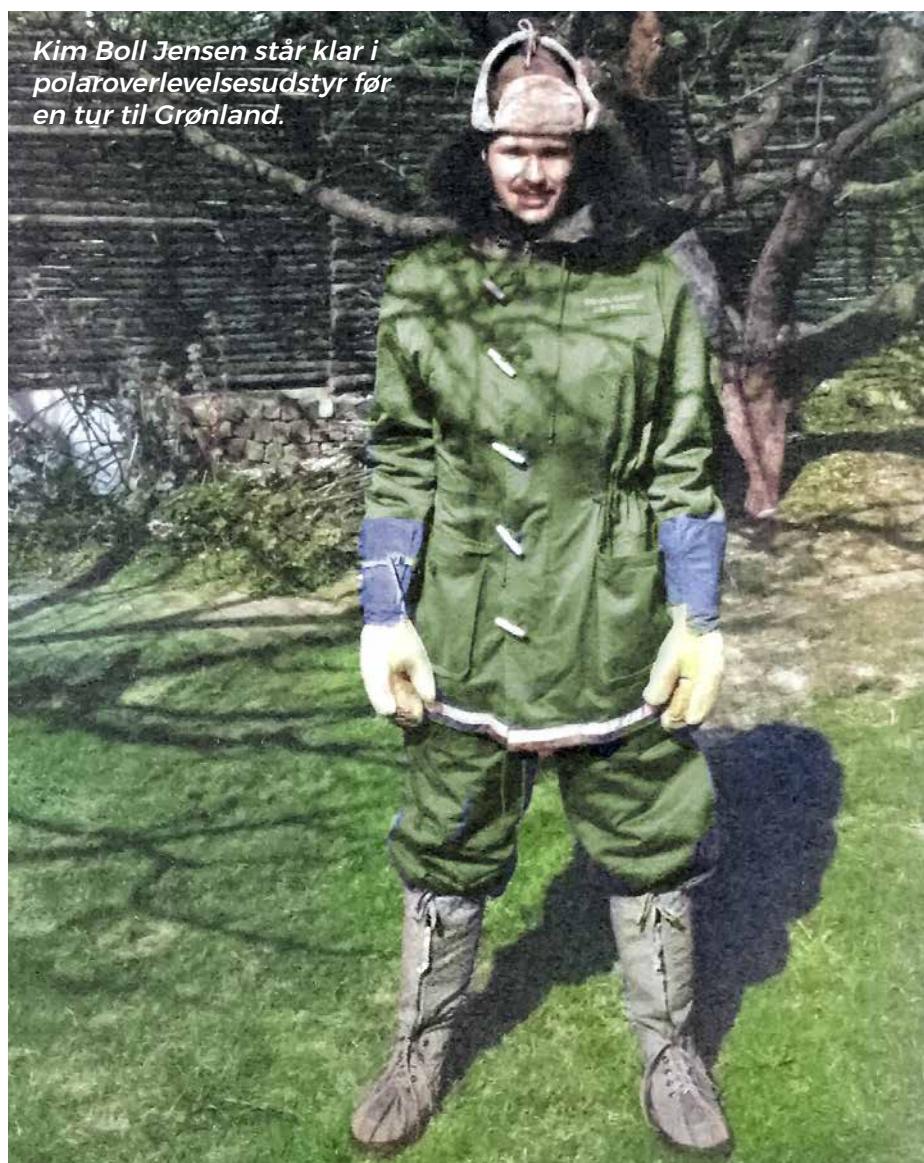
Af Kim Boll Jensen

Jeg har altid været bidt af flyvning, hvilket de fleste læsere af dette blad nok kender til. Jeg kom gennem prøverne til jagerpilot i 1979, men faldt på gennemsnittet. Så da jeg var færdig med gymnasiet tilbage i 1980 ville jeg rigtig gerne være soldat, men trak frinummer. Jeg meldte mig frivilligt, da jeg vidste, at man dengang tilgodeså de frivilliges ønsker om tjenestested, mit var Flyvestation Værløse.

Jeg fik dette ønske opfyldt og startede derfor som soldat på Flyvestation Værløse i august 1980, og havde yderligere en drøm om at komme i gavntjeneste i ESK 721, for det var der, den eneste regelmæssige flyvning foregik. ESK 722 kunne også bruges, men jeg har altid haft drømmen om at flyve fastvinge.

Glæden var derfor ekstra stor, da jeg fik min drøm indfriet. Efter 3 måneders rekruttid stod jeg nu på kontoret på "Linen" sammen med maskinister og mekanikere og med fast kaffestue i hangar 72.

Linen var en bygning der lå tæt på rullevejen og hangar 72, men som nu er revet ned. Piloterne og dele af administrationen var på "gården" lidt derfra. Vi havde kun med C-47 at gøre og ikke Hercules flyene.



*Kim Boll Jensen står klar i polaroverlevelsesudstyr før en tur til Grønland.*

**Følgende er en lille beskrivelse af hverdagen med de gamle damer tilbage i 1980-81 – som jeg oplevede det.**

Vi menige på linen refererede direkte under en hyggelig seniorsergent kaldet Baronen, den samme som tidligere var

T-33 teknikker på FLV. Vi var udelukkende beskæftiget med DC3/C-47.

Typisk var vi to menige der skulle servicere rundt om på eskadrilleområdet. Linen havde tre folkevognsrugbrød med radio til rådighed samt en Bukh traktor til snerydning. Vi menige havde det meste af tiden mindst to rug-



*Interiør K-687. Danmarks Flymuseum i Stauning 27-09-2011.  
Foto: Michael Boll Jensen*



*Kim Boll Jensen og C-47A.*



*K682 (OY-BPB).  
Foto Flyvevåbnets Historiske Samling*

brød til rådighed og stor frihed, bare vi var hurtige til at komme, når vi blev kaldt på radioen. Som en lille "godbid" fik vi lovet en tur til Grønland, hvis vi opførte os ordentligt.

Ud over en del opgaver, der ikke direkte havde med flyvningen at gøre, bestod vores hovedopgaver omkring C-47'erne af følgende:

- Køre maskinister til flyet
- Køre startvogn frem og tilslutte
- Stå klar med brandslukker (giraf) ved motor start
- Fjerne klodser
- Fjerne startkabel
- Ryde pladsen når flyet var kørt

Som nogle af de meget få på FLV måtte vi gå uden hovedbeklædning. Man ønskede ikke løse genstande flyvende rundt på området. Det gav lidt problemer/skideballer, når vi kom op på belægningsområdet, for ofte glemte man, hvor man havde lagt sin hue.

Arbejdet med C-47 var specielt og dejligt, men også lidt grænseoverskridende, især de første gange man skulle gå ind under flyet med snurrende propeller for at fjerne startkabel og klodser. Vi lærte hinanden at gå hen foran flyet, så man kunne sigte med den forreste antenne og halehjulet, så vidste man, at man var midt under flyet.

Det allerværste kunne være klodserne. Først og fremmest hvis de var lagt tæt på dækkene med tomt fly og man skulle fjerne dem med et tungt lastet fly, så sad de i klemme under dækket. Man måtte da stå under den varme motor i blæsten fra propellerne og sparke og vride i klodserne til de kom fri. Specielt husker jeg en gang, hvor jeg var ved at opgive, så kom en maskinist med en ekstra

klods som vi brugte som hammer, det hjalp.

Men også hvis snoren i klodserne var lagt ud til siden hvor udstødningsrøret var, kunne det være en udfordring. Vi fik ofte brændt huller i vores uniformer, når vi kom for tæt på udstødningsrøret, for der kom gnister med ud. Der var dog flere maskinister der hurtigt spottede, om der kunne være problemer, og så tog de over. Der var generelt en god stemning i eskadrillen, vi blev i hvert tilfælde behandlet godt som menige.

Ud over det praktiske ved start af flyene, skulle vi også sørge for mange småting. Bl.a. havde man i alle flyene en holder til vådservietter, der var pakket enkeltvis. Vi havde altid lommerne fulde så vi ikke skulle rende flere gange. Jeg kan stadig genkalde mig citruslugten af disse servietter.

Vi hentede også motorolie når der skulle fyldes efter, kørte startvogne til service på batteriværkstedet, kørte små ærinder rundt på flyvestationen og generelt hyggede os. Frokosten spiste vi i hangar 72, hvor der var kaffestue. Her havde alle deres egne hvide eskadrillekrus med navn på, og mange vaskede aldrig deres krus, så de var mere sorte end hvide. Men en dag kom en ny "bestyrer" af frokoststuen og han startede med at vaske alle kopper. Jeg er bange for, at han var blevet dræbt, hvis et par af maskinisterne havde været bevæbnet, det blev ikke godt modtaget. Flere mente at kaffen ikke længere smagte ordentlig i et rent krus.

Jeg var også ude at modtage drop sammen med Baron. Det foregik ved, at vi havde udlagt et kryds af hvide plastikbånd, hvor enderne og midten var markeret med kraftige lygter (selvom det var højlys dag). Så skulle C-47'eren

komme inden for  $\pm 1$  min. fra den forudbestemte tid og droppe en kasse sand. Det skete en enkelt gang, at jeg måtte køre en smadret kasse ned til faldskærmsværkstedet med besked om, at skærmen ikke havde virket. Det blev ikke modtaget positivt, deres skærme virkede altid og dermed basta.

En morgen, da jeg mødte ind, kunne jeg høre en del udrykningskøretøjer, nok omkring Værløse, og da jeg ankom til Linen stod alle og spejdede ud mod vest. Dagens morgen-shuttle kom hjem på en motor, noget der efter sigende var yderst sjældent. Alt gik godt og man kunne aflyse ambulancerne og køre maskinen på værksted. Der blev talt en del om det blandt maskinister og mekanikere, jeg tror de var ramt lidt på deres stolthed.

Men senere samme dag gentog det sig med en anden C-47'er, der også kom humpende hjem på en motor. Nu var man forvirret og der blev talt om, at det kunne være sabotage. Det tror jeg nu aldrig blev bevist, men to motorer på samme dag var noget af et sammentræf. Og dengang var de jo kun ca. 35 år gamle. Så måske har vi egentlig ikke været så uheldige med gode gamle K-682 her mere end 40 år senere.

Omme bag i lastrummet havde alle C-47'ere anbragt tre store gummibåde/dinghy'er godt surret fast. De var ganske tunge. Indimellem blev der øvet udkast ved Griben og så skulle vi hente nye fra dinghy-værkstedet. Jeg skulle en gang køre afsted med alle tre på ladet af et folkevognsrugbrød med  $\frac{1}{2}$  lad og  $\frac{1}{2}$  kabine. Som jeg husker det, hang de lidt ud over bagkanten af ladet. Jeg følte ikke at forhjulene havde helt så godt fat i asfalten på turen rundt på perimeter vejen, så det siger noget

om den ekstra vægt man fløj rundt med.

Af og til blev C47'erne brugt til støtte for SAR, hvilket betød, at der skulle nogle observatører med om bord. Det kunne bl.a. være værnepligtige. Jeg var varslet til sådanne ture et par gange, men heldigvis for de nødstedte blev de fundet af ESK 722, før vi blev sendt i luften. Jeg havde ellers glædet mig til en lidt anderledes flyvetur.

At C47'eren allerede dengang blev betragtet som for gammel rundt om i Europa, kom vist ikke bag på nogen, hvilket dronningen var ved at få at føle. Jeg ved ikke hvilken tur i Europa hun var på, men da de landede blev de henvist til fragtterminalen, da man antog, at C-47'eren var dronningens bagagefly, og at hun selv ville ankomme standsmæssigt. Det fik piloterne heldigvis rettet inden det blev pinligt, og dronningen kunne stige ud på den røde løber og ikke i fragtterminalen.

Vi havde sjældent ærinder i de to store Hercules hangarer, men i vinteren 80-81 var der besøg af en Gulfstream, så vidt jeg husker var den amerikansk indregistreret og med lækre brede lædersæder. Den blev brugt til at teste om flyet kunne være en værdig afløser til de gamle damer. Hvilket man jo så valgte, men det er jo en helt anden historie.

Jeg fik min tur til Grønland men med Hercules (heldigvis), det blev til en meget stor oplevelse. Den blev kun til  $1\frac{1}{2}$  døgn mod normalt tre døgn, da der var mangel på reservedele, så man skulle hurtigt hjem med flyet til nye opgaver.

Min værnepligt var en dejlig tid i ESK 721, selvom vi ikke blev betragtet som rigtige "medlemmer" af eskadrillen, blev vi absolut behandlet godt.

# STØT, STØT, STØT...

SKAL VORES PROJEKT LYKKES, HAR  
VI BRUG FOR AL DEN ØKONOMISKE  
STØTTE, VI KAN FÅ. PÅ FORHÅND  
TAK, OGSÅ TAK FOR DIN HJÆLP.



9309 2090009047  spar nord

MOBILEPAY 17682   
MÆRK BIDRAGET "STØTTE " MobilePay

