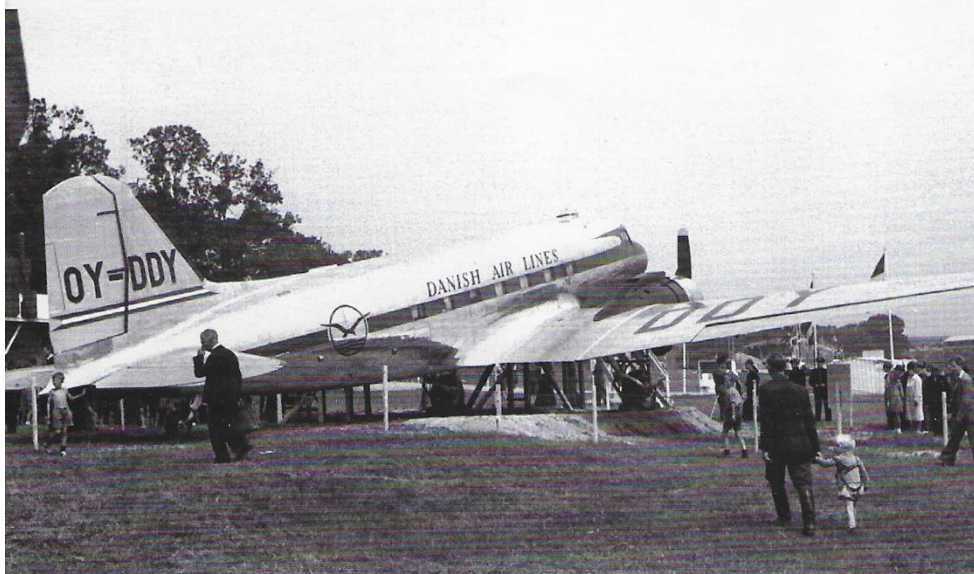
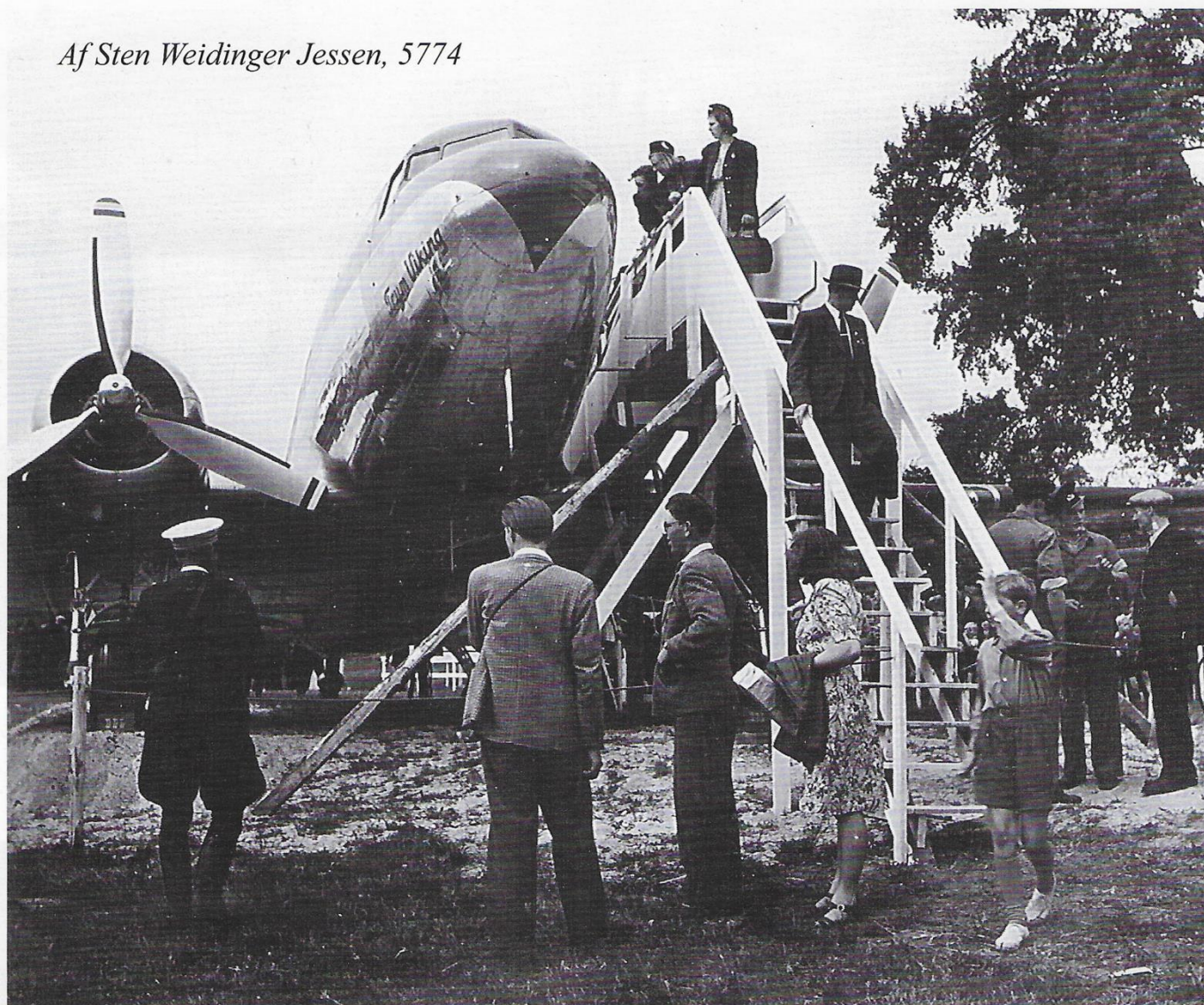


## DC-3 TIL DYRSKUE PÅ BELLAHØJ I 1947 . . .

Af Sten Weidinger Jessen, 5774



De viste billeder er optaget af artikelforfatterens far – daværende lufkaptajn i DDL, A. G. K. Jessen, der senere afsluttede sin aktive flyvekarriere i SAS midt i '60erne som captain på DC-8.

I en lang årrække før og efter WW2 var der i Danmark tradition for at afholde store folkelige dyrskuer i de større byer.

Det gjorde man naturligvis også i København, hvor der i den nordlige del af byen blev indrettet en særlig dyrskueplads på et meget stort græsareal, kaldet Bellahøj, som blev meget brugt i perioden 1938-67.

I juni 1947 var der et stort anlagt dyrskue.

Samtidig var der arrangeret en udstilling om trafikflyvning under temaet: »LUFTTRAFIK OG LUFTFARTSVÆSEN«.

Her var såvel Statens Luftfartsvæsen som DDL hovedaktører med meget informative udstillinger.

DDL brillerede endog ved at udstille en komplet og funktionsdygtig DC-3 maskine, som publikum kunne få lov at tage nøjere i øjesyn, både fra jorden og fra et til



lejligheden konstrueret træstillads op over bagbords vinge.

Der har tidligere været bragt en artikel i DC-3 NYT, september 2000 om denne udstilling på Bellahøj, skrevet af Tom Weihe.

Det anede jeg ikke, da jeg skrev denne artikel, men redaktøren mener dog, at min fars billeder er så interessante, og at der er kommet så mange nye medlemmer til siden 2000, at historien godt kan bære en form for gentagelse.

Jeg håber Tom Weihe er enig.

Jeg mener at huske, at min far (som i 1947 var luftkaptajn i DDL og bl.a. fløj DC-3) havde spøgt med, at man havde overvejet at flyve flyet til Bellahøj. DC-3 har jo udmærkede STOL-egenskaber.

Tom Weihe's tidligere artikel beskriver, at det gjorde man faktisk. Man brugte dog en stor fodboldbane i nærheden som landings- og startbane.

I 1947 var trafikflyvning inde i en forrygende udvikling. Højtflyvende visioner og ambitioner skabte, sammen med udsigten til eventyr i fremmede verdensdele og romantiske drømme, den store interesse for flyvning.

Og at blive stewardesse var vel nok det højeste og mest fantastiske, en ung kvinde i disse år kunne drømme om.

Det fortalte DDL omhyggeligt om.

Den fagre nye verden omfattede i 1947 visioner om transatlantiske flyrejser med den store todækker Boeing Stratocruiser, som DDL bestilte, men aldrig fik leveret, af forskellige årsager. Man mente også den gang, at Vickers Viking ville være velegnet til kortere distancer, men flyet blev ingen succes.

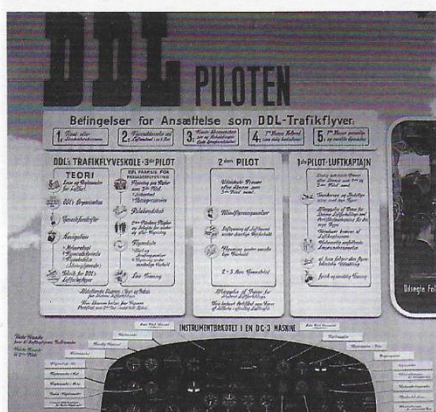
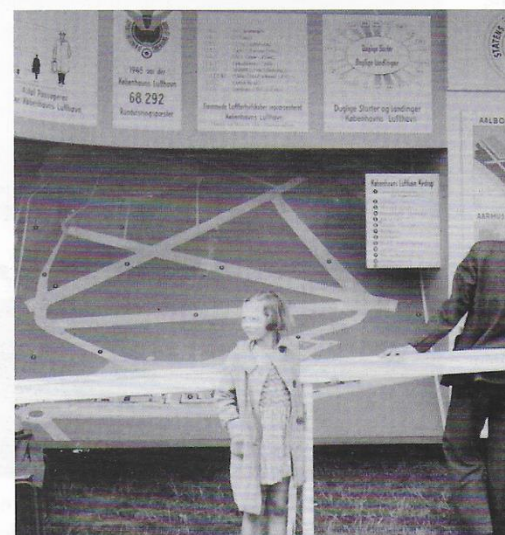
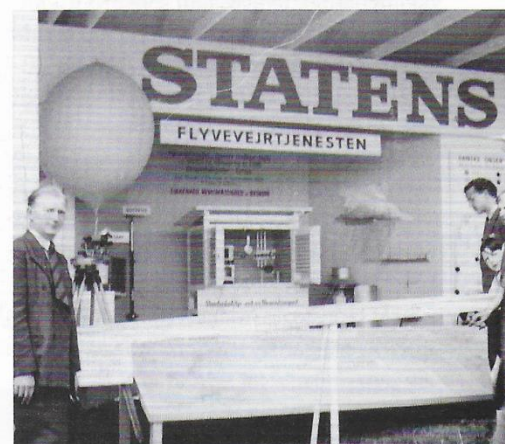
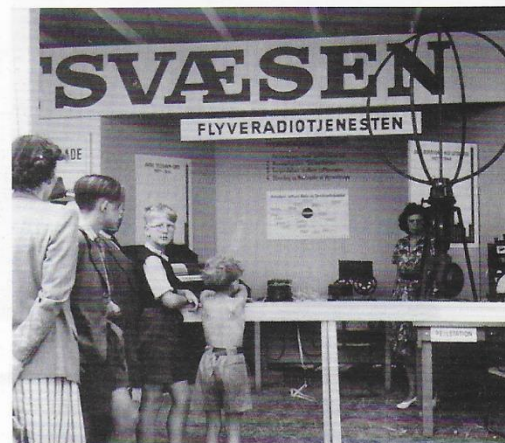
DDL – og senere SAS – satsede de næste 20 år på trafikfly fra Douglas, og det blev til den lange række med DC-3, DC-4, DC-6, DC-7, DC-8, DC-9 og endelig DC-10.

Og til de kortere ruter blev det Convair CV 440 Metropolitan og Sud Aviation Caravelle SE.210.

Til højre vises hvordan Statens Luftfarts-væsen fortalte om deres arbejdsområder, som bl.a. omfattede Flyveradiotjenesten med såvel faste som mobile luftfyr, fra før man fik mere effektive radio- og radarfaciliteter i indflyvningskontrollen.

Flyvevejrtjenesten var en væsentlig tjeneste, som man tillagde stor betydning, når en flyverejse skulle tilrettelægges.

Her til højre ses den daværende udformning af selve lufthavnsarealet i Kastrup, med de få, afgrænsede betonbaner



På udstillingen fortalte DDL også om de krav man bl.a. stillede til nye piloter:

**Betingelser for ansættelse som DDL-trafikflyver:**

1). Real- eller studentereksamen. 2). Flyveuddannelse ved flyvevåbnet i ca. 5 år (i 1947 hed det stadig Hærens Flyvertropper eller Marinens Flyvevæsen, forf. Bem.). 3). Fineste eksamensbeviser og anbefalinger. Gode sprogkundskaber. 4). 1'klasses helbred, som stadig kontrolleres. 5). 1'klasses personlige og moralske egenskaber.





Meget var baseret på prognoser, og systemet med at opdatere vejrinformationer i flyet undervejs var ikke særligt udviklet dengang.

#### Lidt historisk om OY-DDY

Det har været muligt at opsnuse følgende via internettet: flyet er født som en DC-3A. Leveret til USAAF 8th Air Force 6. marts 1944 i udførelse som C-47A-80-DL, 43-15305. Efter 16. april 1944 kommer det til 9th Air Force i Netherland/Belgien.

I Danmark registreres flyet 14. april 1947 som OY-DDY hos DDL med navnet »Trym Viking«. I 1948 overført til SAS og senere omreg. som LN-LMR. Solgt til Fred Olsen A/S 21. maj 1952.

Den svenske Arméns Fallskärmsjägarskola overtager flyet 16. oktober 1952 og



*Midten:* »Örnen« 79004 F13/794 under »low pass«. Tid og sted ukendt. *Herover:* 9Q-CYE tilbage i Sverige, her på Västerås/Hässlö den 16. maj 1992. Foto: Fredric Lagerquist

det får her navnet »Örnen«. Baseres på F 7 Såtenäs som F 7/74 og senere som F 13/794. Sidste flyvning i svensk regi fandt sted den 3. april 1984. Solgt til Transports Aériens Zairois (TAZ) som 9Q-CYE i 1984.

Tilbage til Sverige den 16. oktober 1991, og fløj herefter i ca. to år stadig med congolesisk reg, inden det returnerede til Afrika igen.

Redaktøren oplyser at det nu befinder sig på N'dolo lufthavnen ved Kinshasa i Democratic Republic of Congo (DRC), hvor svenske entusiaster menes at være i gang med at få flyet hjem til Sverige med udstilling hos Arméns Fallskärmsjägarskola for øje. På grund af økonomiske vanskeligheder er projektet dog midlertidigt stillet i bero. Vi må håbe det lykkes, at bringe denne »nordiske viking« hjem til fædrelandet igen.