

FLY BRUKT AV DET NORSKE LUFTFORSVARET

HEFTE NR. 8



Fairchild Cornell

Olve Dybvig



Innhold

Innledning

Fairchild Cornell i Norge

Farger - Merking - Koder

Profiler

Liste over fly

Bilder

Kilder

Vedlegg:

- Rundskriv LTE 3 februar 1948

Merkingsbestemmelser for Luftforsvarets fly



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. Jeg vil derfor takke følgende personer for deres bidrag til at dette hefte var mulig å lage:

Bjørn Hafsten	Historie og bilder
Per Einar Jansen	Bilder
Rolf Bakken	Bilder
Rolv Krogfoss	Bilder
Ove Hunstok	Bilder

Bergen juni 2013

Olve Dybvig

odybvig@online.no



Fairchild Cornell i Norge



Fairchild Cornell L-AW

Flyvåpenets utstyr og personell ble flyttet fra Winkleigh til Norge i løpet av høsten 1945. Av de 86 anskaffede Corneller ble 74 av de transportert til Norge. Første pulje på 22 fly, kom over november. Den 22 november ble den nye militære flyskolen i Norge opprettet, fikk navnet Feltflyskolen og ble forlagt på Gardermoen. Avdelingen hadde Cornell og Harvard fly samt Spitfire flyene fra den nå nedlagte 331 skvadron. Sistnevnte ble innlemmet som en Operational Training Unit (OTU). Dermed hadde man alt fra elementærutdanning til operativ trening under en og samme virksomhet. Feltflyskolen ble nedlagt i mars 1947, men virksomheten fortsatte en stund fremover og virksomheten ble etter hvert flyttet til Rygge. Det var begynt å bli trangt om plassen på Gardermoen. Som følge av Norges medlemskap i NATO i 1949, skulle flypersonell utdannes i USA og Canada. Dette medførte en kraftig nedtrapping av virksomheten på Rygge og en omlegging av skolevirksomheten. Oppgaven ble nå å utføre uttaksflygning for finne egnede kandidater til videre flygerutdanning.

I starten av 1950 ble det etablert såkalte kommunikasjonsvinger innenfor hver Luftkommando (Øst, Vest, Trøndelag og Nord). Disse ble oppsatt med Cornell, Harvard og Norsemann. Disse ble

nedlagt på slutten av 1960 tallet og overført til 719 og 720 skvadron.

Uttaksflygningen på Rygge ble satt ut på kontrakt til Widerøe's Flyveselskap i 1950. Dette fordi det var stor mangel på personell i Luftforsvaret og en del oppgaver måtte sivile ta seg av. Widerøe's verksted på Fornebu fikk i tillegg ansvaret for det tekniske vedlikeholdet av Cornell flyene. I tillegg også flyene fra Kommunikasjonsvingene. I begynnelsen foregikk denne flygingen fra Eggemoen, siden en kort tur innom Rygge og så tilbake til Eggemoen. I tillegg også på Fornebu og Jarlsberg. 10 – 12 instruktører fra Widerøe drev denne virksomheten.

Cornell flyene ble også brukt av Det Sivile Flykorps. Dette var et tilbud fra forsvaret til sivile småfly piloter, slik at de kunne vedlikeholde ferlighetene sine.

I juni 1952 overtok forsvaret ansvaret for flygerutdannelsen og flyskolen ble flyttet permanent til Værnes. I 1956 var det klart at Cornell flyene begynte å trekke på årene og det var blitt vanskelig å skaffe reservedeler. Luftforsvaret anskaffet derfor nye treningsfly; Saab Safir. De resterende 41 Cornell flyene ble solgt og de siste 16 ble solgt på auksjon i mai 1957



Farger - Merker - Koder

Farger

Cornell flyene ble levert gulmalte demontert i kasser. Det var vanlig praksis på den norske basen i Toronto (Little Norway) at man malte flykroppen blå og beholdt gule vinger. Dette var vanlig praksis i fra USA

Da man flyttet til Winkleigh i 1945 behold flyene fra USA fargekompinasjonen. De nyleverte flyene som enda ikke var montert, ble ikke endret. Dvs at flyene forble gule etter engelsk standard. Da alle flyene var ankommet Norge høsten 1945 var det en blanding av helgule og blå/gule. I løpet av 1946 ble alle malt i standarden til skolefly i Norge. Blått skrog og gule vinger

Nasjonalitetsmerker

Flyene brukte flaggstriper etter det norske førkrigssystemet med flaggstripe rund vinger og flaggstripe på halefinnen. Flaggstripen på vingene ble fjernet i 1945. Muligens skjedde dette i England, men dette er noe uvisst. Norsk rondell ble påmalt ganske raskt etter britene trakk seg ut av Norge sent i 1945. Flyene som var montert i England og som var gulmalte hadde ikke flaggstriper på vingene (så vidt vi vet). Disse brukte trolig RAF rondell frem til denne ble erstattet med norsk type. De nye reglene av august 1946 regulerte nå bruk

av nasjonalmerking. Rondell på mørk bakgrunn skulle nå ha hvit ytterring for å gjøre rondellen mer synlig

Koder

Cornell flyen var merket etter det norske førkrigssystemet med et nummer for hvert fly. Alle flyene hadde et unikt nummer. Man kan se forskjeller i font type på fly som har fått påmalt numre i USA og fly som fikk det senere i England eller Norge. I 1946 ble et nytt system innført. Flytypen fikk en bokstav tildelt; L for Cornell flyene. I tillegg fikk hvert fly tildelt en unik to bokstavskode som gikk fra AB og til DR. Ingen enring på dette systemet ble gjort under de nye reglene fra 1951. Skolefly, som var 2 linjefly, ble ikke pålagt å endre koder

Serienummer

Etter reglene fra august 1946 skulle serienummeret males på halefinnen og på flykroppen foran cockpiten. De skulle være 100mm høye og ha fargen svart på lysbakgrunn og hvit på mørk bakgrunn



Fairchild Cornell L-CC i farger og merking etter august 1946



Profiler



Fairchild Cornell 201 i fargene fra Little Norway. Flaggstripet på vingene er fjernet. Flyet så muligens slik ut under perioden på Winkleigh i England



Samme Fairchild Cornell 201 som over men nå med norske rondeller. Det gamle serienummeret på skroget er malt over og rondell og nytt flynummer påført. Flyet så slik ut sommeren 1946



Samme fly som over, men nå i farger og merking etter standarden fra august 1946



Fairchild Cornell 201 L-DR. Her ser vi flyet først i gul farge slik det så ut når det kom fra England i 1945. Mulig det hadde da RAF rondell. Denne ble i så fall senere overmalt. Senere er flyet malt i standard fra august 1946, nå med koden L-DR





Fairchild PT-19 og PT-26 i norsk tjeneste 1940 - 1957

av Bjørn Hafsten

6 Fairchild M-62A (PT-19-FA) anskaffet på kontrakt av 25.07.40. Direkte norsk kjøp. Flyene ble levert fra Fairchild, Hagerstown til Toronto fra den 23. august 1940.

Ved levering var flyene uten cockpit-deksel, noe som ble anskaffet og montert våren og sommeren 1941. Kontraktsummen inkl. en reservemotor og deler var på US\$ 61.350,-.

Type	Bygge- nummer	Serie- nummere	Over tatt	Norske kjennetegn 1940-46/ 1946-57	Avskrevet	Total flytid	Anmerkninger
M-62A	T40-209		.08.40	101		995:30	Gavenavn "Sweden IV". 27.03.43 Totalhavarerte ved Gladcliffe Lodge, Falkenburg. Fairchild 101 og 127 drev øvelser i aerobatics da flyene plutselig kolliderte i luften. Halefinnen på 101 ble kraftig vridd slik at flygeren, flyelev Wilhelm Nicolaysen, mistet kontrollen. Han klarte å hoppe ut og reddet seg i fallskjermen. Flygeren i 127, flyelev Egil Olufsen, landet i god behold med bare små skader i den ene vingen.
M-62A	T40-208		.08.40	103/L-AB	30.04.57	2958:30	20.11.40 Havari under landing på Island airport. Understellet ble skadd da flyet traff kanten mellom betongbanen og gressbakken. Flyger var flyaspirant Benjaminsen og instruktør fenrik Henning Leifseth. Ved Landsdelslager Øst, Kjeller 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen .08.46. Ved Flygeskolen Gardermoen 30.06.48. Til Horten flyfabrikk 29.09.50. Til Widerøe (Flygeskolen) 07.06.51. Til Flygeskolen, Værnes 07.03.52. Siste gang brukt i oktober 1956. Avskrevet som museumsfly 30.04.57. Restaurert som M-62A uten cockpit-deksel og utstilt ved Forsvarets Flysamling på Gardermoen.
M-62A	T40-210		.09.40	105/L-AC	20.06.50	1172:25	Havari 21.01.41 ved Paris, ca. 1,5 km vest for Brant, Ontario. Under navigasjonsøvelser kolliderte flyet med noen telefonkabler som gikk over elven ved Paris. Sideroret og finnen ble skåret av og flyet skar over mot skogen på elvas høyre bredd. Det stallet et par meter over tretoppene før det satte seg på et jorde. Flygeren, korporal og flyelev Jens Müller, og passasjeren, flysoldat Søren Liby, var uskadd. Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Brukt som undervisningsmaterieell ved LTS, Kjevik fra våren 1946. Offisielt omkategorisert til undervisningsformål 20.06.50.



M-62A	T41-212		.09.40	107/L-AD		1836:30	Havarerte 16.02.41 da flyet traff en tretopp under innlegg for landing. Flygeren, flyelev Bård Benjaminsen, var uskadd. Havarikommisjonen anbefalte at flyet ble skrotet og brukt som deler for gjenoppbygging av et nytt fly. Ved Feltflyskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. På et tidspunkt før juni 1948 ble flyet tildelt serienummer 41-972 som opprinnelig var byggenummer for nr. 159 som havarete i Canada 17.11.44. Totalhavarete 23.09.49 ved Hakadal idrettsplass. Flyet gikk ned i lav høyde over et hus ved Nittedal stasjon, traff noen trær og styrtet i bakken. Flygeren, sersjant Jens Lie-Slatheim og en passasjer omkom. Flyet tilhørte 331 skv.
M62A	T41-211		.09.40	109	11.12.42	475:58	Totalhavarete 21.07.41 like utenfor Centre Island, Toronto. Under øvelser i formasjonsflyging kolliderte flyet med Fairchild 151 og styrtet i sjøen. Flygeren, flyelev Kåre Moe, omkom. Det andre flyet fikk bare mindre skader.
M62A	T40-207		.09.40	111/L-AE	11.12.53	2901:45	16.02.45 Skadd under kollisjon i luften med Fairchild 151. Flyene drev øvelser i snittflyging under trening til en oppvisning i forbindelse med "Farwell to Canada". Flygeren klarte å lande men flyet var påført store skader. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Avgitt fra Kjeller Flyfabrikk til LKN Bardufoss 05.08.46. Til Flygeskolen Gardermoen .10.48. Hovedettersyn ved Horten flyfabrikk 03.07.50. Til Widerøe (Flygeskolen) .02.51. Til Flygeskolen Værnes 08.04.52. Totalhavarete 23.09.53. Under elevflyging fra Værnes skulle instruktøren demonstrere en nødlanding. Flyet kom for lavt og steilet da han forsøkte å svinge klar av noen hindringer i terrenget. Flyet gikk i bakken i utkanten av et jorde på Fløan gård i Skatval. Instruktør og flyger var fenrik Tor Barreng som bare fikk ubetydelige skader. Eleven, Per Ingar Arnesen, ble alvorlig skadd. Flyet tilhørte Flygeskolen.

4 Fairchild M-62A (PT-19-FA) anskaffet på kontrakt av 29.08.40. Direkte norsk kjøp. Kontraktsummen var på US\$ 47.802,-. Flyene ble levert fra Fairchild, Hagerstown til Toronto uten cockpitdeksler. Dette ble ettermontert på våren og sommeren 1941.

M-62A	T40-267		.10.40	113/(L-AF)	25.02.47	1555:00	Mindre havari 05.06.41 under nødlanding på et jorde ca. 3 km øst for Agincourt på grunn av motorstopp. Flygeren, sersjant Håkon Wenger, var uskadd. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Utleiet fra Luftforsvaret til Widerøe's Flyveselskap A/S i.h.t. kontrakt av 09.04.46. Reg. LN-DAL 13.04.46 med Luftforsvaret som eier. Solgt til Widerøe's 25.02.47. Slettet av sivilregisteret 22.06.57. Flyet ble oppgitt som tatt ut av bruk og hugget.
-------	---------	--	--------	------------	----------	---------	--



M-62A	T40-266		.10.40	115/L-AG	11.08.55	1546:10	25.11.40 Skadd under utrulling etter landing på Island Airport da flyet kolliderte med en parkert Stinson CF-BPH. Årsaken var for stor hastighet under kjøring på bakken. Flygeren var flyaspirant Ingar Knudsen. Havari ved Hamilton, Ontario 26.12.40. Etter start fra Island airport kom flyet inn i tett tåke etter å ha passert Hamilton. Det ble fløyet på kontakt og de forsøkte å snu. Tåken var imidlertid så tet at mannskapet måtte finne en nødlandingsplass. Like ved Hamilton fikk de øye på et jorde og etter et par overflygninger gikk de inn for landing. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk .08.46. Overført til LKV Sola som erstatning for L-AM som sto til hovedettersyn på Kjeller 04.02.48. Til 334 skv. .06.51. Til Lagringssveiten .09.51. Til Flygeskolen Eggemoen 01.52. Til lagring .03.52. Til Flygeskolen .06.52. Til Horten flyfabrikk 02.06.53. Til Flygeskolen Værnes 12.10.53. Solgt til Fjellfly - Snorre Kjetilson, Skien og reg. LN-BFI 04.09.56. Solgt til Norronafly A/S, Oslo 26.11.68. Luftdyktighetsbeviset utløp 23.02.63. Slettet fra sivilregisteret 14.07.71. Utstilt som L-AG ved flystevnet på Rygge i 1975. Etter lagring på Rakkestad ble flyet solgt til Sverige i 1979 for utstilling. Luftforsvaret benyttet etter krigen serienummer 1091 for dette flyet.
M-62A	T40-268		.10.40	117/L-AH	08.12.53	2974:45	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Totalhavarete 23.10.53. Flyet startet sammen med Fairchild L-CR for å fly fra Værnes til Fornebu. Flyer i L-AH var fenrik Arne Ø. Wik med fenrik P. Møller som passasjer. På grunn av dårlig vær med regn og lavt skydekke, nødlandet flygerne på Olaløkka (Sand idrettsplass) mellom Gardermoen og Jessheim. L-AH landet som nr.2 og tok bakken med venstre vingeførst. Vingen ble revet av og flyet tippet over på ryggen. Også høyre vingeførst brakk av. De to om bord fikk bare ubetydelige skader. Flyet tilhørte 337 skv.
M-62A	T40-269		.10.40	119/L-AI	06.04.57	3031:35	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Avgitt fra Kjeller Flyfabrikk til LKN Bardufoss 05.08.46. Til Flygeskolen Gardermoen .11.48. Til Widerøe (Flygeskolen) 06.01.51. Til Horten flyfabrikk 13.05.52. Til Flygeskolen Værnes 02.10.52. Til Horten flyfabrikk .07.54. Til Flygeskolen Værnes 18.10.54. Til Horten flyfabrikk 09.05.56. Overført til NAK v/Kjevik Flyklubb 06.04.57. Reg. LN-BIS 04.05.57. Eiendomsretten overført fra NAK til Kjevik Flyklubb 16.01.61. Slettet av sivilregisteret 18.03.63.

4 stk. Fairchild M-62A (PT-19A-FA) anskaffet på kontrakt av november 1940. Samtidig ble det anskaffet 14 cockpit-hoods for disse og de 10 tidligere leverte flyene.

Kontraktsummen var på US\$ 42.668,- for flyene, US\$ 7.420,- for cockpit-hoods og US\$ 3.000,- for en reservemotor. Flyene ble levert direkte fra Fairchild, Hagerstown til Toronto.

M-62A	T40-316		.12.40	121/L-AK	18.01.55	2461:05	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til lagringssveiten .11.50. Til widerøe (Flygeskolen) .02.51. Til Horten flyfabrikk 21.04.51. Til Lagringssveiten .02.52. Til Flygeskolen Værnes .06.52. Til Horten flyfabrikk 12.10.52. Til Flygeskolen Værnes 16.04.53. Totalhavarete 05.01.55. Under elevflyging ved Flygeskolen på Værnes, fikk flyaspirant Oddvar Kristoffersen, som for anledningen fløy solo, motorstopp under innlegg for landing. Han måtte foreta nødlandning på et jorde, men havarete da flyet fikk revet av understellet og tippet på nesen ned i en grøft. Flygeren kom ikke til skade. Havaristedet var ved Ydstines, like ved Værnes.
-------	---------	--	--------	----------	----------	---------	---



M-62A	T40-317		.12.40	123/L-AL	24.05.57	2584:55	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Ved LFK Kjeller 26.11.48. Til Flygeskolen 07.04.49. Til Lagringssveiten 11.50. Til Widerøe (Flygeskolen) .02.51. Til Horten flyfabrikk 27.02.51. Til Flygeskolen Værnes 1952. Solgt ved auksjon på Værnes til Martin Klein, Trondheim. Reg. LN-AEA 13.07.57. Til E. Lande, Ålesund 26.05.59. Til Mørefly A/S, Ålesund 25.07.60. Luftdyktighetsbeviset utløp 16.11.61 og flyet ble slettet av sivilregisteret 22.12.65.
M-62A	T40-365		.01.41	125/L-AM	24.05.57	2516:30	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved LKV i 1947. Til R & E Gardermoen .08.48. Havari 18.02.50. Rep. på Kjeller og avlevert Flygeskolen 16.01.51. Til Widerøe (Flygeskolen) .03.51. Til Flygeskolen Værnes 06.03.52. Til Horten flyfabrikk 23.05.53. Til Flygeskolen 11.53. Solgt ved auksjon på Værnes 24.05.57 til Ålesund Flyklubb. Solgt 15.08.57 til Hugo Möller, Ålesund. Reg. LN-AEL 16.09.57. Til E. Lande, Ålesund 15.05.59. Til Bernhard Bergersen, Trondheim 26.05.59. Luftdyktighetsbeviset utløp 28.11.59. Slettet fra sivilregisteret 18.03.63.
M-62A	T40-367		.01.41	127/L-BK	24.05.57	3077:50	Gavenavn: "Sweden III". Mindre havari 08.05.41 under en nødlanding på grunn av motorstopp ved Burlington. Flygeren, Bjørn Fredrik Bjørnstad, var uskadd. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Kjeller til reparasjon i april 1947. Flyet tilhørte fortsatt LKT. Solgt ved auksjon på Værnes 24.05.57 til A. Hollekim, Høvik. Påmalt reservert kjennetegn LN-AEF og fløyet fra Værnes til Fornebu. Aldri registrert. Tauet fra Fornebu til Hollekim's hage hvor det ble brukt til delegjenvinning for hans andre Fairchild, LN-AEG. Oppgitt som solgt til Finland sammen med LN-AEG via en mellommann i 1963. Aldri registrert i Finland.

7 stk. Fairchild M-62A (PT-19A-FA) levert på kontrakt av januar 1941. Direkte norsk kjøp. Kontraktsummen var på US\$ 77.595,- inklusive US\$ 10.667,- som dekket anskaffelsen av et fly som var gitt som gave fra nordmenn i Sør-Amerika (nr. 141 "El Gaucho").

M-62A	T41-493			129/L-AN		1590:10	Ved den tekniske fagskolen på Kjeller 20.02.46. Ved LTS Kjevik i august 1946. Totalhavarete 07.07.48. Under innlegget for landing på Kjevik flystasjon etter en tur fra Jarlsberg, fikk flyet motorstopp ca. 400 ft. over tretoppene. Da flygeren ikke fikk slått over til ny drivstofftank, måtte flyet nødlandes i et skogholt ved Krokvatn ca. 5 km fra Kjevik. Det landet midt i skogen og totalhavarete. Flygeren, løytnant Aage Westermarck, ble skadd. Han kom frem til folk etter å ha gått rundt i skogen sterkt forkommet i 24 timer. Flyet tilhørte LTS, Kjevik. Motor: Ranger 6-440-C-3.
M-62A	T41-502		.03.41	131/(L-AO)	25.02.47	1053:00	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Leiet til Widerøe's Flyveselskap A/S i.h.t. kontrakt av 09.04.46. Reg. LN-DAM 13.04.46 med Luftforsvaret som eier. Solgt til Widerøe's 25.02.47. Luftdyktighetsbeviset utløp 10.07.52 og flyet ble slettet av sivilregisteret 01.02.57. Luftfartsdirektoratet benyttet serienummer 41-26552 i registreringsdokumentene for dette flyet.
M-62A	T41-524			133		131:00	Totalhavarete 26.04.41 ca. 5 km sør-sørøst for North Bay. Under ettersøkning etter fenrik Christensens Curtiss 75A-8 som var rapportert savnet, styrtet flyet i bakken i steil vinkel under en høyre sving i lav høyde. Flygeren, fenrik Hans Petter Schwenke og flysoldat Bjarne Nilsen omkom.



M-62A	T41-513			135		620:59	Havarerte natten mellom 25. og 26.08.41. Under øvelser i nattflyging kom flyet inn for lavt og fikk samtlige hjul slått av da understellet traf en forhøyning mellom de grønne lysene på øst-vestgående rullebane. Instruktøren, løytnant Dag Krohn, klarte, etter å ha tatt en ny runde, å lande flyet i en perfekt trepunktslanding. Eleven var flyelev Watne. Større havari 25.05.42 da flyet foretok en hard landing på Muskoka. Understell og propeller brakk. Flyet ble avskrevet og brukt til delegjenvinning.
M-62A	T41-532		.03.41	137/L-AP		2329:05	20.01.45 Havari på Muskoka. En vinge ble sterkt skadd. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk .08.46. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Totalhavarerte ved Lumen skole i Svindal 19.11.48. Under lavflygingsøvelser kolliderte flyeleven med en treetopp som splintret propellen. Flygeren klarte å nødlande i en myrkant. Flyet tilhørte Flygeskolen.
M-62A	T41-537			139		24:56	Totalhavari 26.03.41 like sør for Ward Island, ca. 5 km sørøst for Island Airport. Under øvelser i snittflyging styrtet flyet i sjøen. Flygeren, flyelev og korporal Preben Malm Rasmussen, omkom.
M-62A	T41-545		27.03.41	141/L-AR	24.05.57	2802:05	Gavenavn: "El Gaucho". Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Avgitt fra Kjeller flyfabrikk til LKN 05.08.46. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til Horten flyfabrikk 22.06.49. Deretter til Flygeskolen. Til Widerøe (Flygeskolen) .02.51. Til Flygeskolen Værnes i 1952. Mindre uhell 01.09.55. Flyet fikk motorstopp under treningsflyging sør for Værnes flyplass. Flygeren, flyaspirant Roald Haarbeg, foretok en nødlanding i relativt kupert terreng på Ytteråsen i Leksdal ved Værnes. Flygeren var uskadd. Flyet hadde ved havariet en gangtid på 2638:05. Solgt ved auksjon på Værnes 24.05.57 til Henrik Arild, Oslo. Reg. LN-AEB 19.06.57. Landingsuhell på Jarlsberg flyplass 01.09.58. Slettet fra sivilregisteret 20.06.63.

5 stk. Fairchild M-62A (PT-19A-FA) levert på kontrakt av april/mai 1941. Direkte norsk kjøp. Flyene ble levert direkte fra Fairchild, Hagerstown til Toronto.

M-62A	T41-688		.06.41	143/L-AS		1972:40	Ved Feltflyvingen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til Horten flyfabrikk 19.09.49. Deretter til Flygeskolen. Til Widerøe (Flygeskolen) .02.51. Totalhavarerte 04.03.51 i Ådalen ved Eggemoen. Flyet hadde nettopp tatt av da det plutselig styrtet i bakken fra 7-800 m høyde. Sersjant Tormod Ramm og flysoldat Tormod Lindø omkom.
M-62A	T41-702		.07.41	145/L-AT	26.04.47		Gavenavn: "Cleveland" Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Solgt til A/S Lufttransport, Ålesund 26.04.47 for kr. 10.500,-. Reg. LN-NAW 30.10.47. Til Odd og Helge Halseth, Oslo 16.01.49. Til Jørgen Ringvold, Gjøvik 17.06.50. Til Erik Kind og T. Stormoen, Drammen 08.08.52. Slettet av sivilregisteret 23.09.58. Solgt til Luftsport-Gruppe Barsinghausen v/Hans Kuhnt, Hannover. Reg. D-EJYS. Totalhavarerte 27.06.64.
M-62A	T41-719		.07.41	147/L-AU	21.01.52	2069:15	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til Widerøe (Flygeskolen) .02.51. Totalhavarerte 01.12.51. Oppdraget var å hente en ingeniør på Stafsberg flyplass ved Hamar. Flyet tok av fra Eggemoen og etter et mislykket landingsforsøk, bestemte flygeren seg for å inn på nytt. Han fikk ikke tilstrekkelig høyde og havarerte mot noen trær i skogkanten 50 m fra sørenden av rullebanen. Flygeren, Nandor Zichy (Ungarer ansatt i Widerøe), ble skadd.



M-62A	T41-734		.08.41	149/L-AV		1824:30	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved R & E Gardermoen pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .07.48. Totalhavarerte 08.02.50 ved Tisleia, ca. 2 km nordvest for Oset feltflyplass. Hvariårsaken var feilbedømming av høyde under dårlige værforhold. To personer ble skadd.
M-62A	T41-735		.08.41	151/L-AW	24.05.57	2792:35	Gavenavn: "El Gaucho II". Skadd under kollisjon i luften med Fairchild 111 16.02.45. Flyene drev øvelser i snittflyging under trening i forbindelse med en oppvisning til "Farwell to Canada". Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Komm.vingen Sola pr. 30.06.48. Til 334 skv. 11.49. Til Komm.vingen Sola .08.51. Til Horten flyfabrikk 18.09.51. Til 334 skv. .10.51. Til komm.vingen Sola .12.51. Til Lagringssveiten Værnes .01.52. Benyttet av Flygeskolen på Fornebu og Sola i 1952. Til Flygeskolen Værnes .11.52. Solgt ved auksjon på Værnes 24.05.57 til Widerøe's Flyveselskap & Polarfly A/S for kr. 5.500,-. Reg. LN-AET 17.06.57. Totalhavarerte ved Kjørland i Bardu 28.06.58. Slettet fra sivilregisteret 13.10.58.

5 stk. Fairchild M-62A (PT-19A-FA) innkjøpt direkte fra Faichild av den norske stat. Kontraksdato ukjent men trolig juli/ august 1941. Flyene ble levert direkte fra Fairchild, Hagerstown til Toronto.

M-62A	T41-907		.09.41	153/L-AX	05.05.47		Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Solgt til Lillehammer Fly A/S, Lillehammer 28.04.47 for kr. 10.500,-. Reg. LN-NAV 13.05.47. Til Sønnenfjeldske Luftfartsselskap A/S, Tønsberg 04.02.49. Luftdyktighetsbeviset utløp 22.03.49, men flyet ble ikke slettet fra sivilregisteret før 28.03.66.
M-62A	T41-924		.09.41	155/L-AY	08.07.52	2086:50	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Komm.vingen Sola pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Værnes .06.52. Totalhavarerte 15.06.52 ved Hammeren gård i Åsen ved Værnes. Styrtet i bakken fra 200-300 meters høyde etter kollisjon med Fairchild L-CO like etter avgang fra Værnes. Begge ombord, sersjant John Nesse og korporal Einar Henrik Molvær, omkom.
M-62A	T41-951		.09.41	157/L-AZ	30.11.51	2071:50	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved R & E Gardermoen pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .01.49. Totalhavarerte 14.08.51 i Råde. Flyet fikk motorstopp under øvelser i nødlandinger på et jorde ved Rygge flyplass og havarete. Begge ombord var uskadde. Flyet ble overført til Kjeller for lagring 21.08.51 og brukt til delegienvinning.
M-62A	T41-972		.09.41	159		726:40	Havari 12.02.42 på jordet ved "Tip Top Tailors" fabrikk i Toronto. Flyer var sersjant Bjercke. Totalhavarerte 17.11.44 ved Purbrook nær Bracebridge, Ontario, ca. 18 km øst for Muskoka. Under øvelser i lavflyging og nødlandingsprosedyrer, traff flyet noen trær og gikk i bakken. De to om bord, instruktør og fenrik R. Isaksen og flyelev Arveschoug, slapp fra ulykken med ubetydelige skader.
M-62A	T41-975		.10.41	161/L-BA	24.05.57	2732:15	Gavenavn: "El Gaucho III". Døpt 20.01.42. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved R & E Gardermoen pr. 30.06.48. Til 331skv. Gardermoen .01.49. Til 331 skv. Værnes .10.49. Til Widerøe (Flygeskolen) .01.51. Til Flygeskolen Værnes 07.03.52. Solgt ved auksjon på værnes 24.05.57 til G. Reinert, Oslo. Reg. LN-BIV 01.07.57. Luftdyktighetsbeviset utløp 28.11.58 og 22.01.62 meldte Reinert at flyet var demontert og ikke ville bli satt i flydyktig stand. Slettet fra sivilregisteret 14.06.67. Flyet sto i lengere tid ved oppkjørselen til Reinerts landsted mellom Tynset og Ulsberg.



5 Fairchild M-62A (PT-19A-FA) anskaffet på kontrakt av 26.09.41. Direkte norsk kjøp. Kontraktssummen var på \$ 56.050,-. Flyene ble levert fra Fairchild, Hagerstown til Toronto.

M-62A	T41-1014		.11.41	163/L-BB	11.08.55	2491:20	Gavenavn: "Spirit of Little Norway". Døpt 20.01.42. Ved Feltflyvingen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved 331 skv. Gardermoen pr. 30.06.48. Til 331 skv. Værnes .10.49. Beordret innredet for slepemålsflyging ved Horten flyfabrikk 17.08.50. Til Komm.vingen Værnes .02.51. Solgt til Fjellfly - Snorre Kjetilson, Skien 16.11.55. Reg. LN-BFO 10.12.55. Luftdyktighetsbeviset utløp 19.11.56 og inndratt 21.03.61. Slettet av sivilregisteret 17.11.65.
M-62A	T41-1017		.11.41	165		48:54	Totalhavarete 21.12.41 under nødlanding på Velger Woodbine Race Track i Toronto. Flyer var sersjant Heisholt. Flyet ble brukt til delegjenvinning.
M-62A	T41-1016		.11.41	167		301:07	Gavenavn: "Lind Pettersen". Døpt 20.01.42. Totalhavarete 05.05.42 i Lake Muskoka ved Brydon Bay. Flyet traff sjøen på grunn av fartstap i en krapp sving i lav høyde. Flyet og motoren ble trukket på land av en lastebil og med hjelp fra lokalbefolkningen. Skroget var imidlertid så ødelagt at det ble kassert og brukt til delegjenvinning. Mannskapet besto av kvartermester Kristian Haldorsen og menig Per A. Thulin.
M-62A	T41-1015		.11.41	169/L-BC	18.09.55	2621:55	Gavenavn: "March of Time". Døpt 20.01.42. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Avgitt fra Kjeller Flyfabrikk til LKN 05.08.46. Ved 331 skv. Gardermoen pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .08.48. Til Horten flyfabrikk 28.02.51. Til Widerøe (Flygeskolen) .06.51. Til Flygeskolen Værnes 28.03.52. Solgt til Snorre Kjetilson (Fjellfly), Skien 16.11.55. Reg. LN-BFL 14.06.56. Solgt til Bedarfs-Luftfahrt, J. C. Pracht, Frankfur a.M. og overført til Tyskland i juni 1956. Slettet fra det norske sivilregisteret 15.01.57. Reg. D-EGOM 31.07.57 med G. Höhne m.fl., Borkenberge, som eiere. Luftdyktighetsbeviset utløp 26.03.60 og flyet ble slettet av det tyske sivilregisteret 27.11.64. Flyet ble satt på taket av en bensinstasjon i Stuttgart og sett i 1974 nymalt i blått og sølv.
M-62A	T41-1018		.11.41	171/L-BD	24.05.57	3071:45	Gavenavn: "Minnesota". Døpt 20.01.42. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til Widerøe (Flygeskolen) 04.01.51. Til Flygeskolen Værnes i 1952. Solgt ved auksjon på Værnes 24.05.57 til Dagbart Hareide, Ålesund. Reg. LN-AED 21.09.57. I 1959 ble flyet disponert av Mørefly for foto-opdrag. Totalhavarete 22.08.59 ved Tandstad i Sykkylven. Slettet fra sivilregisteret 13.11.59.



10 Fairchild PT-26-FA Cornell I levert på norsk Lend-Lease rekvisisjon nr. NW-21 av 10.02.42 og NW-1001 av 04.08.42. Prisen var stipulert til US \$ 12.138,- pr. fly og de ble tatt fra USAAF kontrakt W535-AC-802DA. Samtlige fly ble levert fra Fairchild, Hagerstown til Toronto. De ble stående ubrukt en periode etter ankomst til Toronto, så selv om de var to separate leveranser å fem fly, ble de blandet da de etterhvert ble tatt i bruk senhøstes 1942.

PT-26-FA	T42-4116	42-14415 FH767	30.09.42	173/L-BE	05.05.54	2067:35	Gavenavn: "Sweden I". Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved R & E Gardermoen pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .01.49. Til Widerøe (Flygeskolen) .03.51. Til Flygeskolen Værnes 07.03.52. Totalhavarete 22.03.54. Under instruksjon i lavflyging manøvrerte eleven flyet mot en fjellknaus i lav høyde, men ble presset mot bakken av nedadgående luftstrømmer. Under forsøk på å svinge mot lavere terreng mistet flyet fart og steilet. Flyet traff bakken ved Stortjærn i Hegra. Flygeren, fenrik Tore Svendsen og eleven, flyelev Alf Tveit, var begge uskadede. Flyet tilhørte Flygeskolen på Værnes.
PT-26-FA	T42-4060	42-14359 FH711 FJ711 ?	23.08.42	175/L-BF	14.05.58	2385:05	Gavenavn: "Spirit of Little Norway II". Døpt 25.09.42. 02.02.45 Havari under landing på Muskoka. Flyet tippet over på nesen. Flyger var løytnant J. Greiner. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til Lagringsveiten Værnes .07.51. Til 335 ksv. .09.51. Til Widerøe (Flygeskolen) .01.52. Til 335 skv. .02.52. Til Flygeskolen Værnes .01.54. Utlånt til NAK v/Kjevik Flyklubb 10.04.57. Reg. LN-BIH 08.05.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Til Kjevik Flyklubb 16.01.61. Luftdyktighetsbeviset utløp 29.11.59. Slettet fra sivilregisteret 18.03.63. Både Luftforsvaret og Luftfartsdirektoratet brukte feil USAAF serienummer 43-14389 på dette flyet.
PT-26-FA	T42-4061	42-14360 FH712 FJ712 ?	23.08.42	177/L-BG	08.08.56	2792:40	Gavenavn: "El Gaucho IV". Døpt 25.09.42. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til Widerøe (Flygeskolen) .02.01.51. Til Flygeskolen Værnes 26.04.52. Til Luftkrigsskolen 24.09.52. Til Komm.ving Fornebu .10.52. Til Flygeskolen Værnes 23.04.53. Totalhavarete 10.07.56. Oppdraget var trening av fenrik Ola Dan Eide som instruktør ved Flygeskolen. Flyet tok av fra Værnes og etter 15 minutters flyging var flyet over sørenden av Østre Sonvann. L-BG sirklet over en hytte ved vannet og kom etterhvert lavere og lavere. I tretoppshøyde skar flyet ned under en sving og traff bakken. Venstre vingebled ble revet av samtidig som den høyre kuttet toppen av en furu. Flyet fortsatte ennå et stykke for det stanset i et uttørket elveleie. Fenrik Øistein Stokland som satt i forsetet ble drept momentant. Fenrik Eide ble alvorlig skadd.
PT-26-FA	T42-4059	42-14358 FH710	23.08.42	179/L-BH	02.10.55		Gavenavn: "Denmark I". Døpt 25.09.42. Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Lagret på Kjeller pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .11.49. Til Lagringsveiten Værnes .07.51. Til 337 skv. 11.51. Til Flygeskolen Værnes .01.54. Solgt til Fjellfly - Snorre Kjetilson 02.10.55. Reg. LN-BFM 02.12.55. Luftdyktighetsbeviset inndratt 21.03.61. Slettet fra sivilregisteret 15.12.66.
PT-26-FA	T42-4063	42-14362 FH714 FJ714 ?	23.08.42	181/L-BI	21.05.49	1356:35	Gavenavn: "Mexico I". Døpt 25.09.42. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved LKT Værnes i august 1946. Ved Komm.ving Værnes pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .07.48. Kassert for bruk til delegjenvinning. Da Ørland Militære flyklubb fikk overlatt en Cornell for oppbygging, var dette de gjenværende deler av L-BI. Flyet ble reg. LN-AEW 11.11.58 på NAK. Reg. på Ørland militære flyklubb 16.01.61. Flyet hadde flere mindre uhell inntil luftdyktighetsbeviset utløp 15.11.62. Slettet fra sivilregisteret 09.05.66 og gitt som gave til Dalen Blindeskole i Trondheim. Flyet ble skrotet i 1972.



PT-26-FA	T42-4062	42-14361 FH713	23.08.42	183/L-CA		1815:00	Gavenavn: "State of New York". Døpt 25.09.42. Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Totalhavarete 14.07.49. Elev fenrik Renstrøm fra Flygeskolen på Værnes hadde tatt av fra Hattfjell dal flyplass og fløyet vill, og nødlandet L-CA på Stabbfors gård ved Tårneby på nordsiden av Tangsjøen i Sverige. Det ble bestemt at flyet skulle flys tilbake og skolens førstelærer, major Ole Tobias Mehn-Andersen, reiste dagen etter over for å ordne opp. De fant et jorde 100 m fra landingsstedet og alt var klart for avgang. Etter ca. 140 m kom flyet i luften men ble umiddelbart tatt av et kraftig vindkast på skrå bakfra. Flyet ble trykket ned og traff noen bjærketrær ved enden av plassen med propell og understell. Det fortsatte nedover skråningen gjennom kratet og ble liggende på en liten åpning ved foten av skråningen. Major Mehn-Andersen, som var alene i flyet, ble lettere skadd.
PT-26-FA	T42-4120	42-14419 FH771	30.09.42	185		46:50	Totalhavari 07.01.43 da flyet mistet motorkraften under avgang fra Muskoka. Instruktøren, løytnant Morten Krog, ble alvorlig skadd og eleven, menig Olav Sælid, fikk lettere skader.
PT-26-FA	T42-4117	42-14416 FH768	30.09.42	187/L-CB	18.09.55	2038:00	Fløyet fra Hagerstown til Toronto 30.09.42. Gitt gavenavn: "State of Washington". Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Komm.ving Sola pr. 30.06.48. Til 334 skv. .01.50. Til Lagringssveiten .03.52. Til Flygeskolen Værnes .06.52. Solgt til Fjellfly - Snorre Kjetilson, Skien 18.09.55. Reg. LN-BFN 04.09.56. Totalhavarete i Skoger 12.09.59. Luftdyktighetsbeviset inndratt 21.03.61 og slettet fra sivilregisteret 15.12.66.
PT-26-FA	T42-4119	42-14418 FH770	30.09.42	189/L-CC	24.05.57	2401:50	Gavenavn: "Illinois". Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved LKT Værnes pr. 30.06.48. Til Lagringssveiten Værnes .03.49. Til LFK Kjeller .08.49. Til 336 skv. .12.49. Havari på Buvatten ved Gjerdrum etter motorvansker 30.12.49. Flyet brakt til Kjeller. Til Flygeskolen Gardermoen .07.50. Til Komm.ving Fornebu .11.50. Til Rygge .01.54. Til Horten flyfabrikk .02.54. Til Flygeskolen Værnes .03.54. Solgt ved auksjon på Værnes 24.05.57 til Ålesund flyklubb. Reg. LN-AEV 01.10.58. Luftdyktighetsbeviset utløp 06.11.59 og flyet ble slettet fra sivilregisteret 18.03.63.
PT-26-FA	T42-4118	42-14417 FH769	30.09.42	191/L-CD	17.04.57	2125:25	Fløyet fra Hagerstown til Toronto 30.09.42. Gitt gavenavn: "Sweden II". Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved LKT Værnes i august 1946. Ved LFK Kjeller 30.06.48. Til LKT Værnes .10.48. Fotografert på Værnes 17.08.49 som 191. Til 331 skv. .07.51. Til Lagringssveiten Værnes .01.52. Utlånt til Komm.ving Gardermoen .02.52. Til Flygeskolen Værnes .08.52. Til Komm.ving Fornebu .04.53. Til Flygeskolen Værnes .01.54. Utlånt til NAK v/Trondheim flyklubb og reg. LN-BID 16.04.57. Luftdyktighetsbeviset utløp 27.11.59. Overdratt til Trondheim Flyklubb 18.06.60. Overdratt til TFK-medlemmene Iver Havdal og Arne Jansen 15.01.62. Slettet fra sivilregisteret 18.03.63.



20 Fairchild PT-26B-FE Cornell II levert på norsk Lend-Lease rekvisisjon NW-1067 av 18.06.43. Flyene ble tatt fra USAAF-kontrakt W535-AC-40057 og levert dels med norske og dels allierte flygere fra Fleet Aircraft Ltd., Fort Erie, Ontario til Toronto. Motorer: Ranger 6-440C-5.

PT-26B-FE	FZ198	43-36248 10751	05.08.43	193/L-CE	28.07.52	1131:35	Flyet var merket 193 fra fabrikk. Prøveflyet første gang ved Fleet 02.08.43. Ferget til Toronto 05.08.43. Gitt gavenavn "City of New York" 26.08.43. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Opplysninger mangler frem til flyet ble avgitt til Widerøe (Flygeskolen) .04.51. Til Komm.ving Bardufoss .02.52. Totalhavarete 12.07.52. Etter en tur med en passasjer fra Bardufoss til Bodø den 11. juli, skulle flyet returnere påfølgende dag. Underveis fikk flygeren problemer med bensintilførselen og bestemte seg for å nødlande på idrettsplassen i Svolvær. Flygeren, fenrik Einar Berg, ble lettere skadd.
PT-26B-FE	FZ199	43-36249 10752	05.08.43	195/(L-CF)		154:50	Prøveflyet første gang 02.08.43. Flyet fra Fort Erie til Toronto 04.08.43. Gitt gavenavn "Sweden V". Døpt 26.08.43. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Totalhavarete 26.07.46 ved Jeppedal i Hurdal etter kollisjon med et ledningsspenn i sørenden av Øyangen. Flygeren drev ulovlig lavflyging med en passasjer. Flyet tilhørte Transportvingen på Gardermoen.
PT-26B-FE	FZ200	43-36250 10753	10.08.43	197/L-CG	30.08.51	748:20	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved LKN Bardufoss pr. 30.06.48. Til Teknisk avd. Bardufoss .03.49. Totalhavarete 25.07.51. Flygeren, løytnant Ragnar B. Hafting (332 skv.) var noe skadd og passasjer, Odd Sæther (sivilt ansatt i Luftforsvaret) hadde bare noen skrammer. Vraket lå i ca. 400 m høyde på en skogbevokst skråning like sørvest for Stetind. L-CG startet fra Bardufoss for å fly til Stetind og rekognosere denne fra luften. Under lygingen rundt Stetind kom flyet for lavt, steilet under en høyre sving og traff noen tretopper og gikk i bakken. Begge ombord kom seg ved egen hjelp til professor Næss' teltleir bare 10 min. unna havaristedet.
PT-26B-FE	FZ201	43-36251 10754	10.08.43	199/(L-CH)			Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Totalhavarete 31.07.46 ved Gjesåsen på Flisa. Flyet kolliderte med et ledningsspenn og traff deretter et låvetak. Flygeren drev ulovlig lavflyging med en sivil passasjer. Flygeren slapp fra det uten skader mens passasjer, fikk lettere skader. Flyet tilhørte Fornebu flystasjon.
PT-26B-FE	FZ202	43-36252 10755	12.08.43	201/L-CI	26.11.52	910:50	Første gang flyet 03.08.43 ved Fleet. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Til Widerøe (Flygeskolen) .07.51. Til Komm.ving Bardufoss .08.51. Totalhavarete 25.08.52. Flyet tok av fra Bardufoss med sersjant Einar Martin Bakken som fører og sersjant Rolf Gunnar Udness som passasjer. Oppdraget var å drive målflyging for Marinen over Liland i Ofoten. Etter avsluttet oppdrag var flyet på vei tilbake til Bardufoss da det forsvant. Siste gang ble flyet sett over Landstad i Salangsdalen. Det har deretter svingt innover i Jørenskaret hvor det ble drevet lavflyging. Øverst i dalen har flygeren forsøkt å snu og under svingen har flyet steilet og gått i bakken med venstre vinge først i Jørenskaret, ca. 800 m nord for Jørenvann. Flyet tilhørte Komm.ving Bardufoss.



PT-26B-FE	FZ203	43-36253 10756	06.08.43	203/L-CK	14.05.58	1504:00	Prøveflyet første gang 03.08.43. Levert fra Fleet til Toronto 06.08.43. Gitt gavenavn "17. mai". Døpt 26.08.43. Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKN Bardufoss pr. 30.06.48. Til Teknisk avd. Bardufoss .03.49. Til Lagringsveiten Værnes .01.52. Til Flygeskolen Værnes .08.52. Mindre uhell 28.08.55. Like etter avgang fra Tynset flyplass kolliderte L-CK med et nedfelt tre slik at en del av venstre vingebled ble slått av. Flyet fortsatte til Værnes hvor det foretok en normal landing. Flyet var en del av en formasjon på åtte Fairchilds fra Flygeskolen som var på Tynset fra 27. - 28. august 1955 som propaganda for flygingens sak på vegne av Tynset flyklubb. Begge ombord i L-CK, flygeren, fenrik Knut Torgeir Fjell og flymekanikeren, korporal Karstein Syrstad, var uskadede. Utlånt til NAK v/Bardufoss Flyklubb 10.04.57. Reg. LN-BIE 16.04.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Til Bardufoss Flyklubb 18.06.60 (reg. 16.01.61). Luftdyktighetsbeviset utløp 09.12.59 og flyet ble slettet fra sivilregisteret 18.03.63.
PT-26B-FE	FZ204	43-36254 10757	10.08.43	205/L-CL	28.04.47		04.08.43 prøveflyet første gang ved Fleet Aircraft Ltd. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Solgt til Bardufoss Flyklubb 28.04.47. Reg. LN-OAU 04.02.48. Overdratt til NAK 27.04.51 (reg. 26.06.51). Til Stavanger Flyklubb 15.12.52. Til Arthur Bergfjord, Skien 29.08.59. Solgt til Oslo Yrkeskole (senere Sogn videregående skole) for undervisningsformål 25.05.63 og slettet fra sivilregisteret 06.06.63. Restaurert som 205 og utstilt ved Forsvarsmuseet Akershus Festning fra 1997. Senere til Forsvarets flysamling på Gardermoen.
PT-26B-FE	FZ205	43-36255 10758	09.08.43	207/L-CM	24.10.56	1422:30	Prøveflyet første gang ved Fleet Aircraft Ltd. 04.08.43. Gitt gavenavn "Vema". Døpt 26.08.43. Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Til Lagringsveiten .10.50. Til Widerøe (Flygeskolen) .07.51. Til Komm.ving Sola .03.52. Til Flygeskolen Værnes .11.53. Større havari 27.07.56. Under avgang fra Værnes skar flyet ut da flygeren mistet kontrollen. Instruktøren forsøkte å få flyet opp men det steilet og falt i bakken etter 20-25 meter. Flyet ble påført større skader på venstre ving og hjullegg som knakk. De to ombord, fenrik Arne Madsen og flyaspirant Arne Birger Johansen, var uskadede. Skadene var så omfattende at flyet ble kassert.
PT-26B-FE	FZ206	43-36256 10759	10.08.43	209/L-CN	18.09.55	2232:10	04.08.43 prøveflyet for første gang ved Fleet Aircraft Ltd. Gitt gavenavn "New York II". Døpt 26.08.43. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Komm.ving Værnes pr. 30.06.48. Til 332 skv. .03.49. Til Lagringsveiten Værnes 10.49. Til Komm.ving Fornebu .04.50. Til Luftkrigsskolen .06.50. Til Komm.ving Fornebu .03.51. Til Flygeskolen Værnes 11.53. Solgt til Fjellfly - Snorre Kjetilson, Skien 16.11.55. Reg. LN-BFH 14.06.56. Slettet fra sivilregisteret 22.11.56. Solgt til Walter Arntzen, Lüdinghausen, Vest-Tyskland med reservert kjennetegn D-EHOD. Ikke registrert i Tyskland men brukt som deler til D-EJAM (ex. LN-BFK).
PT-26B-FE	FZ207	43-36257 10760	10.08.43	211		403:40	Gavenavn "Minnesota II". Døpt 26.08.43. Totalhavarete 26.08.44 ved Germania, Ontario. Mannskapet på to drev øvelser i instrumentflyging da høyre vingebled og høyre halvdel av senterseksjonen brakk av. Vingen traff trolig halepartiet som ble slått av og funnet ca. 100 meter fra havaristedet. Instruktøren, sersjant Roy Conrad Norris Heise, og flyeleven, Bjørn Ottersen, omkom.
PT-26B-FE	FZ208	43-36258 10761	08.08.43	213/L-CO	09.07.52	882:10	Prøveflyet første gang 05.08.43 ved Fleet Aircraft Ltd. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Komm.ving Værnes pr. 30.06.48. Til 332 skv. .03.49. Til Komm.ving Værnes .10.49. Totalhavarete 15.06.52 ved Hammeren gård i Åsen etter kollisjon med L-AY. Begge ombord, sersjantene Knut Robert Edwards og Gunnar Skårdal, omkom.



PT-26B-FE	FZ209	43-36259 10762	11.08.43	215/L-CP	28.09.51	830:20	Prøvefløyet første gang 04.08.43 ved Fleet Aircraft Ltd. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til Komm.ving Bardufoss .12.48. Til Teknisk avd. Bardufoss .03.49. Til 332 skv. .02.50. Totalhavarerte 24.08.51 ved Stangevann, ca. 30 km sør for Alta. Fenrik Jens Petter Røgeberg og en passasjer omkom. I et forsøk på å unngå et høydedrag, steilet flyet under krapp sving til høyre. Det gikk i bakken fra ca. 25 m høyde.
PT-26B-FE	FZ210	43-36260 10763	11.08.43	217/L-CR	08.12.53	1764:55	Prøvefløyet for første gang 04.08.43 ved Fleet Aircraft Ltd. Fløyet til Little Norway 11.08.43. Døpt 26.08.43 med gavenavn "Denmark II". Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til Lagringssveiten .11.50. Til Widerøe (Flygeskolen) .04.51. Til Lagringssveiten .02.52. Til Flygeskolen Værnes .06.52. Totalhavarerte 23.10.53. Flyet startet sammen med Fairchild L-AH for å fly fra Værnes til Fornebu. Flyger i L-CR var fenrik Joris Røgeberg med fenrik H. J. de Lange som passasjer. På grunn av dårlig vær med regn og lavt skydekke, nødlandet flyerne på Olalokka (Sand idrettsplass) mellom Gardermoen og Jessheim. L-CR landet som første fly. Etter en normal trepunktslanding inne på banen, fortsatte flyet gjennom et gjerde og kolliderte til slutt med en stor furu slik at høyre vingebled ble slått av inne ved vingeroten. De to ombord fikk bare ubetydelige skader. Flyet tilhørte Flygeskolen på Værnes men ble fløyet av mannskap fra 337 skvadron.
PT-26B-FE	FZ211	43-36261 10764	12.08.43	219/L-CS	14.05.58	1518:15	Prøvefløyet første gang 05.08.43. Fløyet fra Fort Erie til Toronto 11.08.43 og returnerte til Fort Erie samme dag. Flyet var oppgitt som nr. 219 ved leveringen fra Fleet. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Komm.ving Værnes pr. 30.06.48. Til Lagringssveiten Værnes .07.51. Til Flygeskolen Værnes .06.52. Utlånt til NAK v/SAS Flyklubb, Fornebu 10.04.57. Reg. LN-BIR 16.04.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Overført til Ørland Militære Flyklubb 16.06.60 men ikke registrert på nytt da klubben fikk LN-AEW. Slettet fra sivilregisteret 02.07.61.
PT-26B-FE	FZ212	43-36262 10765	12.08.43	221/L-CT	01.04.57	1946:50	Gavenavn "Guatemala". Døpt 26.08.43. Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Komm.ving Værnes pr. 30.06.48. Til Komm.ving Sola .03.49. Til Komm.ving Værnes .07.49. Til Lagringssveiten .01.50. Til Komm.ving Værnes 19.12.50. Til Kjeller flyfabrikk .08.56. Utlånt til NAK v/Flyklubben SER-FO på Rygge. Reg. LN-BFA 17.10.56 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 01.04.57 (reg. 09.04.57). Overdratt til SER-FO, Rygge (senere Fornebu) 16.01.61. Luftdyktighetsbeviset utløp 13.10.59. Slettet fra sivilregisteret 18.03.63.
PT-26B-FE	FZ243	43-36293 10796	13.09.43	223/L-CU	08.11.56	1935:05	29.01.45 Nødlanding ved South Muskoka River på grunn av motorvansker. Mannskap var instruktør, løytnant H. Ravn og flyelev Johansson. Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen .08.46. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til Widerøe (Flygeskolen) 06.01.51. Til Lagringssveiten 11.03.52. Til Flygeskolen Værnes .06.52. Større havari 26.10.56. Under taxing på ringbanen på Værnes kolliderte flyet med en Cheverolet stabsvogn tilhørende Værnes flystasjon. Bilen hadde fått motorstopp på banen mellom hangarene 5 og 3. Flyet ble påført større skader på venstre vingebled, propeller og venstre side av skroget. Høyre hjullegg knakk. Flyet ble satt i skadekategori «A» (= avskrives). Mannskapet i flyet, fenrik Torger Lauvsnes og flyaspirant Roald F. Larsen, var begge uskadd.



PT-26B-FE	FZ244	43-36294 10797	15.09.43	225/L-CV	14.05.58	1850:10	Prøveflyet første gang 08.09.43 ved Fleet Aircraft Ltd. Gitt gavenavn "Southern California" i august 1944. Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Komm.ving Værnes pr. 30.06.48. Til Komm.ving Sola .03.49. Til Komm.ving Værnes .07.49. Til Lagringssveiten .08.51. Til Komm.ving Fornebu .10.51. Til Lagringssveiten 08.05.52. Til Flygeskolen Værnes .06.53. Utlånt til NAK v/Drammen Flyklubb 10.04.57. Reg. LN-BIM 16.04.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Overdratt til Drammen Flyklubb 16.01.61. Slettet fra sivilregisteret 18.03.63. Flyet ble deretter en stund brukt i en barnehage og senere avhendet som skrap.
PT-26B-FE	FZ245	43-36295 10798	.09.43	227/L-CW	24.05.57	1901:10	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Lagringssveiten Værnes pr. 30.06.48. Til Lagringssveiten Gardermoen .10.49. Til 336 skv. 03.11.49. Til 335 skv. .12.53. Til Komm.ving Rygge .02.54. Til Flygeskolen Værnes .11.54. Solgt ved auksjon på Værnes 24.05.57 til Derek Bailey, Oslo. Videre solgt til Henrik Arild, Oslo 02.09.57. Reg. LN-AEE 18.09.57. Luftdyktighetsbeviset utløp 29.11.59. Flyet ble meldt avhendet som skrap 17.08.61 og slettet fra sivilregisteret 19.09.61.
PT-26B-FE	FZ246	43-36296 10799	.09.43	229/L-CX	24.03.56	1481:10	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Lagringssveiten Værnes pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .03.50. Til Lagringssveiten .11.50. Til Widerøe (Flygeskolen) 06.01.51. Til 334 skv. .03.52. Til Komm.ving Sola .02.53. Til Flygeskolen Værnes .01.54. Overført fra Flygeskolen på Værnes til FvFK (LFK) Kjeller 14.03.54. Brukt til belastningsprøver og ødelagt under prøvene.
PT-26B-FE	FZ247	43-36297 10800	.09.43	231/L-CY	14.05.58	1498:00	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Lagringssveiten Værnes pr. 30.06.48. Til R & E Gardermoen .06.50. Til Komm.ving Gardermoen .11.52. Til Flygeskolen Værnes .02.54. Utlånt til NAK v/NTH Flyklubb. Reg. LN-BIN 22.05.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Overdratt til NTH Flyklubb 16.01.61. Luftdyktighetsbeviset utløp 28.11.59. Flyet ble slettet fra sivilregisteret 18.03.63.

20 Fairchild PT-26 levert på Lend-Lease rekvisisjon nr. NW-1095 av 16.02.1944. Leveransen omfattet 11 stk. PT-26-FA nr. 233-253 fra USAAF kontrakt W535-41303, 7 stk. PT-26B-FE nr. 255-267 fra USAAF kontrakt W535-AC-40057 og 2 stk. PT-26A-FA nr. 269 og 271 fra USAAF kontrakt W535-AC-30110.

PT-26-FA	T43-4400	44-19288 EW341	20.08.44	233/L-CZ	24.05.57	1417:35	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved Kjeller flyfabrikk pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .10.49. Til Widerøe (Flygeskolen) .06.51. Utlånt til Komm.ving Fornebu .02.52. Til Flygeskolen Værnes .08.52. Solgt ved auksjon på Værnes 24.05.57 til G. A. Reinert, Oslo. Reg. LN-BIW 01.07.57. Oppgitt som solgt 24.05.57 men salget trolig ikke gjennomført. Havarerte i Lier 15.06.58. Slettet fra sivilregisteret 13.10.58.
PT-26-FA	T43-4404	44-19292 EW345	20.08.44	235/L-DA	14.05.58	1566:00	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Ved R & E Gardermoen 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .10.48. Til Widerøe (Flygeskolen) 02.01.51. Til Lagringssveiten 11.03.52. Til Flygeskolen Værnes .06.52. Utlånt til NAK v/Værnes Flyklubb. Reg. LN-BIG 16.04.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Overdratt til Værnes Flyklubb 16.01.61. Slettet fra sivilregisteret 05.06.63.



PT-26-FA	T43-4401	44-19289 EW342	.08.44	237/L-DB	14.05.58	1088:20	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved LKT Værnes i august 1946. Ved Komm.ving Bardufoss pr. 30.06.48. Til Teknisk avd. Bardufoss .03.49. Til 331 skv. .01.52. Til Komm.ving Sola .02.53. Mindre uhell 16.09.53 på Fornebu ved gangtid 739:40. Etter en kurerflyging fra Sola skulle flyet lande på Fornebu. Da flyet etter en normal landing hadde rullet ut ca. 2/3 av banen, skar det ut til høyre og ground-loopet. Årsaken var trolig feil ved bremsen på venstre hjul p.g.a. for hard oppbremsing. Flyger, fenrik Rolf Lønvang med sersjant Paul Olsen som passasjer, var begge uskadede. Til Komm.ving Fornebu .09.53. Til Flygeskolen Værnes .01.54. Utlånt til NAK v/Grenland Flyklubb 10.04.57. Reg. LN-BIL med Luftforsvaret som eier 22.05.57. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Overdratt til Grenland Flyklubb 16.01.61. Luftdyktighetsbeviset utløp 13.09.59 og flyet ble slettet fra sivilregisteret 18.03.63. Både Luftforsvaret og Luftfartsdirektoratet førte opp dette flyet med USAAF serienummer 44-19286.
PT-26-FA	T43-4402	44-19290 EW343	.08.44	239		47:20	Totalhavarete 16.10.44 ca. 2,5 km øst for Muskoka flyplass. Under øvelser i instrumentflyging brakk plutselig venstre vinge av senterseksjonen i ca. 3500 ft. høyde. De to ombord klarte begge å redde seg i fallskjermene. Løytnant Sandvik som var med som safety-pilot, pådro seg en stygg benskade, mens fenrik Sælid som fløy under hetten, kom uskadd fra det.
PT-26-FA	T43-4407	44-19295 EW348	.08.44	241/L-DC	07.12.46	197:25	Ved Landsdelslager Øst Kjeller 20.02.46. Ved Kjeller Flyfabrikk i august 1946. Totalhavarete 28.09.46 ved Hegge gård i Skatval. Under lavflyging traff flyet først noen tretopper og deretter et ledningsspenn. Det ble slått rundt og havnet i hønsehuset på Hegge gård. Flyet tilhørte Luftkommando Trøndelag og flygeren var sersjant Sundet.
PT-26-FA	T43-4646	44-19534 EW587	.08.44	243/L-DD	14.05.58	1707:50	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved R & E Gardermoen 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .09.49. Til Widerøe (Flygeskolen) .06.51. Til Lagringssveiten 06.03.52. Til Flygeskolen Værnes .06.52. Utlånt til NAK v/Ullensaker Flyklubb 10.04.57. Reg. LN-BIO 22.05.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Overdratt til Ullensaker Flyklubb 16.01.61. Slettet fra sivilregisteret 18.03.63.
PT-26-FA	T43-4608	44-19496 EW549	28.06.44	245/L-DE	14.05.58	1523:35	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved R & E Gardermoen pr. 30.06.48. Til 335 skv. 03.49. Til Lagringssveiten .01.52. Til 335 skv. 04.52. Til Flygeskolen Værnes 08.07.52. Til Lagringssveiten .12.52. Til Flygeskolen .06.53. Utlånt til NAK v/SER-FO Flyklubb Fornebu. Reg. LN-BIK 22.05.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Overdratt til SER-FO Flyklubb Rygge 13.05.60. Solgt til Alf Tveter, Rygge 17.09.60. Solgt til Tor Jacob Espedahl, Drammen 09.10.62. Solgt til Per Hagen, Drammen 16.05.63. Ødelagt av brann på Hokksund i 1967. Slettet fra sivilregisteret 28.06.68.
PT-26-FA	T43-4616	44-19504 EW557	28.06.44	247/L-DF	24.09.55	1339:00	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved Lagringssveiten Værnes pr. 30.06.48. Til Widerøe (Flygeskolen) 06.01.51. Til Lagringssveiten 01.04.52. Til Flygeskolen Værnes .06.52. Totalhavarete 07.09.55. Under trening i formasjonsflyging med Fairchild-flyene L-DG og L-DF, ble det drevet snittflyging i ca. 3000 ft. høyde. Plutselig styrter L-DF i sjøen ca. 4 km nord-nordvest for Lade flyplass. Besetningen, flyger og instruktør, fenrik Bjørn Foss og instruktør, fenrik Johan Robert Hansen, omkom. Hensikten med oppdraget var å gi Flygeskolens instruktører trening i snittflyging fra såvel forsom baksetet.



PT-26-FA	T43-4624	44-19512 EW565	06.07.44	249/L-DG	24.05.57	1412:25	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved Komm.vingen Bardufoss pr. 30.06.48. Til Teknisk avd. Bardufoss .03.49. Til 332 skv. .08.51. Til Komm.vingen Bardufoss .11.51. Til 332 skv. .12.51. Til Komm.vingen Bardufoss .07.52. Til Flygeskolen Værnes .01.54. Solgt ved auksjon på Værnes 24.05.57 til Arne Hollekim, Bærum. Reg. LN-AEG 06.07.57. Luftdyktighetsbeviset utløp 13.10.59 og flyet ble slettet fra sivilregisteret 18.03.63. Flyet skal ha blitt solgt via en mellommann til Finland, men er ikke kjent registrert der.
PT-26-FA	T43-2628	44-19516 EW569	06.07.44	251/L-DH	07.03.56	1221:40	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved lagringssveiten Værnes pr. 30.06.48. Til Komm.vingen Bardufoss 05.50. Til Flygeskolen Værnes .05.54. Totalhavarete 21.02.56 under øvelser i nødlanding ved Hammervannåsen. Under siste del av demonstrasjonen kolliderte flyet med en høyspentledning og havarete i skogen 600 m fra kollisjonsstedet. Flygeren, fenrik og instruktør Jan Ch. Kielland, var uskadd mens eleven, flyaspirant Pål Jorum, pådro seg skader.
PT-26-FA	T43-4640	44-19258 EW581	29.06.44	253/L-DI	14.05.58	1433:35	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved Kjeller flyfabrikk pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .11.48. Til Widerøe (Flygeskolen) 06.01.51. Til Lagringssveiten Værnes 06.03.52. Til Flygeskolen Værnes .06.52. Utlånt til NAK v/Stavanger Flyklubb 10.04.57. Reg. LN-BIF 22.05.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Overdratt til Stavanger Flyklubb 16.06.60 (reg. 16.01.61). Til Rygge Flyklubb 05.04.63. Til Tor Jakob Espedal, Drammen 19.11.65. Luftdyktighetsbeviset utløp 30.06.66 og flyet ble slettet fra sivilregisteret 14.03.68. Solgt til Kongelig Dansk Aeroklub, København 14.11.67. Først utstilt på Egeskov Veteranmuseum i Danmark som nr. 253. I 1991 til Dansk Flyvemuseum i Billund som nr. 179 "Denmark I". Senere flyttet til museets nye lokaler i Helsingør.
PT-26B-FE	FZ427	43-36477 FZ427	28.06.44	255		501:00	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Totalhavarete 03.10.46 i Glomma sør for Årnes. Flyet fikk motorstopp og under glideflukten for å nødlande, kolliderte flyet med noen telefonledninger som krysset Glomma. Flyet gikk i elva ca. 300 meter fra land.
PT-26B-FE	FZ705	43-36484 FZ705	28.06.44	257/L-DK	14.05.58	1290:15	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Lagringssveiten Værnes pr. 30.06.48. Til Komm.vingen Værnes .03.49. Til Lagringssveiten Værnes .12.49. Til Flygeskolen Værnes 11.53. Utlånt til NAK v/Stavanger Aero Klubb 10.04.57. Reg. LN-BIP 22.05.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Havarete på Karmøy 23.07.58. Slettet fra sivilregisteret 13.04.59.
PT-26B-FE	FZ707	43-36486 FZ 707	28.06.44	259/L-DL	14.05.58	1426:00	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved R & E Gardermoen pr. 30.06.48. Til 334 skv. .08.48. Til Komm.vingen Sola .08.51. Til 334 skv. .10.51. Til Komm.vingen Sola .12.51. Til Flygeskolen Værnes .01.54. Utlånt til NAK v/Bodø Flyklubb 10.04.57. Reg. LN-BII 16.04.57 med Luftforsvaret som eier. Overdratt til NAK 14.05.58 (reg. 28.05.58). Til Bodø Flyklubb 16.06.60. Luftdyktighetsbeviset utløp 02.03.60. Den 15.12.60 ble det meldt at flyet var solgt som skrap. Slettet fra sivilregisteret 23.12.60. Både Luftforsvaret og Luftfartsdirektoratet førte opp dette flyet med USAAF serienummer 43-36468.



PT-26B-FE	FZ708	43-36487 FZ708	28.06.44	261/L-DM	02.02.57	1731:50	Ved Feltflyvingen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Lagringssveiten Værnes pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .02.50. Til Widerøe (Flygeskolen) .03.51. Til Lagringssveiten .03.52. Utlånt til Flygeskolen Sola 14.07.52. Utlånt til Komm.vingen Fornebu .09.52. Havari 01.10.52 på Stafsberg flyplass ved Hamar. Flyet hadde tatt av fra Fornebu for å fly en passasjer til Hamar. Under landingen kom flyet for langt inn og etter att hjulene tok bakken traff flyet noen ujevnheter på banen slik at flyet tippet over på nesen. Flyets gangtid ved havariet var 1044:50. Flygeren, Ivar A. Ekholt og passasjeren, kaptein O.Harby (flyger ved 334 skv.) var uskadede. Flyet tilhørte Komm.vingen LKØ på Fornebu. Til Flygeskolen Værnes .03.53. Omkategorisert som instruksjonsmaterieill og sendt til LTS, Kjevik 01.03.57.
PT-26B-FE	FZ712	43-36491 FZ712	28.06.44	263/L-DN	18.08.55	1315:15	Ved Feltflyvingen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Lagringssveiten Værnes pr. 30.06.48. Til Flygeskolen Gardermoen .03.50. Til Widerøe (Flygeskolen) 06.01.51. Til Lagringssveiten 31.08.51. Til Flygeskolen Værnes .06.53. Solgt til Fjellfly - Snorre Kjetilson, Skien 16.11.55. Reg. LN-BFK 14.06.56. Solgt til Bedarfs-Luffahrt J.C. Pracht, Frankfurt a.M. og overført til Tyskland i juni 1956. Slettet fra norsk sivilregister 15.01.57. Videre solgt til Kurt Breithecker, Frankfurt a.M. og tildelt reg. D-EJAM 14.08.56. Reg. 28.06.57. Solgt til K. Zehfuss, Engelsbach mars 1959. Solgt til P. Bareiter, Eudenbach i mai 1967. Solgt til Inudstri Air Service, Düsseldorf i oktober 1968. Totalhavareerte i Eudenbach 24.11.68.
PT-26B-FE	FZ713	43-36492 FZ713	28.06.44	265/L-DO	20.09.55	1393:25	Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Flygeskolen Gardermoen pr. 30.06.48. Til Komm.vingen Bardufoss .10.48. Til Teknisk avd. Bardufoss .03.49. Til Komm.vingen Bardufoss 10.51. Til Flygeskolen Værnes 14.05.54. Solgt til Fjellfly - Snorre Kjetilson, Skien 16.11.55. Reg. LN-BFG 06.10.56. Luftdyktighetsbeviset inndratt 21.03.61 og flyet slettet fra sivilregisteret 15.12.66.
PT-26B-FE	FZ718	43-36497 FZ718	28.06.44	267		108:30	Totalhavareerte 09.08.45 ved Whitefield Farm, Devonshire, England. På grunn av motorstopp måtte en flyelev på solotur nødlande. Flyet ble helt ødelagt under landingen men eleven kom uskadd fra det. Flyet tilhørte N.T.B., Winkleigh.
PT-26A-FE	FV507	42-65992 FV507	27.06.44	269/L-DP	24.05.57	1319:20	Ved Feltflyvingen Gardermoen 20.02.46. Ved LKØ Gardermoen i august 1946. Ved Lagringssveiten Værnes pr. 30.06.48. Til Komm.vingen Værnes .03.49. Til Lagringssveiten .01.50. Til Widerøe (Flygeskolen) 06.01.51. Til Lagringssveiten .03.52. Til Flygeskolen Værnes .08.52. Til Komm.vingen Bardufoss .10.52. Til Flygeskolen Værnes .01.54. Solgt ved auksjon på Værnes 24.05.57 til Henrik Arild, Oslo. Videre solgt til Reidar Viken, Kongsberg 13.08.57 og reg. LN-AEK 07.01.58. Flyet ble disponert av Kongsberg Flyklubb. Luftdyktighetsbeviset utløp 16.01.60. Slettet fra sivilregisteret 02.11.63.
PT-26A-FE	FV490	42-65975 FV490		271/(L-DR)			Ved Flygeskolen Gardermoen 20.02.46. Overført fra Flygeskolen Gardermoen til LTS, Kjevik 04.04.46. Totalhavareerte 02.08.46. Etter en motorstopp i ca. 400 m høyde ble flyet nødlandet på et jorde i Sandar og havareerte.

For gaveflyene “Guatemala II” og “Sweden VI” som begge ble døpt den 26. august 1943, har det ikke lyktes å finne det korresponderende norske flynummeret.



Bilder



Fairchild Cornell 142 i fargene den brukte på Little Norway i Canada



Fairchild Cornell L-AM



Fairchild Cornell L-CT



En rekke med Fairchild Cornell



Fairchild Cornell i fin flyt



Fairchild Cornell L-CR



Fairchild Cornell L-CX



Fairchild Cornell L-DR ?



En rekke med Fairchild Cornell på vinterøvelse



Et bilde som viser en Fairchild Cornell i en hangar i Norge, mest sannsynlig i 1945. Flyet har Little Norway farger og koder



Fairchild Cornell under lagring i 1956



Fairchild Cornell under lagring i 1956



Kilder

- Bjørn Hafsten et.al Fra Spitfire til F-16 Oslo 1994
- Rune Hovd Værnes fra høvdingsete til storflyplass Trondheim 2000
- Erling Wiig Warbirds of Norway Vol 16 No 1

Oslo, den 3. februar 1948.

Til:-

Kjeller Flyfabrikk,
Horten " "
Luftforsvarets Overkommando,
Luftkommando Östlandet,
" Vestlandet,
" Tröndelag,
" Nord Norge,
Luftforsvarets Tekniske Skoler.

1. A. Fekn.

Merkingsbestemmelser for Luftforsvarets fly.

Alle fly i Luftforsvaret skal være forsynt med Luftforsvarets våpenmerke (nasjonalitetsmerke), identifikasjonsmerke, (registreringsmerke) og fabrikasjonsnummer.

Våpenmerket (Nasjonalitetsmerket).

Dette standardiseres i to størrelser 600 og 900 mm. diameter. Hertil kommer en 50 mm. bred hvit ring hvis flyets farge er slik at merket er lite synlig. Den utvendige diameter vil da bli 700 og 1000 mm.

Ytre ring skal være flaggblå, bunnfeltet hvitt med den norske vimpel som danner et likesidet triangel. Forholdet i vimpelens farge er som i det norske flagg 6:1:2:1:6. Spissen av vimpelen skal peke bakover.

Merket plasseres på over og undersider av vingene med sentrum ca. en kordelengde fra vingespissen, og kordelengden måles på ca. 1/3 av vingens lengde fra spissen til kroppen. Merket plasseres midt mellom forkant av vingen og forkant av ballanserorene og skal ikke gå utover den faste del av vingen.

På kroppen plasseres merket med sentrum midt mellom vingens bakkant og haleflatens forkant.

For både kropp og vinger gjelder, at når grunnfargen er slik at sirkelen ikke skiller seg skarpt ut, skal den ha en 50 mm. bred hvit ring ytterst.

Våpenmerket og bokstavens størrelse på de forskjellige typer fly skal være: /

Flytype.	Våpenmerket		Identifikasjonsmerket.
	På vingene.	På kroppen	Bokstavhøyde og bredde.
Lodestar	900	900	680 X 450
Ju. 52	900	900	680 X 450
Norseman	900	900	680 X 450
Anson	900	600	450 X 300
Oxford	900	600	450 X 300
Harvard	900	600	450 X 300
Mosquito	900	600	450 X 300
Spitfire	900	600	450 X 300
Fairchild	900	600	450 X 300
Catalina	900	600	450 X 300
Storch	900	600	450 X 300

Identifikasjonsmerket. (Registreringsmerket).

Dette skal være 450 mm. høyt sammen med det minste våpenmerke og 680 mm. sammen med det største. Bredden av bokstavene er henholdsvis 300 og 450 mm. og avstanden mellom dem henholdsvis 150 og 225 mm.

Bokstavrekken sammen med våpenmerket får da en lengde på henholdsvis 1950 og 2925 mm. og plasseres midtveis mellom bakkant av vingen og forkant av haleflaten.

Bokstavene settes vannrett på flyet når dette står i fluktstilling, og midtlinjen gjennom bokstavrekken som går gjennom sentrum av våpenmerket, plasseres så nær flyets midtlinje som mulig.

Bokstavene skal være hvitmalt hvis flyet er mørkt av farge, og sortmalt hvis det er lyst av farge.

Fabrikasjonsnummeret.

Dette plasseres på begge sider av styrefinnen og på begge sider av kroppen rett bak motordekslet.

For tomotors fly plasseres nummeret tilsvarende kun på ut-siden av motorgondolene under midtlinjen. Tallene lages 100 mm. høye og påmales i sort eller hvit ettersom bunnfargen er.

En henviser forøvrig til tegninger og bestemmelser sendt ut av L.T.E. i august 1946, angående merking av Luftforsvarets fly.

Höver

(HÖVER)

Oberstlöytnant.

A. Lie Steen
(A. LIE STEEN)
Ltn/Tekn.off.