

DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vännerne

Nr. 2 August 2026



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:

Henrik Johan 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

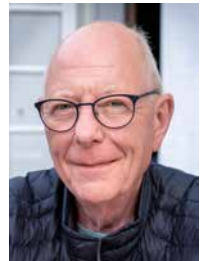
Artikler og illustrationer står
for de enkelte forfatters egen
regning, og er ikke nødvendig-
vis udtryk for redaktionens eller
foreningernes mening.
Eftertryk og anden brug af bla-
dets indhold er ikke tilladt uden
accept fra DC-3 NYT's redaktion.

ISSN 1395-6620

Tryk og layout:

Strandbygaard a/s

FORMANDEN SKRIVER...



Kære DC-3 Venner

2026 er året hvor vi endelig kom i gang med det store eftersyn.

Vejen hertil har været lang, men nu har vi autorisationen fra Trafikstyrelsen, en god samarbejdspartner fra CAT Flyservice i Roskilde lufthavn og ikke mindst vores dygtige mekanikere, der tre dage om ugen arbejder i Hangar 141.

Meget af flyet er allerede skilt ad, kabinen er ryddet, gulvet fjernet og snart kommer turen til vingerne der skal demonteres for nærmere inspektion.

Som hun står nu i Hangar 141, er det ikke sådan, vi husker "Damen", når vi satte os til rette og ventede på, vi kom i luften fra Roskilde lufthavn. Heldigvis har vi dygtige folk, der forstår at sætte det hele sammen igen, når den tid kommer.

Når vingerne er demonteret, vil vi arrangere en Airport Tour, så dem der har lyst kan komme helt tæt på arbejdet med vores dejlige fly og se detaljer på flyet, der normalt ikke er tilgængelige.

Vores Quality Control Manager, Tom Petersen, der er ansvarlig for kvalitetskontrol, inspektion og kvalitetssikring i den tekniske organisation, vil mere detaljeret fortælle om status på arbejdet her i bladet.

Vi kommer ikke uden om, at de sociale medier som Facebook, Instagram, LinkedIn m.m. er betydningsfulde i forhold til at gøre sig synlig. På det område må vi erkende, vi har meget at lære og ikke haft en effektiv markedsføring. Så, har du som læser viden om og lyst til at dele, hvordan vi bliver bedre til at udnytte disse medier, vil vi blive glade for at høre fra dig.

Vi har igen i år fået en invitation til at deltage med en stand ved Store Flyvedag i Værløse. Denne gang har vi desværre måttet melde afbud, da sygdom og andre omstændigheder har gjort, at vi ikke har kunnet skaffe folk nok til at opstille og bemande vores stand. Det er selvfølgelig ærgerligt, at vi ikke får vist flaget for DC-3 Vennerne, men vi vil vende stærkt tilbage ved en anden lejlighed.

Vores regnskab indsendt til indsamlingsnævnet viste, at vi i 2025 indsamlede kr. 168.564 i støtte og salg af souvenirs, og det er jo ganske flot. Vi håber fortsat, at I vil støtte op om "Den Gamle Dame", så vi igen kan få hende i luften og høre lyden når brændstof bliver omsat til den smukke lyd fra de to Pratt & Whitney motorer.

Henrik Hoppe

Forsidefoto:

DET STORE EFTERSYN ER I FULD GANG I HANGAR 141

Foto: Henrik Hoppe



NY "GAMMEL"

KVALITETS CHEF

Af Compliance Manager

Tom O. Petersen

Jeg er udlært automekaniker og har efter endt læretid fortsat min karriere inden for luftfart, hvor jeg gennem mere end 45 år har arbejdet teknisk, operationelt og ledelsesmæssigt. Min karriere har blandt andet omfattet funktioner som Flytekniker, Flight Engineer, Maintenance Controller, Maintenance Planner, Part-145 Manager, Safety & Compliance Manager samt ejer af egen konsulentvirksomhed inden for luftfart. Denne brede erfaring har givet mig et indgående kendskab til både den praktiske vedligeholdelse, den operationelle drift og den strategiske ledelse af komplekse tekniske organisationer.

I dag er jeg pensionist og arbejder som frivillig Compliance Manager i DC-3 Vennerne, hvor vi arbejder for at holde vores historiske fly luftdygtigt og operationelt. Arbejdet omfatter blandt andet myndighedskontakt, vedligeholdelsesstyring, kvalitetsstyring, dokumentation og samarbejde mellem teknikere, piloter og organisationen. Samtidig arbejder vi målrettet med moderne principper, hvor det giver mening inden for Safety, Compliance og Continuous Improvement, selv om flyet er over 80 år gammelt. Erfaringerne er direkte overførbare til drift, vedligeholdelse og forvaltning af historiske og teknisk krævende aktiver. Jeg har igennem flere

perioder deltaget aktivt i vedligeholdelsen af DC-3'eren.

Jeg har en stor passion for biler og motorcykler som altid har været både personlig og praktisk. Jeg har selv bygget Hot Rods og ejet flere veteranbiler. Det har givet mig en dyb håndværksmæssig forståelse for klassiske tekniske konstruktioner både med hensyn til biler, motorcykler og fly.

Jeg har en særlig interesse for amerikanske muskelbiler samt udvalgte og mere specielle Mercedes-modeller, hvor teknik, design og historie går op i en højere enhed. Den interesse holder



jeg ved lige ved at være ansat hos Classic Car House i Lyngby.

Jeg kører desuden Harley-Davidson og arrangerer ture for en mindre gruppe entusiaster, hvilket har givet mig erfaring med planlægning, koordinering og opbygning af stærke fællesskaber omkring en fælles passion.

Luftfart – startede i Flyvevåbnet som Flytekniker på hold nov. 1978 i Jonstrup:

- Flytekniker/Crew Chief G III, Royal Danish Air Force
- Flight Mechanic, Premiair
- Flight Engineer, Sterling European Airlines
- Maintenance Controller, Flexjet
- Maintenance Planner, MyTravel Airways
- Maintenance Manager/Coordinator, 3FM/DC-3 (Voluntary)
- Chief Inspector of Airworthiness, SLV/DCAA/TS
- Nominated Part-145 Manager, Air Greenland A/S
- Nominated Safety & Compliance Manager, Bel Air Aviation A/S
- Owner, TOPFLY Solutions
- Senior Safety Management Specialist, CPH Lufthavne
- Nominated Safety & Compliance Manager, Air Greenland A/S
- Compliance Manager, DC-3 Vennerne (Voluntary)

FORÅR – SOMMER 2026

Af Compliance Manager

Tom O. Petersen

Foto: Henrik Hoppe og
Jørgen Skouborg

På nuværende tidspunkt er kabinen blevet skilt ad - og den egentlige inspektion skal foretages

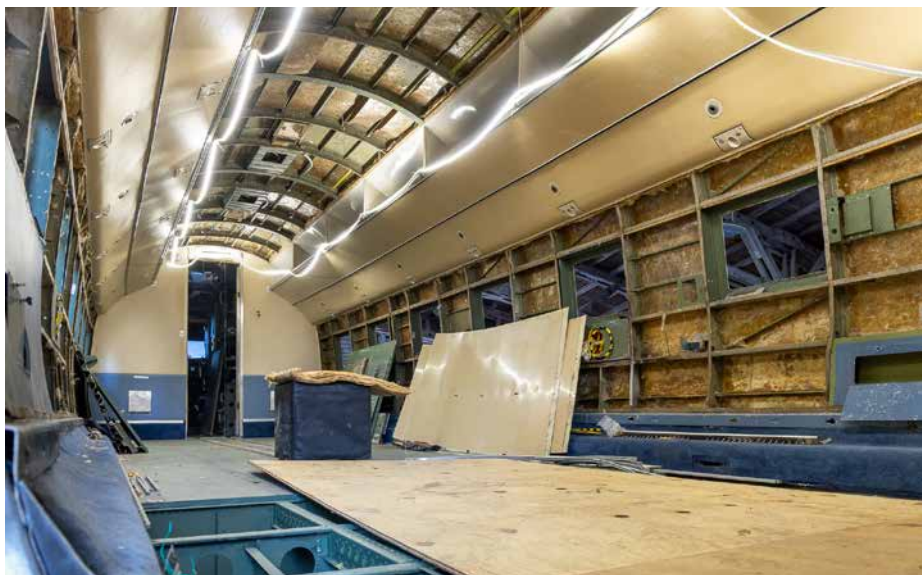
Derfor er vi i gang med gennemføre et af de mest omfattende arbejder i kabinen i mange år – en total adskillelse med efterfølgende inspektion, reparation og genopbygning.

For de fleste passagerer er kabinen de komfortable sæder, de karakteristiske sidepaneler og den velkendte duft af et historisk fly.

For teknikerne er kabinen noget helt andet. Bag panelerne gemmer der sig et kompliceret netværk af stringers, frames, kabelgennemføringer, styresystemer, isolering og hundredvis af befæstelser. Det er konstruktioner, som i mange tilfælde ikke har været fuldt synlige i flere år.

Derfor begyndte arbejdet med den mest tidskrævende del

- Afmontering af sæder
- Demontering af gulve
- Fjernelse af sidebeklædning
- Demontering af loftspaneler
- Fjernelse af den gamle isolering
- Registrering og mærkning af samtlige dele



Hver enkelt skrue, beslag og panel blev dokumenteret, så flyet senere kunne samles præcis som Douglas oprindeligt konstruerede det.

Når den sidste beklædningsplade er fjernet, viser flyet sit egentlige skelet, og det er her, det virkelige vedligeholdelsesarbejde begynder.

Den bare aluminiumskonstruktion bliver minutløst inspiceret for

- Korrosion
- Revner
- Løse nitter
- Tidligere reparationer
- Deformationer
- Begyndende materialetræthed

Hver eneste frame og stringer gennemgås – der findes ingen genveje.

Et næsten 80 år gammelt fly fortæller sin historie gennem små spor, og det kræver erfaring at vurdere, hvad der blot er

kosmetik, og hvad der kræver en egentlig reparation.

På billederne ses den imponerende konstruktion, som normalt er skjult bag kabinens paneler. Det er en påmindelse om, hvor elegant og samtidig robust DC-3'eren er konstrueret.

Når inspektionen er afsluttet, begynder næste fase

Korrosion fjernes efter gældende vedligeholdelsesdata, beskadigede komponenter repareres eller udskiftes, og alle arbejder udføres efter de originale Douglas-manualer eller godkendte reparationsanvisninger.

Parallelt gennemføres en række andre opgaver

- Kontrol af kabelføringer
- Gennemgang af elektriske installationer
- Kontrol af ventilationssystemet
- Inspektion af vinduesrammer



Alex og Sven arbejder med det demonterede panel.

- Udskiftning af slidte befæstelser
- Behandling og beskyttelse mod fremtidig korrosion

Det er netop fordelene ved at have hele kabinen adskilt - man får en sjælden mulighed for at komme helt ind til flyets struktur.

På et moderne passagerfly udskiftes mange komponenter efter faste intervaller. Et historisk luftfartøj kræver en anden tilgang, hver enkelt del vurderes individuelt, kan den bevares?

kan den repareres? eller skal den fremstilles på ny efter de oprindelige specifikationer?

Målet er altid det samme

At bevare så meget originalt materiale som muligt – uden nogensinde at gå på kompromis med flyvesikkerheden.

Det er netop denne balance mellem historisk autenticitet og moderne luftdygtighed, der gør arbejdet med veteranfly både udfordrende og fascinerende.

Når alle reparationer er afsluttet,



Kabinebeklædningen er taget af.

begynder arbejdet næsten forfra. Ny isolering installeres, loftspaneler monteres, sidepanelerne tilpasses, gulvene lægges og kabinen får igen sin karakteristiske indretning.

Det arbejde, der ved første øjekast kan se enkelt ud, kræver stor præcision. Mange af delene er håndtilpassede og skal passe sammen med konstruktioner, der blev fremstillet for mere end 80 år siden.

Når den sidste skrue er spændt, og de sidste paneler er monteret, vil passagererne igen opleve den velkendte DC-3-kabine – uden nødvendigvis at vide, hvor mange hundrede arbejdstimer der gemmer sig bag væggene.

Billedet af to teknikere bøjet over gulvkonstruktionen illustrerer præcis essensen af DC-3 Vennernes arbejde: erfaring, samarbejde og stor respekt for et unikt stykke dansk luftfartshistorie.



Korroderet beslag ved kabinevindue venstre #3.



Vingens gummiforkant og landingslys er afmonteret.



Halekonus demonteret.

Et andet stort arbejde foregår i brændstofsyste

Et stort eftersyn handler ikke kun om det, man umiddelbart kan se. Mange af de vigtigste opgaver foregår skjult bag paneler, gulve og vingestrukturer, hvor flyets vitale systemer har arbejdet trofast gennem årtier. Et af de mest omfattende arbejdsområder under det igangværende eftersyn af OY-BPB er derfor brændstofsyste

met. Brændstofsyste

met er flyets livsnerve. Det skal levere den rette mængde brændstof til motorerne under alle flyveforhold, og samtidig være tæt, rent og driftssikkert. På et historisk fly som en DC-3, hvor mange komponenter har været i tjeneste i årtier, er det afgørende med en grundig inspektion, når muligheden opstår.

Som en del af eftersynet inspiceres flyets brændstoftanke. Det er en omfattende opgave, som kræver både planlægning og omhu. Før eventuelle fejl/inspektioner i tankene kan udbedres/udføres, skal systemet tømmes, udluftes og gøres sikkert at arbejde på. Når tankene er sikre at arbejde på, bliver de inspiceret både udvendigt og indvendig

Her kontrolleres blandt andet

- Korrosion og overfladeangreb
- Revner eller begyndende materialetræthed
- Samlinger og tætningsflader
- Tankens interne konstruktion
- Eventuelle tegn på tidligere reparationer eller utætheder

Tankene gennemgår samtidig en tæthedskontrol, så vi med sikkerhed ved, at de fortsat kan fungere uden risiko for brændstoflækage. Med diverse inspektionslemme og bundplader i tankområdet afmonterede giver det en enestående mulighed for at inspicere hele brændstofsyste

Der foretages blandt andet kontrol af

- Brændstofrør og fleksible slanger
- Fittings og koblinger
- Ventiler og omskiftere
- Dræn og udluftningssystemer
- Filtre og si-elementer
- Fastgørelser og beslag
- Elektriske forbindelser ved tankmåling og sensorer

Alle komponenter vurderes ud fra deres tekniske tilstand. Hvor der er den mindste tvivl om en komponents fortsatte levetid eller sikkerhed, bliver den repareret eller udskiftet.

Arbejdet med brændstof kræver særlige sikkerhedsforanstaltninger. Selvom tankene er tømte, kan brændstofdampe stadig være til stede. Derfor arbejdes der efter faste procedurer med god ventilation, korrekt personligt beskyttelsesudstyr, gnistfrit værktøj og løbende kontrol af arbejdsmiljøet.

Selvom OY-BPB er et historisk luftfartøj, udføres vedligeholdelsen med udgangspunkt i de samme grundlæggende sikkerhedsprincipper, som præger den moderne luftfart.

Brændstofsyste­mer har gennem luftfartens historie været genstand for omfattende teknisk udvikling. Erfaringer fra undersøgelser af hændelser og ulykker har ført til nye konstruktionsprincipper, forbedrede vedligeholdelsesmetoder og skærpede krav til, hvordan der arbejdes på brændstofsyste­mer. Denne viden er i dag en naturlig del af moderne luftfarts-vedligeholdelse.

Selvom DC-3 Venerne ikke er omfattet af EASA's specifikke

krav til Fuel Tank Safety (FTS) og Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL), har vi valgt at lade de samme grundlæggende principper indgå i vores vedligeholdelsesfilosofi.

Det betyder blandt andet, at alle indgreb i brændstofsyste­met udføres med stor respekt for flyets oprindelige konstruktion. Vi arbejder systematisk med identifikation af risici, anvender godkendte materialer og vedligeholdelsesdata, beskytter kritiske komponenter mod utilsigtede ændringer og kontrollerer, at syste­mets funktion og sikkerhed bevares efter afsluttet arbejde.

På den måde kombinerer vi den klassiske DC-3 med den

viden og de erfaringer, som luftfarten har opbygget gennem de seneste årtier.

Målet er enkelt: Enhver vedligeholdelsesopgave skal bidrage til at bevare – aldrig reducere – flyets oprindelige sikkerhedsniveau.

Når flyet igen står færdigt på rampen, vil ingen besøgende kunne se de mange hundrede arbejdstimer, der er lagt i brændstofsyste­met. Tankene er skjult inde i centralplanet, rørene gemt bag paneler, og ventilerne arbejder ubemærket, hver gang motorerne startes.

Netop derfor er dette arbejde så vigtigt. Det er den usynlige vedligeholdelse, der skaber den synlige driftssikkerhed.

Ved at gennemgå hele brændstofsyste­met fra ende til anden sikrer vi, at OY-BPB fortsat kan flyve sikkert mange år frem. Samtidig bevarer vi den tekniske arv fra et af verdens mest ikoniske transportfly – med samme respekt for håndværket, som da flyet forlod Douglas-fabrikken, men understøttet af nutidens viden om kvalitet, sikkerhed og kontinuerlig forbedring.



Brændstoftankområdet i vingen uden tank.



Panelet under brændstoftanken er demonteret.

DC-3 FLYET I CIVIL TJENESTE

- USA 1935, EN LEGENDE ER FØDT



Passagerer går ombord på en Mainliner DC-3 i 1938.

Af Henrik J. Andersen

Det hele startede med et økonomisk problem. Da Douglas DC-3 gik i rutefart i 1936, blev passagerflyvning for første gang en robust, regelmæssig og økonomisk transportform på tværs af USA. Krigens C-47 Skytrain gjorde senere flytypen til et masseproduceret logistisk redskab. Sammen skabte de et teknisk, økonomisk og kulturelt vendepunkt, som var

med til at forme den moderne amerikanske luftfart.

Fra eksperiment til transportmiddel

Douglas Aircraft Companys DC-1 og DC-2 var foran konkurrenterne rent konstruktionsmæssigt. Helmetalkonstruktion, optrækkeligt understel og to motorer. DC-3 samlede disse kvaliteter i et større og mere anvendeligt fly. Den civile version havde typisk

plads til omkring 21 passagerer i dagkonfiguration, mens den tidlige Douglas Sleeper Transport, havde sovepladser til natlige transkontinentale rejser. Flyet var hurtigt nok til at forkorte rejsen markant, men lige så vigtigt var dets rækkevidde, nyttelast og robuste drift. Det kunne betjene et vidtstrakt rutenet uden at have behov for meget teknisk support.



Tre plads sovekabine fra en Douglas Sleeper Transport (DST) maskine i slutningen af 1930'erne.

DC-3 Dakota – flyet, der blev konstrueret til at gøre luftfart til en forretning

Det bemærkelsesværdige ved konstruktionen var ikke én enkelt revolutionerende opfindelse. Genialiteten lå snarere i at samle tidens bedste tekniske løsninger i et fly, der var stærkt, sikkert, komfortabelt, økonomisk og forholdsvis enkelt at operere.

American Airlines ønskede et større og mere komfortabelt fly. Flyselskabets præsident, C. R. Smith, bad i 1935 Douglas om et fly, der blandt andet kunne tilbyde sovepladser på lange natflyvninger. Resultatet blev Douglas Sleeper Transport, DST, der fløj første gang den 17. december

1935. En dagversion med 21 passagersæder blev kaldt DC-3.

Udfordringen og løsningen

I begyndelsen af 1930'erne var passagerflyvning endnu ikke nødvendigvis en god forretning alene på billetindtægterne. Flyene var relativt små, og mange ruter var afhængige af blandt andet indtægter fra luftpost og offentlige tilskud.

Det centrale konstruktionsprincip var derfor klart: Et passagerfly skulle ikke blot kunne flyve hurtigt og sikkert – det skulle også kunne tjene penge ved at transportere passagerer.

En robust konstruktion i metal

DC-3 var bygget efter de moderne principper, der i 1930'erne var ved at forandre flyindustrien. Træ, lærred og udvendige afstivninger blev afløst af stærkere og mere aerodynamiske konstruktioner i metal.

Flyet fik en helmetalkonstruktion og fritbærende vinger. Den stærke vingekonstruktion med flere bjælker var med til at give flyet det ry for robusthed og sikkerhed, som senere skulle blive legendarisk.

Formen var samtidig aerodynamisk ren efter datidens standard. Motorerne var indkapslet og vingernes udformning gav en



Passagerkabinen fra en dagsudgave (kaldet DC-3) med plads til 21 passagerer.

god kombination af løft, stabilitet og flyveegenskaber.

To motorer – og evnen til at klare sig med én

Et andet vigtigt princip var kombinationen af to kraftige stempelmotorer og gode flyveegenskaber. DC-3 blev kendt blandt piloter for sin stabilitet og gode præstationer ved flyvning på én motor.

Det var vigtigt for et passagerfly, der skulle operere over lange afstande på et tidspunkt, hvor navigationshjælpemidler, vejruksigter og lufthavnsinfrastruktur var langt mindre udviklede end i nutiden.

Cockpittet afspejlede også ambitionen om professionel ruteflyv-

ning. Flyet havde instrumentering til to piloter og kunne udstyres med autopilot – avancerede egenskaber for datidens trafikfly.

Passageren blev en del af konstruktionen

DC-3 blev ikke kun konstrueret omkring motorer, vinger og aerodynamik. Kabinen var en væsentlig del af selve forretningsideen.

Den oprindelige DST kunne indrettes med 14 sovepladser, mens DC-3-versionen kunne have 21 passagersæder. Det gav flyselskaberne mulighed for både at tilbyde luksus på lange natflyvninger og transportere betydeligt flere siddende passagerer om dagen.

Det større antal passagerer var afgørende. Hvert fly kunne skabe større billetindtægter pr. afgang, uden at omkostningerne steg tilsvarende. Dermed blev flyets størrelse, rækkevidde, hastighed og driftsøkonomi tænkt sammen som ét samlet system.

Det var måske DC-3's vigtigste konstruktionsmæssige idé: Flyet blev designet til en bestemt transportopgave og en bestemt økonomisk virkelighed – ikke blot for at sætte tekniske rekorder.

Hvorfor blev konstruktionen så vellykket?

DC-3 ramte et usædvanligt godt kompromis mellem en række modsatrettede krav:

- stor nok til at transportere et økonomisk interessant antal passagerer
- lille nok til at kunne anvendes på datidens lufthavne
- hurtig nok til at gøre lange flyrejser attraktive
- stærk nok til mange års hård drift
- stabil og rolig i luften
- kraftig nok til at have brugbare egenskaber med én motor ude af drift
- komfortabel nok til at gøre ruteflyvning attraktiv for et bredere publikum

Smithsonian museet fremhæver netop kombinationen af pålidelighed, lave driftsomkostninger og rentabilitet som centrale årsager til flyets succes. Konstruktionen var så vellykket, at de grundlæggende specifikationer ikke behøvede fundamentale ændringer fra de forrige modeller.

Et design, der satte standarden

Set med moderne øjne virker DC-3 naturligvis gammeldags med sine to stempelmotorer, halehjul og propeller. Men ser man flyet med 1930'ernes øjne, repræsenterede det næsten opskriften på det moderne passagerfly: En

lukket og komfortabel kabine, dobbelt cockpit og en konstruktion dimensioneret til regelmæssig kommerciel drift. Smithsonian har beskrevet DC-3 som et højdepunkt for det propeldrevne passagerfly og et design, der var med til at sætte mønsteret for udviklingen af senere trafikfly.

Ideen bag DC-3 var derfor i sin kerne enkel: at bygge et fly, hvor teknik, sikkerhed, komfort og økonomi gik op i en højere enhed.

Det er sandsynligvis den vigtigste forklaring på, at DC-3 og Dakota fik et liv, som konstruktørerne næppe kunne have forestillet sig i 1935. Flyet blev ikke bare en succesfuld maskine. Det blev et bevis på, at regelmæssig passagerflyvning kunne udvikle sig til en selvstændig og bæredygtig transportform – og var dermed en af de konstruktioner, der var med til at skabe den moderne luftfart.

Konklusion: Infrastrukturen fik vinger

DC-3 gjorde passagertrafik økonomisk troværdig før krigen. C-47 Skytrain gjorde lufttransport til en massiv amerikansk indsats under krigen. Efter 1945 gjorde de ombyggede militærfly det muligt for mindre selskaber, at bidrage til det voksende nationale net og gav fragt-, charter- og regionalflyvning et billigt arbejdsredskab. De tre

faser hænger sammen. Uden den civile DC-3 havde militæret ikke haft den samme gennemprøvede grundkonstruktion; uden Skytrains enorme krigsindsats havde den civile efterkrigsbranche ikke fået samme mængde fly, personale og infrastruktur.

Flyets dybeste betydning var derfor, at det ændrede forestillingen om afstand. USA var stadig et kontinentalt land med bjerge, ørkener, skove og store afstande mellem byerne, men en planlagt flyrute kunne gøre geografien tidsmæssigt mindre. Dette påvirkede handel, nyhedsformidling, turisme og forventningen om hurtig mobilitet. Senere propelfly og jetfly fløj højere, hurtigere og med flere passagerer, men de overtog et marked, som DC-3 havde skabt.

At DC-3'ere stadig flyver, er mere end et nostalgisk kuriosum. Det vidner om en usædvanlig robust konstruktion, men også om værdien af standardisering og et stort teknisk fællesskab. Flytypen blev bygget til en bestemt tids opgaver og endte med at definere opgaven selv: regelmæssig, skalerbar transport af mennesker og gods. Derfor står DC-3/Skytrain som et af de tydeligste forbindelsesled mellem 1930'ernes modige luftfartseksperiment og det landsdækkende civile transportsystem, som amerikanerne efter krigen begyndte at tage for givet.

Kommende artikler i denne serie

Næste artikel i serien kommer til at handle om DC-3'ens rolle i Canada, hvor flyet også fik enorm betydning og hvor den stadig er operationel ved specialopgaver.

SOMMER ESSAY OM



Af Henrik Hoppe

Hun stod i det fjerne hjørne af den kolde, mørke hangar og lignede præcis det, hun var: en enke fra en svunden tid, dækket af et fint lag støv, mens hun ventede på det uundgåelige. Hun var 82 år gammel. I folkemunde blev hun bare kaldt "Den Gamle Dame".

Egentlig burde hun have haft lov til at nyde sit otium i fred. Hendes krop var mærket af tidens tand; huden af duraluminium havde mistet sin glans, og de hydrauliske led værkede, når efterårskulden bed i hangarens vægge. Hun havde aftjent sin værnepligt, betalt sin gæld til samfundet og mere til. Det var på tide at hvile.

Men hendes minder – de var stadig sprællevende.

Når vinden rasede udenfor, kunne hun næsten mærke vibrationerne i sin sjæl. Hun huskede sit fødselsår, 1944. Hun var kommet til verden i USA som en ægte Douglas C-47 Dakota, bygget til krig, men skabt til storhed. Hun huskede lyden af sine to mægtige Pratt & Whitney-motorer, der

“DEN GAMLE DAME”

brølede om kap med tordenen, da hun krydsede Atlanten. Hun huskede Flyvevåbnets unge, koncentrerede piloter, der holdt fast i hendes ror med svedige håndflader, mens hun fragtede faldskærmstroppe, gods og håb gennem mørket.

Efter krigen havde hun smidt den olivengrønne uniform og kastet sig ud i den civile luftfart. Hun havde forbundet lande, fløjet hen over sneklædte alpetoppe og mærket solnedgangen farve sin næse rød over Atlanten. Hun havde levet et rigt, hæsblæsende og ufatteligt spændende liv.

Nu sad hun her. Glemte. Troede hun.

En tidlig forårmorgen ændrede alt sig. Hangarens tunge porte blev rullet til side med et metallisk hvin, og lyset strømmede ind. Men det var ikke skrothandleren, der trådte ind. Det var en flok mennesker.

De var en broget skare: pensionerede flymekanikere med olie under neglene, unge luftfartsentusiaster med vilde drømme i øjnene og piloter, hvis hjerter bankede i takt med en stjernemotor. De kiggede ikke på hende med ynk. De kiggede på hende med forelskelse.

“Se på hende” hviskede en af de ældre mekanikere og strøg en hånd over hendes støvede vinge. “Hun er stadig det smukkeste,

der nogensinde har fløjet. Lad os så komme i gang.”

De ville ikke lade hende dø. De ville give hende ungdommen tilbage.

De næste måneder blev de mest intense i hendes 82-årige liv. Den Gamle Dame blev skilt ad, skrue for skrue, nitte for nitte. Det var en voldsom proces, men hun kunne mærke den dybe respekt, der lå i hvert et værktøjsgreb.

Det var ikke bare en renovering; det var en kærlighedserklæring. De entusiastiske mennesker brugte deres aftener, weekender og opsparinger på hende. Hver gang en nitte blev banket på plads, var det som et ungdommeligt hjerteslag, der ekkoede gennem hendes krop. De gav hende ikke bare nyt liv – de huskede hende på, hvem hun var.

Så kom dagen. Portene blev åbnet på vid gab, og Den Gamle Dame blev rullet ud på startbanen. Solen genspejlede sig i hendes polerede krop, så det næsten skar i øjnene. En stor tilskuerflok var mødt op for at se miraklet.

I cockpittet sad en gråhåret pilot, der selv havde fløjet hende i Flyvevåbnet for årtier siden, ved siden af en ung linepilot, der var halvt så gammel som flyet.

Mekanikeren gav tegn. Startmotoren hylede en velkendt, mekanisk sang. Så hostede den højre

motor. En sky af hvid røg slap fri, efterfulgt af et dybt, rytmisk brag, da de 14 cylindre vågnede til live. Den venstre fulgte efter. Lyden var ikke længere en gammel dames hosten; det var et symfoniorkester af rå, mekanisk kraft. Hele hendes krop vibrerede af spænding.

Hun rullede ud på banen. Gas-håndtagene blev skubbet frem. Farten øgedes. Banens lys fór forbi. For et øjeblik glemte hun sine 82 år. Hun glemte støvet, hangaren og den ventende pension. Da piloten nænsomt trak rorpinden tilbage, slap hendes hjul asfalten.

Den Gamle Dame fløj igen. Let, elegant og fri, som om tyngdeloven blot var et venligt forslag. Hun var ikke længere fortid – hun var herre over himlen, båret oppe af vingerne fra dem, der nægtede at lade en legende glemme, hvordan man flyver.



DET HISTORISKE

Af Sannie Mortensen

I anledning af 35-året for stiftelsen af vores foreninger bringer vi artikler fra de tidligste medlemsblade. Denne gang er det fra DC-3 NYT nr. 2 1993.

Artiklen beskriver modtagelsen af vores første luftdygtighedsbevis, der er "Experimental" og gælder 1 år. Luftdygtighedsbeviset skulle generhverves årligt, og det forblev at være "Experimental" lige til flyvningerne stoppede i 2019, hvor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i 2020 tilbagekaldte dispensationen. Fremover skulle vi godkendes efter de krav, som har været beskrevet her i bladet gennem de seneste år.

Skribenten, Hans Peter Hermansen, er på dette tidspunkt blevet formand for Foreningen For Flyvende Museumsfly.



Fra DC-3 NYT nr. 2 1993

OY-BPB på Eksperimental Luftdygtighedsbevis

Efter længere tids forhandlinger med Statens Luftfartsvæsen er det blevet bestemt at vores fly skal flyve på eksperimental-luftdygtighedsbevis.

Af Hans-Peter Hermansen

Hvad er så et eksperimental luftdygtighedsbevis?

Et eksperimentalt luftdygtighedsbevis giver ejeren/brugeren ret til at operere luftfartøjet i dansk, engelsk, finsk, islandsk, norsk og svensk luftrum i overensstemmelse med luftdygtig-

hedsbevisets indhold (for vores flys vedkommende er der pt. tale om flyvning efter visuelflyvereglerne om dagen og om natten) og den flyvehåndbog, der er knyttet til beviset. Andre lande skal søges om tilladelse enten fra gang til gang eller for et år ad gangen.

Et eksperimentalt luftdygtighedsbevis giver ikke ret til at anvende luftfartøjet til:

- 1) Udlejning eller erhvervsmæssig flyvning.
- 2) Flyvning efter instrumentflyvereglerne.
- 3) Flyvning over tæt bebyggede områder, herunder sommer-

HJØRNE

husområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft.

Grunden til at vi ikke kan få et normalt luftdygtighedsbevis, at flyet ikke opfylder de krav, der i dag stilles til moderne rutefly, og da DC-3'eren er et tungt fly (over 5.700 kg), er det ruteflykrav vi sammenlignes med. Primært er det nødudgangen størrelse og materialevalget (brandbart) i kabinen, der er problemet, men der er så mange småting, at det vil være en næsten umulig opgave at bringe flyet op på det krævede niveau. Statens Luftfartsvæsen (SLV) kan ikke "bare" dispensere fra kravene, da de har internationale forpligtelser, der kræver, at et tungt fly på almindeligt luftdygtighedsbevis opfylder internationale krav.

Ad 1) Udlejning og erhvervsmæssig flyvning er ikke aktuelt for os.

Ad 2) Ved at eftermontere en del radiogrej (VOR, ILS, DME og ADF – vi har det, men det er ikke godt nok efter nutidens krav) vil det være muligt at få lov til at flyve efter instrumentflyvereglerne. Dette arbejdes der på, da det vil have stor betydning for regulariteten af flyvningerne, men det er med en længere tidshorisont (op til et år).

Ad 3) Det vil vi sandsynligvis få lov til efter de almindelige regler, der gælder for visuel flyvning

(1.000 ft over højeste hindring inden for en radius på 600 m fra flyet). Reglen er lavet for, at selvbyggede eller utestede fly, om hvem man ikke ved, hvordan de flyver, ikke skal styrte ned og lave skader på tredjepersoner. DC-3'eren må siges at være meget testet, og den falder ikke bare ud af himlen.

I virkeligheden er problemerne ikke så store, men SLV er bundet af internationale regler. At DC-3'eren gennem tiden til fulde har vist, at den er et af de bedste og sikreste fly, der nogensinde er konstrueret, er svært at tilpasse det skriftlige lov- og regelkompleks, som SLV må holde sig til.


DANMARK
DENMARK
STATENS LUFRTARTSVÆSEN
Civil Aviation Administration

LUFTDYGTIGHEDSBEVIS
CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

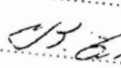
Nr. X.16
No.

1. Nationalitets- og registreringsmærker <i>Nationality and Registration Marks</i> OY-BPB	2. Fabrikant og dennes typebetegnelse <i>Manufacturer and Manufacturer's Designation of Aircraft</i> McDonnell Douglas DC3-C	3. Fabrikationsnr. <i>Aircraft Serial No.</i> 20019
--	--	--

4. Luftfartøjets klasse
Category **EXPERIMENTAL**

5. Dette luftdygtighedsbevis er udfærdiget i overensstemmelse med den internationale luftfartskonvention af 7. december 1944 og de i Danmark gældende bestemmelser. Luftfartøjet er at betragte som luftdygtigt, når det benyttes og vedligeholdes i overensstemmelse med indholdet i nævnte konvention og bestemmelser samt den for luftfartøjet gældende flyvehåndbog.
This Certificate of Airworthiness is issued, pursuant to the Convention on International Civil Aviation, dated 7th December 1944, and according to the valid Danish regulations in respect of the above-mentioned aircraft, which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent Aeroplane Flight Manual.

København 27. april
Copenhagen

Underskrift
Signature  **K. Christensen**

 19 93

6. Besigtelser og gyldighed		
<i>Inspections and Validity</i>		
Sted og dato for besigtelsen <i>Place and Date of Inspection</i>	Beviset gælder indtil den <i>Valid until</i>	Signatur <i>Signature</i>
Grønholt 6. april 1993	27. april 1994	Erik G. Nielsen Statens Luftfartsvæsen

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  MobilePay
MÆRK BIDRAGET "STØTTE "

