

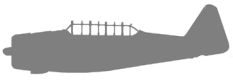
FLY BRUKT AV DET NORSKE LUFTFORSVARET

HEFTE NR. 6



North American Harvard

Olve Dybvig
Bjørn Hafsten



Innhold

Innledning

Harvard i Norge

Farger - Merking - Koder

Profiler

Liste over fly

Bilder

Kilder



Innledning

Dette hefte er laget med tanke på modellbyggere og andre med historisk interesse om temaet. Hovedvekten av innholdet er farger og merking av flyet. I tillegg er relevant historisk informasjon forsøkt samlet. Heftet er ikke laget for videresalg men for gratis nedlastning via internett. På denne måten kan ny informasjon raskt legges inn og en oppdatering kan være klar for brukerne på en enkel måte.

Innholdet er ikke nødvendigvis 100% riktig, men inneholder det vi vet i dag. Det oppfordres derfor til å komme med innspill, kommentarer, kritikk, nye bilder m.m. slik at historien blir mest mulig korrekt

Et slikt hefte er som oftest et samarbeid mellom entusiaster, som på hver sin side har samlet bilder og informasjon om temaet. Dette heftet er laget i samarbeid med Bjørn Hafsten og er mer eller mindre enn resirkulering av hans artikkel i Flyhistorisk Tidsskrift nr 2-98.

I tillegg vil jeg takke for billedmateriale fra Per Einar Jansen og Rolv Krogfoss

Bergen mai 2013

Olve Dybvig

odybvig@online.no



Harvard i Norge



Harvard oppstilt på rekke. Flyet M-BN fremst i rekken er av typen SNJ-3 og har forskjellig eksosrør enn neste fly som er antagelig en Harvard IIB type

Tekst av Bjørn Hafsten

Allerede høsten 1944 begynte man ved Flyvåpnenes Felleskommando (FFK) i London å legge planer for flytting av treningsleiren fra Canada til Storbritannia. Årsakene var flere. Dels var mye av bakkemannskapenes trening allerede overført til Storbritannia, og dels ville det være praktisk å ha flygertreningen så nær Norge som mulig, med tanke på en snarlig frigjøring av landet. Samtidig ble det lagt frem ønsker om å samle både den elementære og den videregående treningen i en egen norsk skole på britisk jord. Hovedårsaken var nok allikevel av økonomisk karakter. Ifølge en endring av den opprinnelige norsk-britiske militæravtalen fra mai 1941, skulle nemlig britene vederlagsfritt levere alt utstyr og ytelser forøvrig til de norske styrker, herunder trening, for krigens varighet pluss i seks måneder deretter. Til gjengjeld skulle den norske stat yte all mulig bistand til de britiske styrker som ble stasjonert i Norge etter frigjøringen. Avtalen, som

gikk under betegnelsen «Finansavtalen», ble undertegnet den 4. oktober 1944. All trening i Canada var blitt betalt av den norske stat, og muligheten for å slippe disse kostnadene for resten av krigen veiet tungt.

I det avsluttende møte den 25. November 1944 mellom norske og britiske myndigheter om flytting av treningsleiren i Canada, var tre av de viktigste punktene:

- Opprettelse av en norsk skole for videregående trening for en- og to-motors flygere (Service Flying Training School).
- Tildeling av 12 Harvard og Oxford I for videregående trening.
- Tildeling av en egnet base for en samlet norsk flyskole i Storbritannia.

Britene avsto å gi teknisk assistanse, men forøvrig kunne Air Ministry imøtekomme alle de norske ønsker. Den 11. desember ble RAF Station Winkleigh i Devon overført fra Fighter Command til No. 23 Group Flying Training



Harvard M-BO

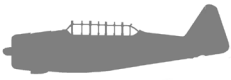
Command, for bruk av norske styrker. Den 1. januar 1945 ankom de første norske mannskaper under ledelse av kaptein Harald Bueberg, og samme dag ble stasjonen formelt betegnet Norwegian Training Base, til daglig forkortet NTB. Mye arbeid måtte gjøres før mannskapene fra Canada kunne komme til stasjonen. Tidlig i februar begynte utstyr for Harvard og Oxford-fly å ankomme, og den 6. samme måneden ble ni nye Harvard IIB fløyet inn fra Rootes Securities Ltd. hvor de var blitt montert og klargjort etter turen over Atlanteren. Alle Harvards levert til NTB kom inn under Låne og Leieavtalen.

De store innrykkene fra Canada begynte i mars. I løpet av denne måneden økte belegget fra 182 til 430 mannskaper i alle kategorier. Det første elevkullet som skulle begynne SFTS på Winkleigh var kull F.22. I tillegg kom elevene fra kull F.21, som etter de opprinnelige planene skulle ha avsluttet SFTS i Canada. De to siste kullene som hadde påbegynt elementærtreningen i Canada var F.23 og F.24, med henholdsvis 30 og 31 elever. En kraftig siling av elevene førte til at antallet var redusert til 16 og 23 for

disse to kullene ved ankomsten til Winkleigh. Den planlagte to-motors treningen med Oxford måtte oppgis, da en manglet vedlikeholds personale for flyene. Det ble isteden bestemt å konsentrere all videregående trening på Harvard, noe som førte til behov for flere fly i tillegg til de opprinnelige 12. Ytterligere 11 fly ble derfor levert i løpet av juni og juli 1945. Det var elevkull F.21 som kom først i gang med treningen på Harvard fra begynnelsen av april, over en måned etter planen.

Da krigen i Europa tok slutt den 8. mai, førte det til betydelige endringer i de videre planer for flygertreningen. Virksomheten ved NTB skulle avvikles innen utgangen av oktober 1945. Luftforsvaret bestemte at 45 mann skulle tas ut for avsluttende trening i Norge. Allerede den 6. oktober fikk F.23 sin trening avbrutt. Mannskapene skulle posteres til Norge for videre trening ved den planlagte Feltfly-vingen på Gardermoen. Da all trening på Winkleigh opphørte den 1. november, var situasjonen for de enkelte kullene slik:

- F.21 SFTS 21. uke. 18 elever med en flytid på Harvard på 19 timer pr. elev.
- F.22 SFTS 21. uke./17 elever med en



flytid på Harvard på 117 timer pr. elev. Den samlede flytiden på Harvard under oppholdet på Winkleigh var kommet opp i 1691 timer. Det inntraff bare ett større havari under flyging med Harvard ved NTB. En av elevene var på solo-flyging med FT166 den 2. September, da han fikk motorvansker og måtte nødlande. Landingen på et jorde på Down Farm ved Salisbury gikk etter forholdene bra, og eleven fikk bare mindre skader. Flyet ble retunert til RAF og avskrevet kort tid etter. Erstatningsflyet ble ikke levert fra RAF før etter at NTB var avviklet og de øvrige flyene returnert til Norge. Det var på et tidlig tidspunkt blitt bestemt at alle monterte fly på Winkleigh skulle flys hjem til Norge. Den 1. november startet første flight på 22 Harvards. De skulle vært etterfulgt av 22 Cornell senere på dagen. Et elendig flyvær førte imidlertid til at Harvardene ble liggende vær-faste på Northolt utenfor London, og Cornell-flyene kom ikke i luften i det hele tatt. Først den 9. november var været blitt såpass at flyene kom seg av gårde. Turen gikk via Valkenburg i Nederland, Hamburg-Fuhlsbüttel i Tyskland og Kastrup i Danmark, med endepunkt på Gardermoen, hvor de resterende 21 Harvardene ankom den 12. november. Under mellomlandingen i Valkenburg var nemlig Harvard FT309 «BJ» blitt såpass skadd at det måtte

etterlates. Flyet ble senere reparert ved Fokker-fabrikken og kom til Norge så sent som november 1947.

Perioden 1945 – 1956

Den planlagte Feltflyvingen, eller Felt flyskolen som den også ble kalt, ble opprettet på Gardermoen den 22. november 1945 med major Ragnar Isachsen som sjef. Vingen var et resultat av nedleggelsen av 331 skvadron fra samme tidspunkt, og sammen med denne skvadronens 17 Spitfire IX, ble vingen forsterket med 12 Harvards og seks Cornell fra Flygerskolen.

Oppgaven var å fungere som en mellomting mellom en SFTS og en OTU (Operational Training Unit) for de 45 utvalgte elevene fra Winkleigh som skulle få avslutte sin utdannelse i Norge. Etterhvert ble det også behov for å gi annet flygende personell nødvendig oppfrisking, da det ellers var smått med operativ flyging. Feltflyvingen var stasjonert på Gardermoen frem til nedleggelsen den 27. mars 1947. Major Jon Ryg overtok som sjef den 7. mars 1946. Den 1. januar 1946 hadde vingen en personellstyrke på 122 mann, hvorav 35 var offiserer og annet befall.

Flygerskolen for elementærtrening la den første tiden i dvale, men kom så i gang på Gard-



Formasjonsflyging med Harvard



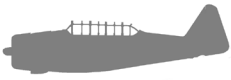
Formasjonsflygning med Harvard

ermoen i 1946. Skolens vinterøvelser dette året foregikk i Fagernes-området, etter samme modell som Hærens flygerskoles øvelser før krigen. Planen var å bygge ut flyplassen på Jarlsberg ved Tønsberg til ny stasjon for Flygerskolen. Den operative flygingen på Gardermoen tiltok mot slutten av 40-tallet, og flyplassen egnet seg dårlig for elementærtrening. En flytting av skolen ble derfor nødvendig for Jarlsberg var klar. Som erstatning valgte man Rygge flyplass, anlagt av tyskerne under krigen.

Flygerskolen ble nå delt med elementærtrening på Fairchild fra Rygge og videregående trening fortsatt fra Gardermoen. Løsningen med Rygge var så gunstig at planene om flytting til Jarlsberg ble skrinlagt.

I forbindelse med de planer Luftforsvaret hadde trukket opp for de første årene etter krigen, oppsto behov for flere fly til videregående trening. Valget falt naturlig nok på Harvard, som nå kunne skaffes rimelig fra overskuddslagre flere steder i verden. En forespørsel ble sendt rundt til en rekke firmaer, og til slutt festet man seg ved seks fly som ble levert av Viking Air Services

Ltd. i Montreal. Flyene var brukt av RCAF og ankom Norge i to skipninger i slutten av 1946. Det siste innskjerpet omfattet i alt ti fly og ble formidlet av Thor Solberg Aviation Co. i New York. Disse flyene ble levert i to puljer. Den første besto av fem tidligere RCAF maskiner, og den siste av fem tidligere US Navy fly av typene SNJ-3 og SNJ-4. Flyene ble levert til Norge fra oktober 1948 til mai 1949. Da Norge kom med i NATO i 1949 og den omfattende Våpenhjelpavtalen ble undertegnet den 27. januar 1950, ble avtaler også inngått for trening av norske flymannskaper i Canada og USA. Luftforsvaret skulle bygges ut langt utover de opprinnelige rammer, og et stort antall jagerfly og andre flytyper leveres til Norge i løpet av noen få år. All egentlig flytrening skulle foregå i utlandet. Oppgaven her hjemme ble kun å gi aspirantene befalsopplæring, samt å foreta uttaksflyging. Et tilbud om ytterligere seks T-6 levert som våpenhjelp fra USA ble høflig avslått fra norsk side. Luftforsvaret hadde på dette tidspunkt allerede et over-skudd av denne flytypen. Dessverre foreligger det svært få opplysninger om den videregående treningen frem til 3. juni

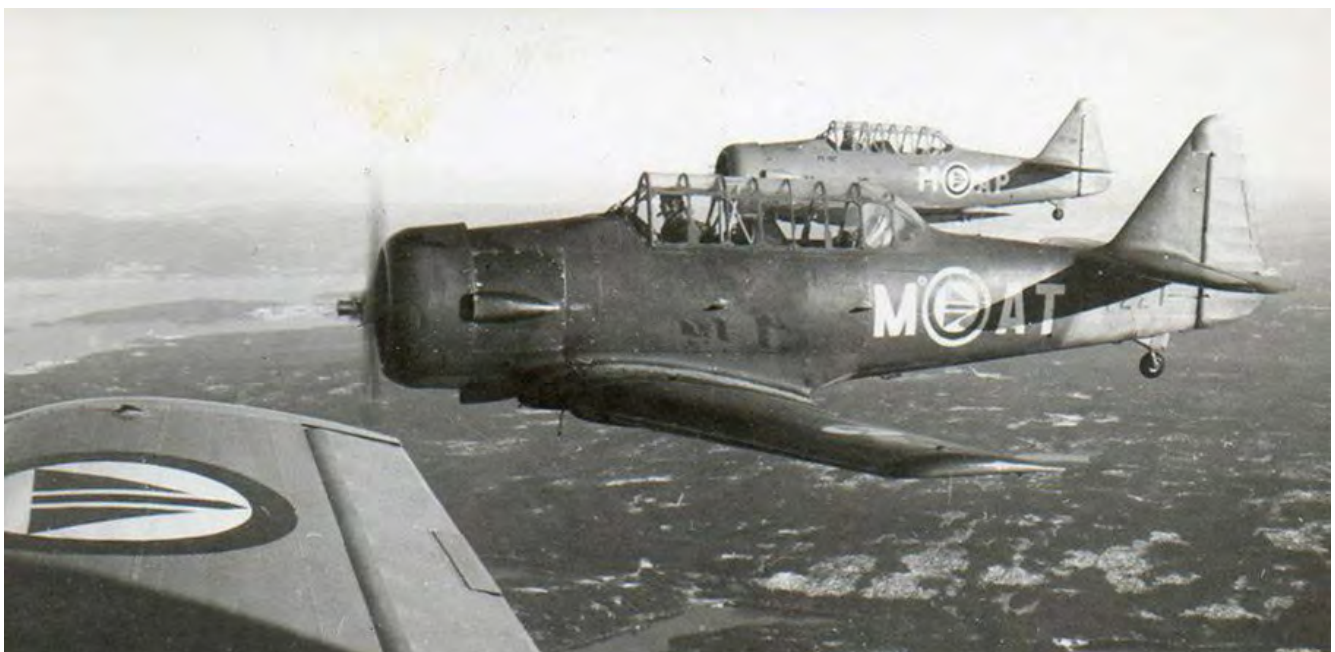


1952, da Flygeskolen som helhet ble flyttet til Værnes. Elementærtreningen ble nedlagt fra den 22. november 1950 og overført fra Rygge til Eggemoen. Fra da av ble denne treningen satt bort på kontrakt til Widerøe's Flyveselskap A/S. Samtidig ble et antall Harvard overført fra Gardermoen til Sola, hvor de fortsatt sorterte under Flygeskolen. Også virksomheten på Sola frem til flyttingen til Værnes våren 1952 kjenner vi lite til. En periode ble flyene brukt av 334 skvadron, da avdelingens Mosquitoes ble satt på bakken fra tidlig i 1951. Etter Flyge-skolens etablering på Værnes, ble flere av Harvardene overført dit. En rekke fly gjorde fra rundt 1950 tjeneste ved de forskjellige Luftkommandoenes Kommunikasjonsvinger, ved skvadroner og ved Luftkrigsskolen.

Exit Harvard

Den 14. mars 1955 bestemte Forsyningsstaben i Flyvåpenets overkommando at 18 av de 26 gjenværende Harvardflyene skulle tilbys NATO for distribusjon ved-erlagsfritt til andre land innen organisasjonen. I henhold til et plandirektiv av den 18. samme måned ble følgende fly ansett som de beste å beholde her i landet inntil videre: M-AB, M-AC, M-AD, M-AF, M-AG, M-AP, M-AT og M-BC. Listen

ble imidlertid senere noe endret. I tillegg skulle det leveres ti reservemotorer til flyene. Det eneste landet som meldte interesse for å overta flyene, var Tyrkia. Betingelsen var at de kunne leveres dit luftveien, et ønske som ble mottatt med begeistring blant norske flygere. Slike langturer til utlandet var en velkommen avveksling for mange. Noe av utstyret i flyene ble utmontert og de ble etterhvert samlet på Jarlsberg, hvor de skulle dra avgårde i tre puljer på seks. To fly i hver flight var utstyrt med radiokompass, slik at de øvrige måtte fly på kontakt med lederflyene. Dette førte til en rute med mange og korte etapper, og flyging kunne bare gjennomføres i godt vær. Klargjøring av de seks flyene i den første flighten tok til på Jarlsberg den 14. September 1955, under ledelse av major Strømmen som også skulle være sjef på turen. Den 21. September var alt klart og M-AC, M-AI, M-AP, M-AZ, M-BH og M-BO kom seg i luften med mannskaper. Kursen ble satt mot Kastrup som første stopp, men de møtte ganske snart dårlig vær og ble derfor tvunget til å lande på Torslanda ved Gøteborg. Neste dag kom de seg til Kastrup, hvor det ble ny overnatting. Den 23. fortsatte turen til Eelde flyplass i Nederland, hvor flighten ble liggende værfast fram til den 26., da de fortsatte til Laon og videre derfra i retning mot Lyon. Nok en



Formasjonsflygning med Harvard



HarvardM-AX taxer ut for nytt treningsoppdrag på Sola

gang spilte været de norske flygerne et puss, og det ble ny «diversion» fra Lyon til Orly ved Paris. Resten av turen gikk imidlertid stort sett etter programmet. Den 27. fra Orly til Lyon og derfra til Nice for overnatting. Etter tre dager i Nice fortsatte de over Middelhavet til Pisa i Italia, og dagen etter til Napoli. Herfra fortsatte de den 3. oktober til Brindisi og dagen etter ble turens lengste etappe tilbakelagt; først til Athen og samme dag til endepunktet Gaziemir ved Ismir i Tyrkia. Her ble nordmennene girt en flott mottakelse og Harvardflyene overtatt av sine nye eiere etter en parade på flyplassen.

Flight nummer to, også med seks fly (M-AD, M-AU, M-BI, M-BK, M-BN og M-BP) forlot Jarlsberg den 26. oktober med kaptein K. Rynning som sjef. Med seg hadde han løytnant Lars Hammer som navigator. Stort sett brukte man samme rute, men igjen med et par avvik på grunn av dårlig vær. Flighten var fremme på Gaziemir flyplass den 8. november. Den tredje og siste flighten i denne omgang kom avgårde fra Jarlsberg den 25. november, og nok en gang var major Strømmen sjef. De seks flyene var M-AB, M-AW, M-BD, M-BG,

M-BL og M-BM.

Den 13. juni 1956 ble de åtte siste Harvardflyene beordret overført til Tyrkia. Kaptein Rynning fikk seg en ny tur som flight-sjef, og flyene tok av fra Jarlsberg den 7. juli 1956. Landing i Gaziemir skjedde 11 dager senere. Den effektive flytiden på disse turene la på i overkant av 20 timer og det er nesten bemerkelsesverdig at hele overføringsprogrammet ble avviklet uten alvorlige uhell av noen art. Dersom noe skulle ha skjedd, hadde 335 skvadron 12 timers beredskap på en Dakota for å fly nedover med personell og/eller materiell.

Trening ved skoler i USA og Canada

Som nevnt ovenfor, ble en rekke land gitt mulighet for å få utdannet flygere, navigatører og teknisk personell i utlandet i NATO-regi. For flygernes vedkommende foregikk utdanningen ved amerikanske skoler, og grunntreningen ble stort sett utført på Harvard. Flygeropplæringen ble inntil kull F 111/53 gitt som en del av det amerikanske våpenhjelpprogrammet. Den 1. februar 1954 var



følgende flyelever under utdanning i USA og Canada:

Kull	Begynt	Beregnet avsluttet	Antall elever
FIII/52	06.10.52	.03.54	23 i USA
FIV/52	19.11.52	.03.54	28 i USA
FI/53	05.01.53	.05.54	17 i USA
FII/53	16.02.53	.07.54	20 i USA
FIII/53	03.08.53	.12.54	24 i USA
FIV/53	09.11.53	.08.54	18 i Canada

Flykull F 111/53 var dermed det siste som fikk sin utdanning i USA i denne omgang. Frem til 1957 foregikk all flyger-utdanning i Canada hvor Harvard var standard utstyr for grunntreningen. Fra 1957 ble utdannelsen delt mellom Canada og USA. RCAF faset ut sine siste Harvards i mai 1965. Når USAF pensjonerte T-6 fra sine flyskoler er ikke kjent, men det kan ha skjedd omtrent på denne tiden. Hvor mange norske flygere som fikk sin utdanning på Harvard fra 1950 er heller ikke kjent, men antallet må ha vært betydelig, med mellom 40 og 90 elever pr. år i en periode over 15 år.

Forsvarsmuseets Harvard

I og med at samtlige gjenværende Harvards ble levert til Tyrkia, sto man uten noe slikt fly da Forsvarsmuseets flysamling etterhvert ble en realitet. Heldigvis fantes det et antall slike fly bevart omkring i Europa. FMU fikk istand en byttehandel med det tyske Luftwaffe, hvor

FMU leverte en restaurert Junkers Jumo 211 motor hentet fra et Ju 88 vrak på Svalbard. Tilbake fikk man en ex-Luftwaffe Harvard som hadde stått lagret ut ved Luftwaffe-museet i Utersen siden 1966. Flyet ankom Gardermoen varen 1963 ombord i et tysk C-160 Transall transportfly. Det var av typen North American T-6H/J, med tysk kjennetegn AA+622. Ved første øyekast sa flyet ganske brukbart ut, selv om det manglet instrumenter, seter og glass i cockpit-deksel. Da restaureringsarbeidet begynte, oppdaget man imidlertid betydelige korrosjonsskader. Det ble derfor nødvendig å ribbe flyet til skinnen, samt å gi motoren en komplett restaurering. Arbeidene ble dels utført på Gardermoen flystasjon og dels ved LFK på Kjeller. En del vitale deler ble skaffet til veie gjennom private, og mye ble funnet på Luftforsvarets stasjoner i Norge. Det ferdige flyet kunne presenteres den 26. juni 1986. I forbindelse med etableringen av Luftforsvars-museet i Bodø, ble Harvarden overført dit for utstilling.



Forsvarsmuseets Harvard etter restaurering på Gardermoen. Kjennetegnet er feilt påmalt. Det skulle vært M-BS fra venstre mot høyre



Farger - Merker - Koder

Farger og merking av Luftforsvarets Harvardfly

1945 - 1946

På Winkleigh ble samtlige Harvards fløyet med standard RAF merking. Flyene hadde en to-bokstavs kjenningskode fra AA til AM og BA til BL, et av flere kjenningsystemer i RAF Training Command. Flyene i AA-serien var alle gul-malte, mens flyene i BA-serien var kamuflasje-malte. Disse siste hadde i tillegg et bredt gult belte rundt skroget fra akter-kant av cockpit og nesten frem til stabilisatoren. Fra den 1. desember 1945 fikk flyene påmalt Luftforsvarets nye rondell over den gamle RAF rondellen. RAF fin-flash ble samtidig fjernet, men RAF serienummeret forble på sin vanlige plass under stabilisatoren.

1946 - 1956

Den 28. august 1946 fikk flyene tildelt nye kjenningsbokstaver, som en del av Luftforsvarets nye system for samtlige flytyper. Harvard fikk type-bokstaven M og flyene individuelle bokstaver AB til AZ. To fly, FS842 og FS 916, som allerede hadde totalhavarert, fikk også tildelt nye kjennetegn.

Den neste store endringen var full om maling

av flyene til Luftforsvarets standard farger for treningsfly; blått skrog, halefinne og sideror, og gule vinger, stabilisator og høyderor. Nøyaktig når dette ble gjennomført er ikke kjent, men trolig fra tidlig i 1947.

Flyene som ble anskaffet fra 1946 og fremover, fikk kjenningsbokstaver fra M-BA til M-BR. Først den 3. februar 1948 kom Luftforsvarets tekniske etat (LTE) med faste bestemmelser for merking av Luftforsvarets flypark. Særlig gjaldt dette størrelsen på rondeller og kjenningsbokstaver for de enkelte flytyper.

Rondellen på Harvard skulle ha en diameter på 900 mm på vingene og 600 mm på kroppen. Rondellen skulle likeledes omgis av en 50 mm bred hvit ring for å skille denne bedre fra flyets blå bunn-farge. Kjenningsbokstavene ble gitt en høyde på 450 mm og en bredde på 300 mm. Tidligere lokale varianter fulgte imidlertid noen fly til godt inne i 50-arene.

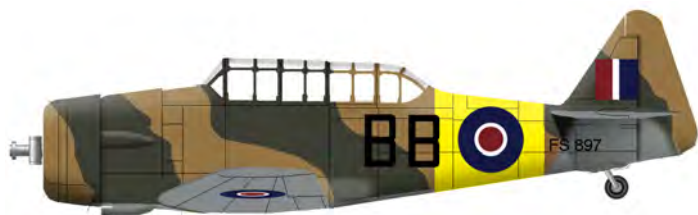
Et annet problem med Harvard var bruken av serienummer. Her ble det etterhvert en sann sammenblanding av fabrikkens byggenummer og forskjellige flyvåpens serienummer i hel eller forkortet ut-gave. Nummeret ble stort sett malt på begge sider av halefinnen og på skroget i forkant av cockpit. De fleste av flyene fikk fra 1947/48 serienummeret påmalt i hvitt, men på noen fly var det i sort.



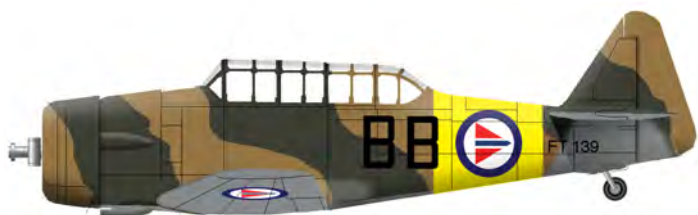
Harvard M-BO. Flyet er av typen SNJ-3. Brukt av Flyskolen, 331 skv, Komm-ving LKV. Levert til Tyrkia i september 1955



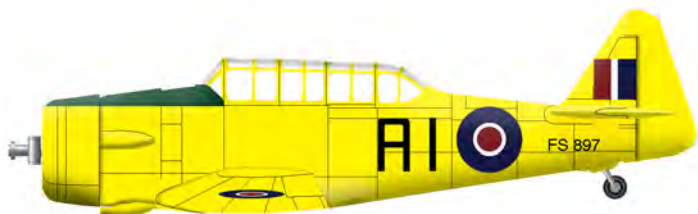
Profiler



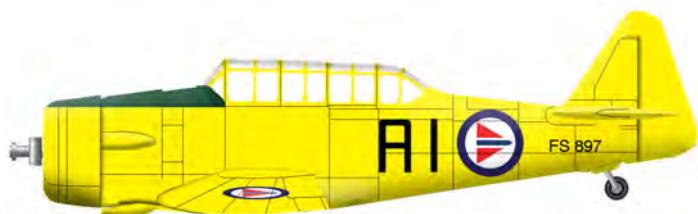
Harvard FT 139. Flyet er malt Dark Earth og Dark Green og Medium Sea Grey(?) under. Gult bånd rundt flykropp. Britiske rundeller og Finn Flash. Britisk kode BB i svart. Serienummer i svart under halevinge



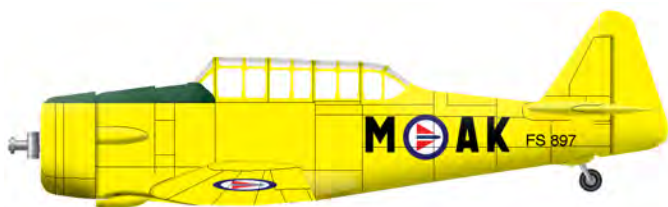
Harvard FT 139. Flyet er malt Dark Earth og Dark Green og Medium Sea Grey(?) under. Gult bånd rundt flykropp. Norske rundeller malt oppå de britiske. Britisk Finn Flash fjernet. Britisk kode BB i svart. Serienummer i svart under halevinge



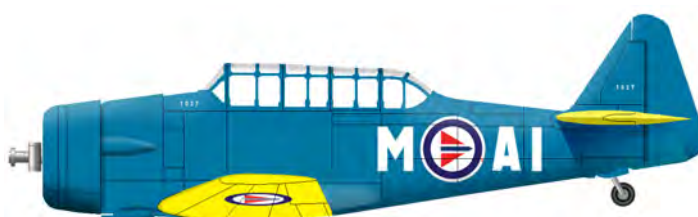
Harvard FS 897. Flyet er malt gult. Mørkegrønn eller svart Anti-Glare foran på nesene. Britiske rundeller og Finn Flash. Britisk kode AI i svart. Serienummer i svart under halevinge



Harvard FS 897. Flyet er malt gult. Mørkegrønn eller svart Anti-Glare foran på nesene. Norske rundeller malt oppå de britiske. Britisk Finn Flash fjernet. Britisk kode AI i svart. Serienummer i svart under halevinge



Harvard FS 897. Flyet er malt gult. Mørkegrønn eller svart Anti-Glare foran på nesene. Norske rundeller. Ny norsk kode M-AK i svart. Serienummer i svart under halevinge



Harvard FS 887. Flykropp malt blå med gule vinger over og under. Norske rundeller med hvit ring på blå bakgrunn. Norsk kode i hvitt. Serienummer foran på nese og på halefinne

**LISTE OVER NORTH AMERICAN HARVARD I LUFTFORSVARET 1944-1956**

Listen er sammensatt av Bjørn Hafsten (NFF) 20.08.1998.

Opplysningene om bevegelse mellom avdelinger er stort sett hentet fra flykortene ved det tidligere flyfordelingskontoret ved FVFK Kjeller. I en del tilfeller er bare flystasjonens navn og ikke avdelingsbetegnelsen oppgitt. Disse flykortene ble påbegynt i juni 1948

Opplysninger for denne tiden er hentet fra andre kilder. Hovedttersyn og større reparasjoner ble vanligvis utført ved Horten Flyfabrikk. Avleveringer dit er ikke tatt med dersom flyet gikk tilbake til samme avdeling

24 Harvard IIB avgitt fra RAF til The Norwegian Training Base, Winkleigh og overtatt av Luftforsvaret i november 1945

Levert til Luftforsvaret på Lend-Lease betingelser. I november 1945 ble flyene innlost av Luftforsvaret i en avtale med amerikanske myndigheter. Prisen pr. fly ble satt til \$ 6.000,-. For 23 fly samt ti reservemotorer og en mengde reservedeler ble det betalt 223.000,-, noe som var halvparten av utstyrets opprinnelige kostende.

C/n	USAAF og RAF Ser.No.	Koder 1945-46	Koder 1946-56	Total flygetid	Dato	Diverse anmerkninger
14A-874	43-12575 FS734	BL	M-AB	1677:25	07.02.45 12.11.45 26.04.51 25.03.53 27.08.54 25.11.55	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Flygeskolen. Til Sola. Vekselsvis rapportert ved Komm.ving LKV Sola og 334 skv. Til Komm.ving LK0 Fornebu. Til Komm.ving.LK0 Jarlsberg Overført til Tyrkia.
14A-900	43-12601 FS760	AA	M-AC	1240:30	03.07.45 12.11.45 27.03.47 27.04.49' .06.50 .08.50 .12.50 .08.51 01.07.52 18.11.52 03.12.52 .01.53 .11.53 11.10.54. 06.55 .08.55 21.09.55	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45. Tildelt Flygeskolen. Mindre havari på Gardermoen. Ved for hard oppbremsing etter landing tippet flyet over. Propeller og propellersylinder skadd. Ingen personskade. Flyet tilhørte Flygeskolen. Tildelt Værnes flystasjon. Til Flygeskolen Gardermoen. Til Flygeskolen Sola. Til Lagringssveiten Værnes. 1 perioder utlånt Flygeskolen. Fra Lagringssveiten til 334 skv. Sola. Fra 334 skv. til Horten flyfabrikk. Fra Horten flyfabrikk til Værnes. Fra Værnes til Fornebu flystasjon. Oppført som tilhørende Flygeskolen Fornebu fra mars 1953. Avgitt fra Flygeskolen til Komm.ving LK0 Fornebu. Større havari. Under landing på Kjeller etter en transportflyging fra Jarlsberg. skjente flyet ut av banen under utrulling p.g.a. sterk sidevind. Venstre hjul støtte mot en kum og flyet ble slatt over på ryggen. Flygeren, oberstløytnant og sjef for Horten flyfabrikk Gunnar Halle, ble ubetydelige skadet. Flytid 1223:05. Overført til Værnes etter reparasjon. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. Overført til Tyrkia.
14A-903	43-12604 FS763	AB	M-AD	1947:10	03.07.45 12.11.45 27.03.47 30.04.46 .01.51 27.04.54 .01.55 .06.55 26.10.55	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45. Tildelt Flygeskolen. Mindre uhell. Under taxing på Gardermoen kolliderte flyet med en tilhengervogn som sto parkert på taxebanen. Flyet fikk en del skader i høyre ving. Flygeren, løytnant F. Rosland, var uskadd. Flyet tilhørte Feltflyvingen Gardermoen. Avgitt fra Flygeskolen til Komm.ving LK0 Fornebu. Avgitt fra Komm.ving LK0 til Værnes. Overført fra Værnes til Horten flyfabrikk. Fra Horten flyfabrikk til Komm.ving LK0. Overført til Tyrkia.
14A-908	43-12609 FS768	AC	M-AE	1344:35	21.02.45 12.11.45 18.01.46 22.05.46 27.03.47 22.12.50 13.11.51 01.03.52 16.10.52 28.08.53	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45 Mindre havari på Gardermoen. Flygeren hadde ikke kontrollert at understellet var nede ved landing og buklandet. Flyet tilhørte Feltflyvingen Gardermoen. Mindre havari på Gardermoen Utflating for landing ble utført for høyt samtidig som flyet ble tatt av et vindkast. Venstre vingetipp og understellslegg ble skadd. Tildelt Flygeskolen. Til Flygeskolen Sola. Fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. Utlånt til Sola flystasjon. Fra Sola flystasjon til Flygeskolen Værnes. Større havari på Værnes. Under en elevflyging landet flygeren med understellet inne. Ingen personskade.



					.12.53 11.05.54 26.01.55	Avlevert til Horten flyfabrikk. Avgitt fra Horten flyfabrikk til Flygeskolen Værnes. Totalhavarete. Under elevflyging ved Flygeskolen, lyktes det ikke a ta flyet ut av et spinn for det befant seg i meget lav høyde. Etter at flyet tilsynelatende var under kontroll, men under stigning for a komme klar av en åskam, flikket det rundt og gikk i bakken fra ryggstilling ved Skjenstadåsen ser for Malvik og 14 km vest-sorvest for Værnes flystasjon. De to ombord, instruktøren fenrik Steinar Juel, og eleven flyelev Svein Ivar Gjerde, omkom. 08.02.55 Avskrevet.
14A-912	43-12613 FS772	AD	M-AF	1954:15	26.06.45 12.11.45 27.03.47 .12.50 .06.51 .01.54 .04.54 03.12.54 07.07.56	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45. Tildelt Flygeskolen Til Flygeskolen Sola. Avgitt fra Flygeskolen til Komm.ving LK0 Fornebu. Avgitt fra Komm.ving LK0 til Luftkrigsskolen. Overført til Værnes. Overført fra Værnes til Horten/LK0. Overført til Tyrkia.
14A-974	43-12675 FS834	AE	M-AG	1150:05	15.02.45 12.11.45 27.03.47 .12.50 .05.51 01.03.52 29.07.52 25.09.52 .52 .10.53 29.01.54 .04.54 .05.54 06.12.54 25.05.55 07.07.56	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45. Tildelt Flygeskolen. Til Flygeskolen Sola. Avgitt fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. Utlånt fra Lagringssveiten til Sola flystasjon. Havari på Sola. Under utsjekk av en nydannet elev ble flyet landet med lav hale slik at hovedhjulene loftet seg fra bakken. Høyre vinge droppet og flyet skar ut til høyre. Instruktøren forsaekte a rette opp flyet ved a bruke motor, men klarte ikke a hindre en «ground loop». Flyet er i havarirapporten oppgitt som tilhørende 331 skv. Avlevert til Horten flyfabrikk for kontroll etter havariet. Fra Horten flyfabrikk til Sola. Fra Sola til Horten flyfabrikk. Fra Horten flyfabrikk til Luftkrigsskolen. Fra Luftkrigsskolen til Værnes. Fra Værnes til Horten flyfabrikk. Fra Horten flyfabrikk til Vaemes. Fra Værnes til Komm.ving LK0. Overført til Tyrkia.
14A-982	43-12683 FS842	AF	(M-AH)		30.06.45 12.11.45 14.02.46	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Flygeskolen. Totalhavarete. Flygeren, løytnant Egil Hagen, ble lettere skadd. Hagen skulle på en navigasjonstur fra Gardermoen via Værnes og Gossen for retur til Gardermoen. Alt gikk normalt og han overnattet på Gossen. P4 grunn av særlig vind på Gossen dagen etter, bestemte Hagen seg for a ga tilbake til Værnes for mer drivstoff og fly derfra til Gardermoen. Han tok av fra Gossen og var på kurs inn Snillfjorden i 600 ft. høyde. For a komme over til Trondheimsfjorden matte han fly gjennom et noksa trangt pass hvor dalen deler seg mot Bergsdalen og Orkdalen. Hagen fløy midt i passet i ca. 500 ft. høyde. Plutselig slo flyets venstre vinge ned og begynte a miste høyde. Hagen forsaekte a rette opp flyet og ga full gass, men det sank fremdeles og gikk til slutt i bakken i en furuskog på Auset i Snillfjorden. Havaridato også sett oppgitt til 03.05.46.
14A-1027	43-12728 FS887	AH	M-AI	1322:00	25.06.45 12.11.45 27.03.47 .12.50 .08.51 01.07.52 08.09.52 .10.53 .01.54 21.09.55	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45. Tildelt Flygeskolen. Til Flygeskolen Sola. Fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. Utlånt til 334 skv. Sola. Havari. Etter avsluttet bombe- og skyteovelse, stanset plutselig motoren i ca. 1.000 ft. over sjaen. Flygeren klarte a nå frem til rullebanen på Lista, hvor flyet ble buklandet. Flygeren, sersjant Per Aulie, var uskadd. Flytid for M-AI var 943:35. Det tilhørte 331 skv. Sola. Til Horten flyfabrikk. Tildelt Komm.ving LK0 Jarlsberg. Overført til Tyrkia.
14A-1037	43-12738 FS897	AI	M-AK	630:25	28.06.45 12.11.45 27.03.47 09.03.49	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45. Tildelt Flygeskolen. Totalhavarete. Flyet tok av fra Gardermoen for en transportflyging tilbake til Flygeskolens vinterleir på Merket. Over Liastolfjell har trolig flyet flikket over i et høyre spinn i lav høyde over fjellet, trolig i skydekke. Det traff bakken ca. 800 m fra garden Fladager i Stavadalen i Vest-Aurdal. Flygeren, løytnant Halfdan Lislegaard, og passasjeren, fenrik Sverre R. Damgard, omkom. Flyet tilhørte Flygeskolen.
14A-1047	43-12748 FS907	AJ	M-AL	1426:00	29.06.45 12.11.45 27.03.47 28.04.51 .05.51	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45. Tildelt Flygeskolen. Til Flygeskolen Sola. Tildelt 332 skv.



					.07.52 28.03.54	Fra 332 skv. til Komm.ving LKN Bardufoss. Starre havari på Bardufoss. Under utrulling etter landing skar flyet ut; først til venstre, sa til høyre. Flygeren forsøkte å rette opp ved hjelp av bremses og sideror. men uten hell. Til slutt kjørte flyet inn i brøytekannten langs rullebanen. Årsaken ble oppgitt å være vibrasjon i halehjulet.
					09.03.55 21.03.55 07.07.56	Avgitt fra Komm.ving LKN Bardufoss til Værnes. Avgitt fra Værnes til Komm.ving LK0. Overført til Tyrkia.
14A-1051	43-12752 FS911	AK	M-AM	1361:35	25.06.45 12.11.45	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Flygeskolen. Tildelt R & E Gardermoen (R & E skal ha vært en forkortelse for Reparasjon og Etter-synsavdelingen).
					.07.48 .04.51 .06.51 11.07.53	Tildelt Flygeskolen. Til Flygeskolen Sola. Fra Flygeskolen til Komm.ving LKN Bardufoss. Totalhavarete. Fenrik Bjørn Mourn ble beordret til å utføre snittflyging i 3.000 ft. over Harstad i forbindelse med forsvarsutstillingen der. Som passasjer hadde han med korporal Dagfinn Maretius Paulsen. De tok av fra Bardufoss i M-AM, og etter avsluttet oppdrag kom de igjen inn over plassen. Mourn kalte opp tårnet og ba om klarering for et «lowpass» med innflyging fra vest. M-AM kom inn ned Andslia i lav høyde, krysset veien ti meter over bakken og ved enden av rullebanen hadde flyet en høyde på bare fem meter. Mourn trakk sa opp, trolig for å gjøre en «lmmelmann». I en høyde av ca. 200 meter gikk flyet over på ryggen, venstre ving droppet og flyet kom inn i et høyre spinn. Etter ca. 1.5 turn traff det bakken 50 m nord for rullebanen og kom i brann. Begge ombord omkom.
					21.10.53	Avskrevet.
14A-1056	43-12757 FS916	AL	M-AN		28.06.45 12.11.45 18.01.46	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Flygeskolen. Totalhavarete. Under lavflyging traff flyet en kraftledning ved Minnesund. Flyger var sersjant L. Haugsnes.
14A-1058	43-12759 FS918	AM	M-AO	479:10	22.06.45 12.11.45 27.03.47 19.10.48	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45- Tildelt 331 skv. Totalhavarete Gardermoen. Sersjantene Omulf Lindboe og Jan C. Amundsen skulle Irene landinger. med Amundsen i baksetet. Lindboe var med som «Safety-Pilot». Under 2. landingsrunde gikk flyet inn i en 360° sving. Farten ble for liten og flyet steilet. Det flikket i bakken like ost for flyplassen. Lindboe ble drept momentant. mens Amundsen døde på Oslo Militære Sykehus den 24.10.48 av de skadene han pådro seg. Flyet tilhørte 331 skv.
					14.12.48	Avskrevet.
14A-1178	43-12879 FT138	BA	M-AP	1205:35	06.02.45 12.11.45 27.03.47 05.07.50	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45. Tildelt Flygeskolen. Mindre uhell under landing på Rygge under vanskelige vindforhold. Flyet tilhørte Flygeskolen.
					.12.50 .09.51 .10.52 12.05.53	Til Flygeskolen Sola. Fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. I perioder til Flygeskolen. Fra Flygeskolen til Komm.ving LK0 Fornebu. Større havari på Geiteryggen flyplass ved Skien. Under GCI-flyging med M-AP for Luftforsvarets radarstasjon ved Risør, oppdaget flygeren at han hadde for lite bensin til å nå tilbake til Fornebu. Han valgte derfor å lande på Geiteryggen. Under utrulling etter landing ble flyet slatt rundt på ryggen, trolig på grunn av for kraftig oppbremsing på lest banedekke. Flyet tilhørte Komm.ving LK0 på Fornebu. Flygeren, sersjant Kristian Gulliksen, fikk ubetydelige skader.
					.10.53 .04.54 .08.55 21.09.55	Til Horten flyfabrikk for hovedettersyn. Fra Horten flyfabrikk til Flygeskolen Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. Overført til Tyrkia.
14A-1179	43-12880 FT139	BB	M-AR	292:25	07.02.45 12.11.45 04.04.46 16.02.54	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45. Fra Feltflyvingen Gardermoen til LTS, Kjevik. Avskrevet og omklassifisert til undervisningsmaterieil.
14A-1203	43-12904 FT 163	BC	M-AS	1720:25	06.02.45 12.11.45 .12.50 .09.51 .05.52 .03.53 .02.54 03.12.54 10.05.55	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Flygeskolen. Til Flygeskolen Sola. Fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. I perioder utlånt Flygeskolen. Utlånt til Sola flystasjon. Tildelt Komm.ving LKV Sola. Fra Komm.ving LKV til Flygeskolen Værnes. Fra Flygeskolen til Komm.ving LK0. Mindre uhell. Under taxing til rullebanen på Fornebu, kolliderte Harvard M-AS med Fairchild LN-DAL tilhørende Widerøe's Flyveselskap A/S. M-AS fikk noen skader i venstre ving, mens LN-DAL fikk skader rundt motoren og på venstre understell. M-AS tilhørte 7191 Kommunikasjonsving på Gardermoen. Flygeren, løytnant Ragnar Richardsen, var uskadd. Flyets gangtid ved uhellet var 1561:05.



					09.05.56 07.07.56	WFU og overført til Jarlsberg. Overført til Tyrkia.
14A-1206	43-12907 FT 166	BD			06.02.45 22.09.45 10.10.45	Ankom NTB, Winkleigh. Totalhavarete p& Down Farm ved Salisbury. Havariet skjedde under en solo-tur med en flyelev. Flygeren fikk bare mindre skader. Avskrevet.
14A-1261	43-12962 FT221	BE	M-AT	1152:35	06.02.45 12.11.45 .02.50 11.03.50 .05.51 01.03.52 .03.53 .09.53 25.05.55 22.11.55 07.04.56 07.07.56	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Flygeskolen. Til Flygeskolen Sola. Skade på vingespissen da flyet ble tatt av sidevind under landing på Sola. Flyet tilhørte Flygeskolen. Fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. Utlånt til Sola flystasjon. Avgitt til Komm.ving LKV Sola. Avgitt fra Komm.ving LKV til Flygeskolen Værnes. Til Horten flyfabrikk for hovedettersyn. Avgitt til Komm.ving LK0 Gardermoen. WFU og overført til Jarlsberg. overført til Tyrkia.
14A-1277	43-12978 FT237	BF	M-AU	1013:55	06.02.45 12.11.45 27.03.47 .03.49 25.08.49 .11.49 .02.50 30.06.50 08.01.51 .06.51 .09.51 19.11.52 .11.53 29.01.54 .03.54 10.08.55 26.10.55	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Feltflyvingen fra 22.11.45. Flygeskolen Gardermoen. Til 332 skv. Værnes. Mindre uhell på Ørland. Under oppbremsing etter landing skar flyet ut av rullebanen. Flyet tilhørte 332 skv. Til 332 skv. Bardufoss. Avgitt fra 332 skv. til Lagringssveiten Værnes. Avgitt fra Lagringssveiten til Flygeskolen. Til Flygeskolen Sola. Avgitt fra Flygeskolen til R & E Gardermoen. Avgitt fra R & E til 337 skv. Gardermoen Avgitt fra 337 skv. til Til Komm.ving LK0 Fornebu. Til Horten flyfabrikk for hovedettersyn. Avgitt fra Horten flyfabrikk til Luftkrigsskolen Fornebu. Avgitt fra Luftkrigsskolen til Flygeskolen Værnes. WFU og overført til Jarlsberg. overført til Tyrkia.
14A-1292	43-12993 FT252	BH	M-AV	1782:15	07.02.45 12.11.45 12.03.47 20.04.51 .06.51 .08.51 .02.53 28.03.53 .04.54 11.05.54 19.09.54 22.09.55 .02.56 09.05.56 07.07.56	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Flygeskolen. Mindre uhell. Flyelev, vingsersjant Ottesen, taxet M-AI ut for avgang på en havigasjons-tur fra Gardermoen, da flyet kolliderte med en lastebil som krysset taxebanen. Ottesen forsaakte å bremse, men flyet gled frem på den isete banen. Flyet fikk skader på venstre vinge og propellen. Flygeren var uskadd. overført til Sola, men rulleført ved Flygeskolen. Til 334 skv. Sola. Til Komm.ving LKV Sola. Ved LFK Kjeller til hovedettersyn 21.05.52 - 07.07.52. Til 331 skv. Til Komm.ving LK0 Fornebu. Til Komm.ving LK0 Jarlsberg. Starre havari. Under utkjøring fra stillingslinjen på Jarlsberg flyplass, kom venstre vinge på M-BC, fort av løytnant Leif Lyngby, bort i sideroret på M-AV som sto parkert. Dette medførte at M-BC svingte skarpt til venstre, slik at flyets propeller slo inn i vingen på M-AV og forårsaket større skader. M-BC ble påført bare mindre skader. Det var ingen personskade ved uhellet. Begge fly tilhørte Komm.vingen på Jarlsberg. Flyets gangtid ved uhellet var 1450:05. Avlevert til Horten flyfabrikk for reparasjon. Til Komm.ving LK0 Jarlsberg. Til Horten flyfabrikk. Til Komm.ving LK0 Gardermoen. WFU og overført til Jarlsberg. Overført til Tyrkia.
14A-1304	43-13005 FT264	BI	M-AW	1330:55	07.02.45 12.11.45 ? .07.48 22.03.52 12.07.52 .09.52 10.08.55 25.11.55	Ankom NTB Winkleigh. Ankom Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Flygeskolen. Avgitt til R & E Gardermoen. Avgitt fra R & E til Flygeskolen Gardermoen. Utlånt fra Flygeskolen til 336 skv. Avgitt fra 336 skv. til Komm.ving LK0 Fornebu. Avgitt fra Komm.ving LK0 til Flygeskolen Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. overført til Tyrkia.
14A-1349	43-13050	BJ	M-AX	1383:00	21.02.45 07.11.45 04.11.47	Ankom NTB Winkleigh. Nødlandet på Valkenburg flyplass i Nederland på vei fra UK til Norge. Flyger var løytnant Emil Erla. Den 6.9.46 ble det gitt ordre om at flyet skulle demonteres og fraktes til Fokker-fabrikken. og avtale ble gjort om reparasjon. Den 7.2.47 var flyet fortsatt ikke ferdig reparert. Hentet i Amsterdam og fløyet til Norge.



					.11.47 02.02.51 .03.53 05.12.53' .03.54 25.05.55 19.01.56 04.04.56 07.07.56	Avgitt til Flygeskolen. Avgitt fra Flygeskolen til 334 skv. Sola. Avgitt fra 334 skv. til Komm.ving LKV Sola. Avgitt fra Komm.ving LKV til Horten flyfabrikk for hovedettersyn. Avgitt fra Horten flyfabrikk til Flygeskolen Værnes. Avgitt fra Flygeskolen til Horten flyfabrikk. Avgitt fra Horten flyfabrikk til Komm.ving LK0. WFU og overført til Jarlsberg. Overført til Tyrkia.
14A-1375	43-13076 FT335		M-AY	1022:55	. .45 . .46 .09.50 .05.51 .09.51 .04.52 .09.52 .03.53 05.12.53 04.02.54	Ankom NTB Winkleigh. Tildelt Luftforsvaret som erstatning for havarete FT166. Avgitt til Flygeskolen (Stasjonert ved Flygeskolen på Gardermoen 25.02.46). Avgitt fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. Avgitt fra Lagringssveiten til Flygeskolen Værnes. Avgitt fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. Avgitt fra Lagringssveiten til 334 skv. Sola. Avgitt fra 334 skv. til 331 skv. Avgitt fra 331 skv. til Komm.ving LKV Sola. Totalhavarete . Mannskapet på M-AY var autorisert av LKV for en luftvaktflyging Sola-Arendal-Sola. I ca. 4000 ft. over Arendal etter en flytid på 1:05, stanset motoren da den ene bensintanken var tom. Etter flere mislykkede forsøk på å starte, valgte de to ombord å hoppe ut i fallskjerm fra ca. 2500 ft. Flygeren, fenrik Per Aulie og passasjeren, fenrik Audun Vea, landet uskadde. Flyet gikk i bakken nær Øyestad ved Arendal. Flyet var tildelt Komm.ving LKV, men i havarirapporten står det oppført som tilhørende 333 skv. Sola. Avskrevet.
14A-I660	43-34774 FX357	BK	M-AZ	2235:25	29.06.45 12.11.45 .09.51 19.11.52 19.08.55 21.09.55	Ankom NTB Winkleigh. Ankom til Gardermoen fra Winkleigh og tildelt Flygeskolen. Avgitt fra Flygeskolen til 336 skv. Avgitt fra 336 skv. til Kom.ving LKO Fornebu. Avgitt fra Komm.ving LKO til Jarlsberg. Til Tyrkia.



Harvard AF ved Flygeskolen på Gardermoen tidlig i 1946

**6 stk. North American AT-16 Harvard IIB**

Den 24. mai 1946 ble et tilbud fra Sør-Afrika på 25 brukte Harvards akseptert av Luftforsvaret. Kjøpet ble imidlertid stanset i slutten av juni samme år, da flyene ble ansett for nedslitte og Luftforsvaret ble tilbudt rimeligere fly fra Canada. Den 27.6.46 fikk Kristian Østby autorisasjon av LTE til å anskaffe inntil 15 Harvard IIB fra War Assets Corp i Canada til en pris av \$ 5.000,- pr. stk. levert Montreal. I første omgang plukket man ut følgende åtte fly som sto lagret ved Mt.Hope og Dunville flyplasser i august 1946: FE565, FE622, FE934, FS961, FS962, FS966, FS967 og FT276.

Seks Harvards ble til slutt innkjøpt fra War Assets Corporation for \$ 5.000,- pr. stk. Tre fly, FE435, FE460 og FS965 ankom fra Montreal med S.S. "Svanefjell" 29.10.46. Flyenes kjenningsbokstaver M-BA - M-BC ble tildelt av Luftforsvarets tekniske etat (LTE) 14.11.46. Flyene var da ved Landsdelslager øst på Kjeller. De tre siste flyene, FE296, FE621 og FS959, ankom fra Montreal med S.S. "Ørnefjell" 27.11.46. De ble tildelt kjenningsbokstavene M-BD til M-BF fra LTE 29.11.46. Alle seks fly ble levert gjennom Viking Air Service i Canada

C/n	Ser. No. USAAF og RAF	Norsk kjennetegn	Total flyetid	Dato	Diverse anmerkninger
14-169	42-632 FE435	M-BA	677:00	07.11.46 06.50 01.09.51 06.11.51	Ankom LFK Kjeller. Flytid 309:20. Avgitt fra LFK til Flygeskolen. Avgitt fra Flygeskolen til Lagringsveien Værnes. Totalhavarerte. Flyet tok av fra Bardufoss flystasjon for k fly til Oslo via Bodø og Værnes. Flyger var oberstløytnant Wilhelm Mohr, og med seg som passasjer hadde han Wing Commander David Scott-Maiden. Det var meget lavt skydekke med tikedis, og vannet var speilblankt. På grunn av værforholdene ønsket Mohr å snu da de befant seg over Reisenfjorden. Under svingen for å gå tilbake tok den ene vingen nedi vannet, ble revet av og flyet gjorde nærmest kollbøtte bortover vannflaten. Begge ombord kom seg ut og klarte å holde seg oppe inntil hjelp kom etter ca. 8 minutter. Begge var skadd og ble fløyet til Tromsø med en Norseman samme dag. Havaristet lå ved Smørskard på sørsiden av Solbergfjorden (Reisenfjorden), ca. 5 km fra Sørreisa. Flyet er i havarirapporten oppført som tilhørende Komm.vingen Fornebu. Flyet ligger på bunnen av Risenfjorden, 1,5 km fra Hestehaugnes på ca. 70 m dyp. Avskrevet.
14-194	42-657 FE460	M-BB	435:05	07.11.46 01.51 02.51 15.05.51 10.07.51	Ankom LFK Kjeller. Flytid 258:20 Avgitt fra LFK til Flygeskolen. Avgitt fra Flygeskolen til Bardufoss flystasjon. Avgitt fra Bardufoss flystasjon til 332 skv. Totalhavari på Lista. Flyet tilhørte 332 skv., som på dette tidspunkt gjennomførte skyteøvelser på Lista. Flyet hadde vært på Kjeller og Gardermoen for å hente reservedeler og post til skvadronen. Etter en normal landingsrunde ble flyet satt ned på hjulene. Etter 200 meters utrulling ble flyets høyre vinge leftet og flyet svingte ut til venstre. Flygeren forsøkte å få kontroll for å gå om igjen. Dette lyktes ikke da venstre vinge hele tiden skrapte i bakken. Da flyet var kommet ut av rulle banen trakk flygeren gasshandtaket tilbake, flyet tippet over på nesen og høyre ving, og ble til slutt liggende på ryggen. Flygeren, major og skvadronsjef Eivind Tjensvoll, og passasjereren, løytnant Nils J. Scholz, var begge uskadde. Avskrevet.
	43-12806 FS965	M-BC	1154:25	07.11.46 01.51 02.51 07.52 25.03.53 09.53 10.53 30.01.54 11.05.54 09.05.56 07.07.56	Ankom LFK Kjeller. Flyetid 147:10. Avgitt fra LFK til Flygeskolen. Avgitt fra Flygeskolen til Bardufoss flystasjon. Avgitt til 332 skv. Avgitt fra 332 skv. til Komm.ving LKN Bardufoss. Avgitt fra Komm.ving LKN til Flygeskolen Værnes. Utlånt til Sola. Til Horten flyfabrikk for hovedettersyn. Avgitt fra Horten flyfabrikk til Komm.ving LKO Jarlsberg. Mindre uhell på Jarlsberg flyplass, se M-AV. WFII overført til Tyrkia.

**1 stk. North American SNJ-4**

Innkjøpt fra Thor Solberg Flyveselskap A/S den 4.11.48 for kr. 27.335,-

C/n	Tidligere C/n og registrering	Norsk Kode	Flygetid	Dato	Merknader
88-11545	BuAer. 26861 NC58273 LN-MAN	M-BG	2603:10	.47 10.01.48 12.01.48 30.09.48 .07.50 .04.51 .11.51 31.07.53 08.12.53 01.07.54 18.09.54 12.09.55 25.11.55	Reg. NC58723 på Thor Solberg Aviation Co., Somerville, New Jersey. Reg. LN-MAN på Thor Solberg. Overdratt fra Thor Solberg til Thor Solberg Flyveselskap A/S. Slettet fra sivilregisteret 09.11.48. Overtatt av Luftforsvaret og overført til LFK Kjeller. Flygetid 2012:15. Avgitt til R & E Gardermoen. Avgitt til 331 skv. Avgitt fra 331 skv. til Nr. 1 Fotorek.ving Værnes. Større havari. Under trening (landingsrunder) på Kjevik, glemte flygeren å låse understellet ved landing. Propellen tok ned bakken først og flyet buklandet. Flygeren. sersjant Gunnar Nilsen, var uskadd. Fly og flyger tilhørte Nr. 1 Fotorek.ving. Overført til Horten flyfabrikk for reparasjon og hovedettersyn. Fra Horten flyfabrikk til Jarlsberg. Fra Jarlsberg til Flygeskolen Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. Til Tyrkia.

5 stk. North American Harvard II

Innkjøpt fra kanadiske overskuddslagre via Charles Babb

C/n	RCAF C/n	Norsk Kode	Flygetid	Dato	Merknader
66-2594	2861	M-BH	4110:05	.10.48 16.06.49 .01.50 29.11.50 .05.51 .09.51 01.03.52 .04.53 .08.53 20.03.54 10.08.55 21.09.55	Ankom til LFK Kjeller. Flygetid 3415:15. Avgitt fra LFK til Lagringssveiten Gardermoen. Avgitt fra Lagringssveiten til Flygeskolen. Større uhell 29.11.50. Under overføring av fem Harvards fra Flygeskolen på Rygge til Sola kolliderte M-BH og M-BK i ca. 1.000 ft over Egersund. M-BH fikk skader på høyre vinge Avgitt fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. Utlånt til Fornebu flystasjon. Utlånt til Sola flystasjon. Avgitt til Komm.ving LKV Sola. Avgitt fra Komm.ving LKV til Flygeskolen Værnes. Mindre havari på Værnes. Under avgang begynte flyet å skjære over til høyre. Instruktøren tok over og forsøkte å rette opp. men halehjulet laste seg og M-BH skar ut til venstre og foretok en ground loop. Flyet ble reparert på Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. Overført til Tyrkia.
66-2598	2865	M-BI	2775:25	.10.48 20.06.49 .01.50 .11.50 .03.51 01.03.52 15.10.52 25.08.53 .01.54 . 10 54 19.08.55 26.10.55	Ankom LFK Kjeller. Flygetid 1914:00. Avlevert fra LFK til Lagringssveiten Gardermoen. Avgitt fra Lagringssveiten til Flygeskolen. Overført til Flygeskolen Sola. Avgitt til Lagringssveiten Værnes. Utlånt til Sola. Avgitt til Flygeskolen Værnes. Til Horten flyfabrikk for hovedettersyn. Til Komm.ving LKO Jarlsberg. Til Flygeskolen Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. Overført til Tyrkia.



66-2325	2592	M-BK	3028:00	.10.48 18.06.49 .01.50 .11.50 29.11.50 .05.51 .09.51 18.06.53 29.01.54 25.03.54 10.08.55 26.10.55	Ankom LFK Kjeller. Flygetid 1805:40. Avgitt fra LFK til Lagringssveiten Gardermoen. Avgitt fra Lagringssveiten til Flygeskolen. Til Flygeskolen Sola. Større uhell. Under overføring av fem Harvards fra Flygeskolen på Rygge til Sola, kolliderte M-BH og M-BK i ca. 1.000 ft over Egersund. M-BK fikk sideroret skadd. Avgitt fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. Utlånt til Komm.ving LKO Fornebu. 1 periode utlånt Flygeskolen og Luftkrigsskolen. Større uhell. M-BK startet fra Fornebu sammen med Harvard M-BL for a utføre målflyging for Måkerøy radarstasjon. Like etter avgang skulle flygeren i M-BK. løytnant Hallvard Haugen, undersøke om understellet på M-BL var inne. Haugen fløy inn under M-BL (fenrik Reidar Fyrwald) og under denne manøveren kom hans fly for nær propellen på M-BL. M-BK fikk store skader på høyre haleflate og sideror. Begge fly gikk umiddelbart til bakte til Fornebu. Flyene tilhørte Komm.vingen LKO. Avgitt fra Komm.ving LKO til Luftkrigsskolen Fornebu. Avgitt til Flygeskolen Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. Til Tyrkia.
66-2339	2606	M-BL	4518:55	.10.48 10.06.49 .01.50 .03.51 .10.52 .04.53 18.06.53 15.12.53 .04.54 08.09.55 25.11.55	Ankom LFK Kjeller. Avgitt fra LFK til Lagringssveiten Gardermoen. Avgitt fra Lagringssveiten til Flygeskolen. Avgitt fra Flygeskolen til Lagringssveiten Værnes. Avgitt fra Lagringssveiten til Flygeskolen Fornebu. Avgitt til Komm.ving LKO Fornebu. Mindre uhell på Fornebu, se M-BK. Avgitt til Horten flyfabrikk for hovedettersyn. Avgitt fra Horten flyfabrikk til Flygeskolen Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. Til Tyrkia.
66-2491	2758	M-BM	2749:45	.10.48 20.06.49 .01.50 04.01.51 .03.51 .08.51 16.08.51 .05.53* .06.53 19.08.55 25.11.55	Ankom LFK Kjeller. Flygetid 1968:45. Avgitt fra LFK til Lagringssveiten Gardermoen. Avgitt fra Lagringssveiten til Flygeskolen. overført til Flygeskolen Sola. Til Lagringssveiten Værnes. Utlånt til komm.ving LKO Fornebu. Havari. Fenrik Niels Ebbesen skulle fly M-BM fra Fornebu til Kjeller for a hente en fotograf som skulle videre til Jarlsberg. Under landing på Kjeller var understellet ikke satt ut og flyet landet på buken. Det skled ca. 200 m nedover rullebanen og skar ut på gresset. Fly og flyger tilhørte Kommunikasjonsvingen Fornebu. Det var ingen personskaade. Til Lagringssveiten Værnes. Til Flygeskolen Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. Til Tyrkia.

4 stk. North American SNJ 3 og SNJ 4

Innkjøpt via Thor Solberg

C/n	US Navy BuAer. No.	Norsk Kode	Flygetid	Dato	Merknader
88-10426 (SNJ-3)	26499	M-BN	2232:40	03.03.49 .04.50 28.04.50 18.02.51 .06.51 .08.52 06.03.54 26.10.55	Ankom LFK Kjeller. Flygetid 1927:30. Avlevert fra LFK Kjeller til Flygeskolen. Mindre havari på Gardermoen da flyet foretok en «ground-loop» etter landing. Avlevert fra Flygeskolen til 331 skv. Avlevert fra 331 skv. til Komm.ving LKT Værnes. Avlevert fra Komm.ving LKT til Flygeskolen Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. Overført til Tyrkia.
78-7335 (SNJ-3)	5490 ex. USAAF 41-16957	M-BO	2685:05	03.03.49 .04.50 .08.50 01.03.52 19.07.52 .03.53 .11.53 10.08.55 21.09.55	Ankom LFK Kjeller. Flygetid 2255:00. Avlevert fra LFK Kjeller til Flygeskolen. Avlevert fra Flygeskolen til 331 skv. Utlånt til Sola flystasjon. Havari 19.07.52 på Lista. Etter en normal tur fra Lista til Sola og retur. skulle flygeren lande på Lista. Det oppsto problemer med å få ut understellet og flyet måtte til slutt buklandes. Flygeren. kadett Jan Henrik Anderssen. var uskadd. Flyet var utlånt fra 331 skv. til LBSS på Lista. Avlevert fra Horten flyfabrikk til Komm.ving LKV Sola etter reparasjon. Avlevert til Flygeskolen Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg.

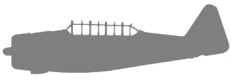


					Overført til Tyrkia.
78-6258 (SNJ-3)	6951	M-BP	4345:50	09.05.49 .03.50 .06.50 .11.50 .03.52 .07.52 .03.53 .10.53 .12.53 10.08.55 26.10.55	Ankom LFK Kjeller. Flygetid 3512:20. Avlevert fra LFK Kjeller til Fornebu flystasjon. Avlevert til Luftkrigsskolen. Avlevert fra Luftkrigsskolen til 331 skv. Værnes. 331 skv. Sola. Utlånt fra 331 skv. til Sola flystasjon. Komm.ving LKV Sola. Til Horten flyfabrikk for hovedettersyn. Avgitt til Flygeskolen Værnes. WFU og overført fra Værnes til Jarlsberg. Overført til Tyrkia.
88-9107 (SNJ-4)	5600	M-BR	2707:40	09.05.49 30.10.50 .03.52 29.04.52 26.06.52	Ankom LFK Kjeller. Flygetid 622:12. Avlevert fra LFK Kjeller til 331 skv. Værnes. Utlånt fra 331 skv. til 334 skv. Sola. Totalhavarete. Under en treningsflyging i forbindelse med overføring av M-BR og M-BI fra Fornebu til Sola, totalhavarete M-BR i sjøen utenfor Fosseholmen ved Møvig, vest for Kristiansand etter mellomlanding på Kjevik. Årsaken ble antatt å være lavt skydekke slik at flygeren ikke sa vannflaten. Flyene kom inn i et område med svært dårlig vær og M-BR la i bare 50 ft. da flyet svingte bratt for å komme inn mot land. Flyet har da trolig steilet og gått i sjøen. Flygeren, sersjant Otto Henry Flengstad, omkom. Formasjonslederen, sersjant K. F. Honningsvag i M-BI, landet i god behold. Flyene tilhørte 334 skv. Sola. Avskrevet.

1 stk. Canadian Car & Foundry Harvard Mk. IV.

Anskaffet våren 1983 av FMU ved en byttehandel med det tyske Flyvåpen

C/n	USAF Ser.No.	Norsk kode	Flygetid	Dato	Merknader
CCF-4-491	52-8570	«M-BS»			Ex. Luftwaffe AA+622. Ferdig restaurert 26.06.1986. I dag utstilt ved Luftforsvarsmuseet i Bodø



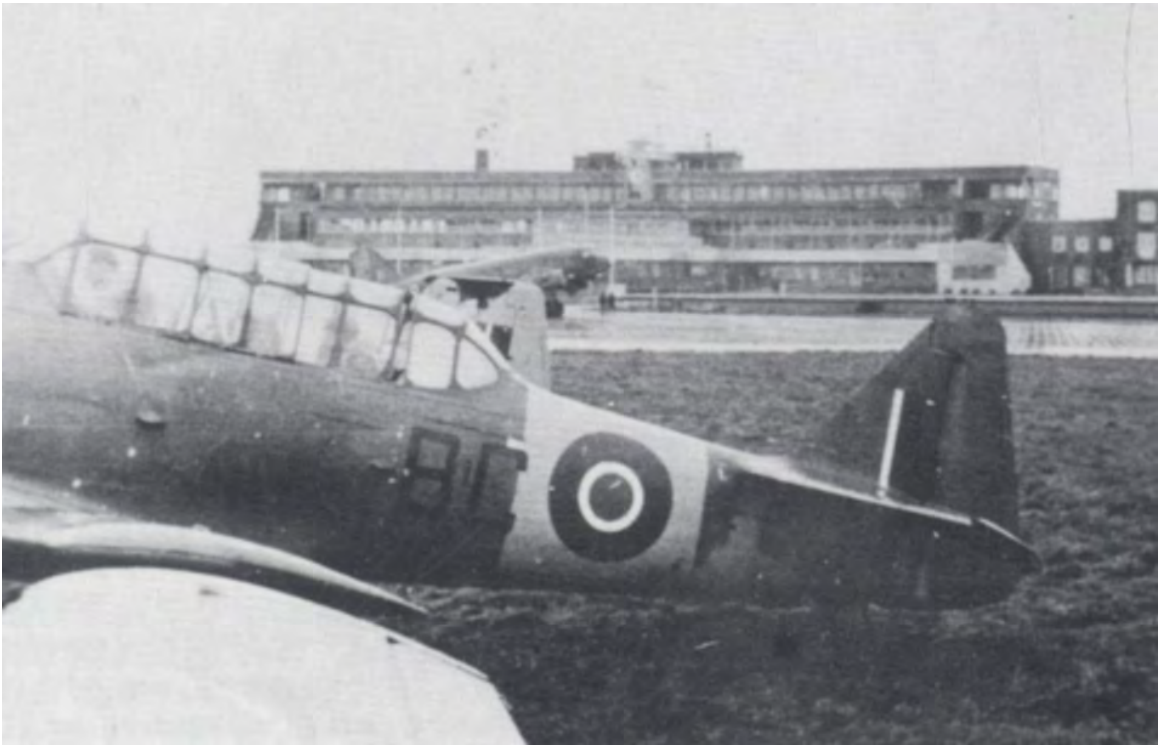
Bilder



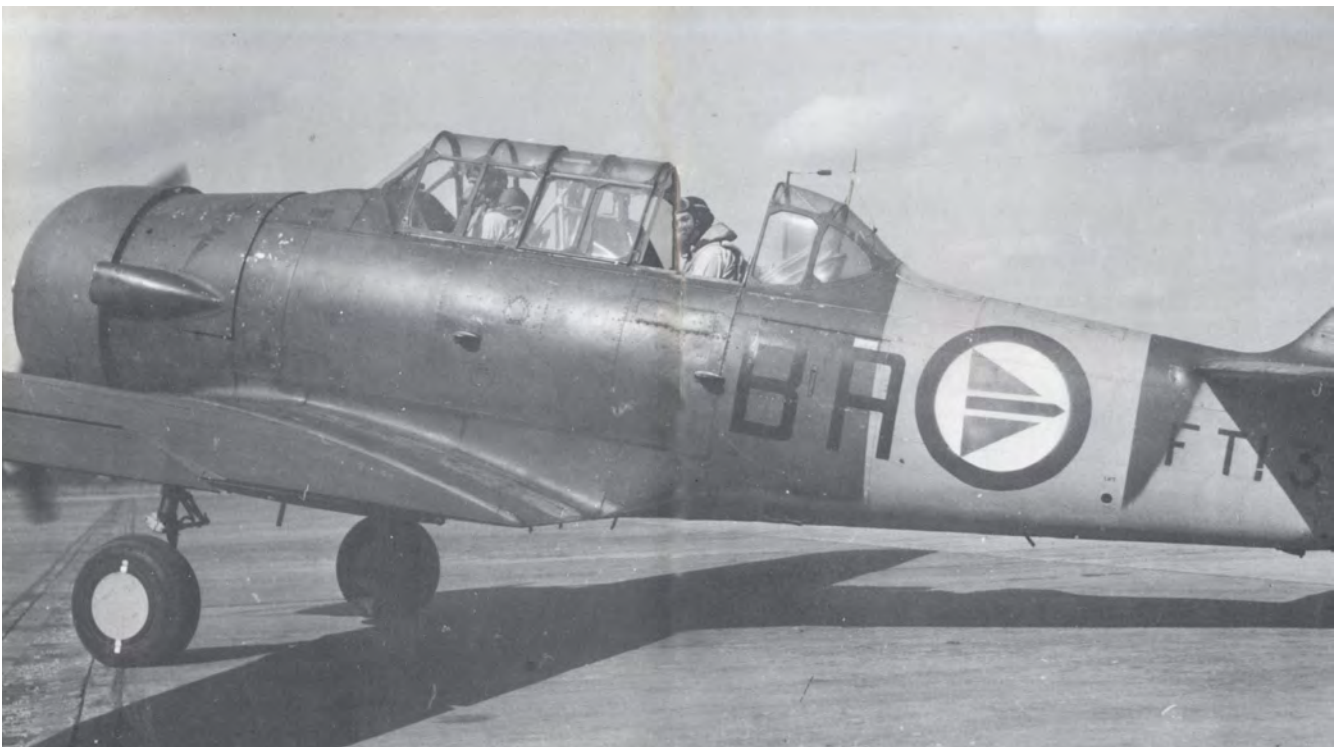
North American Harvard IIB fra Winkleigh i luften over Devon. Flyet "AD" ble levert til den norske treningsleiren 26 juni 1945. Bilde må være tatt etter denne dato



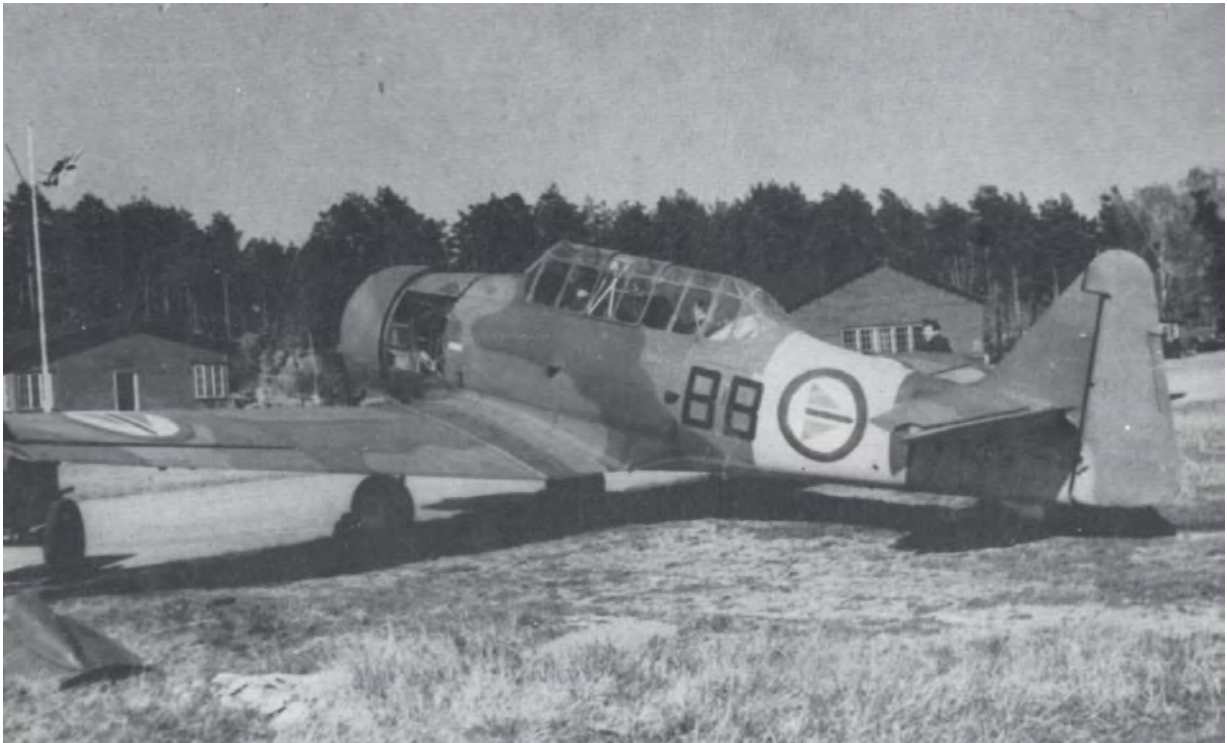
Flight-line på Winkleigh i 1945 med Harvard og andre flytyper



På vei hjemover. Harvard "BC" under mellomlanding på Fuhlbuttel flyplass ved Hamburg i november 1945



Harvard IIB "BA" ved Feltply-vingen på Gardermoen sommeren 1946



North American Harvard IIB "BB" ved Luftforsvarets Tekniske Skole, Kjevik i april 1946



North American Harvard FT 335 på Gardermoen høsten 1946. Flyet har nå blitt påført de nye kjennetegnene; M-AY. Fortsatt gulmalt



North American Harvard M-AV en gang i 1953 ved Komm.ving LKØ



Kilder

- Fra Spitfire til F-16 ! Bjørn Hafsten et.al Oslo 1994
- Norsk Flyhistorisk Tidsskrift 2-98

Planlagte utgivelser i serien:
Fly brukt av det norske Luftforsvaret

Perioden 1945 - 1950



Nr. 1: Spitfire IXe



Nr. 2: Spitfire XI



Nr. 3: Mosquito



Nr. 4: Vampire



Nr. 5: Lodestar



Nr. 6: Harvard



Nr. 7: Ju 52



Nr. 8: Cornell



Nr. 9: Catalina



Nr. 10: Storch



Nr. 11: Anson/Oxford



Nr. 12: Norseman