

## DC-3: KALLT. HETT. BULLRIGT. MEN VILKEN LEGEND.

DEN SAKNADE AVISNING i modern mening. Isopropylalkohol sprutades mot frontrutan, ungefär som vindrutespolaren på en bil. Många gånger blev det bara ett titthål, inte större än en 5-krona. Om man inte fick upp ens det, öppnade man sidorutan. Det övade vi på. Man var tvungen att sticka ut huvudet i god tid före landningen, vi gjorde kanske 180 km/tim, så visst blev det kallt. Överhuvud taget var det kallt i DC-3:an. På vintern satt vi ofta med överrock och mössa och handskar och vinterskor. Man var ju inte lätttrölig, precis. Bakom högerstolen fanns ett paket med värmereglage. Ett värmerör gick ut bredvid höger fot på höger pilot Ett annat satt intill vänster fot på vänster pilot. Det var kallt om den ena foten, medan det närapå brann i den andra.

Jag har inget minne av att det bullrade särskilt mycket. Många av oss var unga, knappt 30, livet lekte och vi märkte väl inte allt oväsen. En del av oss har nog smärre hörselskador idag.

Is på vingarna gick att bryta bort med en luftfylld gummilist på vingens framkant. Tekniken var att låta is bildas ordentligt, sedan sätta igång "gummiballongerna" som pumpade ut och in. Isbitarna sprutade. Sidorutorna hölls stängda med gummi-stroppar, det drog bussigt, många fick ont i "ytteraxeln"

Det fanns bara ILS-instrument på vänster sida. (ILS=instrument för att landa i mörker eller dålig sikt) När vi flög från högertsits måste vi sitta och kika snett. Men vi lärde oss ganska snart att bedöma parallaxen, "snedtittningen", så det var inga problem.

Jag var med om att leverera iväg Linjeflygs sista DC-3:a. Den var översedd på Malmö Flygindustri, såld till Faroe Airways. Vi flög från Bulltofta till Kastrup. Där togs vi emot av Faroers representanter, som firade tilldragelsen genom att bjuda på smörrebröd och öl i kantine.

Jaget i den här berättelsen, det är Torgny Eliasson, senare flygkapten och instruktör på Linjeflyg. Torgny anställdes -61, ungefär samtidigt som (den bullriga?) svanesången över DC-3:an började tona upp.

Vi hade skolflugit på Bulltofta. När vi skulle hem, gjorde jag ett träningspass under vägen. Vi startade sent på kvällen, vid 23-tiden.

Klockan var bortåt 2 innan vi landade på Bromma. När jag kom nerför trappan, stod Torvald Andersson där. Han sa:

- Hejsan, jasså du är Torgny. Kan vi ta en sväng?

Fostrad i vapnet som jag var, kom jag aldrig på tanken att invända mot Flygchefen. Det var bara att sticka iväg.



Branta svängar, vikning, urgång ur vikning, hela programmet. Det var min utcheckning, en natt mellan 2 och 3 runt Stockholm.

När vi hade landat, sa Torvald:

- Det här gick ju bra. Kan du flyga igen...

Han sa inte "nu på förmiddan" men bra nära. Liksom alla DC-3:or inom Linjeflyg var Torgny Eliassons maskin från början byggd för militärt bruk - men rejält civiliserad. Hur det kändes att för första gången flyga en rå, militär Trea, därom berättar en amerikansk pilot så här:

Den tunnhåriga kaptenen tog i hand, jag klämde ner mig i högerstolen, som var klädd med grönt läder. Utanför tornade propellern upp sig, den väldiga motorn, en lång, avsmalnande vinge. Vi satt löjligt högt. Direkt störande var röran av instrument och reglage och spakar. Att hålla reda på, allt detta låg definitivt bortom mänsklig förmåga. Den gamle tände en cigarr, kvicknade till, vippade på strömbrytare, drog i spakar och justerade dittan och dattan. Det tog väl en halv minut. Sedan nickade han åt mitt håll och undrade om jag var klar. Visst. Den stora motorn alldeles utanför ryckte till, spydde tjock rök och small igång. Propellerns stålblad verkade vispa ända in i min gröna stol. Kapten skrämde igång motorn på sin sida. sparkade loss bromsarna. Vi vaggade iväg till en hel kör av stön och skrammel, medan instrumentbrädan dansade i sin gummiinfästning. Allting verkade löst och slafsigt, som om hela planet höll på att ramla isär. Skepparn böjde sig ner efter någonting.

- Låsningen till stjärthjulet, sa han, om din kapten skulle glömma det, så påminn honom.

Vi fick upp farten, långsamt, långsamt. Stjärten lyfte, med ens hade man en fantastisk utsikt mot träden vid banändan. De växte och växte. Men min kapten puffade lugnt på cigarren, tittade ut genom sidorutan som en uttråkad morfar på söndagsutflykt. Rätt som det var lyfte vi, klättrade sakta upp till 200 fot.

- Så här brant stiger hon inte fullastad, skrek skepparn genom dånet.

Uppe på 5 000 fot visade han svängar, branta svängar, vikning. Rodren kändes degiga. Men det fanns ingen tveksamhet i maskinens sätt att vika sig över ena vingen. Snäpp! Vi kom in för landning med 80 knop, hjulen smög i banan.

- OK, sa kapten, och därmed var jag klar som styrman på DC-3.

Detta hände i Afrika. Nybörjare som vi var, flög vi från banor som närmast var grusvägar. Med för många ton last ombord drog vi genom sandstormar som nötte ner en motor på 200 timmar - eller otroliga skyfall som dränkte både oss och motorerna. DC-3:an kved, skrek, motorerna blev överhettade eller läckte olja, vingarna flaxade, hela maskinen suckade som av lättnad vid varje landning. Men den svek aldrig.

Legenden DC-3 föds i Kalifornien år 1932. Flygplanstillverkaren Douglas får förfrågan att bygga ett modernt trafikflygplan åt det stora flygbolaget TWA, som har kommit lite på efterkälken jämfört med sina konkurrenter. Modernt blir det. Tekniskt avancerat, med infällbart landningsställ och med en komfort som passagerare aldrig tidigare upplevt.

Totalt tillverkades 10691 stycken DC-3:or, plus många tusen som byggdes i Sovjet och Japan.

Under andra världskriget blev förstås Treorna inkallade, flög praktiskt taget överallt på detta klot - och nästan hur som helst. Så det är klart att historierna blir många. Här kommer några:

1950, på Island. Ett plan har landat uppe på Vatnajökull, av alla ställen. En militär DC-3, i uniform kallad C-47, skickas från en bas på Grönland, hittar den nödländade maskinen, landar. Och fastnar i snön, ordentligt. Besättningarna tar sig oskadda hem, landvägen. DC-3:an får på sig lager efter lager av snö, bäddas in.

Ett halvår går och det blir vår. Islänningarna Kris Oleson och Alfred Eliasson får en ide. De bjuder 4500 kronor för maskinen, på rot, dvs i snön. Militären tackar ja. Kris och Alfred fraktar upp en schaktmaskin på Vatnajökull, gräver fram Trean. Kris Oleson

klättrar in, prövar reglage och strömbrytare. Rimligen bör batterierna vara stendöda efter halvåret i kylan. Oleson slår på "självstarten".

et blir en liten puff. Minuter efteråt gör han om startförsöket. Motorn går igång. Det tar islänningarna några timmar att baxa till en startbana i snön. Sedan flyger de hem sin djupfrysta Trea, säljer den för 400.000 kronor och satsar pengarna i ett flygbolag, Icelandair.

Nästa historia är från sydöstra Asien, Burma. En amerikansk C-47 med full last men inga passagerare får två japanska jaktplan på sig. Kapten berättar:

- Jag hade inte tid att försöka reda ut vad som var på gång. Jag dök brant ända ner till trädtopparna, japanerna efter. Det första jaktplanet anföll. Men vi var för nära marken, så han avbröt och steg. Den andra kom.

- När det bara var några meter mellan oss drog jag på gas. Vi smet undan - men inte alldeles. Det smällde till, jaktplanet hade krockat med oss. Sekunderna efteråt exploderade det japanska jaktplanet mot en bergssida. Det var enda gången som en DC3/C-47 vunnit en luftstrid. Annars har legenden varit med om det mesta.

