

# FLYVEHISTORISK TIDSSKRIFT



**TEMA**  
**FLYVEVÅBNETS**  
**TILBLIVELSE**

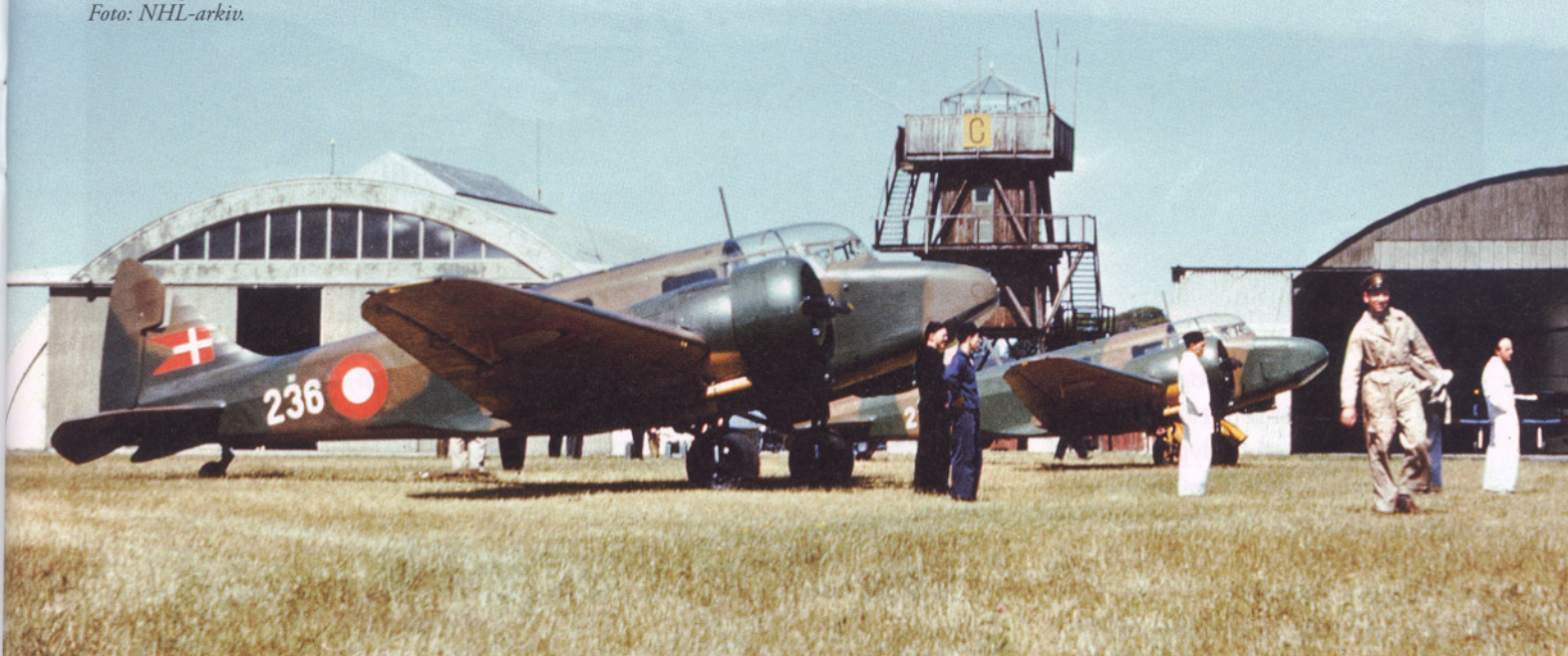


NR. 3 • SEPTEMBER 2013



# FLYVEVÅBNETS TILBLIVELSE

EK49-II på LMS Avno med 6 Airspeed Oxford og 12 Harvard's den 3. juli 1950. Danmarksturen var tidligere på dagen startet fra Rønne på Bornholm og skulle videre samme dag til Beldringe på Fyn. Oxford 21/236 blev fløjet af KL A.K. Hovgaard (HOV), instruktør på Harvardskolen.  
Foto: NHL-arkiv.



Efter de "fem forbandede år" med tysk besættelse, fulgte fem vanskelige år med intern magtkamp og en bitter strid mellem ledende officerer i Hærens Flyvertropper og Marinens Flyvevæsen.

Politisk oprettede man Kontoret for Luftmilitære Sager den 31. juli 1945, men afløst den 1. december s.å. af Det Luftmilitære Udvalg (DLU), der fik oberstløjtnant i det norske Flyvåben, Kai Birksted som formand. Birksted var uddannet flyver ved Marinens Flyvevæsen, men flygtede i 1940 til England, hvor han opnåede krigserfaring med adskillige luftsejre. De to øvrige i udvalget var Kommandør P. Scheibel (MFV) og Oberst T.P.A. Ørum (HFt). Sidstnævnte var stærkt uenig med de to andre i udvalget, - ikke så meget om målet, men derimod, hvordan man kom fra den delte organisation under forsvarsordningen fra 1937, til et enheds flyvevåben. Uenigheden bundede nok også i, hvem der skulle være chef for det kommende Flyvevåben.

Magtkampen resulterede i en udskiftning i DLU i september 1946, hvor friske øjne kom til og nu målrettet arbejdede frem mod, at Folketinget den 27. maj 1950 kunne vedtage en ny forsvarslov, der betød at de to ministerier, Krigs- og Marineministeriet, blev lagt sammen til et forsvarsministerium med én ansvarlig forsvarschef lige under ministeren.

Loven trådte i kraft den 1. oktober samme år. Dermed var Flyvevåbnet født som et selvstændigt værn på lige fod med Hæren og Søværnet. Man kunne nu koncentrere arbejdet med oprettelsen af otte jagereskadriller samt to eskadriller til "særlige formål", for mange fly var på vej via den amerikanske våbenhjælp.

Af Niels Helmo-Larsen.

## 1. DEL.

### TYSK OG SVENSK MATERIEL

Alt dansk flymateriel fra før krigen var gået tabt, enten saboteret eller fjernet af besættelsesmagten. Det drejede sig om i alt 103 fly der, hvis de havde overlevet krigen, alligevel måtte betragtes som forældede. Der var sket en revolutionerende udvikling i de forløbne 6 krigsår.

I forbindelse med genopbygningen var der flere, der mente, at de militære flyverstyrker i Danmark skulle opbygges omkring det efterladte tyske materiel (omkring 1.150 fly). En del flyvere kunne ikke vente med at få "luft under vingerne" og fløj i sommeren 1945 ca. 30 tyske Bücher Bü 181 Bestmann skolefly fra Bøtø på Falster til Værløse Flyveplads.

Som en start ønskede Hærens Flyvertropper (HFt), at overtage 227 tyske fly, mens Marinens Flyvevæsen (MFV) "blot" ønskede det tabte materiel erstattet lige over, altså med 36 fly. Hvordan man på længere sigt ville sikre de nødvendige reservedele, er uvist. Tysk infra-



struktur med fabrikker og værksteder var i 1945 bombet sønder og sammen, og derfor ikke leveringsdygtige.

De danske ønsker blev afslået af de allierede med henvisning til, at intet tysk materiel måtte anvendes. Alle fly blev herefter destrueret i efteråret 1945. På den måde sikrede man samtidigt, at engelsk og amerikansk materiel fandt vej til genopbygningen af de europæiske landes flyvevåben.

Fra Sverige kom der i de samme dage et fordelagtigt tilbud om køb af 15 SAAB B17C dykbombere, der kunne overtages for det symbolske beløb af 2 mill. SKR. Flyene havde været anvendt af Den danske Brigade og stod klar med danske nationalitetsmærker. Fra dansk side takkede man pænt nej til dette generøse tilbud.

I månederne herefter arbejdede man videre med tanker og idéer til, hvordan de danske flyverstyrker skulle etableres. Ambitionsniveauet manglede ikke noget m.h.t. antal enheder og fly. Ledende officerer fra HFt tog i samme åndedrag munden fuld og mente, at styrken skulle bestå af næsten 600 fly fordelt på 30-40 eskadriller, der igen krævede omkring 15-18 flyvestationer!

### BITTER STRID I UDVALGET

Kai Birksted med krigserfaring og 10 nedskudte tyske fly, men ingen dansk linieofficersuddannelse, tiltrådte i juni 1945 som civil rådgiver ved "Kontoret

▲ RAF 8403rd Disarmament Wing stod for destruktionsen af det tyske flymateriel i Danmark, her har en Junkers JU88G natjager fået en sprængladning på Skrydstrup Flyveplads i november 1945. Foto: FHS.



▲ Svenske SAAB B17C dykbombere opstillet på F7 Sätenäs og klar til levering i sommeren 1945. Et svensk tilbud om køb blev pænt afslået. Bemærk det store splitflag på halen, samt den ekstra hvide ring om kokarden under vingen. Foto: FHS.

for Luftmilitære Sager". For at til sikre en bred viden havde kontoret både ansatte og tilknyttede nøglepersoner fra de to værn. Men allerede i december s.å. blev kontoret erstattet af "Det Luftmilitære Udvalg" med Birksted som formand, samt cheferne OB T. Andersen (HFt) og KD P. Scheibel (MFV) som de øvrige tilknyttede medlemmer. Tage Andersen blev senere afløst af OB T.P.A. Ørum (generalinspektør for HFt).

Da DLU som sagt ikke fungerede, især p.g.a. Ørum's chikanerende og obstruerende arbejde, besluttede Krigs- og Marineministeriet i fællesskab i september 1946 at udskifte Ørum og Scheibel med KN H.J. Pagh (HFt) og KL K.R. Ramberg (MFV). De var begge netop kommet hjem fra England efter et stabskursus ved RAF og kunne nu gå

ind i arbejdet med friske øjne og tanker. De mente, at et kommende Flyvevåben skulle ske efter britisk model.

Da regeringen kom i mindretal i efteråret 1947 valgte den afgående forsvarsminister, Harald Petersen, - som sidste gerning, at godkende oprettelsen af en fælles flyveledelse benævnt "Hærens og Søværnets Flyveledelse" med OB T.P.A. Ørum (HFt) som chef. KD P. Scheibel havde tidligere taget afstand fra Ørum's kandidatur til stillingen og i stedet peget på Birksted som den rette mand. OK S.E.B. Grønbech (MFV) blev stabschef for Flyveledelsen. Omstruktureringen blev bekendtgjort i "Kundgørelse for Hæren" den 4. november 1947 med effekt fra 1. december s.å.

I Marinens Flyvevæsen følte man sig "kørt over" og tilsidesat i forhold til



HfT. Begivenhedernes udvikling resulterede da også i, at chefen for MFV, KD P. Scheibel tog sin øjeblikkelige afsked. Som ny chef udnævntes pr. 1. december 1947 KK Erik Rasmussen.

Som bekendt blev det den tidligere generalinspektør for HFt, OB C.C.J. Førslev, der blev udnævnt til Flyvevåbnets første chef i oktober 1950, nu med rang af GL.

Blandt de to værns linieofficerer, var der selvfølgelig stor spænding om den indbyrdes indrangering. Kundgørelse for Forsvaret A.9-1951 angav rækkefølgen for 46 flyvere, fordelt med tredive fra HFt og seksten fra MFV.

Med rette kan H.J. Pagh og K. Ramberg betegnes som FLV's egentlige arkitekter. De sluttede begge som generaler, henholdsvis som chef for FLV (H.J. Pagh 1962-1969) og Forsvarschef (Kurt Ramberg 1962-1972).

Emnet er indgående beskrevet af Paul E. Ancker i "De danske militære flyverstyrkers udvikling" (tre bind: 1910-1940, 1940-1945 og 1946-1947); samt i "Historien om Flyvevåbnet" og "Dansk Militærflyvnings Kulturhistorie", begge med Hans A. Schrøder som forfatter.

## INDKØBSKOMMISSION TIL ENGLAND

En indkøbskommission under ledelse af Kai Birksted rejste den 1. oktober 1945 til England for at føre forhandlinger med Air Ministry i London om indkøb af materiel samt genoptræning af danske flyvere og teknikere. Under samtalerne kom man ind på en mål-sætning af 16 eskadriller opbygget i tre faser. Første fase med tre jagereskadriller, anden fase med yderligere to jagereskadriller, samt to lette bombereskadriller. I tredje og sidste fase skulle der yderligere oprettes seks jagereskadriller, tre lette bombereskadriller samt seks Fighter-Bomber eskadriller. Derudover en enhed med amfibiefly. Med ca. 20 fly i hver enhed ville det dreje sig om ca. 320 fly! Dertil yderligere lægges skole- og træningsfly.

Det skulle snart vise sig, at dette ambitionsniveau var sat alt for højt! I første omgang aftalte man indkøb af seks Percival Proctor til let transport- og forbindelsesflyvninger (se listen med leveringsflyvningerne fra England og Canada i næste nummer af FHT).

Under mødet i England kom det frem, at det ikke ville være muligt at

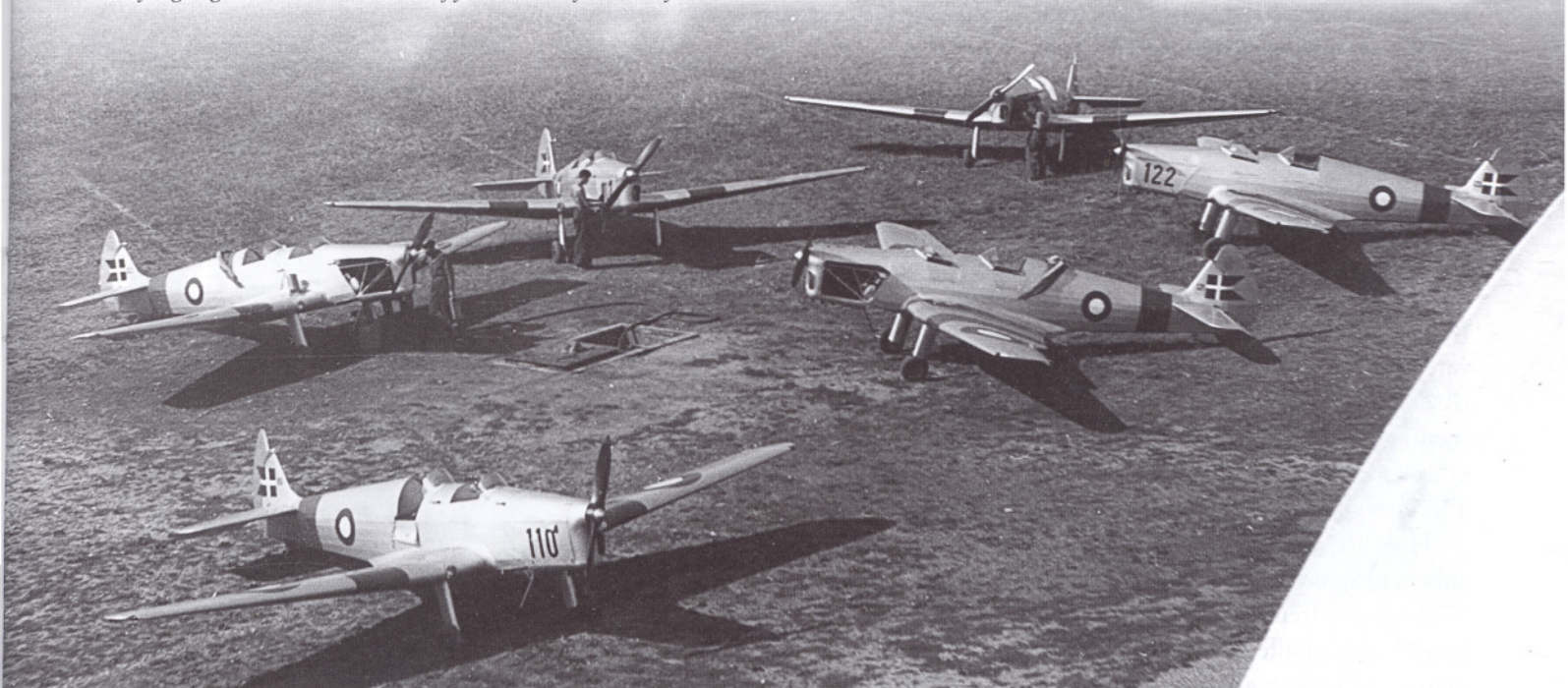
indkøbe fly til den elementære flyveruddannelse, idet Royal Air Force (RAF) under krigen hovedsagelig havde gjort brug af lånte træningsfly fra Amerika. Da man tidsmæssigt var presset af, at første flyvehold skulle starte uddannelsen den 1. maj året efter, blev det nødvendigt at undersøge andre muligheder. Den hjemlige flyproducent Skandinavisk Aero Industri (SAI) kunne i den henseende tilbyde KZ-II Trainer og KZ-III. Det resulterede som sagt i, at man i december 1945 afgav ordre på femten KZ-IIT og to KZ-III.

KZ-IIT var en videreudvikling af KZ-II Sport, hvor Hirth-motoren på 105 HK var erstattet af den kraftigere Gipsy Major X på 145 HK.

Mens de to KZ-III blev leveret i februar og marts 1946, skulle de første KZ-IIT leveres så betids, at de kunne være til rådighed ved uddannelsen af EK1946 med start i maj 1946. Leveringsterminerne blev desværre overskredet, så holdet kunne først gå i gang med den egentlige uddannelse i midten af juni. I den mellemliggende periode gjorde man, - som en nødløsning, brug af én KZ-III, samt én Proctor på lån.

*I mangel af allieret skolemateriel leverede Skandinavisk Aero Industri, SAI (Kramme og Zeuthen) i perioden juni til december 1946 femten nye KZ II Trainer til den fælles flyveskole på LMS Avnø. I den første tid var de mærket med flyets fabriksnummer, der var malet på halefinnen. For at lette identifikationen malede man senere ligeledes nummeret med store tal på motorskærmen. Billedet med seks fly omkring tankningsstedet foran hangaren på Avnø, er højst sandsynligt taget i sommeren 1947, idet flyene blev udstyret med nye numre i 1948/49.*

*Foto: L.B. Andersen via NHL-arkiv.*





## GENOPTRÆNING I ENGLAND

Med hensyn til personelsiden, var det en noget broget skare, der stod til rådighed efter befrielsen. Samlet drejede det sig om lidt over 150 mand, fordelt med 37 flyvere og 120 teknikere.

For teknikernes vedkommende (hovedsagelig reservehåndværkere og underkvartermestre fra HFt og MFV) havde flere af dem ført tilsyn med eller endda udført reparationer på de opmagasinerede fly frem til efteråret 1943, men igen, der var sket en kraftig teknisk udvikling indenfor flyveindustrien i de forløbne seks år. En genoptræning var derfor nødvendig.

Den danske kommission indgik en aftale med Air Ministry om uddannelse i England med kursusstart for teknikerne i november 1945. Da mange af teknikerne behøvede engelskundervisning, især i teknisk engelsk, arrangerede man et kortvarigt kursus inden afrejsen til England. Flere havde dog fortsat besvær med det engelske sprog, da de sad på skolebænken i England, hvor der blev undervist i fagene flystel, motorlære, el- og våbensystemer o.l.

Derimod var der mange flyvere, der ikke havde siddet i et motoriseret fly siden besættelsen i april 1940. Enkelte havde inden for de sidste år fløjet SAAB B17 i Brigaden i Sverige; nogle fløjet ved de allierede flyverstyrker i England. Dertil dem, der havde meldt sig som frivillige til uddannelse under krigen og nu kom tilbage til Danmark med krigserfaring.

Flyverne blev efter træningsniveau inddelt i tre hold, hvor første hold, der bestod af syv utrænede flyvere, skulle møde ved 11. Elementry Flying Training School (EFTS) på RAF Station Perth den 30. oktober 1945. Kurset varede 4 uger inden de blev overført til RAF Station Spitalgate for videre træning. Her mødte de Hold II med ti erfarne flyvere, der var ankommet den 13. november s.å.

Hold III, der bestod af otte flyvere, ankom til Spitalgate den 7. februar 1946.

Som det fremgår udnyttede man kun 25 af de aftalte 37 pladser. Uddannelsen, der var benævnt "Refresher and

Conversion Course" omfattede flyvning på Tiger Moth, Harvard (ca. 20 timer) og Spitfire (30-40 timer).

## FLERE FLY FRA ENGLAND

I løbet af sommeren 1946 gennemførtes yderligere forhandlinger om indkøb af fly med Air Ministry i London. Flyvematerielkommissionen med KN E.C.T. Jensen fra HFt som formand fik tilbudt følgende materiel: 5 stk. Supermarine Sea Otter, 44 Airspeed Oxford, samt 26 Supermarine Spitfire Mk.IX.

Sideløbende førte ingeniør L. Prytz

fra Marinen forhandlinger med de amerikanske myndigheder om indkøb af et antal North American Harvard IIB, der under krigen havde været udlånt til RAF på en Låne-Leje basis. Som indledning ønskede man 28 fly fordelt med 18 (pris 86.500 USD), der befandt sig ved Maintenance Units i England, samt 10 nedpakket i kasser på oversøiske baser. Disse 10 fly – de såkaldte "kannibal-Harvards" ankom til Københavns Havn i to sendinger, henholdsvis ombord på "S/S Brasilien" den 29. november 1946 (8 fly) og om-



▲ Danske flyvere foran en Harvard på RAF Station Spitalgate, England i vinteren 1945/46. F.v. PL H.G.P. Jensen, LT S. von Bruhn, instruktøren Flight Lieutenant P. Ipsen, LT J. Thyregod, SL P.O.H.M. Stilling og LT A.H. Jørgensen. Foto: FHS.

▼ Det danske hold III til uddannelse i perioden 7. februar til 20. marts 1946 bestod af f.v. overst: PL A.S. Bendtsen, LT N.B. Larsen, LT H. Gräs og SL H. Pontoppidan Sørensen. Forrest f.v.: KL E.B. Meincke, KL H. Valentiner, OK E. Rasmussen (leder) og KL V. Holm. Bemærk flyvervingens placering på henholdsvis Herens og Marinens flyvere. Foto: RAF via H. Gräs.





◀ Harvard med RAF nummer FT432 (senere 31/326) ankom til Kastrup Lufthavn den 31. maj 1947, men ses her nogle dage senere på Værlose Flyveplads. Bemærk båndet (hvidt?) om bagkroppen, samt den gule maling under bugen der er ført op under haleplanet, måske for at gøre flyets nummer mere synligt. Foto: FHS.

bord på "S/S Angelo Voyst" den 13. december 1946 (2 fly). Af de 10 fly blev tre gjort flyveklar som Harvard III (nr. 32/351-353), mens de øvrige enten blev kannibaliseret eller anvendt til undervisning på flyvemekanikerskolen.

I løbet af september 1946 blev indkøbskommissionen forstærket med et større antal kontrollanter og teknikere indenfor specialerne flystel (7 mand), motor (5 mand) og radio (7 mand). De skulle i løbet af de næste måneder forestå inspektion og klargøring af materiellet i England inden hjemflyvningen, bl.a. skulle flyene forsynes med samme type radioinstallation, hvilket englænderne ikke kunne påtage sig.

OK E. Rasmussen blev i efteråret beordret til England, for sammen med FL K. Rønhof at prøveflyve og udføre "acceptance flight" – i en såkaldt "Danish Ferry Pool" på RAF Station Pershore og Hullavington, inden flyene kunne leveres til Danmark.

De 44 Oxford var ikke omfattet af dette arbejde, der ligesom leveringen til Danmark, blev udført af englænderne.

## INDKØB AF PBY-5A CATALINA

Geodætisk Institut, der havde foretaget kortlægningsopgaver i Grønland før krigen med fly fra Marinen, henvendte sig i december 1945 til Krigsministeriet, hvor man ønskede at genoptage de afbrudte luftfotograferinger hurtigst muligt. I den forbindelse gjorde Geodætisk Institut (GI) opmærksom på de ændrede forhold med bl.a. landbaserede baser i Grønland. GI pegede derfor på mulige landflyvemaskiner til løsning af opgaven, og håbede at man i HFt tog dette med i betragtning ved indkøb af materiel.

Underligt nok rettede GI henvendelse til Krigsministeriet (HFt), som ikke havde samme Grønlands erfaring, som MFV, der hver sommer i tiden fra

1932 til krigsudbruddet, havde fløjet deroppe uden uheld.

Sideløbende med GI's henvendelse modtog Kontoret for Luftmilitære Sager i november 1945 et tilbud om at erhverve tre PBY-5A Catalina amfibiefly. Tilbuddet kom fra den amerikanske luftattaché i København, der meddelte at yderligere oplysninger kunne indhentes ved The Liquidation Commission's kontor i Paris.

KN E.C.T. Jensen (HFt) og materielmester N. Victor Petersen (MFV) foretog derfor en tjenesterejse til Paris i slutningen af måneden. Men Paris kontoret kunne ikke bekræfte tilbudet, eller anwise, hvor de tre fly stod opstillet på kontinentet. Derimod forlød det, at nogle PBY-5A'ere skulle befinde sig i Wick Bay i Skotland. Dette blev bekræftet telefonisk af Pariserkontoret. Men desværre, det hele var en misforståelse. Der var ingen Catalina fly til salg i England!

E.C.T. Jensen og N. Victor Petersen måtte derfor rejse hjem med uforrettet sag.

Militærflyveren A.P. Botved, - kendt for flyvningen til Tokyo i 1926 med en Fokker C V, der nu repræsenterede firmaet Frank Ambrose Aviation Co, kunne i december 1945 tilbyde tre

Catalina. De stod klar til besigtigelse på den amerikanske Atlanterhavskyst.

Geodætisk Institut's henvendelse til Krigsministeriet blev i januar 1946 forelagt Generalinspektøren for Hærens Flyvertropper. Oberst Ørum pegede her på det valutamæssige, hvor engelske flytyper ville være at foretrække. Han foreslog samtidig, at man satsede på landbaserede fly og derfor søgte oplysninger om f.eks. De Havilland Flamingo, Armstrong Whitworth Whitley og Lockheed Hudson.

Teknisk Tjeneste mente derimod, at Lockheed Hudson Mk.VI og Beechcraft Expeditor C-45 var de bedste kandidater.

Som det ses, var der stor forskel mellem HFt og MFV i opfattelsen af, hvilket materiel, der skulle anvendes i Grønland.

Chefen for MFV bad den 26. juli 1946 OK E.J. Overbye om at udarbejde et forslag til anskaffelse af PBY-5A Catalina. Konceptet blev fremlagt for DLU den 13. august 1946, hvor det blev foreslået, at udsende en mindre indkøbskommission til Canada og USA.

Kommissionen bestående af Overbye, maskinmester P.K.T. Schleimann og flyverkvartermester E. Qvistgaard



▲ PBY-5A Catalina "Canso" med det canadiske nummer 11039 gennemgik hovedeftersyn ved De Havilland Canada i Toronto i perioden 3. marts til 9. juli 1947, hvorefter det med dansk nummer FM54 ankom til LMS København den 22. juli 1947. Foto: E. Qvistgaard Hansen.



Hansen rejste til USA, hvor den danske luftattaché, GM C.C.J. Førslev havde foretaget de indledende undersøgelser.

Kommissionen tog kontakt med firmaet Ambrose Aviation Corporation, der meddelte, at man havde mere end 20 fly spredt på forskellige pladser i Canada. Kommissionen koncentrerede sig om RCAF Station Trenton og Station Torbay, hvor man fandt seks fly af interesse. Efter kontakt med Marineministeriet blev det aftalt at købe tre fly, men da De Havilland of Canada (DHC) kom med et favorabelt tilbud på hovedeftersyn i Toronto, hvis man kom med seks fly, var de tre sidste fly i mellemtiden solgt til anden side. Ambrose kunne dog tilbyde tre andre PB5Y-5A'ere, der stod i en hangar på RCAF Station Sydney på Nova Scotia halvøen. Det viste sig, at være tre fly i bedre stand end dem, der var solgt til anden side. Catalina'ens historie er indgående beskrevet i foreningens "Temahæfte nr. 1".

## FLYVETRÆNING I FLORIDA OG SÅ TIL GRØNLAND

Med oprettelsen af "Catalina-gruppen" den 10. februar 1947 planlagde E.J. Overbye et meget ambitiøst omskolings- og Grønlandsprogram for resten af året.

Catalina FM52 blev som første fly klar fra hovedeftersynet i Toronto, Canada i slutningen af marts s.å., hvorefter den blev fløjet til US Navy NAS Jacksonville i Florida. FM51 stod klar i Toronto i slutningen af april, og fulgte efter til Florida, således at man nu havde to fly til rådighed ved omskolingen, der omfattede tre besætninger med E.J. Overbye, P. Zigler og W. Lonsdale som 1.piloter, samt E.L. Rostrup, O. Holm-Jensen og J.P. Herner Petersen som 2.piloter.

Kurset i Florida varede til den 25. maj, hvor de to fly fløj tilbage til Toronto. Her var FM56, - det tredje fly, i mellemtiden gjort klar fra hovedeftersynet.

De tre fly forlod Canada i starten af juni 1947, hvor de på leveringsflyvningen mellemlandede i Gander på Newfoundland, Meeks Field (Reykjavik) på Island og Aalborg inden de ankom til LMS København den 6. juni.

Allerede inden omskolingskurset startede var man hjemme gået i gang med planlægningen af årets flyvninger i Grønland. Blandt nogle af de ideer man arbejdede med var to Catalina til Grønland og ét fly i reserve hjemme, samt to Oxford og én Spitfire FR Mk.XI. Heldigvis blev det ikke til noget med Oxford, der langt fra var velegnet til opgaven. Leveringen af Spitfire-flyene

var forsinket, og gled ligeledes ud af projektet. Men inden Oxford-projektet blev skrinlagt, nåede man at gennemføre en navigationstur med en Oxford (MP399) op gennem Sverige til Nordnorge (Bardufoss) og hjem via Värnes og Gardermoen. Besætningen på turen, der fandt sted i juni 1947, var: KN G. Bouet, PL J. Horskjær, KL B.O. Sandkvist og reservehåndværker A.M. Koch.

I MFV var man godt klar over at det kunne komme til at knibe med Catalina besætninger til den ambitiøse plan for sommeren 1947, og bad derfor HFT om de kunne være behjælpelige med tre flyvere, der kunne flyve som 2. piloter på Catalina'erne. Svaret tilbage var et klart nej!

Som aftalt gennemførte Catalina-gruppen to udstationeringer til Grønland i 1947.

Første fly, FM52 med KL W. Lonsdale som 1.pilot; FL O. Holm-Jensen (2.pilot); flyverkartermester E. Qvistgaard Hansen (flyvemaskinist) og flyvekartermester E.F. Ferré Jensen (radiooperatør), afgik fra Kastrop Syd den 28. juni 1947. Efter mellemlanding på Prestwick i Skotland og Meeks Field (Reykjavik) på Island ankom de til Bluie West One (Narsarssuak) i Sydgrønland, hvorfra de skulle dække sommerens togt til Vestgrønland.



*KL W. Lonsdale, 1.pilot ombord på Catalina FM52, gennemførte det første togt efter krigen til Vestgrønland i perioden 28. juni til 30. september 1947. FM52 ses her på Bluie West One (Narsarssuak) den 5. august 1947. KL J.G. Bergh, observatør fra 1935, ses forrest i midten af billedet. Foto: B.O. Sandqvist.*



Den 8. juli startede FM55 fra Karstrup mod Island med OK Overbye som 1. pilot. Flyet skulle tilslutte sig Pearyland ekspeditionen på Akureyri og herfra sammen med to ekspeditions-skibe (Godthaab og skonnerten Gamma) flyve videre til Østgrønland, hvor man oprettede en operationsbase ved Zackenberg.

Efter en tur senere på måneden til Brønlund Fjord blev FM55 beskadiget under en fejlbedømt landing på vandet ved Zackenberg, hvorved næsehjulbrønden sprang læk og vandet trængte ind i navigationsrummet. Med alles hjælp fik man bugseret FM55 ind på lavt vand og samme aften givet besked hjem om havariet.

Da FM54 den 6. august skulle til Narsarsuaq i anden anledning, valgte man at sende flyet videre til Zackenberg med diverse reservedele og andet udstyr. OK P. Zigler var 1. pilot på FM54 med KL E.L. Rostrup som 2. pilot.

Vel ankommet til Zackenberg tog reparationen af FM55 ikke lang tid, og den 10. august var flyet atter i luften på en prøveflyvning.

Pearyland ekspeditionen nærmede sig sin afslutning den 31. august, hvor FM55 fløj fra Zackenberg direkte til LMS København på 12½ time.

## SVENSK INSTRUKTØR

For at forbedre uddannelsen på Flyve-skolen ønskede OK H. Westenholz at sende nogle af flyvelærerne på instruktørkursus i udlandet. Et "Instructor Course" i England i december 1946 var en mulighed, men ansøgningen kom så sent, at man ikke kunne nå at behandle det i MFV.

En anden mulighed var Flygvapnet i Sverige, der godt kunne uddanne et antal danskere på Krigsflygskolan F5 på Ljungbyhed, men da skolen på Avnø var i undertal af instruktører, foreslog man i stedet, at en svensk instruktør kunne komme til Danmark. I slutningen af maj 1947 ankom kaptan M. Wilander til LMS Avnø, hvor han i de følgende dage blev introduceret til skolens KZ-II Trainer.

Wilander tog herefter del i uddan-

## Flyvere uddannet før/under krigen; men i tjeneste efter 1945

Navn:	Flyvehold:	Tjeneste	Totalhavari
T. Andersen	H1926	HfT; FLV →	
A.S. Bendtsen	H1934	Brigaden; UK 1945/46; HfT; FLV →	
E.K. Birkhede	H1930	H&SFS; FLV →	
K. Birksted	M1937	WWII; DLU; FLV →	
H.L.V. Bjarkov	H1917	Brigaden; HfT; FLV →	
G. Bouet	H1933	Brigaden; UK 1945/46; HfT; FLV →	
P.N. Brandt-Møller	H1934	Brigaden; Skolechef (mek.); FLV →	
S. von Bruhn	H1938	UK 1945/46; H&SFS	† 18.09.1946
A.L.J. Bøge		WWII; H&SFS; FLV →	
H. Christensen	H1938	UK 1945/46; H&STT; FLV →	
J.B. Danielsen	H1939	Brigaden; UK 1945/46; HfT; FLV →	
K.E. Fisker	M1939	H&SFS; MFV; FLV →	
C.C.J. Forslev	H1918	HfT; FLV →	
B. Gedsø	H1939	UK 1945/46; H&SFS; SAS →	
K. Gether-Caspersen		WWII; H&SFS; FLV →	
E. Gjørtz-Behrens	H1936	HfT; FLV →	
H. Gräs	H1936	UK 1945/46; civil (Politiet) →	
Š.E.B. Grønbech	M1931	Brigaden; MFV; FLV →	
K.P. Gundstrup	H1935	HfT; FLV →	
H.P. Michael Hansen	H1927	HfT; FLV →	
G.F.L. Hemicke		WWII; MFV; FLV →	
V. Holm	H1939	Brigaden; UK 1945/46; DLU; FLV →	
O. Holm-Jensen	M1939	UK 1945/46; MFV; PBY-5A; SAS →	
N. de Meza von Holstein-Rathlau	H1936	Brigaden; HfT	28.03.1949 † 28.09.1949
J. Horskjær	H1938	UK 1945/46; HfT; Danish Ferry pool; FLV →	
H.R. Hummelgaard	H1929	H&SFS; FLV →	
E. Infeld		WWII; civil →	
J. Ipsen		WWII; civil →	
E.C.T. Jensen	H1934	HfT; FLV →	
H.G.P. Jensen	H1936	UK 1945/46; H&SFS; 5.ESK; FLV →	
A. Edsen Johansen	H1927	HfT; civil →	
A.H. Jørgensen	H1935	UK 1945/46; 5.ESK; FLV →	
E.H. Krum-Hansen	H1938	UK 1945/46; HfT; FLV; civil →	
C.C. Larsen	H1919	Attache Moskva; Skolechef (H&SFS); FLV →	
N.B. Larsen	H1937	UK 1945/46; H&SFS; FLV →	† 19.03.1953
F.W. von Linstow	H1938	UK 1945/46; H&SFS; FLV →	
W. Lonsdale	M1936	UK 1945/46. H&SFS; MFV; PBY-5A; FLV →	
E.B. Meincke	H1928	Brigaden; UK 1945/46; H&SFS; FLV →	
T.V.G. Nielsen	H1936	RAF Stabskursus; HfT; FLV →	
E.J. Overbye	M1931	MFV; PBY-5A; FLV →	
H.J. Pagh	H1933	HfT; RAF Stabskursus; DLU; FLV →	
H. Pedersen	H1928	H&SFS; FLV →	
K.C.J. Pedersen	M1939	WWII; H&SFS; FLV →	
J.P. Herner Petersen		WWII; MFV; PBY-5A; FLV →	
N. Victor Petersen	M1923	H&SFS; MFV; FLV →	
T.A. Poulsen	H1935	HfT; FLV →*	
K.R. Ramberg	M1932	RAF Stabskursus; DLU; FLV →	
E. Rasmussen	M1927	UK 1945/46; Danish Ferry pool; →MFV; FLV →	
E.L. Rostrup	M1934	UK 1945/46; MFV; PBY-5A; FLV →	
K. Rønhof		WWII; Danish Ferry pool; H&SFS; FLV; SAS →	
G.H. Schaumburg		WWII; H&SFS; FLV →	
P. Scheibel	M1917	MFV; Marinen →	
P. Stig-Nielsen		WWII; H&SFS; SAS →	
P.O.H.M. Stilling	H1939	UK 1945/46; HfT; FLV →	
H. Pontoppidan Sørensen	H1938	UK 1945/46; H&SFS; FLV →	† 09.08.1952
P. Thomsen		WWII; (?) →	
J. Thyregod	H1938	UK 1945/46; H&SFS	† 27.02.1947
J.J. Ulrich	M1938	Brigaden; MFV; (?) →	
H. Valentiner	M1938	UK 1945/46; MFV; FLV →	
H. Westenholz	M1932	H&SFS; FLV →	
T.H.K. Wichmann	H1936	UK 1945/46; H&SFS; FLV →	
K. van Wylich-Muxoll	H1938	Brigaden; UK 1945/46; H&SFS; FLV →	
P. Zigler	M1937	DLU; MFV; PBY-5A; FLV →	
T.P.A. Ørum	H1926	HfT; FLV →	





nelsen af eleverne på EK1947, samt et udvidet instruktørkursus for flyveskolens flyvelærere. Wilander opholdt sig i Danmark i ca. 2 måneder.

## FLERE FLY

Ønsket om af få et fly, der kunne operere i stor højde, blev opfyldt den 1. april 1948 med købet af DDL's firemotorede Boeing B-17, OY-DFA "Stig Viking". Dermed blev man i stand til at foretage fotoflyvning over Grønland i alle højder. Flyet fik dansk nr. 67/672 med navnet "Store Bjørn", og var i starten underlagt HfT, men blev den 1. december 1949 overført til MFV's 1. LF, som dermed igen fik et landbaseret fly. Den danske B-17G fløj ikke kun i Grønland, men aflagde også besøg i USA et par gange.

I sommeren 1948 modtog man ligeledes 10 stk. KZ-VII fra SAI. Ét af flyene, nr. 63/617 måtte året efter afskrives p.g.a. en hangarbrand på Lundtofte Flyveplads den 19. juni 1949. Ellers var typen i drift frem til 1977, hvor de resterende fly blev overført til civilt register for brug ved diverse svæveflyveklubber.

Danmark kom ind i jetalderen med leveringen af de første Meteor F. Mk.4 i oktober 1949 og allerede i januar 1950 fulgte de første to-sædede T. Mk.7 (se FHT Tema-nummer 2/2013).

I 1949 var beholdningen af KZ-IIT reduceret fra 15 til 10 på grund af havarier. Antallet var i underkanten af skolens behov. Da SAI ikke kunne levere en modificeret udgave af KZ-II hurtigt nok, faldt valget på De Havilland Chipmunk. De to første Chipmunk blev afhentet på Hatfield i England den 15. april 1950 af OK H. Westenholz og flyverkvartermester L.B. Andersen (nr. 12/121), mens LT L. Sinding (SIN) fløj i 12/122. Flyvningen fra Hatfield til Manston for toldbehandling og påfyldning af benzin forløb planmæssigt.

Da flyene på næste ben nærmede sig Antwerpen i Belgien, satte motoren på 12/121 ud i 1200 ft. ca. 10 km fra Antwerpen. Nødlanding blev foretaget på nærmeste egnede mark. Under afløbet ramte flyet en pæl i markens begræns-



▲ Efter nødlandingen på en mark den 15. april 1950 var det nødvendigt at adskille Chipmunk nr. 12/121 og med hjælp fra det belgiske flyvevåben bringe det til Antwerpen lufthavn, hvor der blev udført en nødtørftig reparation, inden SIN nogle dage senere sørgede for at bringe det tilbage til fabrikken i England. Foto: L.B. Andersen.

ning. Pælen, der var udformet som et T-jern, ramte fuselagen umiddelbart bag motoren, hvorved undersiden blev revet op og flere forribber beskadiget. Motorstoppet skyldtes brændstofmangel, hvor venstre tank var tom og højre fuld.

SIN, der kredsede over marken i 200 meters højde, fik over radioen besked om situationen og fortsatte kort efter mod Antwerpen.

Den havarerede Chipmunk blev af det belgiske luftvåben transporteret til Antwerpens lufthavn. En undersøgelse viste senere, at en kontraventil fra højre brændstoftank (den med brændstof i) havde tendens til at "hænge".

Man besluttede herefter at H. Westenholz skulle flyve 12/122 hjem til Danmark, mens SIN og L.B. Andersen fløj 12/121 fra Antwerpen til Hatfield efter reparationens udførelse. De skulle her afvente klargøringen af de næste Chipmunk, og herefter sammen med 12/123 flyve nr. 12/124 til Danmark.

Der blev i alt købt 27 Chipmunk, fordelt med levering af 10 i 1950, 5 i 1952 og 12 i 1953.

## BEMALING OG NUMMERERING

Flyene fra England bibeholdt den RAF

bemalingen de havde på leveringstidspunktet, - og der var stor forskel på flyenes udseende. Dog var RAF mærkerne overmalet med danske kokarder og flag. Øjensynlig har mærkernes placering og størrelse været forskellig fra fly til fly, nogle havde endda stadig farvet bånd (gult?) om bagkroppen. I et par tilfælde var nogle Harvard ikke i den "normale" RAF camouflag (mat mørkegrøn/brun med gul underside), men derimod i lys ensfarvet bemaling. Sort/hvide billeder afslører desværre ikke om farven er grå eller gul! En Harvard (for øvrigt





tidligere dansk), der står udstillet på RAF museet i Hendon er i stærk gul bemaling med RAF mærker. Spørgsmålet er derfor, har vi haft gule Harvard's i DK i 1947/49?

Ved leveringen bibeholdt flyene RAF numrene, der var malet med sorte bogstaver og tal på bagkroppen lige ved eller under haleplanet. Nogle fly havde desuden nummeret malet med store kantede bogstaver/tal på undersiden af vingerne. Anderledes forholdt det sig med de nybyggede danske fly fra Kramme og Zeuthen. De var markeret med flyets fabriktionsnummer som militært løbenummer. Nummeret var malet på halefinnen, samt senere også på motorskærmen med store tal. Som skolefly var flyene malet sølvfarvet med et mørkt orange/brunt bælte om vinger og hale.

For PBY-5A Catalina vedkommende fortsatte man systemet fra før krigen, hvor MFV's Dornier Wal anvendte nummeret (FM)50 - FM stod formentlig for flyvebådsmonoplan. De seks indkøbte Catalina amfibiefly fik

### Teknisk personel pr. november 1945 - (ikke komplet)

Navn:	uddannet:	grad:
L.B. Andersen (Lars Bernhard)	M1937	flyverkartermester
T.W. Steen Andersen (Theodor William)	M1939	flyverkartermester
K.H. Birkholm (Kuno Holger)	H19xx	feltværkmester
E. Boots (Erik)	H1940	reservehaandværker
P.A. Born	H1935	reservehaandværker
K.H. Bæk (Kurt Henry)	H19xx	radiomekaniker
H.A. Christensen (Hugo Albert)	M1935	flyverkartermester
H.P. Christensen (Henning Peter)	H19xx	maskinofficiant
S.A.N. Christensen (Sigurd Arnold Nygaard)	M1925	materielmester
L.V. Drostgaard (Leif Verner)	H1939	reservehaandværker
J.W. Elberling (John William)	H1932	maskinofficiant
J.V. Frederiksen (Jens William)	H19xx	maskinofficiant
B.M. Hansen (Børge Marius)	M1937	flyverkartermester
C.O.M. Hansen (Christian Oluf Michael)	M1938	flyverkartermester
E. Hansen (Erik)	H1942	reservehaandværker
E. Qvistgaard Hansen (Erling)	M1945	flyverkartermester
J.G. Hansen (Johannes Gunnar)	M1939	flyverkartermester
P.F. Hansen (Peter Ferdinand)	M1930	flyverkartermester
K.R.F. Hansen (Kaj Robert Frederik)	H1933	felthaandværker
A.C.H. Hatting (Adam Carsten Hauch)	M1926	flyverkartermester
R.C.F. Hauschildt (Robert Christian Friedrich)	H19xx	feltværkmester
E. Henriksen (Ejnar)	H1930	maskinofficiant
P.A. Hermansen (Palle Abildskov)	H1933	flyvemekaniker
E. Jacobsen (Egon)	H1939	reservehaandværker
L.P.G. Jakobsen (Leif Peiter Gotfred)	M1939	flyverkartermester
E.A.B. Jensen (Erik August Brandt)	M1930	flyverkartermester
E.F. Ferré Jensen (Erik Folmer)	M1939	flyverkartermester
F.V. Jensen (Frede Volmer)	M1939	flyverkartermester
H. Jensen (Henning)	H1933	reservehaandværker
H.J. Jensen (Hans Johannes)	M1926	flyverkartermester
W.P. Jensen (Wilfred Peter)	M1938	flyverkartermester
H.J.K. Jørgensen (Hilmar Jørgen Konrad)	H1934	reservehaandværker
S.Aa. Jørgensen (Sten Aage)	H19xx	maskinofficiant
C.H.E. Kallehaug (Carl Hermann Emil)	M19xx	maskinmester
E.Aa.N. Kirsbo (Eivind Aage Nielsen)	M19xx	undermaskinmester
K.J.H. Kjeldsen (Karl Johan Højgaard)	H1933	felthaandværker
F. Kjær (Frede)	M1927	flyverkartermester
A.M. Kock (Axel Marinus)	H1932	felthaandværker
S.C.S. Lange (Svend Christian Sørensen)	M1932	flyverkartermester
C.O. Larsen (Carlo Oliver)	M1932	flyverkartermester
L.V. Larsen (Laurits Verner)	M1932	flyverkartermester
K.L. Lindballe (Knud Lauritz)	M1932	flyverkartermester
H. Aa. Madsen (Hans Aage)	M1938	flyverkartermester
Aa.H. Mathiesen (Aage Henry)	M1934	flyverkartermester
B.K. Mogensen (Bernhard Kofoed)	M19xx	flyverkartermester
C. Møller (Carl)	H1940	reservehaandværker
K.F. Mørkeberg (Knud Frederik)	M1924	flyverkartermester
A. Nicolaisen (Alfred)	H1937	reservehaandværker
H.H.B. Nielsen (Hans Henry Bernhard)	H1938	flyverkartermester
N.G. Nielsen (Niels Gunnar)	M1939	flyverkartermester
S.K. Nielsen (Sofus Kristian)	M19xx	flyverunderkartermester
A. Olesen (Aksel)	M1939	underkartermester
K. Pedersen (Knud)	M1935	flyverkartermester
K. Pedersen (Kristian)	H1940	reservehaandværker
V. Pedersen (Vilhelm)	H19xx	feltværkmester
C.M. Petersen (Carl Max)	M1939	flyverkartermester
P.F. Petersen	H1939	felthaandværker
K.W. Rasmussen (Kaj Walther)	H1938	reservehaandværker
P.K.T. Schleimann (Peter Kristian Theodor)	M19xx	maskinmester
H.W. Schäffer (Henning Windfeld)	M19xx	flyverunderkartermester
A.P. Søgaard (Alf Poulsen)	M19xx	flyverkartermester
P.H. Sørensen (Poul Ernst)	M1927	flyverkartermester
J.E. Trolle (Julius Ernst)	H1942	flyverkartermester
C.C.A. Valentin (Carl Christian Andreas)	H19xx	feltværkmester
E.C. Vegenfeldt (Erik Christian)	H1936	reservehaandværker
V.H. Villadsen (Vagn Holzendorff)	H1942	reservehaandværker
J.E.O. Walloe (Jørgen Erik Olaus)	H1940	flyverkartermester

▼ Flyene i Marinens Flyvevæsen var i en periode malet med sorte numre, mens Hærens Flyvertropper gjorde brug af hvide tal. Følgende fly vides at have haft sorte numre: alle Sea-Otter og Spitfire, Proctor 62/605, Oxford 21/219, 243 og 249, samt Harvard 31/309 og 319. Oxford nr. 21/243(?) ses her i Kastrup syd med tre teknikere, hvor den ene desværre dækker nummeret. Personen i midten er identificeret som Carl Max Petersen. Foto: NHL-arkiv.





numrene FM51 til FM56, ligeledes malet med sort på halefinnen.

Dette blandede nummersystem var selvfølgelig uholdbart, hvorfor man i august 1947 fastsatte retningslinier for standardbemaling og nummerering af danske militærfly. Systemet indebar et to cifret typenummer malet over det midterste ciffer i flyets individuelle fortløbende nummer. På HFt's fly var numrene malet med hvide tal på bagkroppen eller halefinnen, mens man på MFV's fly - i en periode - anvendte sorte tal.

Først hen i slutningen af 1949 var dette system implementeret på alle fly, og det betød et sjovt tilfælde med dobbelte numre på to KZ-IIT, - nr. 109 (senere 11/101) og 11/109.

## FLYVERVINGEN OG UNIFORMER

I oktober 1921 bestemte Krigsministeriet, at Hærens flyvere med militært certifikat skulle bære en flyvervinge anbragt på uniformsjakkens højre side i samme højde som fastsat for ordens-

dekorationer. Flyvervingen bestod af to kronede vinger i guldrækkerarbejde med to korslagte geværer og en kanon i forgyldt metal.

Til trods for, at der tilsyneladende ikke var noget samarbejde mellem Hærens Flyverkorps og Marinens Flyvevæsen, så indførte Marinen flyvervingen kun tre dage efter, at Hæren havde gjort det.

Placeringen af flyvervingen på uniformen fulgte samme retningslinier, som for Hæren, d.v.s. over højre brystlomme.

I modsætning til Hæren måtte vingen kun anlægges, når marineflyveren forrettede tjeneste som flyver.

Da flyverne mødte ind efter befrielsen i 1945 havde alle fra HFt flyvervingen placeret på venstre side af uniformsjakken. Om det var fordi man var stærkt inspireret af RAF uniformen, som havde den på venstre side, eller man blot ikke kunne huske, hvor den skulle placeres, er usagt.

Generelt havde marineflyverne vingen placeret over højre brystlomme,

men enkelte fotos viser noget andet, hvor flyveren bærer en hæruniform (eller måske en engelsk RAF uniform) med vingen på venstre side, og Marinens distinktioner på skulderne.

Med Flyvevåbnets oprettelse i oktober 1950 stod det klart at det nye værn skulle have sin egen uniform. Man introducerede en RAF præget stationsuniform, som i første omgang havde guld distinktioner som svarede til Marinens, men uden "øje", der til gengæld var erstattet af en "miniature" vinge.

Efter en prøveperiode gik man kort efter over til RAF lignende distinktioner i stedet; dette skete ved en resolution i september 1951.

## FLYVERNAVNE

Idéen med et kaldenavn på tre bogstaver, hvor mindst ét bogstav er en vokal, stammer højst sandsynligt fra Sverige, hvor et antal danske flyvere gjorde tjeneste ved Den danske Brigade under krigen. Det var måske K. van Wylich-Muxoll, der bragte det med hjem til Danmark, hvor eleverne herefter kun



▲ Flyveskolens chefer, instruktører og lærere på FSN Avnø i 1951. En noget blandedt forsamling må man sige, hvad uniformer angår! På billedet ses den nye Flyvevåben uniform med guld striber; Flyvevåben uniformer med Marinens flyvervinger (COR og MØR), samt Hær uniformer med flyvervingen placeret på venstre bryst.

Bagerst f.v.: ukendt, L. Sinding (SIN), J.O. Baumbæk (BAU), N. Lund (NIK), F.W. von Linstow, ukendt og ukendt. Midten f.v.: A.V. Rasmussen (RAV), H.J. Corfitzen (COR), ukendt, F. Koch (KOK), ukendt, G.L. Reimer og F. Mørch-Sørensen (MØR). Forrest f.v.: ukendt, ukendt, K. van Wylich-Muxoll, T.A. Poulsen, H.R. Hummelgaard, ukendt, C.H.E. Kallehaug og N.B. Larsen.

Foto: FHS.



blev tiltalt ved flyvernavnet og ikke borgerlige navne eller numre.

Der hersker dog lidt tvivl om flyvernavnet blev indført allerede med EK1946 i maj 1946, eller om det skete ved det efterfølgende hold EK1947 året efter.

I de første år havde navnet en stærk tilknytning til efternavnet, f.eks. BRO for Brodersen, RAS eller MUS for Rasmussen og TOR for Thorsen/Thorildsen o.s.v.

Ældre flyvere fra før og under krigen anvendte ikke flyvernavnene, - og dog, P. Zigler kaldte sig ZIG.

Ved Flyveskolen på Avnø brugte man en kort årgang to bogstaver for in-

struktørerne, f.eks. Wz for H. Westenholtz, Wi = T.H.K. Wichmann o.s.v. Men dette anvendtes udelukkende i.f.m. udsendelse af befalinger o.l.

Det var ikke ualmindeligt at nogle kort efter uddannelsen skiftede navn, f.eks. ALA til JOE (A.C. Larsen), IKA til MIK (J. Michaelsen) o.s.v.

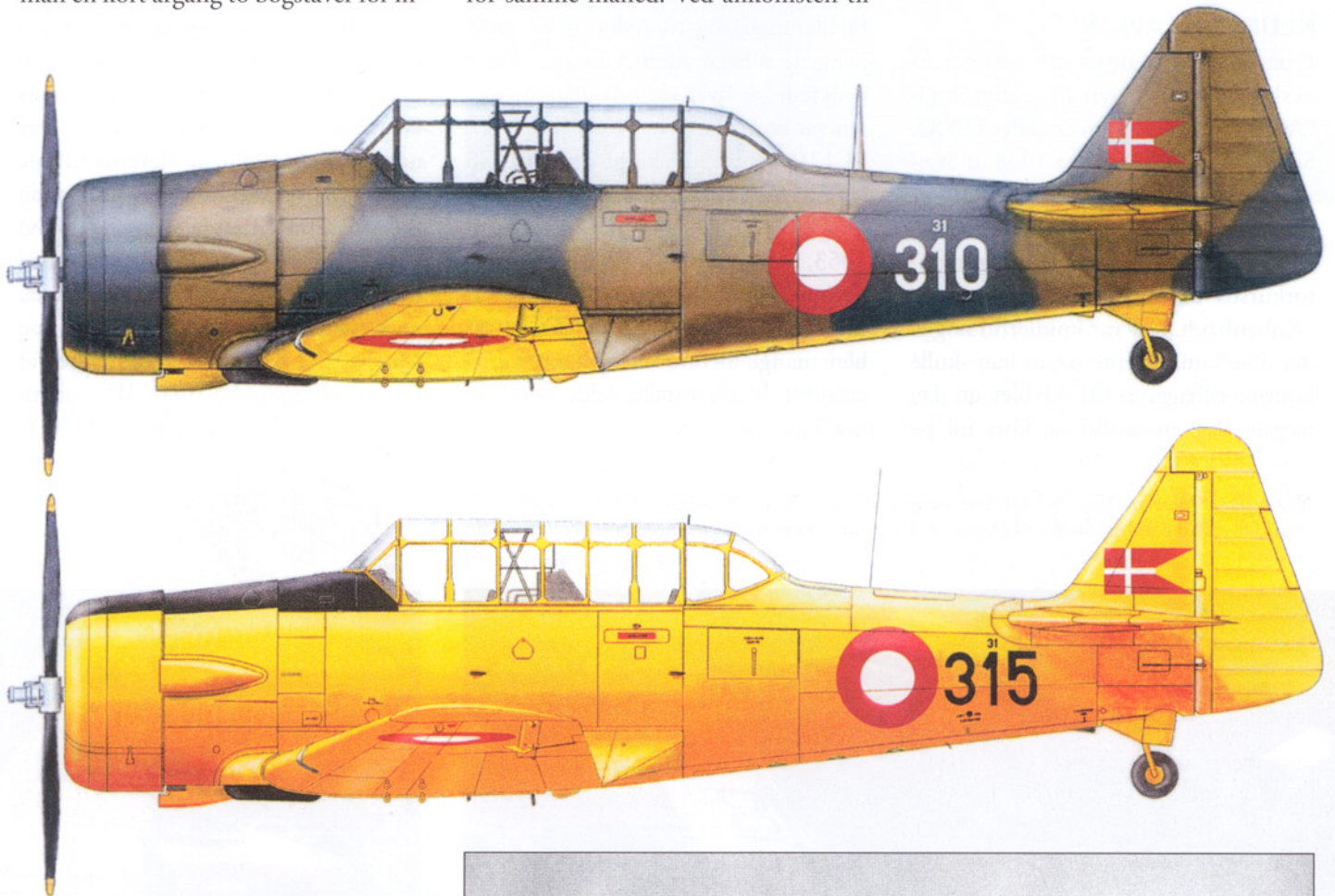
I starten accepterede man at der godt kunne være to med ens flyvernavn i samme enhed, f.eks. brødrene S.J. Darket og H.U. Darket hed begge DAR. Men efterhånden som Flyvevåbnet voksede ændredes forholdet. Kaj Ross-Hansen fra EK60-III gjorde således brug af tre flyvernavne indenfor samme måned! Ved ankomsten til

ESK728 fra TFL i februar 1963, var tre-bogstavs navnet optaget af en ældre pilot. Det nye navn holdt desværre kun én måned, da endnu en pilot med højere senioritet kom til eskadrillen.

Med introduktionen af IT i FLV, tildeles nu et unikt navn på Flyveskolen, som herefter følger denne resten af tiden.

### Fortsættes i næste nummer ...

- FHT 4/2013: 2.del  
- Flyveskolen og flyveholdene.
- FHT 1/2014: 3.del  
- Enheder samt havarier og uheld.



*Selvom det endnu ikke er bekræftet med gule Harvard's, så vover vi alligevel pelsen og bringer disse flotte tegninger af en camoufleret og en gul Harvard. Tegningerne er med tak udført af Ole Rossel.*

*Redaktionen hører meget gerne fra læserne med bemærkninger, eller måske endda bekræftelse på bemalingen, som åbenbart dengang ikke fik særlig megen opmærksomhed, selvom de, - uanset om farven var grå eller gul, skilte sig meget ud fra flokken; bl.a. har fototjenesten fotograferet mange af de andre fly, men ikke disse to!*

*Foto: E.P. Willumsen via FHS.*

