DC-3 NYT nr. 1, April 2024, Udgives af DC-3 Vennerne

Indholdsfortegnelse

[Forside](#Forsiden)

[Kolofon](#Kolofon)

[Formanden skriver](#Formanden)

[Boganmeldelse, Danmarks Flyvehistorie af Ole-Steen Hansen](#Boganmeldelse)

[OY-BPB Fylder 80](#OYBPBfylder80)

[De passer på den gamle dame](#Depasserpådengamledame)

[Hold kæft hvor er den flot](#Holdkæfthvorerdenflot)

[Fra den civile DC-3 til den militære udgave C-47](#CivilDC3tilC47)

[Tilstandsrapport for Den Gamle Dame](#Tilstandsrapport)

[Vores Sponsorer](#Voressponsorer)

[På vingerne med SAS](#Casper)

[Sådan begyndte det tilbage i 1991](#Sådanbegyndtedethele)

[Bagsiden](#Bagsiden)

Forsiden. Billede af OY-BPB flyvende imod dig, med blå himmel som baggrund.

Nederst. Logo for 80-års jubilæet af OY-BPB og fødselsdags flag.

Tilbage til indholdsfortegnelsen.

Kolofon

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 forfatteres 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

[Tilbage til indholdsfortegnelsen](#Indholdsfortegnelse)

Formanden skriver

Kære medlemmer

Poeten Benny Andersen skrev i et af sine digte ”Fuglene

flyver i flok, når de er mange nok”.

 Let omskrevet, flyver vores ”fugl” også, når vi er mange nok! Vi

taler her om vores dygtige teknikere i Hangar 141, jer medlemmer og

vores sponsor. I skal alle have en STOR TAK!

 Vi er en flok, som de sidste år har haft ét samlet, stort ønske, om at

se ”Den Gamle Dame” tilbage i luftdygtig stand.

 Her er økonomien helt afgørende for, om det lykkes. Bestyrelsen

er optimistisk, vi har en fornuftig kassebeholdning, og håber at skaffe

flere, da vi har store udgifter, der venter.

 Holdet i Hangar 141 har vinteren igennem været i gang. Selvom flyet er parkeret, er der stadig vedligeholdelses arbejder, der skal udføres.

Den gamle tyske hangar var uopvarmet, og har krævet solidt varmt tøj

ved arbejdet. Læs mere om aktiviteterne i Jørgen Skouborg’s beretning

på side 10-11.

 Ud over det praktiske arbejde med OY-BPB, har der, med de nye

regler inden for EASA (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur)

været en stor arbejdsbyrde for vores tekniske chef, Jørgen Skouborg og

Henrik Gustavsson.

 Det er ikke bare som at køre sin bil til service, og så efterfølgende få

den synet. Det er langvarige processer, der kræver tålmodighed. Men

vi holder fast og fortsætter…

 Vi har nu lagt vintermånederne bag os, og med foråret markerede vi

en glædelig begivenhed: 80-års fødselsdagen for vores ”Gamle dame”.

 Den 3. april 1944 rullede OY-BPB ud af Douglas fabrikken i Californien.

Vi besluttede at flytte festen til lørdag den 6. april 2024, så

flest muligt kunne deltage. Festen blev holdt på Danmarks Tekniske

Museum i Helsingør.

 Og hvorfor nu det? Jo, vi vil så være i selskab med storesøsteren til

vores K 682 nemlig K 681, der forlod Douglas fabrikken 12. juni 1943.

Arrangementet har været annonceret og er afholdt, når du læser dette.

 ”Den Gamle Dame” har haft en samlet flyvetid på 22361 timer siden

1944, og hvis vi fordeler det over 80 år, er det 280 timer om året, så

forhåbentligt er der stadig mange gode timer - og oplevelser tilbage i

hende.

 Hvis motorerne i gennemsnit har ydet omkring 900 timer før de blev

skiftet ud, har ”Den Gamle Dame” slidt ca. 50 motorer op indtil nu, lidt

sjovt at tænke på…

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

 Her til sidst skal det nævnes, at vi igen har fastholdt vores status som

almennyttig forening i 2024. De mere end 100 donationer på 200 kr.

har vi passeret – så tak til alle der har bidraget. Og husk: din støtte og

medlemskab betyder alt.

 Henrik Hoppe

 Formand, DC-3 Vennerne

Tilbage til indholdsfortegnelsen.

Tekst Henrik Hugger

800.000 bogstaver,

mellemrum, tal,

tegn og alt andet

godt fra tastaturet…

Jeg tror, der er mange DC-3

venner, som glæder sig til at gå

ombord i tredje - og sidste bind

i Ole Steen Hansens trilogi

om Danmarks flyvehistorie fra

”dengang til nu”.

 Kort før deadline på årets

første udgave af DC-3 NYT,

fortalte forfatteren, at »Dan

marks Flyvehistorie – Den

militære flyvning« er sendt til

grafiker. Akkurat som med de

to første bind, er er det godt

800.000 bogstaver, mellemrum, tal, tegn og alt andet godt

fra tastaturet. Dertil kommer

540 fotos. Det omfattende

tekst og foto-materiale, skal

nu layoutes, så også Bind 3

bliver lige så flot som de to

første.

 Og, fortæller Ole Steen

Hansen, dermed er trilogien

færdig. Den første samlede

gennemgang af den danske

flyvehistorie siden 1936! Steen

understreger, at det kun har

kunnet lade gøre på så kort tid

som tre år, fordi han har beskæftiget

sig med flyvning hele

livet, og kender mange mennesker i både civil og militær

flyvning. Dertil kommer, at samarbejdet

med redaktør og grafikere, har

været meget fint.

 Som de to første bind strækker 3’eren sig hele vejen gennem sin del af flyvehistorien.

Fra den første militære flyvning overhovedet i Danmark…

en ballontur, der desværre

endte i Øresund, til den første

F-35 landede på Flyvestation

Skrydstrup i 2023.

Med i alle tre bind

 Et enkelt fly (gæt selv) optræder i øvrigt i alle tre bind

af Danmarks Flyvehistorie.

Det er selvfølgelig vores egen

DC-3 – eller, i denne forbindelse, C-47. Den er med i det

første om trafikfly, i det andet

bind som forretnings- og sene

re veteranfly. Og så altså også

i Bind 3 som pioner i den

danske militære transportflyvning. Ingen andre

flyvemaskiner i Danmark, har så bredt et

CV. Derfor hører den naturligt

hjemme i hele trilogien.

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

 »Danmarks Flyvehistorie –

Den militære flyvning« ud

kommer den 9. juni 2024.

[Tilbage til indholdsfortegnelsen](#Indholdsfortegnelse).

OY-BPB Fylder 80

Af Henrik Hoppe

3. april 1944… den sidste klargøring

og test er udført på Douglas

fabrikken i Long Beach, Californien

og fabriksny C-47, med registrering

43-15553, rullede ud til en usikker fremtid.

Krigen rasede stadig

i Europa, og behovet for fly var

enormt. Risikoen for at ende som

et vrag, nedskudt af Luftwaffe, var stor

 Flyets karriere startede i US Air Force, som træningsfly for

kommende piloter, og pludselig

kapitulerede tyskerne, og krigen endte.

Verden blev atter et fredeligt

sted, og enorme mængder

krigsmateriel var nu blevet til

overs. Vores DC-3, der startede

tilværelsen som en C-47, blev

sendt til Europa, og lånt ud til

Norges Luftfartsstyre.

 Den videre historie kan

læses i Ole Steen Hansens bog

”DC-3’ern fra Roskilde og alle

de andre” - en spændende fortælling. Hvis du ikke allerede

har læst bogen, så køb den…

 Det der engang var en C-47,

er nu vores DC-3 (som altså

stadig er en C-47!), har sikkert

oplevet mange små og større

markeringer den 3. april på

”Den Gamle Dames” fødselsdag. Det er næsten uundgåeligt,

når både det Norske Luftforsvar, Norwegian Airline (SAS),

Flyvevåbnet, Bohnstedt Petersen… og nu DC-3 Vennerne,

har nydt selskab med flyet.

 En af markeringerne havde

DC-3 Vennerne selv arrangeret,

og havde, til lejligheden,

nærmest ryddet hele Roskilde

Lufthavn, da OY-BPB blev

fejret i anledning af Damens

70-års fødselsdag! Det var ikke

på selve dagen, men søndag

den 10. august 2014. Et kæmpe

arrangement, med alt, hvad der

hørte til et rigtigt Air show, var

sat i værk - det var en stor og

flot dag!

Nu er der gået 10 år mere, og

2024 er året, da ”Den gamle

dame” fylder 80. DC-3 Vennerne

og 3FM, der nu, som

bekendt, er slået sammen til én

forening, kan godt være stolte.

 Vi har haft modgang med

to defekte motorer, corona og

meget, meget andet, men alligevel,

er der passet rigtig godt

på ”Den gamle dame”.

Problemer løser vi ret hurtigt,

men udfordringer kan tage lidt

længere tid!

 Heldigvis har vi dygtige folk

til både at tackle komplicere

de certificerings processer og

mekanisk vedligehold.

 Når dette læses, har 80-års

fødselsdagen været afholdt, og

vi ser frem til at holde mange

flere. Vi glæder os til, vi igen

kan opleve OY-BPB med Dannebrog

på toppen til en forsinket fødselsdags

flyvning… det bliver STORT!

 Tillykke til OY-BPB med 80-års fødselsdagen.

[Tilbage til indholdsfortegnelsen.](#Indholdsfortegnelse)

Her er de – De passer på Den Gamle Dame

Billede: Alle DC-3 teknikere, mekanikere og elektrikere foran ”Kystens Perle”

I Kastrup.

Normalt ses de kun i hangar

141, men ved sjældne lejligheder,

vover de sig dog ud af hulen.

I dette tilfælde skete det

ovenikøbet uden kedeldragt og

varme trøjer, ligesom værktøjet

blev skiftet ud med kniv og gaffel!

 De er alle specialister, hver

på deres område. Afhængig af

de opgaver, der nu skal løses,

er det derfor sjældent, at de

alle ses/mødes samlet i hangar 141.

 En forsinket… men absolut

fortjent, julefrokost i januar, fik

imidlertid de fleste af huse. Det

foregik på restaurant ”Kystens

Perle” i Kastrup Havn.

 Det er en blandet gruppe

af gamle kolleger fra flyvevåbnet, og nye folk, som har

tilbudt deres hjælp med skrue

og vedligeholde den 80-årige,

ældre dame! Og det gælder

ikke mindst også de, der har

den vigtige dialog med – og

kontakten til Trafikstyrelsen.

 I dag betragtes vi i øvrigt

som et luftfartsselskab, så det

er absolut ikke længere så enkelt

som tidligere.

 Vi skylder alle vores arbejdende

sjæle en stor TAK, for

de mange timer, de bruger på

at få OY-BPB tilbage i luftdygtig

stand… og de er alle optimistiske for 2024.

[Tilbage til indholdsfortegnelsen.](#Indholdsfortegnelse)

”Hold kæft, hvor er den flot”

Tekst: Henrik Hoppe

Foto: Michael Jensen

 ”Hold kæft, hvor er den flot”…

det var ordene, da et hold fra

DR’s Dokumentar gruppe trådte

ind i Hangar 141.

 ”Den Gamle Dame” stod som

hun plejede, portene var rullet til

side, og februar solen stod lige

ind i hangaren. DR’s hold var på

location tur for at afsøge muligheden for at optage nogle scener i

marts, hvor en C-47 skulle indgå.

 Helst skulle optagelserne fore

gå ude på forpladsen, men lige

nu kan ”Damen” ikke flyttes

på grund af den igangværende

reparation på højre vinge. Men…

vores teknikere er optimistiske

reparationen inden optagelserne

påbegyndes sidst i marts.

 Det drejer sig om en dramadokumentar

i 3 dele, der foregår kort

tid efter Anden Verdenskrigs ophør.

Vi har lovet ikke at afsløre,

hvad dramadokumentaren om

handler, men kan dog fortælle, at

første afsnit vises på DR1 søndag

den 3. november 2024 kl. 20:00.

Billede: Vores tekniker, Hans Peter Nielsen, fortæller DR's folk historien

om ”Den Gamle Dame”

Billede: Foran OY-BPB Hele holdet fra Danmarks Radio med Henrik Hoppe, formand for DC-3 Vennerne

[Tilbage til indholdsfortegnelsen.](#Indholdsfortegnelse)

Fra den civile DC-3 til den militære udgave C-47

Af Henrik Hugger

C-47’eren spillede som bekendt

en stor rolle under invasionen i

Normandiet i 1944. Langt over

et halvt hundrede tusinde faldskærmstropper satte således

benene på fransk jord under

Operation Market Garden - en

operation, der var begyndelsen på

afslutningen af Anden Verdens

krig (WW2).

 Før historien om forvandlingen af DC-3’eren til den militære

C-47, dvæler vi for en kort bemærkning om, hvordan Douglas

DC-3 kom til verden. (omend

den formentlig vil være kendt af

de fleste, om ikke alle, læsere af

DC-3 Nyt).

 I 1934 blev McDonnell Douglas kontaktet af American

Airlines direktør C.R. Smith, der

bad ham om udvikle et passager

fly, den kunne konkurrere med

United og TWA’s Curtiss Condor II Biplane. Efter mange og lange

snakke, gik Douglas til sidst med

på ideen, og begyndte at udvikle

det, der skulle blive et af de mest

ikoniske fly fra WW2.

 DC-3’eren blev et hit lige fra

starten, da American Airlines i

1936 tog flytypen i brug. Sammenlignet med andre fly på den

tid, var DC-3’eren pålidelig,

hurtig, og havde ikke mindst, en

god rækkevidde. DC-3’eren var

således i stand til at flyve fra kyst

til kyst, på tværs af USA, med

bare tre stop!

 Fra civilt til militært…

 Efter krigsudbruddet med Nazi

tyskland i Europa - og før USA

sluttede sig til efter japanernes

angreb på Pearl Harbour den 7.

december 1941, ledte det amerikanske luftvåben efter et nyt fly

til troppetransport. Douglas tog

DC-3’eren, fjernede alle sidde

pladserne, og installerede i stedet

bænke i begge sider, så C-47’eren

kunne bære op til 27 kampklare

tropper.

 Wright R-1830 Cyclone

motoren blev erstattet med den

mere kraftfulde Pratt & Whitney

R-2000 Twin Wasps. Andre modifikationer

omfattede et forstærket gulv, en større lastlem agter

og en hejseanordnng. Ligeledes

forkortede man flyets hale, så

flyet kunne udstyres med sjækler

til at trække svævefly.

 C-47 under WW2.

 C-47’eren blev som bekendt

brugt flittigt af de allierede i

Fjernøsten, og spillede en afgørende rolle på Stillehavsøerne, og

junglen i Burma og Ny Guinea.

Pga. sin alsidighed tillod C-47 de

allierede at modvirke mobiliteten

af den let rejsende japanske hær.

 Under invasionen af Sicilien i sommeren 1943, kastede

C-47’ere 4.381 allierede fald

skærmstropper ned på øen. Den

6. juni 1945… D-dagen, blev

mere end 50.000 faldskærmstrop

per, som bekendt, kastet ned i

Normandiet

Under krigens sidste, store

tyske offensiv (The Battle of the Bulge), blev C-47’eren brugt til

at forsyne belejrede amerikanske

styrker under slaget ved Bastogne

i Belgien.

 Luftbroen til Berlin

 Endelig skal vi naturligvis ikke

glemme luftbroen til Berlin i

1948. C-47’eren spillede, som

bekendt en væsentlig rolle i den

forbindelse. Da Sovjetunionen

den 4. juni 1948 blokerede alle

vej- og jernbaneforbindelser til

Berlin, organiserede de allierede, som modsvar, en luftbro, der

hovedsageligt brugte C-47’ere.

Flyene blev som bekendt brugt til

nedkastning af vitale forsyninger

til befolkningen i Vestberlin.

 Da Sovjetunionen ophævede

den 12. maj 1949, havde C-47 og

andre fly, fløjet over 92.000.000

miles. Da luftbroen var på sit

højeste, landede et fly i Berlin-Tempelhof Lufthavnen hver

30. sekund!

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

Tilbage til indholdsfortegnelsen.

Tilstandsrapport for Den Gamle Dame

Tekst: Jørgen Skouborg, Teknisk chef

Foto: Henrik Hoppe

Når dette læses, har ”Den Gamle Dame”, som bekendt rundet et skarpt hjørne - 80 år! For nu at være ajour på ældreområdet

synes jeg, det vil være passende

med en tilstandsrapport for hende… set med tekniske øjne.

 Ifølge DC3V’s vedtægter og

overdragelsesdokumenter, er foreningen forpligtiget til at passe

godt på hende, faktisk så godt,

at hun er i flyvedygtig tilstand,

hvorfor min redegørelse/rapport,

vurderes i forhold til dette.

 Gennem mange år er hun

blevet tilset efter gældende regler

og vedligeholdsprogram, og til i

dag, faktisk efter det oprindelige

fra tiden i flyvevåbnet, med visse

små justeringer, men efter samme

koncept, relativt små periodiske

eftersyn og et nulstillingseftersyn

efter hvad, der svarer til ca. 2 års

flyvninger (1000-1200 timer).

I DC3V/FFFM-regi fløj vi kun

1/10 af disse timer.

 Trafikstyrelsen var ikke helt

tilfreds med dette. De opfordrede

os stærkt til at tilpasse vedlige

holdsprogrammet (AMP) til det

aktuelle operationsforhold, ca.

100 timer årligt. Det er nu gjort

med en købt tjeneste. Vi har

ansøgt om godkendelse af dette

nye AMP hos Trafikstyrelsen og

forventer svar i løbet af februar-marts 2024.

 Selv om mekanikerne og teknikerne til stadighed pusler om Den

Gamle Dame, har vi hele tiden

nok at gøre. Vurderet i forhold til

det endnu gældende (gamle) vedligeholdsprogram, er Den Gamle

Dame lige nu ikke flyvedygtig

(luftdygtig) fordi:

 a) De periodiske eftersyns

terminer er overskredet

 b) Inspektion af propellerne

for korrosion er overskredet

 c) Vi har fundet korrosion

ved sammenføjning af højre

vingeskins overside ved højre

motor nacelle.

 Ad a) Udførelse af disse arbejder vil blive gjort efter det nye

AMP. Det betyder, at hver enkelt

overskreden opgave (Task) skal

identificeres og udføres sammen

med start på nyt AMP i et såkaldt

overgangseftersyn (Overgangs/ Bridging Check).

 Dette store eftersyn, på mere

end 1200 mandetimer, har vi ikke

kapacitet til selv at udføre, så vi

er i dialog med en virksomhed i

England… North Weald General Aviation (NWGA) om, at NWGA

udfører dette. Dog har NWGA

ikke DC-3 vedligeholdsgodkendelse, og det ser ikke ud til at

de får det i overskuelig fremtid.

Sammen med Trafikstyrelsen

arbejder vi nu med, at den danske

trafikstyrelse vurderer, om de kan

udstede en engangsgodkendelse

til NWGA.

 Ad b) Ud over det normale

periodiske vedligeholdskrav er

der udstedt en amerikansk myndigheds krav om inspektion af

propellerbladenes bladrod for

korrosion (FAA AD 81-13-06R2),

med et interval på 39 - 60 måne

der, afhængig af om der tidligere

er fundet korrosion og korrosionsbearbejdning er udført.

 Denne inspektion skulle være

udført 20. april 2023, men med

Trafikstyrelsens velsignelse, vil

inspektionen blive udført i forbindelse med vedligeholdelses-opholdet i England senere i 2024.

Vilkårene for udsættelsen er, at vi

kan dokumentere nogle formildende omstændigheder. Dem har

vi: meget få flyvetimer og parkeret i hangar siden 2019, ingen

tidligere korrosionsskader samt,

at vi yderligere har foretaget en

hvirvelstrøms skanning (Eddy

Current) inspektion af bladrodene

på begge propeller.

 Hvis vores flyvning til værksted i England bliver senere end

april-maj 2024, er planen, at begge propeller sendes til værksted

for inspektion.

 Ad c) Ved det årlige eftersyn

i september 2023, fandt teknikkerne 4 sprængte naglehover i

en forstærkningsplade ved højre

vingesamling.

 Reparation er ikke beskrevet i

manualerne (Maintenance Manual og Structual Repair Manual).

 ´ En permanent reparation betyder, at højre ydervinge skal

demonteres fra central vingen,

det synes vi er ærgerligt, nu da

flyet står for at få udført stort

eftersyn, hvor begge ydervinger

skal demonteres.

 Vi har bedt (købt) Boeing om

hjælp til at undersøge, om en

midlertidig reparation, uden at

demontere højre ydervinge, er

sikkerhedsmæssig forsvarligt.

 Boeing har instrueret os i at

fjerne korrosionen, og derefter

måle de tilbageværende plade-tykkelser. Når disse data er

leveret til Boeing, foretager de

en styreberegning, og derefter

meddeler Boeing os, at vi kan

foretage en midlertidig reparation - eller de kan grounde flyet, så vi

er nødt til at foretage en permanent reparation i hangar 141.

 Konklusion.

 Den gamle Dame har tjent sine

ejere trofast i 80 år, og vi konstaterer, at tidens tand også gnaver i

hende.

 Hidtil har vi passet på Den

Gamle Dame ved at vedligeholde

hende efter godkendte regler og

programmer, men OY-BPB er

skabt i en tid uden moderne erfaringer og nye regler, men er dog

solidt bygget.

 Det er taget til efterretning, og

vi har fået udviklet et nyt vedligeholdsprogram (AMP) i overensstemmelse med erfaringer og det faktiske operationsmønster,

ca. 100 ”godtvejrs” flyvetimer årligt, Vi håber, at dette medvirker

til at holde Den Gamle Dame på

vingerne mange år frem i tiden.

 Udfordringer.

 Fastholdelse af medlemsstøtten,

både økonomisk og praktisk, og

friske, yngre kræfter til vedligeholdelse af OY-BPB.

 Alternativet kan I jo selv tænke

jer til!

Billede tekst: Propel, terminoverskridelse. Propellen undersøges for korrosion

Billede tekst: Propel, terminoverskridelse. To raske svende drejer

propellen i position.

Tilbage til indholdsfortegnelsen.

Vores Sponsorer

Shell Aviation, Detail Reklame, Copenhagen Air Taxi, OK, Simmon Spies fonden, Danmarks Tekniske Museum, Ellehammer Fonden, Nikolajsen Capital, Kultur Ministeriet,Fonden Julius Skrikes Stiftelse, GSV

Tilbage til indholdsfortegnelsen.

På vingerne med SAS

Foredragsaften med Casper Dahm 28. februar 2024

Tekst og Foto: Henrik Hoppe

Måske tænker du et foredrag

om Civil Luftfartshistorie i

Danmark vil være en støvet og

kedelig fortælling.

 Og historien om dannelsen

af Scandinavian Airlines System – SAS, hvor spændende

kan det nu være?

 Men en veloplagt Casper

Dahm, fik hurtigt hele salen

med. Med sin store viden og

spændende fortælling, ledsaget

af interessante billeder blev

 luftfartens historie levende.

 Casper havde også medbragt

sin imponerende samling af

billeder, gamle plakater, reklameartikler og flymodeller.

 Cigaret æsker i metal, knive, legetøj og meget - meget

andet, alt sammen med SAS logo, dengang havde fantasien

ingen grænser.

 Så hvis man troede man

kendte historien om tilblivelsen af SAS, blev den flerdoblet

i løbet af aftenen.

 Tak til Casper for en fin

aften.

Billede: Casper taler med Torben Kjær.

Tekst: Entusiasmen fejler

absolut ikke noget,

når en veloplagt Casper Dahm holder foredrag.

Tilbage til indholdsfortegnelsen.

Sådan begyndte det tilbage i 1991

Efter at have fløjet med OY-BPB

i små 10 år, ville Bohnstedt-Petersen A/S ikke længere have

ansvar for flyet - det skulle tilbage til Tøjhusmuseet. Flyet gik en

usikker fremtid i møde som enten

museumsgenstand eller, endnu

værre, blive solgt til udlandet.

 På initiativ fra Svend K.

Hermansen blev der nedsat en

gruppe af piloter og teknikere fra

Eskadrille 721, der også havde

fløjet OY-BPB hos Bohnstedt-Petersen. De gik i gang med at

finde en løsning, så OY-BPB

kunne forblive på danske hænder

og naturligvis flyvende.

 Svend K. Hermansen var,

sammen med gruppen, en utrættelig drivkraft i arbejdet med at

sikre OY-BPB en fremtid som

flyvende klenodie. Foruden ham

talte gruppen bl.a. Hans Peter

Hermansen, Erik Brøgger, Jane

Petersen og Mette Thorsen.

 Arbejdet omfattede en intensiv

diskussion af, hvordan organiseringen af arbejdet skulle foregå.

Det var vigtigt, at have sikkerhed

for, at vedligehold af flyet og

flysikkerheden var i højsædet,

samtidig med at der skulle sikres

en professionel tilgang til den

daværende luftfartsmyndighed i

Danmark – Statens Luftfartsvæsen. Ligeledes ønskede man at

tage højde for, at der måske kunne indlemmes og driftes andre fly

end DC-3.

 Det var desuden også magtpåliggende at få en aktiv organisation, som kunne stå for indsamling

af penge til drift. Man var opmærksom på, at det ikke var helt

små beløb, der skulle til. Det var

også vigtigt at have en organisation, som kunne skabe spændende

og gode oplevelser for medlemsskaren. Derfor blev det besluttet

at dele arbejdet og ansvaret op i 2 foreninger.

 Der skulle bl.a. udarbejdes

vedtægter, et stort arbejde som

Mette Thorsen stod for, og Hasse

Resenbro stod for økonomien.

Bjørn Nielsen fra Tøjhusmuseet

var en stor hjælp i samarbejdet,

og han kom til at sidde i FFFM’s

første bestyrelse som repræsentant for museet.

 Den store indsats resulterede

den 05.11.1991 i stiftelsen af

“Foreningen For Flyvende Museumsfly” og “DC-3 Vennerne”.

 Umiddelbart efter de stiftende

generalforsamlinger udsendte

FFFM en pressemeddelelse, som

blev bragt i mere end 40 aviser

og blade landet over, bl.a. i Børsen 13.12.1991.Den 09-06-1992

blev udlånsaftalen underskrevet.

Ved et festligt arrangement den

22.08.1992, hvor ca. 400 mennesker mødte op på Grønholt Flyveplads ved Hillerød, overdrog

Bjørn Nielsen formelt OY-BPB

til Foreningen for Flyvende Museumsfly. TV Lorry og TV-avisen

bragte et indslag fra overdragelsen. En artikel om begivenheden

og arbejdet blev bragt i Berlingske Tidende dagen efter.

 Det første år.

 Begge foreninger havde søgt

Told- og Skattemyndighederne om skattefrihed, og det blev

bevilliget med baggrund i “Foreningernes virke for bevarelse af

historiske fly og det heraf følgende almennyttige formål”. FFFM

blev desuden fritaget for betaling

af benzinafgift og moms.

 I starten af 1992 var der ca.

250 medlemmer i DC3V, et

enkeltmedlemsskab kostede 100 kr. og husstandsmedlemsskabet

kostede 180 kr. Interessen var

stor, og ved udgangen af året var

der 518 enkeltmedlemsskaber og

72 husstandsmedlemsskaber.

 Formand for DC3V var Susanne Brøgger, og Jane Petersen var

kasserer og stod for “Oplysning

og indmeldelse”. Hos FFFM var

formanden Svend K. Hermansen, mens Erik Brøgger varetog

oplysning om foreningen.

 Flyveture.

 Allerede i 1992 blev de første

medlemsflyvninger gennemført.

Banen i Grønholt var for kort til

en godkendelse til at medbringe

passagerer, så turene afgik fra

Roskilde Lufthavn. I cockpittet

kunne man møde:

 Svend K. Hermansen: 1. pilot,

8.500 flyvetimer hvoraf 5500 på DC-3.

 Jørgen Poulsen: 1. pilot, 13.000

flyvetimer hvoraf 4000 på DC-3.

 Hugo Bach Jensen: 1. pilot, 9.500

flyvetimer hvoraf 1600 på DC-3.

 Carl Hansen: 1. pilot, 7.500 flyvetimer hvoraf 200 på DC-3.

 Hans Peter Hermansen: 2. pilot,

700 flyvetimer hvoraf 60 på DC-3.

 Bjarne Andersen: Maskinist,

3.800 flyvetimer hvoraf 1. 500 på DC-3.

 P.E.W. Jensen: Maskinist, 4.200

flyvetimer hvoraf 80 på DC-3.

 John E. Madsen: Maskinist, 60

flyvetimer på DC-3.

 Generalforsamlinger.

Nov. december 1992

 På foreningernes generalforsamlinger kom bestyrelserne til at se

sådan ud:

 Generalforsamling 03.12.1992

 Foreningen For Flyvende Museumsfly

 Hans P. Hermansen (formand)

 Jørgen Vollbrecht (næstformand)

 Jørgen Poulsen (kasserer)

 Arne Frisch

 Erik Brøgger

 Jens P. Sodemann

 Ole Frandsen (Tøjhusmuseets repræsentant)

 Suppleanter:

Jonas Sodemann

 P.E.W. Jensen

 Generalforsamling 24.11.1992

 DC-3 Vennerne

 Susanne Brøgger (formand)

 Jane Petersen (kasserer)

 Alex Bankovic

 Anker Pedersen

 Hans P. Hermansen

 Henrik Poulsen

 Per Stæhr-Nielsen

 Suppleanter:

 Jens P. Sodemann

 Thor Lange

 Historien er ikke komplet

 Historien om tilblivelsen af de

2 foreninger er ikke komplet.

Den er stykket sammen af det, vi

kunne finde i forskellige tidsskrifter samt hvad medlemmer

kan huske. Der kan også mangle

navne på personer, der var med i

arbejdet.

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

 dc3vennerne.dk

[Tilbage til indholdsfortegnelsen.](#Indholdsfortegnelse)

Bagsiden

Støt, Støt,Støt

Skal vores projekt lykkes, har vi brug for al den økonomiske støtte, vi kan få. På forhånd

Også tak for din hjælp.

Spar Nord 9309 2090009047

MobilePay 17682 mærk bidraget ”Støtte ”

Tilbage til indholdsfortegnelsen.