

Congo Queen har lämnat Sverige Med en DC-3 till Kina...

Inte sedan slutet på 1940-talet har en Douglas DC-3 flugit från Sverige till Kina. 70 år senare, i oktober 2019, hände det igen. Då såldes Vallentuna Aviatörförenings DC-3 *Congo Queen* till Kina. Tomas Rinman har intervjuat Patrik Molander, kapten på den långa resan.

DC-3 *Congo Queen* på de mongoliska slätterna – långt, långt från Vallentuna. Foto Patrik Molander.

Av TOMAS RINMAN

Det var 1946 som de skandinaviska missionsförbunden köpte den Douglas DC-3 som skulle få namnet *Ansgar* och registreringen SE-APG, efter Apostlagärningarna i Bibeln. *Ansgar* anskaffades för att repatriera skandinaviska missionärer som under andra världskriget fastnat i fjärran land och led brist på både mat och mediciner. Bland länderna som besöktes av denna DC-3 fanns Kongo, Madagaskar, Sydafrika – och Kina. 1949 var det så att säga "mission accompli" för *Ansgar*, som i stället blev *Gran Viking* i SAS.

Åke Jansson, en av Sveriges mest erfarna DC-3-piloter, betraktar sin DC-3 *Congo Queen* lämna sitt hemmafält i Vallentuna. Slutet på 42 års gemenskap mellan man och maskin. Foto Sture Friedner.



70 år senare skulle alltså en "svensk" DC-3 göra om en av dessa bedrifter. Flygplanet är Vallentuna Aviatörförenings DC-3 som i tre decennier setts på flygdagar runt om i Sverige och i utlandet. Under senare år känd som *Congo Queen*.

Flygplanet byggdes våren 1945 i Oklahoma City och levererades samma sommar till Royal Air Force som en Dakota IV med registreringen KP227. Från våren 1946 tjänstgjorde flygplanet i det kanadensiska flygvapnet och fortsatte med det i sensationella 30 år! Åke Jansson fick genom sin arbetsgivare kontakt med flygplanet 1977 och flög det själv från

Saint Louis i Missouri till Vallentuna, för vidarebefordran till Afrika. 1979 tog Åke Jansson över planet och använde det tillsammans med andra DC-3:or (från bland annat svenska flygvapnet) i Transports Aériens Zaïrois, TAZ.

Hösten 1991 var planet med sin zairiska registrering 9Q-CUK tillbaka i Vallentuna. Sommaren 1999 registrerades planet i Estland, träffande nog med bokstäverna ES-AKE, för att 2007 återfå sin tidigare zairiska registrering. Först 2009 gavs flygplanet namnet *Congo Queen*. 2015 fick flygplanet den amerikanska registreringen N41CQ.

I Sverige har alltså flygplanet tagits omhand av Vallentuna Aviatörförening, en ideell förening vars medlemmar har fått göra resor med planet. Men sedan luftfartslagen krävt att flygplan som är stadigvarande baserade i Sverige också ska vara svenskregistrerade, har *Congo Queen* stått stilla på marken.

Mot Kina!

Hösten 2019 stod det klart att en flygentusiast i Kina köpt maskinen till ett flygande museum i Peking. Den skulle därför flygas till Kina. Onsdagen den 16 oktober var det dags och *Congo Queen* lämnade Sverige för gott. I alla fall för denna gång.

Besättningen för flygningen till Kina var flygkaptenerna Patrik Molander och Mikael Carlson.

Efter försäljningen blev det ont om tid för piloterna. På endast två veckor ordnade besättningen alla visum, flygtillstånd och landningsavgifter. Man beställde även

flygbensin som kunde tankas på landningsplatserna utefter vägen. Flygbensin är i dag en raritet till skillnad mot jetbränsle som finns överallt och är lätt att få tag på. Bensinen levererades i stora bensinfat. För att föra över bensinen från faten upp i flygplanets tankar använde besättningen en liten kompressor som tryckte ut bensinen ur faten mycket effektivt. Trots det tog det ändå ett par timmar att tanka flygplanet. Eftersom även den tjocka motorolja som C-47:ans radialmotorer kräver är svår att få tag på, hade flygplanet med sig två stora oljefat surrade i kabinen.

Fungerade helt perfekt

Överallt dit flygplanet kom väckte det stor uppmärksamhet. Ofta var det gott om "spotters" som fotograferade planet. Alla tjänstemän och myndighetspersoner som besättningen hade att göra med var mycket vänliga och hjälpsamma, vart de kom.

Congo Queen fungerade tekniskt helt perfekt under hela resan och oljeförbrukningen minskade ju mer de flög. I Ejn Horo, första kinesiska anhalt (i Inre Mongoliet), träffade man den nye ägaren och hans intresserade stab av piloter som så småningom skall flygas in på maskinen. De flög sedan med till Nanchang, där det officiella mottagandet väntade.

Kinas statliga flygbolag har tidigare haft flera DC-3. Mycket snabbt efter ankomst trollade de nya ägarna bort det gula och blå på *Congo Queen* för att ge henne ett rent metallutseende. På sidan står nu texten "China National Aviation Corporation".

Den totala flygtiden för hela resan blev 36 timmar i luften fördelat på tolv dagar. Som hjälp hade besättningen kontakt med en "koordinator" i Moskva som ordnade med färdtillstånden. I Kina assisterade en kinesisk civil pilot som medföljde *Congo Queen* och som skötte mycket av radio-kommunikationen. Detta på grund av problem med engelska språkkunskaper hos trafikledningen.

I Ryssland var VHF-täckningen för flygtrafikledningen dålig. Nära Mongoliet fick man även använda den HF transceiver som sitter i *Congo Queen*. Ibland gick det att reläa meddelanden via ordinarie trafikflygplan på hög höjd.

Ur resedagboken:

Ettap 1. Vallentuna-Tallinn. Tankad med 300 gallon bränsle. Start först med VFR och sedan IFR i moln mot Tallinn. ILS-landning i Tallinn. Jobbigt att tanka i Tallinn eftersom man var osäker på om tankplatsen, som var avsedd för privata småplan, var tillräckligt stor för att rymma den stora DC-3:an. Efter säkerhetsavdelningens kontrollmätning var det emellertid ok att tanka.

Ettap 2. Tallinn-Tunoshna nordost om Moskva. Tankning från förbeställda bensinfat. Start i dåligt väder med regn. IFR-flygning. Flygtiden var 3-4 timmar.



Ovan: Mikael Carlson tankar *Congo Queen* från bensinfat med hjälp av en kompressor. Trots kompressorn tog det ett par timmar att tanka flygplanet. Foto Patrik Molander.



Electronic flight bag, EFB, visar *Congo Queens* position strax söder om Sankt Petersburg på morgonen den 17 oktober 2019. Foto Patrik Molander.



I Semey i Kazakstan var temperaturen på morgonen minus 20 grader. En truck blåste varmluft genom slangar till motorer, oljetankar, cockpit och kabin – något som tinade upp flygplanet. Foto Patrik Molander.

En enastående resa med en DC-3 år 2019. 36 timmar i luften fördelade på tolv dagar: Vallentuna-Tallinn-Tunoshna-Ufa-Köksjetau-Semey-Abakan-Ulan Bator-Ejin Horo-Tianhe-Nanchang. Grafisk bearbetning Tomas Rinman.





C-47:ans motorer kräver tjock motorolja, som kan vara bristvara längs färdvägen. Därför medfördes två stora oljefat, fastsurrade i kabinen.. Foto Patrik Molander.

Etapp 3. Tunoshna-Ufa, nära Uralbergen. Över Ryssland måste rutterna följas noga. Höjden mäts ju i meter här så man måste räkna om till fot som ju instrumenten visar. Dåligt väder med sidvind men ingen isbildning. Vid landningen fanns "spotters" på plats för att fotografera DC-3:an.

Etapp 4. Ufa-Köksjetau i västra Kazakstan. Fick ligga två nätter på hotell på grund av dåligt väder med 300 fots molnhöjd. Planet saknar avisning, efter tiden i Afrika. Spotters mötte upp. Flygplatsen stängde. Dag två, när vädret dragit förbi och vi skulle åka vidare, fick man inte starta i morgonmörker utan måste vänta

på att flygplatsen på Kokchetav öppnade och bekräftade att banan var brukbar.

Etapp 5. Köksjetau-Semey i Kazakstan. Övernattning. Temperaturen på morgonen var -20°C . En stor truck kom och blåste varmluft genom slangar till motorerna, oljetankar, cockpit och kabinen – vilket tinade upp flygplanet.

Etapp 6. Semey-Abakan i Ryssland. 4,5 timmes flygning. Problem med visum i Abakan eftersom besättningen redan gjort ett besök i Ryssland för vilket ursprungligt visum gällde. Problemet löstes med att en avgift på 4 000 rubel (omkring 600 kronor) betalades. Fick bo på flygplatshotellet eftersom besättningen inte fick lämna flygplatsen!

Etapp 7. Abakan-Ulan Bator, Mongoliets huvudstad. Mottogs i på flygplatsen i Ulan Bator med öppna famnar av vänlig personal. Kall natt och uppvärmning av planet följande morgon.

Etapp 8. Ulan Bator-Ejin Horo, första flygplats i Kina. Under flygningen till Ejin Horo uppstod problem med den kinesiske flygtrafikledaren som var dålig på engelska. Annars ett fint mottagande.

Etapp 9. Ejin Horo-Tianhe i Kina. Landade för tankning i Tianhe utanför Wuhan. Vid starten hade militären stängt av luft-

Betagande vy från Congo Queens cockpit över snötäckta asiatiska berg. Foto Patrik Molander.



rummet på grund av en flygräddningsoperation. Kom iväg först kl 14. Flygtrafikledningen krävde flygning på 5 000 meters höjd men detta kunde under flygningen omförhandlas till en flyghöjd bättre lämpad för DC-3.

Etapp 10. Tianhe-Nangchang. En timmes flygning. Dåligt väder och besättningen fick övernatta två nätter i Nanchang.

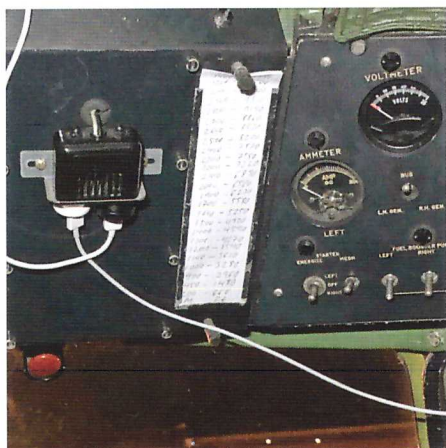
Etapp 11. Från Nangchang till en kinesisk militärflygbas. Flygningen tog 15 minuter. Här skulle *Congo Queen* visas upp statiskt på en flyguppvisning. Sedan fick besättningen åka bil tillbaka till Nangchang där de steg på flyget tillbaka till Sverige!

Epilog

Congo Queen, kommer nu att stationeras vid flygmuseet i Peking där det ska ordnas skolflygningar för kinesiska piloter samt även teknisk utbildning. Sedan kommer också rundflygningar att utföras för museets besökare. Både Åke Jansson och Patrik Molander kommer att periodvis vara fortsatt behjälpliga med flygplanet.

Till höger:

Kinaflygarna Mikael Carlson och Patrik Molander mottogs välförtjänt med blombuketter efter att ha levererat *Congo Queen* till Kina. Foto genom piloterna.



Ovan: I Ryssland mäts flyghöjd i meter – så det är praktiskt med en omvandlingstabell till fot i cockpittaket. Foto Patrik Molander.



Ovan: *Congo Queen* förvandlades snabbt efter ankomsten till Kina till en "China Queen", försedd med China National Aviation Corporation dekor. Foto Patrik Molander.

Nedan till vänster: De kinesiska ägarna bytte snabbt *Congo Queens* lila inredning mot en blå färgsättning på säten och gardiner. Foto Patrik Molander.

Nedan till höger: Flygplanets ankomst uppmärksammades av en av Kinas största tv-kanaler, CCTV kanal 7 – ett reportage sändes över hela Kina. Texten lyder, fritt översatt, "För 76 år sedan flög detta flygplan i andra världskriget."

