

DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Venerne

Nr. 2 August 2024



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

Formanden skriver...



Når jeg ser tilbage på DC-3 Vennerne de sidste 5 år, må jeg konstatere, at vi i hvert fald ikke har tabt modet.

Til trods for at foreningens vigtigste omdrejningspunkt, vores elskede "Gamle Dame", har været parkeret i en hangar siden sæsonafslutningen i 2019, er vi her stadig.

De fleste læsere er vidende om de mange vanskeligheder og udfordringer, vi har været igennem, siden lejespånér dukkede op i motor #1 - så det springer vi over her.

Til gengæld er der flere ting, vi kan glæde os over. Opbakningen til vores forening, udflugter og arrangementer har været stor, og vidner om den store passion og interesse, I alle deler for vores flyvende legende. Efter 5 år med OY-BPB i hangaren er foreningen stadig lyslevende.

I Hangar 141 er der også opnået mange gode resultater. Trafikstyrelsen er fortsat positive med hensyn til OY-BPB. Vores nye vedligeholdelsesplan (AMP) er godkendt. Skaden på vingen er midlertidigt repareret og godkendt af TS, begrænset til 1 år og 30 timers flyvning... og arbejdet fortsætter...

Teknisk afdelings engagement for vores fly er fortsat i højeste gear, så "Den Gamle Dame" er i en fin teknisk stand. Det har længe været uafklaret, om det store, nødvendige eftersyn skulle udføres i England eller i DK. Den 22. juli modtog vi endelig besked fra værkstedet i England, som meddelte, at de ikke ser sig i stand til at udføre eftersynet. Med denne nye situation, arbejder vi videre med en plan om selv at udføre eftersynet... med hjælp fra Flygande Veteraner og Dakota Norway, som vi har et rigtigt godt samarbejde med.

I slutningen af august afholder vi det nordiske DC-3 møde her i København, hvor repræsentanter fra de andre nordiske foreninger deltager. Mødet er en årlig tilbagevendende begivenhed, som vi alle ser frem til.

Også vores mediegruppe gør et stort arbejde for at formidle "Hvad der sker" omkring foreningen og vores fly. Hvis du følger med i nyheds-mails, på Facebook og "Seneste nyheder" på vores hjemmeside, er du altid godt orienteret.

Det er dyrt at vedligeholde og flyve med en DC-3. Selv et tidligere robust flyselskab (ja, de kan flyve med betalende passagerer) Dutch Dakota Association, må nu opgive deres flyvende aktiviteter og stopper 1. oktober 2024. En stor sponsor trak sig, og stigende udgifter til forsikring og drift har gjort deres beslutning nødvendig.

Her skulle det nødigt ende for os... vi modtager med glæde din støtte og donation på konto 9309 2090009047 eller via MobilePay 17682. Husk, at det kan trækkes fra i skat. Mærk venligst bidraget med "STØTTE" - På forhånd tak! Jeres bidrag betyder alt!

Vi er nu i august måned - på gammelt dansk; Høstmåned. Lad os overføre det til, at vi snart høster udbyttet af de sidste 5 års anstrengelser.

Henrik Hoppe
Formand



Tekniker Svend Strøm højt til vejs. Propellen er afmonteret og hænger i kranen, mens beskyttelsesmuffen skrues på.

Foto: Henrik Hoppe

"Den Gamle Dame" i 3D

*Tekst og foto:
Henrik Hoppe*

Firmaet 3D Visit er specialister i skabe detaljerede 3D-visualiseringer og virtuelle ture.

Jan Maribo, der driver virksomheden, tilbød DC-3 Venerne at lave en gratis 3D tour af vores flotte DC-3'er.

Jan har altid haft en stor interesse for historiske fly - og fly generelt, og er meget

imponeret over det fantastiske arbejde vi gør med at bevare og fremvise vores DC-3'er.

Med en 3D tour kan vi fremvise flyet for alle interesserede - både inde og ude - direkte fra computeren eller telefonen.

Fredag den 12. juli var 3D Visit på forpladsen ved hangar 141, hvor OY-BPB var opstillet til lejligheden. Selvom der i tidens løb er

taget tusindvis af billeder af "Damen" var denne fotosession noget helt særligt.

Efter ca. 2 timer var vores "Gamle Dame" gennemfotograferet inde og ude, og nu ventede det store arbejde med at bearbejde alle data til en Virtuel Tour af flyet.

Det flotte resultat kan ses på vores hjemmeside, og vil blive brugt til promovning af flyet og DC-3 Venerne.

Linket til visningen ligger på DC-3 Veners hjemmeside!



3D VISIT

Scandinavian Business Awards 2023 on behalf of EU Business News,
3Dvisit.dk has been awarded Best 3D Production Specialists 2023 - Denmark

Status fra hangar 141

Af teknisk chef
Jørgen Skouborg

I forrige nummer af DC-3 Nyt gav jeg en tilstandsrapport for Den Gamle Dame. I dette nummer vil jeg give en status over hangar aktiviteterne.

Arbejder på flyet

I forbindelse med Maintenance Check Flight (MCF) i april 2023 udførte vi et delvis årligt eftersyn (YC1 Part 1). Den resterende del af årligt eftersyn, YC1 Part 2, blev udført i efteråret 2023. Som forberedelse til en ønsket MCF i sommeren 2024, har vi nu udført YC1 Part 1, således set over et år, er et komplet årligt check udført.

I forbindelse med dette check valgte vi, efter at have konsulteret trafikstyrelsen, at få udført myndigheds inspektion af begge propeller hos MT Propeller i Tyskland. Begge propeller er nu tilbage og genmonteret.

Det blev en dyr affære, da vi måtte låne og bekoste transportkasser fra Norge og selv arrangere og bekoste transport af propeller til og fra MT Propeller:

• Lånekasser Transport	20000 NOK
• Transport MT Propeller	6000€
• Propel Insp	14400€
• Propel modifikation	700€

Korrosionsskaden i højre vinges centralplan er nu midlertidigt færdigrepareret efter Boeings anvisninger og godkendt af trafikstyrelsen i 1 år og max 30 flyvetimer. Det betyder, at ved det kommende store eftersyn skal der udføres en permanent reparation. Det indebærer, at højre ydervinge skal demonteres for adkomst til reparationsstedet.



Vi valgte netop midlertidig reparation for at undgå at demontere højre ydervinge, da den skal demonteres i forbindelse med det kommende store eftersyn. Det var en besværlig og kompleks opgave at komme i mål med den midlertidige reparation.

Vi fik hjælp af Force Technologies (FT) til opmåling og kortlægning af korrosionsudbredelsen, til færdigpris.

Disse måleresultater blev sendt

geholdes efter bestemmelser for Civil Luftfart BL 1-3 med tilhørende vejledning

AIC B 09/17 og ikke efter de fælles Europæiske luftfartsregler, EASA.

Selv om de nationale regler udlagt i BL1-3 er styret og kontrolleret af Trafikstyrelsen i Danmark, er der stort sammenfald med EASA reglerne.

Disse bestemmelser stiller krav til værkstedet, dets udformning og kompetence bemanning, stiller krav om specielle inspektions- og reparations procedurer.

På administrationssiden blev vi færdige med et nyt vedligeholdelsesprogram (AMP), der blev godkendt af trafikstyrelsen i april 2024.

Også dette AMP er udviklet efter nationale danske BL1-3 krav. Dette voldte lidt besvær for den person vi havde til at hjælpe os med dette, da vedkommende havde baggrund i de britiske luftfartsmyndigheder, der jo efter Brexit, er udtrådt af EASA samarbejdet.

til Boeing for styrkeberegninger og endelig instruktion til en midlertidig reparation.

Trafikstyrelsen blev under hele forløbet holdt orienteret og fik Boeings endelige reparationsinstruktion, ECCN 9E991, til godkendelse.

I henhold til grunddokument for civil luftfart i Danmark, skal Annex I fly, som OY-BPB, vedli



AMP består af følgende:

- Periodiske Inspektioner, Weekly, 12 Month og 24 Month intervaller
- Out of Phase (OOP) Inspektioner
- Struktur inspektioner
- Komponent gangtidskrav

Af praktiske og taktiske årsager har vi valgt ikke at introducere det nye vedligeholdelsesprogram straks, men venter med det til påbegyndelsen af det store eftersyn. Workscope (WS) for det kommende store eftersyn vil således bestå af:

- 24M krav,
- Relevante og udløbne OOP-, Struktur Inspektioner, Komponent udskiftninger samt myndighedsinspektioner (AD)
- Overgangs inspektioner fra gammelt til nyt AMP, typisk tidligere IRAN krav.



Udførelse af det kommende store eftersyn har vi arbejdet med og diskuteret længe med en virksomhed i England, Historic Aero Engineering Ltd (HAEL). Det er samme virksomhed vi har dialoget med de seneste 1½ år, blot nyt navn igen!

Først hed de North Weald Aviation Services, dernæst North Weald Heritage Aviation, siden North Weald General Aviation og sluttelig, Historic Aero Engineering Ltd.

Virksomheden drives af samme personer med økonomiske interesser for øje, ikke kun DC-3! HAEL har for tiden ikke autorisation til at udføre DC-3 arbejder, men trafikstyrelsen har udtrykt velvilje til at give HAEL en dansk eengangsodkendelse.

Da vi ”kun” skal bruge dem til det store eftersyn, har de ikke det store incitament for at imødekomme os, da det jo indebærer nogle investeringer fra HAEL's side. Med disse træge udsigter overvejer vi nu en plan B, selv at udføre det kommende store check, med hjælp fra Flygande Veteraner og Dakota Norway.

Trafikstyrelsen er adviseret om vores besværligheder med værkstedet i England og vores plan B. Plan B kan på sigt danne grobund for et Skandinavisk samarbejde, hvor de 3 skandinaviske organisationer samarbejder om ressourcer og reservedele og på sigt udvikler samme/ens vedligeholdelsesprogram og har fælles styring af vedligeholdelsen (CAMO).



En DC-3 vens møde med en anden verden



*Tekst:
Søren Rasmussen*

En sensommerdag sidste år sad jeg, som så mange gange før, forventningsfuld og læste i det nye nummer af DC-3 NYT. Jeg har i mange år været medlem af DC-3 Vennerne, og har haft mange fantastiske ture med "Den gamle Dame"

Der var en artikel, hvor man søgte frivillige, både til organisationen og til vedligeholdelse af flyet. Man søgte primært certificerede folk med erfa-

ring fra flybranchen. Hmm.. det lød jo vældig interessant, men jeg har ingen erfaring fra branchen. Jeg er jo bare en pensioneret maskinarbejder, der hovedsageligt har været beskæftiget i den maritime branche hele mit arbejdsliv. De eneste certifikater, jeg kan diske op med, er til kran og truck.

Jeg kunne dog ikke helt slippe den artikel, tænk hvis

det var muligt at være med til at vedligeholde en DC-3'er. Fly har altid interesseret mig. Jeg er opvokset i Kastrup, så tæt på lufthavnen, som man kan komme. I 50'erne tog min far mig med tit over og se på fly, og jeg lærte hurtigt alle datidens fly at kende. Har i min skoletid da også haft flere fritidsjobs i lufthavnen.

Der sker jo ikke noget, hvis man ikke gør noget, så jeg kontaktede foreningens formand. Vi kendte hinanden godt fra flere ture, og han kendte min baggrund. "Tror du de kan bruge sådan en som mig" spurgte jeg. "Ring til vores tekniske chef" sagde han.

Som sagt så gjort, vi fik en god samtale og jeg blev inviteret ud i hangaren. Jeg var selvfølgelig spændt på at møde de andre ude i hangaren den første dag. De tog vældig godt imod mig, og før jeg fik set mig om, var jeg i gang med at skifte bunddækslet til oliefilteret på motor 2.

Herefter gik det slag i slag. Jeg har de sidste 10 md. været beskæftiget med eftersyn,



FOTO:
HENRIK HOPPE

vedligeholdelse og reparation af forskellige dele. Senest også af- og påmontering af propeller i forbindelse med eftersyn. Jeg må sige, det har været en spændende og lærerig tid.

Gutterne har virkelig taget godt imod mig, og jeg føler, jeg er faldet godt til på holdet. De svarer beredvilligt på alle mine spørgsmål, og jeg lytter godt efter, især når de taler om teknikken og opgaverne. Det føles lidt som om jeg igen, som 73 årig, er kommet i lære, men på den gode måde. Det er også for mig lidt af et privilegium, at være med i det team, der tilsammen, har flere hundrede års erfaring inden for luftfarten.



Selv om jeg nu har været i hangaren mange gange, bliver jeg stadig lige imponeret af synet af "Den gamle Dame", når jeg, om morgenen træder ind i hangaren fra kontoret.

Jeg nyder også vores timer i frokoststuen. Snakken går livligt omkring alle deres oplevelser gennem en menneskealder. Det er virkelig hyggeligt, og især når, der også falder nogle gode røverhistorier af.

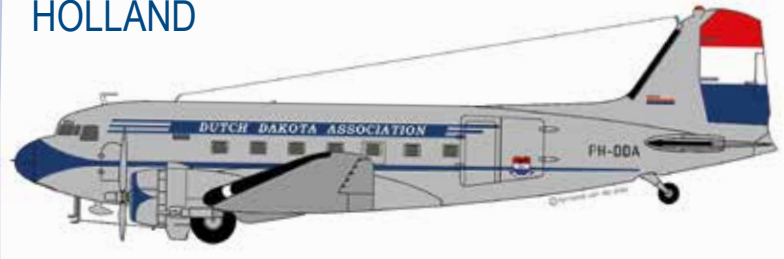
Der ligger pt. nogle krævende opgaver og venter forude, som jeg håber vi kan løse. Jeg vil i hvert fald gøre mit, for at det lykkes.

Tak for ordet... !

Fortid og nutid...

Minder fra en svunden tid... Facebook byder sig til med megen, spændende tekst og illustrationer. Manden bag disse fire illustrationer... og mange flere på FB, er *Ferre Van de Plas*, Søg på FB (The Douglas DC-3 Appreciation Society)...

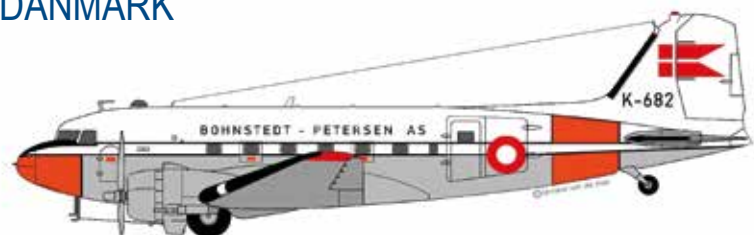
HOLLAND



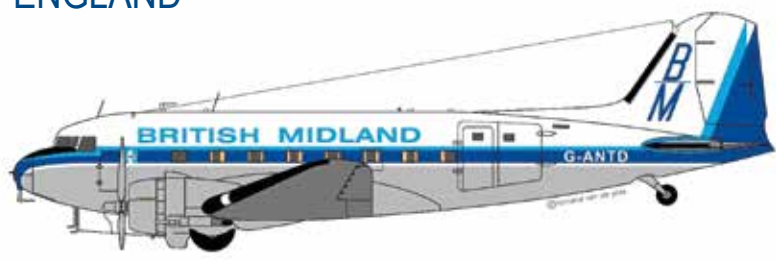
USA



DANMARK



ENGLAND



...og så er OY-BPB udkommet i 3D...
se mere side 3.





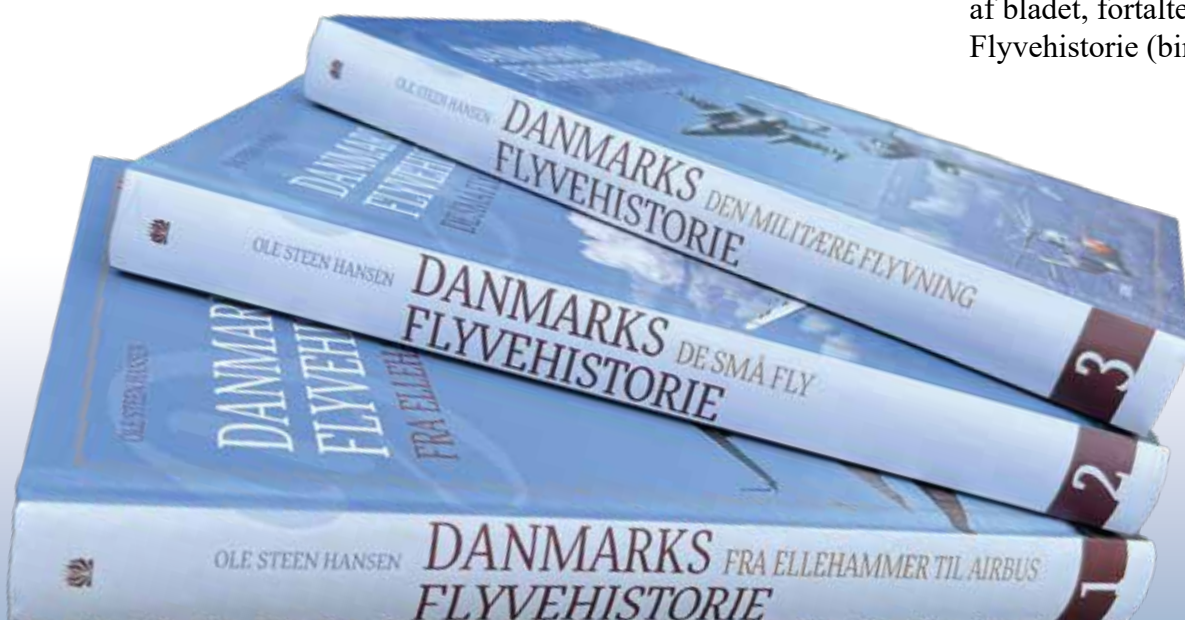
”Intet fly i dansk flyvehistorie har i din levetid haft så mange roller, som denne maskine. Træningsfly i US Army Air Force, trafikfly i Det Norske Luftfartsselskab og SAS, transport- og VIP-fly i Flyvevåbnet, forretningsfly hos bilfirmaet Bohnstedt-Petersen og

veteranfly hos DC-3 Vennerne. Et nationalt mindesmærke”.

Man kan næsten blive helt forpustet over, hvor meget ”Den Gamle Dame” har været igennem, siden hun den 3. april 1944, rullede ud fra fabrikken i Long Beach CA. Dette er blot min

egen sidebemærkning, så vi iler tilbage til det, det hele drejer sig om, nemlig udgivelsen af Ole Steen Hansens tredje - og dermed også det sidste bind i trilogien om Danmarks Flyvehistorie. Undertitlen er ”Den militære flyvning”.

Den opmærksomme læser af DC-3 Nyt, vil naturligvis kunne huske, at vi i årets første udgave af bladet, fortalte at Danmarks Flyvehistorie (bind 3) var på





trapperne, og at det ville bestå af ”800.000 bogstaver, mellemrum, tal, tegn og alt andet godt fra tastaturet”. Hvis vi nu ganger de 800.000 enheder med tre, så lander vi altså på 2.400.000 enheder for den samlede trilogi! Respekt...!

Karakteristisk for *Ole Steen Hansens* forfatterskab, så graver han dybt i historien og opruller fortællinger tilbage fra flyvningens pionertiden. Forfatteren har bl.a. talt med Flyvevåbnets første kvindelige, militære piloter og radiooperatører – og beretter om nogle af de højdramatiske redningsaktioner, hvor militærets fly har spillet en afgørende rolle.

Bogen indledes med den voldsomme beretning om evakueringen af civile fra Kabul i 2021, da Flyvevåbnet var med til at evakuere i alt 1.062 civile personer med de store Hercules-fly.

En anden spændende situation, ligeledes omtalt i bind 3, fandt sted i tiden under Den Kolde Krig. En tredjedel af Flyvevåbnets kampfly havarerede. Gennem årene var der store, politiske slagsmål om, hvor store investe-

ringer, der skulle gøres i den militære flyvning. I 1970’erne var det ikke kun hele venstrefløjen, men også halvdelen af den borgerlige vælgerskare, der var imod købet af F-16 kampflyene.

Og så er det jo altså heller ikke længere nogen hemmelighed, at ”Den Gamle Dame” er med i alle tre bind... i Bind 1 som trafikfly, Bind 2 som forretnings- og

senere veteranfly og Bind 3 som pioner i den danske, militære transportflyvning. Der er ikke andre flyvemaskiner i Danmark med så bredt et CV. Derfor hører OY-BPB naturligt hjemme i hele trilogien.

Kæmpe TILLYKKE med tredje bind i trilogien!

HUG

Forfatter:
OLE STEEN HANSEN

Forlag:
TURBINE

ISBN:
9788743601920

Sidetæl:
432



C-47

Boeing B-17G

Bombemaskiner i dansk tjeneste efter WWII... og hvad var årsagen til, at to B-17 bombemaskiner kom til Danmark efter krigen og gjorde tjeneste i henholdsvis civil og militær luftfart

CIVIL LUFTFART

Allerede før WWII var der stor interesse for at etablere transatlantiske flyvninger fra Skandinavien, og faktisk havde DNL (Det Norske Luftfartsselskab) lavet en aftale med Pan American Airlines. De havde anskaffet en Sikorsky S-43 "Valkyrien" vandflyver, men inden kontrakten blev underskrevet, sprang amerikanerne fra. Så kom krigen, og alle tanker om transatlantiske flyvninger blev lagt til side indtil 1943.

Gennem forhandlinger med amerikanerne lykkedes det i 1943 SILA (Svensk Interkontinental Lufttrafik AB) at få tilladelse til ruteflyvning til USA. Per Norlin fra ABA (AktieBolaget Aerotransport) afsluttede på vegne af SILA forhandlinger om køb af 10 DC-4, hvoraf to til fire skulle til danske DDL (Det Danske Luftfartsselskab), og man håbede på at tre kunne gå til DNL. Resten skulle til svenske ABA. Desværre kunne leveringen af DC-4 flyene ikke finde sted før et godt stykke tid efter krigens afslutning.

For at kunne opretholde trafikken mellem Sverige og Skotland havde ABA brug for fly, og tanken faldt på de bombemaskiner, der var nødlandet i Sverige. De var blevet interneret, ligesom besætningerne var. I alt 139 bombefly nødlandede i Sverige, og af dem var de 68 B-17. Efter forhandlinger med ame-

rikanerne lykkedes det at få en aftale i stand om en frigivelse/repatriering af et betydeligt antal piloter og besætningsmedlemmer samt salg af 9 "Flyvende Fæstninger" til Sverige for 1 \$ stykket. Den amerikanske regering overdrog ABA brugsretten til fem maskiner, netop til opretholdelse af trafikken mellem Stockholm og Skotland, hvor svenskerne havde mistet 2 DC-3 maskiner, der var blevet angrebet af tyske jagere.

Historien om "Store Bjørn" ...

USAF "Shoo Shoo Shoo Baby"

SE-BAP "Flygande Felix"

OY-DFA "Stig Viking"

67-672 "Store Bjørn"

&

F-BGSH

DDL fik brugsret til 2 maskiner på den betingelse, at de først blev udleveret efter krigens afslutning. Indtil da skulle svenskerne have ret til at chartre dem.

De sidste to maskiner skulle bruges til reservedele.

I juni 1944 blev det første B17 overført til SAAB i Linköping for at blive ombygget til passagertransport med plads til 14 passagerer. Medvirkende til overdragelsen af flyene var den amerikanske luftattaché i Stockholm, Felix Hardison, og et af de i alt 7 fly, der skulle ombygges, var "Shoo Shoo Shoo Baby", der fik den svenske registrering SE-BAP. I taknemmelighed over hjælpen døbte man det "Flygande Felix".

SILA indledte flyvningerne til USA den 27. juni 1945 med SE-BAK på flyvningen fra Stockholm til La Guardia lufthavnen i New York. SILA foretog 31 flyvninger, hvorefter SAS overtog i 1946 med DC-4.

Egentlig var det meningen at DDL skulle betale for ombygningen af de to maskiner til passagerdrift, men efter befrielsen overdrog den amerikanske regering de to B17 til DDL uden beregning.

Den 12. november 1945 var den officielle overdragelsesdato for SE-BAP, der dagen efter blev fløjet til Danmark og overdraget til DDL. Det blev omregistreret til OY-DFA og tildelt navnet "Stig Viking".

Den 3. december 1945 overtog DDL SE-BAR og omregistrerede det til OY-DFE med navnet "Trym Viking". Navnet kom aldrig på flyet.

Begge fly anvendtes i den første tid på forskellige ruter til England. Desværre forulykkede "Trym Viking" den 30. januar 1946 under en landing efter en flyvning til England. Flyet kørte af banen og kolliderede med en Royal Air Force Douglas C-47 Dakota KG427 - begge maskiner måtte afskrives. Fra august 1946 blev "Stig Viking" sat ind på en nyåbnet rute til Afrika, som DDL beføj et par gange om måneden.

I slutningen af 1946 begyndte DDL at modtage de aftalte DC-4 fly, der både var bedre egnede til formålet og langt mere økonomiske end de ombyggede B-17, og i slutningen af 1947 fløj "Stig Viking" sin sidste tur som trafikfly.

Det skal bemærkes at OY-DFA aldrig har haft SAS-bemaling, selvom det har fløjet for SAS. Det har altid været i DDL bemaling. SAS blev dannet den 1. august 1946, og flyet blev først solgt den 1. april 1948.

MILITÆR LUFTFART

I slutningen af 1947 begyndte Hærens Flyvetropper at lede efter et fly, der kunne bruges til luftfotograferingsopgaver fra stor højde i Grønland for Geodætisk





Institut, og den 1. april 1948 købte de OY-DFA "Stig Viking" af DDL.

Flyet fik ny registrering, typenr. 67, individuelt nr. 672 og navnet "Store Bjørn". Der blev foretaget flere ombygninger for at tilpasse flyet til de nye opgaver. Den 5. maj 1948 indgik flyet i Grønlandsgruppen (som det eneste) i Kastrup Syd. Den 1. december 1949 blev fly og besætninger overført til Marinens Flyvevæsen og indgik i 1. Luftflotille på Luftmarinestation København i Kastrup Syd. Efter Flyvevåbnets oprettelse indgik "Store Bjørn" fra den 8. januar 1951 i Eskadrille 721 på Flyvestation København i Kastrup Syd.

I de følgende år frem til 1953 blev der først og fremmest fløjet på fotoopgaver i Grønland, men også på andre store opgaver, som da der efter de store oversvømmelser i Holland i januar 1953 blev fløjet tøj og gummibåde frem til de nødstedte.

Den 1. oktober 1953 blev flyet officielt taget ud af drift. Efter nogle enkelte flyvninger blev flyet den 19. februar 1954 overført til Depothangaren på Flyvestation Værløse. Her stod det, indtil det blev solgt den 2. februar 1955 til det amerikanske brugtflyfirma The Babb Co. Inc. Det blev hurtigt solgt videre til IGN, det franske geodætiske institut, som dengang udførte kortlægningsflyvninger fra basen Creil nord for Paris. Det fik nu registreringen F-BGSH. Flyet fik modificeret næsepartiet, så det svarede til resten af IGN's B-17 flåde på i alt 14 B-17. IGN tog flyet i brug i januar 1956, og benyttede det til luftfotografering frem til 15. juli 1961, hvor flyet fløj sin sidste tur og blev henstillet i et hjørne af Creil flyvepladsen. Her

blev det langsomt kannibaleret for at holde IGN's andre B-17 flyvende. Total slut-flyvetid: 3364 timer

I 1969 kom den australske flyvejournalist Steve Birdsall til Creil flyvepladsen og opdagede det delvist kannibalerede fly stå i et hjørne. Da han fandt ud af, at der var tale om det tidligere "Shoo Shoo Shoo Baby", kontaktede han USAF Museum og gennem diplomatisk arbejde mellem Frankrig og Amerika, blev flyet i april 1971 skænket til museet. I januar/februar 1972 blev flyet skilt ad og fløjet til USA. Efter 37.000 mandetimer og 17 år foretog det sin første prøveflyvning den 11. september 1988, og den 15. oktober blev det fløjet til USAF Museum på Wright-Patterson AFB (på Wright Field-delen), hvor det blev permanent udstillet. Flyet blev flyttet den 22. februar 2023 til National Air and Space Museum's Steven F. Udvar-Hazy Center Chantilly, Virginia.

Anvendt kildemateriale:

Propel nr. 4 1998

FlyNyt nr. 4 2003

Anders Nuraas: Fly over Fly.

DDL 50 år.

De første 50 år i SAS.

Günter Endres: Royal Vikings (The Saga of Scandinavian Airlines and Predecessors).

Flyghistorisk Revy; SAS flygplan 1946 – 2014.

Wolfgang Borgmann: Das goldene Zeitalter des Luftverkehrs.

Tiden for overdragelsen i Sverige

Byggenummer 7190 rullede ud fra Boeing-fabrikkerne i Seattle i begyndelsen af januar 1944, og blev, efter få timers prøveflyvning, afleveret den 24. januar til USAF som et helt anonymt fly – nr. 3346 i en lang række af B-17 bombefly. Kort tid senere blev flyet færgefløjet til England, hvor det indgik i Den 8. Luftflådes 91. Bomber Group på Basingbourn basen. Her overtog sergent Hank Cordes jobbet som chefmekaniker på flyet, og på næsen af det skrev han navnet på sin yndlingsmelodi "Shoo Shoo Baby".

I løbet af foråret 1944 gennemførte "Shoo Shoo Baby" 12 togter over Tyskland, de første med løjtnant Poul G. Mc.Duffee som chef. Senere overtog løjtnant R. J. Guenther posten som fartojschef, og det første han gjorde, var at føje endnu et "Shoo" til navnet.

Den 29. maj 1944 skulle "Shoo Shoo Shoo Baby" sammen med andre fly gennemføre et angreb mod Focke Wulfs fabriksafdeling i Poznan i Polen. På vej mod målet fik flyet tekniske problemer med den ene motor, men man fortsatte på tre motorer til Poznan og fik kastet bombelasten. På vej tilbage over Østersøen måtte "SSSB" opgive at følge med de andre fly i formationen, da endnu en motor satte ud. Selv om al last som udstyr, ammunition, våben, radio og instrumenter blev kastet ud, kunne man ikke holde højde. Sverige var herefter den eneste mulighed for at redde flyet, og udgå at besætningen faldt i tysk fangenskab. Derved kom "Shoo Shoo Shoo Baby" til at slutte sin del af krigen på Bultofta flyveplads ved Malmö.

Tak til vores sponsorer



Foto:
DanishAviationPhoto



ELLEHAMMER FONDEN

Fonden Julius Skrikes Stiftelse



www.dc3vennerne.dk



FOTO:
Michael Jensen,
World Photo



Så er det lige før OY-BPB får genmonteret propellen på højre motor!

Nu kan din kaffe eller te holde varmen i dette flotte... og praktiske termokrus i rustfrit stål. Prisen er

KUN 150,00 kr.



Er du interesseret, så send din bestilling til *Casper Dahm* på cmdahm@yahoo.dk



D-Dag... Juni '44



80-års dagen for invasionen blev markeret på behørig vis



80-års dagen for invasionen i Normandiet (Frankrig), blev markeret med en stor, international ceremoni på Omaha Beach. Det officielle Danmark var repræsenteret af HMS Kong Frederik X, statsministeren og forsvarsministeren. Statsledere fra stort set hele den vestlige verden deltog, bl.a. USA's præsident Joe Biden og... naturligvis, den franske præsident Emmanuel Macron (ingen nævnt, ingen glemt).

D-dagen er betegnelsen for begyndelsen på to militære operationer i juni 1944. nemlig Neptune og

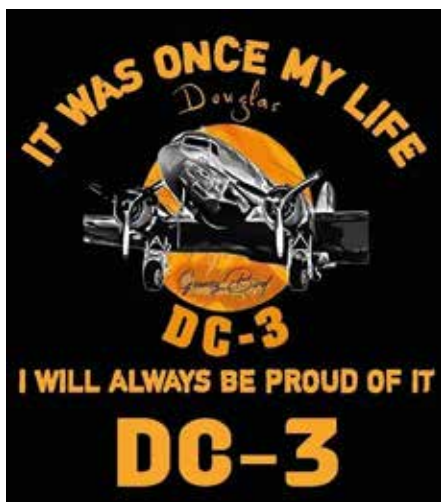
Overlord. Neptune var kodeordet for selve landsætningen af de allierede tropper, mens Overlord var navnet for hele invasionen og befrielsen af Frankrig. Ordet "D-dag" er i øvrigt en betegnelse for dagen, hvor en operation iværksættes... så ja, der er forklaring på alt!

Og så er det vel ikke nogen skade til med en kort, historisk opfriskning!

Invasionen foregik fem forskellige steder i Normandiet. Amerikanerne gik i land i de vestlige zoner under navnene Omaha og Utah, men

briterne og canadierne tog sig af zonerne mod øst, kaldet Juno, Sword og Gold. 156.000 allierede soldater deltog i invasionen, og 20.000 køretøjer blev sat ind på strandene. Flere end 6.000 skibe og mere end 11.000 fly deltog i de allieredes invasion i Normandiet. Henvend 800 danske søfolk deltog på de allieredes side. Operation Overlord varede i godt to måneder, og det samlede tabstal for de tyske og de allierede tropper var 425.000 mennesker.





Og så til noget helt andet... 80-året for invasionen i Normandiet har således resulteret i en heftig trafik på de sociale medier, primært Facebook. Med undtagelse af vores eget logo for Den Gamle Dames 80-års fødselsdag, så er de øvrige illustrationer (stofmærker primært) blot et lille udpluk, hentet på FB i månederne op til markeringen af 80-året for D-dagen. Ak ja, smag og behag er gudskelov forskellige...

HUG



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

