

tinboox



4/76

dansk militær flyvning



Ud over at virke som redningshelikoptere må ESK 722s S-61'ere også klare andet forefaldende arbejde.

Den 2. december transporterede U-278 Bahraíns olieminister, sheik Mohammed bin Mubarak al Khalfan, sammen med et større følge til Lindøværftet ved Munketo mellem Odense og Kerteminde.

U-278, der som besætning havde KN K.Rasmussen, PRLT G.O.Heinrich og SNSG Pedersen, satte hjulene på værftets store parkeringsplads kl.ca. 1030 og startede atter kl. 1220. (foto: PNC)



Et rygte om at Flyvevåbnets gamle S-55 helikoptere skulle befinde sig i England, fik vor rejsende medarbejder til at kontakte Autair International Ltd., Luton Airport, som skulle være den nuværende ejer af de veltjente fly.

Autair kunne bekræfte, at man havde de syv helikoptere, og at de var henstillet i en hangar ved Elstree nord for London.

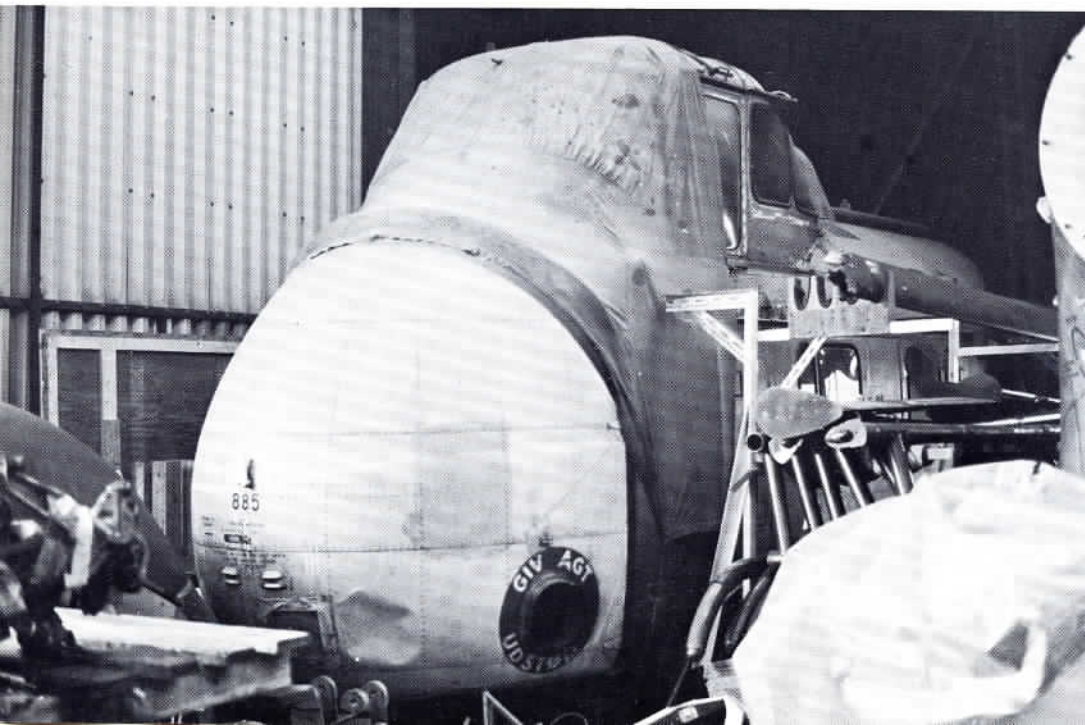
Freitag den 22.oktober besøgte Jørgen Larsen med Autairs tilladelse Elstree og havde der lejlighed til at besøge de tidligere danske fly.

Halebomme og rotorhoveder med rotorblade var demonterede og lå stabled op for sig selv, mens kroppene stående på rad og række var fyldt med alskens ragelse.

Mærkeligt nok var de fleste cockpits næsten intakte. Kroppene var udvendigt oversmurt med et konserveringsmiddel og dertil meget beskidte.

S-55, der var FLV's første redningshelikopter, førte i de første år efter udfasningen en omflakkende tilværelse.

Rækken af ejere af de syv fly har omfattet et par jyske forretningsfolk, et firma i Luxemburg og et par belgiske forretningsmænd.



Hvad sidstnævnte hovedsagelig har bedrevet forretninger med, ved vi ikke, men man har jo lov at gætte. De syv helikoptere blev i hvert fald solgt til Nigeria og afsendt med skib. Man var imidlertid ikke i stand til at få dem i land i Nigeria på grund af borgerkrigen i Biafra, og de to belgiere søgte dem derpå solgt til Jamaica.

USA, der mistænkte helikopterne for at være bestemt for Cuba, satte en stopper for denne handel, og efter et par måneders »krydstog« på Sydatlanten - ombord på et dansk skib i øvrigt - blev de udloset i Antwerpen. Hvordan de kom derfra og til Autair må vente til historien om S-55 skal skrives. I dag befinder de sig i hvert fald i England i nogenlunde acceptabel stand, så hvad man ikke nåede i tresserne kan altså endnu nås. Skulle en miller anden gå med planer om at betænke Danmarks Flyvemuseum med en lidt større gave, kan en S-55 sikkert erhverves for en rimelig penge - og så er det britiske pund tilmed billigt netop nu!

REDAKTION:
NIELS HELMØ LARSEN
PALLE SICK

ABONNEMENT og EKSPEDITION:
NIELS HELMØ LARSEN
Postbox 14
3540 Lyngø
(03) 18 74 05

UDGIVELSE og LAYOUT:
PALLE SICK
Bystævnet 2
5260 Hjøllense
(09) 15 19 62

ABONNEMENTSPRIS (4 numre):
Danmark: 50,00 kr.
Finland, Island,
Norge og Sverige: 43,50 d.kr.
Øvrige Europa: 45,00 d.kr.
Betaling omfatter moms og
porto (udenlandske abonnenter
er momsfri) og bedes indbe-
talt over giro eller inter-
national postanvisning til:

Flyvetidsskriftet TINBOX
Bystævnet 2
5260 Hjøllense
Postgiro 2 27 47 87

Tryk:
Expres-Trykkeriet ApS
Odense

Eftertryk er tilladt mod indhentet
skriftlig tilladelse fra redaktionen og
samtidig tydelig kildeangivelse!

FORSIDEN: U-278 samler Capt. Mark
Jensen op fra strandbredden ud for
Blåvand Fyr under dette års taktiske
skydninger.
Mark Jensen, der til daglig flyver
PHANTOM ved USAF antoges skudt ned
over området og måtte i strandkanten
afvente opfiskning fra »fjendeland«.
(foto: PS)

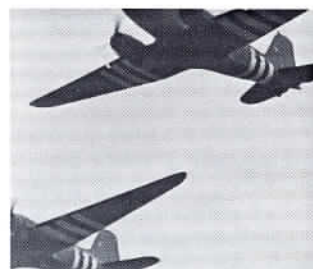
F-84G4

Vi genoptager F-84 historien og beretter
om THUNDERJETs tjeneste ved Flyve-
våbnets seks jagerbomberskadriller, træ-
ningsfligten, fotofligten og de forskel-
lige stationsflights.



C-47.....12

I fortsættelse af forrige nummers artikel
om ESK 721s deltagelse i filmoptagelser
i Holland bringer vi på midtersiderne en
billedreportage fra C-47ernes Hollandstur.



Fokker CV....14

Fjerde afsnit af artikelserien om Fokker CV
bringer løsningen på et motorproblem og
rummer endvidere hver eneste R-maskines
historie fra modtagelse til kassation, havari
eller tidspunkt fra hvilket vi ikke længere
kan følge deres skæbne.



Kort sagt....23

Vi bringer denne gang resultatet af Flyve-
havarikommissionens undersøgelser ved-
rørende GT-892s havari i sommer, nogle
kommentarer til Fokker C V historien samt
en kort omtale af det sidste F-100 styrt.



Endnu et år går på hæld, og TINBOX kan fejre 2-års fødselsdag med anstand. 1976 blev et godt år for bladet, og ikke mindst årets fire sidste måneder gav TINBOX mange nye læsere. Vi håber, at både »veteraner« og nytilkomne vil følge os i det nye år ved at gøre brug af vedlagte udfyldte girokort.

Vi beder om, at man ikke venter for længe med betalingen, da vi meget snart skal tage stilling til oplagstallet for hele 1977. Da vi nødvendigvis må operere med ringe forskel mellem antal trykte blade og antal abonnenter, er det af betydning for os så tidligt som muligt at kende abonnenttallet.

Vi har måttet skuffe en del af de sidst tilkomne abonnenter, idet TINBOX 3/75 blev udsolgt i løbet af oktober, hvorfor vi ikke længere var i stand til at levere komplette 1975 årgange. Også TINBOX 4/75 synger på sidste vers, og kun hvis man er meget hurtig, er der håb om at sikre sig dette nummer.

TINBOX 1/77 udkommer i sidste uge af marts. Under forberedelse er artikler om Percival PEMBROKE, Hawker HUNTER, F-86D SABRE og Supermarine SPITFIRE. Som noget af det første agter vi imidlertid at bringe en artikel om Flyvevåbnets nye jager, General Dynamics F-16.

Med tak for følgeskab i året der svandt ønsker vi alle vore læsere et glædeligt nytår!



Republic F-84E & G THUNDERJET

5.del: F-84G ved Flyvevåbnet

NIELS HELMØ LARSEN
PALLE SICK

Flyvevåbnet begyndte allerede i forsommeren 1951 at forberede sig på at skulle modtage første portion af den nyanskaffede THUNDERJET.

Piloter og teknikere blev sendt på kurser for at blive omskolet til det nye materiel, som på mange punkter adskilte sig fra det engelske, som man var vant til fra de første fem efterkrigsår.

Fra METEOR-eskadrillerne blev udtaget 5 piloter, af hvilke FL Kofod-Jensen og FL S.Thorkildsen blev sendt til Nellis Air Force Base i USA, mens KL N.Holst-Sørensen og FL C.S.Børgesen og FL Glarborg Petersen blev sendt til Fürstentfeldbruck i Tyskland. På sidst-

nævnte USAF-base modtog også de kommende danske F-84 teknikere deres »on the job training«.

Efter modtagelsen af de seks F-84E i Kastrup Lufthavn den 28.august 1951, var det planen, at flyene skulle stationeres på FSNKAR, som imidlertid endnu ikke var klar til at betjene de nye fly. De blev derfor alle seks stationeret i Kastrup i de følgende måneder, og herfra udførtes de første omskolings- og træningsflyvninger.

Som omtalt i et tidligere afsnit af denne serie, var hverken JP-1 eller JP-4 jetbrændstof indført i FLV på dette tidspunkt, og flyenes motorer måtte derfor

i begyndelsen omstilles til at kunne flyve på kerosene eller 100 oktan benzin. Det medførte, at de enkelte missioner sjældent blev på mere end 20 - 25 minutter, for - som en af piloterne har fortalt - man kunne kun lige nå over til Karup og tilbage til Kastrup igen, inden man fik »low level« warning på brændstofbeholdningen.

Alle seks F-84E havde USAF »buzz-numbers« på begge sider af forkroppen og beholdt disse, til flyene udgik i 1954, selv om FLV i 1953 for F-84Gs vedkommende indførte et nyt dansk kodesystem. F-84Es tjeneste blev, målt i flyvetimer, meget kort. Tilsammen fløj de

seks fly ca. 800 timer, og eet af dem - FS-584-C - nåede endda kun at flyve 7:02 timer, inden det blev taget ud af tjeneste og overført til Mathskolens flyvemekanikerafdeling på FSNVÆR.

Leverancer ad søvejen

Den 9. april 1952 ankom den første sending F-84G bestemt for Danmark til København med skib (hangarskibet »Tripoli«). Det drejede sig om 13 fly, som sammen med yderligere 31 F-84G bestemt for andre NATO-lande, blev udsendt i Københavns oliehavn, Prøvestenen. Allerede en måned tidligere var en ladning F-84G til Belgien blevet udløst på Prøvestenen, og disse flyleverancer blev i de følgende 17 måneder en jævnligt tilbagevendende begivenhed. Klargøringen fandt som i TINBOX 4/75 omtalt sted i Kastrup Lufthavn i SAS-værkstederne i hangar 3. Transporten fra Prøvestenen til Kastrup klareredes ved, at flyene på egne hjul, trukket af traktorer, trillede gennem Amagers gader ad ruten Oliehavnsvej - Prags Boulevard - Strandlodsvej - Holmbladsgade - Østrigsgade - Wittenberggade - Moselgade - Kastrupvej - Københavns Lufthavn. De politieskortede trans-

porter samlede hver gang et stort og interesseret publikum.

På årsdagen for modtagelsen af de første 13 F-84G, altså den 9. april 1953, ankom de sidste af ialt 100 søværts leverede danske F-84G. Leverancerne i månederne maj - august 1953 omfattede derefter kun fly til Holland, Belgien, Norge og USAF i Europa. Da den sidste leverance var modtaget, var ikke mindre end 531 fly blevet hejst over skibssiderne og i land på Prøvestenen.

Klargøring og nye leverancer

Flyene var alle kokonerede, d.v.s. oversprøjtet med en vand- og lufttæt plastic-hinde, som omsluttede hele flyet og kun lod de udfældede understel fri. Flyene var derved effektivt beskyttet mod vind og vejr og saltvandssprøjt. Klargøringsarbejdet indledtes derfor med afrivning af denne hinde og fjernelse af de i flyene anbragte tørremidler, hvorpå den egentlige klargøring kunne foretages.

Lemme og dæksler blev påmonteret, flyene som helhed grundigt gået efter overalt, hvorpå alle systemer blev afprøvet fra A til Z. Nationalitetsmærker blev påmalet og flyene prøvfløjet, inden de blev overdraget til de respektive

modtagerlandes piloter. Prøveflyvningerne blev for en stor dels vedkommende udført af amerikanske piloter, men også danske piloter vides at have deltaget i flere tilfælde.

De første danske THUNDERJETs gik til ESK 725 på FSNKAR i sommeren 1952. Når der i F-84 listen er anført den 24. oktober, skyldes det, at FLVs rapportering af F-84 startede på denne dato, men da havde man altså allerede i et stykke tid fløjet F-84 i FLV regi. ESK 725 fik travlt med at omskole de piloter, der netop var vendt hjem fra uddannelse i USA (hold EK-50-II). Tragisk nok oplevede eskadrillen allerede den 12. september sit første havari med F-84G, da FL Mogens Nymann Weje på FSNTIR fløj i jorden med FS-963-A og dræbtes.

Ud over de 100 til da leverede F-84G modtog FLV i perioden november 1952 - 22. juli 1953 37 F-84G, der blev fløjet over Atlanten fra Westover AFB via Goose Bay - Narssarssuaq - Keflavik - Prestwick, hvorfra de så blev fløjet til enten SAS værkstederne i Kastrup eller HVK, altså Hovedværkstedet på Flyvestation Karup. En enkelt efternøler - den 38te - ankom først den 11. oktober 1954. Alle disse fly blev under færeflyvning-

Det ville være en næsten uoverkommelig opgave at bringe billeder af samtlige danske F-84G, hvorfor vi må nøjes med nogle færre men til gengæld karakteristiske fotografier af den robuste jagerbomber. Dette billede af FS-479, 51-10479, taget mens flyet var i tjeneste ved ESK 726, kunne vi godt lide.



F-84E & G

erne fløjet af amerikanske piloter, og de var i USAF bemaling for fly brugt i ark-tiske egne, d.v.s. mørkerød bagkrop og vingetipper. Nogle af disse fly blev taget i brug umiddelbart efter ankomsten og fløj i en periode i USAF bemaling ved Flyvevåbnet.

Nye eskadriller oprettes

Med modtagelsen af de mange fly kunne yderligere to af ialt seks jagerbomber-eskadriller oprettes. Den 1. august og den 1. november 1952 oprettedes henholdsvis ESK 726 og 727 med KN E.P. Willumsen og KL N. Holst-Sørensen som chefer. Alle tre eskadriller, 725, 726 og 727 blev normeret med hver 25 fly. I løbet af vinteren 1952-1953 opskræmtes NATO af en del tilfælde af sabotage mod fly. Også FLV oplevede noget, der lignede sabotage, idet 725s teknikere under dagligt eftersyn den 29. december opdagede, at tre fly (FS-811-A, -515 og -518) havde bøje i pitotrør. Det samme gentog sig den 23. februar 1953 med to fly (FS-811-A igen samt -809-A). Det medførte en del avisskriverier, og omfattende undersøgelser, der også involverede civilpolitiet, blev sat igang. Bevis på sabotage kunne dog ikke fremskaffes og teorier om, at skaderne i virkeligheden skyldtes manglende omhu under fjernelse af beskyttelseshætter og pres-senninger, var sammen med andre mulige forklaringer inde i billedet.

Den 22. maj 1953 oprettedes ESK 728 på FSNKAR med KL N. Lund som chef. Kun to måneder senere, mere præcist den 31. juli, flyttede eskadrillen til FSNSKP, der nu for første gang skulle være hjem-sted for jettfly.

Kort tid efter at ESK 728 var flyttet til SKP, blev ESK 729 oprettet - ligeledes på FSNKAR - med KL H. Birkelund som chef, men også denne eskadrille trak snart teltpælene op. På årets sidste dag drog den mod syd og installerede sig på FSNSKP.

Dagen efter, altså den 1. januar 1954, barslede FSNKAR så for sjette og sidste gang med en jagerbomber-eskadrille. Første chef for ESK 730 var FL F. Kofod-Jensen. Eskadrillen forblev på FSNKAR til den 6. september 1954, hvor også den flyttede til FSNSKP. Alle tre Skrydstrup-eskadriller var til forskel fra eskadrillerne i Karup kun normeret med hver 16 F-84G.

Bemaling og koder

De danske F-84G var ved modtagelsen påmalet »buzz-numbers« i lighed med F-84E, og flyene fra de første sendinger havde ud over de tre sidste cifre fra

USAF serial tilføjet et enkelt bogstav (normalt -A, -B eller -C som for eksempel FS-811-A eller FS-825-B). De sidst leverede fly havde ikke dette bogstav. I perioden marts - september 1953 blev alle leverede F-84G (138 minus 7, som man i den mellemliggende tid havde måttet afskrive) malet med sølvdope og klar lak på undersiden af krop og vinger for at mindske korrosion. Endvidere blev de rent engelske tekstede advarsler og betjeningsanvisninger på flyene suppleret med tilsvarende danske tekster for så vidt angår advarsel om spræng-ladninger ved canopy og katapultsæde. I efteråret 1953 blev der taget beslutning om at indføre et nyt kodesystem til af-løsning af de amerikanske koder.

Det nye system bestod af en trebogstav-kode, hvor det første bogstav angav fly-vestationen, det andet eskadrillen og det tredje - adskilt fra de to første ved en bindestreg - flyets individuelle bogstav ved enheden.

Nyt kodesystem giver forvirring

Omregistreringen indledtes i decem-ber 1953 og påførtes flyene efterhånden som de kom til periodiske eftersyn. Karup-eskadrillerne fik koderne KP- (725), KR- (726), KU- (727) og Skrydstrup-eskadrillerne SI- (728), SY- (729) og SE- (730).

Som tidligere nævnt var 725, 726 og 727 normeret med hver 25 fly, hvorfor disse eskadriller var i stand til at opbruge alfa-betet, idet bogstaverne Æ, Ø og Å ikke anvendtes. 729 og 730 brugte bogsta-verne A - Q, mens 728 - måske for at skil-le sig ud fra de andre - brugte bogstaver tilfældigt udtaget fra hele alfabetet, naturligvis stadig uden brug af de spe-cielt danske Æ, Ø og Å.

Samtidig med kodebogstavernes ind-førelse begyndte eskadrillerne at lade tiptankene male i egne eskadrillefarver i en del tilfælde suppleret med eskadril-leskjoldet i stor udgave på venstre side af kroppen lige under canopy.

Næseringene på luftintagene samt side-ronene som hele flader eller i forskellige mønstre blev malet i de fire gruppefar-ver: rød, blå, gul og grøn.

Mange omrokeringer fandt sted i disse år, og det var ikke ualmindeligt at se fly optræde med forkert tiptankbemaling, gruppefarve eller bogstavkode. Efter at camouflagemaalning senere blev indført forsøgsomt, kunne man endog se fly med sølvfarvet højre-vinge og camoufleret venstre-dito eller omvendt og forkrop og hale i samme mærkelige kombination.

KP-Q, 51-9811, og KR-K, 51-10124, måt-

te som de første lægge krop til fornævnte forsøgsmæssige camouflagemaalning i et trefarve-skema, der mindede en del om det af RAF anvendte. I fort-sættelse heraf blev yderligere 30-33 fly malet i det brogede skema. I øvrigt hen-vises til kommende bemalingstegninger der foruden de her omtalte bemalings-former også vil vise mere pudsige eksempler på afvigelser fra bemalings-standard.

I forbindelse med øvelse HEADS UP i september 1953 blev alle ESK 725 og 727s fly forsynet med gule vingebånd, lige som ESK 726s fly fik et gult??? bånd om bagkroppen. Denne gule maling har åbenbart været svær at fjerne, for endnu et helt år efter kunne man stadig se en del af flyene flyve med disse bånd.

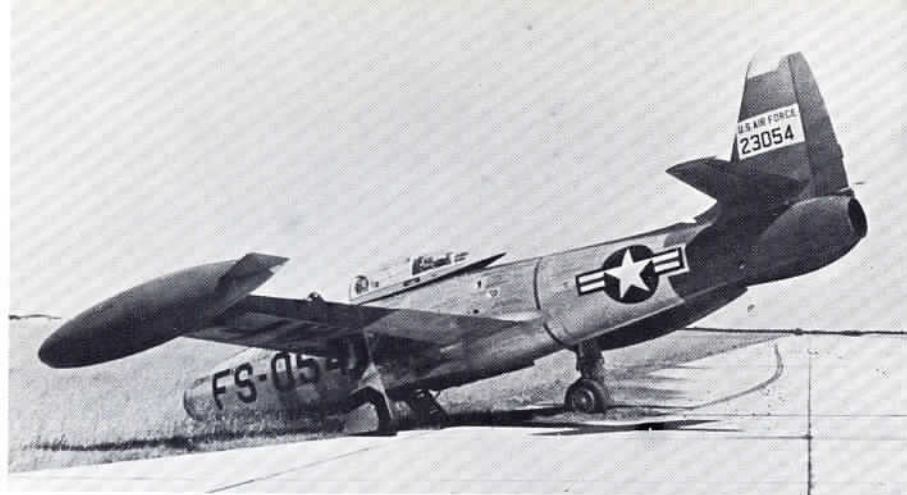
Nye enheder kommer til

Da ESK 722 i foråret 1955 måtte sige far-vel til sine tre SPITFIRE P.R.Mk.XI, og FLV derved mistede sine eneste egentlige fotorekognosceringsfly, oprettedes til erstatning herfor på FSNKAR en foto-flight med i første omgang 4 RF-84G. Første chef var FL V.E.H. Eggers.

Flyene var ombyggede F-84G, som på en fast mounting i bunden af kroppen i rummet for den automatiske pilot havde indbygget et kamera for lodret eller skrå fotografering. Installationen kaldtes »fransk installation«. Desuden var de sædvanlige F-84-tiptanke erstattet med de noget længere Fletcher-tanke kendt fra T-33. I den venstre tiptanks spids var på en justerbar ring monteret endnu et kamera der gennem en af to ruder kunne benyttes til forskellige former for skråfotografering. Begge kame-raer kunne anvendes samtidig, og de betjentes via et intervalometer og udlø-serknap på pinden.

Ialt 7 F-84G kom til at virke som RF-84G og først i 1957 blev disse afløst af den nyanskaffede og mere moderne RF-84F THUNDERFLASH. Fotoflightens bogstavkode var KA- efterfulgt af et af bog-staverne fra A - G. Siderors- og tiptank-bemaling omfattede henholdsvis en grøn/sort vifte og en grøn/sort tank med et langsgående lyn.

Ikke mindst under indtryk af de mange havarier i begyndelsen af halvtresserne havde der længe været ønske om at give piloterne som kom hjem fra uddannelse i USA og Canada en supplerende ud-dannelse i instrumentflyvning kombine-ret med en tilvænnning til danske flyve-forhold, som både geografisk og vejr-mæssigt adskilte sig ikke så lidt fra for-holdene på den anden side Atlanten. Ønskerne omsattes i praksis gennem



oprettelsen af en træningsflight med KL J.A.F.Jørgensen som første chef. Den blev udstyret med dels T-33, dels F-84G, på hvilke typer de hjemvendte elever så fløj i 3 - 4 måneder, inden de blev sendt videre til jagereskadrillerne.

FLV får flere F-84G

Til erstatning for de fly, der gik tabt i løbet af de første år, modtog FLV i 1955 fra USAF yderligere 20 fly, som ankom i perioden 10. februar - 10. juli. Da Holland og Belgien i 1955 udskiftede F-84G med den mere moderne F-84F THUNDERSTREAK, kunne også disse landes fly overføres til FLV, og fra oktober 1955 til maj 1957 modtog FLV 40 F-84G fra Holland og fra marts 1956 til januar 1957 andre 38 fra Belgien. Yderligere 2 fly fra enten French AF eller USAF i Frankrig ankom den 15. marts 1957. FLVs arkiver rummer ikke nøjagtige oplysninger for så vidt angår de to sidstnævnte fly.

Den sidste F-84G, som FLV modtog, blev 51-10933, der ankom til FSNKAR den 14. maj 1957. Man skulle endvidere efter planen have modtaget yderligere 4 fly fra USAF i Frankrig, men flyene, der havde serials 51-9916, 51-10127, 51-10237 og 51-10262 og skulle have været leveret til FSNSKP, ankom dog aldrig. Med de sidste leverancer i hus havde FLV i sommeren 1957 det på noget tidspunkt højeste antal F-84G i nummer ved enhederne, nemlig ialt 180 fly.

Vingemodifikationer

Det har ved konstruktionen af F-84 næppe været meningen, at flyets tjenestetid har skullet være særlig lang. Man må huske, at dette fly blev til i årene efter en verdenskrig ved optakten til en ny konflikt, og udviklingen løb på dette tidspunkt stærkt. Det kunne i hvert fald i midten af halvtresserne forudses, at for de danske F-84Gs vedkommende ville de 1200 flyvetimer, som flyets vingehovedbjælke var beregnet at skulle holde til, snart blive overskredet. Det betød, at de fleste fly på et eller andet ikke så fjernt tidspunkt måtte kasseres, hvis

23054, 52-3054, fotograferet på FSNKAR den 30. juni 1953 efter at næsehjulbenet var brudt sammen og flyet kørt af banen. Bemærk at flyet endnu er i den USAF bemaling, det havde ved leveringen.

KU-T efter at være kørt i fangnettet på FSNKAR den 17. september 1959. KU-T, 51-10741, havde tidligere heddet SE-D, KU-H og FS-741.

KR-K, 51-10124, var en af de to F-84G der blev forsøgsvis camouflagemalet.

AT-M, 51-9722, fra Træningsflighten på FSNALB kommer ind til landing.

F-84E & G

man ikke foretog sig et eller andet. En del fly blev da også kasseret på dette grundlag, men andre 91 blev modificeret på FLVs hovedværksteder.

HVK, der administrerede arbejdet, demonterede vingerne og sendte dem til HVÅ for endelig modifikation, hvis væsentligste element bestod af en forstærkning af hovedbjælken ved hjælp af pånittede lasker. Kun i få tilfælde fandt vingerne hjem til de fly, hvorfra de i sin tid var taget, da flyene i så fald skulle have været ude af tjeneste i for lang tid med svækkelse af beredskabet til følge. Vingemodifikationerne indledtes i januar 1956 med 51-9966 som den første og sluttede tre år senere med 52-3039. Første halvdel af halvtresserne var en opbygningens tid, præget af modtagelsen af meget store mængder materiel, stor daglig aktivitet omfattende uddannelse og omskoling af både piloter, flyveledere, radaroperatører og alle former for teknikere. Alene typerne F-84G, ME-TEOR og T-33 talte ca. 350 fly, som må siges at være et betragteligt antal, når Danmarks størrelse tages i betragtning. Efter at al dansk militær flyvning havde ligget stille under den anden verdenskrig, krævede det en ekstraordinær stor indsats og desværre også en høj pris i menneskeliv og materiel at tage springet ind i jernalderen.

Mange havarier

Mange husker alene halvtresserne for de talrige havarier, af hvilke så mange i begyndelsen kostede piloterne livet, og »Tordenjetten« fik en til tider særdeles ilde medfart i den danske presse. Det er da også rigtigt, at F-84G var det fly, der havde flest havarier, men man må her betænke, at af de førnævnte 350 fly var alene 244 - altså mere end to trediedele -

THUNDERJETs. I tiårsperioden 1951 - 1961 måtte ialt 80 F-84G afskrives på grund af totalhavarier eller større uheld. Når kun få piloter i de første år reddede sig ved hjælp af katapultsæderne, hang det til dels sammen med, at sæderne i de første år var rent manuelle, hvilket indebar, at piloterne selv skulle udføre alle funktioner, fra det øjeblik beslutning om udskydning var taget, til de hang i faldskærmene. Ved flere af havarierne med dødelig udgang skød piloterne sig fri af flyene men nåede på grund af manglende højde ikke at frigøre sig fra sædet. F-84-sæderne blev i 1955 - 1956 underkastet en modifikation, der gjorde sæderne halvautomatiske. Det gav piloterne en større margin og må skønnes at have været med til at redde fleres liv, uden at sæderne dog på noget tidspunkt kunne måle sig med de i dag anvendte Martin-Baker sæder.

ESK 726 skifter til F-86D

ESK 726 skulle som den første eskadrille overgå til anden flytype. Det skete i 1958, hvor 726 flyttede til Ålborg for at modtage den nyanskaffede altvejsjager F-86D SABRE.

Det tog imidlertid længere tid end ventet at klargøre de nye interceptorer, og eskadrillen måtte for at kunne flyve de tildelte timer låne 9 F-84G fra de øvrige eskadriller. Sammen med yderligere 8 THUNDERJET, som eskadrillen havde beholdt og taget med til Ålborg, skulle de bruges af de af eskadrillens unge piloter, der ikke med det samme skulle omskoles til F-86D.

Da 726 hen på foråret havde fået leveret de fleste af sine F-86D, blev antallet af F-84G indskrænket til kun 5 fly. Disse var i tjeneste frem til sommeren 1959 og blev brugt som målfly for jagerfly-

Piloter reddet i katapultsæde:

1	FL J.M.Jensen	090255
2	FL E.Skorstensaard	290855
3	FL H.C.W.Jensen	110156
4	FL O.Holm-Jensen	140256
5	FL A.B.Jensen	090356
6	FL C.B.Davidsen	040456
7	FL O.L.Petersen	110456
8	FL P.K.Hansen	180257
9	FL S.T.W.Eriksen	250457
10	FL H.B.Nielsen	080757
11	FL K.A.Jørgensen	220957
12	FL Victor Høj	220158
13	Major W.J.Fletcher	250158
14	FL I.K.Nielsen	200259

Fly lånt af ESK 726:

51-9709	SY-H	190758	190958
51-9724	??	210758	161058
51-9974	KU-V	210758	190958
51-9978	SI-G	210758	190958
51-10362	SI-V	280758	190958
51-10751	KP-C	210758	200858
51-10791	SY-G	190758	190958
51-10916	SI-D	190758	190958
52-2925	KU-E	210758	190958

ene. De var til det formål forsynet med radarreflektorer under bugen.

I juli 1959 oprettedes SNFÅLB, altså Flyvestation Ålborgs stationsflight, og denne enhed overtog 4 af 726s F-84G, som blev malet day-glo på næse, hale og vingespids for lettere at kunne ses, når de fløj med slæbemål under luft-til-luft skydninger. Allerede i 1953 havde FL F.Kofod-Jensen (KOF) for FLV udført en række forsøgsflyvninger med forskellige typer flag- og posemaal efter F-84G ophængt på enten pylons eller JATO-bottle beslag, og billedet øverst på side 23 i TINBOX 2/76 viser KOF under en af disse flyvninger.

ESK 727 får F-100D

ESK 727 blev den næste eskadrille, der skulle tage afsked med F-84G, og da de første F-100F og F-100D SUPER SABRE ankom i maj 1959, afleverede eskadrillen i løbet af sommeren sine gamle fly til de øvrige eskadriller.

Indførelsen af F-100 muliggjorde anvendelse af nye ikke tidligere benyttede våbentyper. Ved Flyvematerieltjenestens våbentekniske afdelings foranstaltning afholdtes derfor en serie forsøg ved Kirsebærholm i Holbæk Fjord. En F-84G fra SNFVÆR, eller rettere flere af stationsflightens fly på skift, blev an-

År	Antal mistede fly	Antal piloter omkommet ved havari	Antal piloter reddet i katapultsæde	Antal nødlandinger/ andre uheld
1952	2	1	0	1
1953	12	5	0	7
1954	10	7	0	3
1955	14	8	2	4
1956	14	5	5	4
1957	10	3	4	3
1958	9	4	2	3
1959	5	3	1	1
1960	1	1	0	0
1961	3	3	0	0
Total	80	40	14	26

vendt ved forsøgene, som blev udført af dels KL I.Helleskov (HEL), dels FL O.W. Jensen (OWE).

ESK 729 skifter arbejde

Ved forsvarsforliget af 1960 medførte de indskrænkninger, som blev pålagt FLV, at antal fly pr. eskadrille blev nedbragt fra 25 til 16. Endvidere måtte ESK 729 aflevere alle sine F-84G til ESK 728, som trøstigt fløj videre med dem, selv om de fortsat bar SY-koder. 729 undgik nedlæggelse og overtog FR/PR flightens RF-84F og skiftede dermed rolle fra jagerbomber-eskadrille til fotorekognoscerings-eskadrille, altså den rolle, som eskadrillen stadig har.

Nye koder en gang til

Som allerede nævnt viste trebogstavkodesystemet sig at være bedre på papiret end i praksis. Omrokeringer, uheld og værkstedsbesøg »gennemhullede« systemet på kort tid, og forvirringen var total. I konsekvens heraf indførtes i 1960 et nyt registreringssystem opbygget af et eller to typeangivende bogstaver efterfulgt af et trecifret tal, der i hvert fald for de amerikanske flytypers vedkommende i så godt som alle tilfælde var og er lig med USAF serials tre sidste cifre. Med andre ord det system, som er i brug den dag i dag.

F-84G fik typebogstavet A-, og ialt 67 fly

nåede at blive omregistreret til det nye system. Først hen mod slutningen af året var alle fly forsynet med de nye koder, for ESK 730 fortsatte således med at flyve med SE-koder, selv om eskadrillen i løbet af 1960 - efter indførelsen af det nye system - modtog fly, der skulle påmales de nye koder.

I sommeren 1960 fik ESK 728 leveret sine første F-86D, så med udgangen af august samme år måtte eskadrillen flyve sine sidste 16 F-84G til FSNKAR. Året efter overgik ESK 725 og 730 til F-100, og det lakkede mod enden for F-84G. ESK 730, der sagde farvel til sin sidste F-84G den 5.juli 1961, havde i øvrigt måttet føre en omflakkende tilværelse de forudgående to år. FSNSKPs hovedbane skulle nemlig forstærkes betyde-

ligt for at kunne bære den tunge F-100, og allerede den 16.marts måtte eskadrillen med alle sine F-84G flytte midlertidigt til Karup. Her nødvendiggjorde trange pladsforhold hyppige deployeringer til blandt andet Værløse og Tistrup, så 730 følte sig til sidst som et omrejsende cirkus.

F-84Gs sidste år

Ved flytypeskiftet i 1961 havde ESK 730 mere end de normerede 16 F-84G. Eskadrillens sidste 20 fly udgik eller overførtes til SNFKAR. Af F-84G var nu tilbage i tjeneste kun et sted mellem 20 og 25 fly, der anvendtes til stabs- og forbindelsesflyvninger ved de forskellige stationers stationsflights.

Så vidt vi har kunnet konstatere, må

F-84G ved Mathskolen/Konstabelskolen:

51-9792	KP-K	221054	68	bagkrop 51-10194
51-9813				kun bagkrop
51-9986	SY-F	191060		ophugget
51-10015	A-015	240162	67	ophugget
51-10753	SE-K	130658		ophugget
51-10777	SE-G	110659	1074	omreg. til A-777,
				står på FSNVÆR
52-2991	TR-K	170457	131168	ophugget
	JO-E			observeret 121059,
				nu ophugget

Også dette billede af SI-O, 51-10718, syntes vi viste nogle af F-84Gs karakteristika, - det lange forstærkede canopy, tiptankene, understellet med den store sporvidde, det spinkle næsehjulsen og den udfældede speedbrake med de mange huller. De første F-84ere havde i øvrigt kun fire rektangulære huller i speedbrake



A-015, 51-10015, være den F-84G, der fløj sidst. Efter en tur i luften i begyndelsen af januar 1962 blev den overdraget til Flyvevåbnets Konstabelskole den 24. i samme måned. Sammen med andre F-84G blev den anvendt ved uddannelsen af flyvemekanikerlærlinge i hangar 4 på FSNVÆR, men da denne uddannelse indskrænkedes i slutningen af tresserne, blev de fleste fly enten ophugget

eller foræret til forskellige børneinstitutioner som klatrereds-kaber. Kun SE-G, der var blevet omregistreret til A-777, forblev ved Konstabelskolen. Da det mod slutningen af 1974 ikke længere var muligt at skaffe reservedele til det aldrende fly, var det omsider slut. Den 29. oktober blev A-777 startet op for sidste gang, hvorpå den blev gennemkonserveret og henstillet på flyvestationen

for engang at finde sin plads på Danmarks Flyvemuseum. I de ti år, F-84G THUNDERJET var i tjeneste ved FLV, fløj de tilsammen 226.775 timer. 51-9963 nåede ikke mere end 4:55 timer. Til gengæld toppede 51-10579 med hele 2226:30 timer. F-84G bar med rette det tilnavn, den fik i midten af halvtresserne:

»Flyvevåbnets arbejdshest«.

F-84G fortsat

51-10525 F-84G-16-RE

131052 Modtaget (16:05 t)
241052 ESK 725 (FS-525-)
130753 Under skydning mod jordmål blev højre vinge ramt af en opspringer. Piloten landede på FSNKAR.
0753 HVK (udskiftning af højre vinge)
300454 ESK 725
210554 ESK 725 (KP-V)
030855 ESK 730 (SE-C)
070857 HVK (vingemodifikation)
291157 ESK 730 (SE-H)
60 ESK 730 (A-525)
260661 HVK liste »B«
090162 Slettet af FLV's lister (total 2108:50 t)
Opstillet på en legeplads i Vojens.

51-10537 F-84G-16-RE

150357 Modtaget (ex French AF eller USAF??, IRAN eftersyn ved USAF i Toulouse, Frankrig, d. 111256, flyvetid 1007:10 t)
050457 ESK 730 (SE-H)
251057 HVK (vingemodifikation)
60 ESK 730 (A-537)
290661 HVK liste »B«
090162 Slettet af FLV's lister (total 596:35 t)
Attrap på FSNKAR.

51-10558 F-84G-16-RE

010153 Modtaget (7:15 t)
010253 ESK 728 (FS-558-)
170254 ESK 730 (FS-558-)
260454 ESK 730 (SE-N)
280758 HVK liste »B«
081158 Slettet af FLV's lister (total 1199:50 t).

51-10564 F-84G-16-RE

210956 Modtaget (ex RNAF K-122, 596:45 t)
211056 ESK 730 (SE-Y)
181056 Proveløjet af FL O. S. B. Hansen
141257 SAS (IRAN/eftersyn og vinge-modifikation)
290158 ESK 730 (SE-Y)
120359 ESK 728 (SI-F)
190959 TFL ALB (AT-E ?)
021059 ESK 725 (KP-C)
60 ESK 725 (A-564)
200361 ESK 730 (A-564)
050761 HVK liste »B«
140961 HVV
Slettet af FLV's lister (total 1692:25 t)
1273 Opstillet på Kløvermarken (Flyvemuseum).

51-10579 F-84G-16-RE

110952 Byggedato
151152 Modtaget (7:15 t)
251152 Overført fra Kastrup til FSNKAR
011252 ESK 727 (FS-579)
54 ESK 727 (KU-S)
290657 HVK (vingemodifikation)
061157 ESK 727 (KU-A)
140559 ESK 730 (SE-N)
60 ESK 730 (A-579)
050761 SNF KAR (A-579)
040961 HVK liste »B«
100162 Slettet af FLV's lister (total 2233:45 t)
Attrap på FSNKAR.

52-2908 F-84G-31-RE

230753 Modtaget (3:15 t)
010853 ESK 729 (FS-908-)
011253 ESK 729 (SY-C)
010855 Udtaget af tjeneste for opmåling. Flyet udsat for for store G-påvirkninger.

120855 HVK (højre vinge brugt på 51-10051)
041155 ESK 729 (SY-C)
130658 HVK liste »B«
090958 Br & Red FSNKAR
090958 Slettet af FLV's lister (total 1057:40 t).

52-2925 F-84G-31-RE

130853 Modtaget (5:10 t)
0853 ESK 725 (FS-925-)
210554 ESK 725 (KP-G)
081057 HVK (vingemodifikation)
140258 ESK 727 (KU-E)
210758 ESK 726 (KU-E) udlånt
190958 ESK 727 (KU-E)
270859 ESK 728 (SI-K ell. SI-Q)
120760 ESK 725 (KP-G)
60 ESK 725 (A-925)
200361 ESK 730 (A-925)
090561 Under skydning ved Røme ramte flyet flagmålet. Piloten fløj tilbage til FSNKAR. Venstre vinge og bagkrop svært beskadiget.
230561 HVK liste »B«
110961 HVK (ophugget)
190961 Slettet af FLV's lister (total 1910:10 t).

52-2933 F-84G-31-RE

030853 Modtaget (3:25 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL V. Pedersen.
230953 ESK 729 (FS-933)
041253 ESK 729 (SY-D)
0154 taget i brug ved eskadrillen.
291255 Totalhavareret Bevtøft, 3 km sydvest for FSNKSP. FL Benny Leif Holmstrøm Petersen dræbt. Fløj som nummer 2 i en firekårsformation. Lige efter start fra FSNKSP opstod der problemer med det venstre hovedunderstel. Kom væk fra formationen og fløj i jorden.
301255 Slettet af FLV's lister. (Total 512:35 t).

52-2934 F-84G-31-RE

290753 Modtaget (4:50 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL J. S. Jensen.
240953 ESK 729 (FS-934-)
031253 ESK 729 (SY-E)
0154 taget i brug ved eskadrillen.
090255 Totalhavareret ved Issum, Essen i Tyskland. FL Jens Møller Jensen reddet i katapult. Under natnavigationsflyvning opstod der problemer med radioen og kompasset. Han mistede orienteringen og sprang ud da motoren stoppede på grund af brændstofmangel.
110255 Slettet af FLV's lister (Total 236:00 t).

52-2970 F-RE

020553 Modtaget (22:50 t).
010653 ESK 725 (FS-970-)
210554 ESK 725 (KP-T)
170555 Under flyvning som slæbefly ved Blokhus, blev flyet ramt af et skud fra en anden F-84G. Piloten fløj hjem til FSNKAR.
0555 ESK 725 (KP-T)
061055 Havareret på FSNVÆR. Piloten landede med for meget fart og kunne ikke stoppe på banen. Højre understelben brudt sammen.
230356 ESK 725 (KP-T)
200558 HVK liste »B«
090958 Slettet af FLV's lister (Total 1211:10 t).

52-2981 F-84G-31-RE

200756 Modtaget (mx RNAF K-187, 587:05 t).
080856 ESK 725 KP-K)
020958 HVK liste »B«
101258 Slettet af FLV's lister (Total 1176:30 t).

52-2991 F-84G-31-RE

240756 Modtaget (ex RNAF K-184, TB-23, 569:35 t).
090856 ESK 725 (KP-P)
250257 Havareret på FSNKAR. Piloten øvede simuleret nødlanding med understellet oppe, men ramte banen og mavealandede!
110457 Slettet af FLV's lister (Total 772:50 t).
170457 Overført til Mathskolen på FSNVÆR og påmalet kode »TR-K«
131168 kasseret fra Konstabelskolen ophugget på FSNVÆR.

52-3024 F-84G-31-RE

110753 Modtaget (26:35 t)
140753 STV KAR
010853 ESK 727 (FS-024-)
54 ESK 272 (KU-N)
301057 HVK (vingemodifikation)
170358 ESK 727 KU-X)
270859 ESK 728 (SI-S), fløj dog som KU-X i sep.
60 ESK 728 (A-024)
310860 HVK liste »B«
231260 Slettet af FLV's lister (Total 1744:15 t)
281260 opstillet som attrap på FSNVAN.

52-3039 F-84G-31-RE

020553 Modtaget (21:55 t)
010653 ESK 725 (FS-039)
210554 ESK 725 (KP-U)
050855 Under skydning ved Blokhus ramte flyets højre vinge slæbemålet, der satte sig fast. Piloten landede på FSNKAR.
0855 ESK 725 KP-U)
311055 Havareret under landing på FSNKAR. Piloten landede før næseunderstellet var ude og låst.
281155 HVK (Begge vinger demonteret for brug på 51-10600, nye vinger monteret ex 51-10580).
140456 ESK 725 KP-U)
111158 HVK (vingemodifikation og IRAN/eftersyn)
160159 ESK 725 (KP-U)
1160 ESK 725 (A-039)
200361 ESK 730 (A-730)
050761 SNF KAR (A-039)
290861 HVV liste »B«
Slettet af FLV's lister (Total 1836:40 t). skydemål på Jægerspris.

52-3047 F-84G-31-RE

230653 Modtaget (25:45 t)
010853 ESK 728 (FS-047)
141253 ESK 726 (FS-047)
130254 ESJ 726 (KR-X)
310857 HVK (vingemodifikation)
171257 ESK 726 (KR-Q)
161058 ESK 725 (KP-Q)
60 ESK 725 (A-047)
200361 ESK 730 (A-047)
100162 HVV liste »B«
100162 Slettet af FLV's lister (Total 2089:50 t). cockpit brugt til udstilling.

52-3054 F-84G-31-RE

020553 Modtaget (23:05 t)
010653 ESK 726 (FS-054)
300653 Havareret under landing på FSNKAR. Piloten kom i slipstrømmen fra et andet fly og kørte af banen, næseunderstellet brudt sammen. (se foto, bemærk stadig i USAF bemaling!).
151053 HVK (for reparation)
210654 reparation afsluttet, (højre vinge ex 51-10246).
030754 ESK 726 (KR-C)
030754 ESK (KR-C)
300458 HVK liste »B«
240958 Slettet af FLV's lister (Total 1200:55 t).

52-3057 F-84G-31-RE

020553 Modtaget (25:50 t)
010653 ESK 727 (FS-057-)
240254 ESK 727 (KU-G)
050155 HVK (fotoudstyr indbygget)
010355 FR/PR (KA-C)
150855 Havareret på FSNKAR. Piloten glemte understellet og mavealandede!
170855 HVK
150256 FR/PR (KA-C)
010657 ESK 727 (KU-Z)
100957 HVK (vingemodifikation)
200158 ESK 727 (KU-Z)
040959 ESK 729 (SY-V)
010360 ESK 728 (SY-V)
010660 ESK 725 (KP-X)
60 ESK 725 (A-057)
210361 ESK 730 (A-057)
250461 sidste flyvning
010561 HVK liste »B«
100162 Slettet af FLV's lister (Total 1864:35 t). opstillet som attrap på FSNITIR.

52-3066 F-84G-RE

120156 Modtaget (RNAF K-174, PP-20, 449:05 t)
230256 ESK 728 (SI-T)
290858 HVK liste »B«
281058 Slettet af FLV's lister (Total 1177:45 t)
290960 opstillet som attrap på FSNITIR.

52-3069 F-84G-31-RE

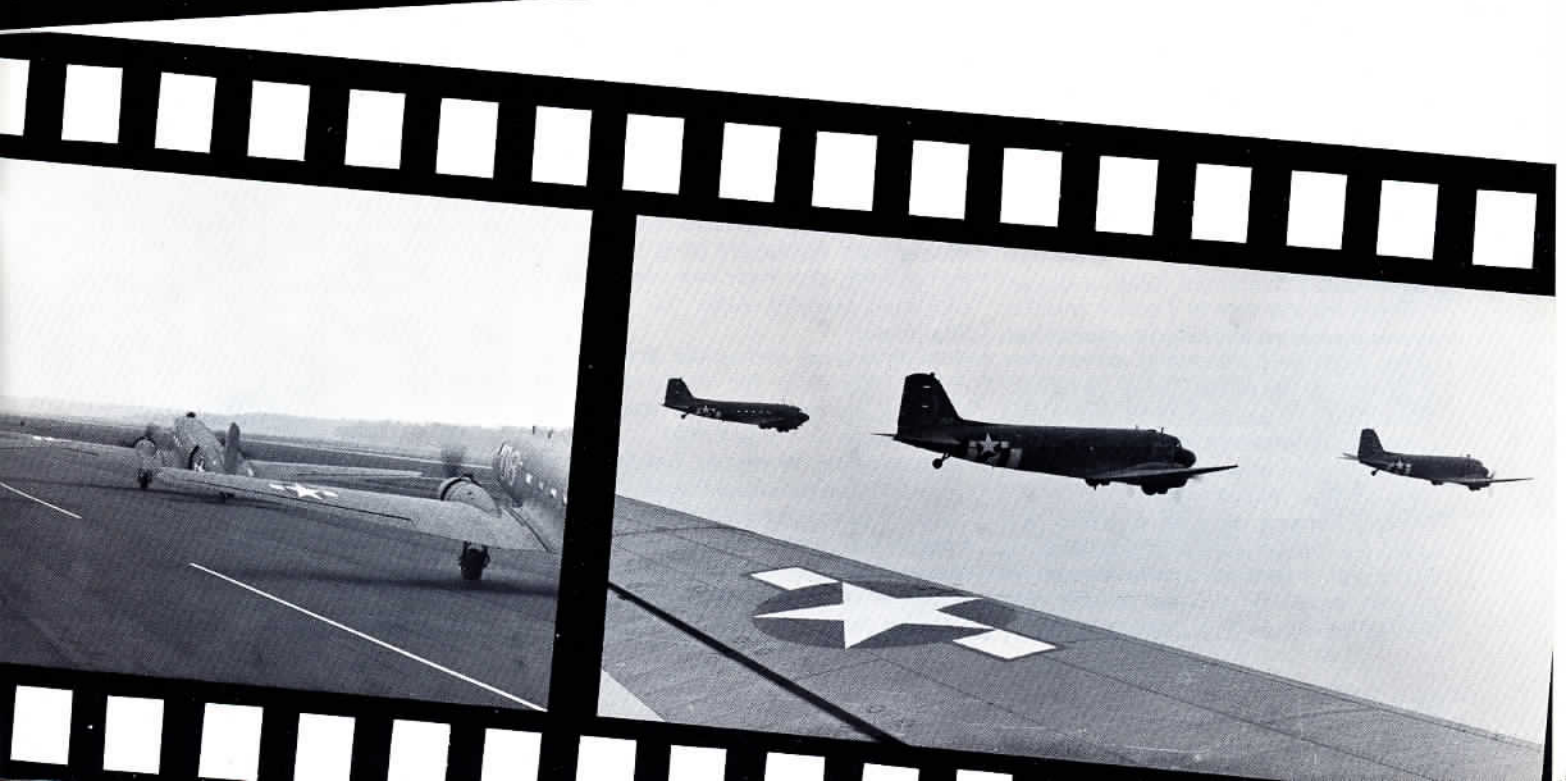
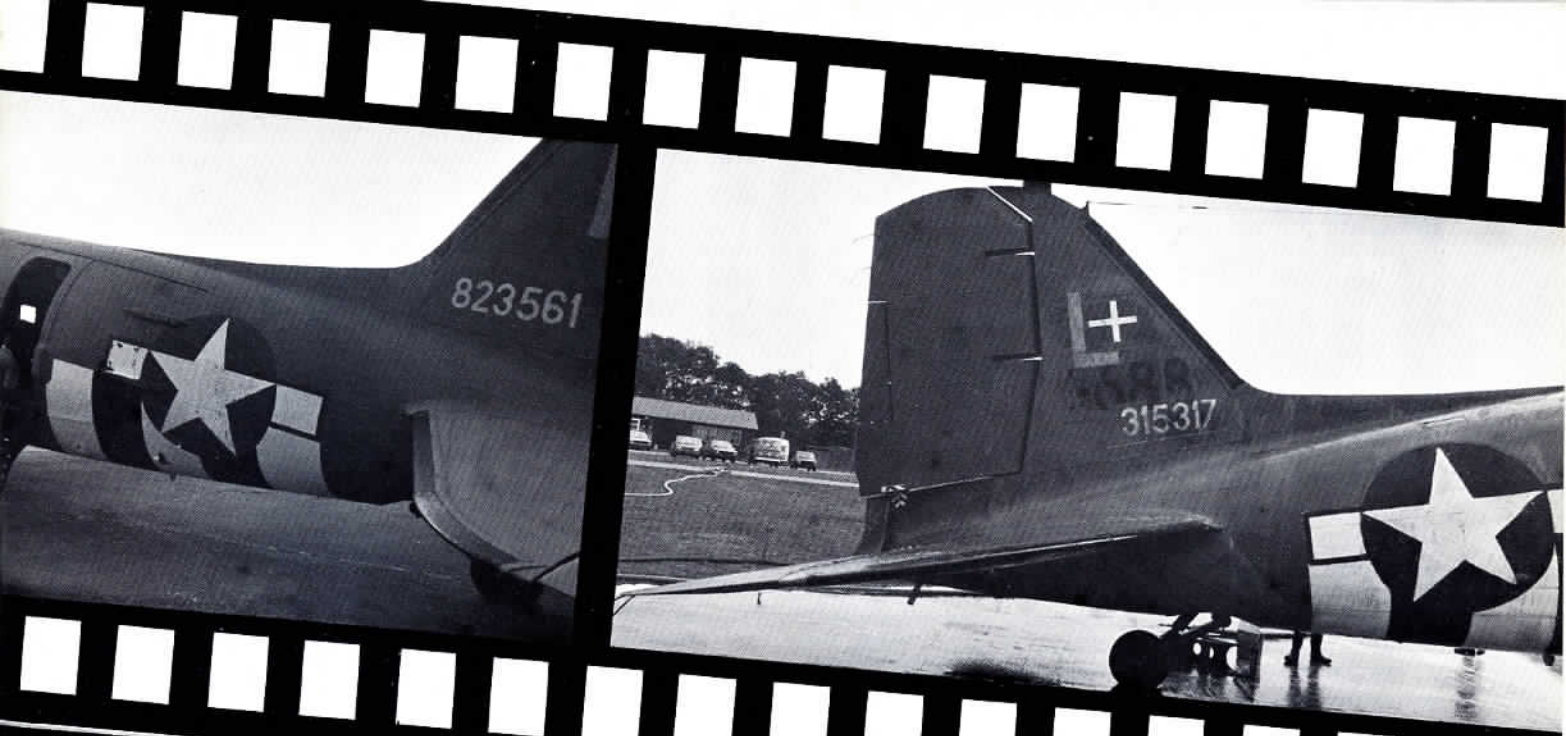
230653 Modtaget (22:15 t), prøveløjet af FL N. B. Josephsen.
010853 ESK 725 (FS-069)
141153 Totalhavareret efter kollision over FSNKAR, med FS-076 (52-3076). FL Bent Eli Nielsen dræbt.
231153 Slettet af FLV's lister (Total 113:00 t).

52-3071 F-84G-31-RE

020553 Modtaget (20:50 t)
280553 prøveløjet af FL J. Jørgensen
010653 ESK 726 (FS-071)
190653 kørt af banen på FSNKAR. FL M. H. Koudal. (se foto, bemærk stadig i USAF bemaling).
110853 ESK 726 (FS-071)
011253 ESK 729 (FS-071)
040154 ESK 729 (SY-F)
261054 Havareret på FSNKSP. FL Åge Einar Madsen landede før næseunderstellet var ude og låst.
251154 HVK (for reparation samt 6. PE eftersyn).
090355 prøveløjet og overført til FSNKSP af FL B. G. Pedersen.
090355 ESK 729 (SY-F)
040456 Totalhavareret Andkær syd for Vejle fjord. FL Chr. Benne-dikt Davidsen reddet i katapult. Problemer med flightcontrols.

050456	Slettet af FLV's lister (Total 591:40 t).	200361	ESK 730 (A-298)	051155	ESK 729 (SY-K)	050761	HVK liste »B«
52-3076 F-84G-31-RE		050761	SNF KAR (A-298)	071155	ESJ 730 (SE-O)	221261	Slettet af FLV's lister (Total 1825:15 t). attrap på FSNKAR.
100353	Første flyvning ved fabrikken (1:15 t)	080961	HVK (kannibaliseret)	240658	HVK liste »B«	52-8350 F-84G-31-RE	
230653	Modtaget (25:35 t)	221261	Slettet af FLV's lister (Total 1765:40 t). attrap på FSNKAR. Opstillet på sportspladsen i Ilskov som A-298, men i jernet kort tid efter.	281158	Slettet af FLV's lister (Total 1200:00 t). skydemål på Jægerspris.	220753	Modtaget (21:55 t)
010853	ESK 729 (FS-076)	<i>16574</i>		52-8328 F-84G-31-RE		010853	ESK 729 (FS-350)
141153	ESK Totalhavareret efter kollision over FSNKAR med FS-069 (52-3069). FL Ib Alex Kristian sen dræbt.	<i>0375</i>		110753	Modtaget	031253	ESK 729 (SY-M)
231153	Slettet af FLV's lister (Total 71:40 t).	75	Opstillet som attrap på FSNKAR.	140753	STV KAR (33:55 t)	0154	taget i brug ved eskadrillen.
52-3078 F-84G-31-RE		52-8299 F-84G-31-RE		011053	ESK 729 (FS-328-)	181154	Totalhavareret syd for Barsø, Lillebælt. FL Carlo Mørup dræbt. Brand i venstre side af cockpittet.
230653	Modtaget (23:35 t)	230653	Modtaget (38:40 t)	021253	ESK 729 (SY-L)	112154	Slettet af FLV's lister (Total 178:30 t)
310753	overført fra FSNKAR til FSNKAP af FL H. Laursen.	180554	Motorstop efter kompressorhavareri. FL O. P. Nielsen svævede flyet til FSNKAP og landede normalt.	190155	Havareret under landing på FSNKAP. Piloten landede ca. 100-120 meter før banen. Næseunderstellet brød sammen.	52-8354 F-84G-31-RE	
010853	ESK 728 FS-078)	54	ESK 728 (SI-X)	260155	HVK (for reparation. Venstre vinge demonteret for brug på 52-8298 SY-J).	220753	Modtaget (29:55 t)
151253	ESK 729 (FS-078)	050357	HVK (vingemodifikation)	240455	ESK 729 (SY-L)	240753	overført fra Kastrup til FSNKAR
221253	ESK 729 (SY-G)	130957	ESK 729 (SY-B)	090655	prøvefløjet af FL B. G. Pedersen.	010853	ESK 729 (FS-354-)
110156	Totalhavareret Gadbjerg Give. Vejle. FL Hans Chr. Vestergård Jensen reddet i katapult. Mistede kontrollen over flyet under formationsflyvning med andet fly. Kom i skyer under udretningen.	211057	Havareret under landing på FSNKAP. Piloten kom i slipstrøm fra et andet fly. Hård landing, venstre hovedunderstel bøjet.	240456	Under flyvning opstod der en stor revne i »tailpipen«. Piloten landede på FSNKAP.	1253	ESK 729 (SY-N)
110156	Slettet af FLV's lister (Total 512:40 t).	0158	ESK 729 (SY-B)	300456	HVK (for reparation af bagkrop)	141253	taget i brug ved eskadrillen.
52-3079 F-84G-31-RE		121059	Under skydning ved Rømhø, ramte højre vinge slæbemålet. Piloten fløj hjem til FSNKAP.	210656	ESK 729 SY-L)	210654	Totalhavareret ved Trige nord for Århus. FL Finn Chr. Koch dræbt. Kom væk fra formationen i diset og tåget vejr.
020553	Modtaget	59	ESK 729 (SY-B)	080757	Totalhavareret 2 km nordvest for Bøge, Lillebælt. FL Hother Bertram Nielsen reddet i katapult. Mistede kontrollen over flyet efter at en tiptank rev sig løs.	240754	Slettet af FLV's lister (Total 71:05 t).
010653	ESK 726 (FS-079-)	010360	ESK 728 (SY-B)	52-8338 F-84G-31-RE		52-8364 F-84G-31-RE	
151253	ESK 726 (KR-Z)	120760	ESK 730 (SE-)	250453	Første flyvning ved fabrikken (1:10 t)	0753	Modtaget (35:40 t)
010155	FR/PR (KA-B)	60	ESK 730 (A-299)	200653	Modtaget (23:25 t)	140753	STV KAR
100155	overført til Depothangar for indbygning af fotoudstyr. Klar 310155.	250361	HVK liste »B«	230653	Modtaget (23:25 t)	010853	ESK 725 (FS-364-)
050357	HVK (vingemodifikation)	040961	Slettet af FLV's lister (Total 1721:10 t)	310753	overført fra FSNKAR til FSNKAP af FL P. Bay	ESK 725 (KP-W)	
290857	ESK 725 (KP-Z)		Br & Red FSN...?	010853	ESK 728 (FS-338)	240155	HVK (udskiftning af venstre vinge)
141059	kørt i fangnettet på FSNKAR. Piloten afbrød starten på grund af »Overheat warning«.	52-8305 F-84G-31-RE		011253	ESK 725 (FS-338)	190255	ESK 725 (KP-W)
1159	HVK liste »B«	110753	Modtaget (21:25 t)	210554	ESK 725 (KP-J)	240557	HVK (vingemodifikation)
231259	HVK liste »B«	140753	STV KAR (lev. i USAF bemaling)	180455	Totalhavareret under landing på FSNVAN. FL Frede Madsen var fører af en formation på 4 F-84G. Under indflyvningen kom han ind med både for lav fart og for lavt. Stillede i ca. 10 10 meters højde. Ramte jorden for banen hvor højre vinge brækkede af. Flyet slået rundt på ryggen og kurede ca. 200 meter, før den kom på ret køl igen. FL Frede Madsen hårdt kvæstet. (se foto, bemærk at bogstavet P mangler i koden).	161057	ESK 725 (KP-W)
240860	opstillet som attrap på FSNTIR.	010853	ESK 726 (FS-305)	100757	Slettet af FLV's lister (Total 890:50 t).	300660	Under lavflyvning mellem Randers og Anholt blev venstre vinge ramt af en fugl. Piloten landede på FSNKAR.
290860	Slettet af FLV's lister (Total 1844:40 t).	131153	Havareret under landing på Kastrup. Piloten landede med for meget fart på en regnvåd bane. Næseunderstellet brød sammen.	52-8349 F-84G-31-RE		190760	HVK (venstre vinge udskiftet)
52-3086 F-84G-31-RE		240254	ESK 727 (KU-E)	110753	Modtaget (23:15 t)	230860	ESJ 725 (KP-W)
230653	Modtaget (29:40 t)	160954	Havareret under landing på FSNKAR. Venstre bremsesvingede, kørt af banen, næseunderstellet brød sammen.	140753	STV KAR	60	ESK 725 (A-364)
010853	ESK 728 (FS-086)	161154	HVK (for reparation)	200653	Modtaget (23:25 t)	200361	HVK liste »B«
030254	Havareret ved Hasseris, 5 miles syd for Ålborg. FL Jørgen Mähl mistede orienteringen i en kraftig snebyge. Fløj tør for brændstof og nødlandede på en mark.	130555	ESK 727 (KU-E)	230653	Modtaget (23:25 t)	080561	opstillet som attrap på FSNVAN
221054	Slettet af FLV's lister (Total 96:05 t).	090955	Under afprøvning af motoren, brød næseunderstellet sammen.	310753	overført fra FSNKAR til FSNKAP af FL P. Bay	090561	Slettet af FLV's lister (Total 1696:20 t)
52-3126 F-84G-31-RE		151155	HVK (for reparation)	010853	ESK 728 (FS-338)	52-8368 F-84G-31-RE	
230353	Modtaget	040256	ESK 727 (KU-B)	011253	ESK 725 (FS-338)	110753	Modtaget
010853	ESK 728 (FS-126)	180556	HVK (Reparation af bagkrop efter brand)	210554	ESK 725 (KP-J)	140753	STV KAR
54	ESK 728 (SI-C)	140856	ESK 727 (KU-B)	180455	Totalhavareret under landing på FSNVAN. FL Frede Madsen var fører af en formation på 4 F-84G. Under indflyvningen kom han ind med både for lav fart og for lavt. Stillede i ca. 10 10 meters højde. Ramte jorden for banen hvor højre vinge brækkede af. Flyet slået rundt på ryggen og kurede ca. 200 meter, før den kom på ret køl igen. FL Frede Madsen hårdt kvæstet. (se foto, bemærk at bogstavet P mangler i koden).	010853	ESK 729 (FS-368-)
031257	HVK (vingemodifikation)	250158	Totalhavareret sydvest for FSNKAR. FL Victor Høj reddet i katapult. Dårligt vejr på FSNKAR. Motorstop på grund af brændstofmangel.	100555	Slettet af FLV's lister (Total 443:40 t).	050154	ESK 729 (SY-O)
100458	ESK 728 SI-P)	52-8323 F-84G-31-RE		52-8349 F-84G-31-RE		240457	HVK (vingemodifikation)
030960	ESK 725 (A-126)	230653	Modtaget (38:10 t)	110753	Modtaget (23:15 t)	130557	prøvefløjet
200361	ESK 730 (A-126)	010853	ESK 728 (FS-323-)	140753	STV KAR	130557	ESK 729 (SY-O)
050761	HVK liste »B«	54	ESK 728 (SI-Y)	010853	ESK 725 (FS-349-)	310859	Under skydning ved Rømhø, ramte en opspringer venstre vinge. Piloten landede på FSNKAP.
221261	Slettet af FLV's lister (Total 1859:10 t). skydemål på Oksbøl	080757	HVK (vingemodifikation)	210554	ESK 725	020952	HVA (reparation af venstre vinge)
52-8297 F-84G-31-RE		281157	ESJ 726 (KR-N)	210554	ESJ 725 (KP-A)	191059	ESK 729 (SY-O)
110753	Modtaget	160359	HVA (modificeret for flyvning med slæbemål).	031254	Lige efter start fra FSNKAR fik piloten »fire warning« på motoren. Han svingede flyet rundt og landede ind den modsatte vej. På grund af for meget fart kørte flyet af banen og blev stoppet af nogle træer!	010360	ESK 728 (SY-O)
140753	STV KAR (26:45 t)	040459	ESK 726 (KR-N?)	0255	ESK 725 (KP-A)	120760	ESK 725 (KP-E)
010853	ESK 729 (FS-297-)	260659	HVA (for opmåling)	230156	Under flyvning i 650 ft ved Nissum Fjord, blev venstre vinge ramt af nogle fugle. Piloten landede på FSNKAR.	60	ESK 725 (A-368)
031253	ESK 729 (SY-H)	020759	ESK 726 (AR-B?)	010356	Under skydning ved Rømhø blev flågmålet skudt af og det ramte flyet. Piloten landede på FSNKAR.	200361	ESK 730 (A-368)
210658	HVK liste »B«	250759	SNF ALB (AR-B)	221056	Under flyvning i Norge blev flyet ramt af nogle fugle, begge tiptanke faldt af. Piloten landede på FSNKAR.	050761	HVK liste »B«
281058	Slettet af FLV's lister (Total 1199:30 t).	071059	HVA (for opmåling af kendsbogsstaver)	131156	HVK (vingemodifikation og IRAN/eftersyn)	090162	Slettet af FLV's lister (Total 1884:50 t)
300560	opstillet som attrap på Oksbøl	081059	SNF ALB (AR-B)	190657	ESK 726 (KR-K)	52-8386 F-84G-31-RE	
52-8298 F-84G-31-RE		190760	HVA (for opmåling og omregistrering?)	250957	Under flyvning i Norge blev flyet ramt af nogle fugle, begge tiptanke faldt af. Piloten landede på FSNKAR.	140753	Modtaget (28:25 t)
110753	Modtaget	030860	SNF ALB (A-323)	0957	HVK	010853	ESK 729 (FS-386-)
140753	STV KAR	010461	TFL ALB (A-323)	140258	ESK 727 (KU-H)	54	ESK 729 (SY-P)
010853	ESK 729 (FS-298-)	250761	HVK liste »B«	161258	HVK (IRAN/eftersyn)	250759	HVK liste »B«
101253	ESK 729 (SY-J)	301261	Slettet af FLV's lister (Total 2031:05 t).	150759	ESK 730 (SE-O)	290960	opstillet som attrap på FSNTIR, bagkrop fra 51-10756 i camfl.
030954	Under flyvning over Lillebælt blev venstre vinge ramt af en fugl. FL O. T. Steffensen fløj hjem til FSNKAP.	52-8325 F-84G-31-RE		60	ESK 730 (A-349)	52-8433 F-84G-31-RE	
220954	HVK (venstre vinge udskiftet, ex 52-8328 SY-L pr. 210155).	220753	Modtaget (23:00 t)			220753	Modtaget (25:20 t)
150355	ESK 729 (SY-J)	010853	ESK 729 (FS-325-)			230953	ESK 729 (FS-433-)
171057	HVK (vingemodifikation)	011253	ESK 729 (SY-K)			251153	prøvefløjet af FL J. S. Jensen
200258	ESK 729 (SY-J)	240955	Under flyvning blev flyet ramt af en fugl. Piloten landede på FSNKAP.			031253	ESK 729 (SY-Q)
010360	ESK 728 (SY-J)	300955	HVK (for reparation, samt udskiftning af bagkrop).			070154	overført fra FSNKAR til FSNKAP af FL Jens Rabjerg.
170360	ESK 725 (KP-Z ?)					270556	Totalhavareret Marstrup, syd for Haderslev. FL Åge Ejnar Madsen dræbt. 16 fly havde været til opvisning over Holbæk. Under indflyvning til FSNKAP kom han væk fra formationen og fløj i jorden.
60	ESK 725 (A-298)					290556	Slettet af FLV's lister (Total 640:55 t).





Fokker CV

NIELS HELMØ LARSEN og PALLE SICK

Som optakt til fjerde og sidste afsnit af Fokker CV serien bliver vi nødt til endnu en gang at vende tilbage til spørgsmålet om motortype. Vi må nemlig beklage, at vi - i tillid til, hvad andre ellers pålidelige skribenter tidligere har anført om Jupiter motoren - har opgivet en forkert typebetegnelse.

»Profile« No.87, der beskriver Fokker CV, anfører typebetegnelsen VI, og det i halvtresserne kendte lille flyvetidskrift »Vi flyver« (udgivet af SAS), oplyser, at motortypen var VII A. I »Danske militærfly gennem 50 år« hævder forfatteren, at man skulle have brugt motortype VII, mens »Flyvehistorisk Tidsskrift« anfører type VII FH. Endelig siger Clauson Kaas i sin bog »Danske flyvere på vingerne«, at Fokkerne var forsynet med Jupiter F motorer, så man kan jo se, at forvirringen er total.

Ingen af de anførte typebetegnelser er korrekte. Nærmest sandheden var vi sådan set selv, da vi i TINBOX 2/76 skrev, at interessen samlede sig om Jupiter VII A motoren. Overvejelserne omfattede også denne motor, men det blev blot ikke denne type, man bestemte sig for og senere fik leveret. Fra en grundig gennemgang af korrespondance og rapporter fra sidste halvdel af tyverne og trediverne kan nævnes følgende:

I en rapport om R-11s totalhavari den 7. august 1934 (se oversigten over de enkelte fly på de følgende sider) anføres at motoren er en 440 HK, Jupiter nr.15, fabr.nr. J-6838, Jupiter VI JH, 9 cylindre, boring 146 x 190,5 mm, 1700 omdr.

Betegnelsen JH stemmer ikke med de i JANE anførte typeangivelser for Jupiter motorer og må formodes at være en skrivefejl, men fabr.nr. tyder på, at det har været en motor af type VI FH.

I rapporten vedrørende R-14s motorhavari den 8. december 1938 under en flyvning fra Værløse til Tønder anføres, at motoren er en ældre type, Jupiter VIA og at man gerne vil have denne type udskiftet. R-14s motor havde på havartidspunktet en gangtid på 88 timer siden sidste hovedeftersyn og en totaltid på 350 timer. Den blev som ønsket kasseret i januar eller februar 1939.

Endelig anføres det i en ordrebekræftelse fra Hugo Heine Propellerwerk, Berlin, af 14. februar 1935, at femten bestilte propeller vil blive leveret med boring for motor type Jupiter VI FH.

Disse og øvrige oplysninger sammenholdt med de motorserials, som vi har kunnet finde frem til, gør det muligt med rimelig sikkerhed at fastslå, at Flyvertroppernes Fokker CV har fløjet med to typer Jupiter motorer.

Man har således benyttet type VI A, af hvilken man har haft to stk., og vi ved, at serial på den ene var 6470. Den anden motors serial kan have været 6471, men endelig bekræftelse mangler dog. Disse to motorer blev hjemkøbt i 1929 for at blive brugt på dels R-10 og dels R-11, efter at sidstnævnte fly forsøgsvis havde haft Jaguar motor.

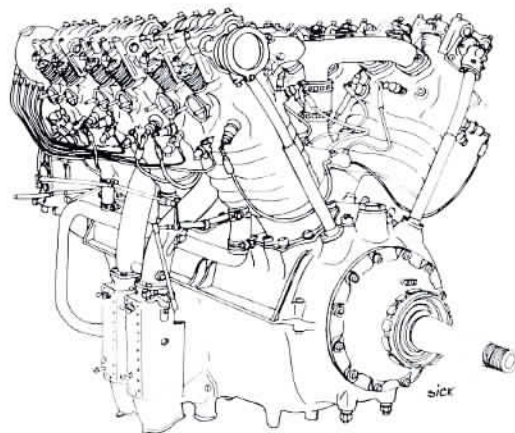
Den mest benyttede motortype har dog været VI FH, af hvilken man erhvervede ialt 20 stk. Motorerne har formentlig haft serials mellem numrene 2826 og 2862. 4 af disse motorer har muligvis været bestemt for Flyvertroppernes 4 Bristol BULLDOG jagere, og serials kan i så fald have været 6826 - 6841 incl. samt 6859 - 6862 incl., men dette er foreløbig kun teori og har endnu ikke kunnet bekræftes.

Den på de følgende sider anførte liste over alle danske Fokker CV, I R, II R og III R, er resultatet af ca. 14 måneders intenst efterforskningsarbejde. Arbejdet har omfattet samtaler med så godt som alle endnu levende Fokkerpiloter og -observatører, og deres logbøger er benyttet til krydskontrol af oplysninger om flyvetider, uheld, hændelser og havarier i det omfang de eksisterer og er tilgængelige.

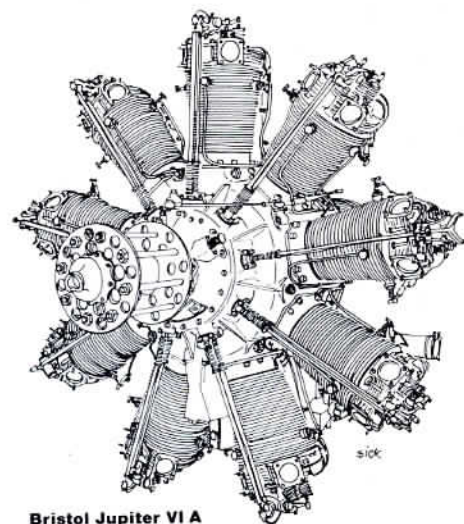
Vi har valgt at lade flyvetiderne være det »skelet«, på hvilket flyenes historie er bygget op, hvorfor de er anført med halvfede typer. Personnavne er kun anført i de tilfælde, hvor de tidligere har været nævnt i forbindelse med avisers, tidsskrifters og bøgers omtale af uheld og havarier, eller hvor den pågældende selv eller Hærens Arkiv har givet sin tilladelse.

Endelig skal det bemærkes, at de benyttede forkortelser for militære grader adskiller sig en del fra de i dag brugte men næppe vil volde kvaler.

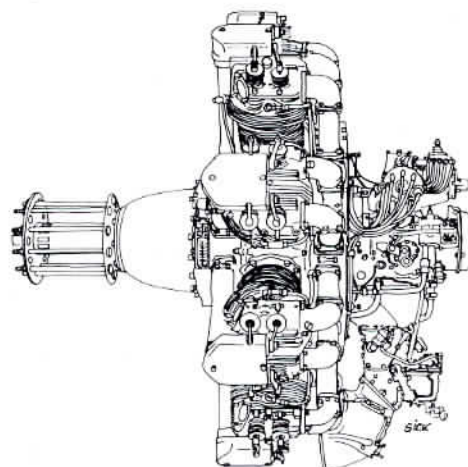
Tekniske specifikationer, herunder mål og vægt samt flyudrustning m.v. vil blive bragt i forbindelse med de tegninger af Fokker CV, som vi har under udarbejdelse. Også de i listen omtalte tyske bemalinger for så vidt angår R-23 og R-42 vil blive vist.



Lorraine-Dietrich 12Db.A



Bristol Jupiter VI A



Bristol Pegasus II M 2a

R-1 byggenummer:

26	Modtaget		
160326	Afgang fra Kløvermarken mod Østasien med Kapt. A.P.Botved og Overoff.C.J.C.Olsen.		
230626	Hjemkomst til Kløvermarken		
300627	Flyvetid på turen	193:10	
	Totalhavareret ved Kalvebod Strand. Kapt.H.L.V.Bjarkov reddede sig i faldskærm efter at vingerne var brudt sammen som følge af wing-flutter under prøveflyvning op til flyets sluthastighed.		

R-2 byggenummer:

26	Modtaget		
160326	Afgang fra Kløvermarken til Østasien med Prmljt. H.R.M.Herschend og Overoff.V.Petersen.		
030426	Nødlandet i en rismark ved Knowbi. Flyet adskilt og og overført til Bangkok for reparation.		
100526	Afgang fra Bangkok efter endt reparation.		
050626	Hjemkomst til Kløvermarken		
	Flyvetid på turen	69:35	
0626	Værkstederne (hovedeftersyn)		
110327	Indfløjet		
060427	Landingshavari		
0427	Klar igen		
151029	Nødlandet efter motorstop. Fløj igen fra jan.1930		
200930	Indfløjet af Kapt.H.L.V.Bjarkov og Skljt.E.A.Damm i forbindelse med en flyvning fra Kløvermarken til Kastrup.		
041130	Havareret på jorden		
181230	Nødlandet ved Asminderup efter motorstop. Menig V.Bjørn Andersen og Knt.E.K.Birkhede.		
	Total flyvetid pr.311231	798:10	
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	83:35	881:45
0433	Værkstederne (ombygning)		910:45
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	29:00	910:45
030934	Ombygningen afsluttet. R-2 blev benyttet som prototype for ombygningen af alle Fokker C V, i R.		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	35:45	946:30
261135	Nødlandet ved Sindshvile på grund af dårligt vejr. Knt.A.C.W.Larsen.		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	237:15	1183:45
201036	Uheld eller havari ved Tønder. Ljt.Christensen og Osgt.H.E.Møller.		
021136	Værkstederne (hovedeftersyn)		1356:05
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	172:20	1356:05
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	0:00	1356:05
0738	Hovedeftersynet afsluttet		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	160:40	1516:45
1039	Udlånt til 5.Eskadrille		
	Udlånt til 3.Eskadrille.		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	236:50	1753:35
090440	Teknisk Tjeneste		1758:45
140840	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		

R-3 byggenummer:

26	Modtaget		
130330	Totalhavareret i Store Bælt 2 km vest for Agersø. Ljt.N.P.S.Christoffersen og Ljt.P.S.A.Christensen omkom begge. Under flyvning fra Kastrup til Haderslev kom de ind i dårligt vejr med sne og fløj i vandet med stor fart. Christoffersen blev fundet ved flyet, mens Christensen, der fungerede som observatør på turen, først blev fundet den 27.maj.		

R-4 byggenummer:

26	Modtaget		
140627	Havareret ved Ketting på Als. Ljt.K.Clauson Kaas og Sgt.O.C.Lundholm-Petersen begge uskadte. Under dyk opstod der kraftige vibrationer i planerne, som begyndte at falde fra hinanden. Flyet blev bragt til nødlanding på en mark men blev svært beskadiget, da det kapoterede.		
27	Værkstederne (reparation)		
270629	Indfløjet		
170730	Havareret i Kastrup Lufthavn. Piloten forsøgte at nødlande efter motorstop, men flyet kapoterede i landingen og blev svært beskadiget. (Var det Preislers havari??)		
30	Værkstederne (reparation)		
	(Blev R-4 ombygget med Jupitermotor ved denne denne lejlighed??)		
111230	Indfløjet		
	Total flyvetid pr.311231	449:45	
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	64:45	514:30
0133	Taget ud af tjeneste		
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	16:45	531:15

0734	Taget i brug igen (ombygget med Jupiter motor??)		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr. 311234	146:25	677:40
0535	Værkstederne (ombygning)		728:10
0935	Ombygningen afsluttet		
240935	Havareret under landing på Tønder Flyveplads. Højre planspids knækkede. Skljt.N.V.Jepsen og Ljt. S.L.Breitenstein.		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr. 311235	69:45	747:25
180236	Reparation efter havariet ved Tønder afsluttet??		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	44:10	791:35
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	186:15	977:50
38	Værkstederne (hovedeftersyn)		1008:05
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	61:00	1038:50
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	241:20	1280:10
090440	Ødelagt ved det tyske angreb på Værløselejren og totalt udbændt. Motoren dog reparabel.		
250640	Kasseret		1285:10

R-5 byggenummer:

26	Modtaget		
010326	Havareret (Blev kroppen herefter brugt på R-2??)		
040227	Indfløjet		
100827	Havareret (svaghed i understelsbardunerne)		
011127	Havareret under landing (Var det Tovdals havari på Kløvermarken??)		
200228	Indfløjet		
0331	Forsøgsvis udstyret med skiunderstel		
120331	Havareret på jorden (med skiunderstel??)		
	Total flyvetid pr.311231		634:25
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	137:40	772:05
0133	Taget ud af tjeneste		
0933	Taget i brug igen		
191033	Havareret under landing, hvorved 5 spanter i underplanet knækkede. Skljt.P.Jensen.		
	Reparationen afsluttet		
281233	Propellen beskadiget (Flyet havde Lorraine motor) Knt.H.Kierkegaard.		
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr. 311233	78:30	850:35
0334	Værkstederne (ombygning)		882:25
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	31:50	882:25
0135	Ombygningen afsluttet		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	242:10	1124:35
010236	Nødlandet ved Sigersted som følge af motorstop på grund af oliemangel. Knt.A.Larsen og Sgt.S.Aa.Bødtker.		
060236	Motoren udskiftet og flyet hjemfløjet af Prmljt.H.J.Pagh.		
270736	Nødlandet ved Ledøje efter motorstop på grund af en knækket plejstang. Ved landingen blev understellet beskadiget. Kpl.P.B.Rasmussen.		
0736	Værkstederne (reparation)		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	101:10	1225:45
0937	Indfløjet		
191037	Propellen splintret af en sten under start fra Værløselejren. Knt.W.Godtfredsen og Ljt.F.Rasmussen.		
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	54:55	1280:40
201038	Havareret under en hård landing ved Værløselejren. Osgt.H.E.Møller og Sgt.H.P.Venning-Nielsen.		
211038	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		1475:20
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	194:40	1475:20
1039	Reparationen afsluttet. Følgende dele blev anvendt: Den reparerede krop fra R-10, overplanet fra R-13 og underplanerne fra R-14.		
271039	Indfløjet af Ljt.K.Pedersen		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	24:50	1500:10
090440	Ødelagt ved det tyske angreb på Værløselejren og totalt udbændt		
250640	Kasseret		1527:15

R-6 byggenummer:

130827	Indfløjet		
260229	Havareret under kørsel på jorden på Kløvermarken. Sgt.K.S.Johansen.		
	Total flyvetid pr.311231		645:40
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	214:20	860:00
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	100:45	960:45
1134	Værkstederne (ombygning og hovedeftersyn)		1089:10
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	128:25	1089:10
0735	Ombygningen afsluttet		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	22:40	1111:50
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	72:15	1184:05
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	124:50	1308:55
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	133:25	1442:20
240439	Havareret ved Værløselejren. Flyet løb løbsk!!! - men blev stoppet af nogle parkerede biler, som blev slemt beskadiget. Sgt.H.P.Venning-Nielsen og Knt.Aksel Jørgensen		
040539	Værkstederne (reparation)		1501:50
	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.		

R-7 byggenummer:

051227	Indfløjet			
150828	Nødlandet på Saltholm efter brand i motor på grund af et knækket benzinnr. Ljt.P.S.A.Christensen og en observator.			
	Total flyvetid pr.311231		559:45	
1132	Taget ud af tjeneste			
011132	2.Eskadrille			
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	163:15	723:00	
0533	Taget i brug igen			
250533	Havareret under landing om natten. Pgt.C.E.Lyng-holm-Nielsen.			
0533	Værkstederne (reparation og ombygning)		740:10	
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	17:10	740:10	
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr. 311234	0:00	740:10	
0435	Reparationen og ombygningen afsluttet			
170435	Havareret under landing, hvorved venstre underplan beskadiges. Skljt.N.V.Jepsen og Kpl.J.A.V.Jensen			
090735	Reparationen afsluttet			
170935	Havareret under landing på Tønder Flyveplads. Krop-pen, vingerne og motoren beskadiget, da flyet slog om på ryggen. Knt.E.L.F.Simonsen og Skljt. U.Bonnesen.			
0935	Værkstederne (reparation)		831:00	
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	91:50	831:00	
36	Reparationen afsluttet			
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	31:20	862:20	
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	176:55	1039:15	
090338	Totalhavareret i vandet ved Kongelunden. Sgt.A.Niel-sen og Skljt.B.P.A.Christensen begge dræbt, da de fløj i vandet under en natflyvning.			
250838	Kasseret		1059:00	

R-8 byggenummer:

171027	Indfløjet			
140928	Havareret ved Jægerspris. Sgt.P.C.Abkjær og Ljt. C.Viuff kørte i et hul, hvorved propellen blev bøjet.			
150928	Propellen udskiftet og flyet klar igen			
030129	Nødlandet ved Fuglebjerg på grund af fejl ved vand-pumpen. Kapt.H.L.V.Bjarkov.			
300530	Rekordflyvning: 1650 km på 11 timer. H.P.Michael Hansen. Flyet havde Lorraine motor.			
031031	Havareret under landing		603:10	
1031	Værkstederne (reparation)			
	Total flyvetid pr.311231		603:10	
011032	Indfløjet			
011132	2.Eskadrille			
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	22:15	625:35	
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	195:40	821:15	
1134	Værkstederne (ombygning)		1001:45	
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	180:30	1001:45	
0735	Ombygningen afsluttet (stadig med B-vinger)			
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	62:30	1064:15	
240436	Propellen revnet			
120536	Havareret på Værløse Flyveplads. Blev fløjet ned at O-maskine, O-56. Kpl. P.B.Rasmussen lettere kvæstet		1108:30	
060636	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)			
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	44:15	1108:30	
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	0:00	1108:30	
0738	Reparation og hovedeftersyn afsluttet			
210738	Indfløjet af Kaptljt.H.J.Pagh (1:00 t)			

R-8 var temmelig sikkert den sidste Fokker C V, i R, der fløj med B-vinger og er så sent som den 28.april 1939 omtalt som »den bredplanede R-8«. Det er et spørgsmål, om R-8 nogensinde nåede at få E-vinger.

061038	Ramt af et lyn under flyvning. Kpl.H.C.Rosengart			
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	104:25	1212:55	
39	Udlånt til 1.Eskadrille			
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	157:40	1370:35	
40	Mekanikerskolen (motorskit)			
070640	Teknisk Tjeneste, Avedøre			
191242	Kasseret		1388:25	

R-9 byggenummer:

080528	Indfløjet			
090728	Indfløjet			
28	Ombygget til tosædet instrumenttræner			
040930	Havareret under landing			
	Total flyvetid pr.311231		497:35	
011132	2.Eskadrille			
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	0:00	497:35	
0133	Taget i brug igen			
020333	Den højre vinge beskadiget. Obljt.C.C.J.Førslev			
0333	Klar igen			
311033	Propellen beskadiget under landing. Flyet havde Lorraine motor. Prmljt.K.R.Granholm		634:30	
061133	Klar igen			
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	145:00	642:35	

1134	Værkstederne (ombygning)		719:10	
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	76:35	719:10	
0835	Ombygningen afsluttet (stadig med B-vinger)			
230935	Nødlandet ved Kolding efter motorstop. Propellen knækket. Kapt.H.R.M.Herschend og Ljt.U.Bonnesen			
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	22:25	741:35	
050536	Havareret under landing på Værløse Flyveplads. Underplanet beskadiget. Skljt.F.Rasmussen og en flyveelev.			
0536	Flyet klar igen			
050836	Totalhavareret ved Værløselejren efter at Skljt.Fritz Rasmussen og Knt.A.H.Jørgensen begge havde måttet springe fra flyet med faldskærm. En nitte i det ene understølsben blev revet over i starten, hvorefter en normal landing skønnedes umulig.			

190936	Værkstederne			
071136	Kasseret		846:45	

R-10 byggenummer:

060829	Fotograferet på Kløvermarken med Jupiter motor!!			
020929	Indfløjet af Overoff.C.C.Larsen og menig H.V.Erik-strup Larsen.			
	Total flyvetid pr.311231		201:40	
011132	2.Eskadrille			
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	91:30	293:10	
211033	Motorstop under landing. Flyet havde Lorraine motor			
221133	Havareret. Sgt.P.Svensson			
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	169:25	462:35	
150134	Rapporteret klar igen			
110434	Motorhavari i luften og nødlandet ved Ringsted. Prmljt.K.R.Granholm.			
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	122:25	585:00	
0235	Værkstederne (ombygning)		585:15	
0535	Ombygningen afsluttet (flyet temmelig sikkert sta-dig forsynet med B-vinger)			
250935	Nødlandet to gange på grund af loddetin i benzin-ledningen. Knt.A.L.Smith.			
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	110:30	695:30	
060436	Propellen revnet under flyvning, og flyet nødlandet ved Ølby nær Køge. Menig P.C.Petersen og Ukpl. H.V.Wenning-Hansen.			
060436	Hjemfløjet af Prmljt.H.J.Pagh			
110436	Nødlandet			
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	61:55	757:25	
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	136:45	894:10	
251138	Under dyk opstod der kraftige planvibrationer, som forplantede sig til kroppen på flyet. Det lykkedes Osgt. H.E.Møller at lande i Værløse. Flyet havde B-vinger! Kroppen viste sig at være svært beskadiget på grund af de kraftige vibrationer i planerne. I forbindelse med overvejelserne om reparation og genopbygning var der tale om at anvende E-vingerne fra R-17.			
040239	Flyet som helhed kasseret, men kroppen repareret og anvendt på R-5 i sommeren 1939.		940:30	

R-11 byggenummer:

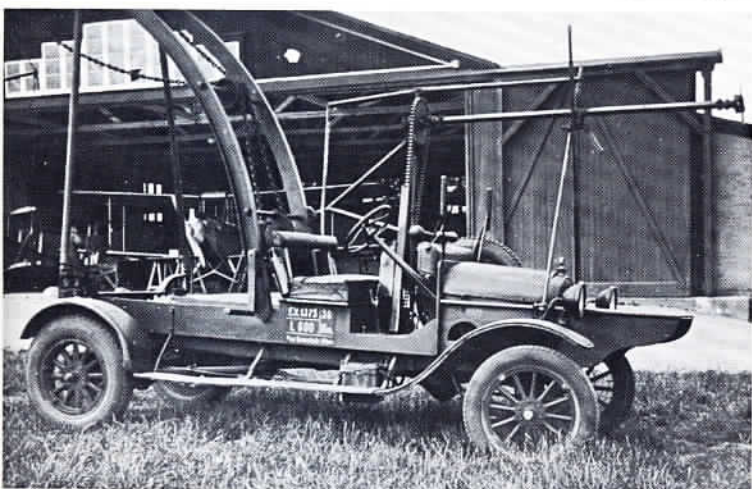
100829	Forsøgsvis udstyret med Armstrong Siddeley Jaguar motor lånt hos Marinens Flyvevæsen.			
	Ombygget med Jupiter motor.			
221029	Indfløjet (af Kapt.H.L.V.Bjarkov??)			
311230	Indfløjet (reparation og forstærkning)			
220631	Havareret i Kastrup Lufthavn under landing i kraftig blæst. Menig Th.Juul-Nyholm og Sgt.Eriksen. Krop-pen og den ene vinge knækkede.			
	Værkstederne (reparation)			
31	Reparationen afsluttet			
	Total flyvetid pr.311231		174:20	
120832	Havareret under landing på Kløvermarken. Flyet slog om på ryggen. Kpl.J.Malmose.		361:25	
0832	Værkstederne (reparation)			
011132	2.Eskadrille			
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	187:05	361:25	
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	0:00	361:25	
0634	Reparationen afsluttet (flyet temmelig sikkert ikke ombygget)			
070834	Totalhavareret ved Bjørn Gaard nord for Aalborg. Prmljt.K.R.Granholm og Sgt.J.K.H.Nielsen dræbt.			
021034	Kasseret		399:10	

R-5 som den så ud i sine første leveår med Lorraine-Dietrich motor, brede B-planer og gammelt understel. Bemærk at R-5 er forsynet med metalpropel.

R-10 med Jupiter VI A motor. Billedet er taget i august 1929.

Flyvertroppernes kombinerede bjergnings-/startvogn meget lig den i England benyttede Hucks-starter. Pinden på den vandrette aksel bragtes i indgreb med kloen på propelnavet, når en motor skulle startes ved hjælp af startvogn.

R-maskine med Jupiter VI FH motor fotograferet i Kastrup i første halvdel af trediveerne. Vi kender ikke nummeret på flyet. (Nederste foto fra H.K.Jelstrup via FLVs historiske samling)



R-12 byggenummer:

110930	Indfløjet		
300131	Indfløjet (reparation og forstærkning)		
050631	Havareret under landing		
	Flyvetid 1931 og total flyvetid pr.311231	163:10	163:10
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	99:30	262:40
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	125:05	387:45
061234	Havareret ved Lørslev i Nordjylland. Flyet slog om på ryggen under landing, og hjulakselen knækkede. Ljt. P.Svensson og Ljt.P.T.Abildgaard Sørensen begge uskadede.		628:35
1234	Værkstederne (reparation og ombygning)		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	240:50	628:35
0335	Reparationen og ombygningen afsluttet		
080535	Havareret på Kløvermarken. Ljt.P.Svensson reddede sig igen, da flyet slog om på ryggen under landing.		650:20
0535	Værkstederne (reparation)		
070835	Reparationen afsluttet		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	39:35	668:10
180736	Havareret under landing på Skallingen. Krop og motor beskadiget. Kpl.A.Svensson.		684:35
240736	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	16:35	684:35
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	0:00	684:35
220238	Indfløjet af Kaptljt.H.J.Pagh (1:15 t)		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	234:35	919:20
39	Udlånt til 5.Eskadrille		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	253:50	1173:10
090440	Teknisk Tjeneste		1173:25
210640	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.		

R-13 byggenummer: 49

130631	Indfløjet		
	Flyvetid 1931 og total flyvetid pr.311231	30:20	30:20
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	58:45	89:05
230933	Havareret under landing, hvorved underplanet beskadiges. Knt.T.Mørck.		
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	111:50	200:55
0534	Reparationen afsluttet		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	130:20	331:15
190335	overført fra Kastrup til Kløvermarken af Ljt.E.A.Damm		
0335	Værkstederne (ombygning)		358:10
0535	Ombygningen afsluttet		
100835	Havareret i Kastrup Lufthavn under natflyvning. Højre understelsben brød sammen. Knt.H.C.Andersen og Sgt.Husén.		380:05
0835	Værkstederne (reparation)		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	48:50	380:05
36	Reparationen afsluttet		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	77:50	457:55
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	174:05	632:00
240638	Nødlandet ved Vedsted på grund af dårligt vejr. Propellen og begge vinger beskadiget. Knt.W.Godtfredsen og Kaptljt.Amstrup.		
0638	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	84:30	716:30
020639	Indfløjet af Kaptljt.E.C.T.Jensen		
1039	Udlånt til 5.Eskadrille		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	148:25	864:55
090440	Teknisk Tjeneste		883:45
130840	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		

NB: Flyvetiden for året 1937 er i Teknisk Tjenestes årsopgørelse opgivet til 174:05 timer. Total flyvetid er samtidig opgivet til 532:00 timer!! Hvis denne totaltid er korrekt, skal totaltiderne for 1937, 1938, 1939 og 1940 alle reduceres med 100:00 timer.

R-14 byggenummer: 50

150531	Indfløjet		
031031	Underplanet beskadiget under landing på Kløvermarken. Skljt.E.K.Birkhede.		
	Flyvetid 1931 og total flyvetid pr.311231	41:30	41:30
270632	Havareret under landing		53:10
	Værkstederne (reparation)		
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	11:40	53:10
33	Reparationen afsluttet		
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	20:50	74:00
0134	Taget ud af tjeneste		
0634	Taget i brug igen		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	165:45	239:45
0335	Værkstederne (ombygning)		266:25
0935	Ombygningen afsluttet		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	48:00	287:45
300936	Nødlandet ved Lillindal på grund af en knækket krumtapaksel. Kpl.A.Svensson.		
021036	Fløjet til Værløse		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	100:40	388:25

070137	Havareret på Værløse Flyveplads. Sgt.A.Nielsen ramte en radiomast!!	532:35	
0137	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
0337	Reparationen og hovedeftersynet afsluttet		
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	201:20	589:45
240638	Nødlandet ved Harrebjerggaard på grund af dårligt vejr. Skljt.S.Sørensen og Kaptlgt.Ploug.		
081238	Motorhavari ved Tønder. Skljt.S.Sørensen.		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	72:20	662:05
120139	Værkstederne (hovedeftersyn)		662:20
270139	Overført fra Værløse til Kløvermarken ifølge Osgt. H.E.Møllers logbog med en flyvetid på 0:20 timer		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	0:15	662:20
270640	Hovedeftersynet afsluttet		
280640	Teknisk Tjeneste, Ringsted.		
200840	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		

NB: Årsopgørelsen anfører en flyvetid i 1939 på 0:15 time mod pilotens 0:20 time. Læg endvidere mærke til at den faktiske overførsel først sker 15 dage senere end af Teknisk Tjeneste opgivet!

R-15 byggenummer: 51

160531	Indfløjet		
	Flyvetid 1931 og total flyvetid pr.311231	35:03	35:03
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	86:50	121:53
0633	Taget i brug. R-15 fløj ikke i første halvdel af året		
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	61:22	183:15
271134	Havareret i Kastrup Lufthavn under landing. Kpl.K.Jensen.		
	Værkstederne (reparation og ombygning)		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	151:55	335:10
020335	E.B.Meincke og U.E.Bonnesen fløj 1:15 time i R-15 på den anførte dato (ifølge logbøger), hvilket vil sige, at reparation og ombygning må være afsluttet senest i marts. Teknisk Tjeneste anfører imidlertid ikke nogen flyvetid for marts måned 1935 og angiver reparation og ombygning afslutte som herunder anført.		
0435	Reparation og ombygning afsluttet		
240935	Havareret under landing på Aunsbjerg Mark. Propellen og højre underplan ødelagt. Skljt.C.W.de Ross.		
	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	142:10	477:20
36	Reparationen afsluttet		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	26:15	503:35
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	203:35	707:10
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	134:35	841:45
39	Udlånt til 3.Eskadrille		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	226:10	1067:55
	Flyvetid pr.310340		1075:10
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:45	1075:55
240640	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.		1075:55

R-16 byggenummer: 52

090931	Indfløjet		
	Flyvetid 1931 og total flyvetid pr.311231	17:25	17:25
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	141:10	158:35
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	138:50	297:25
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	137:40	435:05
020235	Havareret under landing i Kastrup Lufthavn, hvor flyet slog om på ryggen. Kpl.J.A.V.Jensen.		451:35
050235	Værkstederne (reparation og ombygning)		
0535	Reparationen og ombygning afsluttet		
230535	Højre bombekasseskærm rev sig løs i luften, fløj af og satte sig fast i haleplanet. Prmljt.E.C.T.Jensen og Kpl.K.Jensen landede i god behold i Kastrup.		464:40
270635	Indfløjet af Ljt.H.Kierkegaard efter påbygning af nyt haleplan.		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	151:50	586:55
120936	Havareret under natlanding på Avnø. Understellet og propellen blev beskadiget. Skljt.E.F.L.Simonsen og Sgt.J.Schouw.		
0936	Værkstederne (reparation)		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	28:10	615:05
0937	Reparationen afsluttet		
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	30:35	645:40
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	207:45	853:25
170539	Indfløjet af Ljt.N.P.P.Pedersen efter motorskift		
020639	Havareret ved Kildedal ved Måløv. Knt.H.K.H.Jensen fik motorstop som følge af et sprængt stempel og måtte nødlande. Flyet blev beskadiget ved landingen.		
0639	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	56:15	909:40
40	Reparationen og hovedeftersynet afsluttet		
	Flyvetid pr.310340		909:55
090440	Ødelagt og totalt udbændt ved det tyske angreb på Værløselejren.		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:30	910:25
250640	Kasseret		910:25

R-17 byggenummer: 53

240931	Indfløjet		
	Flyvetid 1931 og total flyvetid pr.311231	16:00	16:00
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	86:50	102:50
0133	Taget ud af tjeneste		
0733	Taget i brug igen		
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	109:20	212:10
150534	Nødlandet ved Gjedesdal efter motorstop. Sgt.O.S.V.Bernskov og Knt.Palbøl.		
0634	Flyveklar igen		
090734	Havareret i Kastrup Lufthavn, hvor flyet slog om på ryggen under landing. Knt.P.H.A.Perch slap uskadt, mens Sgt.P.Svensson fik en hjernerytelse.		329:55
100734	Værkstederne (reparation og ombygning)		329:55
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	117:45	
0135	Reparationen og ombygningen afsluttet.		
	I sidste halvdel af 1935 blev R-17 anvendt til forsøg med brændstof bestående af en blanding af benzin og alkohol. Dette blandede brændstof kom ikke senere i anvendelse.		
130935	Havareret under landing på Værløse Flyveplads. Flyet gik på næsen, og hjul og propel blev beskadiget. Ljt. C.W.J.de Ross.		
1035	Flyveklar igen		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	217:30	547:25
130536	Propellen revnet. Opdaget under inspektion.		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	194:10	741:35
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	73:05	814:40
140738	Havareret under nødlanding lige efter start fra Værløse på grund af motorstop. Flyet slog om på ryggen i landingen. Skljt.N.B.Larsen og Kpl.H.C.V.Rasmussen		
200838	Kasseret		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	51:40	866:20

Flere af delene fra R-17 blev senere brugt som reserverede på bl.a. R-5.

R-18 byggenummer: 54

111231	Indfløjet		
	Flyvetid 1931 og total flyvetid pr.311231	3:00	3:00
011132	2.Eskadrille		
	Flyvetid 1932 og total flyvetid pr.311232	130:20	133:20
0133	Taget ud af tjeneste		
0733	Taget i brug igen		
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	113:35	246:55
0734	Værkstederne (ombygning)		309:15
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	62:20	309:15
0435	Ombygningen afsluttet		
250935	Haleslæberen knækket ved Aunsbjerggaard ved Kjel-lerup. Kpl.V.Bjørn Andersen.		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	204:10	513:25
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	154:35	668:00
300737	Nødlandet ved Fensmark nordøst for Næstved efter motorstop på grund af en knækket plejstang. Skljt. F.Rasmussen og Skljt.T.Gregersen.		
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	176:15	844:15
38	Værkstederne (hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	19:30	863:45
180239	Fløjet fra Kløvermarken til Værløse af Osgt. H.E.Møller.		
020339	Indfløjet af Ljt.H.V.Wenning-Hansen.		
100639	Totalhavareret på Værløse Flyveplads. Knt.J.Hors-kjær og Resh.A.A.Hansen slap uskadte fra en hård landing efter stalt i ca.10-15 meters højde. Under-stellet brød helt sammen.		
250839	Kasseret		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid	77:20	941:05

R-21 byggenummer:

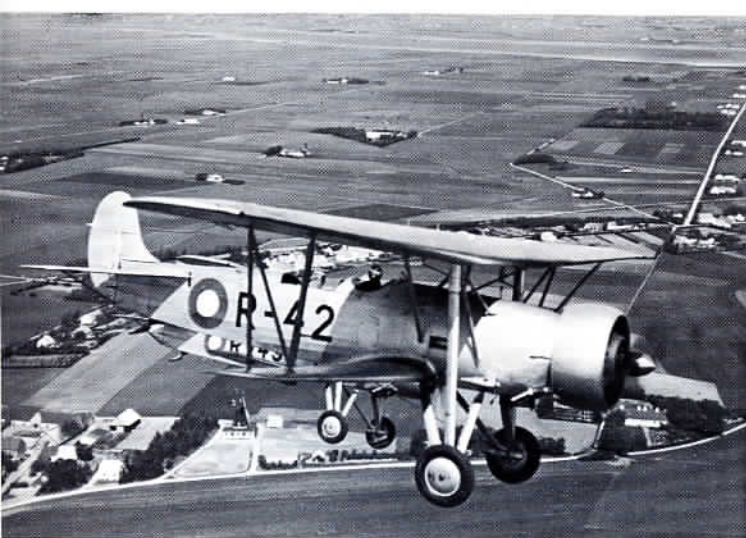
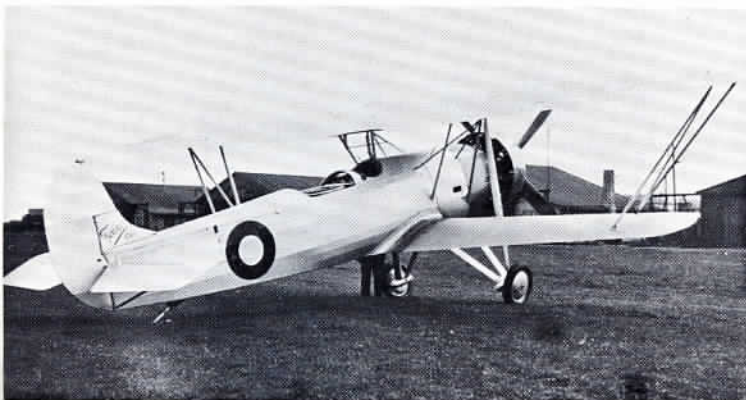
270733	Modtaget og hjemfløjet af Kaptlgt.E.K.S.Lærum. Flyet var ved leveringen forsynet med en firebladet propel. Værkstederne (ombygning og ændringer)		
	Flyvetid 1933 og total flyvetid pr.311233	29:15	29:15
070734	Tilgået 3.Eskadrille		29:15
270834	Havareret under landing ved Oksbøl, da motoren ikke ville »tage gassen«. Understelsbenene og enkelte rør i kroppen blev bøjet. Endvidere knækkede propellen, og underplanet og udblæsningssamlere blev beskadiget. Sgt.C.H.Sandqvist.		77:25

R-21 på Kløvermarken kort efter hjemkomsten fra Holland. Den firebladede propel røber, at billedet er taget i 1933. (foto fra H.Kjelstrup via FLVs Historiske Samling)

R-28 indrammet af ledsageflyets over- og underplan.

R-31 umiddelbart efter start. Bemærk den store græstot, der har sat sig fast ved haleslæberen.

R-42 og R-49 under et blødt drej over et Nordjysk landskab.



0834	Værkstederne (reparation)		
0935	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	48:10	77:25
300935	Reparationen afsluttet		
300935	Havareret under landing ved Hellevad. Understel, propel, motor samt overplan beskadiget. Sgt.C.H. Sandqvist.		84:25
1035	Værkstederne (reparation)		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	7:00	84:25
220136	Afløst til 3.Eskadrille		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	20:15	104:40
0137	Forskellige prøveflyvninger hos Fokker i Holland, bl.a. med spin både til højre og til venstre. Den danske besætning var Kapt.C.C.Larsen og Overoff. J.J.G.Tovdal.		
220137	Luftflaske sprængtes under start af motor i forbindelse med forsøgene hos Fokker. Forskellige instrumenter samt dele i kroppen blev beskadiget.		
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	129:25	234:05
230738	Havareret under landing på Værløse Flyveplads. Propel, understel, underplan, krop og motor beskadiget. Knt.K.B.Jacobsen og Resh.P.Hermansen.		308:45
0738	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	74:40	308:45
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	0:00	308:45
080340	Indfløjet af Kapt.E.K.S.Lærum (1:00 time)		
	Flyvetid pr.310340		310:05
090440	Beskadiget under det tyske angreb på Værløselejren		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	1:50	311:55
191040	Teknisk Tjeneste, Lundtofte.		311:55

R-22 byggenummer: 63

0634	Indfløjet		
060734	Tilgået 3.Eskadrille		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	96:05	96:05
020335	Nødlandet ved Sofienborg ved Hillerød. Skljt.V.S. Jensen og Knt.S.V.S.Mønsted.		
080435	Nødlandet ved Avedøre. Ingen olietryk. Skljt.G.Bouet		
290435	Forsøg omfattende hastighedsprøver med/uden cowling ring. Skljt.V.S.Jensen og Sgt.J.A.H.Jensen.		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	210:45	306:50
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	9:45	316:35
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	156:40	473:15
38	Værkstederne (hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	51:45	525:00
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	239:55	764:55
	Flyvetid pr.310340		802:20
090440	Ødelagt og totalt udbændt ved det tyske angreb på Værløselejren.		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	3:55	806:15
250640	Kasseret		806:15

R-23 byggenummer: 64

0834	Indfløjet		
280934	Overdraget til 3.Eskadrille		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	132:55	132:55
310135	Nødlandet ved Billesborg nær Køge efter motorstop. Ukpl.A.Terndrup og Kpl.O.R.Thomasen.		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	102:55	235:50
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	200:50	436:40
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	108:20	545:00
38	Værkstederne (hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	29:35	574:35
070239	Prøveflyet af Ljt.E.K.Birkhede (0:45 time)		
240239	Indfløjet af Ljt.E.K.Birkhede (0:45 time)		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	238:05	812:40
	Flyvetid pr.310340		855:15
090440	Beskadiget under det tyske angreb på Værløselejren		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:00	855:15
250440	Teknisk Tjeneste, Værløselejren.		
250440	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.		
250441	Forventet klar fra reparation		
030641	Teknisk Tjeneste, Lundtofte.		
	Beslaglagt af tyskerne og overdraget til Luftwaffe. Anvendt i Estland med kodebogstaverne 3W+OD.		
131044	Landet ved Upplanda gård i nærheden af Vetlanda 17 km sydøst for Eksjö i Småland, Sverige, med fire flygtende estlændere ombord.		
47	Ophugget i Sverige.		

R-24 byggenummer: 65

0834	Indfløjet		
280934	Overdraget til 3.Eskadrille		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	125:30	125:30
040935	Havareret under kørsel på jorden. Ramte O-67, hvorved propel og underplan blev beskadiget. Knt.S.Delsing og Resh.Hansen.		
191235	Nødlandet ved Brøndbyvester efter uopklaret motorstop. Kpl.E.Knudsen.		
	Maskinen demonteret og afleveret til værkstederne.		

1235	Værkstederne			
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	79:10	194:35	
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	31:55	226:30	
210137	Nødlandet ved Gelskov på Fyn på grund af dårligt vejr. Skljt.H.E.H.Kløverpris og Skljt.Ellekilde fløj hjem næste dag.			
	Flyvetid 1937 og tyotal flyvetid pr.311237	171:55	398:25	
260738	Havareret under landing på Værløse Flyveplads. Skljt.A.G.Jessen.			
38	Reparation afsluttet			
080938	Havareret under landing på Fedet, hvor flyet kørte i en grøft. Knt.K.B.Jacobsen og Knt.P.Horn.			
38	Reparation afsluttet			
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	201:50	600:15	
030539	Landet i vandet lige ud for Kastrup Lufthavn på grund af motorstop lige efter start til en natflyvning. Ljt. H.G.P.Jensen og Resh.Olsen.			675:05
040539	Værkstederne (reparation)			
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	74:50	675:05	
	Flyvetid pr.310340		675:05	
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440		675:05	
211140	Teknisk Tjeneste, Avedøre.			
040241	Teknisk Tjeneste, Lundtofte.			

R-25 byggenummer: 66

0834	Indfløjet			
200834	Havareret under natlanding i Kastrup Lufthavn. Højre understelsben bøjet, propellen knækket og underplanet beskadiget. Kaptljt. E.K.S.Lærum.		24:50	
0934	Reparation afsluttet			
280934	Overdraget til 3.Eskadrille			
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	97:00	97:00	
020335	Nødlandet på Lundtofte. Skljt.N.Klinkby-Petersen og Sgt.J.G.Bergh.			
0435	Forsøg for Teknisk Tjeneste. Skljt.N.Klinkby-Petersen.			
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	222:10	319:10	
300736	Påkørte R-32 på Tønder Flyveplads. Kpl.Knudsen.			
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	142:45	461:55	
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.011237	123:40	585:35	
38	Værkstederne (hovedeftersyn)			611:35
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	26:00	611:35	
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	0:00	611:35	
	Flyvetid pr.310340		611:35	
090440	Mekanikerskolen på Kløvermarken			
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:00	611:35	
	Teknisk Tjeneste, Avedøre.			
031040	Teknisk Tjeneste, Lundtofte.			

R-26 byggenummer: 67

0834	Indfløjet			
090934	Nødlandet på en mark ved Oppe Sundby. Under en opvisning i bombekast ved Frederikssund blev vingerne beskadiget af nogle sten, der slyngedes i vejret ved eksplosionerne. Skljt.G.Bouet		14:00	
110934	Værkstederne (reparation)			
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	14:00	14:00	
0635	Reparationen afsluttet			
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	34:35	48:35	
160936	Havareret på Skallingen efter motorstop. Skljt.N.P.P. Pedersen forsøgte at nødlande, men flyet kappede. Benzintilførselen svigtede på grund af urenheder i benzinen. Mek.Kjeldsen var også med.		178:25	
230936	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)			
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	129:50	178:25	
37	Reparationen afsluttet			
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	6:15	184:40	
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	274:40	459:20	
210939	Nødlandet ved Torbenfeldt. Skljt.A.G.K.Jessen.			
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	193:15	652:35	
	Flyvetid pr.310340		674:45	
090440	Beskadiget under det tyske angreb på Værløselejren			
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	3:50	678:35	
260440	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.			
	Forventet klar 150341			
160441	Teknisk Tjeneste, Lundtofte.			

R-27 byggenummer: 68

0934	Indfløjet			
280934	Overdraget til 3.Eskadrille			
181034	Havareret under landing ved Hundie, da motoren ikke ville »tage gassen«. Prmljt.H.J.Pagh.			
1134	Reparation afsluttet			
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	83:55	83:55	
070335	Benyttet ved John Tranums rekordforsøg. Kaptljt. E.K.S.Lærum fløj John Tranum op i ca.9000 meters højde, for at han derfra kunne foretage sit fritfaldspring, men John Tranum døde i flyet på grund af iltmangel.			

071135	Havareret under landing på Ringsted Flyveplads. Understel og propel blev beskadiget. Sgt.H.E.H. Kløverpris.		311:05	
1135	Værkstederne (reparation)			
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	227:10	311:05	
161236	Reparationen afsluttet			
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	1:15	312:20	
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	208:15	520:35	
270838	Vingerne beskadiget (revner) under flyvning. Skljt. K.Pedersen.			
	Flyvetid i 1938 og total flyvetid pr.311238	169:35	690:10	
280239	Højre underplan beskadiget under landing i Kastrup Lufthavn i forbindelse med en natflyvning. Ljt. S.von Bruhn.			
120439	Indfløjet af Prmljt.E.K.Birkhede (0:30 time)			
031039	Havareret under landing i Kastrup Lufthavn i forbindelse med en natflyvning. Sgt.G.L.Reimer ramte R-29, der stod og var klar til start. Kroppen, vingerne og understellet blev beskadiget. (flyet var i camouflagebemaling)			880:00
051039	Værkstederne (reparation)			
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	189:50	880:00	
	Flyvetid pr.310340		880:00	
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:00	880:00	
171040	Teknisk Tjeneste, Lundtofte.		880:00	

R-28 byggenummer: 69

0934	Indfløjet			
280934	Overdraget til 3.Eskadrille			
1034	Taget ud af tjeneste			
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	38:00	38:00	
0535	Taget i brug igen			
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	72:15	110:15	
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	187:50	298:05	
141237	Havareret under landing på Værløse Flyveplads. Højre understelsben brød sammen. Kpl.P.Horn.		369:15	
1237	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)			
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	71:10	369:15	
38	Reparationen og hovedeftersynet afsluttet			
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	75:50	445:05	
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	302:55	748:00	
	Flyvetid pr.310340		775:25	
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	1:30	776:55	
40	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		776:55	
091040	Teknisk Tjeneste, Lundtofte.			

R-29 byggenummer: 70

0934	Indfløjet			
280934	Overdraget til 3.Eskadrille			
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	62:40	62:40	
300135	Anvendt ved John Tranums forsøgsspring med faldskærm over Uggerløse.			
200735	Havareret under landing			
211135	Forventet klar			
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	231:10	293:50	
250736	3.Eskadrille (ex 1.Eskadrille!!)			
280936	Havareret under nødlanding ved Øster Egesborg, da Knt.K.Pedersen kørte over en grøft!		350:10	
021036	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)			
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	56:20	350:10	
270937	3.Eskadrille (reparationen og hovedeftersynet afsluttet, men flyet ikke indfløjet)			
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	12:00	362:10	
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	230:45	592:55	
031039	Blev ramt af R-27 under en natflyvning i Kastrup Lufthavn			
1039	Reparation efter ovenstående uheld afsluttet (overplan og propel udskiftet)			
201039	Indfløjet af Prmljt.E.K.Birkhede (0:20 time)			
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	232:00	824:55	
160240	Værkstederne (reparation). Forventet klar 111240		834:40	
	Flyvetid pr.310340		834:40	
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:00	834:40	
160141	Teknisk Tjeneste, Lundtofte.			

R-30 byggenummer: 71

280934	Overdraget til 3.Eskadrille			
1034	Indfløjet			
041234	Nødlandet ved Haslev. Sgt.S.P.Jørgensen			
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	56:55	56:55	
170435	Havareret under landing på grund af dårligt vejr. Underplanerne blev beskadiget. Sgt.S.P.Jørgensen		110:25	
0635	Reparationen afsluttet			
031235	Nødlandet ved Tølløse på grund af tåge. Kpl.Knudsen			
031235	Fløjet hjem af Ljt.H.Kierkegaard			
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	181:20	238:15	

050536	Under kørsel på jorden ramte flyet en O-maskine, O-58. Sgt.N.P.P.Pedersen og Knt.B.Elvang.		
0536	Reparationen afsluttet		
100736	Nødlandet på en mark ved Værsgrogaard efter motorstop på grund af oliemangel. Der skete ingen skade på flyet. Sgt.H.E.H.Kløverpris.	119:45	358:00
010537	Havareret under nødlanding på en mark ved Rosenlund nær Lyng. Piloten havde glemt at skifte tank. Flyet blev demonteret og hjemtransporteret. Prmljt. E.Thorup og Knt.Harhoff.		390:30
0537	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
280538	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311237	32:30	390:30
020838	Indfløjet af Kapt.E.K.S.Lærum (0:40 time)		
	Havareret under landing på Værløse Flyveplads. Ljt.A.G.K.Jessen		441:15
0838	Værkstederne (reparation)		
270239	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	50:45	441:15
	Indfløjet af Kapt.E.K.S.Lærum (0:55 time)		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	273:45	715:00
	Flyvetid pr.310340		738:20
090440	Ødelagt ved det tyske angreb på Værløselejren og totalt udbrændt.		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	4:00	742:20
250640	Kasseret		742:20

R-31 byggenummer: 72

0934	Indfløjet		
280934	Overdraget til 3.Eskadrille		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	43:10	43:10
070335	Benyttet som ledsagefly ved John Tranums rekordforsøg (se også under R-27). Ljt.E.A.Damm og fotograf Tage Christensen.		
080535	Nødlandet ved Jægerspris. Knt.P.N.Brandt-Møller		
130835	Nødlandet i Øresund på østsiden af Saltholm. Under forsøgsskydninger med nyinstallerede førergeværer blev propellen ramt og delvis bortsqudt. Skljt. V.S.Jensen måtte nødlande på vandet, hvorved kroppen, planerne, understellet og motoren beskadiges. Værkstederne (reparation)		214:45
0835	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	171:35	214:45
220936	Reparationen afsluttet		
260936	Nødlandet		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	38:50	253:35
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	186:15	439:50
050838	Havareret under landing på Værløse Flyveplads. Knt.K.B.Jacobsen		547:55
0838	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	108:05	547:55
280839	Indfløjet af Kapt.E.K.S.Lærum (0:25 time)		
021039	Havareret under landing ved Oksbøl. Skljt.M.L.Pedersen og Resh.Olesen.		
241039	Indfløjet af Prmljt.E.K.Birkhede (0:15 time)		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	68:45	616:40
	Flyvetid pr.310340		660:40
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:00	660:40
270640	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.		660:40
030741	Mekanikerskolen HG-8, Kløvermarken.		

R-32 byggenummer: 73

0934	Indfløjet		
280934	Overdraget til 3.Eskadrille		
1034	Taget ud af tjeneste		
	Flyvetid 1934 og total flyvetid pr.311234	6:20	6:20
0535	Taget i brug igen		
141035	Havareret under landing på Værløse Flyveplads. Flyet gik på næsen. Ljt.H.Kierkegaard og Ukpl.T.A.W.Sørensen.		104:40
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	98:20	104:40
300736	Overplanet beskadiget af R-25 ved Tønder. Kpl.Knudsen.		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	100:35	205:15
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	118:10	323:25
141238	Nødlandet ved Eskemosegaard ved Birkerød. Flyet gik på næsen i landingen. Sgt.C.M.H.Christensen		508:30
141238	Fløjet hjem af Oberst C.C.J.Førslev		
151238	Under afprøvning af motoren gik flyet på næsen. Resh.A.A.Steen.		
1238	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	185:05	508:30
211239	Indfløjet af Kapt.E.K.S.Lærum (0:20 time)		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	1:30	510:00
130240	Nødlandet ved Holbæk Fjord. Skljt.E.Klint og Skljt. G.Bouet. (Isflyvning??)		
130240	Fløjet hjem af Prmljt.E.K.Birkhede.		
	Flyvetid pr.310340		548:50
090440	Ødelagt og totalt udbrændt ved det tyske angreb på Værløselejren.		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:00	548:50
250640	Kasseret		548:50

R-41 byggenummer: 74

260735	Prøvefløjet af Kapt.C.C.Larsen og Sgt.F.L.Pind (0:15)		
0835	Indfløjet		
35	5.Eskadrille		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	68:05	68:05
071036	Havareret under landing på Tønder Flyveplads. Venstre underplan og understellet beskadiget. Skljt.S.Sørensen.		
021136	Forventet klar		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	136:10	204:15
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	74:25	278:40
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	138:20	417:00
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	153:40	570:40
	Flyvetid pr.310340		570:40
090440	Beskadiget under det tyske angreb på Værløselejren		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	3:05	573:45
270440	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.		573:45
	Forventet klar 010341		
080341	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		

R-42 byggenummer: 75

0835	Indfløjet		
	5.Eskadrille		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	46:40	46:40
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	206:20	253:00
070137	Under landing ramte Skljt.A.S.Bendtsen nogle elektriske ledninger ved den sydlige begrænsning til Værløselejren		
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	140:30	393:30
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	131:10	524:40
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	127:50	652:30
	Flyvetid pr.310340		673:30
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:00	673:30
170640	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken		673:30
	Forventet klar 150541		
071141	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		
42	Beslaglagt af besættelsesmagten og overdraget til Luftwaffe. Overført til tjeneste i Estland, hvor det fløj med kodebogstaverne 3W+NO.		
011044	Landet ved Alva på Gotland, Sverige, under omstændigheder meget lig dem, hvorunder R-23 ankom til Sverige to uger senere (se under R-23).		

R-43 byggenummer: 76

0835	Indfløjet		
35	5.Eskadrille		
261135	Nødlandet ved Søsum på grund af tåge. Propellen ødelagt. Skljt.A.S.Bendtsen og Osgt.K.Larsen.		
1235	Propellen skiftet		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	82:35	82:35
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	138:15	220:50
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	132:25	353:15
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	191:55	545:10
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	108:10	653:20
	Flyvetid pr.310340		670:30
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	1:45	672:15
130640	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.		672:15
	Forventet klar 010641		
130242	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		

R-44 byggenummer: 77

0835	Indfløjet		
35	5.Eskadrille		
291035	Påkørt af O-maskine, O-65, hvorved overplanet blev beskadiget.		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	49:25	49:25
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	72:30	121:55
210637	Havareret under start fra Værløse. Osgt.K.Larsen forsøgte at nødlande efter motorstop på grund af urenheder i benzinen, men understellet brød sammen		187:55
0637	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	66:00	187:55
0938	Reparationen og hovedeftersynet afsluttet		
240938	Overført fra Kløvermarken til Værløselejren af Ljt. P.Svensson		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	17:00	204:55
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	151:20	356:15
	Flyvetid pr.310340		373:25
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:00	373:25
161040	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		373:25

R-45 byggenummer: 78

190835	Havareret i Øresund efter at Kapt.C.C.Larsen under en prøveflyvning havde bragt flyet ind i et fladt spin. C.C.Larsen sprang fra flyet med faldskærm og landede uskadt i vandet.		2:10
200835	Flyet bjerget på land		

35	Værkstederne (reparation og genopbygning)		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	0:00	2:10
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	0:00	2:10
010638	Prøvefløjet og overført fra Kløvermarken til Værløse af Ljt.P.Svensson (0:30 time)		
070638	Prøvefløjet fra Værløse af Ljt.P.Svensson (0:20 time)		
080638	Prøvefløjet fra Værløse af Ljt.P.Svensson (0:35 time)		
160638	Prøvefløjet fra Værløse af Ljt.P.Svensson (0:30 time)		
060738	Prøvefløjet fra Værløse af Ljt.P.Svensson (0:20 time)		
080738	Indfløjet af Ljt.P.Svensson (total 1:45 time)		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	101:50	104:00
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	182:45	286:45
	Flyvetid pr.310340		315:25
090440	Beskadiget under det tyske angreb på Værløselejren		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	2:05	317:30
290440	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.		317:30
091240	Reparationen afsluttet		
191240	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		

NB: Indflyvningsdatoen er her - som ved andre R-maskiner - den dag, hvor flyet erklæres for indfløjet. Indflyvningen kan altså udmærket have strakt sig over flere dage, og i dette tilfælde er talletiden 1:45 time summen af flyvetiderne fra de fire prøveflyvninger i juni og juli.

R-46 byggenummer: 79

0835	Indfløjet		
	5.Eskadrille		
211235	Havareret under landing på Værløse Flyveplads. Flyet slog om på ryggen og blev svært beskadiget. Kpl.V.C. Lauritsen.		59:15
35	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	59:15	59:15
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	0:00	59:15
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	2:55	62:10
210338	Prøvefløjet af Ljt.P.Svensson (0:35 time)		
210338	Prøvefløjet af Ljt.P.Svensson (0:35 time)		
220338	Prøvefløjet af Ljt.P.Svensson (0:45 time)		
270338	Prøvefløjet af Ljt.P.Svensson (0:40 time)		
110438	Prøvefløjet af Ljt.P.Svensson (0:15 time)		
250438	Indfløjet af Ljt.P.Svensson		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	158:35	220:45
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	152:25	373:10
	Flyvetid pr.310340		379:45
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	6:00	385:45
210640	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.		385:45
210241	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		

R-47 byggenummer: 80

0835	Indfløjet		
	5.Eskadrille		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	68:35	68:35
220536	Propellen revnet. Konstateret ved Ljungbyhed, Sverige. Skljt.A.S.Bendtsen og Resh.K.J.H.Kjeldsen.		
100936	Havareret under landing, hvorved underplanerne blev beskadiget.		
0936	Reparationen afsluttet		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	117:55	186:30
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	98:35	285:05
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	157:45	442:50
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	94:50	537:40
	Flyvetid pr.310340		546:25
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:20	546:45
200640	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		546:45

R-48 byggenummer: 81

0935	Indfløjet		
	5.Eskadrille		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	24:30	24:30
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	187:20	211:50
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	93:55	305:45
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	94:55	400:40
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	204:15	604:55

	Flyvetid pr.310340		628:55
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:00	628:55
140640	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken.		628:55
	Hovedeftersyn		
	Forventet klar 200641.		

R-49 byggenummer: 82

0935	Indfløjet		
	5.Eskadrille		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	22:55	22:55
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	96:50	119:45
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	153:10	272:55
110138	Nødlandet ved Holmerødgaard på grund af dårligt vejr med tåge. Osgt.K.Larsen og Ljt.la Cour		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	170:10	443:05
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	95:15	538:20
	Flyvetid pr.310340		547:30
090440	Skudt ned af tyske fly under angrebet på Værløselejren tidligt om morgenen. Ljt.W.Godtfredsen og Skljt.G.F.Brodersen omkom begge.		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	0:15	547:45
250640	Kasseret		547:45

R-50 byggenummer: 83

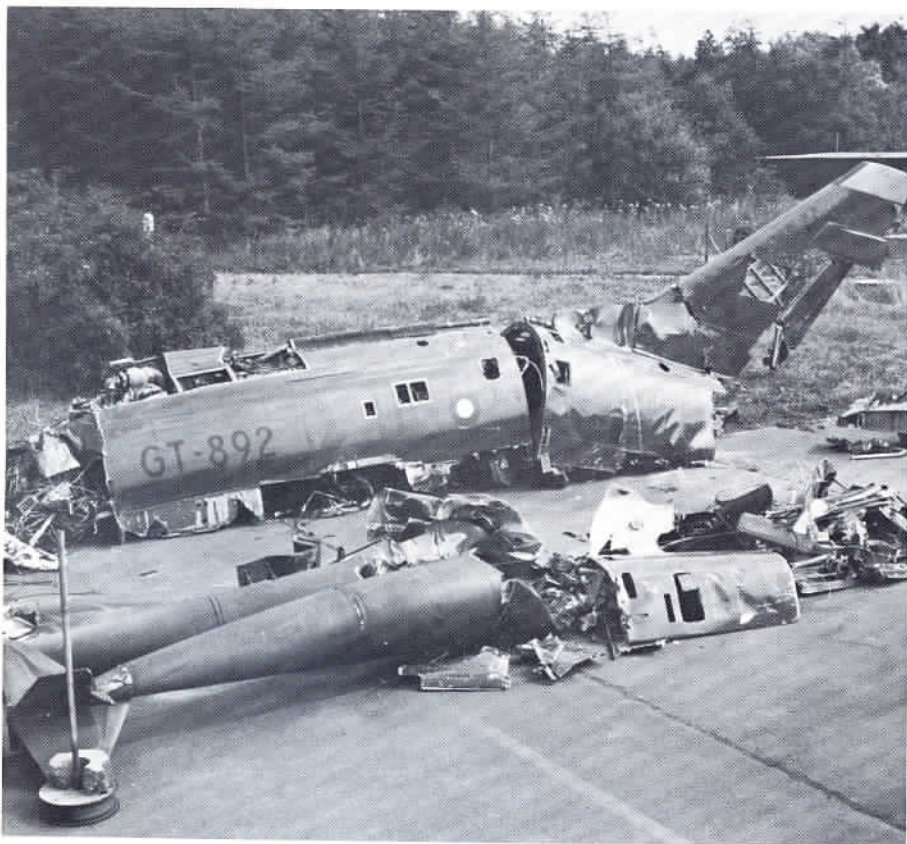
0935	Indfløjet		
	5.Eskadrille		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	13:20	13:20
021036	Beskadiget ved en bombeeksplosion på Kløvermarken. Ingeniør C.T.N.Smith blev lettere kvæstet		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	60:35	73:55
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	161:55	235:50
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	166:15	402:05
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	92:55	495:00
	Flyvetid pr.310340		498:40
090440	Beskadiget under det tyske angreb på Værløselejren		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	3:00	501:40
290440	Teknisk Tjeneste, Kløvermarken		501:40
	Forventet klar 010241		
110241	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		

R-51 byggenummer: 84

0935	Indfløjet		
	5.Eskadrille		
031035	Taget ud af tjeneste og opstillet på Kløvermarken		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	12:15	12:15
120536	Taget i brug igen		
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	39:35	51:50
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	186:35	238:25
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	111:10	349:35
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	75:05	424:40
	Flyvetid pr.310340		445:20
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	10:05	455:25
180640	Teknisk Tjeneste, Avedøre		455:25

R-52 byggenummer: 85

0935	Indfløjet		
	5.Eskadrille		
	Flyvetid 1935 og total flyvetid pr.311235	17:15	17:15
	Flyvetid 1936 og total flyvetid pr.311236	196:00	213:15
	Flyvetid 1937 og total flyvetid pr.311237	163:55	377:10
030138	Punkteret under landing på flyvepladsen ved Knivholt ved Frederikshavn. Motor, krop og vinger blev beskadiget. Kapt.T.A.Poulsen og Ljt.P.Svensson.		378:45
	Værkstederne (reparation og hovedeftersyn)		
	Flyvetid 1938 og total flyvetid pr.311238	1:35	378:45
010239	Indfløjet af Kapt.T.A.Poulsen (2:50 time)		
	Flyvetid 1939 og total flyvetid pr.311239	120:50	499:35
	Flyvetid pr.310340		507:10
090440	Benyttet ved morgenens patruljeflyvning og kom tilbage til Værløse netop som det tyske angreb var overstået. Startede igen og landede ved Thybjerggaard ved Ringsted. Ljt.H.P.Sørensen og Ljt.P.E.Paulsen.		
	Flyvetid april 1940 og total flyvetid pr.090440	2:40	509:50
040640	Teknisk Tjeneste, Avedøre.		509:50



kort sagt

GT-892

Flyvehavarikommissionen har nu afsluttet undersøgelserne omkring GT-892s havari den 9. juni i år, og om hændelsesforløbet og havariårsagen kan nu oplyses følgende:

LT P.V. Jensen (VIT) og PRLT H.G. Clausen var blevet beordret ud på en målflyvning i forbindelse med øvelse EARLY STAR. De startede fra bane 11 på FSNSKP med brug af efterbrænder, og i højder varierende mellem 8000 og 15000 fod fløj de mod målområdet over Nordsøen på højde med Ringkøbing Fjord. Under anflyvningen overtog den involverede radarstation kontrollen og ledte flyet ind på en målrute i 2000 fods højde i området nordvest for Nr.Lyngvig Fyr. Herunder blev GT-892 et par gange »angrebet« af F-104 fly, hvilket medførte luftkampmanøvrer i op til 10000 fods højde og for GT-892s vedkommende brug af efterbrænder i 2 - 3 minutter. Efter sidste engagement med angriberne befandt GT-892 sig ud for Søndervig ved nordenden af Ringkøbing Fjord, hvorfra hjemflyvning til FSNSKP påbegyndtes.

VIT fløj på en sydvestlig kurs med 96% RPM og ca.530 KIAS (knots indicated air speed), idet han under første del af hjemturen agtede at reducere flyvehøjden fra ca.8000 fod til ca.2000 fod.

På et tidspunkt, hvor højden har været et sted mellem 2500 og 3000 fod bemærkede H.G.Clausen fra bagsædet, at luften i cockpittet virkede »stikkende«. VIT bemærkede dette på næsten samme tid og trak gashåndtaget lidt tilbage. 5 sekunder senere lød der et meget højt knald fra flyets agterkrop. VIT trak gashåndtaget yderligere tilbage og begyndte et venstre stigedrej ind mod kysten samtidig med at han kontrollerede instrumenterne.

Udstødstemperaturen lå på godt 900° og var faldende, i næsten samme takt som ved en normal standsning af motor, ned til ca.10% RPM.

Farten var efterhånden faldet til lidt over 200 KIAS, men GT-892 havde til gengæld genvundet højde, således at de nu befandt sig i ca.6000 fods højde. Der var ikke problemer med at kontrollere flyet. Et forsøg på genstart mislykkedes, hvorfor VIT besluttede, at flyet skulle forlades.

Efter at have underrettet FSNSKP om situationen over nødradioen, advise-

rede han H.G.Clausen i bagsædet, af-skød canopy og beordrede udskydning. Da VIT kort tid efter hørte bagsædet blive affyret, trak også han i nederste affyringshåndtag. Højden var da ca. 1600 fod. Begge klatrede efter at være landet i vandet i gummibådene for ca.30 minutter senere at blive samlet op af SAR vagten fra FSNSKP.

GT-892 landede i vandet ca.4 sømil fra kysten på positionen 5542N 0801E, hvor vanddybden er ca. 15 meter. En eftersøgning af vragele blev straks iværksat med henblik på hævning, og især motoren var flyvehavarikommissionen meget interesseret i at kunne undersøge. Dårligt vejr sinkede imidlertid bjergningsarbejdet de første fjorten dage efter styrtet, og først mod månedens slutning kunne resterne af GT-892 hej-ses i land i Esbjerg og bringes til FSN KAR for oplægning og videre under-søgelser.

Flyvehavarikommissionen fandt frem til, at motorstoppet hidrørte fra et ud-mattelsesbrud på rear flange, turbine front (no.5) bearing support. Følge-skaderne heraf - herunder varmebeska-digelse af turbinerotor nr.1 - førte til det endelige motorstop - og havari.

GT-892, 56-3892, F-100F-11-NA (i FLV TF-100F), ankom til FSNKAR den 29. maj 1974 og blev efter at have stået par-keret udendørs et stykke tid taget i dok på HVK for ombygning. Den 1.juni i år overtog ESK 727 GT-892 for så blot at miste den en uge senere efter kun 5 fly-vetimer ved eskadrillen. ■

Kommentarer til Fokker C V

Fl.Torp Hansen, Kastrup, har sendt os et brev med nogle småkommentarer til Fokker-seriens tredje afsnit i sidste nummer af TINBOX.

På side 5, spalte 1, mener Torp Hansen, at der skulle stå mester Nielsen (altså mester L.P.Nielsen) i stedet for mester Hansen. Af dokumenterne vedrørende motorkøbet fremgår det, at det var mester Hansen, der fulgte afprøvningerne af de første fjorten motorer i England. Torp Hansen mener endvidere, at bille-det på samme side er spejlvendt. Det er desværre rigtigt, og det var ikke fra vor side tænkt som en opgave for skarpsin-dige læsere. En dybt nedbøjet repro-mand har nu tilstået, at han ved et uheld har vendt billedet i forbindelse med en tilretning af filmen.

Når vi på side 10 benytter betegnelsen krigsminister, er det ikke mod bedre vi-dende. Torp Hansen hævder nemlig, at det - også dengang - hed forsvarsmini-ster, og det er da også rigtigt, at en kgl. resolution af 5.september 1905 fastslog, at betegnelsen for den minister, under hvem Krigs- og Marineministeriet sor-terede, skulle være »Forsvarsminister«. I daglig tale kaldtes han imidlertid - ikke mindst blandt hærofficerer - ofte fortsat krigsminister, hvad samtidige doku-

menter, tidsskrifter og aviser da også giver flere eksempler på. Efter moden overvejelse besluttede vi at benytte be-tegnelsen »krigsminister«.

Endelig mener Torp Hansen, at den oberst, der i forbindelse med flagpara-den ville sige et par ord (stadig 3/76, side 17, spalte 3) må være oberst Før-slev. Vi kom selv i tvivl, da vi første gang læste oberst Vagn Holms dagbog, men direkte adspurgt, har oberst Vagn Holm imidlertid bekræftet, at han med »ober-sten« mente oberstløjtnant Ørum. ■

uheld.....

G-244

Mandag den 29.november mistede FLV endnu et af sine fly ved et havari, der kostede den 25 årige PRLT Poul Erik Tornbjerg (POR) livet.

POR var kort før middag startet fra Fly-vestation Skrydstrup i F-100D, G-244, som toer i en toskibsformation. Kort ef-ter starten mistede formationsføreren kontakten med toeren, og det viste sig, at G-244 var styrtet ned ved Engum mel-lem Vejle og Hedensted, uden at POR havde nået at gøre brug af katapultsæ-det. POR blev fundet død i det knuste fly, hvis ur var gået i stå kl.1158. Der har endnu ikke kunnet siges noget om år-sagen til havariet.

G-244 havde kun været i tjeneste ved eskadrillen siden juli måned i år efter næsten eet års værkstedsophold. Den 26.august 1975 kørte G-244 af banen på FSNSKP, hvorved næsehjulsbenet brød sammen med optrykning af næsesek-tionen til følge. ■

Forkert årstal

H.Kierkegaard har gjort os opmærksom på en trykfejl i TINBOX 3/76, side 8.

Flyvestævnet ved Norrköping fandt sted den 23.maj 1937 og ikke som anført i 1934. Kierkegaard må vide det, da han var den ene fjerdedel af det pokalvind-ende hold og desuden tog en personlig præmie. Undskyld det gale årstal! ■



PRLT Poul Erik Tornbjerg (POR)

G-244 efter at være kørt af banen i august sidste år. Flere F-100 - både een- og to-sædede - har i tidens løb været udsat for uheld mægen til dette.

Reparationerne af de optrykkede næse-partier har i de fleste tilfælde været endog særdeles tidkrævende og kostbare.

