

# DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vennerne

Nr. 3 December 2022



GLÆDELIG  
JUL

# DC-3 NYT

udgives af:

## DC-3 Vennerne

Stiftet 5. november 1991

Foreningens hjemsted:  
Furesø Kommune

**CVR nr.: 17678000**

**Bankkonti i SparNord**

### Kontingent:

9309 2090024038

### Ture og arrangementer:

9309 2090024046

### Støttekonto:

9309 2090009047

### Formand:

*Per Søndergaard-Andersen*  
(ansvarhavende)  
Tlf. 21 61 63 83  
[per.s.rdaf@gmail.com](mailto:per.s.rdaf@gmail.com)

### Kasserer:

*Jørgen Klitten*  
[kasserer@dc3vennerne.dk](mailto:kasserer@dc3vennerne.dk)

### Medlemsregistrering og adresseændring:

*Per Søndergaard-Andersen*  
[medlem@dc3vennerne.dk](mailto:medlem@dc3vennerne.dk)

### Booking:

*Jørgen Klitten*  
Tlf. 22 38 06 82  
[booking@dc3vennerne.dk](mailto:booking@dc3vennerne.dk)

### Redaktion & layout:

*Henrik Hugger*  
Tlf. 21 29 48 00  
[hugger2009@gmail.com](mailto:hugger2009@gmail.com)

### Hjemmeside:

[www.dc3vennerne.dk](http://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

Tiden løber fra os og vinteren er kommet.

Vi er færdige med det årlige eftersyn og test af systemerne. Vi har brugt flere ressourcer på at skifte alle slanger og andre komponenter, f.eks. sikkerhedsbælterne, som skal skiftes efter faste terminer. Vi har bedt Trafikstyrelsen om tilladelse til at udføre en teknisk prøveflyvning for at teste systemerne, efter hun ikke har været i luften siden 17. marts 2021. Vi har desværre ikke fået svar endnu.

Vedr. eftersynet på flystellet (tanke, vinger, rotorflader m.v.), så er det en opgave som kræver flere ressourcer, end vi selv kan mønstre. Derfor har vi ledt efter et værksted i Europa, som har en godkendelse til at udføre DC-3 service. Vi har nu fundet dette i England, og vi er nu i gang med at forhandle med dem. Det har desværre taget længere tid, end vi havde regnet med, men det gode er, at Trafikstyrelsen ser positivt på at give os en transport flyvetilladelse til England og retur. Så når dette er udført, er flyet teknisk set nulstillet og klar til at starte en ny flyvesæson og æra.

Vintervejr er ikke godt for et veteranfly som vores. Vi er godkendt til at flyve i godt vejr - også kaldet VFR (Visual Flight Rules). Det har vi desværre ikke meget af i vinterhalvåret. Så nu kigger vi frem til foråret. Bestyrelsen ser ind i en travl vinter. For at få tilladelse til igen at flyve med medlemmer, skal vi opfylde en del nye krav. Vi skal revidere og opdatere vores organisation, især på kvalitets- og sikkerhedsstyring.

Dertil får vi god støtte fra vore nordiske venner og operatører af DC-3, som i 2022 fik tilladelse til igen at flyve med deres medlemmer.

I efterårets løb har vi arrangeret et par besøg for jer medlemmer i hangaren på Kastrup Lufthavn - med stor succes. Vi gentager dette så længe vi har vores fly stående der. Næste gang til foråret. Også besøg på museet i Gilleleje med Messerschmidt Bf 110 samt på Egholm, begge med 2. verdenskrig temaer, blev en succes.

Arbejdet med at skaffe støtte til foreningen fylder også meget. En stor tak til alle de mange medlemmer, der allerede har givet bidrag til OY-BPB i år.

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

Bestyrelsen arbejder utrætteligt mod, at vi snart kan se og høre "Den Gamle Dame" i luften igen, trods Corona og krig i Ukraine. Dette er kun muligt med jeres støtte.

pbv

*Per Søndergaard-Andersen*  
formand



DC-3 NYT... og Henrik Hoppe (forside illustrationen) ønsker alle DC-3 venner en rigtig glædelig jul samt et godt og lykkebringende nyt år.

På gensyn i 2023...



# Gilleleje Gruppens Videncenter: Ildsjæle med passion for WW2

Tekst & foto: Henrik Hoppe

Den 17. oktober 2022 var DC-3 Vennerne til Gilleleje... og Gilleleje Gruppens Videncenter. *Henrik Mortensen*, Gilleleje Gruppen guide, fortalte indledningsvis om sin familie i Tyskland før krigen, og senere, naturligvis om de utrolige mange ting i videncentrets udstilling.

Vi fik del i mange personlige billeder, rejsepas m.m., og fortællinger om rejsen til Danmark, da krigen var brudt ud.

Rundvisningen var spændende og autentisk, og med viden om mange detaljer og interessante historier, blev det hele levende igen.

Samlingen rummer alt - alt fra de tyske officerers toiletpapir, der naturligvis var i en langt bedre kvalitet end de meniges, til amfetamin ampuller i soldaternes feltrationer. Tiden i felten skulle absolut ikke bruges på at sove, men selvfølgelig til at bekæmpe fjenden.

Udstillingens kombination af Messerschmitt Bf 110, feltkanoner, kampvogne, en operations stue,

våben og utroligt meget andet, til de helt små detaljer, som skudhullet i Renault skiltet på et fransk bygget bæltetøj, fik fem timer til at flyve afsted på Videncentret.

I en behagelig pause fik vi serveret lækkert smørrebrød, tysk øl og snaps, så det hele var stadig autentisk og snakken gik iblandt DC-3 Vennerne.

Tak til alle for en fantastisk dag i Gilleleje Videncenter – en tur, der absolut kan anbefales.



## FAKTA

Grundstenen til GillelejeGruppens Videncenter 40-45, blev lagt tilbage i 1993.

GillelejeGruppens samling bliver løbende udvidet. I dag, ud over Messerschmitt Bf 110, består samlingen også af køretøjer fra USA, England og Tyskland - køretøjer, som alle har været brugt under WW2.

Samlingen er et videnscenter i sig selv. Udover haller med fly, køretøjer og effekter, byder videncentret også på en tysk luftwaffehangar med kontor, radiatorer, lyskaster og mannequiner iklædt originale uniformer. Med hverdagsting som tallerkner, bestik, sæbe, frimærker, breve og meget andet, sættes prikken over i'et med datidens lys og lydeffekter, så man rigtig kan fornemme fortidens atmosfære.

# DC-3 Airport Tour



Vores kære OY-BPB har i lang tid været parkeret bag piktråd og restriktiv adgang i Hangar 144. For uvedkommende er adgang til CPH meget begrænset, da området nærmest er som en fæstning.

Man kan dog komme på en guidet Airport Tour, arrangeret af CPH. Det er absolut en unik oplevelse at køre rundt på området. Der køres rundt på lufthavnens område helt tæt på flyene, og der er besøg på brandøvelsespladsen, fragtområdet og garagerne med nogle af de helt store køretøjer.

DC-3 Vennerne havde arrangeret to Special Airport Tour, der eksklusivt sluttede ved Hangar 144.

Her fik deltagerne på mulighed for

et hjerteligt gensyn med "Den gamle dame", der stolt tronedede i den gamle hangar.

DC3V's formand *Per Søndergaard* og tekniske chef *Jørgen Skouborg* bød medlemmerne velkommen. Der var mulighed for at købe lidt souvenirs, få slukket tørsten og lidt snack til maven, mens synet af OY-BPB kunne nydes.

Der var naturligvis adgang til cockpittet og stilladset rundt om motoren, der kunne studeres helt tæt på.

Vores teknikere, der netop havde afsluttet et stort eftersyn på flyet, var også til stede og besvarede spørgsmål fra gæsterne.

Man fik en god snak omkring de

udstillede metalspåner fra motoren efter de 4 testkørsler og meget, meget andet.

Heldigvis ser det hele godt ud og den nye motor og flyet er klar. Vi mangler nu blot Trafik Styrelsens godkendelse af flyet og logbogen, før en testflyvning kan arrangeres..

To totalt udsolgte ture med venteliste viser, at der stadig er "liv" i medlemmerne, og som savner synet af "Den gamle dame"

Også besætningen på bussen fra Airport Tours, var begejstret. De vidste nemlig ikke, hvilken skat Hangar 144 gemte, da portene normalt altid lukkede. De nød også synet af den flotte flyver!



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

Konto  
**9309-2090009047**

MobilePay  
**17682**

År-til-dato har vi modtaget i alt 738.000 kr. i støtte, hvoraf det største bidrag er fra *Niklas Nikolajsen*. Det er et exceptionelt godt resultat, men der er imidlertid stadig behov for støtte pga. det nært forestående omkostningstunge IRAN-eftersyn. Og vi skal gøre opmærksom på, at bidrag er fdragsberettigede som følge af vores status som almennyttig forening. **På forhånd tak!**

### Bidragssydere siden DC-3 Nyt nr. 2/2022:

Henrik Demuth  
Bent Oluf Margaard  
Christian Jensen  
Gert Gjørtler Smith  
Niels Leitritz  
Jesper Winding-Laues  
Kurt Larsen Thuen  
Lars Ørgaard Hansen

Marianne Høgild  
Annegrethe Nielsen  
Bibi Strandgaard Reckeweg  
Erik Dynesen  
Jens Erik Svendsen  
Jan Winterskov  
Henrik Langholm  
Jan Borup Jakobsen

Finn Leif Christensen  
Jan Witzner Bergliot  
Ole Ragnhof  
Hasse Greiner  
Claus Jensen  
Curt Frederiksen  
Børge Mark  
Niels-Erik Manniche



Tak til alle som bidrager ved at tanke hos OK. Tidligere på året fremsendte OK en check på kr. 5.880 og de har meddelt os at vi for de seneste måneder har kr. 2.394 i 'banken' som bliver udbetalt til næste år. Alle opfordres til at downloade den meget intuitive smartphone OK app - og huske at vælge at det er DC-3 Vennerne der skal støttes. Hvis du er i tvivl om opsætningen så giv endelig et ring på 2238 0682.



# Tak til vores sponsorer



Foto:  
DanishAviationPhoto



COPENHAGEN  
**airtaxi**



NIKOLAJSSEN CAPITAL

**Fonden Julius Skrikes Stiftelse**



**OK**

ELLEHAMMER FONDEN

[www.dc3vennerne.dk](http://www.dc3vennerne.dk)



FOTO: HENRIK HOPPE



FOTO: HENRIK HOPPE



Juli		August		September		Oktober		November		December	
Lø 1	Ti 1	Fr 1	Sø 1	On 1	Fr 1	On 1	Fr 1	On 1	Fr 1	On 1	Fr 1
Sø 2	On 2	Lø 2	Ma 2	To 2	Lø 2	Ma 2	Ma 2	To 2	Lø 2	Ma 2	Lø 2
Ma 3	To 3	Sø 3	Ti 3	Fr 3	Sø 3	Ti 3	Fr 3	Ma 3	Sø 3	Ma 3	Sø 3
Ti 4	Fr 4	Ma 4	On 4	Lø 4	Ma 4	On 4	Lø 4	Ma 4	Ma 4	Ma 4	Ma 4
On 5	Lø 5	Ti 5	To 5	Sø 5	Ti 5	To 5	Sø 5	Ma 5	Ti 5	Ti 5	Ti 5
To 6	Sø 6	On 6	Fr 6	Ma 6	On 6	Fr 6	Ma 6	To 6	On 6	On 6	On 6
Fr 7	Ma 7	To 7	Lø 7	Ti 7	To 7	Lø 7	Ti 7	Ma 7	To 7	To 7	To 7
Lø 8	Ti 8	Fr 8	Sø 8	Ma 8	Fr 8	Sø 8	Ma 8	On 8	Fr 8	Fr 8	Fr 8
Sø 9	On 9	Lø 9	Ma 9	To 9	Lø 9	Ma 9	Ma 9	To 9	Lø 9	Lø 9	Lø 9
Ma 10	To 10	Sø 10	Ti 10	Fr 10	Sø 10	Ti 10	Ti 10	Fr 10	Sø 10	Sø 10	Sø 10
Ti 11	Fr 11	Ma 11	On 11	Lø 11	Ma 11	On 11	On 11	Lø 11	Ma 11	Ma 11	Ma 11
On 12	Lø 12	Ti 12	To 12	Sø 12	Ti 12	To 12	To 12	Sø 12	Ti 12	Ti 12	Ti 12
To 13	Sø 13	On 13	Fr 13	Ma 13	On 13	Fr 13	Fr 13	Ma 13	On 13	On 13	On 13
Fr 14	Ma 14	To 14	Lø 14	Ti 14	To 14	Lø 14	Lø 14	Ti 14	To 14	To 14	To 14
Lø 15	Ti 15	Fr 15	Sø 15	Ma 15	Fr 15	Sø 15	Sø 15	On 15	Fr 15	Fr 15	Fr 15
Sø 16	On 16	Lø 16	Ma 16	To 16	Lø 16	Ma 16	Ma 16	To 16	Lø 16	Lø 16	Lø 16
Ma 17	To 17	Sø 17	Ti 17	Fr 17	Sø 17	Ti 17	Ti 17	Fr 17	Sø 17	Sø 17	Sø 17
Ti 18	Fr 18	Ma 18	On 18	Lø 18	Ma 18	On 18	On 18	Lø 18	Ma 18	Ma 18	Ma 18
On 19	Lø 19	Ti 19	To 19	Sø 19	Ti 19	To 19	To 19	Sø 19	Ti 19	Ti 19	Ti 19
To 20	Sø 20	On 20	Fr 20	Ma 20	On 20	Fr 20	Fr 20	Ma 20	On 20	On 20	On 20
Fr 21	Ma 21	To 21	Lø 21	Ti 21	To 21	Lø 21	To 21	Ti 21	To 21	To 21	To 21
Lø 22	Ti 22	Fr 22	Sø 22	Ma 22	Fr 22	Sø 22	Sø 22	On 22	Fr 22	Fr 22	Fr 22
Sø 23	On 23	Lø 23	Ma 23	To 23	Lø 23	Ma 23	Ma 23	To 23	Lø 23	Lø 23	Lø 23
Ma 24	To 24	Sø 24	Ti 24	Fr 24	Sø 24	Ti 24	Ti 24	Fr 24	Sø 24	Sø 24	Sø 24
Ti 25	Fr 25	Ma 25	On 25	Lø 25	Ma 25	On 25	On 25	Lø 25	Ma 25	Ma 25	Ma 25
On 26	Lø 26	Ti 26	To 26	Sø 26	Ti 26	To 26	To 26	Sø 26	Ti 26	Ti 26	Ti 26
To 27	Sø 27	On 27	Fr 27	Ma 27	On 27	Fr 27	Fr 27	Ma 27	On 27	On 27	On 27
Fr 28	Ma 28	To 28	Lø 28	Ti 28	To 28	Lø 28	Ti 28	To 28	To 28	To 28	To 28
Lø 29	Ti 29	Fr 29	Sø 29	Ma 29	Fr 29	Sø 29	Sø 29	Ma 29	Fr 29	Fr 29	Fr 29
Sø 30	On 30	Lø 30	Ma 30	To 30	Lø 30	Ma 30	Ma 30	To 30	Lø 30	Lø 30	Lø 30
Ma 31	To 31	Ma 31	Ti 31	Fr 31	To 31	Ti 31	Ti 31	Fr 31	Sø 31	Sø 31	Sø 31
21 arbejdsdage ekskl. 5 lørdage		23 arbejdsdage ekskl. 4 lørdage		21 arbejdsdage ekskl. 5 lørdage		22 arbejdsdage ekskl. 4 lørdage		22 arbejdsdage ekskl. 4 lørdage		19 arbejdsdage ekskl. 5 lørdage	

# 2023

Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni
Sø 1 Nytårsdag	On 1	On 1	Lø 1	Ma 1	To 1
Ma 2	To 2	To 2	Sø 2 Palmesøndag	Ti 2	Fr 2
Ti 3	Fr 3	Fr 3	Ma 3	On 3	Lø 3
On 4	Lø 4	Lø 4	Ti 4	To 4	Sø 4
To 5	Sø 5	Sø 5	On 5	Fr 5 Bededag	Ma 5 Grundlovsdag
Fr 6	Ma 6	Ma 6	To 6 Skærtorsdag	Lø 6	Ti 6
Lø 7	Ti 7	Ti 7	Fr 7 Langfredag	Sø 7	On 7
Sø 8	On 8	On 8	Lø 8	Ma 8	To 8
Ma 9	To 9	To 9	Sø 9 Påskedag	Ti 9	Fr 9
Ti 10	Fr 10	Fr 10	Ma 10 2. påskedag	On 10	Lø 10
On 11	Lø 11	Lø 11	Ti 11	To 11	Sø 11
To 12	Sø 12	Sø 12	On 12	Fr 12	Ma 12
Fr 13	Ma 13	Ma 13	To 13	Lø 13	Ti 13
Lø 14	Ti 14	Ti 14	Fr 14	Sø 14	On 14
Sø 15	On 15	On 15	Lø 15	Ma 15	To 15
Ma 16	To 16	To 16	Sø 16	Ti 16	Fr 16
Ti 17	Fr 17	Fr 17	Ma 17	On 17	Lø 17
On 18	Lø 18	Lø 18	Ti 18	To 18 Kr. himmelfartsdag	Sø 18
To 19	Sø 19	Sø 19	On 19	Fr 19	Ma 19
Fr 20	Ma 20	Ma 20	To 20	Lø 20	Ti 20
Lø 21	Ti 21	Ti 21	Fr 21	Sø 21	On 21
Sø 22	On 22	On 22	Lø 22	Ma 22	To 22
Ma 23	To 23	To 23	Sø 23	Ti 23	Fr 23
Ti 24	Fr 24	Fr 24	Ma 24	On 24	Lø 24
On 25	Lø 25	Lø 25	Ti 25	To 25	Sø 25
To 26	Sø 26	Sø 26 Sommer tid starter	On 26	Fr 26	Ma 26
Fr 27	Ma 27	Ma 27	To 27	Lø 27	Ti 27
Lø 28	Ti 28	Ti 28	Fr 28	Sø 28 Pinsedag	On 28
Sø 29	On 29	On 29	Lø 29	Ma 29 2. pinsedag	To 29
Ma 30	To 30	To 30	Sø 30	Ti 30	Fr 30
Ti 31	Fr 31	Fr 31		On 31	

22 arbejdsdage ekskl. 4 lørdage

20 arbejdsdage ekskl. 4 lørdage

23 arbejdsdage ekskl. 4 lørdage

17 arbejdsdage ekskl. 5 lørdage

20 arbejdsdage ekskl. 4 lørdage

22 arbejdsdage ekskl. 4 lørdage

# Mens vi venter...!

Tekst: Jørgen Skouborg  
Foto: Henrik Hoppe

## Status over sommerens tekniske aktiviteter på Den Gamle Dame

I efteråret 2021 blev det besluttet at udskyde alle forfaldne tekniske aktiviteter på flyet, indtil vi havde helt styr på motorsituationen efter motorhavariet i marts 2021. Det fik vi så afklaret i løbet af januar-februar 2022, ved, at vi fik motoren tilbage efter forlig med reparationsværkstedet.

Den 11. marts 2022 udløb luftdygtighedsgodkendelsen, idet en del forfaldne vedligeholdsarbejder ikke var udført.

I løbet af februar/marts blev der udarbejdet en arbejdsplan på forfaldne vedligeholdelsesaktiviteter frem til foråret 2023.

Blot for at nævne de væsentligste større arbejder bestod arbejdsplanen af: 100 timers/Årligt eftersyn, Installation og afprøvning af den reparerede motor 1, udskiftning af alle gummislanger i motorenes oliesystem, hydraulikslanger, brænd-

stofslinger samt luftslanger, udskiftning af alle sædebæltter i cockpit og kabine og fejlretning af henstående fejl og fundne fejl.

Som hjælp til indkøb af reservedele fik vi uvurderlig hjælp af Copenhagen Air Taxi. Avia Radio var behjælpelig med forskelligt testudstyr til det årlige eftersyn.

### 100 timers eftersyn

Det årlige 100 timers eftersyn blev gennemført ved egne kræfter blandt FFFM-mekanikere -teknikere og -elektrikere i perioden 10. marts til 27. september. Det var et af de store check, idet alle krav med interval på multiplum 100 timer.

### Den reparerede motor

Vi fik den reparerede motor 1 tilbage i februar. Efter modtagelse og udpakning gik mekanikere og teknikere i gang med opbygning og klar-

gøring af motoren for installation. Motoren blev installeret integreret i det årlige eftersyn, og var klar til første afprøvning 5. august 2022.

Vi har købt ekstra motoroliefilter, Remote Oilfilter fra Airwolf, som yderligere beskyttelse af motoren. Desværre nåede de ikke frem i tide inden check afslutning. De vil nu blive installeret senere.

Vi har foretaget i alt 5 motorafprøvninger, for dels at kontrollere motorydelsen ved forskellige omdrejninger, og dels for at kontrollere, at der ikke er metalspånner i motorolien fra tilslidning af de mekaniske dele.

I begyndelsen var der metalspånner, men det blev mindre efter hver motorafprøvning, et ganske normalt forløb.

### Udskiftning af gummislanger

Alle gummislanger på flyet har en

*Så er den nye motor på plads... well done!*

*Fortsættes på side 12...*





*Frokostpausen  
bruges også til  
planlægning...*

begrænset drifttid på 5-10 år, afhængig af medium og i hvor høj grad, de er belastet af tryk, temperaturer og vejr.

De senest udskiftede slanger er fabrikeret hos WMT i Tyskland. WMT fabrikerede ca. 50 slanger over 2 omgange. FFFM har udnyttet en mulighed for fremstilling til eget brug, og fremstillede ca. 10 slanger på CAT's værksted i Roskilde.

#### **Udskiftning af alle sædebælter**

Da den danske fabrikant af sædebælter ikke længere er godkendt til fabrikation af vore sædebælter, søgte vi udenlands og havnede hos Aerotex i Canada. Vi afmonterede de tre sæt cockpit sædebælter og 1. kabine stolerækkes sædebælter (4 sæt), og fik udskiftet bæltet materialet og genbrugte bæltespænderne. Vi valgte også at forny 1. stolerækkes bæltet, idet vi har lov til at flyve med 4 mand, og derfor behøver sæde-

plads i kabinen til denne eventuelle 4. mand.

#### **Fejlretning af henstående fejl**

I den udstrækning vi kan skaffe reservedele og mandskab, repareres alle fundne fejl.

I tilfælde af, at fejlretning af en eller anden grund ikke udføres, er det en henstående fejl, som skal repareres ved første mulige lejlighed. Således blev nogle henstående fejl repareret, ligesom de fundne fejl for det meste blev repareret..

#### *Olien tjekkes for eventuelle metalspåner*



#### *Nye slanger, klar til montering*



## Nye seat belts i cockpittet

### Lidt tal og statistik.

- Der er arbejdet i ca. 20 uger.
- Mekanikere, teknikere og elektrikere har produceret ca. 850 timer.
- Motor reparationen kostede os 41.500 USD plus fragt, ca. 20.000 kr.
- Der er købt reservedele og materialer for ca. 230.000 kr.

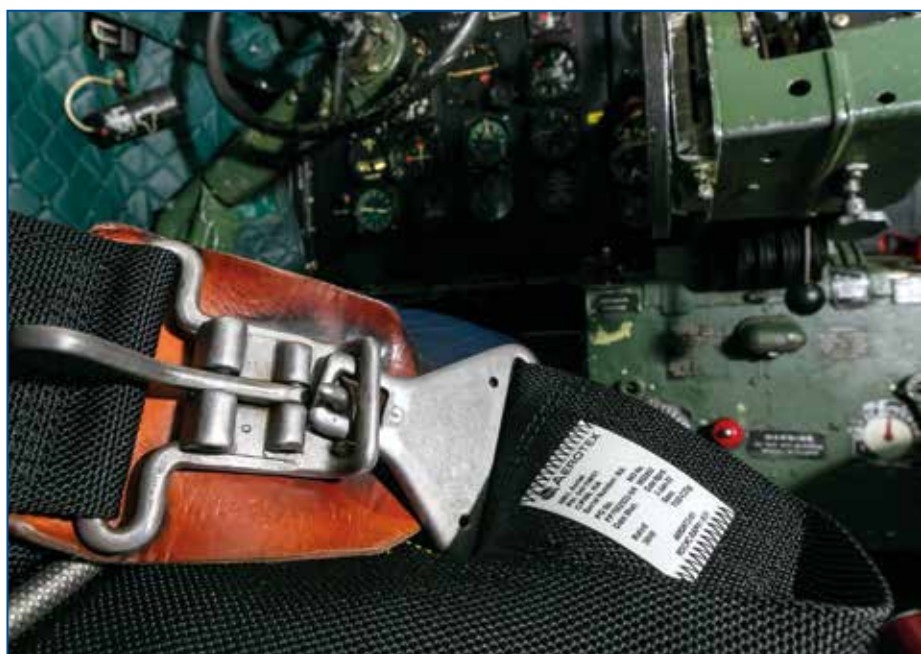
Overskriftens ordlyd ”Mens vi venter”, referer dels til vores søgen efter et godkendt værksted til udførelse af hovedeftersynet/IRAN, som forfalder til udførelse senere i år, og dels til vores ønske om at flyve med passagerer.

### Hovedeftersyn / IRAN

Vi arbejder med... og håber på, at lave aftale med et britisk firma, North Weald Heritage Aviation (NWA).

NWA har for nuværende ikke DC-3 godkendelse, men arbejder på at opnå dette i løbet af november. Hvis det mislykkes, har vi ingen til at udføre hovedeftersynet! Søgninger på internettet giver ikke resultat og det tidligere værksted Nayak/Dresden er stoppet.

Vi er i dialog med den danske trafikstyrelse, DCAA, om IRAN og



som oplyser, at de på ansøgning, kan give flyvetilladelser til flyvning til og fra hovedeftersynet i England - og ved opnåelse af britisk DC-3 godkendelse, vil DCAA også kunne godkende NWA værkstedet.

I skrivende stund forsøger vi at etablere et udbygget samarbejde med vore skandinaviske søsterorganisationer.

### Passager tilladelse

Sidste efterår arbejdede en lille arbejdsgruppe med organisationstil-

pasning i henhold til en ny hovedforordning for luftfart EU 2018-1139.

En organisationsskitse er fremtaget, indholdet er gransket og vi konstaterer, at vi skal indpasse krav om kvalitets overvågning (at vi efterlever den krævede og aftalte kvalitet), og safety management (at vi foretager forebyggende foranstaltninger til imødegåelse af ulykker og hændelser). Arbejdsgruppen genoptog arbejdet i november.



*Test af den nye motor  
i august 2022*

# DC-3 vs. C-47

Standard DC-3 er den udgave, der blev anvendt som kommercielt passagerfly, med en passagerdør der åbnedes udad og ned og dermed samtidig fungerede som trappe. Den første udgave var i drift fra sidst i 30'erne, før starten af 2. Verdenskrig. Den havde kun plads til let bagage, som blev placeret bagerst i flyet.

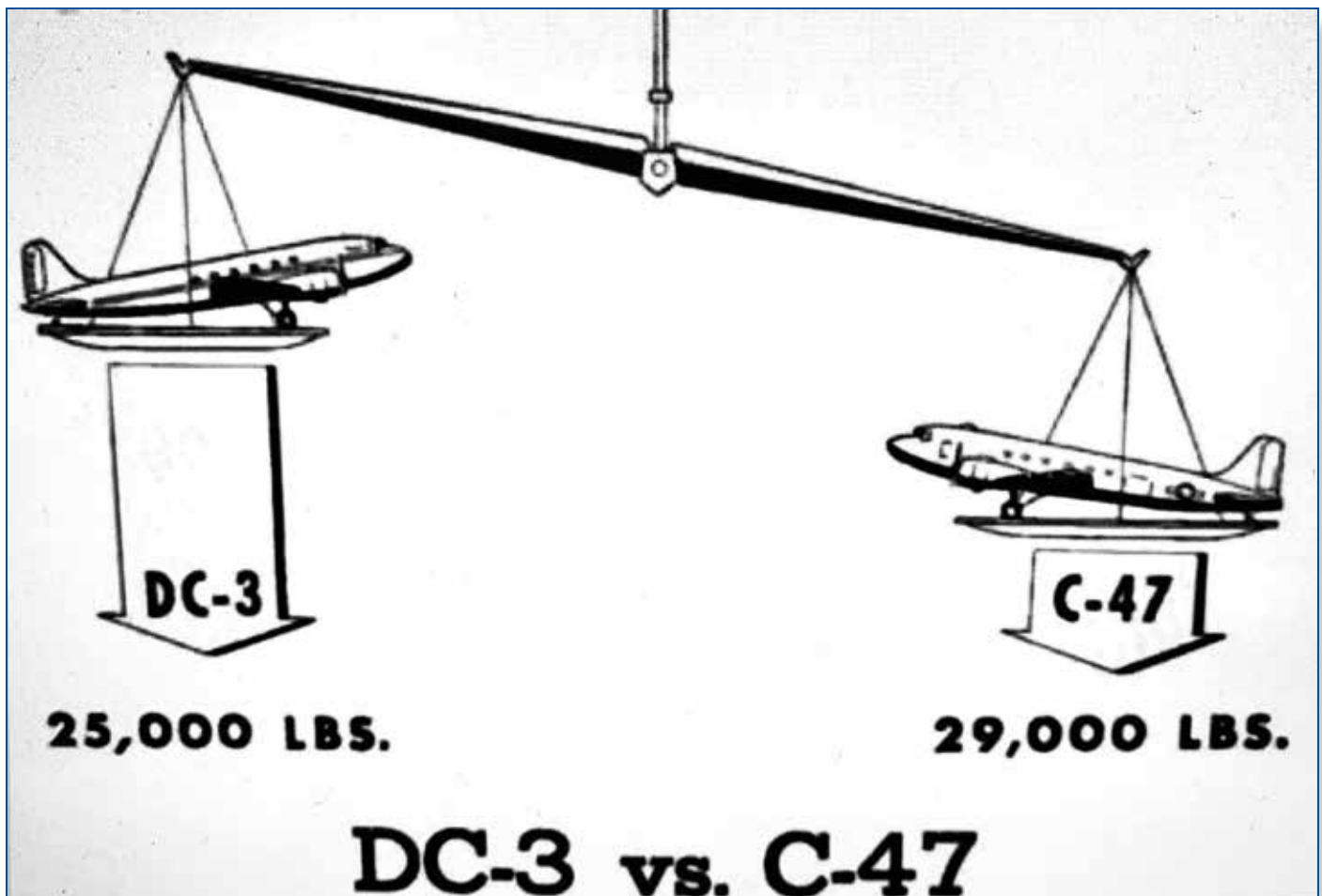
Under krigen havde man et stort behov for transport af gods. Derfor udvikledes en militær udgave af DC-3, der fik betegnelsen C-47. Det er denne type "Den Gamle Dame" er.

Aerodynamisk er C-47 ligesom DC-3, men struktur og indretning er radikalt modificeret. For at man kunne laste fragt som tunge kasser, motorer, ammunition, jeeps, etc., er kabinegulvet og supporterende struktur kraftigt forstærket, og en stor lastedør er installeret i venstre side af kroppen. C-47 er også blevet anvendt til flere taktiske opgaver, og derfor er der installeret en større mængde specialudstyr, som ikke er i den kommercielle DC-3. På troppetransporter kunne der sidde 27 passagerer langs siden på bænke, der kunne slås tilbage for at give plads til gods. Der er antiskridsikkert gulv og en udløserline til faldskærme, når man havde brug for at droppe faldskærmstropper. Krog til at trække en glider er installeret i halen.

Derudover er et antal special features blevet tilføjet til C-47 med det formål, at give et bredere område af funktioner end DC-3. Såsom alkohol til propeller og frontvindue for de-frost samt udstødningsopvarmning af besætningsområdet. Der er en telegrafistation, en navigatørstation med kuppel til sekstant for stjernavigation samt udtag for oxygen til en besætning på 5 til brug ved stor flyvehøjde over 14.000 fod. Radio- og navigationsudstyr er også mere omfattende for at opfylde militære krav.

Alt dette har resulteret i en forøgelse af egenvægten fra 16.500 lbs. til 17.900 lbs. i forhold til kommerciel DC-3. Selv om totalvægten var hævet til 26.000 lbs. med en maximal startvægt på 29.000 lbs., er det kendt, at disse grænser tit blev overskredet under tjeneste. I visse tilfælde er C-47 opereret med en startvægt på over 35.000 lbs. Det er et faktum, at C-47 er mere næsetung ift. DC-3 på grund af den større mængde radioudstyr oppe foran i besætningsdelen. Det tunge forstærkede gulv har også en stor betydning, der resulterer i en forskel i flyvekaraktistikken i forhold til den kommercielle DC-3.

Det skal også nævnes, at der findes en anden militær variant af DC-3 end C-47. Den hedder C-53, og den har





**DC-3**



**C-47**

## FIG.1

**Miles per  
hour/tab**

**Tab i  
procent**

Flyvning i lav højde (ratet power)	7	3,24
Flyvning i 8.800 fod (ratet power)	9	3,80
Flyvning 10.000 fod (50% ratet power)	8	4,44

en flyvekaraktistik der kan sammenlignes med den kommercielle DC-3. C-53 varianten er bygget til at droppe faldskærmstroppe og ikke til transport af gods som C-47. Det betyder at C-53 ikke har det tunge forstærkede kabinegulv eller lastedøren som C-47 har. Vore piloter, som har fløjet i formation med Dakota Norway's fly flere gange, har tydeligt mærket en forskel i startperformance samt at den norske reagerer hurtigere på hastighedsændringer end vores C-47. Det skyldes at den norske er en C-53. Det samme gælder den finske, som også er en C-53. Den svenske er til gengæld en C-47, som også har haft en fortid i SAS sammen med vores.

Man har udført test mellem DC-3 og C-47, hvor cowl flaps var lukket (luftkøle klapper til motoren), flaps og understel oppe og begge med en start vægt på 26.000 lbs., hvilket resulterede i tab af hastighed på C-47 i forhold til DC-3/C-53 af FIG.1

Man kan konkludere, at selv om C-47 og DC-3 i princippet er samme flytype, har de militære ændringer resulteret i tab af hastighed samt forøget fuelforbruget på C-47 varianten. Flyvekaraktistikken er dog ikke i en størrelsesorden, som giver anledning til nogen større bekymring set fra operativ vinkel.

**NB:** Den flyvetilladelse som DC-3 Vennernes C-47 er underkastet indebærer en begrænsning af startvægten som gør, at vi flyver med en reduceret totalvægt (max.25200 lbs.) i forhold til de anvendte vægtangivelser i denne artikel.

Lbs (pund) til kg konvertering: multiplicer med 0.45359.

Kilde: Facebook gruppen: The Douglas DC-3 Appreciation Society. Oversat af Per Søndergaard



# 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

