

# FLYVEHISTORISK TIDSSKRIFT

**TEMA**  
FLYVEVÅBNETS  
TILBLIVELSE



NR. 1 • MARTS 2014



# FLYVEVÅBNETS TILBLIVELSE



Det nyoprettede Flyvevåben modtog i september 1951 via våbenhjælpen to PBY-5A Catalina, som begge var i US Navy Dark Blue bemaling. 82-857 ses her på FSN Karup i juni 1953. Foto: NHL-arkiv.

Flyvevåbnet var ungt og opbygningen måske lidt forceret. Fra nærliggende intet til næsten 200 fly på kun fem år, kunne det ikke undgås, at havariraten var høj med mange uheld og – desværre – også med en del fatale havarier. 18 besætningsmedlemmer omkom ved 13 havarier i denne periode.

Tallet var blot et forvarsel om, at det i halvtresserne kom til at kræve flere, ja mange flere ofre. I Flyvevåbnets vanskelige periode, - 10-året fra 1950 til 1960, omkom således 90 flyvere og flyvende besætningsmedlemmer ved næsten 130 havarier, - et voldsomt højt tal set med nutidens øjne.

Flyveerfaring tager tid at opnå, hvor ledende chefer, i de første år ikke havde meget mere erfaring end de unge nyuddannede flyvere, der i stort tal vendte hjem fra USA. Men i den forbindelse må man også tænke på, at tiden og ånden var en ganske anden end i dag; Verdenskrigen var netop afsluttet, jerntæppet havde delt Europa mellem Øst og Vest, Berlin krisen med russisk blokering af en storby og Korea krigen; alt sammen ingredienser til den efterfølgende "kolde krig". Danske flyverkadetter, der afsluttede skydeskolen i USA i 1952/53, var parate til at drage til Korea sammen med deres amerikanske holdkammerater; men det var et klart NEJ hjemmefra og deres veje skiltes.

Først hen i tresserne kom havariraten ned på et acceptabelt niveau. Raten er nu så lav, at Flyvevåbnet, - selv med deltagelse i internationale krigslignende operationer, har været forskånet for fatale havarier indenfor de sidste mange år.

Af Niels Helmo-Larsen.

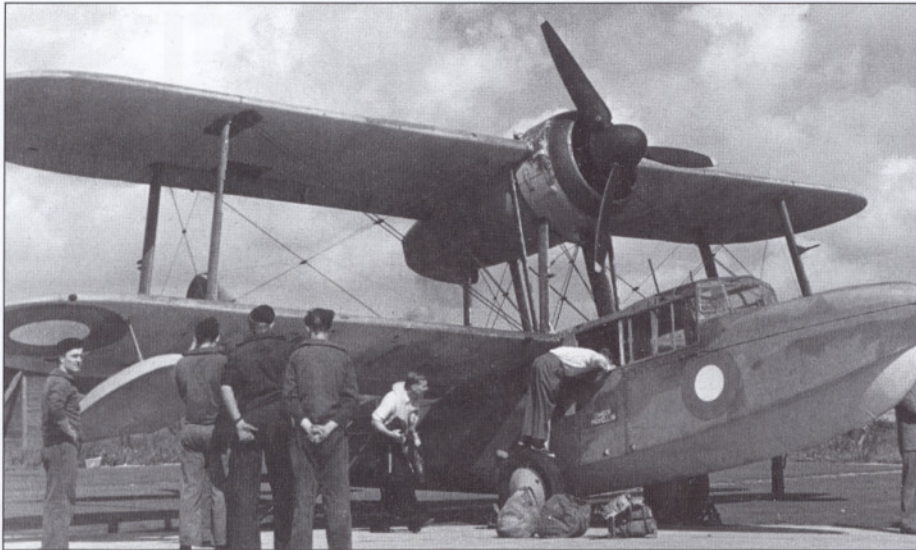
## 3. DEL.

### FLYVESKOLENS OVERGANGSKURSUS – I DAGLIG TALE "HARVARDSKOLEN"

blev oprettet på Karup Flyveplads den 6. januar 1947 med KN E.B. Meincke som chef, samt KL K. van Wylich-Muxoll og PL'erne H. Pontoppidan Sørensen og P.O.H.M. Stilling som flyvelærere. Den tekniske side var under ledelse af materielmester S.A.N. Christensen. Som navnet antyder, fik kurset tildelt et antal to-sædede Harvard's, - i første omgang otte fly til uddannelse i bl.a. navigations - formations- nat- instrument- og kunstflyvning. Herudover taktisk præget flyvning som lavflyvning, dykøvelser og fotoskydning. Samlet drejede det sig om ca. 125 flyvetimer. Dertil selvfølgelig en del teoretiske fag.

Harvard'en egnede sig glimrende til sit formål, robust og sikker. Eleverne satte hurtig pris på flyet. De kunne lide at boltre sig med de mange hestekræfter fra Wasp-motoren.

Luften over Karup og omegn summede nu af den karakteristiske lyd, der



*Sea-Otter med ukendt dansk nummer. Billedet giver et godt indtryk af flyets størrelse – tid og sted ukendt. Foto: Willersted-arkiv via FHS/Steen Hartov.*

fremkom, når motoren løb op i omdrejninger med propellen i fin stigning, og tipperne nærmede sig lydets hastighed – ren musik for øregangen!

Første kursus med 12 elever fra EK1946 var berammet til at vare 6 mdr., men måtte senere forlænges til udgangen af september, hvor fem fra Marinen kom til 1. LF (Oxford og Sea-Otter), mens de fire fra Hæren fortsatte på et såkaldt Fortsættelseskursus med flyvning på Harvard og Oxford, inden de påbegyndte omskolingen til Spitfire i januar 1948.

Meincke blev den 6. juni 1947 afløst som chef af Wylich-Muxoll.

► *Afhentning af tre Chipmunk på Hatfield i England den 10. juli 1950. F.v.: Niels Hansen (NAN); N.B. Larsen; englender; F. Birkelund (BIR) og teknikeren B. Rasmussen. De tre fly, der blev afhentet var 12-121; -127 og -128. Foto: via Niels Hansen.*

### **MEDLEM AF NATO**

Med Danmarks medlemskab af NATO i april 1949 og amerikanernes tilbud om våbenhjælp året efter, ændredes beholdningen af flytyper og antal flystel totalt. Som de første fly via våben-

hjælpen ankom 20 North American T-6D Texan med skib til Aarhus Havn i 1950. Da flyveruddannelsen i efteråret blev flyttet til USA, var der ikke behov for det leverede materiel, hvorfor kun ti blev gjort klar og malet i danske farver (se foto). Kun halvdelen af disse blev taget i anvendelse og gik under betegnelsen "sølv-Harvard". De sidste 10 fly forblev nedpakket i de transportkasser de var ankommet i. Den 26. maj 1952 blev 19 T-6'ere sendt videre til et andet NATO-land (Frankrig), idet ét fly i mellemtiden var gået tabt.

Per Weishaupt skrev i en artikel i december 1950 udgaven af FLYV: "Flyveskolen er i øvrigt indstillet på at ingen af de to anvendte typer, KZ II-T og Chipmunk kan anses for at være tilfredsstillende som moderne skoletyper i en længere årrække. Lad os håbe, at man i så god tid planlægger købet af mere moderne materiel, at det kan blive dansk materiel, for skolemaskiner kan



*Ni North American T-6D Texan fortsat i dansk bemaling opstillet på FSN Karup inden afgang mod Århus havn i maj 1952, hvor de blev sejlet til et andet NATO land, Frankrig. Foto: H.V. Hansen via Steen Hartov.*





vi i hvert fald selv lave". Chipmunk'en kom til at "fejre sølvbryllup" i FLV, idet typen først i midten af halvfjerdserne blev erstattet af T-17. Typen har nu været i tjeneste i næsten 40 år!

Med leveringen af 244 stk. F-84 Thunderjet gennem den amerikanske våbenhjælp ekspanderede Flyvevåbnet i løbet af få år til den dobbelte størrelse, hvor antallet af flystel i nummer topede i sommeren 1958 med 410 fordelt på 20 typer/varianter. Til sammenligning har FLV i dag 112 fly fordelt på 7 typer.

## ENHEDER

Marinens luftflotiller startede som grupper, men efterhånden som der kom mere styr på organisationen, blev amfibieflyene (Sea-Otter og Catalina) samlet i 1. luftflotille på LMS København, mens de landbaserede fly (Oxford, Spitfire og Harvard) kom til 2. Luftflotille i Kastrup Syd.

For personellet var det lidt af "Tordenskjolds soldater", idet flere af de erfarne flyvere ret ofte skiftede tjeneste med omskoling til anden type. Det var dog ikke ualmindeligt den gang at flyve mange typer samtidigt.

Ved Flyvevåbnets oprettelse havde MFV tre luftflotiller, hvor to blev overført til FLV og omdøbt til henholdsvis

ESK721 (1.LF) og ESK723 (3. LF). 2. luftflotille blev nedlagt, mens noget af materiellet fandt vej til den nyoprettede Eskadrille 722.

HfT havde ligeledes tre enheder, 3., 4. og 5. eskadrille, som alle blev nedlagt. Igen fandt noget af materiellet, samt en del af personellet fra 3. og 4. eskadrille vej over i den nyoprettede ESK722.

## MARINENS FLYVEVÆSEN

**1. luftflotille** har lagt grunden til ESK 721, som er den ældste flyvende enhed i Danmark, idet luftflotillen blev oprettet helt tilbage i oktober 1926. Efter en periode under besættelsen uden aktiviteter genopstod 1. LF den 15. oktober 1947. Forinden havde MFV dog "følt" sig lidt frem, hvor man under opbygningen anvendte diverse "grupper" såsom "Catalina-gruppen", "SAR-gruppen" med Sea-Otter og "Transport/Trænings-gruppen" med KZ III, Proctor, Harvard og Oxford. De to første grupper blev den 6. juni 1947 slået sammen til "Catalina/SAR-gruppen", som med indlemmelsen af "Transport/Trænings-gruppen" fire måneder senere som sagt blev til 1. luftflotille.

Luftflotillens sidste store opgave inden den blev omdøbt til ESK 721 i januar 1951 var en Afrika tur for Ga-

lathea ekspeditionen i december 1950 med bl.a. landing i Accra i Ghana, Leopoldville i Congo, samt Luanda i Portugisisk Angola. Turen blev fløjet med PBY-5A nr. 82/852.

1. luftflotille har haft følgende chefer: OK E.J. Overbye (15/10-47); OK P. Zigler (10/7-48); KL W. Lonsdale (9/11-48); FL O. Holm-Jensen (1/6-49) og KL E.L. Rostrup (29/6-49).

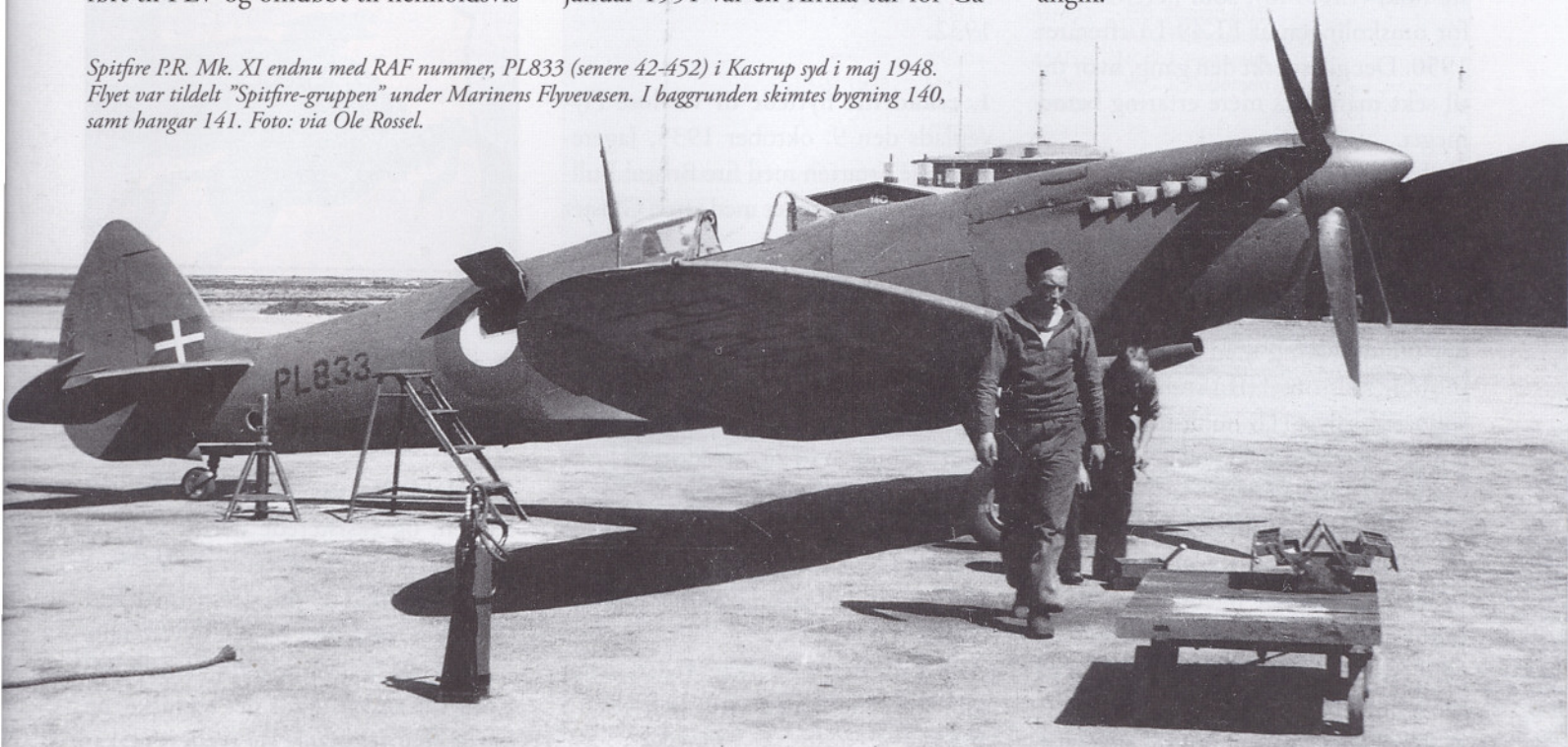
Jubilæumsbogen "Fra Træskoflyver til VIP JET" af Bent Jørgensen, fortæller på udmærket vis enhedens historie fra 1926 til 2001.

**2. luftflotille** blev oprettet med landbaserede Hawker Dankok (L.B. II) jagere på LMS Ringsted i 1926, men flyttede i 1937 til LMS Avnø, hvorefter Ringsted blev nedlagt. Ved krigsudbruddet fløj flotillen med Hawker Nimrod (L.B. V).

Genetableret den 10. juli 1948 i Kastrup Syd, hvor man overtog alle de landbaserede fly fra 1. LF, inkl. Marinens Spitfires, der var formeret i "Spitfire-gruppen".

Luftflotillen nedlagt i.f.m. FLV's oprettelse. En del af personellet samt materiellet fandt vej over i ESK 722, som herefter kunne betragtes som en "blandet landhandel", hvad materiellet angik.

*Spitfire P.R. Mk. XI endnu med RAF nummer, PL833 (senere 42-452) i Kastrup syd i maj 1948. Flyet var tildelt "Spitfire-gruppen" under Marinens Flyvevæsen. I baggrunden skimtes bygning 140, samt hangar 141. Foto: via Ole Rossel.*





**3. luftflotille** var før krigen tiltænkt de nye Fairey P4/34 fly, et tosædet rekognoscerings- og bombefly med en 1030hk RR Merlin motor. Orlogsværftet var i 1939 påbegyndt fremstillingen af tolv fly til Marinen med betegnelse L.M. I (Landmonoplan, romer ét angav typenummeret i klassen). Ingen af flyene nåede at blive færdige på grund af besættelsen.

3. LF blev (igen) oprettet den 20. oktober 1949 på Karup Flyveplads under Jydske Flyverafdeling, men tilhørte Marinens Flyvevæsen. I den første måned fløj man ud fra Kastrup Syd med de nye Meteor Mk.4, og flyttede første i slutningen af november til Karup.

Allerede fra starten var enheden en del af den forestående integrering mellem HFt og MFV, idet chefen var KN T.H.K. Wichmann (HFt) og næstkommanderende KL C.F. Sørensen (MFV). Det tekniske personel var ligeledes en blanding mellem de to værn.

De første seks flyvere fik deres omskoling til Meteor i England i sommeren 1949. Med leveringen af tre to-sædede Meteor Mk.7 blev de næste flyvere (EK1947) omskoleet i januar-februar 1950. Dette hold kunne allerede i maj s.å. betragte sig som "erfarne på typen" og agere instruktører for det næste hold (EK1948), som herefter stod for omskolingen af EK49-I i efteråret 1950. Det gik stærkt den gang, hvor tre til seks måneders mere erfaring betød meget.

I sin korte levetid mistede enheden tre Meteor fly: 41/462 ved Langelinie, 41/477 ved Rødkjærsbro og 22/264 vest for Sunds sø. Sidstnævnte havde følgende hændelsesforløb: Under blindflyvning med LT Harry Stanunholt Nilsson (NIL) som instruktør splintredes flyet i lav højde uden at være kollideret med nogen fast genstand.

Med FL Mogens Back (BAK) som elev var de den 8. november 1950 startet på bane 21 fra Karup Flyveplads og herefter fortsat ligeud i lav højde indtil de 2 minutter efter passerede en gård ved Sunds sø med en hastighed på omkring 350kts. Øjenvidner oplyste, at flyet påbegyndte en meget stejl stig-



*Airspeed Oxford nr. 21-237 fra 3. eskadrille (Fortsættelseskursus) på Værløse, tidspunkt ukendt. Bemærk enhedens våbenskjold. Foto: NHL-arkiv.*

ning ved passage af gården, hvorved det "eksploderede" i luften.

De senere undersøgelser viste, at låsemekanismen på venstre understel havde svigtet under den kraftige påvirkning fra vandret flyvning til stigning. Flyet var herefter brudt sammen i luften. Begge flyvere omkom.

### HÆRENS FLYVERTROPPER

I foråret 1932 vedtog man en ny Hærløvslov, som betød at Hærens Flyverkorps skiftede navn til Hærens Flyvertropper med tre eskadriller (1.; 2. og 3.) etableret i Kastrup Lufthavn under Sjællandske Flyverafdeling den 1. november 1932.

**1. eskadrille** flyttede til Værløse Flyveplads den 9. oktober 1935. Jagerseskadrille i starten med fire Bristol Bulldog, senere suppleret med atten Gloster Gauntlet.

Blev ikke genetableret som flyvende enhed efter befrielsen i 1945.

**2. eskadrille** flyttede til Værløse Flyveplads den 1. august 1935. Ved forsvarsordningen i 1937 overført til Jyske Flyverafdeling den 1. november s.å.

I starten rekognoscerings eskadrille (Fokker C.V), men blev pr. 12. oktober 1939 ændret til jagerseskadrille (Fokker D.21).

Eskadrillen blev ikke genetableret som flyvende enhed efter befrielsen i 1945.

**3. eskadrille** flyttede til Værløse Flyveplads den 9. oktober 1935, og ind i hangar 3 den 16. oktober 1936.

Rekognoscerings eskadrille med Fokker C.V.

Genetableret den 24. marts 1947 som "Fortsættelseskursus" med Airspeed Oxford under Sjællandske Flyverafdeling (stationeret på Værløse) med KN Poul Sæbye som chef. Nedlagt i.f.m. Flyvevåbnets oprettelse, hvor en del af materiellet blev overført til ESK 722.



*3. eskadrilles utraditionelle våbenskjold i nærblende. Foto: Steen Hartov.*

**4. eskadrille** var ikke formeret før Krigen, og eksisterede derfor kun på papiret. Formelt oprettet på Værløse Flyveplads den 1. juli 1949 med KN G. Bouet som chef, og syv flyvere (alle fra EK1947). Maskinofficiant A.M. Kock var ansvarlig for det tekniske, og havde fem teknikere og tretten meka-



nikerelever under sig. Flyparken bestod i starten af fire Spitfire (41/401, -407, -412 og -434), samt en Harvard III, nr. 32/352. KL H.O.C.L. Tonnesen tilgik som næstkommanderende den 23. august 1949.

Som eneste eskadrille var enhedens Spitfire prydet af diverse tegneserie figurer på motorskærmen lige bag propellen (se foto). Nogle eksempler: 404: "Store Stygge Ulv"; 412: "Mickey Mouse"; 416: "Skipper Skræk" og 425: "Søren Spætte".

Eskadrillen blev nedlagt den 14. januar 1951, hvor tre "ældre" flyvere kom til den nyoprettede ESK722, mens otte "ungflyvere" kom til ESK723 for at blive omskølet på Meteor.

**5. eskadrille** blev etableret i Kastrup Lufthavn den 1. august 1935 under Sjællandske Flyverafdeling. Flyttede til Værløse Flyveplads den 9. oktober 1935. Rekognoscerings eskadrille med Fokker C.V.

Ved forsvarsordningen i 1937 overført til Jydske Flyverafdeling den 1. november s.å.

Genetableret på Karup Flyveplads den 15. januar 1948 med KL H.G.P. Jensen som chef, der kort efter blev afløst af KN A.H. Jørgensen. Flyparken bestod af Harvard og Spitfire, hvor den første var PT907 (senere 41/412).

Eskadrillen mistede tre Spitfire fly; TB584, der fløj tør for brændstof ved Bjerringbro; mens RK911 og 41/423 fløj i jorden under næsten ens omstændigheder, henholdsvis syd for Ikast den 12. januar 1949 og ved Nr. Felding syd for Holstebro den 16. november 1949. Begge fløj i jorden for fuld motorkraft med høj hastighed.

Eskadrillen blev nedlagt i.f.m. FLV's oprettelse, og har derfor intet at gøre med ESK725, der blev oprettet den 18. maj 1951.

**7. eskadrille** blev midlertidig oprettet i forbindelse med efterårsøvelsen i 1935, der blev afviklet i perioden 19. september til 4. oktober.

## Hjemflyvning af materiel fra England og Canada – 2.del

| Type:             | Dato:      | RAF nr. | DK nr. | Besætning                            |
|-------------------|------------|---------|--------|--------------------------------------|
| Type:             | dato:      | RAF nr. | DK nr. | besætning                            |
| PBY-5A Catalina   | 06.06.1947 | -       | FM51   | E.J. Overbye og J.P. Herner Petersen |
|                   |            | -       | FM52   | W. Lonsdale og O. Holm-Jensen        |
|                   |            | -       | FM56   | P. Zigler og E.L. Rostrup            |
|                   | 22.06.1947 | -       | FM55   | E.J. Overbye og J.P. Herner Petersen |
|                   | 29.06.1947 | -       | FM53   | P. Zigler og E.L. Rostrup            |
|                   | 22.07.1947 | -       | FM54   | P. Zigler og E.L. Rostrup            |
| Spitfire PR Mk.XI | 23.08.1947 | PL794   | 42/451 | E. Rasmussen                         |
|                   | 18.09.1947 | PL833   | 42/452 | E. Rasmussen                         |
|                   |            | PM134   | 42/453 | K.C.J. Pedersen                      |
| Spitfire HF Mk.IX | 26.10.1947 | TD356   | 41/429 | K. Rønhof                            |
|                   |            | PT907   | 41/412 | E. Rasmussen                         |
|                   | 27.10.1947 | TD355   | 41/428 | K.C.J. Pedersen                      |
|                   | 13.03.1948 | TE236   | 41/435 | E. Rasmussen (?)                     |
|                   |            | RR252   | 41/422 | H.G.P. Jensen                        |
|                   | 19.03.1948 | PT463   | 41/409 | H. Pontoppidan Sørensen              |
|                   |            | TE197   | 41/432 | P.O.H.M. Stilling                    |
|                   | 22.03.1948 | RK911   | ---    | H.G.P. Jensen                        |
|                   |            | TE231   | 41/433 | A.H. Jørgensen                       |
|                   | 06.04.1948 | PL392   | 41/408 | K.C.J. Pedersen                      |
|                   | 29.05.1948 | TB584   | ---    | C.S. Børgesen (BØR)                  |
|                   |            | TE233   | 41/434 | A.H. Jørgensen                       |
|                   |            | TE296   | 41/436 | K.C.J. Pedersen                      |
|                   | 08.07.1948 | NH582   | 41/403 | E.H. Krum-Hansen                     |
|                   |            | PT931   | 41/413 | K. van Wylich-Muxoll                 |
|                   | 22.09.1948 | PT714   | 41/410 | K. Jørgensen (KJØ)                   |
|                   |            | RK811   | 41/419 | A.H. Jørgensen                       |
|                   |            | TD362   | 41/430 | P.K.R. Jørgensen                     |
|                   | 29.09.1948 | TB845   | 41/427 | K.C.J. Pedersen                      |
|                   |            | TD367   | 41/431 | ??                                   |
|                   | 02.10.1948 | PV296   | 41/414 | V. Holm                              |
|                   |            | RK889   | 41/420 | E.P. Willumsen (WIL)                 |
|                   |            | TA812   | 41/423 | K. Jørgensen (KJØ)                   |
|                   |            | TB570   | 41/426 | T.H.K. Wichmann                      |
|                   | 27.10.1948 | MK681   | 41/404 | K.C.J. Pedersen                      |
|                   | 28.10.1948 | PV344   | 41/417 | K. Rønhof                            |
|                   |            | PV354   | 41/418 | H. Pontoppidan Sørensen              |
|                   |            | RR209   | 41/421 | K. Jørgensen (KJØ)                   |
|                   |            | TB564   | 41/425 | H.O.C.L. Tonnesen (TON)              |
|                   | 20.11.1948 | PV303   | 41/415 | A.J.L. Bøge                          |
|                   |            | TA813   | 41/424 | K.C.J. Pedersen                      |
|                   | 12.01.1949 | MK694   | 41/405 | S. Glarborg Petersen (GAR)           |
|                   |            | NH417   | 41/401 | P.B. Nissen (NIS)                    |
|                   |            | NH478   | 41/402 | A.K. Hovgaard (HOV)                  |
|                   |            | PV304   | 41/416 | K.C.J. Pedersen                      |
|                   | 10.02.1949 | MK965   | 41/406 | K.C.J. Pedersen                      |
|                   |            | PL375   | 41/407 | ??                                   |
|                   |            | PT888   | 41/411 | ??                                   |
| DH Chipmunk Mk.20 | 22.04.1950 | -       | 12/122 | (L. Sinding) + H. Westenholz         |
|                   | 11.05.1950 | -       | 12/123 | H. Pedersen                          |
|                   |            | -       | 12/124 | L. Sinding (SIN)                     |
|                   | 09.06.1950 | -       | 12/125 | ??                                   |
|                   |            | -       | 12/126 | P.A. Jensen (PAJ)                    |
|                   | 14.07.1950 | -       | 12/121 | N.B. Larsen (***)                    |
|                   |            | -       | 12/127 | F. Birkelund (BIR)                   |
|                   |            | -       | 12/128 | N. Hansen (NAN)                      |
|                   | 29.07.1950 | -       | 12/129 | H.G.P. Jensen                        |
|                   |            | -       | 12/130 | K.G. Gerholm (GER)                   |

\*\*\*) mindre havari under første leveringsflyvning i april 1950 – retur til fabrik for reparation.

Leveringen af Meteor Mk.4 og Mk.7 - henvisning til FHT 2/2013.

## FLYVEVÅBNET

**ESK 721** blev etableret den 8. januar 1951 med personel/materiel fra 1. og 2. LF, samt HFt. Flåden bestod af 20 fly fordelt på seks PBY-5A Catalina, seks

Oxford, én B-17G, samt seks Sea-Otter og én Proctor. Sidstnævnte syv fly blev dog ret hurtigt afleveret til udfasning.

Mens amfibieflyene fortsatte med at flyve fra Flyvestation København



(Margrethholm) for en periode, var de landbaserede fly placeret i Kastrup Syd. Denne opdeling var ikke hensigtsmæssig i længden. Fra efteråret 1952 fløj man udelukkende fra Kastrup.

KL E.L. Rostrup, der var chef i overgangsperioden, blev den 13. oktober 1951 afløst af KL W. Lonsdale.

Eskadrillens første store opgave var endnu en tur til de sydlige himmelstrøg for Galathea ekspeditionen, denne gang til Mombasa i Østafrika i tidsrummet 12. marts til 7. april 1951. Turen blev gennemført med PBY-5A nr. 82/851, samt FL J. Ipsen (1.pilot) og FL K. Bendix (BIX) som 2.pilot.

**ESK 722** blev oprettet på FSN Værløse den 8. januar 1951 og havde i enhedens første år ganske mange forskellige flytyper inddelt i ”-flights”. Det drejede sig om KZ VII og KZ X; Harvard; Spitfire; Oxford og Firefly. Dette forhold blev ændret i foråret 1956, hvor opgaverne ændredes til ”Search and Rescue” – SAR med S-55C helikoptere og Percival Pembroke.

Første chef var PL P.O.H.M. Stilling, der blev afløst af KL P. Rye Hansen den 1. juli 1951.

**ESK 723** var stationeret på FSN Karup, da 3. LF skiftede navn den 8. januar 1951. Enheden var underlagt Jydske Flyverafdeling (i afvikling) under Vestre Basiskommando”, nu med KL J. Brodersen (BRO) som chef. Materiellet bestod af 18 Meteor Mk.4, 4 to-sædede Mk.7 og 3 Oxford.

I foråret 1952 blev det bestemt, at enheden skulle overføres til FSN Aalborg pr. 1.december og samtidig udstyres med den nye Meteor NF Mk.11 natjagere. De 20 fly blev leveret i perioden november 1952 til marts 1953. Ved samme lejlighed overførtes de ældre Meteor Mk.4 og MK.7 til den nydannede ”Flyveskolens Jagerkursus”, som ligeledes havde basis på Aalborg.

Ny chef for ESK723 blev KN C.S. Børgesen (BØR), der sammen med FL B.E. Amløe (AML) og FL K. Skydsbjerg (SKY) havde gennemgået natjagerkursus i England.

**ESK 724** blev oprettet som ny enhed på FSN Karup den 8. januar 1951 med KN H.O.C.L. Tonnesen som chef. I en kort periode fløj eskadrillen med lånt materiel fra ESK723, indtil tyve nye Meteor Mk.8 kunne leveres. Dette fandt sted i perioden 19. januar til 6. juni 1951. Som noget nyt, var Mk.8’erne udstyret med katapultsæde. Foruden Meteor-flyene fløj eskadrillen også med et antal Oxford, dels til træning i instrumentflyvning, dels som forbindelsesfly, samt let ”bombefly”!

Eskadrillen flyttede den 16. juni 1952 til FSN Aalborg.

**ESK 725** blev oprettet på FSN Karup den 18. maj 1951 med kommandør, LT N.K. Dansing (DAN), indtil KL N. Holst-Sørensen (HOS) kom hjem fra F-84 Thunderjet uddannelse i Tyskland og kunne overtage chefposten den 26. juni 1951. I mellemtiden var sytten

”ungflyvere” fra hold EK49-III mødt til jageruddannelse. Fra Flyvematerieltjenesten i Værløse tildeltes i første omgang ti Spitfire Mk. IXe, samt seks Harvard. Antallet af Spitfire blev senere øget til sytten. Ét af flyene, nr. 41/436 adskilte sig fra de øvrige ved at have ”teardrop” canopy (se foto).

Efter indøvning af ”bagsædelanding” på Harvard gik holdet solo på Spitfire den 1. juni 1951. Herefter fulgte elleve lektioner i luftkamp med Harvard som målfly.

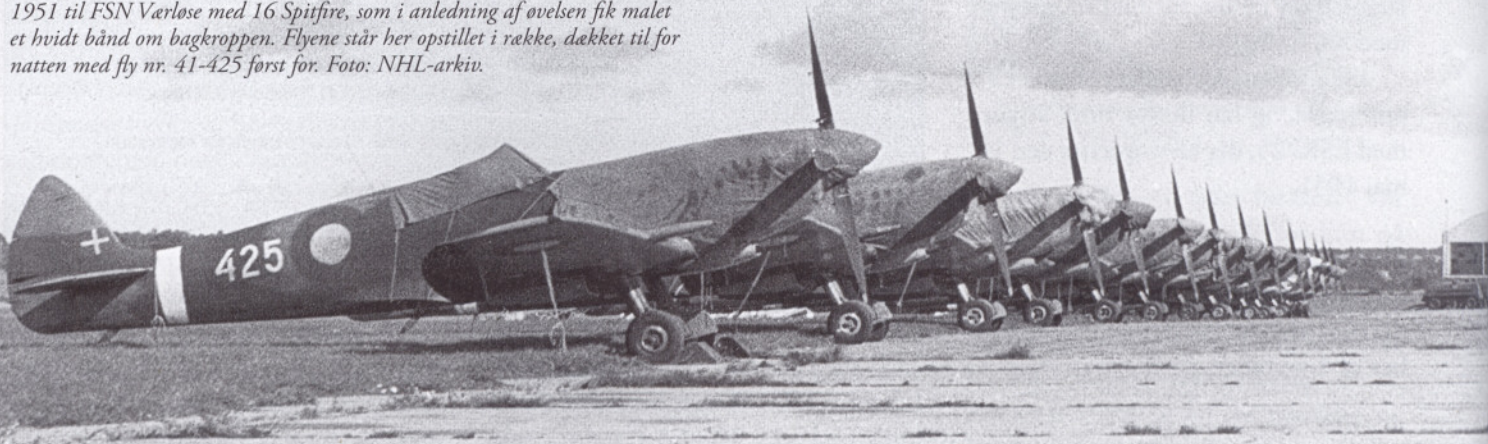
I begyndelsen af september blev ”ungflyverne” erklæret for færdiguddannet. Som en afslutning deltog eskadrillen fra 19. september i efterårsmanøveren på Sjælland. Seksten Spitfire stationeret på FSN Værløse deltog i øvelsen. For at lette identifikationen havde flyene malet et smalt hvidt bånd om bagkroppen.

Under den ellers vellykkede manøvre indtraf et fatalt havari. Under angreb i rode ramte H.J. Brasch (BRA) i nr. 41/408 den 22. september 1951 et hus ved Ringsted, hvorved en 12-årig dreng, der sad bag på en traktor, blev dræbt. BRA omkom ligeledes ved havariet.

Med afslutningen af manøveren var det definitivt slut for Spitfiren i forreste linie. En ny tid stod for døren, jetalderen var ganske vist i sin spæde opstart, men under stærk udvikling. Flere, læs mange, fly var på vej via den amerikanske våbenhjælp.

Officersskolen blev oprettet den 1. august 1951 med OL H. West-

*Den nyoprettede Eskadrille 725 deployerede i.f.m. efterårsovelsen i september 1951 til FSN Værløse med 16 Spitfire, som i anledning af øvelsen fik malet et hvidt bånd om bagkroppen. Flyene står her opstillet i række, dækket til for natten med fly nr. 41-425 først for. Foto: NHL-arkiv.*





holz som chef. Grundet mangel på egne lokaler blev skolens første klasse 1951/52, - lidt utraditionelt, - indlogeret på hotel i Rungsted! Ved et lykkeligt træf kom Westenholz i kontakt med direktør Bang-Andersen, der beredvilligt stillede herskabelige omgivelser til rådighed på Hotel Rungsted Kyst lige ned til Øresund.

Den første klasse, der startede i november 1951, bestod af 19 elever, fordelt med 17 flyvere og 2 navigatører fra flyveholdene EK1947 (3 mand); EK1948 (10); EK49-I (5) og EK49-II (1). Klassen blev udnævnt til flyverløjtnanter I (FL-I) den 1. august 1952.

Kravet til optagelse på officersskolen var minimum 1 års eskadrilletjeneste som flyver eller navigatør samt skolekundskaber, der svarede til matematisk studentereksamen. Da ikke alle kunne leve op til sidstnævnte krav, oprettedes forberedelseskurser i de fem grundlæggende fag: dansk, matematik, fysik, historie og engelsk. Denne undervisning fandt sted i fritiden ved siden af den aktive flyvetjeneste.

Officersskolen flyttede i august 1955 ind i Jonstrup Seminarium's bygninger i Jonstrup.

*Et rigtig grimt havari med Meteor 43-462 over Langelinie og senere nedslag på boldbanen ved Holmen den 4. maj 1950. Foto: via Forsvarets Biblioteks digitale fotoarkiv.*

## HAVARIER OG UHELD

I det følgende gengives korte beskrivelser af hændelsesforløbet for et udsnit af de mange havarier, der skete fra september 1946 og frem. Listen indeholder kun havarier, hvor flyvere fra dansk uddannede flyvehold var impliceret.

Ét havari som fik en del presseomtale dengang, men samtidig også fik konsekvenser for fremtidige flyveopvisninger, var lavflyvningen med en Meteor ved Langelinie den 4. maj 1950.

I anledning af 5 årsdagen for Danmarks befrielse, var der arrangeret flyveopvisning over Langelinie og Københavns Havn. Jetflyvningen i Danmark var ganske ny, blot lidt over seks måneder gammel, så det havde selvfølgelig mange københavnere bevågenhed at kunne opleve dette nye vidunder i luften.

Fra min tid på mekanikerskolen på Værløse i 1962-64, husker jeg en af lærerne i våbensystemer, der fortalte, at han havde sendt Carlo Friis Sørensen af sted flere gange, også under træningen, hvor han brugte platformen langs de store værkstedshangarer på Karup til indøvning i rygflyvning i lav højde. De sidste ord inden den fatale flyvning var: "Pas nu på ikke at stramme den".

T.H.K. Wichmann, 3. luftflotilles første chef beretter:

"Vi mistede desværre flotillens næstkommanderende, KL Carlo Friis

Sørensen ved et tragisk havari. Det var i de højere kredse tanken, at 5-årsdagen for fredsslutningen den 5. maj skulle markeres, eventuelt med en flyveopvisning, så oberst Kurt Ramberg kom til Karup for at drøfte muligheden med mig. Jeg sagde, det kunne vi gøre med en overflyvning af tilskuerosområdet med en 3 fly's formation, samt en soloflyvning. Den kommende tid trænede vi med en sådan indsats, men fik kort tid efter at vide, at man havde forladt tanken om flyveopvisningen. Og så – jeg tror – den 1. maj fik vi ordre om, at programmet skulle gennemføres som først aftalt. Friis Sørensen skulle udføre soloflyvningen og jeg skulle flyve formation med 2 elever fra det første hold, løjtnanterne Svend Thorkildsen (TOR) og Flemming Kofoed-Jensen (KOF). Vejret var ikke det allerbedste, men dog brugbart, med ca. 4/8 skyer i 3-400 m højde.

Jeg indledte opvisningen med formationen og blev under skylaget. Da jeg var ude af området, meldte jeg klar bane til Friis. Han havde ligget over skyerne i ventestilling, og han gennemførte nu sit program. Da han er færdig tager jeg endnu en overflyvning med sving over Langelinie, hvorefter jeg meddeler Friis, at vi er igennem programmet og flyver til Karup. Han kvitterer og siger "Jeg tager en overflyvning mere".

Jeg må lige fortælle om mit syn på







Meteoren som er et særdeles pilotvenligt fly. Kommer du for højt op i hastighed løfter den næsen, som om den siger "Så, Så! Du gamle". Kommer du ned på for lav hastighed begynder den at ryste, som om den siger "Vågn dog op mand".

Da Friis vil tage den sidste overflyvning af Langelinie kajen, kommer han antagelig ind lidt for tæt på publikumsområdet, så han dykker kraftigere end egentlig tiltænkt. Han nærmer sig derfor den hastighed, hvor flyet reagerer ved at løfte næsen. Men da han i sin opvisning lægger flyet om på ryggen, får tendensen modsat virkning og han mister højde, uden at konstatere det. Han får haleroret revet af i mastetoppen, og mister kontrollen over flyet, der styrter ned på Søværnets fodboldbane på Holmen. Han når at springe ud, men bliver dræbt da faldskærmslinerne vikler sig ind i halen. Jeg beder TOR overtage formationen, og returnerer selv til Kastrup, hvor jeg får bekræftet mine bange anelser."

Tre Spitfire fra 4. eskadrille under ledelse af eskadrillechefen, KN G. Bouet skulle efterfølgende give opvisning. Dette blev naturligvis aflyst.

### BRÆNDSTOFMANGEL

SL Arne Skjøth Lygum (LYG) tjenestegørende ved Jydske flyverafdelings 5. eskadrille fik den 5. januar 1949 ordre til med Spitfire Mk. IX "TB584" at foretage fotoskydning mod jordmål, lavflyvning i lavflyvningsområdet vest for Karup Flyveplads og afslutte med kunstflyvning i resten af flyveperioden på 1:30 time.

TB584 var samme formiddag prøveflyet af eskadrillechefen efter 50 timers eftersyn ved Centralværkstedet.

Kl. 1005 anmodede LYG med kaldesignalet "gul 130" om tilladelse til at køre til start med TB584. Ca. 1 time og 10 min efter start befandt LYG sig nord for Viborg i 4.500ft, hvor motoren satte ud på flere tændrør. Han kunne derfor ikke holde højden og søgte mod øst for at finde en egnet mark til en nødlanding.

Kl. 1140 gav Falck i Viborg besked om at de var på havaristedet og bragte

den kvæstede pilot til amtssygehuset i Viborg.

Øjenvidner havde set flyet kredse rundt over området, for kort efter at komme ind meget lavt.

Nødlandingen fandt sted på gård-ejer Peter Kjeld Johansen's mark ved Mammen, ca. 3,5km NV for Bjerringbro. Da man på havaristedet ikke fandt spor efter brændstof, blev årsagen til havariet angivet som: motorstop på grund af benzinmangel.

### RAMTE EN MAST

Underkvartermester Jørgen Boyhus (BOY), elev på elementærkursus EK49-I, fløj den 13. juni 1949 under anlæg til landing på Skovlunde Flyveplads mod en højspændingsmast, som knækkede. Én tråd sprængtes, mens de to andre tråde gav sig så meget, at flyet, KZ II-T nr. 11/115 ramte jorden forholdsvis blidt.

Jørgen Boyhus steg uskadet ud af flyet, som kort efter gik langsomt i brand. Branden var dog ikke mulig at slukke, da slukningsmidlerne endelig nåede frem.

Flyet blev indstillet til kassation, mens mekanikerskolen fik stillet i ud-sigt, at de kunne overtage vraget til eventuel undervisningsbrug.

### KOLLISION I LUFTEN

Den 7. marts 1950 kolliderede to fly, Harvard nr. 32/353 og Oxford nr.

21/235, over Måløvhøj lige syd for Værløse Flyveplads.

De to fly var under indflyvning til Værløse Flyveplads og havde følgende hændelsesforløb:

Harvard nr. 32/353 med FL II-r Jørgen Hindse-Nielsen (HIN) som fører og værnepligtig Harry Smedegaard Marquart i bagsædet, var kl. 1102 på venstre medvind mellem flyvepladsen og Måløv. Under drej ind til finalen til landing fik de af flyvekontrollen tilladelse til at lande som nr. ét.

Kl. 1100 meldte SL Jørgen Gerhard Christensen som fører af Oxford nr. 21/235 at han nærmede sig flyvepladsen fra syd og ville kalde på medvind. Flyvekontrollen antog, at han ville flyve øst og nord for pladsen, og således flyve en ekstra omgang, inden landing.

På strækningen mellem Måløv og Jonstrup har flyene nærmet sig hinanden uden at de to flyvere har bemærket tilstedeværelsen af det andet fly. Først i sidste øjeblik fik J.G. Christensen i Oxford'en øje på Harvard'en, som lå lidt til venstre og kun lidt lavere. For at undgå en kollision drejede han Oxford'en kraftigt mod højre så stb vinge pegede lige ned mod jorden. Men flyene var for tæt på hinanden og det kunne ikke undgås at Oxford'ens højre vingespids ramte bagkanten af Harvard'ens stb vinge og balanceklap.

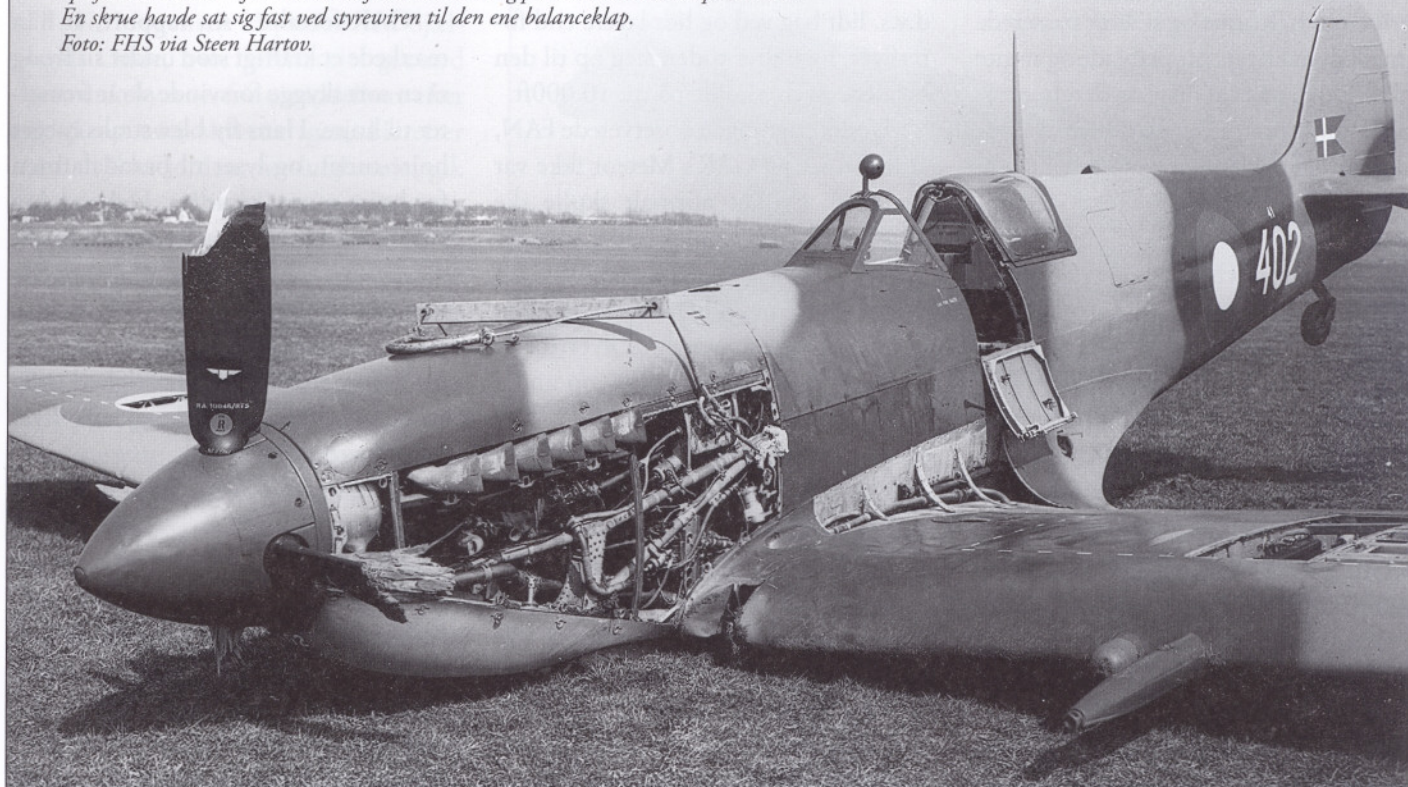
Harvard'en styrtede ned ved en lille sø øst for Måløvhøj, mens Oxford'en



Halepartiet fra Harvard III, nr. 33-353 efter kollision over Måløv den 7. marts 1950.  
Foto: Willersted-arkiv via FHS/Steen Hartov.



Spitfire nr. 41-402 efter den succesfulde nødlanding på Værløse den 20. april 1950.  
En skrue havde sat sig fast ved styrewiren til den ene balanceklap.  
Foto: FHS via Steen Hartov.



fortsatte hen over Måløvgaard, hvor den tog jorden på den anden side af gården.

### SKRUE I MASKINERIET

Spitfire Mk.IX nr. 41/402 skulle den 20. april 1950 prøveflyves fra Værløse Flyveplads af PL P.O.H.M. Stilling efter stort eftersyn (S.E.). Under flyvningen bemærkede Stilling, at balanceklappernes bevægelse efter 20 min flyvning blokeredes. Dette skete under kunstflyvning ved påbegyndelse af an-

den halvdel af en langsom rulning til venstre.

Efter at have fløjet tankene næsten tomme, foretog Stilling en vellykket mavelanding på Værløse.

En nærmere undersøgelse viste at en løst liggende ca. 12 mm lang stålskrue havde sat sig i klemme i rillen på den direkte forbindelse med styrepindens monterede trisse for klapliner. Da stålskruen ikke manglede andre steder på flyet, blev det antaget, at den på et eller andet tidspunkt var tabt under eftersyn.

### HEAD ON ATTACK

Mandag den 24. juli 1950 blev de to FLII, H.J. Corfitzen (COR) og K.F. Jensen (KEN) begge tjenestegørende ved 4. eskadrille på Værløse Flyveplads beordret til at indøve frontalangreb (såkaldt "Head-on attack") i 11.000ft højde over Nordsjælland. COR i Spitfire Mk.IX nr. 41/404 og KEN i nr. 41/412 lettede fra Værløse kl. ca. 1000 og satte kursen mod nord.

Under angrebsøvelsen, hvor nr. 41/404 optrådte som målfly, kom

### Materiel oversigt for perioden 1945 - 1950

| Type                          | Typenr. | Antal | Leveret i perioden |            | Bemærkninger                    |
|-------------------------------|---------|-------|--------------------|------------|---------------------------------|
| Percival Proctor              | 62      | 6     | 30.11.1945         | 02.02.1946 |                                 |
| SAI KZ III                    | 61      | 2     | 23.02.1946         | 18.03.1946 |                                 |
| SAI KZ II-T                   | 11      | 15    | 08.06.1946         | 20.12.1946 |                                 |
| Supermarine Sea Otter         | 81      | 7     | 19.12.1946         | 22.11.1947 |                                 |
| Airspeed Oxford               | 21      | 44    | 06.11.1946         | 17.04.1948 |                                 |
| NA Harvard IIB                | 31      | 26    | 04.01.1947         | 13.09.1947 | +5 indkøbt i USA i 1949         |
| NA Harvard III                | 32      | 3     | 09.09.1947         | 15.11.1948 | +7 kannibalisering/undervisning |
| Consolidated PBY-5A Catalina  | 82      | 6     | 06.06.1947         | 22.07.1947 | +2 MAP fly i 1951               |
| Supermarine Spitfire PR Mk.XI | 42      | 3     | 18.09.1947         | 18.09.1947 |                                 |
| Supermarine Spitfire HF Mk.IX | 41      | 38    | 26.10.1947         | 10.02.1949 |                                 |
| Boeing B-17G                  | 67      | 1     | 01.04.1948         |            |                                 |
| SAI KZ VII                    | 63      | 10    | 04.06.1948         | 03.08.1948 |                                 |
| Gloster Meteor F Mk.4         | 43      | 20    | 07.10.1949         | 14.04.1950 |                                 |
| Gloster Meteor T Mk.7         | 22      | 5     | 20.01.1950         | 04.08.1950 | +4 i 1952                       |
| NA T-6D Texan                 | 33      | 20    | 13.06.1950         | 08.08.1950 | kun 5 taget i anvendelse        |
| DH Chipmunk                   | 12      | 10    | 22.04.1950         | 29.07.1950 | +17 leveret i 1952/53           |



angriberen i nr. 41/412 på modgående kurs så tæt ind under målflyet at angriberens halefinne og sideror passerede imellem målflyets propelblade og ramte bladtippet på et af disse og derefter tørnede mod motorinstallationens bundskærm og forskellige rør samt hovedbjælken.

Begge fly returnerede til Værløse kort efter hændelsen.

Efter landing konstaterede man at 41/404's motor havde været i gang i 6 minutter efter kollisionen, og i den tid var der mistet såvel smørelie som kølevædske. COR oplyste, at olietrykket var normalt, da han lige inden landing kontrollerede det. Ved landing viste temperaturen på kølevæsken 130 grader. Malingen udvendig på cylinderblokkene og på lågene over ventilerne var begyndt at boble og skalle af, ligesom cylindrenes udstødsporte viste tegn på, at motoren har været overordentlig varm.

Sideroret på nr. 41/412 var skåret af ved øverste leje for trimroret, der kun var fastholdt af forbindelsesstangen til trimmekanismen. Halefinnens topbeklædning og beklædning i Bb side ned til ribbe nr. 1 var revet af.

Da man ikke fandt andre tekniske fejl ved de to flys styregrejer, kunne man konkludere at angribende fly ikke havde foretaget sin undvigemanøvre i tide.

41/404 blev kasseret, mens 41/412 fløj et par ture mere. Flyet var imidlertid slået skæv, hvorefter det også måtte kassereres.

## REDDET I FALDSKÆRM

FL Lars Folmer Hansen (FAN) måtte den 18. september 1950 redde sig i faldskærm uden brug af katapultsæde efter kollision i luften med et andet Meteor Mk.4 fly.

Flyvningen havde følgende hændelsesforløb:

Starten fandt sted fra Karup Flyveplads (som det endnu hed) kl. 14.17. Vejret var let skyet med en jævn SW-vind. SL Steen Glarborg Petersen (GAR) i Meteor nr. 43/476 var fører af roden med FAN i nr. 43/477 som to'er. Roden skulle øve luftkamp, d.v.s.

målfølgning med gyrosigte. Efter starten skulle FAN lægge sig i kolonnelinie, d.v.s. lidt bag ved og lidt lavere end førerflyet, hvorefter roden steg op til den befalede øvelshøjde på ca. 10.000ft.

Under stigningen observerede FAN, at fodtrinet på GAR's Meteor ikke var gået ind, hvilket normalt skulle ske samtidig med, at understellet blev taget ind. Dette meddelte han til GAR over radioen. FAN blev derpå beordret op på venstre side af førerflyet for at kontrollere, om fodtrinet gik op under afprøvning af understellet.

Begge fly satte dykbremserne ud for at få farten ned under de 175 knob, som var max. fart for betjening af understellet. FAN lagde sig nu i tæt formation, skråt til venstre, lavere og lidt tilbage for førerflyet. Han måtte herunder tage gashåndtagene helt tilbage for ikke at passere førerflyet.

GAR afprøvede nu understellet, mens FAN holdt øje med fodtrinet, og netop som understelslemmene klappede i, observerede FAN en stærk bevægelse af flyene mod hinanden. Han parerede herfor og nåede at bemærke, at hans fly gled lidt frem i forhold til førerflyet. Et øjeblik efter mærkede FAN et ikke særlig voldsomt stød fra bagpartiet af sit fly, der med det samme "tabte næsen" og begyndte et roligt, næsten lodret spind. Korrektioner med rørene gav ingen virkning, og FAN var klar over, at han måtte forlade flyet.

Kollisionen skete kl. ca. 14.25 i omkring 10.000ft flyvehøjde.

FAN udløste plexiglasset over cockpittet (hood'en), tog radiostikket ud, spændte sig fri af sædet og pressede sig ud af cockpittet. Han bemærkede flyet gled væk under sig, - udløste faldskærmen og dalede mod jorden.

Efter nogle minutter var nedturen slut, og FAN landede i en pløjemark sydøst for Viborg. Vinden havde ført ham ca. 5 km bort fra flyets nedstyrtningsted.

Fra gården ringede FAN hjem til 3. luftflotille på Karup Flyveplads. Ca. 1 time senere blev han afhentet af H. Stanusholt Nilsson (NIL), der kørte ham til nedstyrtningstedet, hvor flotilleche-

fen, kaptajn T.H.K. Wichmann, i mellemtiden var kørt til.

GAR fortalte i sin rapport, at han mærkede et kraftigt stød under sit fly og så en sort skygge forsvinde skråt fremefter til højre. Hans fly blev straks meget højre-tungt, og lyset til brandalarmen for højre motor tændtes. Der var dog ingen røgudvikling at se, men da advarselslyset vedblev at lyse, stoppede han højre motor og satte slukningssystemet i gang og overgik til flyvning på én motor med nedsat hastighed, idet normalhastigheden blot gjorde flyet mere højretungt.

Landingen forløb normal på Karup Flyveplads kl. 1432.

FAN oplyste i tilslutning til ovenstående: På vejen ned i faldskærmen havde denne en kraftig tendens til at komme i svingning. Denne tendens blev heldigt modvirket ved at trække ned i linerne; det var påfaldende, så tydeligt FAN hørte, hvad der skete nede på jorden. Der var god tid til at se sig om efter en god "landingsplads".

I ca. 2-300 m højde passerede FAN en sognevej, hvor der netop kørte en mandlig cyklist forbi. FAN råbte "hal-løj" til cyklisten et par gange og så, at denne kiggede sig om, men da han åbenbart intet fik øje på, fortsatte han med stærkt forøget hastighed væk fra denne "røst fra oven".

## RAMTE EN SKIBSMAST

Under indflyvning til Kastrup Lufthavn lørdag den 20. oktober 1951 blev ESK 724 ramt af en tragisk ulykke. FL Arne Schiødt Jensen (ASE) var startet fra Karup ved frokosttid med tre passagerer i Oxford nr. 21/211. Under passage af Slusehavnen i diset og tåget vejr ramte flyets højre vinge mesanmasten på den tremastede motorskonnert "Lolli" af Ærøskøbing, der netop havde passeret gennem slusen for sydgående. Flagknoppen på masten var 21 meter over vandoverfladen. I kollisionøjeblikket har ASE temmelig sikkert trukket rattet til sig, så flyet er steget noget, hvilket gav tilstrækkelig højde til, at overfenrik Bernhard Kofoed Mogensen reddede livet på en mirakuløs måde.



Uddrag af Auditørens rapport fortæller lidt om hændelsesforløbet:

”B. K. Mogensen så jorden ved Sjællands Odde, hvor luftfartøjet gik ned gennem skyerne, for umiddelbart efter at gå op over skyerne igen. Herefter så han ikke jorden, før luftfartøjet gik ned og kom ud ved Damhussøen, som han så fra en højde, som han vil anslå til 400-500 fod. Flyveren spurgte, om dette ikke var Damhussøen, hvilket overfenrikken bekræftede. Overfenrikken mener, at luftfartøjet herefter atter steg, idet han bemærkede, at variometeret viste svag stigning, men derefter kan han ikke mere udtale sig om flyvehøjde. Pludselig så han nogle stænger og stag, og næsten i samme øjeblik skete sammenstødet. Overfenrikken sad på hovedbjælken lige agten for pilotsæderne og var iført redningsvest og sædefaldskærm. Flyveren havde ligeledes redningsvest og sædefaldskærm på, medens kaptajnøjntnant Mørkeberg i hvert fald var iført seletøj til observatørskærmen. Hvad flyvermath Ibsen havde på, erindringer overfenrikken ikke. Han sprang hen til døren, som han udløste, hvorefter han trådte ud på planet og sprang på hovedet ud under haleplanet. Straks efter udløste han skærmen ved at trække i håndtaget. Han kunne, da han sprang, ikke se jorden på grund af tåge. Han mærkede rykket, da skærmen foldede sig ud og ramte i næste øjeblik vandoverfladen med venstre side og skulder. Vandet nåede til lidt over livet, og der var ca. 100 meter til dæmningen. Han tog faldskærmen med ind til land og så først da, maskinen ligge brændende et stykke bag dæmningen.”

Flyet havde ramt jorden i en stejl vinkel, hvorefter det brød i brand. ASE samt de to andre passagerer, KL Knud Frederik Mørkeberg og MTH Viggo Hans Ibsen omkom alle tre.

### KZ-X OG HALEPLANET

En fabriksny KZ X, nr. 65/636 blev den 5. februar 1953 fløjet fra Kastrup til FSN Værløse og overdraget til KZ X flighten i ESK 722 den 18. i samme måned. Under modtagelsescheck dagen efter styrtede flyet ned på en mark ved



KZ-X nr. 65-632 i Kastrup syd klar til levering den 24. marts 1952. Foto via Carsten Jørgensen.

Lille Rørbæk, lidt vest for Ølstykke, hvorved piloten FL Thorkild Thorsen (TOR) og OSG Thorvald Sejer Carstensen omkom. Flyet havde da en total flyvetid på blot 2 timer!

Havariundersøgelsen fastslog, at flyet kom i en haleglidning i lidt under 500 meters højde. Herunder blev det udsat for så store påvirkninger, at haleplanet sprængtes. Piloten havde ikke mulighed for at få kontrol over flyet igen. De medbragte faldskærme blev ikke anvendt.

Da man seks måneder tidligere havde mistet en KZ X (65/632) på Avnø under lignende omstændigheder, var der nu rettet fokus på typens konstruktion og flyveegenskaber. KZ X'erne fik derfor flyveforbud i en periode.

Året efter kom typen endnu engang på forsiden af aviserne, da nr. 65/637

forulykkede mellem Kettinge og Tokkekøb Hegn den 24. marts 1954. Piloten blev kvæstet ved havariet, mens observatøren omkom. Royal Aircraft Establishment (RAE) på Farnborough blev nu inddraget i undersøgelserne af haleplanet med diverse belastningsprøver og beregninger, samt testflyvninger.

KZ X sagen var på det tidspunkt så presserende, at også chefen for FLV, general Førslev var involveret.

Senere på året sendte man nr. 65/642 til England for diverse flyveprøver, men da den engelske pilot omkom den 29. december 1954 efter endnu et belastningsbrud på haleplanet, fik de resterende fly permanent flyveforbud. Mens flyene blev ophugget i 1958-59, blev vinger og motorer anvendt på KZ VII, som dermed fik en lidt kraftigere motor med stilbar propel.



KZ-X nr. 65-642 totalhavareret i England den 29. december 1954. Typen fik herefter permanent flyveforbud i Flyvevåbnet. Foto: via Carsten Jørgensen.



## FLYVEVÅBNET VED AT TAGE FORM

Den nye chef for flyvevåbnet, generaløjntant C.C.J. Førsløv, havde bl.a. under sig flyverstaben, vestre- og østre basiskommando, flyveskolen samt flyvevåbnets tekniske tjeneste.

Flyverstaben var opdelt i et antal sektioner.

Landet var inddelt i to basiskommando med et antal flyvestationer under sig, som igen havde eskadriller og særlige luftgrupper. Storebælt adskilte de to basiskommandoer, Vestre og Østre basiskommando.

I marts 1951 så organisationsplanen under chefen ud som følger:

### Stabschef i FLV:

oberst K. Birksted.

### Sektionschefer i flyverkommandoen:

oberstløjtnant H.J. Pagh,  
orlogskaptajn S.E.B. Grønbech,  
orlogskaptajn K.R. Ramberg og  
kaptajn E.C.T. Jensen.

### Chef Vestre basiskommando:

oberst T. Andersen

### Chef Østre basiskommando:

oberst C.C. Larsen

### Chef Flyvestation Værløse:

kaptajn H.P. Michael Hansen

### Chef Flyvestation Karup:

kaptajn E.B. Meincke

### Chef Flyvestation Avnø:

kaptajn H.R. Hummelgaard

### Chef Flyveskolen:

oberstløjtnant T.A. Poulsen

### Chef Teknisk Tjeneste:

P. Orm Hansen

### Chef ESK721:

kaptajnløjtnant E.L. Rostrup

### Chef ESK722:

premierløjtnant P.O.H.M. Stilling

### Chef ESK723:

kaptajnløjtnant J. Brodersen

### Chef ESK724:

kaptajn H.O.C.L. Tonnesen

## PRESSEN INVITERET TIL KARUP

I anledning af FLV's ét års dag i 1951 blev den danske presse inviteret til FSN Karup i slutningen af november for en præsentation samt orientering om FLV's udvikling og fremtid. Værter

var stabschefen OB K. Birksted samt den fungerende stationschef på Karup, KN K. Jørgensen (KJØ). De fortalte, at formålet med besøget dels var at gøre "reklame" for FLV m.h.t. tilgangen af nye flyvere og teknikere, dels at gøre befolkningen forståeligt, at hvad der skete inden for FLV var, hvad rigsdagen og myndighederne havde bestemt, og at de mange penge var givet fornuftigt ud, samt endelig at udrydde visse misforståelser, der nu og da kom frem i dagspressen.

Foruden rundvisningen på Karup, orienterede KN V. Holm fra Flyverkommandoen om luftkrigsførelse, FLV's organisation, samt de særlige opgaver FLV var pålagt.

KL C.S. Børgesen (BØR), chef for ESK724, fortalte om hverdagen i en flyvende enhed, LT H. Friis Hansen om flyvekontrolltjenesten og LT A. Leerhøj om det nye GCA indflyvnings hjælpemiddel, hvor flyet så at sige "bliver talt ned" til landing i dårligt vejr.

Karup (Grove) blev som bekendt anlagt af tyskerne under krigen. Området omfattede 50 km<sup>2</sup>, hvoraf halvdelen efter krigen blev leveret tilbage til landbruget. Der var 3 baner, 3 store værkstedshangarer, 20 hangarer, samt eget jernbaneanlæg.

For at gøre klar til de nye F-84G Thunderjet var det nødvendigt at forlænge den øst/vest-gående hovedbane til 3 km.

På FSN Karup var der altid fly i beredskab, klar til hurtig start, hvilket blev forevist for den fremmødte presse med en "scrambling". En lyskugle blev affyret som signal, hvorefter et antal fly startede op på modsatte side af banen og var i luften indenfor 2½ minut. Vel i luften blev flyene ved hjælp af radar (GCI) dirigeret frem mod målet.

De to nye begreber, GCI (Ground Controlled Interception) og GCA (Ground Controlled Approach) var på det tidspunkt kun 9 måneder gammel, - altså ganske nyt i Flyvevåbnet. Som OB Birksted udtrykte det, så er Flyvevåbnet ikke længere fuldstændigt blottede.

Under pressebesøget tilbød FLV

## Flystel - status / måned / år

|       | 1945 | 1946 | 1947 | 1948 | 1949 | 1950 |
|-------|------|------|------|------|------|------|
| Jan : | 2    | 69   | 109  | 149  | 154  |      |
| Feb : | 7    | 69   | 109  | 150  | 158  |      |
| Mar : | 8    | 67   | 115  | 150  | 161  |      |
| Apr : | 8    | 76   | 118  | 149  | 162  |      |
| Maj : | 8    | 85   | 120  | 149  | 184  |      |
| Jun : | 13   | 90   | 122  | 147  | 184  |      |
| Jul : | 16   | 91   | 128  | 145  | 188  |      |
| Aug : | 17   | 94   | 131  | 145  | 189  |      |
| Sep : | 18   | 101  | 135  | 145  | 190  |      |
| Okt : | 19   | 104  | 143  | 147  | 191  |      |
| Nov : | 2    | 35   | 107  | 146  | 150  |      |
| Dec : | 2    | 56   | 109  | 146  | 151  |      |

ved lodtrækning seks journalister at prøve en Meteor Mk.7 i luften med PL V.K.E. Thorsen (TOR) som pilot. Turene i nr. 21/262 varede mellem 20 og 30 minutter, hvor passagererne kunne mærke accelerationen under starten med over 200 km/t i løbet af 15 sekunder. Meteorens stigning efter start var ubeskrivelig! I 20.000ft fik de lejlighed til at stifte bekendtskab med G-påvirkningerne under krappe drej. En af journalisterne bemærkede: "Man sidder godt fast", hvortil TOR svarede, at man kunne sidde meget fastere, og trak lidt mere i pinden!

Men det er værre på den anden led, hvorefter TOR trykkede pinden frem og passageren følte sig for en kort stund vægtløs i bagsædet.

En anden journalist udtalte noget arrogant "Jeg har civilt certifikat og kender til avanceret flyvning, så vis mig hvad den maskine kan!" En sådan svada kunne TOR ikke stå for. Journalisten måtte betale for en rengøring af cockpittet bagefter!

Ovenstående, som er den tredje del af artikelserien om FLYVEVÅBNETS TILBLIVELSE, vil i næste nummer blive endelig rundet af med en oversigt over alle totalhavarierne fra 1946-65 samt nogle ekstra billeder, som der ikke blev plads til i artiklerne.

(red.)