



Af Niels Helmo-Larsen.

FLYVEVÅBNETS FØRSTE ÅR

1950 TIL 1954 DEL 4.

Tre gule Harvard i formation over snedækket landskab nær Penhold basen i Alberta.
Foto: Bent Jakobsen, COB

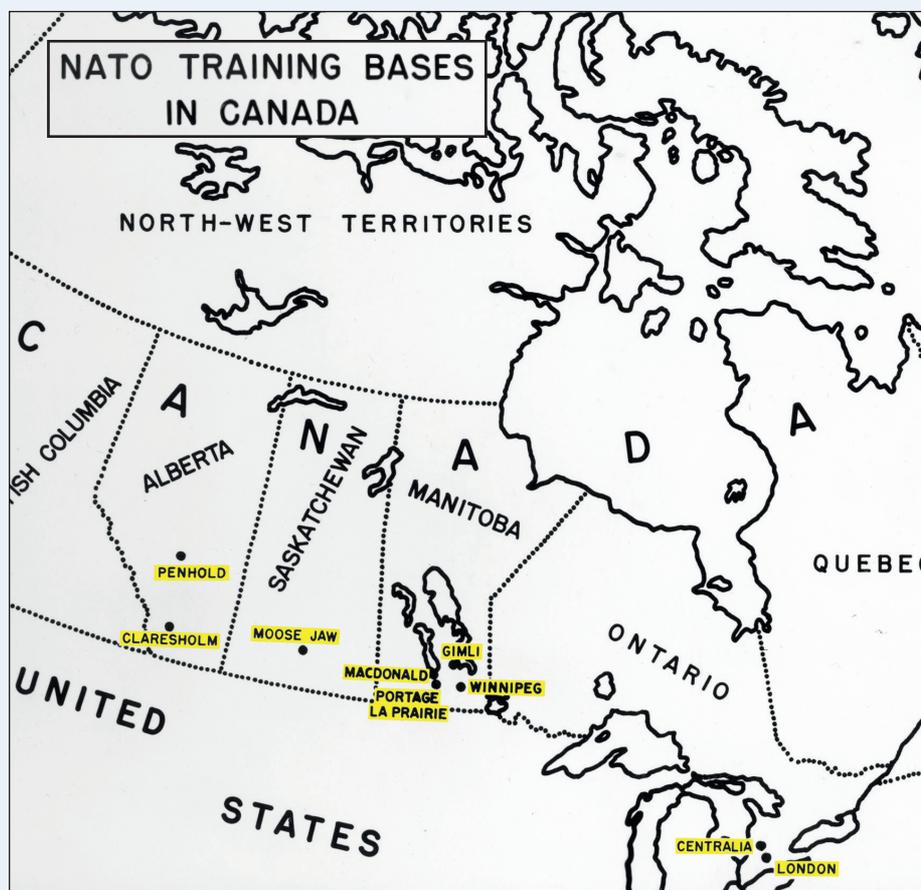
Pilotuddannelsen flyttede i 1953 fra USA til Canada. 1954 blev dermed det første år, hvor alle fire elementærkursusser kom til Canada. Der skulle herefter gå ca. 14 år inden pilotuddannelsen vendte tilbage til USA igen.

I Canada blev uddannelsen håndteret lidt anderledes i forhold til tidligere, hvor hele holdet rejste samlet over Atlanten til USA enten pr. skib eller fly; mens canadierne ønskede mindre grupper ad gangen. Resultatet blev at flyveholdene blev splittet op og rejste til Canada i intervaller på mellem 2 uger og 6 måneder; ofte mixed med deltagere fra holdet før eller efter.

F.eks. var de elleve mand, der rejste med fly til Canada den 28. oktober 1954, fordelt med én fra EK54-I; syv fra 54-II og tre fra 54-III.

I enkelte tilfælde nåede eleven ikke at flyve solo på Avnø inden afrejsen fra Danmark. Til gengæld blev et lidt større antal elimineret i Canada i forhold til USA.

Vejrforholdene i Canada, især i vinterhalvåret, er noget anderledes end i de varme sydstaten som Arizona, Florida og Texas.





ELEMENTÆRKURSUS 54-I

Efter udvælgelsen på Flyveskolen blev holdet delt i tre med afrejse den 8. august 1954 (8 mand), ligeledes 8 mand den 26. august og en enkelt den 28. oktober 1954.

Ved ankomsten til Canada var deltagerne forbi sprogskolen på Air Station London i staten Ontario, inden de påbegyndte uddannelsen på Harvard på enten Centralia i Ontario, Claresholm i Alberta eller Moose Jaw i Saskatchewan. Eleverne fik ca. 185 flyvetimer på Harvard.

Jetflyvningen fandt sted på den canadiske Silver Star, en licensbygget T-33 med forbedret motor og brændstofsistem.

Uddannelsen fandt sted på henholdsvis Gimli, Portage la Prairie og/eller Macdonald, alle tre i staten Manitoba.

Ved gradueringen og overrækkelsen af flyveringen havde de mellem 300 og 320 flyvetimer.



Hjemrejsen foregik med skib, hvor nogle rejste med Svenske Amerika Linien "Gripsholm".

Ved hjemkomsten blev de 17 mand fordelt som følger: to elimineret i Cana-

da; tre ESK725; mens Træningsfligten (TFL), 726, 727, 728, 729 og 730 hver fik tilkommanderet to mand.



Holdet på Station London, Ontario i august 1954. Det er ikke lykkedes at identificere alle på billedet, men stående f.v.: (1) N.N. Jacobsen, NAK; (3) P. Krag, KAG; (4) S.K. Hermansen, SAM; (7) J.J. Holm JOM. Forrest f.v.: (1) B. Mohr, MOR; (2) A.H. Ovesen, OVE; (3) H. Aagaard, JEN; (4) M.C. Lundberg, GER og (7) J.V. Andersen, JAV. Foto: via KAG



KAG gør klar til en træningsflyvning i Silver Star på Station Macdonald i oktober 1955. Foto: KAG



Jørgen Vissing, VIN fra EK53-III netop udnævnt til FL-IIR blev på grund af pladsmangel på Macdonald flyttet til holdet efter. Foto: KAG

EK54-I

- 05-01-1954: Forskole Avnø (27 deltagere)
- 05-04-1954: Flyveskolen Avnø (33 deltagere)
- 08-08-1954: Første 8 mand fly til Canada
- 05-01-1955: 15 udnævnt til sergent
- xx-xx-1955: hjemrejse (opdelt i grupper)
- 05-01-1956: 14 udnævnt til FL-IIR
- 01-06-1956: 2 udnævnt til FL-IIR
- 04-01-1959: Kontraktudløb



Flight line med Silver Star på Macdonald i oktober 1955. Foto: KAG



ELEMENTÆRKURSUS 54-II

Fra dette hold blev 16 mand udvalgt til den videre uddannelse i Canada. De rejste med fly fra Kastrup henholdsvis den 26. august 1954 (8 fra EK54-I og 9 fra EK54-II), samt den 28. oktober 1954 (se indledningen).

Ellers fulgte holdet samme uddannelsesforløb som de øvrige hold med flyvning på Harvard og Silver Star.

Sergent Niels Juul Ditlev Jensen (NED), der blev tilkommanderet 1. Pilot Weapons School (P.W.S.) på RCAF Station Macdonald den 17. oktober 1955, deltog i en 4-skibs formationsflyvning den 3. november 1955, hvor han fik motorproblemer med efterfølgende "Fire Warning". NED valgte at blive ombord og dermed redde flyet (Silver Star 21190). Med stoppet motor nødlandede han herefter på en nærliggende mark. '190' blev genopbygget og står nu udstillet på CFB Trenton basen i Ontario.

Flyveholdet returnerede med skib til Danmark, fordelt over 6 måneder og i 6 grupper. Hjemme blev de tilkommanderet de seks F-84G fighter bomber eskadriller på henholdsvis Karup og Skrydstrup.



Silver Star MH-190 (21190) efter den heldige nødlanding på en mark den 17. oktober 1955. Foto: via NED.

Station Macdonald november 1955. Stående f.v. (1) O. Andersen, DON; (2) J.J. Holm, JOM; (3) N.J.D. Jensen, NED og (4) ukendt dansker. Forrest f.v.: (1) E.V. Jensen, EVE og (3) M.C. Lundberg, GER. Øvrige udlændinge. Foto via NED



21190 nu bevaret i særpræget bemaling på Trenton basen i Canada. Foto: NHL-arkiv

EK54-II

- 05-04-1954: Forskole Avnø (22 deltagere)
- 05-07-1954: Flyveskolen Avnø (25 deltagere)
- 26-08-1954: Afrejse fly Canada (9 mand)
- 28-10-1954: Afrejse fly Canada (7 mand)
- 05-04-1955: 13 udnævnt til sergent
- 12-11-1955: hjemrejse med skib (første hold)
- 05-04-1956: 12 udnævnt til FL-IIR
- 12-05-1956: 1 udnævnt til FL-IIR
- 14-06-1956: hjemrejse (sidste hold)
- 04-04-1959: Kontraktudløb



ELEMENTÆRKURSUS 54-III

Dette kursus var stort med 48 deltagere, hvor 32 kom videre til uddannelse i Canada. Hovedparten (2 x 10 mand) rejste med skib henholdsvis den 1. december 1954 ("M/S Ascania") og den 27. december ("M/S Empress of Australia"). De resterende 12 fløj sammen med 35 mand fra EK54-I, -II, -IV, samt 55-I til Canada på fem separate flyvninger.

Skoleforløbet i Canada fulgte det normale mønster med sprogskole på Station London; Harvard flyvning på Claresholm, Penhold, Moose Jaw og Centralia, samt jet uddannelse på Gimli, Portage la Prairie og Macdonald.

Hjemrejsen til Danmark strakte sig over 6 måneder fordelt på 8 rejser med skib - "Bergensfjord", "Berlin" (2), "Ryndam", "Seven Seas", "Stavangerfjord" (2) og "Stockholm".



EK56-III markeret med flyvernavnet til identifikation, Flyveskolen, Avnø den 1. oktober 1954.

Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling



Kort efter ankomsten til Station London, Ontario (13/12-1954 til 10/1-1955) – stående f.v.: (1) B.O. Lykou, OLE; (2) E. Lindegaard-Kjeldsen, KEL; (3) K. Knudsen, DUN; (4) A.A. Timm, TIM og (5) E. Seitzberg, SIR.

Forrest f.v.: (1) J.B. Larsen, LAR; (2) H. Lærkesen, LÆK; (3) K.E. Pedersen, PED; (4) K.B. Sprehn, BAR og (5) K.N. Kristensen, NØR.
Foto: via BAR

EK54-III

- 05-07-1954: Forskole Avnø (20 deltagere)
- 29-09-1954: Flyveskolen Avnø (48 deltagere)
- 28-10-1954: Afrejse fly Canada (2 mand)
- 01-12-1954: Afrejse skib Canada (10 mand)
- 27-12-1954: Afrejse skib Canada (10 mand)
- 27-01-1955: Afrejse fly Canada (5 mand)
- 12-02-1955: Afrejse fly Canada (2 mand)
- 31-03-1955: Afrejse fly Canada (2 mand)
- 12-05-1955: Afrejse fly Canada (1 mand)
- 05-07-1955: 18 udnævnt til sergent
- 27-01-1955: hjemrejse (første hold)
- 05-07-1956: 24 udnævnt til FL-IIR
- 07-07-1956: hjemrejse (sidste hold)
- 04-07-1959: Kontraktudløb



ELEMENTÆRKURSUS 54-IV

EK54-IV var også et stort hold, der i forbindelse med flyveperioden fra januar til midten af maj 1955, blev suppleret med yderligere 19, hvorefter holdet kom op på 48 deltagere.

I alt valgte skolen 39 ud til den videregående uddannelse i Canada. De blev sendt af sted med fly i 6 grupper fordelt med 5 den 27/1-1955; 8 den 17/2-1955; 8 den 31/3-1955; 10 den 21/4-1955; 5 den 12/5-1955 og 3 den 2/6-1955.

I Canada blev grupperne inddelt i klasser. For EK54-IV's vedkommende fik de betegnelsen Course 5417, 5418, 5419, 5501, 5502, 5504, 5507 og 5508.

Hjemrejsen i sommeren 1956 foregik med skib, denne gang med hen-



◀ EK54-IV blev suppleret med en klasse B, der bestod af tjenestegørende personel, d.v.s. oversergenter, sergenter, korporaler og mather. Klassen ligeledes markeret med flyvernavnet for identifikation. Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling



Rygepause på bænken udendørs, foråret 1955, f.v. BEN (senere BRE); VAS; GEL; RAN og DAL. Foto BRE

holdsvis Norske og Svensk Amerika Linien's skibe "Bergensfjord", "Oslofjord" og "Stavangerfjord"; samt "M/S Stockholm" med afsejling fra New York den 25. juli 1956.

Ombord på "Stockholm" rejste 6 mand - 5 fra EK54-IV - EHA, NUF, RAN, TAR og WIL, samt RUP (Arne Marup) fra EK55-II. Turen endte kort efter afgang fra New York i en katastrofe, hvor den italienske luksus liner "S/S Andrea Doria" stødte sammen med "M/S Stockholm" i tæt tåge ud for Nantucket fyret. Begge besætninger opdagede først i sidste øjeblik, at de to skibe var på kollisionskurs. Der var ingen radiokontakt mellem dem. "Stockholm" borede stævnen direkte ind i siden på "Andrea Doria", og så voldsomt, at der gik hul under vandlinjen, hvorefter "Andrea Doria" hurtig fik slagside.

Ombord på "S/S Andrea Doria" befandt sig 1.706 passagerer og besætningsmedlemmer, hvoraf 46 omkom. "M/S Stockholm" medbragte 747 personer, hvor 5 omkom.

RUP, der havde været sømand før



han kom på flyveskolen, deltog i redningsaktionen.

"Stockholm", som var 8 år gammel (jomfrurejse den 21/2-1948), sejlede ved egen kraft, men med reduceret fart til New Yorks havn næste dag, mens "Andrea Doria" (jomfrurejse 14/1-1953) sank på dybt vand ca. 11 timer efter kollisionen.

Efter nogle ekstra dage i New York,

kom de seks "skibbrudne" danskere med "Bergensfjord" i starten af august, hvor de ankom til København den 10. august.

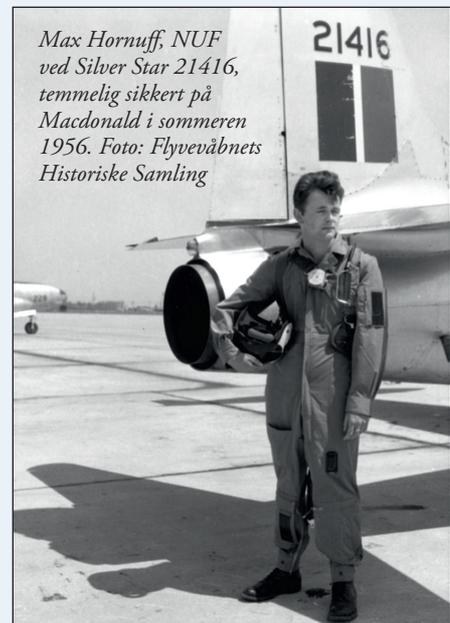
Uddannelsesforløbet for de 39 mand var som følger: elimineret i Canada (10); elimineret TFL (3+1 sygdom); Karup (7); ESK727 (2) og TFL (16).

... fortsættes næste nummer.



▲ Den italienske luksus liner "Andrea Doria" med slagside efter sammenstødet med det svenske skib "Stockholm" den 25. juli 1956.

▼ Svenske Amerika Linien M/S "Stockholm" i tørdok for reparation.



Max Hornuff, NUF ved Silver Star 21416, temmelig sikkert på Macdonald i sommeren 1956. Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling



EK54-IV

- 18-10-1954: Forskole Avnø (34 deltagere)
- 04-01-1955: Flyveskolen Avnø (48 deltagere)
- 27-01-1955: Afrejse fly Canada (første hold)
- 02-06-1955: Afrejse fly Canada (sidste hold)
- 18-10-1955: 26 udnævnt til sergent
- 25-05-1956: hjemrejse (første hold)
- 25-07-1956: hjemrejse MS Stockholm
- 20-10-1956: hjemrejse (sidste mand)
- 22-10-1956: 29 udnævnt til FL-IIR
- 17-10-1959: Kontraktudløb

Personel oversigt - 3. del

EK- som: Navn + pilotnavn + fatal havari:

EK52-I	P	Pedersen, I. S. - (SIP) - †06-12-1954 F-84G
EK52-III	P	Pedersen, J. S. - (SPE)
EK51-I	P	Pedersen, J. Visselbjerg - (PER)
EK50-I	P	Pedersen, K. H. - (KAI)
EK52-II	P	Pedersen, K. L. - (KEL)
EK51-II	N	Pedersen, K. R. - (xxx)
EK54-III	P	Pedersen, K. E. - (PED)

EK52-III	P	Pedersen, K. P. - (PEP)
EK52-II	N	Pedersen, L. G. - (LUP)
EK52-IV	P	Pedersen, N. T. - (PED)
EK52-I	N	Pedersen, P. M. - (PER)
EK52-III	P	Pedersen, S. B. - (SEB)
EK52-IV	P	Pedersen, S. A. - (SAN)
EK51-I	P	Pedersen, V. V. E. - (VEP)
EK52-II	P	Pedersen, Aa. - (AAS)
EK51-II	P	Petersen, A. P. - (APE)
EK53-III	P	Petersen, B. L. H. - (PET) - †29-12-1955 F-84G
EK54-IV	P	Petersen, E. W. - (WET)



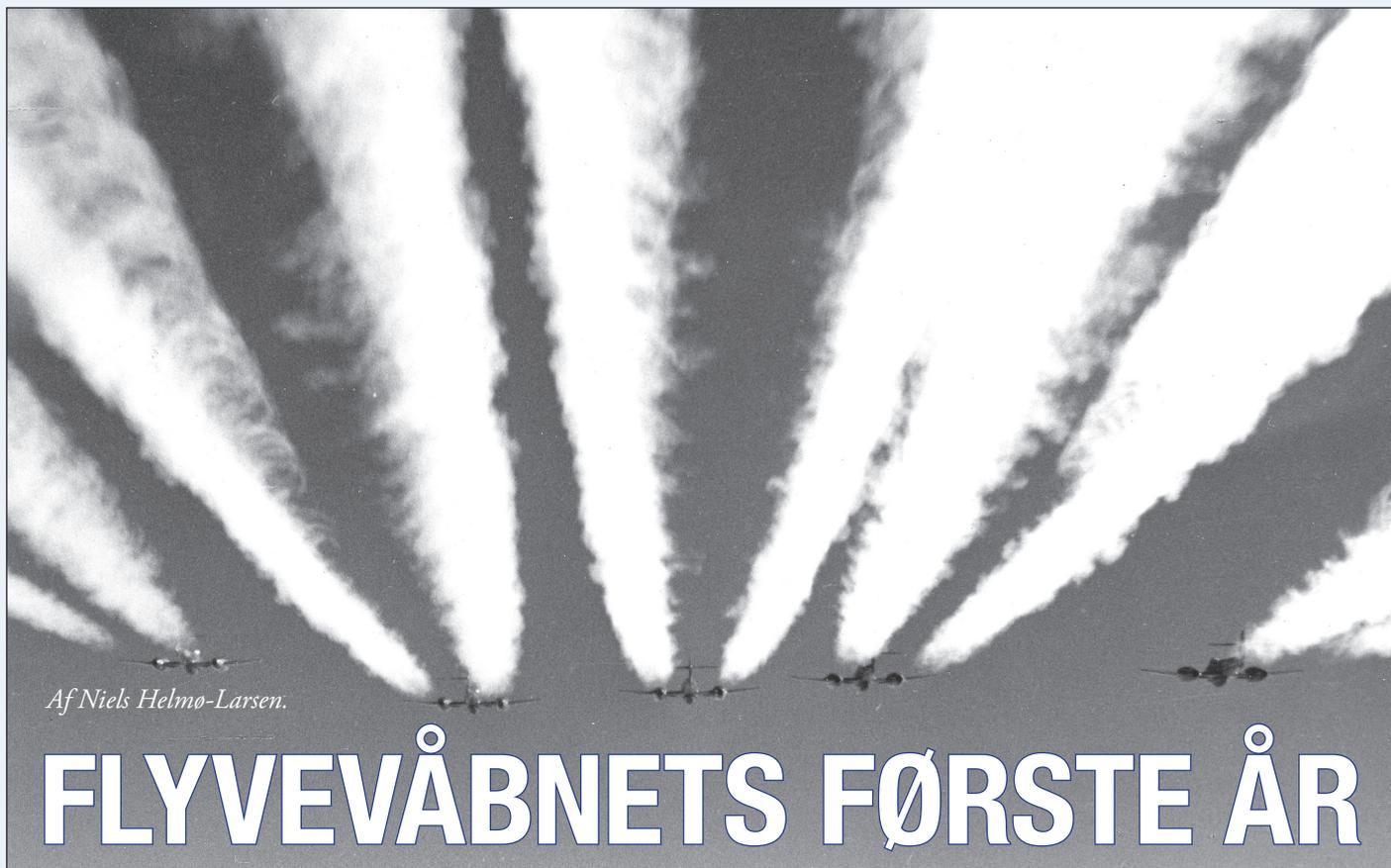
EK53-III P Petersen, F. S. - (SET) - *)
EK51-III P Petersen, F. T. - (FET)
EK52-III P Petersen, H. P. - (HEP) - †01-07-1955 F-84G
EK52-I P Petersen, H. - (SEN)
EK54-IV P Petersen, J. B. - (SEJ)
EK52-III P Petersen, K-G. - (PET)
EK54-IV P Petersen, K. G. - (KUP, KOP) - *)
EK53-II P Petersen, O. N. - (PET, PER) - †08-12-1955 F-84G
EK51-II P Poulsen, A. - (POL) - *)
EK52-II N Poulsen, H. V. - (HUP)
EK52-II P Poulsen, K. - (POU)
EK54-IV P Pridal, J. P. - (JAN)
EK53-I N Probst, H. A. - (HAP)
EK52-I P Qvist, C. H. - (VIS)
EK51-II P Rabjerg, J. - (RAB) - †11-02-1954 F-84G
EK52-I N Ramlau, V. B. A. - (xxx)
EK53-III P Rasmussen, A. M. - (RAS)
EK52-III P Rasmussen, F. R. S. - (RAS)
EK51-II P Rasmussen, H. - (MUS) - †25-09-1952 T-28A
EK54-III N Rasmussen, K. P. - (SUS)
EK1951 N Rasmussen, K. V. - (MUS, KAM)
EK51-III N Rasmussen, O. J. - (RAS, ORA)
EK54-III P Rasmussen, O. K. - (xxx) - *)
EK54-II N Rasmussen, V. - (MUS, RAS)
EK53-I P Rasso, I. K. - (RAS)
EK52-IV P Ravn-Larsen, P. - (PER, LAR)
EK51-I P Remmen, H. - (REM)
EK54-IV P Reuss, C. Aa. S. - (RØJ, CAS)
EK51-I P Rieper-Holm, P. U. - (RIP) - *)
EK51-III N Riis Christensen, H. - (RIS, STI, RIK)
EK52-I N Ring, J. - (RIN)
EK51-III P Rosenberg, H. C. T. - (ROS)
EK53-II N Roseth, K.F. - (RAS, MUS)
EK52-III P Runge, S. - (SUN)
EK52-III P Rønhof, K. - (RØN)
EK52-I P Rønne, H. B. - (BLA)
EK54-IV P Rønsholt, M. - (RØN) - *)
EK50-II N Raalund, S. L. - (PER)
EK52-I P Sander, M. P. - (SAN)
EK52-I P Schibye, G. - (BYS)
EK52-III P Schmidt, P. H. - (SMI) - *)
EK50-II P Schmidt, T. - (SMI)
EK54-IV P Schnedler, S. E. S. - (SES)
EK50-II P Schneider, E. P. - (LIF)
EK53-I N Schnoor, E. K. - (NOR) - *)
EK52-IV P Schødt, E. H. A. - (HØT)
EK50-II N Secher, T. O. - (BOM)
EK54-III P Seitzberg, E. - (SIR)
EK52-II P Sembach, K. O. - (SEM)
EK51-I P Simonsen, O. J. H. - (SIM) - †16-03-1954 T-33A
EK54-I P Sindberg, O. G. - (SIN)
EK53-I P Skalkam, P. H. - (KAM)
EK52-III P Skanderby, H. C. V. - (VEN)
EK53-III P Skat-Riise, J. E. - (JES)
EK54-II N Skjoldbøl, T. W. - (SKO)
EK50-II P Skjødt, E. - (RIK) - *)
EK54-III N Skjødt, I. - (SKØ)
EK52-II N Skjøth, J. - (JØT)
EK52-III P Skjøth, P. E. - (JØT) - †30-03-1955 F-84G
EK53-II P Skorstengaard, P. E. - (STE)
EK53-III P Sonniks, P. A. - (SON)
EK54-III P Sprehn, K. B. - (BAR)
EK52-I P Steffensen, O. T. - (STE)
EK52-IV P Stenner, J. K. - (STE) - †10-02-1968 S-61A
EK54-III P Stryger, G. O. - (STY)
EK52-I P Sund-Nielsen, E. D. - (SUN)

EK51-I P Suurballe, J. - (JES)
EK52-III P Sønnichsen, E. - (xxx) - *)
EK52-IV N Sørensen, A. M. - (xxx) - *)
EK51-III P Sørensen, A. I. - (SØS) - †24-09-1954 F-84G
EK51-II N Sørensen, B. - (SØR)
EK51-I P Sørensen, B. - (BØR)
EK54-I P Sørensen, C. B. - (BØS) - *)
EK51-I P Sørensen, E. S. - (SØS) - †03-11-1953 Meteor 11
EK52-III P Sørensen, K. S. - (KES) - (†)09-07-1957
EK53-II P Sørensen, K. W. - (SØR) - *)
EK52-I P Sørensen, L-E. - (LES)
EK52-I P Sørensen, L. - (LØR)
EK50-II P Sørensen, P. T. - (TIN)
EK52-IV P Sørensen, S. D. - (RØS, SØR) - †18-11-1955 F-84G
EK54-I P Terkelsen, L. - (TER, TEL)
EK53-II P Terling, C. - (TER)
EK52-I P Thede, M. - (TED) - *)
EK50-I P Thestrup, D. E. - (TES)
EK54-I P Thestrup-Jensen, E. - (TES, THE) - *)
EK53-I P Thiel, H. - (TIL)
EK50-I P Thomsen, A. M. - (TOM)
EK52-II P Thomsen, E. - (ETO)
EK52-II P Thomsen, P. O. - (TOM)
EK52-IV P Thrane, E. K. - (TRA)
EK53-III P Thygesen, P. E. - (THY) - *)
EK52-II N Thøgersen, H. H. - (xxx) - *)
EK54-III P Timm, A. A. - (TIM)
EK51-I P Tingleff, F. - (FER)
EK52-I P Trolle, A. J. - (ROL)
EK54-III P Tvergaard, H. K. - (KEN, JEK)
EK54-IV P Taarning, P. - (TAR)
EK52-III P Uldal, T. - (DAL)
EK50-I P Vejvad, W. Ø. - (VEJ)
EK52-IV P Vermehren, J. N. - (xxx)
EK53-II P Vikstrøm, M. B. - (VIK)
EK51-I P Villadsen, Leif - (WIL)
EK52-IV P Vindeløv, S. L. G. - (LØV, VIN)
EK51-III P Vinther, P. F. J. - (PEJ)
EK53-III P Vissing, J. - (VIN)
EK52-III P Voetmann, N. - (MAN)
EK51-III P Vogel-Nielsen, F. - (VOL) - †02-02-1956 F-84G
EK51-II P Wahl, B. - (BAN)
EK53-II P Wantzin, H. A. - (AAS) - *)
EK50-II P Weje, M. N. - (EMO) - †12-09-1952 F-84G
EK51-I P Weng, B. K. S. - (WEN, "B.W.")
EK1951 N Werther, W. - (VIG)
EK52-III P Westergaard, S. M. - (WES)
EK53-I P Willumsen, K. V. - (WIL)
EK50-I P Winge-Petersen, A. - (WIN)
EK52-III P Wissum, B. E. - (SUM, WIS)
EK54-II P Wittig, P. B. - (WIT) - *)
EK50-II P Wolner, F. - (PEN, SAM)
EK52-I P Zakariassen, L. - (xxx)
EK52-II P Øksbro, E. - (RED)
EK52-III P Ørgreen, E. - (LØR)
EK51-III P Aae, F. - (AAE)
EK53-III P Aagaard, H. - (JEN)
EK50-II P Aagaard, J. - (AGA) - (†)26-08-1971

Note: *) = elimineret.

Kildemateriale:

Interview med de 5 flyvehold
Personlige logbøger
USAF Class books
Billedgalleri Flyveskolen
Flyvevåbnets Historiske Samling



Af Niels Helmo-Larsen.

FLYVEVÅBNETS FØRSTE ÅR

1950 TIL 1954 DEL 5.

Fem Meteor i line abreast formation i stor højde med contrails (condensation trails).
Foto: BIR.

Med Flyvevåbnets kraftige ekspansion indenfor de første fem år, dels med tilgang af personel, dels materiel, var det nødvendigt, at infrastrukturen på flyvestationerne blev udbygget i takt hermed. Under 2. Verdenskrig havde tyskerne udbygget Aalborg Lufthavn, anlagt flyvepladserne ved Grove (Karup), Vandel, Haderslev (Skrydstrup), samt Tirstrup på Djursland. Værløse var ganske vist blevet udvidet mod øst, men savnede en betonbane. Avnø på Sydsjælland var uforandret. Flyvepladsen Beldringe på Fyn var ikke med i planerne for Flyvevåbnets opbygning.

Flyvevåbnet ønskede at samle de jyske enheder på Aalborg (ESK723 og 724); Karup (ESK725, 726 og 727), samt Skrydstrup (ESK728, 729 og 730). I Københavns området flyttede man ret hurtigt fra Luftmarinestation København (Margretheholm) til Karstrup Syd. Da Værløse fik sin nye bane i 1953, flyttede ESK721 til Værløse i de følgende år.

Tirstrup og Vandel blev op igennem 50'erne udbygget til NATO standard, så de kunne modtage enheder i kortere perioder i.f.m. øvelser og deployeringer. Avnø, der før krigen var hjemsted for Søværnets flyveskole, blev helt naturligt igen hjemsted for flyveskolen.

Vedligeholdelsen med store eftersyn blev samlet på tre hovedværksteder henholdsvis på Aalborg, Karup og Værløse.

I bogen "FLYVEVÅBNET - historie og udvikling", der udkom i 1966, beskriver Oberst P.B. Nissen (NIS) de

første år således: "Danmarks tilslutning til NATO i 1949 bevirkede utvivlsomt en noget forhastet vedtagelse af loven på det skitserede grundlag. Det nye flyvevåben skulle imidlertid under alle omstændigheder skabes over en år-række - praktisk talt fra grunden - og spørgsmålet om, hvorvidt den påtænkte opbygning ville være hensigtsmæssig for den rolle, Flyvevåbnet ville få til-delt som et led i NATO luftforsvaret i Vesteuropa, var i situationen mindre aktuelt.



Eskadrille 727 på Karup i april 1953. Foto FAN.



I perioden 1950-55 foregik Flyvevåbnets opbygning i overensstemmelse med loven og de vedtagne NATO-styrkemål. Udviklingen i disse år kan med rette betegnes som en ekspansion, og grundlaget, hvorpå udviklingen skete, var spinkelt. De samlede personelressourcer fra Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen var små - især var antallet af kvalificerede ledere - både på det operative og det tekniske område - for lille (viste det sig) til at magte de opgaver, opbygningen indebar. Det vil i denne forbindelse erindres, at der herhjemme i perioden 1940-46 ikke var uddannet flyvere og teknisk personel, og at der i perioden 1946-50 kun blev uddannet personel i ringe omfang, ligesom tilgangen af personel, som havde forrettet tjeneste i allierede flyverstyrker under krigen, var yderst beskedent.

At grundlaget havde været for spinkelt, viste sig i årene 1952-53. Det afslørede sig på flere områder, men mest iøjnefaldende og alvorligt ved en række havarier. I Flyvevåbnet havde man vel imødeset, at en forceret opbygning af



Eskadrille 729 på Skrydstrup i foråret 1954. Foto: AND.



Eskadrille 728 med Kaptajn Niels Lund (NIK) som chef, efteråret 1955. Foto: JAF.

Personel oversigt pr. 31. december år:

Enhed	1950	1951	1952	1953	1954
1.LF	6	-	-	-	-
3.ESK	1	-	-	-	-
3.LF	24	-	-	-	-
4.ESK	13	-	-	-	-
Overgangskursus	28	-	-	-	-
Flyveskolen (instr.)	11	8	18	17	17
Flyveskolen (elever)	25	31	53	0	46
USA	-	100	135	114	19
USA - DK	-	-	4	10	2
Jagerkursus	-	-	15	-	-
Canada	-	5	11	48	79
Canada - DK	-	-	-	6	-
Enheder/stabe	3	6	32	40	47
Officersskolen	-	16	14	34	-
ESK721	-	6	18	19	21
ESK722	-	3	10	9	6
ESK723	-	20	10	31	45
ESK724	-	10	10	18	43
ESK725	-	6	16	20	37
ESK726	-	-	14	18	37
ESK727	-	-	13	12	37
ESK728	-	-	-	17	25
ESK729	-	-	-	8	21
ESK730	-	-	-	-	24
AOP-Vandel	-	-	-	4	9
Samlet	111	211	373	425	515

værnet eventuelt kunne indebære en højere havarirrate end den for et "gammelt" flyvevåben normale i fredstid".

Mere om dette i næste nummer ...

Efterfølgende skema viser forøgelsen i antal piloter og navigatører måned for måned fra 1950 til 1955. Bemærk at tallet næsten 5-dobles indenfor blot 4 år. I tilgift skal lægges det store antal personer, der gjorde tjeneste med forskellige støttefunktioner på jorden (teknikere, flyveledelse og radarfolk etc.), samlet et ganske anseeligt tal.





STØTTEPERSONEL PÅ JORDEN

Fly og piloter er meget afhængig af smedenes arbejde, så ingen flyvning uden dem. Inden dagens første flyvning udføres et dagligt check, samt mellem flyvningerne en mindre kontrol, begge dele af autoriseret mekaniker. Almindelig vedligehold indebærer et ME og PE eftersyn, ved henholdsvis 50 og 100 timer. På nyere typer blev det øget til det dobbelte, altså 100 og 200 timer. Generelt havde mekanikerne en all-round uddannelse, men i hverdagen inddelt i specialer som aeroplan (stel), motor eller våben. På værkstedsniveau havde man ligeledes el- og instrumentmekanikere.

De helt store eftersyn, såsom hovedeftersyn og IRAN (Inspection and Repair As Necessary), samt større modifikationer blev udført på Hovedværkstedets niveau, eller i flere tilfælde ved SAS værkstederne i Kastrup. F.eks. fik en del F-84G forstærket vingerne ved 1200 flyvetimer.

Ud over flyvemekanikere var der også behov for vedligeholdelse af sikkerheds- og nødudstyret ombord på flyet, elektronik og radio/radar teknikere, forsyningstjeneste, automekanikere, tankfolk, Brand & Redning, flyveledere, GCA og GCI operatører o.l. Alle nødvendige funktioner for en sikker gennemførelse af flyvningerne i det nyoprettede Flyvevåben, som dog skulle igennem en "barsk" periode inden man i midten af 50'erne fik rettet organisationen på plads.

Det vil føre for vidt og også kræve for meget plads at nævne alle, hvorfor denne artikelserie har koncentreret sig omkring piloter og navigatører.



Flyvemekaniker klasse med befalingsmænd – årgang? Foto: S.E. Kristensen.



F-84G SY-P uden bagkrop, Skrydstrup ca. 1954. Foto: Arno Dreyer.



F-84G SE-J (ESK730) eftersyn på Karup i 1954. Foto Thomas Juhl.



RF-84G KA-D (51-16665) eftersyn på Karup ca. 1955. Foto: N.E. Jacobsen.



F-84G FS-476 havari på Karup 25. august 1953. Foto K.L.V. Jensen.



NAVIGATØRERNE

Flyveskolen på Avnø tilbød i flere tilfælde flyverelever en navigatøruddannelse, idet der var et behov, dels på transportflyene i ESK721, dels i ESK723 på de nyindkøbte Meteor natjagere.

Selve uddannelsen foregik ved 2. Air Navigation School (ANS), Winnipeg, Province Manitoba, Canada. Uddannelsen strakte sig over 11 måneder. I første halvdel udelukkende på skolebænk, senere i luften med praktisk job træning i fly som C-47 Dakota, C-45 Expeditor og B-25 Mitchell, hvor de danske elever fik mellem 140 og 150 flyvetimer.

Hjemme i Danmark igen blev hovedparten tildelt ESK723 på Aalborg (se oversigten). Fra de jordbaserede radarstationer dirigerede man jageren mod målet indtil den var bragt i en position, hvor radaroperatøren (navigatøren) i bagsædet kunne tage over med styreanvisninger til piloten i forsædet. Tæt på målet styrede piloten nu ind til enten en identifikation eller et angreb med flyets kanoner. I de første år anvendte man denne procedure i stor og mellemstore højder. Senere rykkede man ned i de lavere luftlag med samme fremgangsmåde (modifieret Intruder). Under træningen startede de to fly (mål



Canadisk Beech C-45 Expeditor i luften.
Foto: NHL-arkiv.



E.F. JØRGENSEN



K.W. RASMUSSEN



K.R. PEDERSEN



W. WERDER



T.O. SCHMIDT



J.J. KAPPEL



J. SKOV

NAVIGATØR-ELEVER 1951



Engelsk besøg ved eskadrille 723 i august 1954.
Foto: B.A. Nielsen/FlyHis.

og jager) som udgang ud i 2.000ft. Hvorefter man gik ned i 1.000ft. Ved opnået kontakt gik man nu ned i 700ft, som skulle holdes i det videre forløb. Nævnte interception blev hovedsagelig udført om natten, hvilket stillede store krav til besætningerne. Se i øvrigt Viggo Rasmussens (RAS) beretning som navigatør i ESK723 i FHT 3/2013.

På Catalina, Boeing B-17 og til dels også C-47 var der op igennem 50'erne også behov for navigatører på de længere flyvninger til Grønland og Afrika. Radionavigation og instrumentflyvning var forholdsvis nyt på det tidspunkt. I Europa begyndte man så småt at komme med, mens de to andre områder haltede noget bagefter. Ikke



Navigatorer Eskadrille 723



Navigatorens arbejdsplads i Meteor cockpittet. FlyHis.

nok med at det var nødvendigt med en navigator ombord, der var også behov for en telegrafist. Det var derfor noget af en besætning der skulle til den gang. Nu om dage har de elektroniske hjælpemidler overtaget mange af funktionerne, så besætningen kun består af to piloter i dag.

I slutningen af 50'erne fløj Meteor natjagerne på sidste vers i Flyvevåbnet. Seks fly blev ombygget til slæbemålsfly, hvor enkelte navigatører fortsatte som spiloperatører i bagsædet, andre kom til Redningscentret (RCC) i Karup og enkelte til ESK721 på Værløse, der netop havde modtaget de tre første C-54.

Navn:	Navn:	Start:	Slut:
HØY	Høy-Hansen, Helge	01-12-1952	01-01-1957
JØR	Jørgensen, Ebbe Finn	01-12-1952	15-10-1957
KAP	Kappel, Jens Julius	01-12-1952	30-09-1957
KAM, MUS	Rasmussen, Knud Verner	01-12-1952	30-11-1957
BOM	Secher, Torben Otto	01-12-1952	11-10-1953
LJØ	Ljørring, Henning Bæk	01-06-1953	23-03-1954
MAS	Madsen, Asger Andreas Julius	01-06-1953	12-10-1953
PER	Pedersen, Paul Marillo	01-06-1953	23-03-1954
ukendt	Ramlau, Viggo Bent André	01-06-1953	19-06-1953
RIN	Ring, Jørgen	01-06-1953	01-05-1958
PER	Raalund, Søren Leif	01-06-1953	23-03-1954
KLI	Klitholm, Knud Erling	24-06-1953	08-05-1959
EHA, ELA	Larsen, Esben Høholt	24-06-1953	23-03-1954
BAS	Mathiesen, Børge	24-06-1953	03-11-1953*
JES	Nielsen, Jørgen Helge	24-06-1953	19-10-1953
ORT	Orfelt, John	24-06-1953	23-03-1954
MØR	Pedersen, Jørgen Mørch	24-06-1953	23-03-1954
KEN	Jensen, Karl Arnfred	25-06-1953	30-04-1958
OTE	Jensen, Erik Henning	23-07-1953	12-10-1953
MAO	Madsen, Jørgen	23-07-1953	23-03-1954
JØT	Skjøth, Johannes	23-07-1953	01-05-1956
JÆP	Jæger, Palle Preben	22-10-1953	23-03-1954
SØR	Sørensen, Bendt	22-10-1953	23-03-1954
BOM	Secher, Torben Otto	13-11-1953	31-10-1955
NIO	Dalhoff, Knud	11-01-1954	14-11-1957
FRO	Frost, Gunnar Jensen	11-01-1954	08-11-1957
LIN	Lindqvist, Henning Kurt	11-01-1954	08-11-1957
BAN	Nielsen, Bent Asger	11-01-1954	19-04-1956*
UKI	Nielsen, Ulrik Kristian	11-02-1954	01-10-1957
HUP	Poulsen, Hans Valdemar	11-02-1954	09-12-1957
RAS, ORA	Rasmussen, Ove Juul	11-02-1954	01-05-1957
HAN	Hansen, Peder Bjerring	04-03-1954	02-12-1957
LUP	Pedersen, Lander Guldhammer	04-03-1954	03-06-1959
FRE	Ellegaard, Knud	22-03-1954	31-07-1958
MÅL	Mähl, Hans Heinrich	22-03-1954	18-11-1957
STI, RIK, RIS	Riis Christensen, Harry	22-03-1954	06-01-1958
POW	Jensen, Poul Erik Wallin	20-04-1954	01-05-1958
ELU	Lund, Eivind	20-04-1954	02-06-1958
JØR, PØR	Jørgensen, Poul	01-03-1955	03-06-1959
KEL, HOK	Kjeldsen, Hans Olaf Agerup	01-03-1955	14-11-1956
MOS, EMO	Moesgaard, Elmar	01-03-1955	30-04-1958
HAP	Probst, Hans Adolf	01-03-1955	15-10-1956
JAV	Andersen, Jørgen Vendelboe	07-11-1955	08-05-1959
JEN	Aagaard, Heine	07-11-1955	03-06-1959
HAK	Hach, Arne Clausen	09-11-1955	18-07-1958
GEG	Gregersen, Morten	20-02-1957	18-11-1957*
MUK	Munk, Niels Johannes Lund	20-02-1957	02-12-1957
MUS, RAS	Rasmussen, Viggo	20-02-1957	03-06-1959
SKØ	Skjødt, Ib	20-02-1957	01-05-1958
BOM	Secher, Torben Otto	06-05-1957	05-01-1959
MUS, RAS	Roseth, Kurt Frede	ukendt dato	

* = omkom havari



DET FLYVENDE MATERIEL

Som sagt stod man i Danmark mere eller mindre på bar bund, da militærflyvningen skulle i gang efter 2. Verdenskrig. På materielsiden var alt gået tabt (nok også forældet hvis det havde overlevet!). Et naturligt valg var derfor indkøb af nye skole- og forbindelsesfly hos det danske firma Kramme & Zeuthen (Skandinavisk Aero Industri), samt materiel fra de store engelske overskudslagre (Sea Otter, Harvard, Oxford og Spitfire etc.). Tyske fly kunne slet ikke komme på tale, idet de i henhold til fredsaftalen, blev destrueret på stedet (nok også en uheldsmæssig tanke uden teknisk support, samt på sigt mangel på reservedele). For nationale midler indkøbtes et større antal Meteor fly i forskellige versioner, ligesom et hold af teknikere og piloter rejste til Canada for indkøb af seks PB5Y-5A Catalina. Marinen havde nemlig et stort ønske om at genoptage flyvningerne i Grønland med luftfoto opgaver, som de hvert år havde udført med tilfredshed siden 1930. Der blev også indkøbt Chipmunk, Firefly og Bell helikoptere for nationale midler. Med Danmarks

indtræden i NATO i 1949 tilbød amerikanerne levering af materiel via våbenhjælpen. Den største levering blev helt klart F-84G Thunderjet, som løb op i 238 stk. suppleret med seks F-84E Thunderjet (tidligere version). Perioden februar til april 1957 toppede således med 181 stk. F-84G i nummer i FLV. Det højeste antal fly i Flyvevåbnet fandt sted i juni 1958 med samlet 409 stk. i nummer - et tal, der ikke er overgået siden. Til sammenligning har FLV ca. 1/4-del af det tal i dag!

Bemærk lige, at alt dette skete inden for Flyvevåbnets første år. En hektisk,

men også barsk periode, der krævede sine ofre. Læs i næste nummer om flyvesikkerhed og havarier gennem de første 10 år.

Status pr. 31. december 1954:

antal: type:

4	Airspeed Oxford
19	Armstrong-Whitworth Meteor N.F. Mk. 11
2	Bell 47D
1	Boeing B-17G
8	Consolidated PB5Y-5A
26	De Havilland Chipmunk
2	Douglas C-47
6	Fairey Firefly T.T. Mk. 1
13	Gloster Meteor F. Mk. 4
5	Gloster Meteor T. Mk. 7
17	Gloster Meteor F. Mk. 8
9	KZ-II Trainer
9	KZ-VII
9	KZ-X
10	Lockheed T-33A
28	North American Harvard
5	Republic F-84E Thunderjet
116	Republic F-84G Thunderjet
2	Supermarine Spitfire H.F. Mk. IXe
3	Supermarine Spitfire P.R. Mk. XI
294	samlet

Flystel - status/måned/år

ÅR:	1950	1951	1952	1953	1954
JAN		191	174	274	321
FEB		190	173	279	316
MAR		195	173	284	313
APR		181	172	283	312
MAJ		182	168	293	308
JUN		184	189	305	306
JUL		183	171	325	305
AUG		190	190	324	302
SEP		190	191	324	301
OKT	191	191	209	324	298
NOV	191	189	236	323	296
DEC	191	184	260	319	294

Spitfire HF Mk. IXe nr. 41-426 på FSN Skrydstrup den 30. august 1953, hvor J.A. Termøhlen (TER) fløj VL-SP-VL (1:20). Foto: JØR





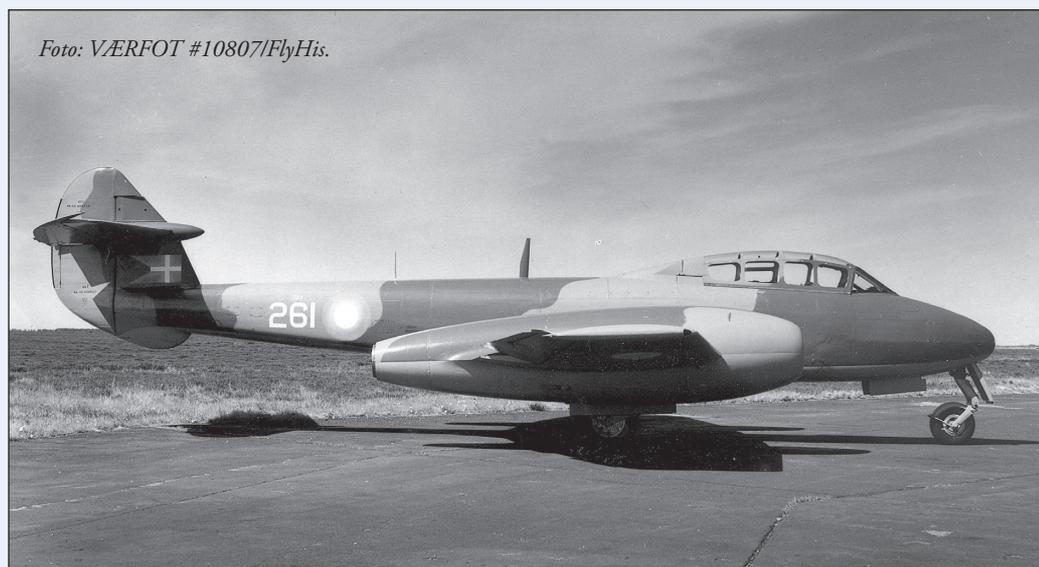
GLOSTER METEOR F. MK. 4

Den 21. maj 1949 blev der indgået kontrakt med Gloster Aircraft i England om levering af 20 jettfly. De to første fly blev modtaget den 7. oktober 1949, hjemfløjet af danske piloter. Flyene blev i starten tildelt 3. luftflotille, som med Flyvevåbnets oprettelse blev omdøbt til ESK723 den 8. januar 1951. Udviklingen gik stærkt i de år, og med en grænse på 800 flyvetimer på flystellet, ønskede Flyvevåbnet ikke at udføre hovedeftersyn på de resterende fly. Sidste flyvning med Meteor Mk. 4 fandt sted i juni 1956. Halvdelen var da gået tabt ved havari, to stel overlevede, mens resten blev ophugget eller brugt til skydemål.



GLOSTER METEOR T. MK. 7

Var en ubevæbnet træningsversion af Meteor Mk. 4. Ni fly blev leveret i tre omgange; tre fly den 20. januar 1950, to den 4. august s.å. og fire den 25. november 1952. Flyene blev anvendt til typeomskoling og instrumenttræning. Syv fly gik tabt ved havari, det første i november 1950, hvor flyet "eksploderede" i luften, da understellet faldt ud ved høj fart; det sidste i januar 1960 under træning i flyvning på een motor. Sidste flyvning fandt sted den 31. december 1962. Ét fly er bevaret og nu under restaurering med henblik på udstilling på museum.



DH CHIPMUNK T. MK. 20

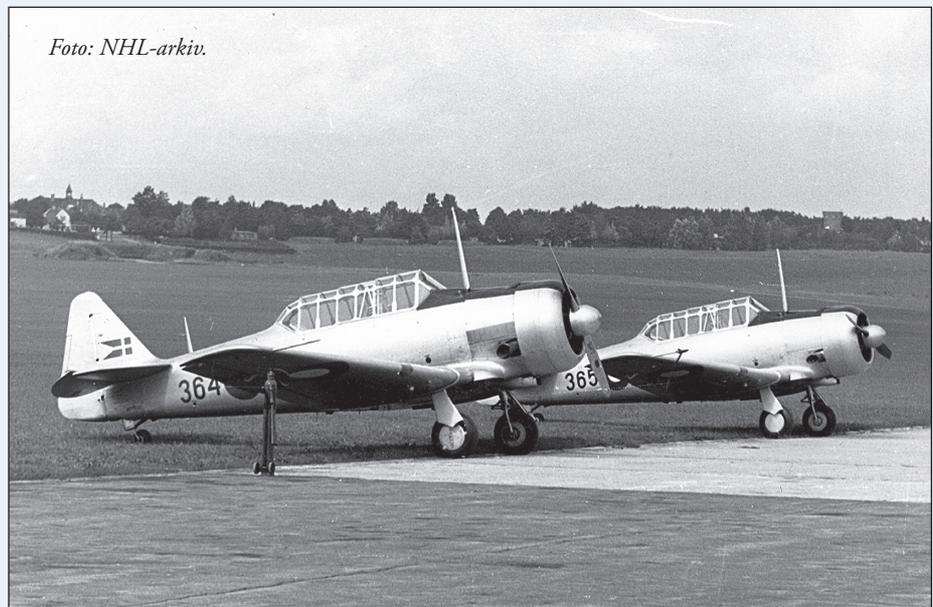
Den 8. november 1949 blev der indgået kontrakt med De Havilland i England om levering af ti fly. Yderligere fem blev bestilt den 25. juli 1952, som igen blev suppleret med 12 stk., således der samlet var tale om 27 fly leveret i perioden april 1950 til juli 1953. Typen blev hovedsagelig anvendt af Flyveskolen på Avnø, men også ved diverse stationsflights. Typens 27 års tjeneste i Flyvevåbnet kan vist betegnes som særdeles tilfredsstillende. Havariraten var beskeden, hvor FLV kun mistede fire fly, heraf ét fatalt. Det er fortsat muligt at se flyets elegante linjer over Danmark, idet flere af flyene er på dansk civilregister.





NORTH AMERICAN T-6D TEXAN

Med NATO's oprettelse den 4. april 1949 blev der åbnet op for amerikansk våbenhjælp til medlemslandene. I den forbindelse ankom 20 stk. T-6D Texan med skib til Danmark i maj og juni 1950, hvor kun halvdelen blev gjort flyveklar og malet i dansk bemaling. Blot fem blev taget i anvendelse, til daglig omtalt som "Sølvharvarder". Flyene tilgik ESK722 på Værløse, der bl.a. udførte målflyvninger, målsløb og fotoflyvning. Da den egentlige pilotuddannelse blev overført til USA i 1951 udgik typen allerede i marts 1952, hvor de blev samlet på Karup og tilbageleveret til USA.



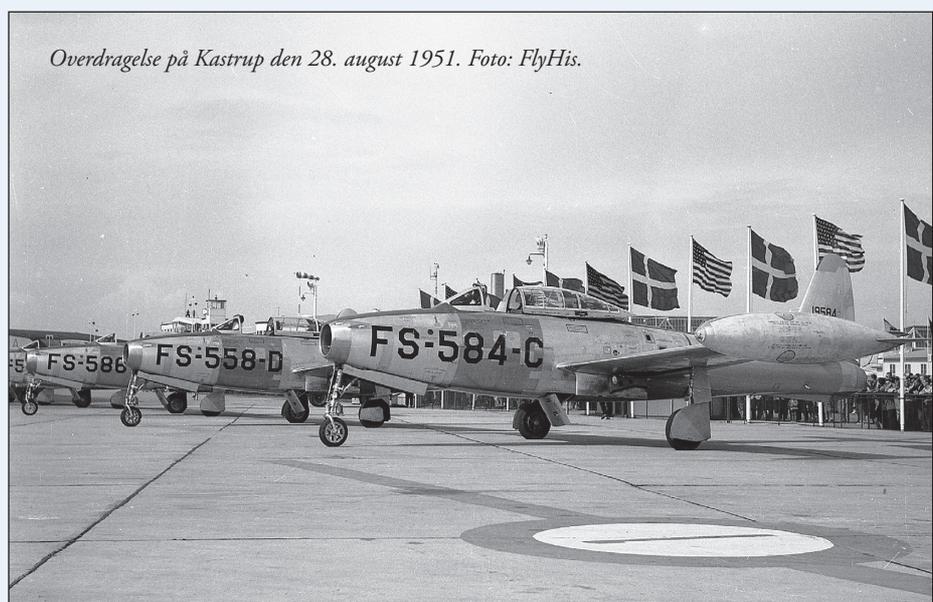
GLOSTER METEOR F. MK. 8

Var en forbedret udgave af Mk.4 med katapultsæde, trykkabine og længere krop, samt kantet halefinne. Hermed var to begrænsninger i Mk. 4'eren afhjulpet, som af hensyn til tyngdepunktet var monteret med en "dødvægt" af ballast i næsen. Den forlængede krop gav i tilgift plads til ekstra brændstof. Danmark afgav en ordre på 20 stk. i april 1950, som herefter blev leveret i fire portioner i løbet af 1951, afhentet på Moreton Valence i England og fløjet til Karup af danske piloter. Tre fly gik tabt, desværre omkom piloterne i alle tre tilfælde. Sidste flyvning med Mk. 8 fandt sted i september 1962. Et par er bevaret, mens de øvrige blev ophugget.



REPUBLIC F-84E THUNDERJET

De første og eneste seks F-84E blev overdraget ved en parade i Kastrup Lufthavn den 28. august 1951. Flyene fløj herefter hovedsagelig i ESK725. Perioden målt i flyvetimer blev meget kort. Tilsammen fløj de seks fly ca. 800 timer, - en enkelt FS-584-C kun 5:05 i dansk tjeneste. Flyet blev meget tidligt overført til Mathskolen på Værløse, hvor den blev brugt til uddannelse af flyvemekanikere. Sidste flyvning med F-84E fandt sted i januar 1955, hvorefter de seks fly blev returneret til Amerika (dog kun på papiret). Flyene endte som skydemål på Jægerspris og i Oksbøl.





F-84G FS-069 i USAF bemaling på Karup 23. juni 1953: Foto: EBE.



REPUBLIC F-84G THUNDERJET

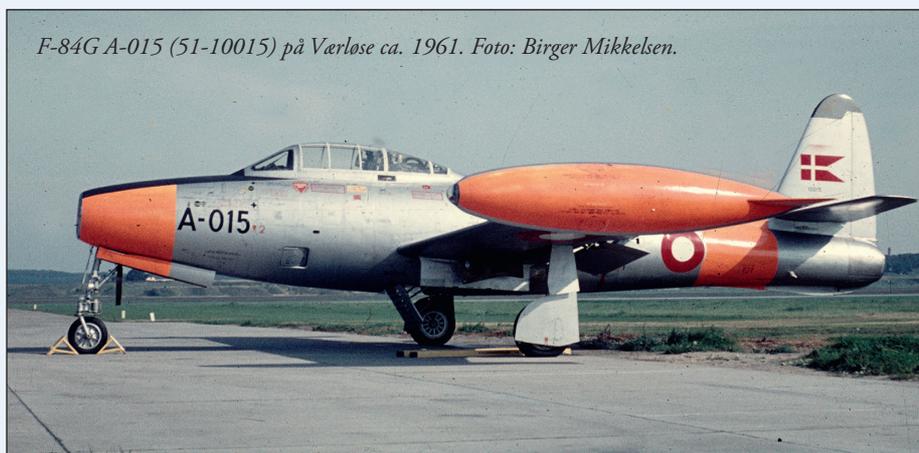
Den 9. april 1952 ankom den første sending på i alt 100 F-84G til Danmark. Det drejede sig om 13 fly udskebet på Prøvestenen i København. Flyene var beskyttet med en vand- og lufttæt plasthinde mod saltvandsprøjt o.l. Klargøringen fandt sted ved SAS værkstederne i hangar 3 på Kastrup. Udover de 100 Thunderjets leveret af søvejen, modtog FLV yderligere 37 stk. i perioden november 1952 til juli 1953. De blev fløjet over Atlanten via Canada, Grønland og Island af amerikanske færgepiloter. Flyene var i USAF arktiske bemaling med mørkerød bagkrop og vingetipper. Nogle af dem blev taget i brug med det samme uden at være ommalet med danske mærker.

De tre eskadriller på Karup blev hver normeret med 25 fly, mens eskadrillerne på Skrydstrup måtte "nøjes" med 16 fly hver. Dette blev dog ændret med tiden.

I starten fløj flyene med de amerikanske buzz-numbers, d.v.s. bogstaverne FS- efterfulgt af de tre sidste cifre fra serial number. I 1954 gik man over til et engelsk inspireret system med tre bogstaver, hvor det første bogstav angav flyestationen, det andet eskadrillen og det tredje - adskilt fra de to første ved en bindestreg - flyets individuelle bogstav ved enheden. Karup eskadrillerne fik koderne KP- (ESK725), KR- (ESK726) og KU- (ESK727), mens Skrydstrup



F-84G SY-C (52-2908): Foto: NHL-arkiv.



F-84G A-015 (51-10015) på Værlose ca. 1961. Foto: Birger Mikkelsen.

eskadrillerne fik SI- (ESK728), SY- (ESK729) og SE- (ESK730). Samtidig indførte eskadrillerne tiptankbemaling i egne farver.

I perioden 1955-57 ankom yderligere 20 stk. brugte fly fra USAF, 40 fra Holland og 38 fra Belgien. Fra USAF i Frankrig modtog FLV de sidste to fly, den sidste leveret så sent som den 14. maj 1957. Dermed havde FLV i

alt modtaget 238 F-84G Thunderjet. I slutningen af 50'erne blev de danske Thunderjet erstattet med RF-84F Thunderflash, F-86D Sabre og F-100D Super Sabre. Sidste flyvning med en dansk F-84G (A-015) fandt sted i januar 1962. Efter en tid ved flyvemekaniker uddannelsen blev "015" desværre skænket til en legeplads i Ganløse, hvor den meget hurtigt gik til grunde.



FAIREY FIREFLY T.T. MK. 1

De to første danske Firefly blev ombygget i England og leveret til Flyvevåbnet i oktober og november 1951. Hjemflyvning med dansk besætning udgik fra Ringway med mellemlanding på Valkenburg i Holland. Yderligere fire tidligere canadiske Firefly blev indkøbt i sommeren 1952. De blev ombygget ved Civilværkstedet på Værløse og var klar i 1954/56. Flyene blev i starten anvendt af ESK722 på Værløse, men overgik den 31. juli 1956 til Stationsflight Værløse. De danske Firefly var gule og blev udelukkende anvendt til målslæb. Tre fly havarerede under tjenesten, mens de andre tre blev solgt til Svensk Flygtjänst i november 1959.



SAI KZ-X

Til artilleriobservation indkøbte forsvaret den 15. november 1951 tolv SAI KZ-X, en dansk konstruktion videreudviklet af KZ-VII. De tolv fly blev leveret i 1952. Typen fik desværre et noget trist tjenesteforløb med flere havarier. I flere omgange var typen "grounded". Selvom man havde mistanke til haleplanet med træthedsbrud under haleglidning, søgte man råd hos englænderne og sendte et par fly til afprøvning hos RAE på Farnborough. De første undersøgelser resulterede i ophævelse af flyveforbudet, men da der indtraf to lignende havarier i 1954 blev typen permanent flyveforbud. Vinger og motorer fandt vej til KZ-VII, mens det øvrige af flyet blev ophugget i 1959.



BELL 47D-1

Typen var den første helikopter i Flyvevåbnet, hvor tre piloter og tre teknikere gennemgik et fem ugers omskolingskursus ved Fenwick Aviation i Frankrig inden de to første helikoptere blev leveret den 18. august 1952. En tredje tilgik i maj året efter. Helikopterne blev dels brugt til skoleflyvning og eftersøgning (SAR), dels flyvning for Geodætisk Institut i Grønland i 1953 og 1954. Under opholdet i 1953 indtraf et tragisk uheld, hvor en tekniker blev ramt af rotoren og omkom. Typen havde fem totalhavarier på fem år.





ARMSTRONG-WHITWORTH METEOR N.F. MK. 11

Flyvevåbnets første fire fly af en samlet ordre på 20 fly, ankom til Ålborg den 28. november 1952. Typen tilgik ESK723, som blev etableret som natjagereskadrille pr. 1. december 1952. Typen krævede en besætning på to, en pilot og en navigatør, som i samarbejde kunne gennemføre angreb om natten. Da typen udgik i sommeren 1959 havde Flyvevåbnet mistet fire fly. Seks fly blev i 1958 sendt til Coventry i England for ombygning til slæbemål, mens resten blev ophugget, dog er en enkelt bevaret og udstillet på Garnisonsmuseet i Ålborg.



Dejligt billede af Meteor 11 i luften: Foto: FlyHis.

LOCKHEED T-33A

Flyvevåbnets første T-33A (TR-723) ankom til København ombord på skibet "M/S Mormacfir" den 21. marts 1953. Efter klargøring hos SAS i Karstrup blev den overdraget til FLV den 16. april 1953. I alt tolv T-33A blev på denne måde leveret som våbenhjælp. Den sidste blev først klar i februar 1955, selvom den var ankommet med skib året før. Årsagen var transportskade under bugseringen fra Prøvestenen, hvor en tankbil kom i vejen. Den to-sædede T-33A blev hovedsagelig anvendt til instrumenttræning, dels ved diverse Stationsflights, dels ved den nyoprettede Træningsflight. Yderligere 14 fly blev indkøbt og leveret i april/juni 1961.



T-33 på Karup i juni 1956. Foto KARFOT 2416/FlyHis.

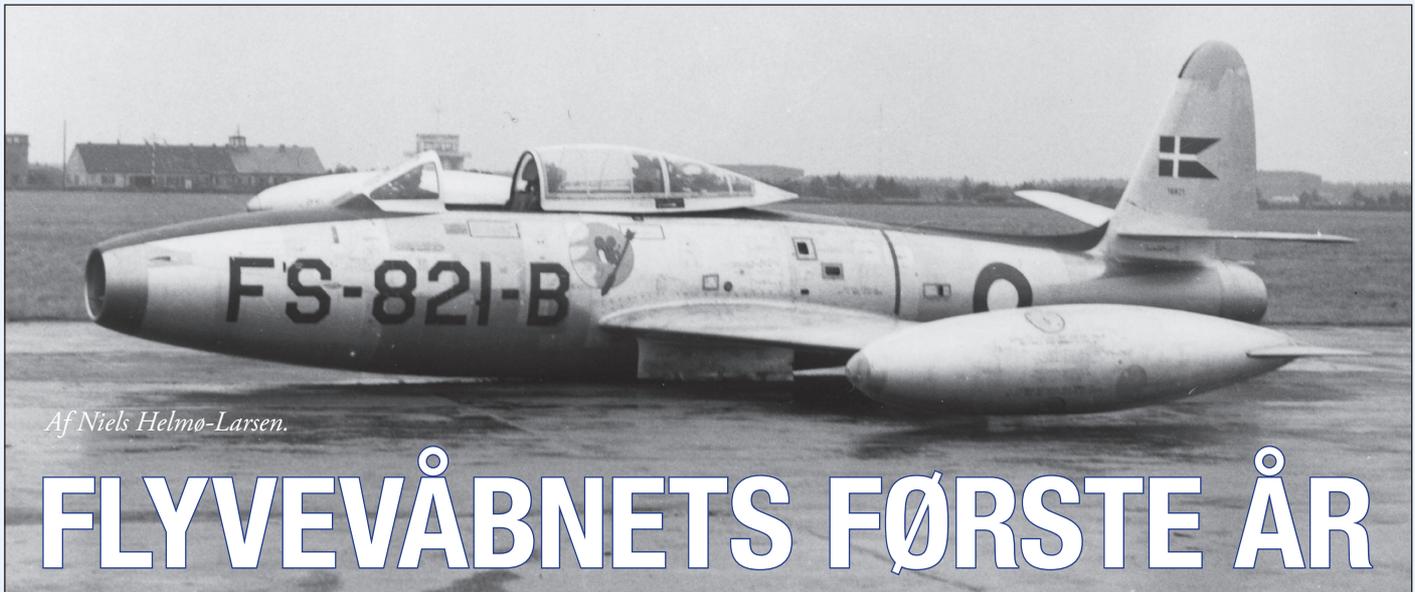
Flyene har bl.a. også været anvendt til kurérflyvning og ECM-flyvning. Sidste flyvning med T-33A fandt sted den 17. maj 1977.

DOUGLAS C-47A

Da Flyvevåbnet i 1953 købte to DC-3 (C-47) fra SAS, var der tale om et vel gennemprøvet fly konstrueret i 1934/35. I 1956 blev de to fly suppleret med 6 våbenhjælpsfly, der var blevet tilovers efter nordmændene fik leveret C-119 Packet. De otte C-47 kom vidt omkring i flyvevåbnets tjeneste, bl.a. med depotudlægning i Grønland, flyvning til Færøerne og Nordnorge. Sydpå til Wheelus i Libyen i.f.m. F-86D flyenes skydninger med Sidewinder, samt nødhjælpsflyvninger til Agadir i Marokko, Skopje i Jugoslavien og Cairo i Egypten. K-687 var i 1961 på langfart i.f.m. krisen i det tidligere Belgisk Congo. Og så har tre af flyene deltaget i filmoptagelserne til "A Bridge Too Far". Sidste flyvning i FLV regi fandt sted den 30. juli 1982. K-682 er flyvende i DC-3 Venerne som OY-BPB. ➔



C-47 68-681 i camouflaze ca. 1955.
Foto: FlyHis.



Af Niels Helmo-Larsen.

FLYVEVÅBNETS FØRSTE ÅR

1950 TIL 1954 DEL 6.

F-84G FS-821-B (51-9821) mavelandet på Karup den 19. november 1952. Under omskoling kunne F. Mørch Sørensen (MØR) ikke få næseunderstellet ud og i løs. Efter reparation var flyet (nu som KP-C) i luften igen den 24. maj 1954 med F. Madsen (MAS) som pilot. – foto: KARFOT nr. 1128

Starten af 50'erne fyldte Flyvevåbnets mange havarier meget i dagspressen, som f.eks. den 14. november 1953 "To Jetter stødt sammen over Karup i Dag - Begge Piloter dræbt". Og den 21. januar 1954 "Kulegravning af Flyvevåbnet efter ulykkerne". Skemaet på næste side nederst taler sit tydelige sprog. Faktisk skulle der gå 10 år, før kurven knækkede.

Danmark stod ikke alene, også andre NATO lande som Norge, Holland, Belgien og Frankrig var hårdt ramt i denne periode efter 2. Verdenskrig. Det neutrale Sverige mistede således ikke mindre end 600 besætningsmedlemmer i "Koldkrigsperioden". Tyskland var bagud, idet de først kom i

gang med militærflyvningen i midten af 50'erne. De fulgte det samme spor, men blot forskudt med ca. 10 år (F-104 Starfighter).

Set med nutidens øjne bliver mange nok forskrækkede over tal som 20-25 havarier om året - flere endda fatale. I den forbindelse kan det nævnes, at Flyvevåbnets sidste fatale havari fandt sted for 21 år side!

HVAD VAR SÅ ÅRSAGEN TIL DET, DER SKETE DEN GANG?

Der er ikke et entydigt svar på dette, idet flere faktorer spillede ind omkring flyvesikkerhed og havarier.

Organisatorisk var Flyvevåbnet de første år opbygget som i slutningen af

30'erne. Flyvevåbnet behøvede en modernisering og forenkling af organisationen. En konsekvens af de mange ulykker, betød, at man måtte tilkalde hjælp udefra. Valget faldt på englænderen Air Chief Marshall Sir Hugh Saunders fra RAF, der blev ansat som rådgiver. Resultatet blev et taktisk hovedkvarter, der udelukkende skulle fastsætte formen og omfanget for den daglige øvelsesflyvning. Flyvertaktisk Kommando (FTK) blev på den baggrund etableret den 15. marts 1955.

Pilotuddannelsen fandt sted i USA, hvor man accelererede fra nul til 4 gange 40-50 elever om året (altså ca. 160-200 mand) indenfor kort tid. Flere af de amerikanske instruktører havde krigserfaring, hvor de amerikanske elever efter skolen blev sendt direkte i krig i Korea, mens danskerne - med samme skoling - kom hjem til de danske vejrforhold, der på mange punkter er meget anderledes, ofte med dis, tåge, sne, lave skyer o.s.v. Noget der stillede store krav til instrumentflyvningen.

Erfaring opbygges via tid. Dansk militærflyvning lå som sagt stille i perioden 1940-45. Personellet deltog derfor ikke i den kraftige tekniske udvikling, der fandt sted i de år med hurtige jagerfly og den spæde start med jet. Resourcerne fra såvel Hæren som Marinen

Instrumenteskolen på Skrydstrup i maj 1954, f.v. 1. Lt Shogren USAF; Capt. R.D. Brown USAF; FL-II-r G.B. Larsen (LAR) ESK729; FL-II-r O.S.B. Hansen (HAN) (nu Byrdam) ESK728; FL-II-r P. Jørgensen (PRE) ESK730; PL B.K.S. Weng (WEN/B.W.) FSNSKP; FL-I K. Skydsbjerg (SKY) ESK723; FL-II-r B.S. Borsing (BOS) ESK725; PL J.A.F. Jørgensen (JAF) FSNSKP; FL-I B. Ellekjær Pedersen (BØR) ESK727; Capt. O.L. Burwell USAF; KN K. Jørgensen (KJØ) FSN-KAR; Maj. J.C. Engelbreit USAF og FL-II-r T.H. Juncker (JUC) ESK727. – foto KARFOT nr. 1290-001





var derfor ikke særlig store. Især kneb det med kvalificerede ledere både på det tekniske og det operative område. Erfaringsniveauet var for lavt på ledelsesplan i forhold til den kraftige ekspansion man stod over for. Tiden måtte arbejde for at øge erfaringsniveauet.

Med det ”gab”, der var opstået p.g.a. krigen, tog det tid inden man havde et velkvalificeret teknisk personel. I nogle tilfælde gik det måske lidt for stærkt, bl.a. da en F-84G den 6. september 1954 kom i luften med en bagkrop, der ikke var spændt ordentlig fast efter et motorskift. Optælling af værktøj blev ligeledes indført ved afslutningen af et eftersyn. Standarden og arbejdskvaliteten skulle øges.

Blandt de operative piloter gjaldt det samme. Det blev nødvendigt at oprette instrumentflyvekursus på de tre jyske flyvestationer. I den forbindelse kom amerikanske instruktører til hjælp. Senere oprettede man Træningsfligten, hvor de nyuddannede piloter blev gjort fortrolige med flyvning i det danske vejr.

BØRNESYGDOMME

Alle nye fly skal igennem en periode med ”børnesygdomme”. Kun ved daglig brug kan man finde ud af, hvordan systemer og komponenter virker. Det samme gjaldt F-84G Thunderjet. Motorens kompressor skabte problemer i det 8. trin. Og i den varme ende var det turbinen, hvor skovlene brød sammen eller tailpipen (udstødningen), der brændte igennem.



I de tilfælde tændte et advarselslys (Overheat Warning Light) i cockpittet. Som regel kunne piloten ”humpe” hjem med reduceret motorkraft.

KATAPULTSÆDET

Det amerikanske katapultsæde i F-84G var en tidlig udgave og havde sine mangler. I perioden 1951-1961 afskrev FLV i alt 80 F-84G Thunderjet (hvor 40 omkom, 26 reddet, samt 14 i katapultsædet). Kun få piloter gjorde i starten brug af det rent manuelle katapultsæde, hvor flyvehøjden spillede en afgørende rolle om udskydningen lykkedes. I 1955-58 blev sæderne modificeret til halvautomatiske, hvilket hjalp lidt på den dårlige statistik. Sidste udspring fra en F-84G fandt sted den 1. marts 1961, desværre med fatalt resultat (A-513 med BIR ved Veksø). Netop dette mislykkede udspring var nok starten til, at FLV modificerede alle jagerfly (T-33A, RF-84F, F-86D, F-100 Super Sabre og F-104 Starfighter) med Martin Baker (MB) sædet. Meteor Mk. 8 og Hawker Hunter var udstyret med sæderne i forvejen. Samarbejdet med

MB ophørte med leveringen af Draken i 1970 og F-16 i 1980.

DE MANGE HAVARIER

Når flyvesikkerheden for en flytype skal bedømmes, sker det ved hjælp af en havarirate, d.v.s. antal havarier pr. 10.000 flyvetimer. De danske Thunderjet havde en havarirate på 3,50, Meteor Mk. 4 på 8,48, Mk. 7 på 8,98; mens hele Meteor flåden havde en samlet rate på 2,79. Da Draken blev udfaset i 90'erne sluttede den med hidtil laveste havarirate for et dansk jagerfly på 0,63.

Nogle personer blev sendt på flyvesikkerhedskursus enten i USA eller England. I tilslutning hertil udsendte FTK et internt kvartalsblad med gennemgang af diverse uheld, senere i en let humoristisk udgave med John Møller, MØL's tegneserier ”Drejø Air Force” og FL-III (r) C.C. Sving.

Føljetonen om Flyvevåbnets første år stopper her i denne omgang med haverilisterne på de følgende 8 sider. En gennemgang af perioden 1956-1961 kan komme på tale i et senere nummer af FHT.

Totalhavarier og uheld i perioden 1950 - 1961

Måned	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
JAN			2 (2)		1		2 (2)	1	3	1 (1)	2 (1)	
FEB	2	1 (2)		3 (2)	2 (1)	6 (2)	4 (2)	5 (1)	1	2 (1)		1
MAR	3 (4)		1 (1)	2 (2)	3 (5)	3 (2)	4 (1)		1 (1)		2 (2)	2 (1)
APR				1	2 (2)	3	4 (4)	1				2
MAJ	2 (3)	2 (1)		3 (4)	1 (2)	1 (1)	2 (1)					6 (2)
JUN	1 (1)			2 (1)	3 (3)	1	1 (1)		4 (3)	1		2
JUL	1	1	2	3 (2)	1	2 (1)	1 (1)	2			1	
AUG			2 (3)	2 (1)		2 (2)	1	2 (2)	2 (1)	1 (1)	1	
SEP	1	1 (1)	2 (3)	1 (1)	2 (1)	1 (1)		2 (1)	1 (1)	1 (1)		1
OKT		1 (3)		3 (2)	3 (1)	1			2 (4)	1 (2)	1	
NOV	1 (2)		2	6 (4)	1 (1)	2 (1)		1 (2)	2 (1)		2 (2)	
DEC	1				5 (4)	2 (2)			2		1	
Total	12 (10)	6 (7)	11 (9)	26 (19)	24 (20)	24 (12)	19 (12)	14 (6)	18 (12)	7 (6)	10 (5)	14 (3)

Tallet i parentes angiver omkomne besætningsmedlemmer. Kollision mellem to fly tæller med 2, hvis begge fly blev afskrevet.



Dato:	Type/reg.:	Besætning:	Havaristed:	Hændelse:
08/nov/50	Meteor 7 22/264	FL H.S. Nilsson (†) FL M. Bach (†)	v/Sunds sø, Herning	Efter start fra Karup accelererede de til høj fart i lav højde. Under optræk faldt et understelsben ud, hvorved flyet brød op i luften.
03/dec/50	Oxford 21/247	PmLt H. Birkelund uskadt Lt P.I.R. Andersen uskadt Mtm H.J. Jensen uskadt Kvtm F. Kjær uskadt Kvtm K. Pedersen uskadt	Hagesholm pr. Gislinge	Under flyvning fra Kastrup til Karup, da flyet befandt sig over Sejrbugten i 1700ft højde, lød der et knald fra højre motor, der samtidig begyndte at ryste og gå ned i omdrejninger. På vej tilbage mod Værløse tabte flyet fortsat højde, hvorefter man besluttede at nødlande (mavelande) på en rapsmark.
13/feb/51	Harvard 31/313	FL A.S. Lygum (†) Kadet P.J. Krogh (†)	Kjellerup	Kraftigt optræk under drej, hvorved flyet flikkede rundt på ryggen i lav højde.
09/maj/51	Meteor 4 43/466 Meteor 4 43/468	Lt H.C.T. Halken (Rf) Lt P.E. Sørensen (†)	Måbjerg Kirke N. f. Holstebro	Fløj som henholdsvis nr. 3 og 4 i en 4-skibs formation. På grund af radiofejl forsøgte nr. 3 og 4 at bytte plads. Under den manøvre stødte 4'eren ind i 3'eren, der mistede halen og endte i et stejlt dyk. Efter nogle forsøg lykkedes det Halken at komme fri og kort efter udløse sin faldskærm.
11/jul/51	T-6G Texan 49-3237	Kadet Egon Hansen uskadt	San Angelo, TX, USA	Kollision med andet fly efter landing.
12/sep/51	Spitfire 41/408	FL H.J. Brasch (†)	Ringsted	Under simuleret angreb ramte flyet jorden (Target fascination), hvorved en 12-årig dreng på traktor omkom. Flyet fortsatte og ramte et hus med stor kraft.
20/okt/51	Oxford 21/211	FL A.S. Jensen (†) KL K.F. Mørkeberg (†) Mth V.H. Ibsen (†) OFR B.K. Mogensen (Rf)	Kalveboderne	Under indflyvning til Kastrup Lufthavn i tåget og diset vejr, ramte flyets højre vinge masten på den 3-mastede motorskonnert "Lolli". Masten knækkede ca. 3,5 m fra mastetoppen, der var 21 m over vandoverfladen. B.K. Mogensen reddet i faldskærm fra meget lav højde.
22/jan/52	T-6D Texan 33/364	FL J.F. Jørgensen (†) OS G. Spanggård Pedersen (†)	Ganløse Ore, N.f. Værløse	Under kunstflyvning med spin lykkedes det ikke at få rettet op i tide.
24/jan/52	T-6F Texan 44-81671	Kadet B.P. Nielsen (Rf)	13SM Ø.f. Florence, AZ, USA	Motorstop med brand.
31/mar/52	Meteor 4 43/480	Kadet L. Graugård Jepsen (†)	Nærheden af Viborg	Under 1. solo tur i Meteor med stor G-belastning mistede piloten kontrollen over flyet, antagelig p.g.a "Blackout".
10/jul/52	Meteor 4 43/475	FL Egon Hansen uskadt	FSNKAR	Under indflyvning i formation til FSNKAR uden flaps, stallede flyet i ca. 60 til 100 fods højde. Understellet brød sammen, da flyet ramte jorden og fortsatte ca. 80-90 m hen ad banen.
17/jul/52	F-80 44-85138	Kadet P.E. Ancker (Kv)	Williams AFB, AZ, USA	Motorstop under "Pull-Up", nødlandet.
09/aug/52	KZ-X 65/632	KN H. Pontoppidan Sørensen (†)	Kostræde v/FSNAVN	Højst sandsynligt et ufrivilligt stall under stejl stigning med efterfølgende haleglidning.
20/aug/52	Harvard 2928	SøLt V.H. Grønbæk (†) Canadisk instruktør (†)	Claresholm, Alberta, Canada	Kunstflyvning med spin, som det ikke lykkedes at rette ud fra.
12/sep/52	F-84G 51-9963	FL M.N. Weje (†)	Thorsager v/FSNTIR	Navigation i 20.000ft med efterfølgende kunstflyvning. Fløj i jorden under jævn dykning uden tegn på opretning. Årsagen til havariet ikke opklaret.
25/sep/52	T-28A 51-3701	Kadet H. Rasmussen (†) Gordon R. Acmoody (†)	7SM S. f. Garden City, TX, USA	Natflyvning.
03/nov/52	F-84G 51-9950	FL I. Helleskov Jensen uskadt	Indflyvning til FSNKAR	Ramte en mast under lavflyvning ved Hanstholm. Motorstop under mislykket indflyvning til FSNKAR. Nødlandet på en mark ca. 800m vest for bane 09 på Karup, hvor næseunderstellet brød sammen (ikke låst).
13/nov/52	T-33A 51-4470	Kadet F. Christoffersen (Kv)	Webb AFB, TX, USA	Stall under indflyvning til landing.
05/feb/53	F-84G 51-9808	FL P.T. Sørensen uskadt	FSNKAR	Kom ind i slipstrømmen (jet-wash) under formationslandning på FSNKAR. Understellet brød sammen, da flyet kørte ud i græsset ved siden af banen.
19/feb/53	KZ-X 65/636	FL T. Thorsen (†) OST. Sejr Carstensen (†)	Lille Rørbæk v/Ølstykke	Haleplanet sprængt under haleglidning.
28/feb/53	F-84G 51-10636	FL H.O. Hansen uskadt	Kastrup Lufthavn	Deltog i øvelsen "Janus" og på vej tilbage til Karup, der meddelte, at man havde jordtåge. Fløj derfor mod Kastrup, hvor han utilsigtet landede med understellet oppe.

1.

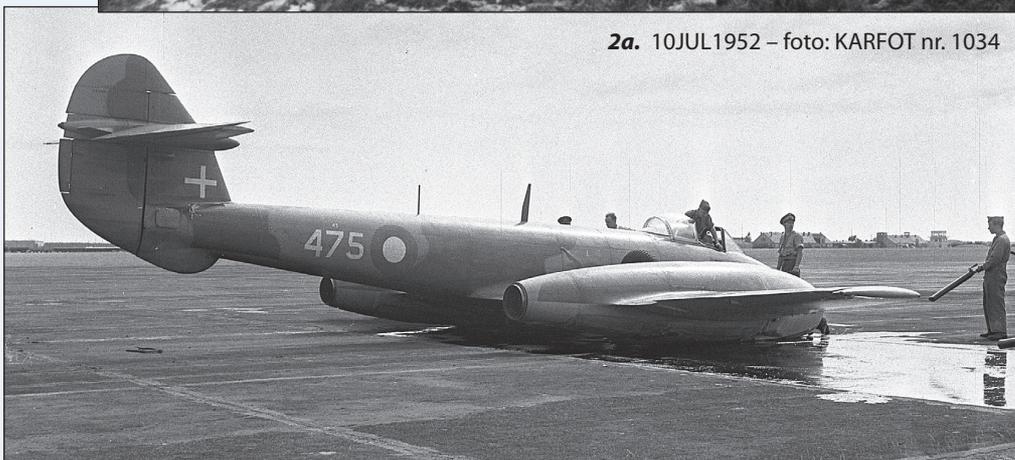
2.

3.

4.



1. 22JAN1952 – foto: FlyHis (Willersted)



2a. 10JUL1952 – foto: KARFOT nr. 1034



2b. 10JUL1952 – foto: KARFOT nr. 1029



3. 09AUG1952 – foto: FlyHis (Willersted)



4. 03NOV1952 – foto: KARFOT nr. 1110



Dato:	Type/reg.:	Besætning:	Havaristed:	Hændelse:
04/mar/53	Bell-47D 81/891	KL O. Krarup uskadt	Ullerup på Amager	Under flyvning fra Ørsted via Avedøre til Kastrup stoppede motoren pludselig (mangel på brændstof). Helikopteren svært beskadiget ved nødlandingen. Havariet tangerede et totalhavari, men genopbygget.
19/mar/53	Oxford 21/237	KL N.B. Larsen (†) Lt B.H.S. Andersen (†)	Rytterknægten, Bornholm	I.f.m. målflyvning for luftvænsartilleriet ramte flyet toppen af en granskov i diset vejr. Lt Andersen (Hæren) med som passager.
24/apr/53	F-84G 51-9779	FL B.E. Bæhr uskadt	Østre Vistoftgaard, Grove Kirke	Kompressorhavari med revnet hus ud for 8. trin. Motorstop og nødlanding (mavelanding) på en mark.
08/maj/53	F-84G 51-10766	FL T. Holten Hansen (†)	v/Sprogø, Store Bælt	Årsagen blev ikke fastslået med sikkerhed, men flyet blev højest sandsynligt bragt i et stejlt dyk, måske over max hastighed. Piloten skød sig ud med katapultsæde i lav højde, men aldrig fundet.
19/maj/53	Meteor 8 44/493 Meteor 8 44/497	FL V. Christensen (†) FL N.H. Petersen (†)	Vandet mellem Langeland og Fyn	Under øvelsen "Cocktail" deltog ESK724 med fire Meteor Mk. 8, der fløj i en "Finger Four" med nr. 2 til venstre for nr. 1. Under et højredrej i kampformation, hvor flyene bytter plads, stødte nr. 3 og 4 sammen. Piloten i nr. 497 anvendte katapultsædet, men blev senere fundet omkommet i vandet. Den anden pilot derimod aldrig fundet.
19/maj/53	T-28A 50-241	Kadet C.A. Jensen (†)	Bryan AFB, TX, USA	Ramte bakketop under nødlandings øvelse.
15/jun/53	T-33A 51-4246	Kadet F.T. Petersen (Rk)	5 NM S. f. Picacho, AZ, USA	Stall og spin under solo flyvning fra Williams AFB, AZ
29/jun/53	Meteor 4 43/463	FL P.W. Brodersen (†)	Agersund ved Nibe	Kraftige rystelser under prøveflyvning med høj hastighed. Flyet overbelastet, hvor begge vinger desintegrerede i luften.
15/jul/53	Meteor 8 44/488	SG A. Christensen (†)	Rødhus ved Jammer bugten	Under flyvning i en 4-skibsformation med diverse drej i lav højde, ramte flyet en bakketop.
17/jul/53	F-84C 47-1458	Kadet E.J. Jensen uskadt	Luke AFB, AZ, USA	Mavelandet efter motorstop.
21/jul/53	F-84G 51-10150	FL H.M. Koudal (†)	Nymindegab skyde- terrain	Ramte klitterne under angreb mod jordmål (Taget fascination).
25/aug/53	F-84G 51-10476	KN F. Birkelund uskadt	FSNKAR	Aborteret start ved høj hastighed. Understellet trukket op på jorden ("karosseribremser").
26/aug/53	Bell-47D 81/892	KL O. Krarup uskadt FR P. Hoffman (†)	Rypefjord, Østgrønland	Landede på et let skrånende terrain, hvor rotoren blev holdt i gang, da kun bagenden af mederne havde delvis kontakt med jorden. P. Hoffman stod på jorden og ville kontrollere forholdene, men blev herunder ramt af den snurrende rotor. Helikopteren væltede i den forbindelse om på siden med store skader.
22/sep/53	F-84G 51-10700	FL B. Nielsen (†)	Kjærsmølle, Kolding	Lav brændstofbeholdning under navigationsflyvning i 4-skibsformation. Forsøgte at nødlande på en mark, men ramte herunder nogle træer i en skov.
06/okt/53	F-84G 51-10109	Kadet H.C. Johansen (†)	10SM S. f. Sentinel, AZ, USA	Under flyvning i 4-skibsformation kolliderede nr. 2 (danske pilot) med lederen af formationen.
19/okt/53	F-84G 51-10497	FL F.W. Petersen uskadt	FSNKAR	Varme bremses under afprøvning af brudstyrken på banelysene. Flyet kunne ikke bremses op. Understellet trukket op ("karosseribremser").
27/okt/53	Harvard 20444	Kadet J. Haugaard-Andersen (†)	Penhold, Alberta, Canada	Kolliderede med andet fly under landing.
03/nov/53	Meteor 11 51/520	FL E.S. Sørensen (†) SG B. Mathisen (†)	Idum, v/Holstebro	Ramte en bakketop under natflyvning fra FSNKAR til FSNÅLB. Færgeflyvning med kompasfejl, kom væk fra førerflyet.
14/nov/53	F-84G 52-3069 F-84G 52-3076	FL B.E. Nielsen (†) FL I.A. Kristiansen (†)	FSNKAR	Fløj som henholdsvis nr. 1 og 2 i en 4-skibsformation, der øvede kampformation. Under passage syd for pladsen og under et svagt venstre drej, ramte nr. 2's canopy - med voldsom kraft, halen på nr. 1.
16/nov/53	F-84G 51-10756	FL A.P. Petersen uskadt	Bojskov, ca. 10km N.f. Haderslev	Kompressorhavari (8. trin) med motorstop, nødlandet (mavelandede) på en mark med græssende køer!
24/nov/53	F-84G 51-10592	FL B.W. Ledertoug uskadt	Kjellerup	Kompressorhavari (8. trin) med motorstop, nødlandet (mavelandede) på en mark.
28/nov/53	T-28A 51-3531	Kadet H.C.V. Jensen uskadt	10SM S. f. Greenville, MS, USA	Strukturel fejl.

5.

6.

7.

8.



5. 24APR1953 – foto: KARFOT nr. 1665



6. 22SEP1953 – foto: FlyHis

7. 19OKT1953 – foto: KARFOT nr. 2037



8. 16NOV1953 – foto: FlyHis110



Dato:	Type/reg.:	Besætning:	Havaristed:	Hændelse:	
20/jan/54	Meteor 7 22/262	FL H. Hansen (Kv) FL H. Devantier (Kv)	Sydlig del af FSNÅLB	Instrumentflyvning og indflyvning til landing på bane 33 på én motor, hvor flyet ramte jorden før banen (kraftig vind).	
02/feb/54	F-84G 52-3086	FL J. Mähl uskadt	Hasseriis, S. f. FSNÅLB	Mistede orienteringen i en kraftig snebyge, lav brændstof beholdning. Nødlandet på en mark syd for flyvestationen på modsatte side af Limfjorden.	9.
11/feb/54	F-84G 51-10759	FL J. Rabjerg (†)	Byrsted, S. f. Nibe	Fløj næsten lodret i jorden under "Dogfight" med Meteor. I dykket har flyet øjensynligt overskredet max. hastigheden.	
01/mar/54	Meteor 7 22/267	KN H.O.C.L. Tonnesen (†) OFR C. Max Petersen (†)	Nyrup Bugt, Kattegat	Forsvandt under flyvning fra Kastrup Lufthavn til FSNÅLB. En eftersøgning endte resultatløs.	
16/mar/54	T-33A 51-8933	FL O.J.H. Simonsen (†) FL O.J. Mouritsen (†)	Vandet ca. 5 km Ø. f. Djursland	Fløj i vandet under instrumentindflyvning til FSNTIR.	
24/mar/54	KZ-X 65/637	FL J.N. Vermehren (Kv) FL A.H. Jensen (†)	Kettinge	Under udførelse af undvigelsesmanøvre ved Sjølsmark "flikkede" flyet rundt og kom herefter i en spin lignende bevægelse, som det ikke lykkedes at stoppe p.g.a. den lave flyvehøjde.	10.
10/apr/54	F-84G 51-10647	FL V.G. Ebbe (†)	Nymindegab skyde- terrain	Dykvinkel for stejl under angreb mod jordmål, ramte klitterne bag målet (Taget fascination).	
14/apr/54	F-84G 51-10022	FL A. Nielsen (†)	Limfjorden v/Gjøl	Fløj i vandet/jorden med høj hastighed. Årsagen til havariet blev betegnet som ukendt.	
22/apr/54	F-84G 51-9802	FL E.B. Jensen (Kv)	FSNKAR	Hårdt kvæstet under opstigning i cockpittet, da benene blev ramt af en salve på fire skud fra vingegæveret.	11.
18/maj/54	Meteor 7 22/261	FL H.O. Hansen (†) FL H.M. Cortsen (†)	Limfjorden	Fløj i vandet under simuleret Instrumentflyvning og natlanding på FSNÅLB.	
04/jun/54	Harvard (ukendt)	Canadisk instruktør (†) Kadet S.A. Jark (†)	Penhold, Alberta, Canada	"High-speed" stall under prøveflyvning. Den danske kadet med som passager.	
07/jun/54	T-33A 51-4472	Kadet F.H. Sørensen uskadt Lewis D. Roach uskadt	100NM f. Laughlin AFB, TX, USA	Nødlandet i ørkenen efter motorstop. Ikke skiftet tank.	
21/jun/54	F-84G 52-8354	FL F.C. Koch (†)	Pannerup, ca. 10km N.f. Århus	Kom væk fra de øvrige i en 4-skibsformation under drej med flankerombytning *) i usigtbart vejr.	
08/jul/54	Harvard 31/321	OS H.A. Møller uskadt Mth P.R. Christensen uskadt	Skæreby Strand	Målflyvning ved Sjællands Odde. Motorstop (sammenbrud af det bageste blæserleje) og efterfølgende nødlanding i strandkanten.	
14/sep/54	F-84G 51-9792	FL B.V. Larsen uskadt	FSNKAR	Kørt af regnvåd bane under landing, næseunderstellet brød sammen.	12.
24/sep/54	F-84G 51-10054	FL A.I. Sørensen (†)	Fjeltstervang, 12km SV f. Herning	Deltog i NATO øvelsen "Skandaek Mist" som nr. 3 i en 4-skibs formation. De 4 fly startede rodevis. Under stigningen i diset til dels skyet vejr følte nr. 4, at der var noget galt. En kontrol af instrumenterne viste rygvendt og et stejlt dyk ("vertigo") med en fart på 30 mph over den "røde nål" **). 3'eren rettede imidlertid for sent op og ramte under nedslaget en gård, der udbrændte.	
01/okt/54	T-28A 52-1217	Kadet O.R. Larsen (Rf) Robert E. Andersen (Rf)	7NM NV f. McDowell, AZ, USA	Motorhavari.	
13/okt/54	SilverStar 21183	Kadet S.A.B. Hansen (†)	Macdonald, Mani- toba, Canada	Hændelsesforløb ukendt.	
20/okt/54	Spitfire 41/420	KN E. Møller uskadt	Rønne Lufthavn	Utilsigtet landing med understellet oppe efter prøveflyvning.	13.
18/nov/54	F-84G 52-8350	FL C. Mørup (†)	Farvandet N.f. Barsø i Lillebælt	Elektrisk brand i venstre side af cockpittet, der bredte sig. Flyet observeret med sort røg i nedslaget.	
06/dec/54	F-84G 51-9826	FL I.S. Pedersen (†)	I Vesterhavet ved Fanø	Under målflyvning i 20.000ft forsvandt flyet fra formationen, ramte havet med stor kraft (ilt problemer?). Årsag ukendt da fly og pilot aldrig er fundet.	
20/dec/54	Meteor 4 43/471	FL E. Petersen uskadt	Skørping	Nødlandet (mavelanding) på grund af brændstofmangel, havde mistet orienteringen.	14.
20/dec/54	Meteor 7 22/263	FL H. Kristensen (†) Mg B. Nyholm Jensen (†)	Møldrups v/Hobro	Mistede orienteringen under flyvning i skyer. Den menige havde "vundet" en bagsædetur.	
24/dec/54	F-84G 51-10518	FL K.O. Sembach uskadt	Pindstrup v/FSNTIR	Nødlandet (mavelanding) på en mark efter motorproblemer over Sjællands Odde.	
29/dec/54	KZ-X 65/642	F/Lt A.L. Fawcette (†)	Farnborough, England	Haleglidning under afprøvning ved Royal Aircraft Establishment (RAE).	



9. 02FEB1954 – foto: ÅLBFOT/FlyHis



10. 24MAR1954 – foto: FlyHis



11. 22APR1954 – foto: KARFOT nr. 843



12. 14SEP1954 – foto: FlyHis



13. 20OKT1954 – foto: FlyHis (Willersted)



14. 20DEC1954 – foto: FlyHis



Dato:	Type/reg.:	Besætning:	Havaristed:	Hændelse:	
03/feb/55	SilverStar (ukendt)	Kadet P.R. Jensen (†)	Portage la Prairie, Manitoba, Canada	Hændelsesforløb ukendt.	
09/feb/55	F-84G 52-2934	FL J.M. Jensen (Kr)	Essen, Tyskland	Mistede orientering under navigationsflyvning om aftenen i mørke. Fejl på radio og kompasset. Skød sig ud med katalpultsædet, da brændstoftankene var tomme.	
15/feb/55	F-84G 51-10613	FL K. Rønhof uskadt	FSNSKP	Motorhavari (kompressorens 2 første trin) under start. Flyet udbændte totalt for enden af banen.	15.
16/feb/55	F-84G 51-10475	FL O.G. Nyborg uskadt	2km Ø. f. FSNSKP	Fløj tør for brændstof under mislykket GCA indflyvning til landing i kraftig snebyge. Nødlandede (mavelandede) på en mark, hvor flyet ramte nyudlagt staldgødning!	
16/feb/55	SilverStar (ukendt)	Kadet O.A. Ahn (†)	Portage la Prairie, Manitoba, Canada	Hændelsesforløb ukendt.	16.
21/feb/55	F-84G 51-10159	FL H. Petersen uskadt	FSNKAR	Venstre hovedunderstel brød sammen under start med slæbemål. Starten aborteret ved ca. 140 mph. Kunne ikke forhindre, at flyet kørte af banen, hvor det ramte en snevold.	17.
10/mar/55	T-33A 51-16981	Kadet Erik Hansen (Rk) 1/Lt Braun (Rk)	18NM SØ. f. Bracker- ville, TX, USA	Loop med efterfølgende spin.	
23/mar/55	F-84G 51-10637	FL P.A. Andersen (†)	Svinkløv, Jammer- bugten	Ramte flagmålet under air-to-air skydning, mistede kontrollen over flyet og fløj i havet. Piloten ikke fundet.	
30/mar/55	F-84G 51-10483	FL P.E. Skjøth (†)	Fårekrog, ca. 4km VNV f. Vamdrup	Motorhavari (kompressorens 1.trin); skød sig ud med katalpultsædet, hårdt kvæstet under udskydningen, på grund af fejlfunktion ved sædet.	
06/apr/55	Harvard 31/323	FL O. Ohlsson uskadt KL H.L. Lauesen uskadt	FSNVÆR	Stall under start på græsarealet op mod området mellem hangar 2 og 3. Flyet forsøgt "tvunget" i luften under en for kort startstrækning.	
18/apr/55	F-84G 52-8338	FL F. Madsen (Kv)	FSNVAN	Indflyvning med for lav fart og højde. Rullede rundt på ryggen i landingen, hvorved den ene vinge brækkede af.	18.
29/apr/55	Bell-47D 81/891	FL C.F. Andersson uskadt FL J. Visselbjerg Pedersen uskadt	Kongelunden	Under træningsflyvning greb to piloter, der var på terrainløb, fat i den venstre mede, hvorved helikopteren med den skæve belastning krængede og mistede opdrift. Havariet tangerede et totalhavari, men genopbygget.	
12/maj/55	F-84G 51-10246	FL P.E. Johansen (†)	Terndrup	Fløj i jorden under omskoling med bl.a. kunstflyvning og et loop, som i bunden fortsatte mod jorden..	
18/jun/55	Meteor 4 43/474	FL D. Holm uskadt	FSNÅLB	Stall under landing, hvor flyet ramte banen, kort efter motorerne var kommet op i omdrejninger. Med beskadiget understel, samt flyvning på én motor, blev flyet herefter bragt til landing (mavelanding) på bane 09.	19.
01/jul/55	F-84G 51-10479	FL H.P. Petersen (†)	Rømø	Rettede for sent op og ikke tydeligt markeret under jordmåls skydning (Target fascination).	
19/jul/55	Meteor 4 43/464	-----	FSNÅLB	Brand i brændstoftank under eftersyn. Mekaniker forbrændt.	
28/aug/55	Proctor OY-ACN	Civil P.F. Laursen (†) Passager (†)	Limfjorden, Ø. f. Ålborg	Efter start fra Ålborg mod Kastrup udførtes et loop, der endte med et spin. Proctor ikke godkendt til kunstflyvning.	
29/aug/55	F-84G 51-10135	FL P.E. Skorstensgård (Rk)	Bolling Mark, 2km N. f. Ringkøbing	Motorhavari (kompressorens 8.trin), hvor højderorsforbindelsen blev beskadiget ved eksplosionen; første udspiring med katalpultsæde i Danmark.	
27/sep/55	F-84G 51-9811	FL P. Bloch (†)	Trælløse, 10km NNV f. Næstved	Angreb mod jordmål under NATO øvelsen "Strong Enterprise". Rettede for sent op fra 30 graders dyk (Target fascination). Ramte jorden ca. 70 meter bag målet.	
04/okt/55	F-84G 51-9813	FL E. Hansen uskadt	Vesterhavet	Ramte nogle fugle under flyvning. Luftindtaget deformet og bundplader i cockpittet sprængt. Konstateret efter landing på FSNKAR.	
17/nov/55	Firefly 64/627	FL H.A. Møller uskadt FR K.S. Lund uskadt	Rønne Lufthavn	Under hjullanding i mørke slog flyet om på ryggen p.g.a. blokerede bremseser.	
18/nov/55	F-84G 51-10150	FL S. Diget-Sørensen (†)	Kaas Bredning, ca. 20km NV f. Skive	Mistede kontrollen over flyet under kunstflyvning med chase pilot, kom i stejlt dyk med høj fart og fløj i vandet.	
08/dec/55	F-84G 51-10017	FL O. Nelleman Petersen (†)	Hjerk, ca. 15km N. f. Skive	Fløj som nr. 4 i en 4-skibs formation. Kom væk fra formationen og fløj i jorden med høj fart.	
29/dec/55	F-84G 52-2933	FL B.L. Holmstrøm Petersen (†)	Bevtoft, FSNSKP	Fløj som nummer 2 i en 4-skibsformation. Kort efter start opstod der problemer med det venstre hovedunderstel (rødt lys). Kom væk fra formationen og fløj i jorden.	



15. 15FEB1955 – foto: SKPFOT/FlyHis



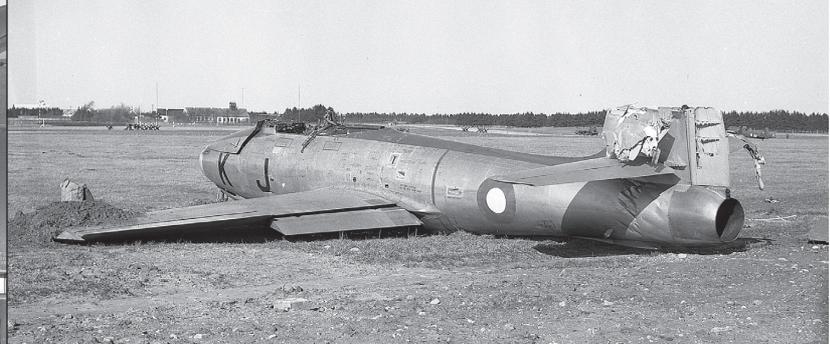
16. 16FEB1955 – foto: SKPFOT/FlyHis



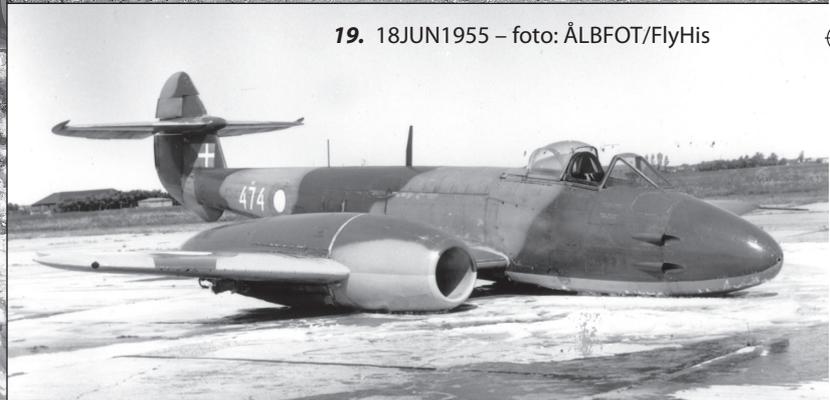
17. 21FEB1955 – foto: KARFOT nr. 2132-007



18. 18APR1955 – foto: KARFOT nr. 2151-002



19. 18JUN1955 – foto: ÅLBFOT/FlyHis



*) 4 skibs kampformation: flyenes placering er som følger: 2'eren til venstre for 1'eren, 3'eren til højre for 1'eren og 4'eren til højre for 3'eren ("finger four" på højre hånd). Under drej til højre med flankeombytning (cross over and under) skifter flyenes plads i formationen, hvor flyene yderst i drejet krydser over 1'eren, og inderst i drejet krydser under, således at 3'eren og 4'eren derefter ligger på venstre side og 2'eren til højre for 1'eren ("finger four" på venstre hånd).

**) Den "røde nål" viser den maksimale indikerede fart (f.eks. 400MPH) eller højeste Machtal, der må flyves med, f.eks. M 0.82 (82% af lydets hastighed).

Kursive numre til højre for skemaer henviser til fotos på modsatte side.

Forkortelser:

FL	Flyverløjtnant
F/Lt	Flight Lieutenant
FR	Fenrik
KL	Kaptajnløjtnant
KN	Kaptajn
Kvtm	Kvartermester
Lt	Løjtnant
Mg	Menig
Mth	Math
Mtm	Materielmester
OFR	Overfenrik
OS	Oversergent
PmLt	Premierløjtnant
SG	Sergent
SøLt	Søløjtnant

(Kv)	Kvæstet
(Rf)	Reddet i faldskærm
(Rk)	Reddet i katapultsæde
MPH	Miles pr. Hour
NM	nautical miles
SM	statute miles
(t)	Omkom

Kilder:

- Flyvevåbnets Historiske Samling
- Flyvevåbnets Arkiv
- Flyvevåbnets Fly-Sik
- Dagspressen
- Personlige samtaler