

# DC-3 NYT



Udgives af DC-3 Venerne

Nr. 1 April 2026



**FØDSELSDAGSFEST I HANGAR 141**

## 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:

Henrik Johan 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

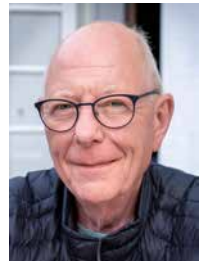
Artikler og illustrationer står for de enkelte forfatters egen regning, og er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller foreningernes mening. Eftertryk og anden brug af bladets indhold er ikke tilladt uden accept fra DC-3 NYT's redaktion.

ISSN 1395-6620

#### Tryk og layout:

Strandbygaard a/s

# FORMANDEN SKRIVER...



*Kære DC-3 Venner*

Vinteren har vendt os ryggen og lyset og varmen er vendt tilbage sammen med foråret. Ikke mindst i Hangar 141, hvor vores teknikere havde en råkold tid gennem vinteren. Vi skylder dem og teknisk afdeling stor tak for, at de har passet godt på vores "Gamle Dame".

Nu har vi endelig fået vores værkstedsgodkendelse af Trafikstyrelsen, og det kribler i fingrene på vores teknikere for at komme i gang med eftersynet.

Læs her i bladet om status i hangar 141 samt beretninger fra et par af de kurser, teknikerne har været på.

DC-3 Vennerne har efterhånden en del år på bagen. Med mere end 250 medlemmer blev foreningen stiftet sammen med Foreningen For Flyvende Museumsfly (3FM) den 5. november 1991. De to foreninger blev sammenlagt i 2021 og udgør nu DC-3 Vennerne. Med lidt hovedregning og et STORT TILLYKKE kan vi i år fejre 35-års jubilæum. Dette DC-3 NYT byder i den anledning på et gensyn med DC-3 NYT nr. 3 1992, hvor I kan læse om den officielle overdragelse af OY-BPB fra Tøjhusmuseet.

Selv med vores udfordringer på teknik og myndighedsgodkendelser de seneste år, har vi et medlemstal på 994, og det er da ikke så ringe endda. Uden jer trofaste medlemmer fandtes DC-3 Vennerne ikke, så lad os alle give hinanden en stor tak, for troen på "Den Gamle Dame".

Bestyrelsen og teknisk afdeling gør i hvert fald sit yderste for, at OY-BPB kommer op hvor hun hører til.

At være en almennyttig forening har stor betydning for os, for at opnå støtte fra fonde og Kulturstyrelsen, samt være med i "det gode selskab". Det kræver mindst 100 donationer á kr 200, som vi så rigeligt nåede i 2025. Det giver samtidig ret til, at donationer og støtte kan trækkes fra i skat. Så hvis du ikke allerede nu er registreret med cpr nummer, kan du kontakte vores kasserer Jørgen Klitten og opnå skattefradraget.

Vores distributør af DC-3 NYT, Forbruger Kontakt, har meddelt, at de ikke længere vil omdele blade under et oplag på 2000 stk. Det vil så sige, at vi er henvist til DAO og dermed desværre en større udgift for omdelingen. På vores udsendte spørgeskema i november svarede 59% af modtagne svar, at de kun ønskede DC-3 NYT digitalt – og det er jo en fin besparelse. Alle andre vil stadig modtage bladet i deres postkasse.

Med disse ord vil jeg ønske jer alle et dejligt forår og god sommer.

*Henrik Hoppe*

#### Forsidefoto:

### HANS-PETER NIELSEN 95 – STILL GOING STRONG

*Foto: Michael Jensen*





### Af Jørgen Klitten

Siden vi i 2013 gik fra manuel booking til booking via hjemmesiden, har vi brugt Gecko som bookingsystem og vedligeholdelse af medlemsdatabasen. Gecko er oprindeligt udviklet til brug for frisører og fitnesscentre, men kunne relativt nemt tilpasses vores brug. Siden da er der kommet adskillige app's, der er skræddersyede til foreninger. Efter nøje overvejelser og anbefalinger valgte vi sidste år at skifte til goMember, således at vi kørte parallelt med de to systemer i de sidste måneder af 2025, og så skiftede over ved årsskiftet.

goMember byder på flere fordele – f.eks. er medlemsdatabasen koblet sammen med et integreret økonomisystem (*som gør kassererens arbejde adskilligt lettere*), lettere udsendelse af kontingentopkrævninger med enklere mulighed for, at medlemmerne kan betale direkte med kort eller MobilePay samt nem vedligeholdelse af medlemsregistret. I den forbindelse vil vi gerne sige tak til Per Søndergaard, som gennem adskillige år på forbilledlig vis har passet medlemskartoteket. Der er ligeledes en indgang via kalenderfunktionen, hvorfra der er direkte mulighed for tilmelding. Systemet giver også mulighed for nem indbetaling af støttebidrag. Vi skal jo, for at opretholde foreningens status som almennyttig forening, hvert år modtage minimum 100 indbetalinger á kr. 200.

Der er muligheder i goMember, som vi endnu ikke har taget hul på – bl.a. mulighed for automatisk kortbetaling, således at kontingent automatisk bliver trukket efterfølgende år. Visse medlemmer vil sætte pris på dette, mens andre gerne vil have hold i hanke med betalinger. Systemet giver også mulighed for at sende invitationer til forskellige arrangementer med nem betaling ved tilmelding. Endelig kan man downloade goMember-app'en til sin telefon og styre medlemsaktiviteter herfra.

Systemet bestod sin første prøve ved udsendelse af årets kontingentopkrævninger, og hvis man skal dømme ud fra antallet af prompte indbetalinger, så har medlemmerne taget godt imod det nye system. Alle – også ikke-medlemmer – kan komme på goMember via vores hjemmeside [www.dc3vennerne.dk](http://www.dc3vennerne.dk), hvor der er mulighed for at se og opdatere sine medlemsdetaljer, betale kontingent, melde sig ind, give donationer, bestille souvenirs og se og tilmelde sig arrangementer – herunder booke flyveture, når vi kommer så vidt.

Medlemmer har størst gavn af goMember, når de logger sig ind. Hvis der skal foretages en tilmelding ved systemet, hvem det drejer sig om. Man kan godt tilmelde sig uden at være logget ind, men i så fald skal tilmeldingsdata tages ind.

Når du først har været logget ind, vil din browser normalt huske dit kodeord og ved efterfølgende log ind kommer man således automatisk ind på goMember uden at skulle angive det. Det er ikke alle, der bryder sig om denne funktion, så du opfordres til ikke at bruge et password, som du bruger andre steder.

Hvis du har lyst til at teste systemet, kan du f.eks. gå ind på kalenderen og derfra gå ind på generalforsamlingen den 30. april. Hvis du har tænkt dig at deltage kan du jo gennemføre tilmeldingen. Hvis ikke kan du blot afbryde inden bekræftelse. Under alle omstændigheder får du mulighed for at se om systemet virker.

Hvis systemet ikke arter sig som du vil, så send en mail til [kasserer@dc3vennerne.dk](mailto:kasserer@dc3vennerne.dk) eller ring på 2238 0682.

### Første gang man bruger goMember, skal man starte med at skifte password.

Når man er kommet ind på [dc3vennerne.gomember.dk](http://dc3vennerne.gomember.dk), f.eks. via link fra [www.dc3vennerne.dk](http://www.dc3vennerne.dk) eller via en kalenderaktivitet, kan man finde en vejledning under menupunktet LOG IND VEJLEDNING.



Engagerede medlemmer holder pakkemøde i 2013. Det år blev der sendt ca. 1.400 breve.

## Udsendelse af kontingentopkrævninger – før og nu

Her følger en lille historie om hvorledes kontingentopkrævningen skete i de gode gamle dage i modsætning til den fagre nye verden.

Da mødtes 5-7 medlemmer (*primært bestyrelsesmedlemmer*) til nogle i øvrigt hyggelige timer, hvor man på samlebånd foldede de på forhånd printede opkrævninger, kuverterede dem i de til formålet indkøbte rudekuverter, lukkede kuverterne (*og nej det foregik heldigvis ikke ved at slikke på dem – men måske skulle de have et stykke tape, hvis selvklæbningen var blevet for gammel*), påsatte frimærker og B-mærker, for sluttelig at aflevere bundterne – og det var mange – på det lokale posthus (*ja, det var dengang der var posthuse til*).

Til sammenligning bruges der i dag lidt tid på at redigere sidste års tekst og udvælge medlems-

grupper, og derefter er det blot at trykke på et par knapper, og så vente på at se, at indbetalingerne automatisk bliver registreret i systemet.



Udsendelse af 2026-opkrævninger. Lidt mere kedeligt.

# STATUS FRA HANGAR 141

## VINTER – FORÅR 2026

Af teknisk chef  
Jørgen Skouborg

### Fredag 20. februar modtog vi den længe ventede Værkstedsaugorisation!

Efter Trafikstyrelsens Tiltrædelsesaudit 16. september 2025 samt de sidste tilretninger har vi ventet på Værkstedsaugorisationen siden oktober 2025. Det var mundtligt meddelt os, at Trafikstyrelsen blot ventede på de sidste procedurer for håndtering af vores godkendelse (BL 2-1).

Flyet forblev derfor stadig i Storage, indtil vi dels har opnået

Værkstedsaugorisation og Værkstedsaugorisation.

Trafikstyrelsen  
Danish Civil Aviation and Railway Authority

a member of the European Aviation Safety Agency

**Værkstedsaugorisationsbevis**

Autorisationsnr.: **DK.BL.01**

Med udgangspunkt i Bestemmelser for Civil Luftfart, BL 2-1, seneste revision, er virksomheden:

**DC-3 Venerne**

**Danish Dakota Friends**

autoriseret til at udføre vedligeholdelse af luftfartøjet af typen DC-3, OY-BPB under følgende forudsætninger:

værkstedsautorisation og dels er klar til selv at påbegynde det store eftersyn i henhold til Plan B, som tidligere beskrevet.

Vi udførte sidste Storageopgaver ved den planlagte hangar arbejdsdag 2. marts, hvor OY-BPB blev taget ud af Storage og tilbageført til normal vedligeholdstilstand.

Med opnået værkstedsautorisation er vi nu begyndt på forbedringer til det store 24 måneders check og de andre planlagte inspektioner og reparationer.

## Uddannelse

Af erfaring ved jeg, at netop tilstrækkelige kompetencer er en vigtig parameter for at opnå tilladelse til at udføre flyvedligehold og opnå værkstedsautorisation.

I vinterens løb har vi arbejdet med gennemførelse af de obligatoriske uddannelser i procedurer og sikkerhed og et kommende teknisk service kursus. Mere om dette andetsteds i bladet.

Det er min tanke, at vi i stedet for nye kurser, kan overføre kompetencer fra tidligere virker ved brug af Grandfather's Rights princippet. Dvs. at kontrolchefen og jeg i fællesskab vurderer relevante berørte mekanikere/teknikere og tildeler DC-3V OPS-T rettigheder i overensstemmelse vurderingen som beskrevet i Værksteds Håndbogen MPH 2.15 & MPH 2.16.

## Personale

I forhold til ny organisation og godkendt værkstedsorganisation har vi stort set de nødvendige

kompetencer (personale) på plads.

Vi har i efteråret indrulleret yderligere to pensionerede certificerede flymekanikere i mekaniker/tekniker teamet.

Desuden har et par flymekanikerlærlinge vist interesse for vores projekt og er inviteret til at besøge os i løbet af foråret.

SAS Lærlingeuddannelse er meget interesseret i at benytte os som stempelmotorpraktiksted. Dette er dog ikke så ligetil, da der stilles relativt store krav til os og berøver os nogle frihedsgrader. Det er interessant og skal ikke afvises.

## Plan B

Selve planen er uforandret, og vi har "kun" arbejdet med nogle delelementer.

### 1) Work Pack Indhold

- Vinge reparationen.  
Permanent reparation af korrosionsskaden i højre vinges overside har vi kigget lidt dybere ind i og konstateret, at bortslibningen af korrosion i selve vingeskindspladen er lidt overskredet.  
Vi henvendte os til Boeing, som nu er typeansvarligt fabrikant for DC-3, for at få en vurdering om reparation af dette området er nødvendig.  
Vi fik indikation af en meget høj pris for denne vurdering, vurderet i forhold til risiko for at finde yderligere skader. Vi har nu besluttet, at udskifte også dette stykke plade-skind helt eller delvist, selvom det involverer mere arbejde samt at revurdere behov for Boeing support når vi har det fulde overblik.  
Boeing support eller anden Engineering support er nødvendig, hvis ikke der foreligger

godkendte data eller procedurer/instruktioner for en vedligeholdshandling, i dette tilfælde, en beskrevet reparation i enten Aircraft Maintenance Manual (AMM) eller Structure Repair Instructions (SRI)

- Demontering af flyets indre beklædningspaneler for adkomst.  
Dette arbejde lyder som lige til at gå til, men vi har ikke selv før udført sådanne arbejder. Vi forventer at selve inder-beklædningen og isolationsmaterialerne ikke kan genanvendes. Flygande Veteraner fra Sverige har for ikke så længe siden udskiftet netop dette, og vi har henvendt os om hjælp til at skaffe beklædnings- og isolationsmaterialerne, samt for at høre deres erfaringer.

### 2) Manpower support

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.

# BRANDSLUKNINGSTRÆNING I KASTRUP LUFTHAVN



**Af Michael Jensen og  
Jørgen Kjær  
Foto: Michael Jensen**

En tirsdag formiddag i februar deltog elleve teknikere fra DC-3-gruppen i brandslukningstræning under kolde vinterforhold. Sneen omkring deltagerne var dog ikke en del af dagens øvelser – fokus var på korrekt og sikker brug af håndildslukkere til brandbekæmpelse.

Træningen fandt sted i den sydlige del af Københavns Lufthavn ved CARFA – Copenhagen Airport Rescue and Firefighting Academy, et område der anvendes til realistisk uddannelse i brand- og evakueringsituationer for flyteknikere og flypersonel.

Her indgår blandt andet en udtjent DC-8 uden motorer, tre CRJ-900-fly, en Airbus A320/B737-mockup samt flere andre udfasede fly, som tilsammen danner ramme om praktiske øvelser. Under ledelse af tidligere



*Der trænes både med CO2 håndslukker og pulverlukker.*

vicebrandinspektør Jørgen Kjær gennemførte teknikerne både teoretisk og praktisk undervisning i brandslukning. Øvelserne omfattede brug af brandtæppe samt korrekt håndtering og anvendelse af pulverslukkere og CO<sub>2</sub>-slukkere.

Der blev lagt vægt på valg af korrekt slukningsmiddel til

den konkrete brandtype, sikker afstand, angrebsvinkel samt kontrolleret aktivering og tømning af håndslukkeren – færdigheder der er afgørende i en reel nødsituation.

Jørgen Kjær er blandt andet uddannet ved Københavns Brandvæsen og har siden 2004 arbejdet med brandbekæmpelse



*Jørgen Kjær instruerer teknikkerne i brandslukning på Copenhagen Airport Rescue and Firefighting Academy i CPH.*

inden for flysikkerhed. Han er desuden medlem af bestyrelsen i DC-3 Venerne.

Kurset er obligatorisk for alle teknikere, der arbejder med DC-

3'eren. Deltagerne skal kende placeringen af brandslukningsudstyr i hangar 141 og ombord på flyet, forstå de grundlæggende principper for brandbekæmpelse

samt kunne anvende udstyret korrekt. Dette indgår som en del af det Safety Management System, der danner grundlaget for sikker drift af DC-3-flyet OY-BPB.

Efter de praktiske øvelser blev dagens vigtigste procedurer og læringspunkter opsummeret i undervisningslokalet.



*Tidligere vicebrandinspektør Jørgen Kjær formidler sin store viden inden for brandslukning.*

## DC-3 NYT OG DC-3 VENNERNE ØNSKER ET

# STORT TILLYKKE

Mekanikernes Grand Old Man, Hans-Peter Nielsen, fyldte 95 år den 11. februar 2026.

Fødselaren er en særdeles aktiv herre i hangar 141, når der skal arbejdes på "Den Gamle Dame". Og erfaringen har Hans-Peter med sig fra et langt og aktivt liv med flyvemaskiner.

Hans Peter, født i 1931, er udlært smed – og efterfølgende i 1952 som flymekaniker i Flyvevåbnet. Hans ekspertise spænder vidt: DC-3, Bell 47, Saab, DC-6, DC-7, Boeing 720 A/B, Airbus A300 og A320.

Vi takker for hans store indsats for "Den Gamle Dame" og glæder os til mange år endnu med Hans-Peter i hangaren.



# NÅR UHELDET ER UDE

– den menneskelige faktor



Elleve DC-3 teknikere og kursusleder Mogens Stokholm Nielsen ved SAS Airbus A350.

## **Tekst og foto: Michael Jensen**

Det er et fascinerende og livsvigtigt emne. Inden for luftfart kendes det som Human Factors. Begrebet dækker over det paradoks, at selv højtuddannede specialister kan træffe fatale beslutninger, og det fokuserer på, hvordan man designer systemer, der kan modvirke menneskelige fejl.

En dag i januar mødte elleve teknikere fra DC-3 teamet op i SAS Technical Training i Kø-

benhavns Lufthavns Hangar 4. Formålet var klart, for de skulle dygtiggøre sig inden for netop den menneskelige faktor.

### **Eksperten tager ordet**

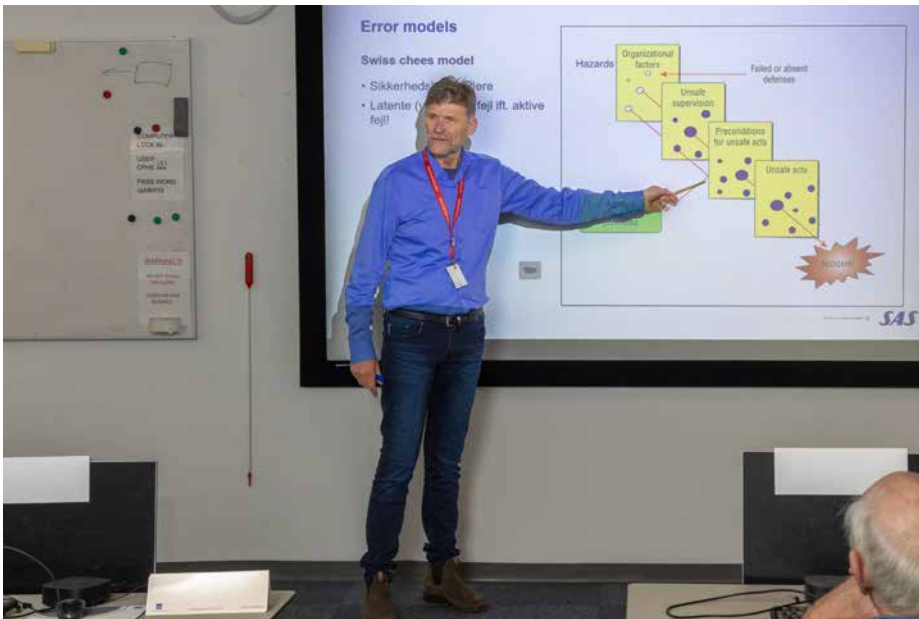
Dagens underviser var Mogens Stokholm Nielsen, Examination & E-learning Manager ved SAS Technical Training, en veteran med 47 års erfaring i SAS. Mogens har undervist i Human Factors på stort set alle SAS-destinationer og hos globale samarbejdspartnere, og han besidder

den viden, som alle i flybranchen skal stifte bekendtskab med.

At det kan gå grueligt galt, når kommunikationen svigter, illustrerede Mogens med et eksempel fra en amerikansk lufthavn. Under ringe sigtbarhed dirigerede en flyleder et fly ud på startbanen, netop som et andet fly var ved at lette fra samme bane. Selvom piloterne i det første fly advarede tårnet og angav deres nøjagtige position, fastholdt flylederen ordren. Hun overhørte eller fejlfortolkede advarslerne,



Mogens Stokholm og teknikerholdet i undervisningslokalet.



Mogens Stokholm forklarer schweizerost-modellen.

og en katastrofe blev kun med nød og næppe afværget, da de to fly passerede hinanden med få meters mellemrum.

### Hvorfor fejler vi?

Mogens analyserede flere hændelser – både dem, der blev afværget i sidste sekund, og dem, der endte fatalt. Konklusionen er ofte den samme: Uopmærksomhed og mangelfuld kommunikation er de hyppigste årsager til ulykker.

Vi kender alle hverdagens version. Lyssignalet skifter fra grønt til gult. Nogle tager chancen, speeder op og når over, men for andre går det galt. I luftfarten er

indsatsen blot langt højere. Statistikken taler sit tydelige sprog, hvor 70-80 % af alle flyulykker skyldes den menneskelige faktor.

Moderne fly er i dag utroligt pålidelige. Den største variabel er ikke længere teknikken eller en motor, der sætter ud, men mennesket bag roret. Det handler sjældent om manglende evner, men snarere om, hvordan hjernen fungerer under pres. Her spiller et fladt hierarki en afgørende rolle. Det er vigtigt, at en styrmand tør korrigerer kaptejnen, hvis han begår en fejl. Derfor træner man i dag kommunikation lige så intensivt som selve flyvningen.

## Schweizerosten og sikkerheden

For teknikerne i hangaren er faste procedurer alfa og omega. Mogens gennemgik James Reasons berømte "schweizerost-model" for at forklare systemfejl.

Forestil dig, at sikkerhedssystemerne er skiver af schweizerost. Hver skive har små huller (*mangler*), men ulykken sker først i det øjeblik, hvor hullerne i samtlige skiver flugter perfekt. Den menneskelige faktor er ofte den sidste skive i rækken, der lader fejlen passere.

## Verdens sikreste transportmiddel

Selvom flyulykker altid rydder forsiderne, er flyvning statistisk set verdens sikreste transportform. Mogens fremhævede 2017 som det år med færrest fatale ulykker i nyere tid for den kommercielle luftfart. Ud af ca. 36.800.000 flyvninger på verdensplan var der blot 10 fatale uheld med i alt 44 omkomne.

Det er netop gennem fokus på Human Factors og konstant træning, at branchen formår at holde de tal så imponerende lave.



Mogens Stokholm Nielsen.

# DC-3 FLYET I CIVIL TJENESTE - EN PROLOG ARTIKEL

Af Henrik J. Andersen

Den dynamiske vækst af teknik og videnskab i det 20. århundrede, og deres virkning på vores samfund og det enkelte individ, ses intetsteds mere tydeligt end i opfyldelse af menneskets oldgamle drøm, om at flyve gennem lufrummet som en fugl.

For de yngre generationer i vores tid er det at kunne flyve et fjernt sted hen blevet en selvfølge, men for de af os, der, om ikke har været med fra starten, har oplevet den hastigt fremadskridende teknologiske udvikling på nært hold, er det en stor oplevelse, som har dannet vores globale bevidsthed.

Udviklingen i den civile luftfart har på 100 år fjernet rummets og tidens barrierer mellem jordens folkeslag, og var et af de første områder i det 20. århundrede, der krævede et tæt samarbejde mellem videnskabsmænd, ingeniører og specialister inden for mange industrigrene for at kunne præstere en hurtig ekspansion af grænserne for vores viden. Ingen enkelt menneskehjerne vil kunne

spænde over al den viden, som ligger bag konstruktionen, bygningen og driften af en moderne flyvemaskine.

For en stor dels vedkommende har det været de militære behov, der har boostet udviklingen i en tid mellem to verdenskrige.

Dette har der allerede været skrevet mangt og meget om her i bladet, og jeg kan her kun opfordre til at læse den fremragende bog; DC-3'eren, fra Roskilde ... og

alle de andre. Bogen er skrevet af forfatteren Ole Steen Hansen og udkom på forlaget Turbine i 2019.

Denne artikelserie vil i stedet dreje sig om DC-3 flyets betydning for den civile luftfart verden over, hvor den i flere lande stadig flyver med gods og mandskab til forskellige special-sites. Men først et historisk tilbageblik på flytypens betydning i den civile verden.



Den første DC-3, N18124, hos Eastern Airlines der gik i kommerciel drift i 1937.

Kilde: National Air and Space Museum, Washington DC. In accordance of the terms of use.

## DC-3 “Dakota” – Flyet der ændrede civil luftfart for altid

Da det amerikanske fly DC-3 lattede for første gang i 1935, var det begyndelsen på en revolution i civil luftfart. Flytypen, udviklet af Douglas Aircraft Company, gjorde passagerflyvning både økonomisk bæredygtig, komfortabel og pålidelig – og satte standarden for moderne rute-fly. I Danmark og resten af verden er det også kendt som “Dakota”, et navn der især stammer fra militærversionen under Anden Verdenskrig.

Der findes stort set ingen foto af det første fly hos American Airlines fra 1936, men den første DC-3 der gik i kommerciel drift hos Eastern Airlines i 1937 er i dag udstillet på det imponerende museum National Air and Space Museum i Washington DC.

### Før DC-3: Flyvning var dyr og upraktisk

I begyndelsen af 1930'erne var passagerflyvning stadig en luksus for de få. Fly var langsomme, støjende, havde begrænset rækkevidde og krævede ofte finansiering fra posttransport for at være rentable. Mange selskaber, herunder American Airlines, ønskede et fly, der kunne tjene penge alene på passagerer.

Svaret blev DC-3, som var en videreudvikling af DC-1 og DC-2.

### En teknologisk milepæl i 1935

DC-3 introducerede en række egenskaber, som i dag virker selvfølgelige:

- Helmetal-konstruktion
- Pålidelige stempelmotorer
- Indtrækkeligt landingsstel
- Sikker flyvning, også i dårligt vejr



Verdens ældste stadig flyvende DC-3 A, N18121.

- Relativt komfortabel kabine med opvarmning og polstrede sæder

Flyet kunne transportere omkring 21-32 passagerer over lange afstande og med langt lavere driftsomkostninger end tidligere typer.

Det vigtigste: Det var det første fly, der gjorde regulær passagertrafik økonomisk rentabel uden poststøtte.

### Gennembruddet for global ruteflyvning

Efter introduktionen voksede luftfarten eksplosivt. DC-3 blev hurtigt rygraden i mange flyselskabers flåder verden over, også i Europa. Flyet muliggjorde stabile rutenet mellem byer og lande og gjorde flyrejser tilgængelige for en bredere del af befolkningen.

I Skandinavien blev typen anvendt af det senere Scandinavian Airlines (SAS) og dets forgængere, hvor den bandt regionen tættere sammen – både nationalt og internationalt.

Den skandinaviske betydning for civil flyvning vil denne artikelserie ikke gå i dybden med, da der allerede er skrevet meget godt om dette i DC-3 NYT samt tilgængeligt bogmateriale.

### Efterkrigstid: Flyet der bandt verden sammen

Douglas DC-3 (Dakota) flyver stadig – men næsten aldrig i almindelig ruteflyvning med passagerer. I dag bruges den mest til fragt, charter, turistflyvninger og specialopgaver i svært terræn.

Den ældste stadig flyvende DC-3'er i verden hedder DC-3 A (N18121), som er bygget i 1937. Flyet bor i staten Oregon, USA og indgår i den aktive Commemorative Air Force flyflåde. Det besøgte senest Europa i 2024 i forbindelse med fejring af D-Day Squadron.

Flyets robusthed gjorde det ideelt til primitive landingsbaner, hvilket var afgørende for udviklingen af lufttransport i tyndtbefolkede områder.

### Hvorfor DC-3 var så succesfuld

Flere egenskaber var med til at gøre flyet legendarisk:

**Ekstrem pålidelighed** – Mange fly kunne operere i årtier

**Enkel vedligeholdelse** – Kunne serviceres selv under primitive forhold

**Kort start- og landingsdistance**  
**Lang levetid** – Nogle fly er stadig i drift efter 80+ år

## DC-3 i nutiden

DC-3's indflydelse kan ikke overvurderes. Den:

- ✓ Gjorde passagerflyvning økonomisk bæredygtigt
- ✓ Skabte grundlaget for nutidens ruteflysystem
- ✓ Standardiserede komfort og sikkerhed
- ✓ Udvidede global mobilitet dramatisk
- ✓ Satte designprincipper, som stadig præger fly i dag

En DC-3 pilot skulle engang have udtalt: "Den eneste erstatning for en DC-3 er en anden DC-3."

Mange luftfartshistorikere betragter DC-3 som det vigtigste transportfly nogensinde – vigtigere end selv jetflyenes introduktion, fordi det var DC-3, der gjorde luftfart til en masseindustri.

## Konklusion

Fra sin jomfruflyvning i 1935 til nutidens veteranflyvninger, repræsenterer DC-3 Dakota selve overgangen fra pionertid til moderne civil luftfart. Den gjorde flyrejser praktiske, sikre og tilgængelige – og bandt verden sammen på en måde, der tidligere havde været utænkelig.

Selv efter næsten et århundrede står DC-3 som et ikon: ikke blot et fly, men fundamentet for den globale lufttransport, vi tager for givet i dag.

Ca. 150-175 flyver stadig rundt om i verden (2020 info).

## Lande hvor DC-3 stadig flyver civilt (2020'erne)

Selv i dag flyver der stadig mange DC-3'ere – især til:

- Fragt i øde områder
- Humanitære missioner
- Historiske rundflyvninger
- Veteranfly-opvisninger

### Canada

- En af de største nutidige operatører er Buffalo Airways
- Flyver fragt til isolerede områder i Nordcanada
- Også moderniserede turboprop-versioner (*Basler BT-67*) bruges til polaroperationer

### USA

- Flest registrerede DC-3 fly i verden
- Bruges til:
  - Fragt (*Alaska, Florida, Caribien*)
  - Charter og sightseeing
  - Specialopgaver (*f.eks. sprøjtning, brandbekæmpelse*)

### Colombia

- Kendt "hotspot" for aktive DC-3
- Flyver fragt og passagerer til svært tilgængelige områder i Amazonas og Andes områderne

### Sydafrika

- Både civile og tidligere militære DC-3'ere er i brug
- Charter, transport og specialmissioner

### Australien

- Specialudflugter- og charterflyvninger

### New Zealand

- Sightseeing- og charterflyvninger (*f.eks. rundt om Auckland*)

### Andre lande, hvor flyet er flyvende, men primært som museumsfly

- Storbritannien • Nederlandene • Sverige • Norge • Finland
- Schweiz • Ungarn • Danmark

## Kommende artikler i denne serie

Denne artikel vil blive fulgt op her i bladet med specialartikler om de største og vigtigste dele af verden, hvor DC-3'eren har haft afgørende betydning og specielt der, hvor flyet stadig er aktivt.

Har du forslag til specielle fokusområder eller anden inspiration skal du altid være velkommen til at kontakte artiklens forfatter:  
*Henrik J. Andersen*  
Medlem af DC-3 Vennernes bestyrelse

# DER VAR TEGN I SOL, MÅNE OG STJERNER...

da astrofysiker Michael Linden-Vørnle holdt foredrag



**Af Sannie Mortensen**  
**Foto: Michael Jensen**

Tirsdag den 27. januar mødte veloplagte medlemmer op i Værløse for at høre foredraget "Danmark i rummet". Det var en aften med et indblik i en del af vores univers, som vi ikke hører så meget om til hverdag – fortalt på en



måde, så vi "almindelige mennesker" også kunne forstå det.

Michael indledte med beskrivelse af jordens magnetfelter, påvirkning fra solen og den store betydning det har for vores moderne teknologi. Meget aktuelt havde der i ugen forinden været det mest fantastiske nordlys, der kunne ses over hele Danmark.

Derefter beskrev Michael den indflydelse, som dansk forskning og teknologiudvikling har på mange internationale rummissioner. Især udviklingen af kameraer, der kan fungere under de vanskelige forhold, og at det er dansk fotoudstyr der er med på de fleste opsendelser. Og sidst men ikke mindst, vores danske astronaut Andreas Mogensens to missioner i rummet.

Udfordringerne for nutidens rummissioner er store og mangeartede. En af dem har vi selv skabt – de millioner af stykker

rumskrot fra udtjent materiel, der cirkulerer rundt "derude". Et stykke på kun få millimeter kan, ved kollision, anrette meget stor skade.

Aftenen sluttede med nogle af de aktuelle og fremtidige missioner, hvor dansk rumforskning og rumindustri er med på banen – fra Swarm-missionen, der løfter arven efter Ørsted-satellitten, James Webb Space Telescope, som er det hidtil største rumteleskop og missioner til Mars og Jupiter.



# DET HISTORISKE

## 35 års jubilæum

**Af Sannie Mortensen og  
Per Stæhr-Nielsen**

I år er det 35 år siden, at vores foreninger blev stiftet. I den anledning bringer vi en beretning fra den officielle overdragelse, som stod i DC-3 NYT nr. 3 1992. Skribenten, Hans P. Hermansen, blev senere det år formand for Foreningen For Flyvende Museumsfly.

Per Stæhr-Nielsen, der leverede fotoet til artiklen, har været i gemmerne og finde lidt flere. Han har været aktiv i foreningen i mange år, blandt andet som formand for DC-3 Vennerne 2007-2012.

Per fortæller: Der var store forventninger til dagen – det var det allerførste store arrangement i foreningsregi. Det var ikke kun bestyrelsesmedlemmerne, der tog fat, også ægtefæller, sønner og døtre tog del i det store arbejde. Som nævnt i H. P. Hermansens artikel startede forberedelserne ugen forinden, og på selve dagen blev der smurt 600 sandwich.

Flyvestation Aalborgs Blæseorkester var ankommet i Hercules C-130H, som passerede Grønholt Flyveplads i lavest lovlige højde inden landingen i Værløse.

Nogle dage forinden var TV2 Lorry forbi Grønholt og optage en glimrende udsendelse om flyet og foreningerne bag. Journalist Tine Gøtzsche interviewede



*Der er godt gang i sandwichsalget.*

Svend K. Hermansen, formand FFFM og Susanne Brøgger, formand DC-3 Vennerne. Det kom der nogle gode informationer ud af. Både at DC-3'eren er så legendarisk, som den er, og hvorfor en samling personer i november 1991 besluttede at danne de to foreninger til bevarelse af flyet, så det fortsat kunne ses og høres i luften over Danmark.

Se mere om, hvordan det hele begyndte i DC-3 Nyt nr. 1 2024 eller på [www.dc3vennerne.dk](http://www.dc3vennerne.dk), hvor der også er flere fotos fra dagen i fotogalleriet.

*Per Stæhr-Nielsen udkænker fadøl.  
Der var indkøbt over 100 liter.*



## Overdragelse af DC-3 OY-BPB

Den 22. august var en festlig dag på Grønholt Flyveplads

**Af H.P. Hermansen  
bestyrelsesmedlem og 2. pilot  
Foto: Per Stæhr-Nielsen**

OY-BPB blev juridisk overdraget fra Tøjhusmuseet til Foreningen For Flyvende Museumsfly den 9. juni 1992. Men på det tidspunkt var der ikke mulighed for at delagtiggøre alle medlemmer i begivenheden. Det blev dog besluttet, at der så hurtigt som muligt skulle holdes et åbent arrangement, hvor medlemmerne skulle have mulighed for at se flyet og have en hyggelig dag.

At lave et sådant arrangement er ikke noget, der lige ordnes i en snuptag. Det kræver flere planlægningsmøder, koordinering mellem de to foreninger, en del ringeri og ikke mindst mobilisering af de hjælpere, som altid er friske til at give en hånd med.

Planlægningen alene gør intet arrangement. Det fysiske arbejde med hentning af øl, vand, brød og pålæg, borde og stole, talerstol og højtaleranlæg stod på i ugen inden.

På selve dagen mødtes bestyrelsesmedlemmer og hjælpere kl. 09.30. Og så blev der smurt sandwiches, aftalt detaljer med vore to professionelle parkeringsvagter, lavet optagelser til lørdagens TV-avis og meget andet. Alt var klappet og klart til det fastsatte tidspunkt.

Flyvestation Ålborgs blæseorkester var hentet til Grønholt i dagens anledning, og der var taler af foreningernes formænd (M/K), af museumsinspektør Bjørn Nielsen fra Tøjhusmuseet, af direktøren for Bohnstedt-Petersen A/S Peter Jericou og af seniorsergent Thor Lange, som er en af de "gamle" DC-3 maskinister fra esk. 721. TV og presse var med under hele forløbet og gav hele arrangementet en fin dækning. Flyet blev præsenteret i luften, hvor det p.g.a. lave skyer dog ikke som planlagt var muligt at afsætte en faldskærmsspringer.

Herefter var der mulighed for at se flyet indefra, hvilket rigtig mange benyttede sig af. DC-3 boden var selvfølgelig åben, og

mange købte en T-shirt, krus, kasket eller lighter. Det blev til megen hygge- og flysnak, og der blev genopfrisket en del gamle venskaber.

Der blev selvfølgelig også tegnet nye medlemskaber, og medlem nr. 700 Grethe Medegaard blev fejret med en af foreningens T-shirts. Meget pudsigt havde Grethe Medegaard ikke bare fødselsdag på samme dag som OY-BPB men var også fra samme årstal.

De to bestyrelser takker alle de fremmødte medlemmer for deres medvirken til det meget vellykkede arrangement, der giver håb for fremtiden for OY-BPB.



# 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  MÆRK BIDRAGET "STØTTE" 

