

# DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Vennerne

Nr. 3 December 2025



**DC-3 NYT ØNSKER ALLE EN RIGTIG  
GLÆDELIG JUL OG ET GODT NYTÅR.**

**PÅ GENSYN I 2026**



## 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:

Henrik Hoppe, Michael Jensen  
og Sannie Mortensen  
Tlf. 24 25 92 60  
hoppe.henrik@gmail.com

#### Wordfil til "Tekst til tale"

Kontakt  
webmaster@dc3vennerne.dk

#### Hjemmeside:

www.dc3vennerne.dk

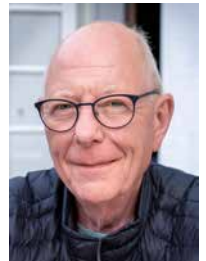
Artikler og illustrationer står for de enkelte forfatters egen regning, og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller foreningernes mening. Eftertryk og anden brug af bladets indhold er ikke tilladt uden accept fra DC-3 NYT's redaktion.

ISSN 1395-6620

#### Tryk og layout:

Strandbygaard a/s

# FORMANDEN SKRIVER...



*Kære DC-3 Venner*

Giver det mening at vi efter seks år fortsat arbejder for at få OY-BPB tilbage i luftdygtig stand? Ja, naturligvis gør det, for "Damen" er et flyvende mindesmærke for og med en fantastisk historie.

Det er en kulturseværdighed som fortjener mere offentlig støtte, end det vi i dag – med Tak – modtager fra Kulturstyrelsen. At skaffe fondsmidler og offentlig støtte bliver noget, vi i bestyrelsen vil sætte fokus på fremover. OY-BPB skal selvfølgelig bevares for eftertiden, så man også fremover kan nyde synet og lyden af det smukke luftfartøj.

Og alle dem, der nu er med på rejsen for at få OY-BPB tilbage i luften, er naturligvis stolte over at kunne være med. Jeg taler her ikke kun om vores tekniske afdeling og bestyrelsen, men også jer medlemmer der trofast støtter op selv efter den lange tid, vi ikke har fløjet.

Vores økonomi er fortsat god i forhold til plan B – udførelsen af det store eftersyn. Men det er dyrt at vedligeholde fly, så fremadrettet vil vi naturligvis få behov for tilførsel af flere midler. Når den forventede godkendelse fra Trafikstyrelsen kommer, og vi er kommet i gang med eftersynet, bliver der lettere adgang til at søge fonde m.m.

Læs også vores tekniske chef Jørgen Skouborg's statusberetning fra hangar 141 her i bladet.

Vi nyder godt af at have status som "Almennyttig Forening" blandt andet støtten fra Slots- og Kulturstyrelsen. Men det kræver 100 donationer på kr. 200,- årligt. Så hermed en lille opfordring til at gå ind på vores hjemmeside og give den beskedne donation.

Som jeg skrev sidst, arbejder vi på en strategiplan til brug for blandt andet fondsansøgninger og markedsføring. Vi er ikke i mål endnu, men arbejdet er godt i gang. Vi er også i gang med en ny moderniseret adgang til betaling på vores hjemmeside samt en ny webshop.

Danmarks Flymuseum i Stauning har kontaktet os med forslag om et samarbejde. Det kunne være interessant for os at styrke os begge fremover i arbejdet med historiske fly.

Med disse ord vil jeg til sidst ønske jer alle en  
**GLÆDELIG JUL og et GODT NYTÅR!**

*Henrik Hoppe*



#### Forsidefoto:

### JUL I DEN GAMLE HANGAR.

*Foto: Henrik Hoppe*



# FLYHISTORIE, FÆLLESSKAB OG BRØL I LUFTEN

DC-3 Vennerne til Roskilde Airshow 2025



Af Jørgen Kjær

Foto: Michael Jensen og Henrik Hoppe

Fredag eftermiddag gik startskuddet til DC-3 Vennernes deltagelse i Roskilde Airshow 2025. Standen blev sat op i Roskilde Lufthavn, og efter mange ture op og ned ad trapperne stod alt klar til en weekend fyldt med fly, fællesskab og forhåbentlig nye medlemmer.

Lørdag mødtes holdet kl. 10.00 og gjorde standen klar, inden

portene åbnede kl. 12.00. Dagen bød på mange besøgende og gode samtaler om vores stolte DC-3'er, og humøret var højt hele vejen igennem.

Søndag blev en travl dag med rekordbesøg. Allerede to timer før åbning stod folk i kø, og ved indgangen stod vores folk klar til at dele foldere ud. 1000 foldere blev delt ud på få timer, og interessen for klubben var stor hele dagen.

Vejret viste sig fra sin bedste side med let skydække og frisk



*Mor, der ved en del om DC-3'eren, fortæller sønnike om detaljerne.*

vind. Vi fik talt med både medlemmer og nye interesserede, inden vi kl. 17.00 pakkede sammen og bar alt udstyr tilbage i kælderen under terminalen.

Casper, der står for vores souvenirs, fik styr på effekterne. I alt solgte vi for 4.965 kr., fik to nye medlemmer og modtog 1.000 kr. i støtte – et flot resultat og god synlighed for DC-3 Vennerne.

**En stor tak til alle frivillige der bidrog til det flotte resultat.**



*Casper Dahm (tv) stod for planlægning og gennemførelse af vores deltagelse i airshowet og Niels Ahrends (th) stillede op som frivillig arbejdskraft.*

# STATUS FRA HANGAR 141

Trafikstyrelsen på audit i hangar 141. Alex Rudbech tjekker status på strukturskaden på haløplanet.



## EFTERÅR-VINTER 2025

Af teknisk chef

Jørgen Skouborg

Foto: Henrik Hoppe

Vi er ikke i mål med den nye værkstedsorganisation og værkstedsautorisation, så flyet er fortsat i Storage iht. det godkendte program, som vi er tilladt at udføre som de eneste arbejder på flyet. Vi arbejder derfor fortsat med at få godkendt den ansøgte værkstedsautorisation, som vist ved generalforsamlingen og seneste DC-3 Nyt, sideløbende med Storage-arbejderne.

### Værkstedsautorisation og Værkstedsorganisation

Vi er i en god og konstruktiv dialog med Trafikstyrelsen om vores ansøgning om BL 2-1 / CAO værkstedsautorisation. Hen over sommeren er der arbejdet med finpudsning af værkstedshåndbog, indretning af H141 samt andet i relation til ansøgning om værkstedsautorisation.

At vi opnår værkstedsautorisation, betyder at der stilles krav om beskrivelse/procedurebeskrivelse af de forskellige organisatoriske funktioner, kompetencekrav til den enkelte i organisationen, sikkerstilling af at sikkerheds- og

kvalitetskrav efterleves, et system for vedvarende forbedringer i organisationen og værkstedet / hangarens indretning. Alt dette er beskrevet i værksteds procedure håndbogen (MPH). Arbejdet med hangarindretning medførte, at vi også skal forholde os til og skabe procedurer for CPH's miljøkrav og regler, bl.a. håndtere oliespild og affaldshåndtering.

16. september 2025 havde vi besøg af Trafikstyrelsen som gennemførte en Tiltrædelses-Audit som en del af autorisations processen. Resultatet af denne Audit var tilfredsstillende for alle parter, med få findings til umiddelbar tilretning og enkelte yder-

ligere observationer som også kræver en form for tilretning eller ændring.

Alt dette tilretningsmateriale er 30. september sendt til Trafikstyrelsen, som nu behandler dette sammen med ansøgningen om værkstedsautorisation. Vi

kan forvente Trafikstyrelsens svar på ansøgningen om værkstedsautorisation fra slutningen af oktober 2025.

Flyet forbliver i Storage indtil vi dels har opnået værkstedsautorisation og dels er klar til selv at påbegynde det store eftersyn

kaldet Plan B - beskrevet i tidligere DC-3 Nyt. I skrivende stund og med vinterens komme er det ikke sandsynligt, at vi kan igangsætte arbejdet på OY-BPB før vinterens kulde har sluppet H141 for denne gang.

## Plan B

En forudsætning for Trafikstyrelsens godkendelse af Plan B var og er stadig: 1) opnået egen værkstedsautorisation (BL 2-1 / CAO), 2) hjælp til styring af vedvarende luftdygtighed, 3) manpower support fra øvrige nordiske DC-3 værkstedorganisationer og 4) accepteret arbejdsplan for det kommende store overgangs check fra gammelt til nyt vedligeholdelsesprogram.

### 1) Værkstedautorisation

Se ovenfor.

### 2) Styring af vedvarende luftdygtighed

General Aviation Services (GAS) har indvilget i at hjælpe os med dette. Så snart vi har opnået værkstedsautorisation, laves en formel aftale på baggrund af de aftalte rammer mellem GAS, Trafikstyrelsen og DC-3V Technical Operations.

### 3) Manpower support

Efterfølgende det Nordisk DC-3 seminar 2024, fik vi skriftlige tilsagn om support. Denne support arbejder under vores værkstedsautorisation og skal godkendes af Trafikstyrelsen.

### 4) Overgangscheck

Overgangschecket indeholder følgende arbejder:

- 24 måneders eftersyn af flyets strukturer og systemer.
- Andre arbejder med egne intervaller såkaldte Out of Phases (OOP). Se følgende punkter.

- Demontere begge vinger for forskellige myndighedsinspektioner.
- Myndighedsinspektioner såkaldte AD eller LDD.
- Udføre permanent reparation af højre vinges korrosionsskade.
- Reparere strukturskade (ribbe) i højre højderor.
- Reparere strukturskade (revne) på venstre horizontal stabilizer.
- Reparere en del små korrosionsskader på fuselagens underside.
- Demontere flyets indre beklædningspaneler for at inspicere flyets struktur indefra.
- Demontere flyets gulve for inspektioner af underliggende struktur, wirer, rør, ledninger mm.
- Åbne flyets underside for at inspicere områderne omkring flyets brændstoftanke.
- Permanent demontering af flyets de-icing gummibander på flyet vinger og haleplaner (stabilizers).
- Udføre reparation af fundne defekter og fejl.
- Genmontere alt det demonterede.
- Gennemføre en Maintenance Check Flight / Test Flight.

Alt dette anslår jeg til i omegnen af 2000 mandetimer, strækkende sig over 3/4 til 1 år og kræver styring og kontrol af arbejdernes gennemførelse og rækkefølge samt styring og kontrol af eftersynsdokumentationen.

## Økonomi

Økonomien til Plan B er godt hjulpet af, at vi selv udfører de arbejder vi må og kan udføre.

De væsentligste poster er reserverede og materialer, specialist tjenester samt omkostningsdækning for de tilrejsende nordiske

mekanikere. Det er klart, at om vi må have andre værksteder til at udføre arbejder for os, påvirker det økonomien, f.eks. radiogra-



Også højderoret er ramt af en mindre strukturskade, der skal udbedres.

fiske inspektioner. Groft anslået beløber Reservedels- og materialemk. sig til 1.000.000 kr. Specialisttjenester til 100.000 kr. og supportomk./dækning til extern arbejdskraft til 400.000 kr.

### Uddannelse

Hen over den kommende vinter og inden vi begynder eftersynsarbejderne, vil vi gennemføre de nye obligatoriske uddannelser af det tekniske personale.

- Human Factor kursus doneret af SAS. 1 dag i SAS H4.
- Uddannelse i værkstedshåndbogen (MPH) 2 timer i H141.
- Brandbekæmpelse (Fire-fighting) 3 timer i H141 og på brandplads.
- DC-3 teknisk- & administrativ ajourføringskursus (Continuous Training) 4 timer i H141.

Yderligere har vi fået tilbudt plads på et planlagt DC-3 AML (Typecertifikat) kursus der afhol-

des i Västerås af vores svenske søsterorganisation Flygande Veteraner. Varighed 5 dage.

### Fremtid

Med plan B vel gennemført og vi er i en normal driftsituation, er vi nødt til at erkende en større økonomisk belastning, idet det nye vedligeholdelsesprogram er mere omfattende end det hidtidige, fordi vi er pålagt i højre grad at styre vedligeholdelsen efter kalendertid ikke flyvetider, som hidtil.

Vores flyveprogram varierer voldsomt i forhold til flyvevåbnets flyveprogram. Vi flyver årligt kun ca. 10% af de flyvetider det gamle hidtidige vedligeholdelsesprogram bygger på. Dette er indarbejdet i det nye vedligeholdelsesprogram (AMP). Det nye vedligeholdelsesprogram faste rutiner består af Weekly Check, 12 Month Check & 24 Month Check, enkeltstående arbejder (OOP mm.) med intervaller på op til max. 60 Month, samt enkelte myndighedsinspektioner med varierende intervaller.

I takt med at vi får erfaring med det nye AMP, vil der ske



Trafikstyrelsen ønskede en sikker opbevaring af flyets dokumenter. Der er anskaffet et brandskab der her tages i brug.

evalueringer, der sammen med indhøstede erfaringer fra vores nordiske søsterorganisationer, skal danne grundlag for eventuel revision af vedligeholdelsesprogrammet AMP.

Jeg er ikke færdig med disse omkostningsberegninger. Min arbejdsmodel er at lave et 5 årigt vedligeholdelsesbudget og oparbejde en tilsvarende 5 års vedligeholdelsesfond til betaling af vedligeholdelse af OY-BPB, således at vi tager toppen af disse fluktuerende omkostninger. Som eksempel skal flyets 2 propeller myndighedsinspiceres hvert 5. år, og med nuværende pris på 200.000 kr. bliver det 40.000 kr. pr. år. Dette kan vi ikke selv udføre, derfor er det en reel omkostning

vi må bære. Et kommende mere præcist vedligeholdelsesbudget vil også danne grundlag for flyvetidspriserne.

En fælles opgave er nu at skrabe tilstrækkelig kapital sammen til flyets fortsatte drift og vedligeholdelse. Det er et myndighedskrav, at vi (os alle gennem medlemskabet) som ejere af flyet meddeler Trafikstyrelsen eventuelle økonomiske brister eller andre forhold, der berører drift og vedligeholdelse negativt.

**Selv om vi ikke skruer ret meget lige nu, er der nok at se til i hangar 141, så vær tålmodige med os i Teknisk.**



*De-icing gummibander på flyets vinger og haleplaner bliver fjernet. De anvendes ikke mere og det vil reducere vægt.*

## MINDEORD

Mogens Skovgaard (SOV), pilot på OY-BPB og medlem af DC-3 Vennerne, er pludselig gået bort den 12. oktober 2025. SOV blev kun 73 år.

SOV blev født på Bornholm i juni 1952, men familien flyttede tidligt til Amager, hvor han voksede op. Efter endt skolegang blev SOV udlært som murer, et fag, som han vedblev at beskæftige sig med hele livet.

At vokse op så tæt på Kastrup og flyene vækkede SOV's interesse for flyvning, og han startede på en civil uddannelse som pilot, hvor han opnåede et A-certifikat. Kort tid efter bestod han optagelsesprøven som pilot i flyvevåbnet. Her fortsatte SOV sin uddannelse og efter endt træning i USA kom SOV til Esk. 721, hvor han fløj C-47, C-130 og T-17.

Efter Flyvevåbnet blev SOV ansat i Maersk Air som pilot på Fokker 50. Senere kom han til SAS, først i Commuter på Fokker 50 og derefter på CRJ.

SOV startede sin pilotkarriere i DC-3 Vennerne som styrmand på OY-BPB i 2004 og fik i 2011 sit check som kaptajn. SOV var en meget aktiv og værdsat pilot, og han har fløjet i hundredevis af timer med OY-BPB. F.eks. turen til Normandiet i 2019, hvor vi deltog i fejringen af 75 året for invasionen. SOV var også en uundværlig støtte for vores hollandske kollegaer i forbindelsen med vores checkflyvninger af OY-BPB.

SOV blev bisat den 24. oktober fra Skt. Nikolai Kirke i Holbæk.

*Æret være hans minde*



# BOGUDGIVELSE



*Ole Rossel og Alex Schou Jensen bag bordet mens to interesserede gæster studerer bøgerne.*

## I forbindelse med Flyverkommandoenes 75 års jubilæum den 1. oktober 2025 udkom bogen “Forsvarets Støttefly 1945 til 2025 – Danmark, Nordatlanten, Europa, Mellemøsten, Asien, Afrika ...” af Ole Rossel

Tekst og foto: Henrik Hoppe

Den 4. oktober var DC-3 NYT til stede ved forlaget Veterania's bogreception i Hangar 2 i Værløse. Både forfatter Ole Rossel og forfatter Alex Schou Jensen, der har skrevet “Sikorsky & Eskadrille 722” var i hangaren og solgte de spændende bøger

“Forsvarets Støttefly ...” er en fantastisk flot bog, og for alle med interesse for Flyvevåbnet, Hæren og Søværnet's fly, er det en bog man absolut må have i sin samling. Flyvevåbnet's C-47'ere er flot repræsenteret, deriblandt vores egen K 682, med utrolige detaljerede tegninger og billeder.

### Pessemeddelelse

De fleste husker Flyvevåbnet's S-61 redningshelikoptere, der gennem næsten et halvt århundrede op til 2010 reddede over 7000 nødstedte personer – men hvilke helikoptere kom før S-61 og udgjorde de første trin i opbygningen af vore dages højeffektive SAR-tjeneste, nu varetaget af EH101 Merlin-helikoptere?

Og alle har hørt om vore Hercules transportfly verdensomspændende missioner med både militære og civile opgaver – men hvilke transportfly kom før C-130 Hercules, når man kigger tilbage i Forsvarets historie siden 2. Verdenskrig?

Svarene kan fås i denne bog, der behandler samtlige støtteflytyper – dvs. alt flyvende materiel undtagen

jagerfly – som har tjent Flyvevåbnet, Hæren og Søværnet helt tilbage fra 1945 og op til i dag.

Bogen beskriver disse fly – for første gang samlet i ét bind, på 352 sider – med tekst, specifikationer, og mere end 800 historiske fotos og ikke mindst Ole Rossels enestående tegninger, der detaljeret gengiver disse flys udseende i de forskellige stadier af deres tjeneste. Tegningerne er bl.a. baseret på Forsvarets fotoarkiver, fotos fra andre flyinteresserede og forfatterens egne opmålinger og gennemfotograferinger af støttefly siden 1970.

Ole Rossel (født 1946) er pensioneret arkitekt MAA og industriel designer. Han har et livslangt engagement i dansk militærflyvnings historie med nu tre bøger bag sig.

### INFO:

Bogen kan bestilles hos din lokale boghandel eller direkte ved forlaget på [www.veterania.dk](http://www.veterania.dk)  
ISBN: 978-87-93589-75-9



OY-BPB-tegning – fra bogen.



Flyvevåbnets C-47'ere – fra bogen.



Flyvevåbnets Catalinaer – fra bogen.

# DEN FØRSTE TUR MED OY-BPB

*Johannes Plesner  
oktober 2025.*

**Af Johannes Plesner og  
Sannie Mortensen  
Foto: Henrik Hoppe**

Efter foreningens stiftende generalforsamling den 05.11.1991 gjaldt om at hverve så mange medlemmer som muligt. En meddelelse om den nystarte-

de forening blev bragt i flere aviser og i radioen. Interessen var stor, og mange meldte sig hurtigt ind.

Johannes Plesner og fru-  
en Helena kom med den  
09.04.1992 og fik medlemsnr.  
372. Det er blevet til utallige  
flyveture med gode minder, og

Johannes er stadig medlem.  
Helena er desværre gået bort.

Helt fra starten købte de  
T-shirts og kasketter, og senere  
kom en læderpilotjakke til. Det  
var ikke en hvilken som helst  
jakke. Inde i sidder et mærke,  
der fortæller, at denne jakke er  
nr. 249 ud af 1000.



Mærket i læderpilotjakken.



Helena og Johannes foran OY-BPB i juni 1992.

## De to første ture i foreningsregi

Den allerførste tur gik til Veteranflystævne i Stauning 13.06.1992, og den anden tur gik til Åbent Hus på Flyvestation Skrydstrup 28.06.1992.

## Johannes fortæller

Jeg var ikke hjemme da nyheden kom i radioen, men fru'en kendte til min DC-3-glæde, og meldte os ind i foreningen med det samme – nr. 372.

Vi måtte selvfølgelig med på den allerførste tur. Med tog til Værløse og på cykler videre til Flyvestation Værløse.

Da flyet arriverede fra Grønholt, kom kameraerne frem, og vi knipsede løs – indtil en bøs og forarget officer truede os højlydt med alverdens ulykker og straf. Fotografere på militært område?

Strengt forbudt! Vi undskyldte ydmygt og slap for straf.

Så ombord og finde plads, og endelig i luften! Vi fik kaffe og en lille kage, og efter ca. en times sommerlandskab smykket med valmuer og kornblomster set fra ideel højde, landede vi blidt i Skrydstrup.

Inden vi helt forlod flyet, var der lige en dame, som bad os vente. Hun var gift med en linjepilot, men havde lige fløjet for første gang i sit liv, og det skulle fejres med champagne, som hun havde med. Derefter gik dagen med lidt mere almindelige sysler som f.eks at købe t-shirts og kasketter. Og ud på eftermiddagen



Ryggen inde i pilotjakken.

en ny dejlig tur hjem og tak.

I juni fik vi brev om, at vi havde vundet en flyvetur i den årlige udtrækning blandt medlemmerne, og om vi ville have de to pladser på førstkommende tur? Om vi ville! Af sted igen til Værløse, denne gang gik turen til Skrydstrup. Og celloen var med. Jeg skulle deltage i et kursus på Mors senere, så fru'en tog alene hjem med OY-BPB.

Det blev til mange andre ture de kommende år.

## Fortæl om jeres oplevelser med OY-BPB eller om andre historier med relation til DC-3

Vi modtager meget gerne artikler til DC-3 NYT fra medlemmer, der har en historie at fortælle. Send den (gerne med fotos – hvis I har) til: [webmaster@dc3vennerne.dk](mailto:webmaster@dc3vennerne.dk)

# Tak til vores sponsorer



DCC & Shell Aviation Denmark A/S



Fonden Julius Skrikes Stiftelse



ELLEHAMMER FONDEN



# DDL'S OY-DDY "TRYM VIKING"

## på Bellahøj Dyrskue 26.-29. juni 1947

Af Sannie Mortensen

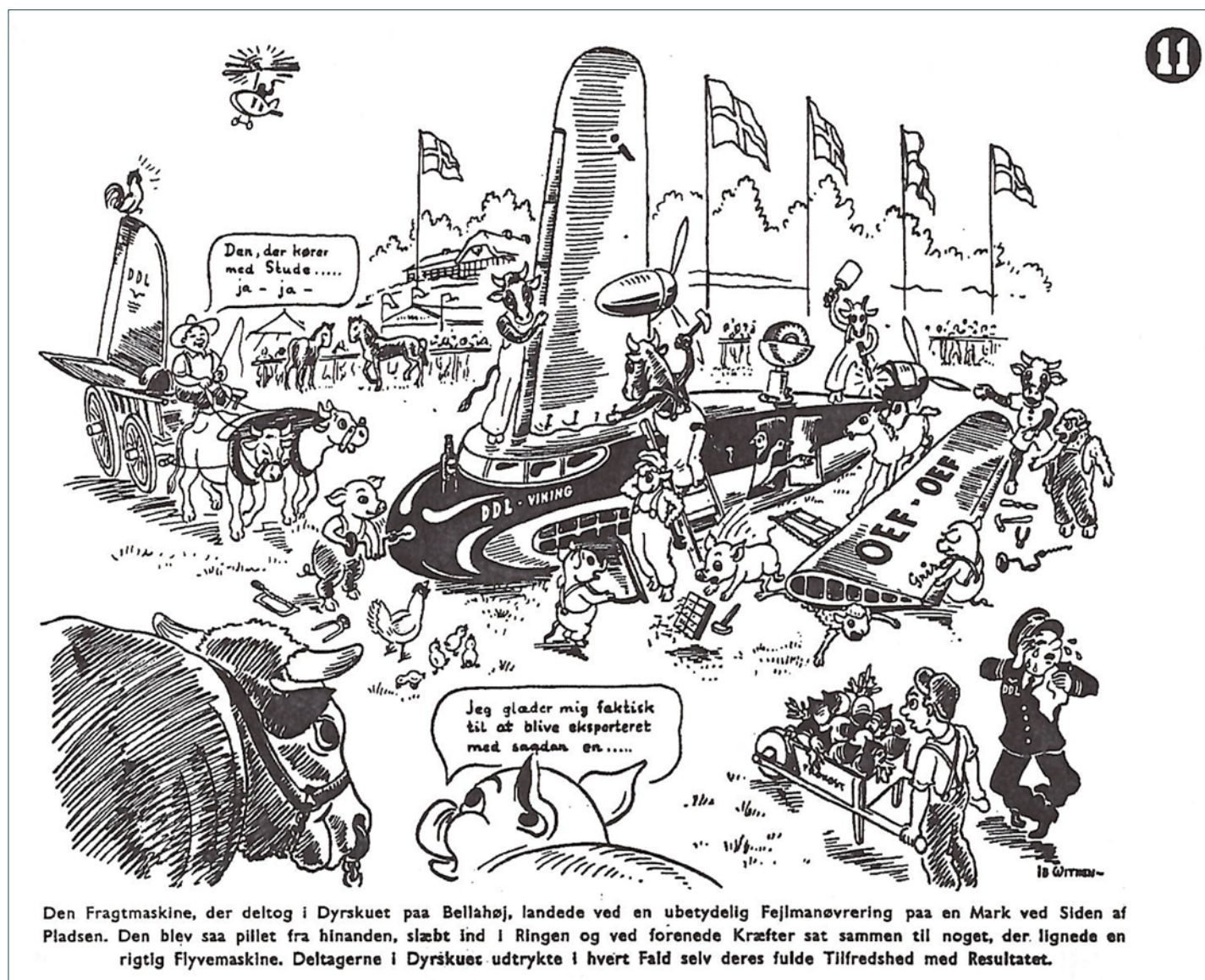
Kildemateriale: Lokalhistorisk Selskab for Brønshøj, Husum og Utterslev og DC-3 Vennerne

I starten af september henvendte Lokalhistorisk Selskab for

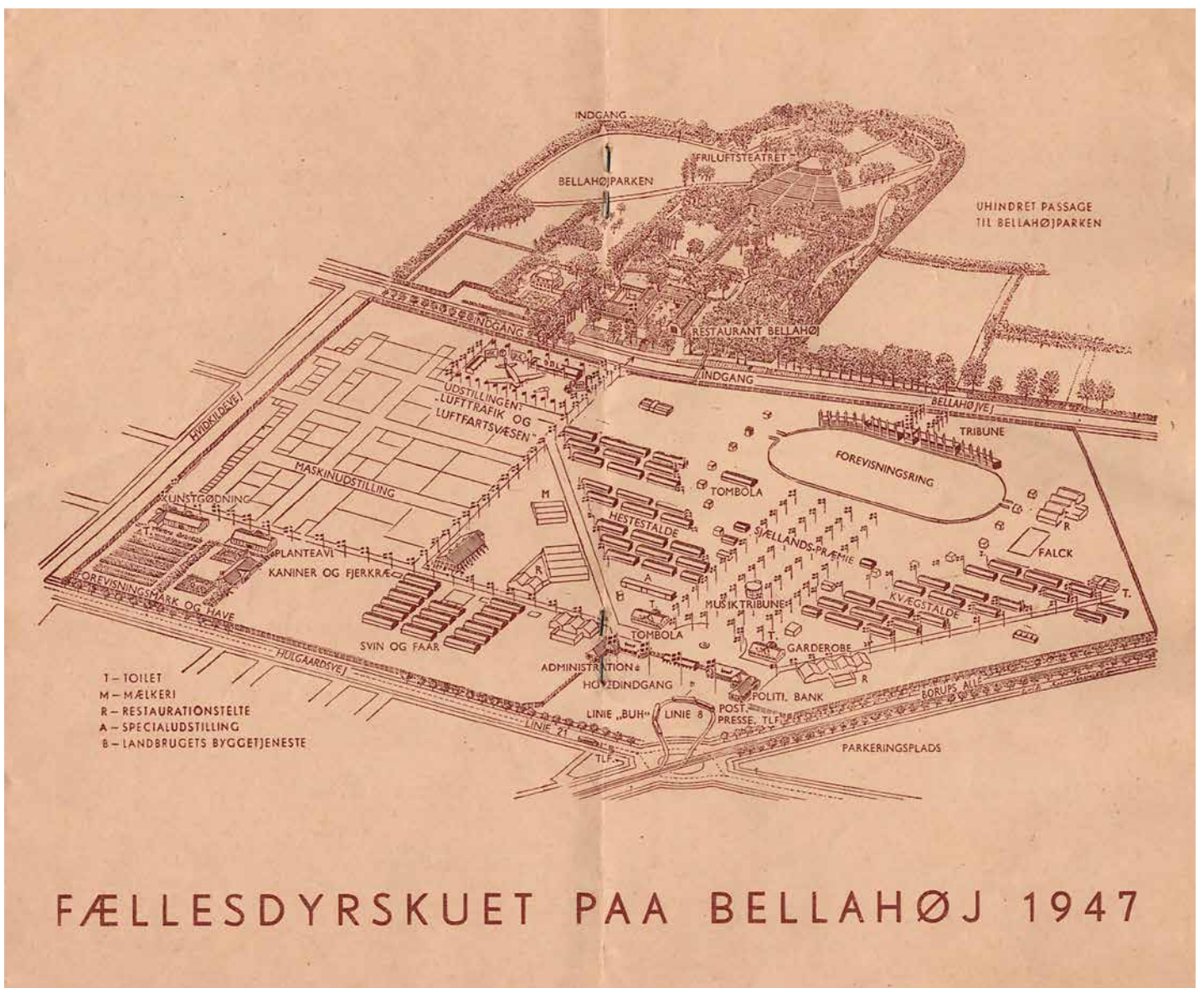
Brønshøj, Husum og Utterslev sig til os. De havde fundet et ret dårligt foto i arkivet med en DC-3 fra Det Danske Luftfartselskab (DDL). Det skulle angiveligt være taget i anledning af, at maskinen var udstillet på Dyrskuet på Bel-

lahøj i 1947. De ville høre, om vi havde kendskab til historien.

Casper Dahm og jeg gik i gang med at se, hvad vi kunne finde. Selvom fotoet var sløret, kunne man dog ane, at det var DDL's OY-DDY "Trym Viking" en 19771.



Fra bladet KONTAKT - Det Danske Luftfartselskab 15. juli 1947 2. aargang no 2.



Fra dyrskuekataloget: Plan over dyrskuepladsen.

Casper, der har stor viden og en omfattende samling af bøger, tidsskrifter og dokumentation om SAS, DDL, DNL, SILA og ABA, kunne intet finde om dyrskuet i sin samling.

Men historien stopper ikke her. Hen over de næste par uger fandt de energiske folk i det lokalhistoriske selskab dyrskuekataloget, flere og flere artikler og sågar en vittighedstegning i arkiver rundt om i byen. Derudover fandt vi ud af, at vi faktisk havde alle oplysningerne selv – i DC-3 NYT nr. 3-2000 og nr. 2-2008.

Vi synes, at historien godt kan fortælles igen, denne gang med andre billeder end dem, der var

med i de to tidligere blade. Vi havde håbet, at vi kunne supplere med oplysninger fra DDL's logbog, men det har ikke været muligt, at hente yderligere oplysninger omkring flyvningen fra en logbog.

### Bellahøj juni 1947

Det var Statens Luftfartsvæsen og DDL som stod bag ideen om udstillingen "Lufttrafik og Luftfartsvæsen" på dyrskuet. Udstillingen omfattede desuden effekter m.m. med relation til luftfart, som kunne ses i to bygninger ved siden af OY-DDY. Formålet var, at oplyse "Landboerne" om, at man "Hurtigere og lige saa billigt som paa anden Maade kan forsende

sine Varer med DDL baade til Udland og Indland".

Lørdag morgen ved 4-tiden den 21. juni lettede OY-DDY fra Kastrup med Luftkaptajn N. W. Buchhave ved styrepinden og Jørgen Jensen som telegrafist med kurs mod den kun 400 m lange Utterslev Boldbane, hvor de landede få minutter senere. Noget af en bedrift – 400 m er det absolut korteste, man kan stoppe en DC-3 på.

I løbet af morgenen blev vingerne afmonteret af en snes mænd, og maskine og vinger blev kørt ad Hareskovvej, Utterslevvej, tværs over Frederikssundsvej og videre ad Bellahøjvej til dyrskuepladsen.

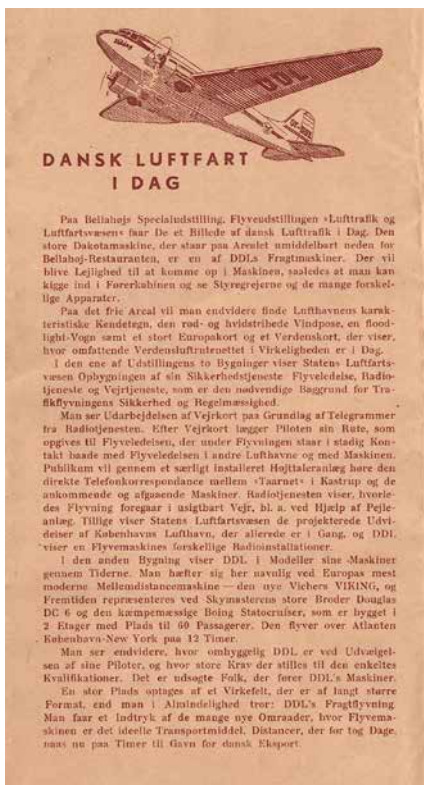
Her lagde mædende ryg til at få vingerne i rette position, så de kunne monteres igen. På et foto i Land og Folk 22. juni 1947 ser man nogle af dem stå bøjet forover med hænderne på knæene og vingen hvilende på ryggen.

Denne moderne teknologi tiltrak sig meget stor opmærksomhed fra de besøgende, og køen for at komme ombord var dagen igennem lang. Man kunne følge kommunikationen mellem tårnet og de landende fly i Kastrup og "fikse stewardesser kvikkede op i Billedet".

Efter afmontering af vinger, transport tilbage til boldbanen og montering igen fløj Luftkaptajn Henning Petersen den tilbage til Kastrup den 1. juli.



Fra dyrskuekataloget: Præsentation af luftfartsudstillingen.



## OY-DDY i årene efter

OY-DDY blev købt af DDL 20.06.1947 og blev overført til SAS 08.02.1951 efter den endelige aftale om et samlet SAS. Det fløj for SAS til 21.05.1952, hvor det overførtes til Fred Olsen Line med registrering LN-LMR. Det blev solgt til Flygvapnet i Sverige 16.10.1952 som 79004. I april 1984 blev det solgt til Transport Aeriens Zaire og registreret 9Q-CYE. Det blev taget ud af drift i 2001 i Kinshasa, Democratic Republic of Congo, og ophugget i marts 2013. Cockpitsektionen blev fragtet til Vallentuna i Sverige 22.04.2014.

## Se alle blade og artikler på vores hjemmeside

[www.dc3vennerne.dk/index.php/bellahoej-dyrskue-1947/](http://www.dc3vennerne.dk/index.php/bellahoej-dyrskue-1947/)

ANNONCE

# FLYV

Magasinet for alle med interesse for flyvning



**FLYV** udkom første gang i 1928, og er en del af dansk flyve-histories kulturarv!

DU kan være med til at sikre fremtiden for **FLYV**, ved at købe et abonnement eller ved at annoncere i magasinet!

**FLYV** udkommer seks gange årligt. Et års abonnement koster kun 545 kr.

Bestil abonnement på:



[www.flyv.dk](http://www.flyv.dk)  
 mail: [rune@flyv.dk](mailto:rune@flyv.dk)  
 eller ring: 40 16 40 44

# STØT, STØT, STØT...

SKAL VORES PROJEKT LYKKES, HAR VI BRUG FOR AL DEN ØKONOMISKE STØTTE, VI KAN FÅ. PÅ FORHÅND TAK, OGSÅ TAK FOR DIN HJÆLP.



9309 2090009047  spar nord

MOBILEPAY 17682  MobilePay  
MÆRK BIDRAGET "STØTTE "

