



Supermarine Spitfire i dansk tjeneste



Anders Madsen

Supermarine Spitfire i dansk tjeneste.

Copyright © Flyvevåbnets Historiske Samling og Anders Madsen, 2016.

Tekst, Billedredaktion og Layout:
Anders Madsen.

Sats og Program:
Times New Roman.
MS Power Point.
Adobe InDesign.

Eftertryk kun med tydelig kildeangivelse.

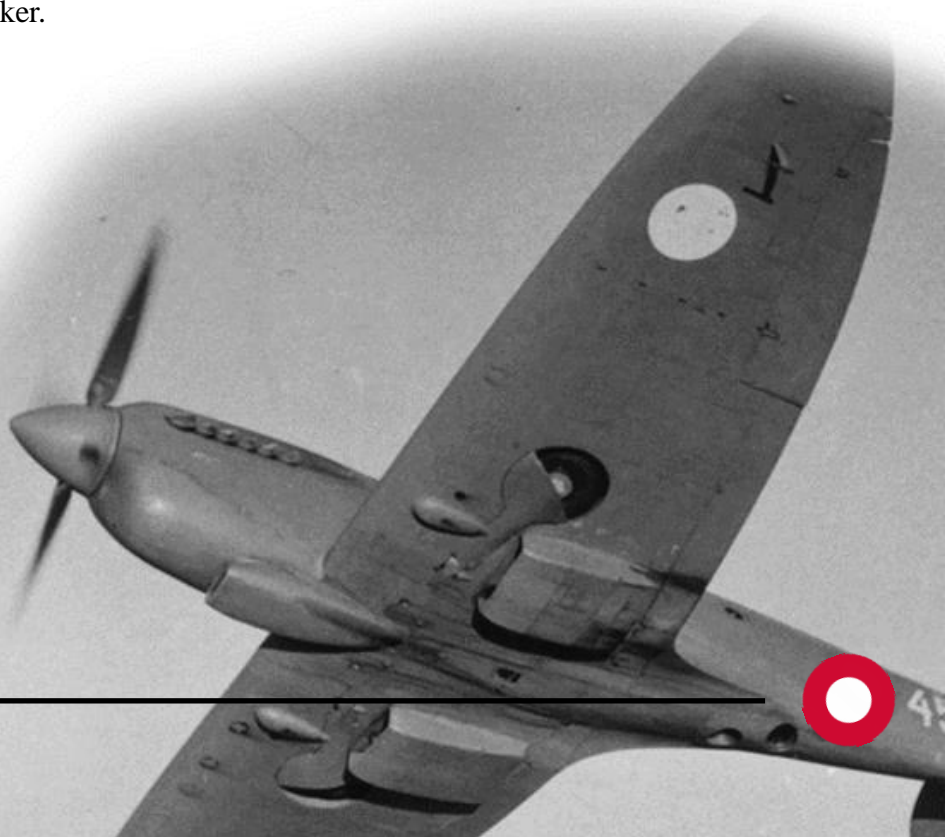
Hæftet er udgivet d. 3. oktober 2016 af Flyvevåbnets Historiske Samling i forbindelse med afsløringen af replicaen af Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe, 41-421, som vartegn for Flyverstaben ved Værnsfælles Forsvarskommando i Karup.

Forsiden er en kollage af billeder.

Det øverste billede er to Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe, 41-419 og 41-422, i formation d. 7. oktober 1949. Spitfire 41-419 flyves af Knud Jørgensen (KJØ), som også hjemfløj 41-421 fra England i oktober 1948 og senere blev general og forsvarschef.

Det nederste billede til venstre viser Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe, 41-421, på Flyvestation Værløse under Hærens Efterårsmanøvre, hvor Eskadrille 725 deltog i perioden 19.-29. september 1951.

Det nederste billede til højre viser oberst Kaj Birksted på vej til Korea i 1951. Birksted – som på det tidspunkt var oberst og chef for Flyverstaben – bærer en interessant uniformskombination, som har både joint og combined træk. Selve uniformen er en RAF jakkeuniform, men med gradstegn for en norsk oberstløjtnant. Flyvervingen er Kaj Birksteds oprindelige fra Søværnets Flyvevæsen, men den er anbragt på venstre side, som var praksis i Royal Air Force. Kasketten er engelsk, men med Hærens mærker.





I år er det 80 år siden, at den første Spitfire prototype fløj d. 5. marts 1936.

Flyet var revolutionerende for sin tid – og afgørende for den allierede sejr i luften under anden verdenskrig.

På samme måde som designet af Spitfire-flyet var nytænkende, var F-16 også forud for sin tid, da Danmark i 1975 sammen med Norge, Holland og Belgien afgav bestilling på i alt 348 fly, heriblandt 58 fly til Flyvevåbnet. F-16 har siden den dag, på samme måde som Spitfire, sikret, at Flyvevåbnet kan deltage i første række i både nationale og internationale operationer.

På helt samme vis vil Flyvevåbnets fremtidige kampfly, F-35, sikre, at Flyvevåbnet fortsat kan levere højteknologisk Air Power, *Hurtigt, Præcist og Effektivt*, hvor i verden, den efterspørges.

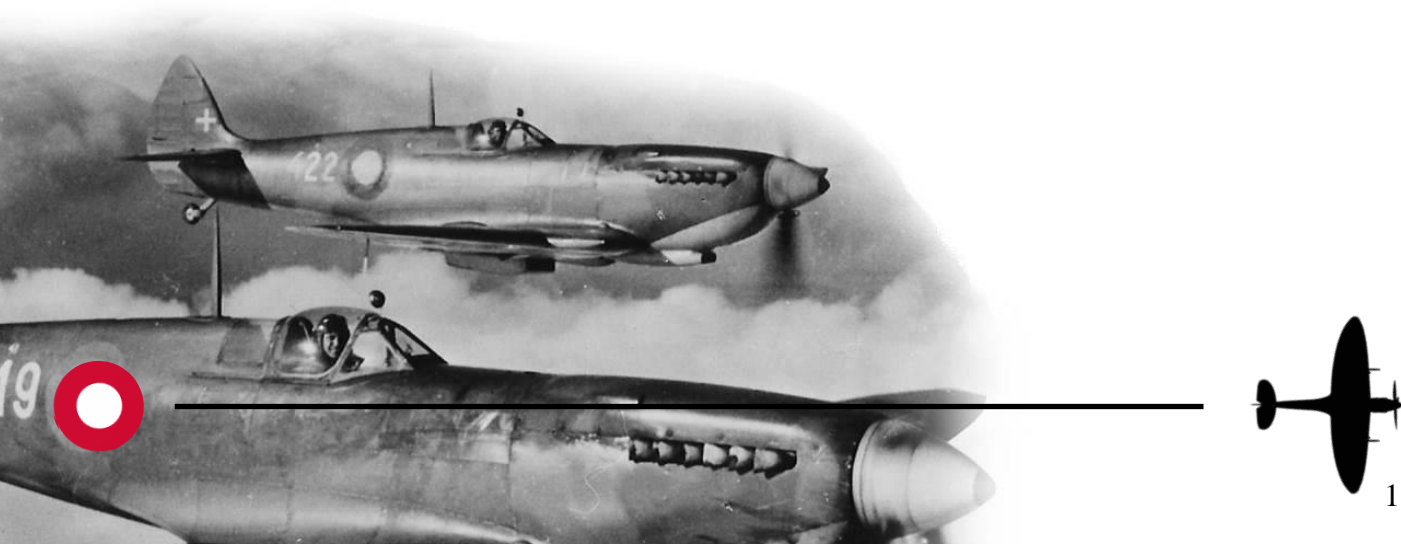
Spitfire-flyet er unikt i dansk kontekst, da det er det eneste danske jagerfly, som har gjort tjeneste i alle tre værn. Flyet kan dermed siges at være ”truly joint” – endnu før ordet blev en del af den moderne doktrinære Air Power tænkning. Flyvevåbnets støtte til Hærens og Søværnets operationer var vigtig dengang – og Flyvevåbnets operationer foregår stadig i en Joint og Combined ramme, hvor Flyvevåbnets kapaciteter leverer kampafgørende Air Power i alle scenarier og over hele verden.

Med ovenstående ord hilser jeg hæftet om Spitfire i dansk tjeneste velkomment, og jeg håber, at kendskabet til Flyvevåbnets historie kan medvirke til at forme Flyvevåbnets udvikling.

M.A.L.T. NIELSEN

Generalmajor

Chef for Flyverstaben





Indledning

”Hvis jeg skal beskrive Spitfiren med ganske få ord, så var det en rigtig flyvemaskine.”

Sådan beskriver tidligere chef for Flyvevåbnet, generalmajor Niels Holst-Sørensen (HOS) følelsen af at flyve Supermarine Spitfire, da militærflyvningen startede igen i Danmark efter krigen. Holst-Sørensen fløj Supermarine Spitfire i 4. og 5. Eskadrille i Hærens Flyvertropper samt i Eskadrille 725 i Flyvevåbnet, og han var meget stolt over at flyve det legendariske jagerfly – en følelse han først genfandt ved F-16.

”Det var en rigtig flyvemaskine med propel i næsen og fantastisk let på styregrejserne. Det var en stor fornøjelse at flyve den. F-84’eren var jo en traktor i forhold til Spitfiren. En god jagerbomber – men ikke nogen Spitfire. Det oplevede jeg faktisk først igen på den eneste tur, jeg har haft med en F-16. Det var lidt den samme Spitfire-fornemmelse af lethed på styregrejserne, smidighed og god motorkraft. Jeg fik turen af Christian Hvidt, da han var chef for Eskadrille 727. Han fløj et opvisningsprogram under en modtagelsesceremoni på Skrydstrup, hvor jeg blev sat i bagsædet på den F-16. Det var en pragtfuld flyvetur.”

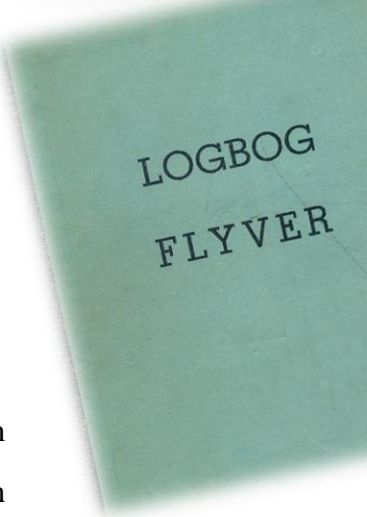
Spitfire var det første jagerfly, som Danmark købte efter besættelsen. Flyet blev anskaffet i både en jager- og en fotorekognosceringsudgave, og flyet var udset til at danne rygraden i de danske militære flystyrker efter krigen. Flyet opnåede som noget helt unikt at gøre tjeneste i både Søværnets Flyvevåsen (Spitfiregruppen og 2. Luftflotille), Hærens Flyvertropper (4. og 5. Eskadrille) og i Flyvevåbnet (Eskadrille 722 og 725). De første Supermarine Spitfire P.R.Mk. XI (fotorekognosceringsudgaven) ankom til Danmark d. 23. august 1947, mens den første Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe (jagerudgaven) ankom d. 25. oktober samme år.

Supermarine Spitfire blev i 1950 det første jagerfly i det nyoprettede Flyvevåben, og mange af de gamle Spitfire-piloter husker tilbage på deres tid i og med Spitfire med en helt særlig følelse af stolthed og ærbødighed. De beskriver Spitfire som et helt utrolig manøvreedygtigt fly, og alene flyets historie som legende fra Battle of Britain gjorde, at flyet var omgivet en helt særlig aura. Supermarine Spitfire gjorde tjeneste i Flyvevåbnet indtil 1955, hvor Supermarine Spitfire P.R.Mk. XI udgik af tjeneste. De fleste af flyene blev herefter hugget op, undtagen et enkelt fly, som blev bevaret og nu står udstillet på Flyvevåbenmuseet i Stauning med indregistreringen 41-401.

I forbindelse med udarbejdelsen af hæftet har jeg fået stor hjælp fra en række enkeltpersoner samt en række tidligere Spitfire-piloter, som velvilligt har delt ud af deres viden og erfaringer. Jeg er dem alle stor tak skyldig. Ligeledes vil jeg gerne takke Flyvevåbnets Historiske Samling for deres altid store støtte og ildhu i forbindelse med at bevare og formidle Flyvevåbnets historie.

God fornøjelse med læsningen

Anders Madsen



Udviklingen af Supermarine Spitfire

"I fell in love with her the moment I was introduced. I was captivated by her sheer beauty; she was slimly built with a beautiful proportioned body and graceful curves just where they should be."

Sådan sagde Lord Balfour, Under-Secretary of State for Air, da han for første gang blev introduceret for Spitfire i sommeren 1938.

Air Ministry udsendte i 1931 specifikation F7/30, som beskrev et jagerfly i metal, armeret med fire maskingeværer og en topfart på minimum 250 mph. Flyfabrikken Vickers Aviation Ltd., som i 1928 havde købt Supermarine Aviation Works Ltd., bød ind på specifikationen med en prototype, som på det tidspunkt havde betegnelsen Type 224. Hverken Air Ministry eller Supermarine var dog helt tilfredse med Type 224, så det blev i stedet Gloster Gladiator, som fik kontrakten.

Supermarine arbejdede imidlertid videre med prototypen og udviklede et lavvinget jagerfly, som fik betegnelsen Type 300. Air Ministry så et potentiale i flyet, og d. 5. januar 1935 blev der skrevet kontrakt med Supermarine omkring udviklingen af en egentlig prototype på baggrund af specifikation F37/34, som beskrev et lavvinget, ensædet, jagerfly i metal, og dermed det fly, som senere skulle blive til Spitfire. Den videre udvikling af flyet kunne således finde sted for offentlige midler.

Supermarines projekt, Type 300, var udviklet af Supermarines cheffingeniør, R.J. Mitchell, og var resultatet af mere end 20 års flyudvikling med mange forskellige designs og prototyper, men også mange revolutionerende og vellykkede konstruktioner. Dette betød bl.a., at Supermarine i 1931 kunne hjemtage Schneider-pokalen til ejendom, efter at de tre gange havde vundet den årlige konkurrence i kapflyvning på 150 sømil.

I løbet af de 21 år Mitchell var hos Supermarine, nåede han at være ansvarlig for designet af 24 forskellige flytyper. Konstruktionerne af de forskellige flymodeller op gennem 1920'erne og begyndelsen af 1930'erne betød, at Mitchell fik nogle værdifulde erfaringer, som dannede grundlaget for den senere udvikling af Spitfire.



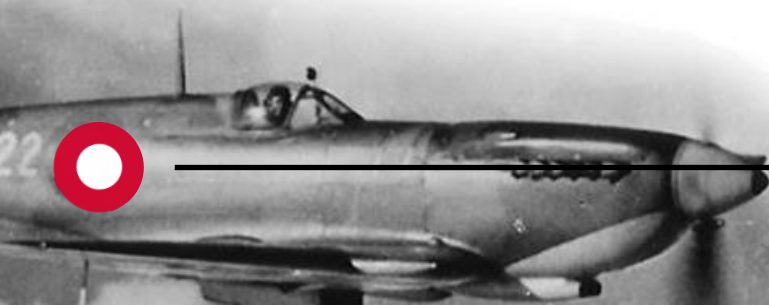
Efter underskrivelsen af udviklingskontrakten blev der d. 26. marts 1935 afholdt en mock-up konference hos Supermarine, hvor placeringen af radioudstyret samt bevæbningen blev besluttet. Type 300 prototypen blev udstyret med en helt ny motor fra Rolls-Royce, kaldet R-R Merlin C. Derudover var flyets krop – som noget relativt nyt – en monocoque konstruktion, dvs. en selv bærende skalkonstruktion uden indre afstivning, til forskel fra den traditionelle konstruktion med rørstel og beklædning af blade og lærred. Derudover var vingerne boltet direkte på kroppen uden nogen centersektion, hvilket ellers havde været modus indtil da.

Prøveflyvningen af prototypen, som var blevet registreret K5054, blev foretaget d. 5. marts 1936 fra Eastleigh Airport. Prøveflyvningen blev foretaget af Vickers cheftestpilot, J. Summers, og det viste sig, at det sølvfarvede monoplan med den tobladede træpropel var stabilt og let på kontrollerne, ligesom det viste en imponerende fart og stigeevne.

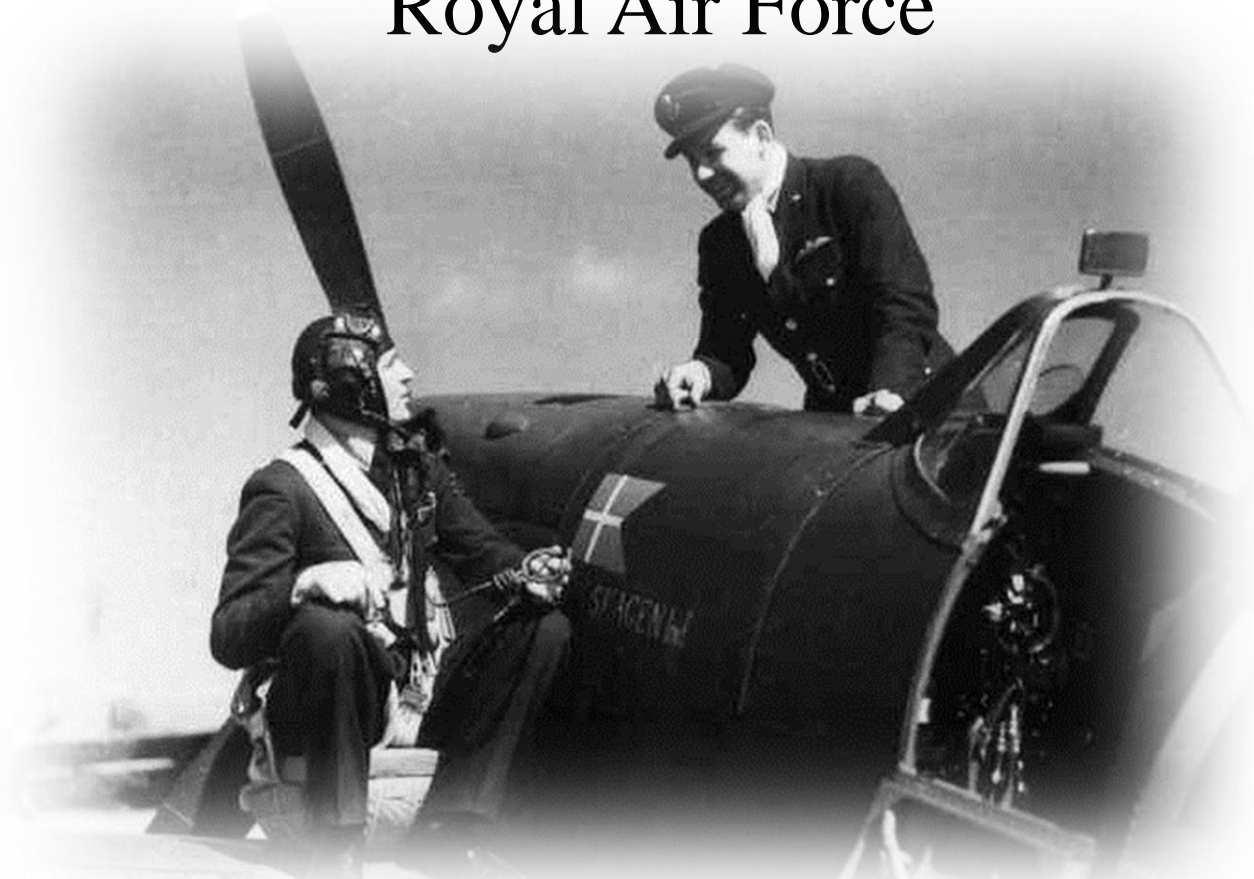
Efter prøveflyvningen skulle prototypen tilpasses til masseproduktion, hvorfor Air Ministry udsendte specifikation F16/36, som indeholdt kravene til et jagerfly med otte maskingeværer egnet til masseproduktion. Air Ministrys luftmilitære udvikling fulgte ”Scheme F”, som var en plan, der viste antallet af fly og mandskab for at opretholde et effektivt luftforsvar. ”Scheme F” vurderede, at der skulle anvendes 800 moderne jagerfly i luftforsvaret, hvorfor der d. 3. juli 1936 blev skrevet kontrakt med Vickers Supermarine om levering af 310 stk. Spitfire til tjeneste i marts 1939.

Spitfire-flyets ”fader”, cheffingeniør R.J. Mitchell, nåede desværre ikke at se sit fly i tjeneste, idet han d. 11. juni 1937 døde af kræft. Forinden havde han dog nået at præge udviklingen inden for propeldrevne jagerfly på en måde, som spillede en afgørende rolle i den kommende verdenskrig. De serieproducerede Spitfire-fly blev fremstillet på flere fabrikker, da man ikke hos Vickers Supermarine havde værkstedskapacitet nok til den relativt komplicerede fremstilling af flyene. Prototyperne af Spitfire (K5054) samt Hurricane (K5083), som skulle bære hovedparten af luftforsvaret under Battle of Britain, blev præsenteret for offentligheden lørdag d. 27. juni 1936 ved et fly-by under den årlige Royal Air Force opvisning på RAF Hendon. Den første serieproducerede Spitfire Mk. I tilgik No. 19 Squadron på RAF Duxford d. 4. august 1938, hvorefter eskadrillen modtog ca. ét nyt fly om ugen.

Spitfire nåede under krigen at blive produceret i 21 hovedversioner og 20.351 eksemplarer, og flyet symboliserer for mange personer det fly, som vandt Battle of Britain, og dermed sikrede en vigtig sejr for de allierede i starten af krigen.



De ”danske” Spitfire-fly i Royal Air Force



Spitfirepiloterne Aksel Svendsen og Jørgen Thalbitzer ved ”Skagen Ind” i forbindelse med overdragelsen af flyene d. 10. april 1942.

Foto: via Det Kongelige Bibliotek

Efter den tyske besættelse af Danmark flygtede et antal danske militærflyvere til England og kom til at indgå i de allierede flystyrker, i særdeleshed Royal Air Force. Derudover blev et antal civile danskere, herunder eksempelvis sømænd, også uddannet i Royal Air Force eller på den norske flyveskole i Canada, og kom efterfølgende til at indgå i de allierede flystyrker.

I starten af krigen var det meget almindeligt, at en bys beboere samlede penge ind til støtte for krigsindsatsen. Således finansierede byerne ét eller flere fly og fik til gengæld malet et navn på flyet. De frie danske i England samlede også ind til nogle ”danske” fly, og d. 9. april 1942 kunne den danske Spitfire-pilot, Jørgen Thalbitzer, i BBC fortælle, at de frie danske bosiddende i England havde indsamlet penge til tre Spitfire Mk. Vb. Pengene blev officielt overrakt den engelske premierminister, Winston Churchill, i hans kontor i Downing Street nr. 10 af en delegation bestående af lederen af det danske rekrutteringskontor i London, kaptajn Iverson, Pilot Officer Jørgen Thalbitzer, maskinist P.H. Skov samt matros Helge Christensen.





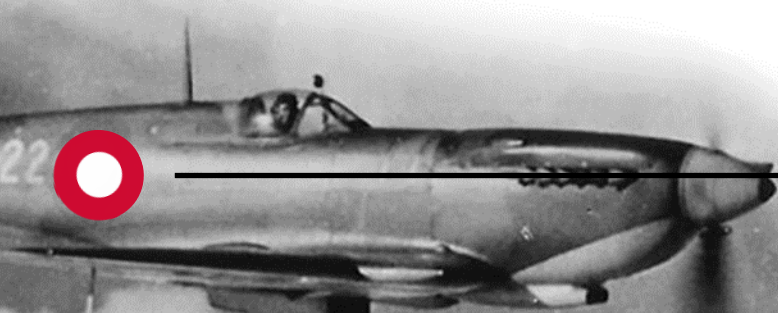
*"Skagen Ind" (AZ-G/BL924) i forbindelse med overdragelsen af flyene d. 10. april 1942.
Foto: via Det Kongelige Bibliotek*

De tre Spitfire Mk. Vb blev officielt overdraget til No. 234 Squadron ved en ceremoni på RAF Station Coltishall d. 10. april. No. 234 Squadron opererede i 1941 og 1942 fra forskellige baser i det sydlige England, og eskadrillen gennemførte både offensive sweeps og defensive luftforsvarsmissioner. Eskadrillens motto var "Ignem Mortemque Despuimus", som kan oversættes med "We spit fire and death". Eskadrillen havde tre danske piloter; Pilot Officer Jørgen Thalbitzer, Pilot Officer Aksel A. Svendsen og Pilot Officer Jens Ipsen, som efter den officielle overdragelsesceremoni demonstrerede de tre fly i luften.

De tre "danske" fly blev døbt Valdemar Atterdag (BL831/AZ-K), Niels Ebbesen (BL855/AZ-U) og Skagen Ind (BL924/AZ-G). Navnene stod på hver side af flyet, lige under canopyet, sammen med et lille dansk splitflag.

Desværre blev de "danske" Spitfire-flyes karriere i Royal Air Force ikke ret lang, idet to af flyene, Valdemar Atterdag og Skagen Ind, allerede d. 24. april, efter kun 14 dages tjeneste, blev skudt ned af tyske Focke Wulf 190A jagerfly over Buck-sur-Mer i Frankrig. Det ene fly, BL924 AZ-G, Skagen Ind, blev den dag fløjet af den danske pilot, Aksel A. Svendsen, som blev rapporteret savnet efter nedskyndingen.

Det sidste fly, Niels Ebbesen, fløj videre, men blev senere ombygget til Seafire Mk. Ib efter et havari i foråret 1943.



Genopbygning af de danske militære flystyrker efter krigen

Afslutningen på anden verdenskrig og den tyske besættelse af Danmark betød, at det danske forsvar igen formelt var en kendsgerning og officielt var ansvarlig for forsvaret af Danmark.

I realiteten bestod forsvaret efter besættelsen dog kun af den officers- og befalingsmandsstyrke som eksisterede, da de sidste dele af Forsvaret blev opløst ved opgøret med samarbejdspolitikken d. 29. august 1943. På materielsiden så det heller ikke positivt ud, idet Forsvaret næsten udelukkende bestod af det materiel, som den danske brigade havde bragt med sig

fra Sverige samt de våben, som var blevet nedkastet til modstandsbevægelsen under besættelsen. Anvendelse af tidligere tysk militært materiel efterladt i Danmark var ikke en mulighed, idet den Royal Air Force Air Disarmament Wing, som stod for administrationen af det tyske fly-relaterede materiel i Danmark, No. 8403 Air Disarmament Wing, nøje overholdt de indgåede våbenstilstandsftaler, og på den baggrund ødelagde alt det tyske materiel, som ikke blev direkte overtaget af de allierede. Det danske forsvar stod således på forholdsvis bar bund efter besættelsen. På det materielmæssige område var den eneste mulighed for en hurtig genetablering af forsvaret, at anskaffe det mest nødvendige materiel fra de allierede overskudslagre – specielt i England. Med henblik på at opstille en sikringsstyrke relativt hurtigt, måtte man på det personelmæssige område genindkalde nogle værnepligtige, som var uddannet før opgøret med samarbejdspolitikken i 1943.

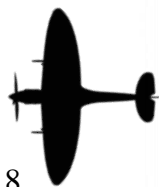
Krigen og den udvikling inden for militæret, som den naturligt havde medført, gjorde det hurtigt klart i Danmark, at der var behov for en omfattende reorganisering af Forsvaret fra før 1943.

Alene den teknologiske udvikling betød, at det forsvar, som skulle genopbygges, reelt var markant anderledes end det, som eksisterede før besættelsen. Hertil kom ændringer og erfaringer inden for militære doktriner, organisationer, geopolitiske forhold mv. Som en konsekvens af dette blev der nedsat en forsvarskommission, som skulle vurdere ændringerne i luftkrigsførelsen og forsvarsorganisationen, og på den baggrund udarbejde et udkast til en ny forsvarslov, som var tilpasset de aktuelle forhold.



Ødelagt tysk Junkers JU 88 på Karup efter krigen.

Foto: via Flyvevåbnets Historiske Samling

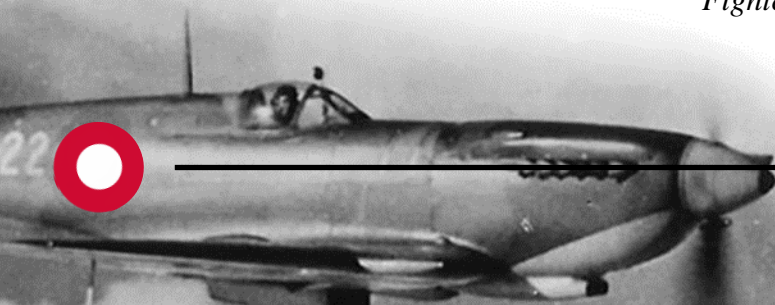


Krigen havde specielt ændret koncepterne og doktrinerne bag luftkrigen. Både inden for den strategiske og den taktiske anvendelse af luftstyrker, var der sket en enorm udvikling i tiden fra 1939 til 1945. Dette fordrede en ny måde at anvende flyvemaskiner på i forsvaret efter 1945 med henblik på at facilitere de ændrede krav og muligheder for luftkrigsførelsen. I realiteten betød dette, at man i genopbygningen og reorganiseringen af det danske forsvar efter anden verdenskrig var nødt til at analysere den eksisterende organisation med Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen, med henblik på oprettelsen af et selvstændigt flyvevåben, samt mulighederne for anskaffelse af tidssvarende materiel og operationsfaciliteter til det nye værn. På baggrund af dette anmodede regeringen allerede kort tid efter befrielsen den tidligere flyverløjtnant i Søværnets Flyvevæsen, nu oberstløjtnant i det norske flyvevåben, Kaj Birksted om at komme hjem til Danmark og blive personlig rådgiver for forsvarsministeren i luftmilitære sager. Kaj Birksted havde under krigen med stor succes gjort tjeneste som jagerpilot i England, indledningsvis i de norske eskadriller, og senere forrettede han stabstjeneste i Royal Air Force. Han blev det eneste danske flyver-es og havde således omfattende erfaring med de nyeste doktriner og koncepter for luftkrigsførelse. Han blev med den baggrund leder for "Kontoret for Luftmilitære Sager", som blev oprettet d. 31 juli 1945. Kontoret blev dog allerede d. 1. december samme år erstattet af "Det luftmilitære udvalg", med Kaj Birksted som leder, og med formålet at støtte forsvarskommissionen i alle spørgsmål vedrørende luftmilitære emner.



Oberstløjtnant Kaj Birksted modtager Distinguished Service Order, overrakt af chefen for den britiske Fighter Command, Sir Trafford Leigh-Mallory.

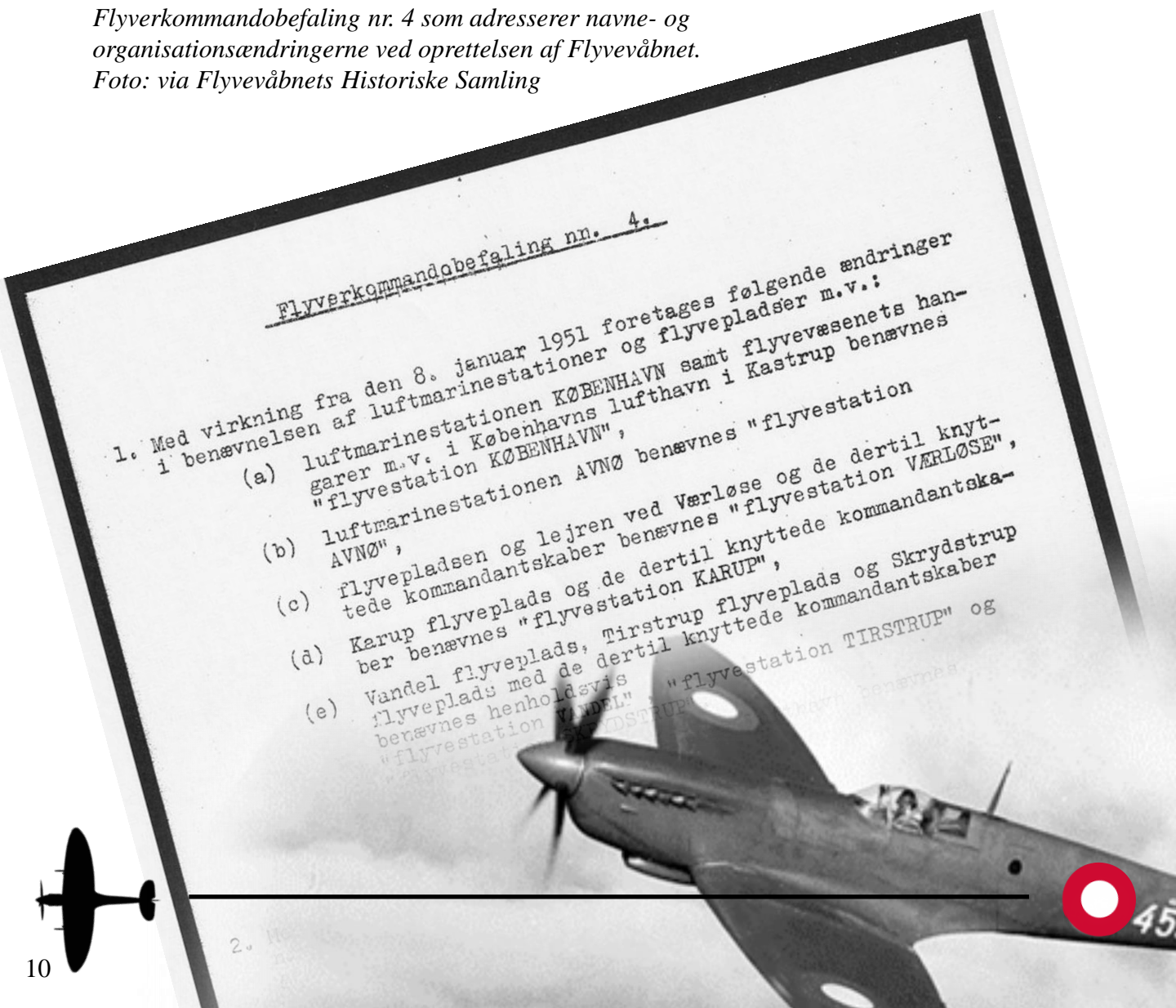
Foto: via Frihedsmuseet



Samtidig med at man i forsvarskommissionen arbejdede på at skabe rammerne for det nye forsvar, arbejdede man i stabene hos Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen på at skabe en række fælles funktioner for på den måde at smidiggøre overgangen til det fælles flyvevåben, som måtte komme. Således oprettede man i 1947 Hærens og Søværnets flyveledelse, som i 1948 fik tilknyttet Hærens og Søværnets flyveskole med underlagte kurser (Elementærkursus Avnø og Overgangskursus Karup) samt Hærens og Søværnets flyvetekniske tjeneste. Derudover blev piloter og teknikere fra begge værn også sendt på fælles kurser i bl.a. England med henblik på at opnå kendskab til de flytyper, som skulle danne grundlaget for dansk militærflyvning efter krigen.

Den 4. april 1949 underskrev Danmark sammen med 11 andre lande den Nordatlantiske Traktat og dannede dermed North Atlantic Treaty Organisation (NATO). Dannelsen af NATO kort tid efter krigen betød meget for den globale sikkerhedssituation. Derudover blev der skabt et grundlag for standardiseringer og fælles strategi i alliancen, hvilket også fik stor betydning for Danmark med landets placering tæt på Sovjetunionens interesseområde. Forsvarskommissionens arbejde kulminerede d. 27. maj 1950, da Folketinget vedtog ”Lov nr. 242 – Lov om Forsvarets organisation m.v.”, som bl.a. indeholdt beslutningen om oprettelsen af et selvstændigt flyvevåben.

*Flyverkommandobefaling nr. 4 som adresserer navne- og organisationsændringerne ved oprettelsen af Flyvevåbnet.
Foto: via Flyvevåbnets Historiske Samling*



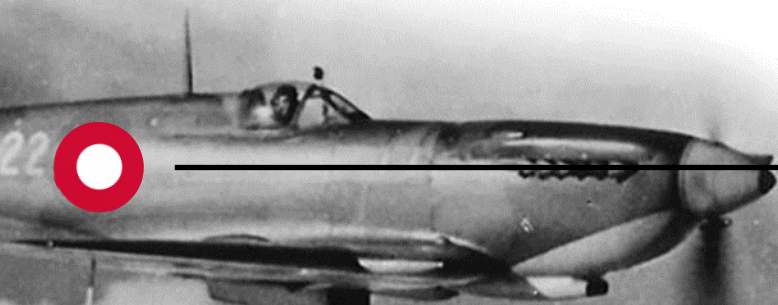


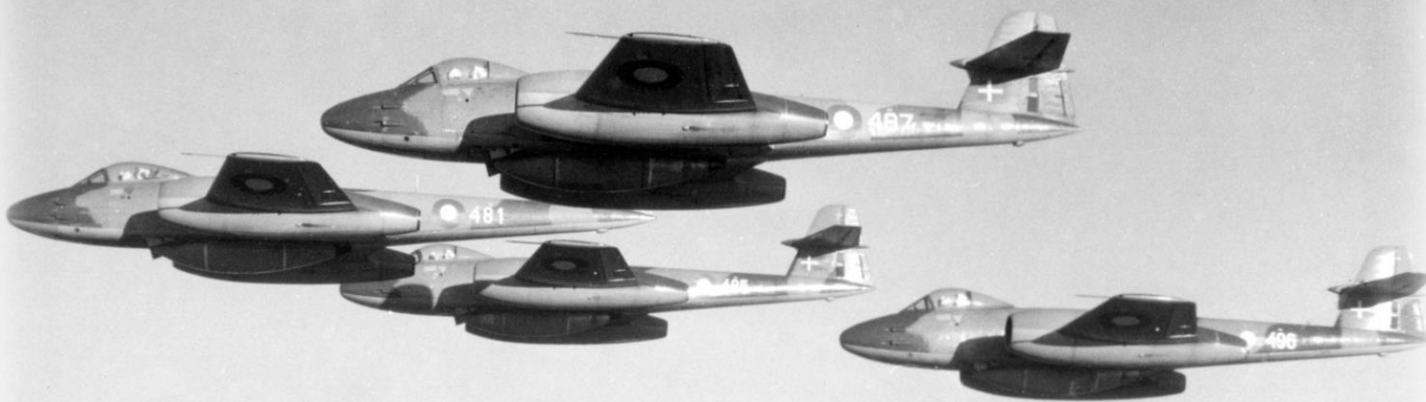
16 stk. Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe fra Eskadrille 725 fotograferet på Flyvestation Værløse i forbindelse med Hærens Efterårsmanøvre i perioden 19.-29. september 1951.

Foto: via Niels Helmø Larsen

Flyvevåbnet blev organiseret med Flyverkommandoen bestående af Flyverstaben og Chefen for Flyvevåbnet. Underlagt Flyverkommandoen var hhv. Østre- og Vestre Flyvebasiskommando, som var ansvarlige for ledelsen af flyvestyrkerne i de pågældende landsdele.

Med baggrund i den nye organisation samt det arbejde med genopbygning af militærflyvningen, som var foregået i regi af Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen, skulle det nye flyvevåben nu opbygges. Dette betød oprettelsen af en række nye enheder samt ændringer af allerede eksisterende enheder. Bl.a. skete der, som en følge af Kundgørelse for Hæren B.2-1951, en række navneændringer. Således ændrede flyvepladserne og luftmarinestationerne navn til flyvestationer, og de gamle eskadriller og luftflotiller blev enten nedlagt eller fik et nyt eskadrillenummer, som var i overensstemmelse med NATO-standarden. I stor udstrækning var arbejdet en naturlig fortsættelse af arbejdet fra før 1950, blot i et endnu højere tempo og med en meget hurtig etablering af nye eskadriller, således at det nye værn var udrustet og opbygget i overensstemmelse med forsvarsloven og de af NATO fastsatte styrkemål.





Fire stk. Gloster Meteor F.Mk. 8 fra Eskadrille 724 fotograferet d. 4. december 1954.

Foto: via Flyvevåbnets Historiske Samling

En stor del af militærflyvningen efter krigen blev initieret og gennemført fra flyvepladsen i Karup. Den tyske besættelsesmagt havde allerede startet opbygningen af flyvepladsen i april 1940 under navnet Einsatzhafen Grove. I løbet af krigen blev flyvepladsen udbygget i flere omgange og ændrede karakter til en fliegerhorst, dvs. en fuldt udbygget flyvestation. Ved krigen slutning var Fliegerhorst Grove en af de største flyvepladser i Nordeuropa og havde således infrastrukturen til at være det naturlige udgangspunkt for dansk militærflyvning efter krigen. Indledningsvis blev pladsen hjemsted for Flyveskolens Overgangskursus, også kendt som "Harvard-skolen", samt 2. og 5. Eskadrille fra Hærens Flyvertropper og 3. Luftflotille fra Søværnets Flyvevæsen.

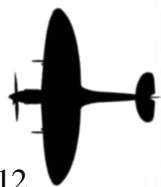
Efter Flyvevåbnets oprettelse i 1950 blev der d. 8. januar 1951 oprettet 2 specialeskadriller samt 3 jagereskadriller. De 2 specialeskadriller var Eskadrille 721 og 722. Eskadrille 721 var en videreførelse af 1. Luftflotille og var indledningsvis placeret i Kastrup som transporteskadrille, mens Eskadrille 722 var helt nyoprettet og baseret på Flyvestation Værløse.

De 3 jagereskadriller; 723, 724 og 725 blev alle placeret på Flyvestation Karup. Eskadrille 723 var en videreførelse af 3. Luftflotille, som var udrustet med Gloster Meteor F.Mk. 4.

Eskadrille 724 var helt nyoprettet og blev udrustet med de nyindkøbte Gloster Meteor F.Mk. 8, mens Eskadrille 725 overtog Spitfire-flyene fra 5. Eskadrille, indtil eskadrillen kunne udrustes med de amerikanske Republic F-84E/G Thunderjet.

Disse 5 eskadriller udgjorde således grundlaget for det nye flyvevåben. Der blev i årene op til 1955 oprettet endnu 5 eskadriller, nemlig Eskadrille 726 til 730, samt en foto-flight, som alle blev udrustet med den amerikanske Republic F-84G Thunderjet, der blev modtaget i et stort antal som våbenhjælp fra USA.

Sideløbende med opbygningen af de flyvende enheder skete der også en opbygning af kontrol- og varslingsystemet, vedligeholdelsesstrukturen, flyvestationsforsvaret mv. samt en kontinuerlig opbygning, tilpasning og vedligeholdelse af både infrastruktur og organisation, således at den afspejlede det stigende erfaringsniveau og relevante krav.



Det nye flyvevåben fik også et værnsmærke. Offentliggørelsen af det nye flyvevåbenmærke skete i Kundgørelse for Hæren B.38 – 1951 med følgende ordlyd.

”Nedenfor gengivne mærke skal fremtidig anvendes som værnsmærke for flyvevåbnet. Det benævnes: flyvevåbenmærket.

Anvendelsen af mærket kan indtil videre kun finde sted med ministeriets tilladelse i hvert enkelt tilfælde, og det skal fremstilles i nøje overensstemmelse med den viste gengivelse. Opmærksomheden henledes på, at flyvevåbenmærket, hvori indgår en del af rigsvåbnet, er beskyttet som sådant og ikke vil kunne anvendes i andet øjemed end flyvevåbnets uden at falde ind under bestemmelsen i borgerlig straffelov § 132, jfr.

Lovbekendtgørelse nr. 215 af 24. juni 1939, hvorved der fastsættes bøder for den, der forsætligt eller ved uagtsomhed offentligt eller i retsstridig hensigt benytter kendetegn, som er forbeholdt bl.a. dansk offentlig myndighed eller militærpersoner, eller kendetegn, der har en sådan lighed med ovennævnte, at en forveksling kan finde sted”.

265

FORSVARSMINISTERIET.

København, den 17. oktober 1951.

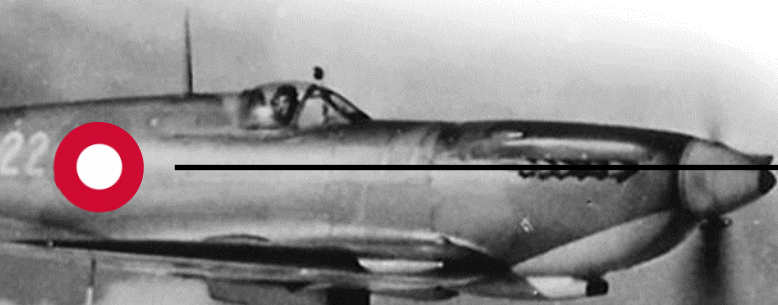
Kundgørelse for hæ

1. Nedenfor gengivne mærke skal fremtidig anvendes som værnsmærke for flyvevåbnet. Det benævnes: flyvevåbenmærket.



Anvendelsen af mærket kan indtil videre kun finde sted med ministeriets tilladelse i hvert enkelt tilfælde, og det skal fremstilles i nøje overensstemmelse med den viste gengivelse.

Opmærksomheden henledes på, at flyvevåbenmærket, hvori indgår en del af rigsvåbnet, er beskyttet som sådant og ikke vil kunne anvendes i andet øjemed end flyvevåbnets uden at falde ind under bestemmelsen i borgerlig straffelov § 132, jfr. lovbekendtgørelse nr. 215 af 24. juni 1939, hvorved der fastsættes bøder for den, der forsætligt eller ved uagtsomhed offentligt eller i retsstridig hensigt benytter kendetegn, som er forbeholdt bl. a. dansk offentlig myndighed eller militærpersoner, eller kendetegn, der har en sådan lighed med ovennævnte, at en forveksling kan finde sted.



Supermarine Spitfire i dansk tjeneste

Som nævnt tidligere eksisterede der en stor opgave efter krigen med at genopbygge de danske militære luftstyrker, men der var indledningsvis stor uenighed blandt ledelsen i hhv. Hærens Flyvertropper, Søværnets Flyvevæsen samt i det luftmilitære udvalg med Kaj Birksted om, hvordan flystyrkerne skulle operere og organiseres samt hvilke flytyper, der skulle anskaffes.

Solocertifikat.

Det attesteres herved, at jeg *N. Holst-Sørensen*.....
er fuldt fortrolig med betjeningen af nedennævnte betjenings-
greb m. m. i Spitfire IX.

- a. Det hydrauliske system, understellots betjeningsgreb og visere.
- b. Det pneumatiske system.
- c. Det elektriske system.
- d. Kølesystem.
- e. Gashåndtag, o/m, propellerhåndtag, data for o/m og boost-tal, for start, stigning, marchfart.
- f. Trinhåndtagenes stilling ved start.
- g. Øvrige håndtag og kontakter.
- h. Indstilling af sæde og seler, hvorledes hooden åbnes og lukkes, nødudløsning af hood.
- i. Forholdsregler i tilfælde af brand.
- j. Forhold at tage hensyn til hvis luftfartøjet skal forlades i luften.
- k. Forholdsregler ved opstartning af motor.

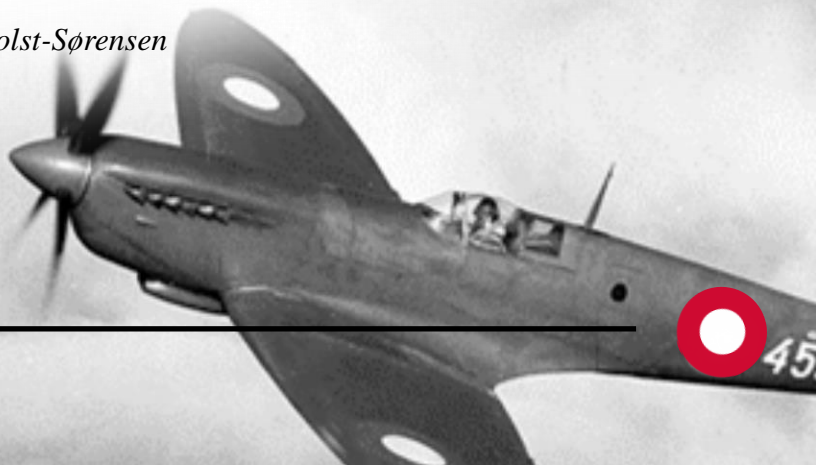
Det attesteres herved at *premierløjtnant N. Holst-Sørensen*
er blevet undervist i den rette brug af samtlige betjenings-
greb og er fortrolig med disse. Hans færdighed er tilfreds-
stillende for at flyve solo.



*Niels Holst-Sørensen (HOS) solocertifikat for Spitfire
H.F.Mk. IXe fra 5. Eskadrille i Jydske Flyverafdeling,
Hærens Flyvertropper.*

Foto: via Niels Holst-Sørensen

I Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen kiggede man indledningsvis mod Royal Air Force og Royal Navy, og der blev således anskaffet et antal lette forbindelsesfly af typen Percival Proctor, tomotorede lette transport- og forbindelsesfly af typen Airspeed Oxford samt maritime fly af typen Sea Otter. Efterfølgende blev der også anskaffet et antal danske træningsfly af typen Kramer og Zeuthen (KZ) II samt amerikanske North American Harvard. Som en del af genopbygningen af de militære flystyrker, modtog Danmark efter krigen i alt 48 Supermarine Spitfire fordelt på 38 stk. H.F.Mk. IXe (High Altitude Fighter), tre stk. P.R.Mk. XI (Photo Reconnaissance), fire stk. Mk. IX, der fungerede som instruktionsfly på flyvemekanikerskolen på Flyvestation Værløse samt tre stk. Mk. IX, der blev anvendt til reservedele.





Fem stk. Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe, bl.a. 41-404 og 41-412, fra 4. Eskadrille på Værløse Flyveplads. Bemærk at 41-404 har "Store Stygge Ulv" på motorskærmen, mens 41-412 har Mickey Mouse.

Foto: via Flyvevåbnets Historiske Samling

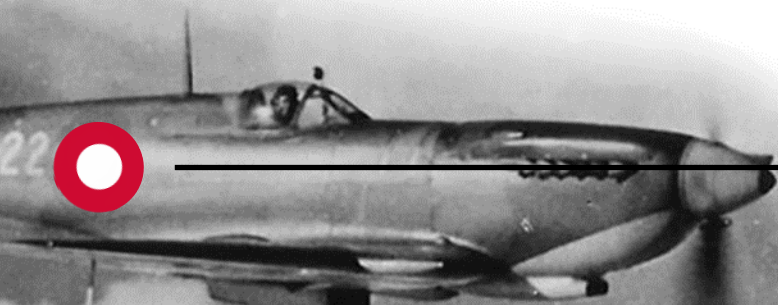
De tre stk. P.R.Mk. XI var fotorekognosceringsfly, og de ankom til Danmark d. 23. august 1947 og d. 18. september 1947 under aftalen Comm. No. 434. De 38 stk. Spitfire H.F.Mk. IXe var jagerfly og ankom til Danmark i perioden 25. oktober 1947 til 10. februar 1949 under aftalen Comm. No. 320. De 38 stk. ensædede Spitfire H.F.Mk. IXe fly var de første egentlige kampfly, som Danmark anskaffede efter befrielsen. Bogstaverne H.F. stod for High Altitude Fighter og refererede udelukkende til, at den anvendte motortype (Rolls Royce Mk. 70) havde sin maksimumydelse i stor højde. E'tet i typebetegnelsen angav, at bevæbningen bestod af to 20 mm. maskinkanoner og to 12.7 mm. maskingeværer.

De sidste fly, instruktionsflyene, ankom til Danmark i perioden 10. juni 1948 til 30. juli 1948 under aftalen Comm. No. 326.

Alle fly blev færgeføljet til Danmark med undtagelse af instruktionsflyene, som ankom med skib. Søværnets Flyvevæsen var udpeget til at stå for modtagelsen af alle Spitfire-fly fra England. Det første fly, Spitfire P.R.Mk. XI med RAF serienummeret PL794, ankom til Kastrup d. 23. august 1947, hvor det efter toldbehandling, indgik i Spitfiregruppen fra d. 29. august samme år.

Spitfiregruppen var ikke en reel flotille, men blot en enhed under Søværnets Flyvevæsen, som skulle organisere modtagelsen af flyene. Spitfiregruppen var den første Spitfire-enhed i Danmark og fungerede som modtagelsenhed frem til d. 10. juli 1948, hvor enheden blev absorberet ind i 2. Luftflotille.

2. Luftflotille var også hjemmehørende i Kastrup og bestod af flere flights, bl.a. en fotorekognosceringsflight og en jagerflight. Flotillens Spitfire P.R.Mk. XI blev senere overtaget af Eskadrille 722, mens jagerflyene allerede fra juli 1949 blev overført til 4. Eskadrille fra Hærens Flyvertropper, som var stationeret på Værløse Flyveplads.





*Harvard-fly fra Overgangskursus fotograferet foran Hangar 3 på Flyvestation Karup.
Foto: via Flyvevåbnets Historiske Samling*

Spitfire-flyvningen ved Hæren startede med Spitfire-skolen på Karup Flyveplads under Jydske Flyverafdeling i Hærens Flyvertropper fra januar 1948 og frem. Skolen havde premierløjtnant H.G.P. Jensen som kommandør, og den blev kort tid efter en del af 5. Eskadrille fra Hærens Flyvertropper, som var blevet genetableret som jagereskadrille på Karup Flyveplads, og som skulle operere med Spitfire H.F.Mk. IXe.

Uddannelsen af de danske piloter på Spitfire efter krigen foregik indledningsvis via Royal Air Force, og det fremgår således af et dokument fra Krigs- og Marineministeriet fra d. 22. oktober 1945, at en række både trænede samt forholdsvis utrænede flyvere skulle gennemgå uddannelser ved Royal Air Force. Derudover blev der uddannet teknikere, flyvekontrolofficerer samt link-træner instruktører.

Den 1. maj 1946 startede det første flyverkursus (Elementærkursus 46) efter krigen på Luftmarinestation Avnø med 23 elever. Efter kurset fortsatte de 12 beståede elever i januar 1947 på Overgangskursus (Harvardskolen) på Karup Flyveplads, hvor eleverne i løbet af året oparbejdede flyveerfaring, inden de i januar 1948 startede på Spitfire-skolen, hvor de gennemførte omskoling til det nye jagerfly, inden de fleste af piloterne blev tilkommanderet 5. Eskadrille.





Fem stk. Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe i formation d. 5. december 1949.

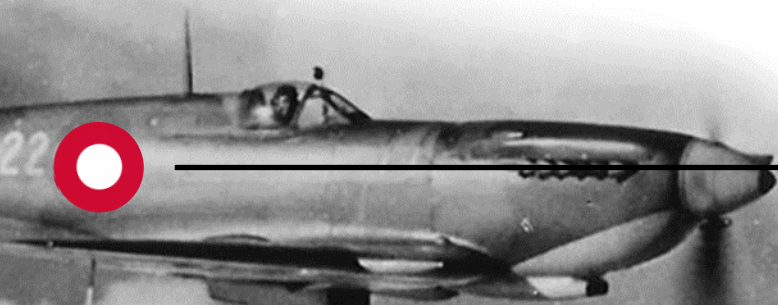
Foto: via Flyvevåbnets Historiske Samling

”Jeg kan huske, at da Meteoren kom, var vi ret stolte af at flyve Spitfire i stedet for de der nye fly, som lugtede af paraffin.”

Sådan beskriver Carl Frederik Laulund (LAU) følelsen af at flyve Supermarine Spitfire, da militærflyvningen startede igen i Danmark efter krigen. LAU fløj Supermarine Spitfire i 4. og 5. Eskadrille i Hærens Flyvertropper i 1949. I citatet nedenfor uddyber han Spitfiredens karakteristika.

”Man kunne kende forskel på piloterne i Spitfire og Meteor; Spitfire-piloterne lugtede af benzin, havde et blå mærke lige over venstre albue og ingen øjenvipper på venstre øje. Lugten af benzin kom af, at det var en propel- og ikke var en jetmotor. Cockpittet i Spitfireden var så trangt, at man ikke kunne nå at åbne hooden helt tilbage med hånden, så der var man nødt til at bruge albuen for at åbne den helt, hvilket gav et blå mærke over venstre albue. Og når man kørte på jorden, var vi nødt til at stikke hovedet ud af cockpittet, ellers kunne man ikke se noget for næsen, og derfor brændte exhaust-flammerne fra venstre side af motoren øjenvipperne væk.”

Den indledende uddannelse på Spitfire beskrives af piloterne som relativ simpel og ikke efter et ovenfra-dikteret fast uddannelsesprogram. Dette kom først et par år senere, hvor 5. Eskadrille udarbejdede et forslag til et fire måneders jageruddannelsesprogram på Spitfire i perioden 1. juli til 1. november 1949. Programmet blev fremsendt af Jydske Flyverafdeling d. 2. juli 1947 til Hærens Flyvertropper, hvorefter det blev fremsendt til Generalinspektøren for Hærens Flyvetropper, oberst Ørum, d. 4. juli, som godkendte forslaget. Uddannelsesprogrammet omfattede en gennemgang af bestemmelser og pilot's notes, samt cockpit drill. Derudover skulle eleven i Harvard-skolemaskinen træne bagsædelandinger for at vænne sig til det dårlige udsyn fremad i Spitfire-flyet pga. den store motor. Den praktiske del af programmet omfattede 80 timers flyvning, herunder generel tilvænnning til luftfartøjet, start- og landingsøvelser, formationsflyvning, samt mere offensiv flyvning, herunder træning i både luft- og jordmålsskydning samt bombekast. Programmet var udarbejdet af daværende kaptajn-løjtnant Knud Jørgensen (KJØ), som senere blev general og forsvarschef, og som i foråret 1949 havde været tilknyttet den svenske Flygvapnets Bomb- och Skjutskola. På baggrund af disse erfaringer udarbejdede Knud Jørgensen (KJØ) det danske uddannelsesprogram for jagerpiloter.





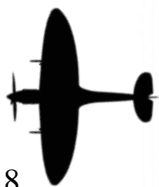
Supermarine Spitfire P.R.Mk. XI, 42-452, som fløj den sidste militære flyvning med typen i Danmark d. 30. maj 1955.

Foto: via Flyvevåbnets Historiske Samling

Efter oprettelsen af Flyvevåbnet og overførelsen af 5. Eskadrilles Spitfire-fly til Eskadrille 725 fungerede denne eskadrille de facto som Flyvevåbnets jageruddannelsesenhed, inden den konverterede til Republic F-84E/G Thunderjet i foråret 1951. Spitfire H.F.Mk. IXe fra Eskadrille 725 blev herefter færgefløjet til Flyvestation Værløse, hvorefter de blev opmagasineret i en periode, inden de blev skrottet.

Parallelt med Eskadrille 725 på Flyvestation Karup opererede Eskadrille 722 på Flyvestation Værløse også med Spitfire H.F.Mk. IXe. Det var fly, som eskadrillen havde overtaget fra 4. Eskadrille ved oprettelsen af Flyvevåbnet. Derudover havde eskadrillen også en fotorekognosceringsflight med Spitfire P.R.Mk. XI samt en Oxford Flight og en Harvard Flight.

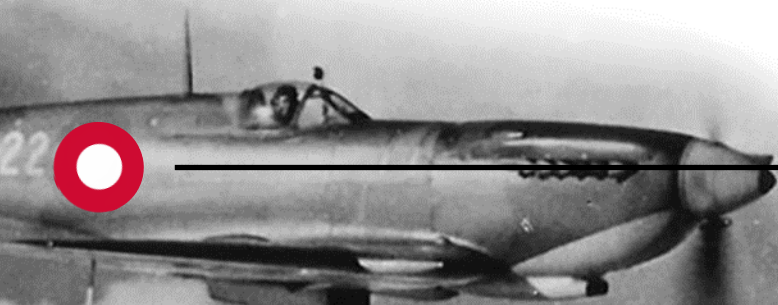
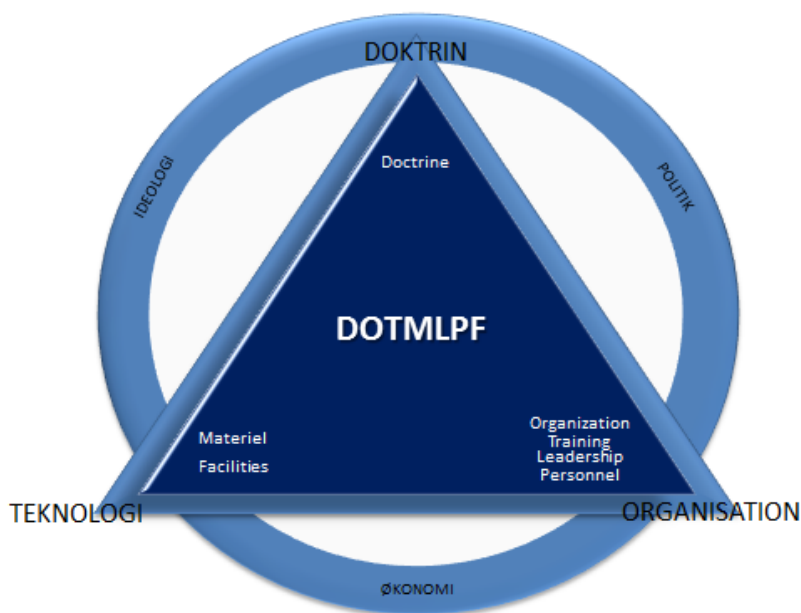
Eskadrille 722 foretog den sidste militære flyvning med Spitfire i Danmark d. 30. maj 1955. Turen blev fløjet af den senere generalmajor, P. Ziegler (ZIG), som fløj Spitfire P.R.Mk. XI, 42-452, i 3 timer og 15 minutter Danmark rundt via Skagen og Gedser.



Spitfire i en Air Power sammenhæng

Krigsførelsens kredsløb beskriver teknologi, doktrin og organisation som gensidigt interdependente. En ændring i en eller flere af de nævnte parametre vil således påvirke de andre. I løbet af anden verdenskrig tog udviklingen på det luftmilitære område kvantespring frem på flere akser. Allerede inden krigen var der sket en markant teknologisk udvikling inden for bl.a. aerodynamik og motor, og under krigen blev denne udvikling accelereret, således at propelflyene i slutningen af krigen må betegnes som værende på sit højeste udviklingsniveau. Parallelt med den tekniske optimering af propelflyene blev der også gennemført udvikling og forsøg med jettfly, således at disse kunne indsættes operativt i sidste halvdel af krigen. De nye jettfly kom dog ikke til at spille en afgørende rolle i anden verdenskrig, men de kom efterfølgende til at udgøre ryggraden i både udvikling og applikation af Air Power i de fremtidige konflikter. Den teknologiske udvikling inden for luftkrigsførelse fordrede både doktrinære og organisatoriske ændringer. Der blev således løbende udviklet nye taktikker og operative procedurer, som kunne understøtte den teknologiske udvikling, ligesom tilpassede organisatoriske sammensætninger blev udviklet.

I en dansk kontekst var købet af Spitfire-flyet nok det bedste, man på daværende tidspunkt - få år efter krigens afslutning - kunne opnå. Flyet var dog teknologisk og operativt underlegent sammenlignet med de nyudviklede jettfly, eksempelvis Gloster Meteor. Spitfiren må derfor siges de facto at være forældet allerede på anskaffelsestidspunktet. Der gik således også kun to år mellem anskaffelsen af Spitfire i 1947 og anskaffelsen af jettflyet Gloster Meteor i 1949, og Spitfire-flyene fik en relativ kort levetid i Forsvaret, idet de fleste af jagerflyene blev erstattet af jettfly (F-84E/G Thunderjet) allerede i 1951, og de sidste fly blev udfaset i 1955.



Erhvervelsen af Spitfire i 1947 betød dog, at Danmark kunne komme i gang med reel offensiv og defensiv militærflyvning efter krigen, samt at et egentligt flyvende luftforsvar af landet kunne genskabes. De danske militære flyvestyrker startede genopbygningen af offensiv kampkraft med Spitfire som våbenplatform for kanoner og bomber. Der blev således gennemført offensiv træningsmissioner med Spitfire mod både jord- og luftmål samt luftforsvarsmissioner, hvor der blev indøvet interception af fremmede luftfartøjer. Derudover kunne der gennemføres rekognosceringsflyvninger med de tre Spitfire P.R. Mk. XI.



På trods af flyets alder, så gav købet af flyene mulighed for dansk udvikling - særligt af den operative doktrin og organisation - i rammerne af militærflyvningen, hvilket i Danmark havde stået stille siden i 1940. Både den tekniske støttestruktur samt den operative struktur, herunder kommando og kontrol, havde behov for en omfattende reorganisering qua den udvikling inden for militærflyvningen, som var foregået under krigen, og erhvervelsen af Spitfire understøttede opbygningen af disse funktioner i Danmark. Samtidig sendte Danmark både piloter og teknikere til Royal Air Force for at deltage i uddannelsesvirksomhed, ligesom Royal Air Force havde personel i Danmark, som skulle råde og vejlede i genopbygningen af de danske luftmilitære styrker. Derudover var der også danskere i Sverige med henblik på at studere de svenske procedurer for militærflyvning, herunder doktrin og organisation.

Anvendelsen af Spitfire i Danmark efter krigen gav det nye flygevåben en afgørende fordel i forbindelse med opbygning, træning og anvendelse af den nye teknologi, som fulgte med indfasningen af jetflyene. Det var et teknologisk kvantespring, og på samme måde, som Spitfire gav en fordel ved indfasningen af jetflyene, så har Danmarks anvendelse af F-16 betydet, at Flygevåbnet er klar til udnytte det fulde potentiale af den nye teknologi, som F-35 er udtryk for.



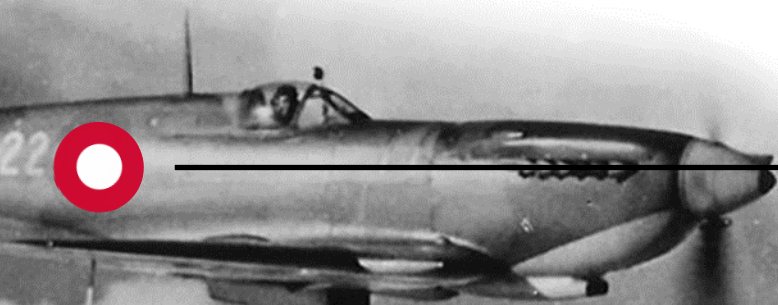
Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe RR209/41-421



Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe, 41-421, er fremstillet hos Vickers-Armstrong Ltd., Castle Bromwich, i Birmingham, England og var færdigmonteret i oktober 1944. Flyet fik registreringen RR209 og var tilknyttet flere forskellige eskadriller, hvor det fløj aktivt i den sidste del af krigen. Efter afslutningen af krigen var flyet en del af de 38 jagerfly, som skulle leveres til Danmark efter kontrakt med Air Ministry.

RR209 blev d. 28. oktober 1948 fløjet fra RAF Manston til Kastrup af daværende kaptajnløjtnant Knud Jørgensen (KJØ). Flyet blev tildelt 2. Luftflotille i Søværnets Flyvevæsen og efter en periode omregistreret til 41-421.

Efter to års flyvning ved Søværnets Flyvevæsen i Kastrup Lufthavn, blev 41-421 tildelt 4. Eskadrille i Hærens Flyvertropper på Værløse Flyveplads. Efter Flyvevåbnets oprettelse blev flyet tildelt Eskadrille 725 på Flyvestation Karup d. 18. maj 1951, hvor det fløj indtil d. 12. oktober 1951, hvor flyet blev opmagasineret på Flyvestation Værløse. Sidste flyvning blev gennemført samme dag, og var en færgeflyvning fra Karup til Værløse med Palle Sand Sørensen (PØR) som pilot. Flyet blev indledningsvis opmagasineret, men siden ophugget.



PILOT'S NOTES FOR SPITFIRE XIV & XIX GRIFFON 65 or 66 ENGINE



PREPARED BY DIRECTION OF THE MINISTER OF SUPPLY

J. S. Franks.

PROMULGATED BY ORDER OF THE AIR COUNCIL

W. D. Brown

"CROWN COPYRIGHT, REPRODUCED BY PERMISSION OF HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE"

FORM 414

ROYAL AIR FORCE

PILOTS FLYING
LOG BOOK

Name... *Knud Jørgensen*



Billederne viser Knud Jørgensen (KJØ) foran en Spitfire, hans logbog samt Pilot's Notes.

Foto: via Flyvevåbnets Historiske Samling



Udsnit af Knud Jørgensens (KJØ) logbog, som viser leveringsflyvningen af RR209/41-421 d. 28. oktober 1948. Flyvningen fra RAF Manston til Kastrup tog 3 timer og 10 minutter.

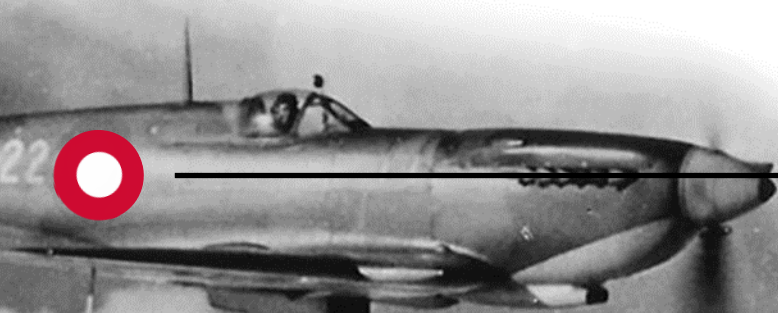
Foto: via Flyvevåbnets Historiske Samling

1948		Type		No.	Pilot, or 1st Pilot	2nd Pilot, Pupil or Passenger	DUTY (Including Results and Remarks)
Month	Date						Totals Brought Forward
Oktober	1	Spitfire		-	-	-	-
-	2	---		812	ego	-	-
-	4	---		812	ego	-	-
-	5	Harvard		907	ego	ingen	High - Escall - Manston
-	6	---		316	ego	---	Manston - Varlose
-	8	Oxford		304	ego	---	Varlose - Karup
-	14	Spitfire		241	Self. Houghton	Elev	Basissadlandinger
-	14	Harvard		714	ego	ego	---
-	15	---		223	ego	ingen	Karup - Kastrup
-	18	Oxford		30	ego	Elev	Varlose - Karup
-	19	Harvard		235	ego	---	Elev. Progress og sigtbevædet
-	20	Oxford		30	ego	---	Landingsøvelse
-	26	Spitfire		ego	ego	---	Lowflyvning
-	27	---		209	Kapt. Danielsen	---	Karup - Varlose
-	28	---		209	ego	ingen	High Escall - West Malling
-	29	Oxford		209	ego	-	West Malling - Manston
-	29	Spitfire		216	Kapltjt. Tommesen	ego	Manston - Kastrup
-	30	Oxford		582	ego	ingen	Kastrup - Varlose
-	-	---		215	ego	Par	Varlose - Karup
							Karup - Varlose retur



Flyvning i	OKTOBER
Afdeling	J. FL. AFD.
Dato	3/10 1948
Underskrift	K. Jørgensen
Maaned	
Typen	1. Spitfire 2. Oxford 3. Harvard 4.
GRAND TOTAL [Cols. (1) to (10)]	
.....Hrs.	575
.....Mins.	45
Totals Carried Forward	

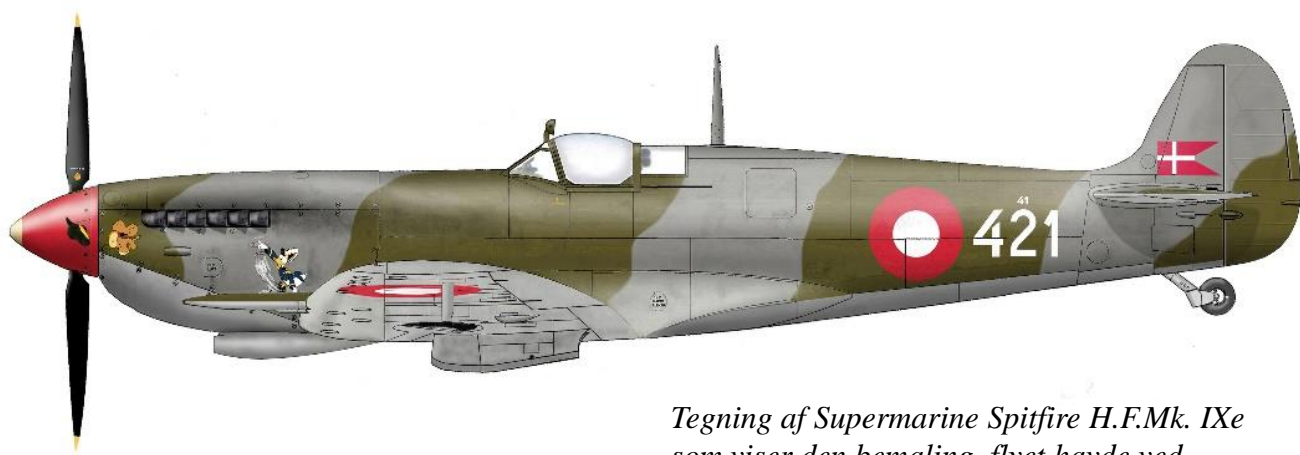
1.	0.2
2.	3.10
3.	0.30
4.	10.35
5.	6.25
6.	30.05
7.	345.40
8.	5.45
9.	4



Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe

RR209/41-421

Replica



Tegning af Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe som viser den bemaling, flyet havde ved udfasningen i 1952.

Tegning: Ole Rossel

Efter etableringen af Værnsfælles Forsvarskommando og samling af de tre værnstabe i samme bygningsmasse, opstod der et ønske i Flyverstaben om at udsmykke området, på samme måde som Hærstaben og Marinestaben havde opstillet værnsspecifik udsmykning.

Som et led i Flyverstabens udsmykning opstilles der en 1:1 glasfiber replica af Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe, 41-421, ved Værnsfælles Forsvarskommando i Karup. Netop dette halenummer har den unikke historie, at flyet har fløjet i alle tre værn, og flyet symboliserer således også de værnsfælles elementer af Forsvarets virke. Vingerne øverst på siden repræsenterer den værnsfælles tilknytning, idet det er pilotvingerne fra henholdsvis Søværnets Flyvevæsen, Flyvevåbnet og Hærens Flyvertropper.

Flyet er leveret af det britiske GB Replicas, som har specialiseret sig i at fremstille 1:1 glasfiber modeller af jagerfly.



Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe

RR209/41-421

Replica

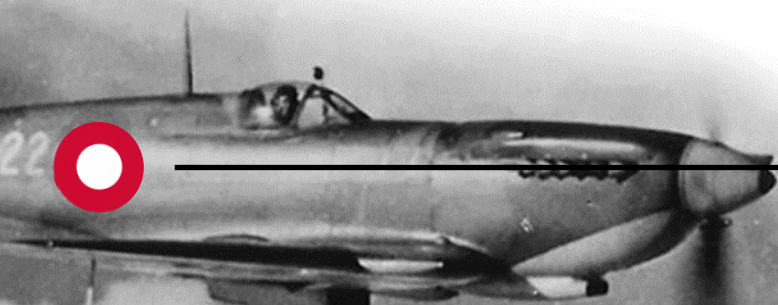


Supermarine Spitfire H.F.Mk. IXe, 41-421, var udsmykket med "Trolden Teddy" og "Anders And som Admiral".

"Anders And som Admiral" er måske en reminiscens fra flyets tid ved 4. Eskadrille eller 2. Luftflotille, hvor alle flyene formodentlig havde tegneseriefigurer påmalede.

"Trolden Teddy" stammer oprindeligt fra dagbladet "Information", men da Spitfire kan oversættes med "Arrig Trolde", fik Torkild Rasmussen (TRA) den idé, at Eskadrille 725 skulle have det som eskadrillemærke, og at trolden skulle påmales flyene. Da eskadrillen skiftede fra Spitfire til F-84, fik "Trolden Teddy" et missil i hånden for at symbolisere det nye jetflyslagkraft.

Tegninger: Ole Rossel





Royal Danish Air Force



Air Power

Prepared for the future