

NORSK  
**luftfartshistorisk**  
MAGASIN 01-05



NORSEMAN LN-PAB

DEN SORTE DAME FRA PESHAWAR

GIDSKEN JAKOBSEN

SUNDERLAND



Forside: Norseman LN-PAE.  
Fått av Th.P.Broen

## NORSK LUFTFARTSHISTORISK MAGASIN

Nr. 1 2005 1. årgang

### UTGIVER

Norsk  
Luftfartsmuseum  
Postboks 1124  
8001 BODØ

### REDAKSJON

Redaktør:  
Bengt Stangvik

Rolf Liland  
Gunnar Koch  
Svein Leivseth  
Karl Kleve  
Linda Furre

### LAYOUT

Linda Furre

### TRYKK

Forretningstrykk AS

### ABONNEMENT

Skriv til: Norsk Luftfartshistorisk Magasin, Norsk Luftfartsmuseum, Postboks 1124, 8001 BODØ  
E-mail: nlhm@luftfart.museum.no

Denne første utgaven er finansiert i felleskap av Norsk Luftfartsmuseum, Luftforsvarsmuseet og Bodø Luftfartshistoriske Forening

Magasinet kommer ut med 4 nummer pr. år.  
Neste nummer utgis mars 2006.

### STOFF-FRIST

Frist for innlevering av stoff til neste nummer er 1. januar 2006  
(se detaljer omkring innlevering av stoff side 39)

# lederen



Du holder nå den førsteutgaven av Norsk Luftfartshistorisk Magasin i hånden. Magasinet er uavhengig, men utgis av Norsk Luftfartsmuseum. Det skal likevel ikke være et organ for Norsk Luftfartsmuseum, men et flyhistorisk tidsskrift for hele Norge. Vi vil fokusere på den samlede norske flyhistorien, både sivilt og militært. Naturligvis kommer tidsskriftet også til å inneholde utsyn mot den internasjonale luftfartshistorien, men "Bull's Eye" er alltid Norge.

Mange er aktive på den norske luftfartshistoriske arena. Det finnes flere restaureringsprosjekter på gang over hele landet, andre forsker og skriver artikler og bøker, og noen bygger modellfly i skala. Det som er felles er at alle hvert på sitt vis bidrar til å levendegjøre luftfartshistorien. Å gjøre disse kunnskaper om den norske luftfartens historie tilgjengelig for alle, er neste skritt. Norsk Luftfartshistorisk Magasin er en vei til å nå dette målet.

Norge har en meget interessant luftfartshistorie. Den inneholder så vel den genuint norske luftfartsutviklingen, som det tyske flyet under okkupasjonen og dagens moderne luftfart med internasjonalt samarbeid både på sivil og militær side. Den norske luftfartshistorien rommer således mange interessante aspekter.

Norsk Luftfartshistorisk Magasin skal være et forum for norske luftfartshistorikere uavhengig av hvilke interesseområder de har. Begrepet luftfart rommer så vel sivil som militær luftfart. Alle som har kunnskaper å dele innbys til å skrive artikler, lengre eller kortere spiller ingen rolle. Bare alle vi flyhistorisk interesserte få lære oss noe. Spennende bilder fra før og nå kan også finne sin vei til disse spalter.

Dette første nummeret av Norsk Luftfartshistorisk Magasin håper vi du vil like. Vi ønsker deg hjertelig velkommen til det neste og påfølgende numre også.

*Sven Scheiderbauer*  
*Direktør Norsk Luftfartsmuseum*

## Når er historien komplett?

"Det beste er ofte det godes fiende" heter ordspråket, og det gjelder også i luftfartshistorien. Når historie som kunne fylt bokverk skal presenteres på noen få sider i et blad som dette, er det dessverre mye som utelates. Tilsvarende er det nok som oftest mange som sitter på ekstra informasjon og flere bilder enn det artikkelforfatteren hadde tilgjengelig gjennom egne kilder. Gjennom bladets nettsider planlegger vi etterhvert å presentere supplerende informasjon, meninger, bilder og tegninger om emner som har vært beskrevet i bladet.

Hvis du kan supplere en artikkel i bladet, så send opplysningene dine til Norsk Luftfartshistorisk Magasin, Postboks 1124, 8001 Bodø eller på e-post til [nlhm@luftfart.museum.no](mailto:nlhm@luftfart.museum.no). Gi beskjed om du ikke ønsker tilleggsinformasjonen lagt ut på nettet.

# innhold

01-2005

Støttegruppe for Norseman LN-PAB	6
Norseman LN-PAB i fremgang	7
Flysøk i Finnmark	10
Tilbud til små og store forskere	12
Norsk fly under restaurering på New Zealand	13
Den sorte dame fra Peshawar	14
Gidsken Jakobsen - Fra kontordame til flyverske	20
Bf 108 D-1	24
GCA overtar storebrors rolle i den kalde krigen	25
Norges første flyver 1 1909	27
Sulitjelmagutt med dramatisk og tapper krigsinnsats	31
Jagerflygeren som fotograf og etterretningsagent	34
Sunderland WH-A	36
En liten hyllest til fiskekassen	38

---

## FASTE SPALTER:

Lederen	2
Gjesteskribenten	4
Smånytt	5
Hva skjer	6
Flyfreak	8
Info	39



# Flyhistorie for oss alle

Velkommen inn mellom permene til det første nasjonale luftfartshistoriske bladet siden NFF-Kontakt, senere Norsk Flyhistorisk Tidsskrift la inn årene for bortimot ti år siden. Den gangen ble bladet utgitt av kjernen i en forening som har lagt grunnlaget for mye av dagens flyhistoriske aktivitet, og bladene derfra er den dag i dag gull verdt som historisk dokumentasjon og interessant lesning.

Som ”hobbyredaktør” av Norsk Aero Klubbs motorflyblad i snart seks år (jeg skulle egentlig bare hjelpe det litt igang igjen...) har et av målene mine vært å opprettholde lesernes interesse for flyhistorie. Jeg har vært heldig nok til å komme i kontakt med andre flyinteresserte over hele landet, og følt entusiasmen for nytt og gammelt om en annen. Samtidig har kontakt med disse miljøene og enkeltpersonene gitt meg noen klare signaler:

- uten ”nye” entusiaster som vil bruke sin verdifulle fritid på å kartlegge, dokumentere og gjenoppbygge flyvrak, eller på andre måter ta vare på flyhistorien, vil dagens ressursrike miljøer forgubbes og dø ut i løpet av en generasjon eller to, og enorme mengder uvurderlig arbeid - og historie - gå tapt for ettertiden,
- etterhvert som Luftforsvaret blir mindre og mindre, må rekrutteringen til miljøene skje fra et mye bredere felt enn pensjonistene og de aktive militære i de tekniske og operative feltene som danner viktige deler av den vitale kjernen i dagens miljøer
- det mangler et helhetlig og uformelt bindeledd mellom alle våre foreninger og miljøer, og mellom de mange enkeltpersonene som interesserer seg for norsk flyhistorie enten de er tilknyttet en forening eller ikke.

Med dette i tankene samlet en liten gruppe entusiaster seg i vår, for å drøfte mulighetene til å kunne utgi et blad med hele Norge som målgruppe. Tekstbehandlere og scannere er nesten blitt hvermannseie, og digitale kameraer gjør billedarbeid enklere og rimeligere. Vi har kontaktet alle foreningene vi vet om, og blitt møtt med oppmuntrende begeistring. Mange har uttrykt ønske om å delta med foreningsnytt eller egenproduserte artikler, notiser eller bilder. Og flere foreninger bruker

dette prøvenummeret som prøveklut for å se om det kan gjøres til sitt offisielle medlemsblad (i tillegg kan man utgi enkle nyhetsbrev lokalt for å spre tidsviktig og veldig intern informasjon).

Når du nå holder prøvenummeret i hånden, har vi i den foreløbige redaksjonskomiteen noen tanker vi vil dele: Bladet er ”vårt” — og det inkluderer nettopp, og spesielt deg og din forening om du er tilnyttet en. Vi ønsker at flest mulig skal ha muligheten til å skrive til bladet, med ris og ros, med tips, artikler, bilder, spørsmål og kanskje svar. Linda Furre er engasjert for å redigere bladet, og vil fordele alt som kommer inn videre til oss i redaksjonskomiteen for behandling. Om det du sender inn ikke kommer i det første bladet, kommer det sikkert i et av de neste, slik som det fungerer i Flynytt.



Som sin forgjenger vil Norsk Luftfartshistorisk Magasin være uten fast engasjerte journalister. Markedet er for lite, og vi har rett og slett ikke råd til å ansette noen. Men vi tror leserne heller vil ha en artikkel skrevet av en entusiast eller en hobbyhistoriker om noe som han eller hun kan, enn et poesiverk skrevet av en litteraturprisvinner. Derfor er målet at bladets lesere skal føle at dette er deres eget

blad, og som de også lett kan bidra til selv.

Vi har fått engangsstøtte fra et mindre antall bedrifter og organisasjoner for å få dette nummeret i trykken. For å fortsette utgivelsene og øke sidetallet (Flynytt økte fra 40 til 80 sider på knappe to år, og snuser nå på 96 sider...) er vi avhengig av fortsatt støtte, og at flest mulig av foreningene tegner sine medlemmer som abonnenter. Enkeltabonnenter er selvfølgelig også velkomne, og informasjon om hvordan man blir det står et annet sted i bladet. Tips om mulige sponsorer mottas med takk.

Da gjenstår det å ønske god lesning, og vel møtt i neste nummer!

Med vennlig hilsen

*Rolf Liland*

*Flyger og hobbyredaktør i Flynytt*

## Nytt og ukjent flyvrak

Flyhistorisk museum Sola har funnet et nytt og ukjent flyvrak rett utenfor stuedøra. Under prøving av nytt utstyr i Hafrsfjord har Statens Sjøkarverket i høst funnet et hittil ukjent flyvrak. På utskriften fra sonaren vises tydelig skrog, vinger og stabben til et stort fly. I løpet av uke 40 skal dykkere fra marinen gå ned for å prøve å fastslå hva slags flytype det er, hvilken identitet flyet hadde, og hva slags tilstand vraket er i. Vi venter i spenning.

## Savner Starfightereren

Luftforsvarsmuseet i Bodø har begynt å savne den Starfightereren som ble gitt til "Starfighterens Venner". Publikum forventer å få se et såpass legendarisk fly. Derfor er man begynt å lete etter en ny Starfighter som kan stå i utstillingen.

## Motor til MIG 15

Den MIG 15 UTI som Norsk Luftfartsmuseum har, er et tomt skall, men nå blir det forandring. Motor, seter og instrumentering er kommet fra Ungarn. I samme sending kom også motor til den Arado 96 som er under restaurering på Sola.



## Focke-Wulf heves

Den 15.12.1943 gikk en Focke-Wulf 190 i havet vest for Sotra. Det ligger nå på 60 meters dyp. Siste året er vrak fotografert, og nå skal det heves av marinens dykkere. Planen er å ta vraket til Haakonvern der det skal konserveres av en gruppe entusiaster med Geir Tangen i spissen i samarbeide med Forsvarsmuseet.

Flyet er sannsynligvis en A2 eller A3. Hva som skal skje med flyet etter konserveringen er ikke bestemt. Når du leser dette, er flyet sannsynligvis tatt opp.

## Starfighterens Venner

Starfighterens Venner har overtatt det gamle beredskapsanlegget på Bodø Hovedflystasjon. I løpet av året er anlegget blitt pusset opp, skavanker som byggverket har hatt siden starten er rettet opp og lekkasjer i taket tettet. En del av feilene klarte forsvaret aldri å få fikset, men venneforeningen har klart det!

## Ny direktør

Sven Scheiderbauer tiltrådte i april som ny direktør ved Norsk Luftfartsmuseum.

Museets nye

direktør kommer fra

Flygvapenmuseum i

Linköping i Sverige, der

han har vært sjef de siste

13 årene. Han har høyere

militær utdanning fra det svenske Flygvapnet, der

han tjenestegjorde fra 1970 – 1992 både i operative

stillinger som kontroll- og varslingsoffiser samt

i forskjellige stabsfunksjoner. Han har hatt ulike

tillitsverv i museumssammenheng og ellers, og

har publisert en rekke artikler i ulike svenske

fagblader. Scheiderbauer har et stort nettverk innen

museumsverdenen, både i Norge og internasjonalt.

Han er godt kjent med Norsk Luftfartsmuseum og

Bodø gjennom en lang rekke besøk både av privat

og faglig karakter.



## Nei til bevaring av Skattøra

Riksantikvaren har satt foten ned med hensyn til en fredning av hangaren med tilhørende to brakker og splintmur.

Skattøra som er en av de siste gjenværende sjøflyhamnene i Europa, ser dermed ut til å gå tapt bevaringsmessig.

Denne avgjørelsen føyer seg fint inn i rekken av uheldige avgjørelser med hensyn til ivaretagelsen av norsk luftfartshistorie.

## Petlyakov prosjektet går framover

I Bodø har en i flere år arbeidet med oppbyggingen av en Petlyakov PE-2 fra siste krig.

Flyet som i sin tid ble hentet inn fra Hamningberg

har gjennom år blitt komplettert med deler fra

andre flyvrak. Nå er halen nettopp lokalisert i

nærheten der selve flyet ble funnet. Denne skal

hentes til neste sommer.

Flyets cockpitseksjon er under ferdiggjøring og

vil bli å finne i utstillingen i Bodø om relativt kort

tid. Ennå gjenstår en del mindre arbeid med flyets

kanontårn før endelig bemaling kan gjøres.

## ETTERLYSNING!

Vi søker etter en flottør til vårt Norseman-prosjekt. Flottøren må være av Mk.6 type og i rimelig forfatning.

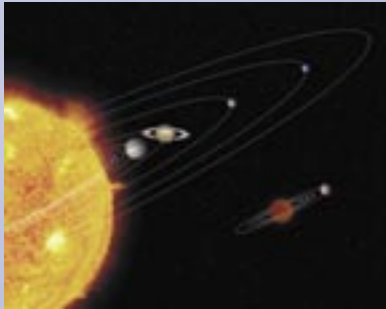
Noen som kan hjelpe?

Kontakt Birger Larsen, BLHF på Mob. 905 74186

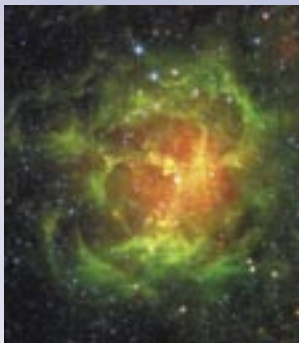
# hva skjer

## Astrofestival

I Oslo holdes hvert år et stort arrangement, Astrofestival. I år har Norsk Luftfartsmuseum invitert arrangørene til seg, for å bidra til Bodø Astrofestival 2005, 20. november!



Prosjektlederen fra Oslo, Michael Baziljevich, kommer til Bodø med Planetsletta. Planetsletta er en skalamodelle av vårt solsystem som publikum får vandre igjennom med guide. Modellen er cirka 500 meter lang.



Den "høytflygende" astronomen Knut Jørgen Røed Ødegaard som fanger alle foran tv skjermen med sine fengende innslag om verdensrommet. Han kommer for å holde nok et spennende foredrag. Professor Asgeir

Brekke fra Universitetet i Tromsø vil fortelle mer om nordlyset. I tillegg kan du få kaste jorden i et sort hull, kikke på stjernene i planetarium, bygge teleskop, kikke i teleskopene til Bodø astronomiske forening og se film!

## Foredrag og film

### Norsk Luftfartsmuseum:

Filmkvelder:

10.11 kl. 19.00: "13 dager"

01.12 kl. 19.00: "A Yank in the RAF"

Foredrag:

25.10 kl. 19.00: "Draken 50 år" ved Sven

Scheiderbauer

For mer informasjon: [www.luftfart.museum.no](http://www.luftfart.museum.no)

### Flysamlingen, Gardermoen:

Foredrag:

13. november: "Flying Jokers"

# Støttegruppe for Norseman LN-PAB

Av Svein Leivseth

**Bodø Luftfartshistoriske Forening (BLHF) arbeider for tiden med å stifte en støttegruppe, Støttevingen, som skal følge opp restaureringen av LN-PAB. Gruppen skal samtidig som restaureringen pågår også ta seg av innsamling av bilder og historikk vedrørende flytypen.**

Støttegruppen skal også arbeide for å få arrangert et nytt sjøflytreff på et passende tidspunkt. Det forrige treffet ble arrangert høsten 1996 og var svært vellykket.

Støttegruppen skal samtidig arbeide med å få inn ekstern finansiering til prosjektet

Restaureringen av LN-PAB har allerede pågått i noen tid. I skrivende stand arbeides det iherdig på snekkerverkstedet med deler til vingene. En stor mengde vingeribber er forarbeidet og arbeidet er også i full gang med vingebjelkene (De to første er nesten ferdige). Jigg for sammenmontering av vingen er også forarbeidet.

I november i fjor besøkte Birger, Klas og Rune Aviodrom-museet i Holland. Her ble manglende deler av fotografert, malt og tegnet. Dette har satt oss i stand til å starte produksjonen av blant annet formere til flykroppen. De første er allerede kommet på plass og flere er under arbeid. Samarbeidet med Holland resulterer også i tilvekst av deler til prosjektet. Blant annet vil vi få laget de manglende setene i cabinen. (Vi skaffer et sete (som mal). Hollenderne bruker dette som mal for å lage sine seter og samtidig blir det også laget noen til oss.) Vi vil også besøke Holland i mai for å ta mål og bilder av vingene.

Fra Sola har vi velvilligst fått oppover en ny venstre cockpitdør. Den første var svært dårlig i treverket og vi sparer mye arbeid med å få en ny dør som utgangspunkt. Dørplater er også forarbeidet og kun små detaljer gjenstår før også dørken er ferdig.



Har du bilder fra sjøflyperioden? (Uansett flytype)  
Kontakt BLHF,  
tlf: 75 52 40 23,  
e-mail: [blhf@fastlinje.no](mailto:blhf@fastlinje.no).



Bengt Stenquist - 2003

# Norseman LN-PAB i fremgang

Av Birger Larsen

**Bodø Luftfartshistoriske Forening har mange prosjekter gående. Blant annet holder vi på å restaurere LN-PAB. En årlig "utflukt" og innsamlingsaksjon til Finnmark, bruker å resultere i mange nye flotte flydeler.**

Sommerens innsamlingsaksjon i Finnmark gikk igjen til Anarjohka, men nå en mils vei fra der LN-PAB i sin tid havarerte. Fra en vinterbo-plass i området ble det hentet deler som luke i dørken, det meste av det manglende vingestaget, detaljer til høyderoroverføringen og andre mindre deler. En stor takk til 330 Skvadronen på Banak som atter en gang assisterte oss med transporten!

I sommer hentet vi også en Mk.6-flottør i Gällivare i Sverige. Fra før har vi hentet to Mk.4-flottører.

Vi vil imidlertid gjøre et forsøk på å finne ytterligere en Mk.6-flottør. Lykkes vi med dette så kan kanskje flymuseet på Sola være interessert i å overta de "overtallige" flottørene? Deres Norseman er jo som kjent en Mk.4.

Fra våre venner på Tolga fikk vi tilsendt "nytt" sideror i god stand.

Fra Canada venter vi en stor forsendelse i slutten av måneden. I forsendelsen er deler slik som stikke, pedaler, instrumentpaneler, deler til styresystemet, eksosanlegg og flere andre detaljer.



*LN-PAB utenfor verkstedet til BLHF. Sideroret fra Tolga er satt på plass for anledningen.*

Vi har i flere år nå hatt et samarbeid med Aviodrome-museet i Holland. Dette resulterer nå i at vi får tilsendt bagasjerom, avstaging til haleflaten og andre detaljer. Her forventes flere deler fra dem mot slutten av året.



## Nord-Østerdal Fly og Militærhistorisk Forening (NØFMF)



*Noen av våre medlemmer på havariplassen til en JU-88 D i Høggia. Dette flyet havarerte i maidagene i 1945 og er muligens det siste flyet Luftwaffe mistet under krigen. Fra v. Jon Bjørkeng, Jon A. Bergseth, Bengt Hermansson, Thor P. Broen og Ivar G.Bø.*

**NØFMF ble stiftet i 2003 og har i dag ca 60 medlemmer fra Norge og Sverige. Våre vedtekter er ganske enkle idet hovedformålet er og "ta vare på historien".**

**Primærområdet er Østerdalen/Rørosområdet og østover, inklusive grenseområdene til Sverige. Flydelen inkluderer og sivil luftfart.**

Noen vil sikkert spørre hva Østerdalen har med luftfart og gjøre? Forklaringen er ganske enkel. Luftleden nord- sør i Norge går langs Østerdalen, og det er ikke til å komme fra at det oppover tidene har skjedd mange dramatiske hendelser, spesielt i krigsårene.

Aprildagene i 1940 var og ganske dramatisk for distriktet med flere sammenstøt mellom norske og tyske tropper, hvor også Luftwaffe og Hærens flyvåpen var innblandet. Hærens flyvåpen sine Fokkere og Tiger Moths fra Kjeller og Værnes møttes og her i området. Det kan nevnes at i vårt foreningsmerke er FOKKER nr 357 avbildet. Ifølge den offisielle historien ble nr 357 skutt ned og brent i Gudbrandsdalen.

Historien er imidlertid en helt annen. Denne maskinen endte sine dager i Nord-Østerdal. Beviset

har vi bl. a. med fotografier tatt på stedet der det landet samt en skrogplate med nr 357 som vi etter hvert skal stille ut. Luftwaffe hadde og sine tap. Vi kan nevne at de blant annet mistet fem JU-52 fly under krigsårene med over 50 omkomne. Største tragedien der skjedde 26 mai 1940 da et JU-52 gikk i bakken ved Hovda i Stor-Elvdal. Om bord var 11 fallskjermjegere og fire besetningsmedlemmer. Dette flyet skulle til Narvik, men fikk et skikkelig bråstopp i Østerdalen. Alle omkom.

Hovedoppgaven i den nærmeste framtid er å flytte en større krigshistorisk samling fra Sverige til lokaler på Tolga. De samme lokalene skal huse foreningslokaler og en butikkavdeling. Planene omfatter og bygging av en innendørs havariplass tilknyttet en hendelse i Østerdalen ( HE-111 havari fra KG 26).

Vi sitter inne med flere interessante objekter som ikke finnes andre steder i Skandinavia, knapt nok ellers i Europa.

Vi er veldig aktive i å arrangere medlemsturer til interessante steder hvor det har skjedd hendelser tilknyttet det vi holder på med. Det har etter hvert blitt ganske mange fine fjellturer til bl.a . havariplasser i området.. Vi vil etter hvert komme tilbake med flere artikler om spesielle hendelser i Østerdalen/Rørosområdet.

Med disse ordene hilser vi dette bladet velkommen og gleder oss til etter hvert og kunne lese mye interessant flyhistorisk stoff!

De som vil vite mer om oss, kan ta kontakt.

Medlemskontingenten er kr 200.-

Støttemedlem minimum kr 300.-

(disse er fritatt for dugnader etc. for foreningen)

Adresse: NØFMF v/

Broen,

2540 Tolga.

E post: thpbroen@start.no





## Luftforsvarsmuseet

**Mange mener at noe av det viktigste som skjer i ethvert fagfelt er at de menneskene som utøver faget kan kommunisere seg imellom. Utveksling av nyheter, informasjon og kunnskap er viktig for å utvikle egne kapasiteter og ferdigheter. Mange har uttrykt det slik at "man må lære av andres tabber, livet er for kort til at man rekker å gjøre alle selv". Derfor er et blad som dette så viktig, og derfor det på sin plass med en gratulasjon!**

Det er betimelig at man presenterer seg selv og sitt folk i en førsteutgave som dette. Luftforsvarsmuseet består av 2 fast ansatte i den såkalte staben. Høsten 2005 er vi imidlertid 3, da vi er forsterket med en tjenestegjørende offiser. I tillegg har vi 5 pensjonister som styrer i utstillingen, både som vakter, vaktmestere og ikke minst med å sørge for at publikum finner seg til rette.

Luftforsvarsmuseet er organisatorisk en del av Forsvarsmuseet, på linje med Marinemuseet i Horten, Kystartillerimuseet på Oscarsborg, Rustkammeret i Trondheim, Hjemmefrontmuseet i Oslo og andre mindre enheter underlagt eller tilsluttet Forsvarsmuseet. Ledelsen for Forsvarsmuseet sitter i Oslo, i etasjen over hovedutstillingen på Akershus festning. Forsvarsmuseet er Norges nasjonale museum for militær historie, først og fremst vår egen militære historie, men også for andre nasjoner som har militærhistorie tilknyttet norsk historie eller Norge.

Luftforsvarsmuseet i Bodø er Forsvarsmuseets primære og faste utstilling av fly og luftmilitær historie. Utstillingen er en integrert del av Norsk Luftfartsmuseums sin publikumsutstilling, og utgjør sammen med denne en av Nordeuropas absolutt flotteste flymuseumsutstillinger. I tillegg har vi et studiemagasin lokalisert på Gardermoen, et bygg som er åpent for publikum i visse perioder, og formidlingsaktiviteten drives av Stiftelsen Militærhistorisk Forum Østlandet, SMFØ. Det er også her Forsvarsmuseet har sitt flyverksted.

Luftforsvarsmuseet har for tiden 2 større prosjekter i arbeid. For det første har vi en FW 190 A 3 under restaurering i USA, hos en institusjon som heter White One Foundation. På deres hjemmeside ([white1foundation.org](http://white1foundation.org)) kan alle følge arbeidet med



*Staben ved Luftforsvarsmuseet består for tiden av (fra venstre) Kapteinløytnant Axel Olsen, Major Anders Utgård og Avdelingingeniør Jack Farstad.*

restaureringen i bilder og tekst. Vår flymaskin er den som kalles svart 3. Videre er det viktig å poengtere at det er Tor Olsen som på Luftforsvarsmuseet sine vegne følger opp flyet og arbeidet fra dag til dag. Restaureringen antas å være ferdig i 2006 og flyet skal da stilles ut i Luftforsvarsmuseet i Bodø.

Videre skal som kjent helikoptertypen Lynx Mk 86 fases ut fra luftforsvaret, og erstattes av NH 90. Dette betyr at FMU og da Luftforsvarsmuseet skal ha minst ett eksemplar til sin samling. Forarbeidet for dette er i gang, og vi gleder oss til å kunne stille ut denne flymaskinen som har vært et så viktig element for Luftforsvaret og Kystvakten i Norge.

Luftforsvarsmuseet vil i tiden som kommer prøve å utvikle vår egen utstilling maksimalt. Vi tror at en utstilling aldri kan bli ferdig, eller bra nok, og vil søke å utvikle oss til å bli et enda bedre museum. Det meget gode samarbeidet med Norsk Luftfartsmuseum kommer til å bli det viktigste verktøyet i dette arbeidet, og vi gleder oss til å ta fatt på tiden som kommer!



*Bengt Stangvik har tegnet et bilde av hvordan Focke Wulf 190 A3 kan ha sett ut i aktiv tjeneste.*



# Flysøk i vann i Finnmark sommeren 2005

Av Tor Edgar Olsen

Etter at vi i fjor søkte kun med ekkolodd gjennom et vann ved Kongsfjord som det gikk et rykte om at det skulle ligge et fly i, hadde vi i år utrustet oss med undervannskamera. En ekkolodd registrering som vi fikk i fjor, og var noe usikker på hva var skulle nå undersøkes grundigere.

Ryktet sa at det på våren 1944 var oppservert et russisk en motors fly som hadde landet der. En reingjeter hadde stått oppe på Buefjellet og sett at flyet landet, og straks etter gikk gjennom den dårlige vårisen. Piloten kom seg så vidt ut av flyet før det forsvant ned i dypet. Dette kunne være tilfelle siden det lå spioner i området ved

Buefjellet, og at flyet muligens hadde fløyet inn forsyninger til disse.

Vi fant ut at det var vel verd å undersøke dette ryktet.

I løpet av vinteren hadde min bror Atle investert i aggregat, bærbar pc, kamera og kabel. Bare dette kom på mange tusen kroner i utgifter, men nå hadde vi muligheten til å se under vann, og lage opptak av det vi så. Selv hadde jeg med god hjelp fra Alf Staurvik og Bjørn Meyer laget til et undervannshus til dette utstyret.

Endelig var det ferie, og vi var på plass i Kongsfjord, og første dag med brukbart vær dro vi opp til vannet vi hadde vært på året før. Kai Stian Kvam stilte med Toyota terrengbil siden veien opp til vannet var veldig dårlig, og at den i tillegg var sperret med gamle rustne jernbaneskinner i fra renskingen av kraftlagstunnelene. Gummibåten "Valium II" var atter en gang klar for nye oppdrag, og rigget med det nye utstyret.

*Kai-Stian, John Magnus, Atle og Valium II ved Lille Buevann.*



Etter noen små startproblemer med strømforsyningen virket kameraet som det skulle, og jeg gikk i posisjon på det stedet der vi året før hadde hatt et stort utslag på ekkoloddet. Jo, det lå på samme plassen, jeg gikk et stykke opp mot vinden, og vi senket spent kameraet ned de 16 meterne det var.

Vi fikk et klart fint bilde av mudderbunn og etter hvert som vi drev inn mot stedet fikk vi øye på en stor steinblokk som lå på bunnen. Dette var altså det vi hadde trodd kunne være flyvraket. Litt skuffet, selvfølgelig, men vi hadde fått avkreftet det hardnakkede rykte som hadde vært. En ting var nå avklart det fantes ikke noe flyvrak i Lille Buevann, dette kunne vi konstantere etter flere kamera søk også andre plasser i vannet.

Noen dager senere sto andre vann for tur, og den 25. juli var vi på Magistervann.

Dette vannet søkte vi gjennom i løpet av noen timer, og brukte både ekkolodd og kamera. Været var nydelig med 20 grader og sol, en av de få fine dagene som det var denne ferien. Det var heller ikke noe å finne i Magistervann, bare en masse mudderbunn og stein å se.

Så den 27. juli sto det største vannet, Gednje for tur, på Gednje hadde vi vært for mange år siden og søkt halvparten av vannet med ekkolodd, så vi konsentrerte oss om de delene av vannet som ikke var gjennom søkt tidligere. Vi fant ut at det var 40 meter på det dypeste, bra at det ikke var noe registrering på ekkoloddet der, for da hadde vi hatt for lite kabel til kamera. Vi hadde bare 30 meter. Etter å ha tatt den største delen, måtte vi over på andre siden av brua.

Gednje deles i to deler av veien som går til Tana, og vi var spent om vi kom under brua som er ganske lav.

Det gikk med et nødskrik, og vi kom oss over på den vestre delen hvor vi søkte hele vannet uten resultat.

Så den 2. august kom Birger Larsen med følge og vi var mange nok til å bære gummibåten de 500-600 meterne fra der veien sluttet ved Lille Buevann til Store Buevann som også skulle undersøkes.

Den 3. august dro vi opp til vannet og slo leir ved Lille Buevann. Det var for mye vind da vi kom opp, men den spaknet etter hvert så vi bestemte oss for å bære gummibåten og utstyret bort til Store Buevann.

Det er utrolig hva man gjør for hobbyen sin, litt av et slit, men vi kom fram og kunne begynne søket. Vi søkte i fem timer til klokken var ett på natta, da tok vi kveld og gikk til ro.

Neste morgen bar det ut igjen, og etter å ha søkt noen timer ble det for mye vind slik at vi måtte avslutte søket uten resultat, men da hadde vi gjennomført det meste av vannet. Det som var igjen var for grunt til at det kunne skjule noe fly. Samme veien tilbake med utstyret, og ned til huset i Kongsfjord.

Så den 5. august gikk turen til Syltevikvannet ved Hamningberg, en tur på 250 kilometer en vei. Bjørn Sture Nilsen fra Kirkenes stilte med

*Dårlig vær ved Syltevikvannet.*

firehjuling slik at vi fikk fraktet utstyret inn til vannet som lå ca. en kilometer fra veislutt i Sandfjorddalen.

Da vi kom inn til vannet, viste det seg at det var for mye vind til at vi kunne få gjort noe denne kvelden. Været viste seg så langt ifra sin beste side. Tåke, regn og vind. Men det er Finnmarkskysten så det er bare å ta det som kommer.

Neste morgen var været bedre slik at vi kunne komme i gang. Vi søkte i noen timer både med ekkolodd og kamera uten å finne noe annet enn noen store vannplanter som var omkring fire meter høye, en og annen fisk som pilte forskremt av sted. Etter hvert ble vi lei og sultne, og gikk så til land hvor vi laget til Grillfest med god mat og drikke. På kvelden stilnet det av, sola tittet frem en stund, og det ble riktig god stemning rundt leirbålet. Men av forskjellige årsaker bestemte vi oss for ikke å gjøre noe mer denne dagen, og heller søke videre neste dag.

Neste morgen var vi ute igjen og søkte gjennom resten av vannet.

Konklusjon: gjennomført fem vann uten resultat, så vi trenger ikke å lete mer i disse vannene. Neste år står nye vann for tur, så før eller siden vil vi nok finne det vi leter etter.





Bilde over og øverst til høyre: Elever fra Støver skole var blant de første som tok i bruk de nye bibliotek- og arkivlokalene på åpningsdagen.



Direktør Svein Scheiderbauer viser stolt fram arbeidsgjengen ved biblioteket.

# Tilbud til små og store forskere

Av Per Arvid Tellemann

**Norsk Luftfartsmuseum åpnet 29. september sitt nye arkiv og bibliotek. Her finner man papirer og dokumenter fra tidlig på 1930-tallet og museets bibliotek med bøker, tidsskrifter og video.**

**I tilknytning til selve arkivet er det innredet et kontorlandskap med publikumsekspedisjon. Forskere så vel som skoleelever kan her arbeide i ro og mak med luftfartshistoriske studier.**

Tilfang av luftfartshistorisk arkivmateriale ved Norsk Luftfartsmuseum har økt de senere år. Arkiver fra bl.a. Det Norske Luftfartsselskap fra før siste krig, Norsk Aero Klubb, Norving, samt AVINORs bibliotek befinner seg

nå på Norsk Luftfartsmuseum. En avtale er inngått med SAS Braathens om ivaretagelse av historisk materiale fra Braathens SAFE. Alt dette krever moderne arkivlokaler og plass.

I et lokale på ca. 300 m<sup>2</sup> er det investert i moderne rullereoler med plass til sammen ca. 800 hyllemeter arkiver. Museets bibliotek, som foreløpig består av ca. 11.000 titler, vil nå bli tilgjengelig for publikum. Museet har skaffet seg elektroniske registreringssystemer slik at det er mulig å søke seg fram til plasseringen av de papirene eller de bøkene, man er ute etter. Bibliotekets database er for øvrig søkbar via Internett.

Lokalene har fem arbeidsplasser for registreringspersonale og fire lesesalplasser for publikum.

Når de nye lokalene nå tas i bruk er den siste viktige brikken på plass. Norsk Luftfartsmuseum er nå en topp moderne institusjon med avdelinger for innsamling og magasinering, registrering, restaurering, forskning og formidling. Det er nå gode muligheter for å bygge opp et kompetansesenter for luftfart basert på et samarbeid med andre museer og arkivinstitusjoner, miljøet rundt høyskolen i Bodø, samt offentlige og private aktører innen luftfarten.

For mer informasjon: [www.luftfart.museum.no](http://www.luftfart.museum.no)



## Curtiss Hawk 75 A6

# Norsk fly under restaurering på New Zealand

Av Gunnar Koch og Asbjørn Borge

**I 2002 ble vraket av en Curtiss Hawk med s/n 13659 berget i Russland. Det lå ved Uksovka om lag 20 km fra Onega-sjøen. På sideroret fant man et tysk hakekors.**

Det vakte forundring fordi Curtiss Hawk ble så vidt man kjente til, aldri satt inn i krigs-tjeneste i Luftwaffe. Det var kjent at Finland hadde kjøpt 13 Hawk av et parti på 19 som tyskerne erobret på Kjeller og Oslo havn i april 1940. S/n 13659 hadde ikke engang blitt tatt ut av krybben da den ble tatt.

Norge hadde i 1939 bestilt 24 Hawk 75 A6. På vraket fant man merkingen 75-6-002-1. Flyet var med andre ord nr.1 i andre serie. Vraket hadde også rester av norske farver på sideroret, og finske hakekors på vingene.

*Tyske mannskaper ved en erobret Curtiss Hawk 75-A6 på Kjeller Flyplass.*

De 13 flyene som ble solgt til Finland ble satt sammen og utrustet med tysk instrumentering av "Espenlaub Flugzeugbau", et reparasjonsverksted nær Düsseldorf. S/n 13659 ankom Finland 30.6.1941. Det fikk finske kjenne-tegn CU-554.

19.mars 1943 ble flyet skutt ned av russisk luftvern under et bakke-angrep i nærhet av elva Svir. Ved krasjet ble motor og vinger revet av, og piloten, sersjant J.Kajanto omkom. Da flyet ble skutt ned, hadde det logget 262 flytimer og tatt del i 9 ½ nedskyting.

Finnerne fikk utført en del restaureringsarbeider i Russland. Skrog ble blant annet reparert for å gjøre det lettere å få vraket solgt.

Mike Nicholls fra New Zealand kjøpte vraket og transporterte det til Blenheim på Sørøya på New Zealand der det ankom i mars 2004.

Nicholls har god bakgrunner for restaureringsarbeidet ettersom han i 10 år har holdt på med å gjenoppbygge en P40N-5. Curtiss P-40 var i utgangspunktet en Hawk 75 med Allison V12 motor i stedet for stjernemotor.

*Sammendrag fra Flugzeug Classic 7 / 2005*

*Etterskrift:*

*Det er kjent at Luftwaffe tok noen, først og fremst franske, Curtiss Hawk i bruk, og utrustet dem med tyske kjenne-tegn. Noen fly ble sendt til Rechlin, Luftwaffes testflyplass, til utprøving mens andre ble tatt i bruk i tyske treningsavdelinger. Dette kan forklare hakekorset på s/n 13659. Flyet har mest sannsynlig blitt brukt av Luftwaffe før det ble solgt til Finland.*

*Les mer: [www.histaviation.com](http://www.histaviation.com)  
German units using Hawk 75.*



# Den Sorte Dame fra Peshawar

Av Karl.L.Kleve

*I ly av mørket tar et sortmalt fly av fra en base og flyr nordover. Det stiger hurtig opp i 75 000 fot, en høyde ingen andre fly enn det selv har vært oppe i tidligere. Etter noen timer begynner kameraet om bord å ta bilder. En større by passeres langt der nede. Brått høres det øredøvende smellet av en eksplosjon noen meter unna. En antiluftskyttsrakett? Flyet mister høyde og stuper nedover. Det lystrer ikke lenger kontrollene, og piloten gjør seg klar til å skyte seg ut. Cockpit-taket har kilt seg fast, men piloten åpner det manuelt og snart daler han ned mot bakken. I det fjerne ser han flyet kollidere med bakken. Selv lander han trygt. Ikke langt unna kommer to personer gående mot ham.-*



U-2

Pilotene kalte henne The Deuce – Toern, andre har kalt henne Den Sorte Dame. Egentlig het hun U-2, hvor U'en sto for noe så uskyldig som Utility – Nytt.

Første mai 1960 ble et amerikansk fly av typen U-2 skutt ned like nord for Sverdlovsk i Sibir, over sovjetisk

territorium. I fem dager sa russerne ingenting. Så, den 5. mai annonserte Generalsekretær Krustjov i det Øverste Sovjet at et amerikansk fly hadde foretatt en illegal overflyvning av sovjetisk territorium og var blitt skutt ned. Samme dag sendte det amerikanske utenriksdepartementet og romfartsorganisasjonen NASA ut to korte pressemeldinger om at et værobservasjonsfly var savnet. Flyet gjorde atmosfæriske undersøkelser og måtte ved et uhell ha streifet sovjetisk luftrom, hevdet amerikanske myndigheter. 7. mai sendte russerne ut en ny melding: Det nedskutte flyet var et

U-2- spionfly, og piloten var i live, i sovjetisk fangenskap og hadde innrømmet spionasje. USA forsøkte å nekte, og en rekke amerikanske Kongressmedlemmer uttrykte sinne over at Sovjetunionen kunne få seg til å skyte ned et uskyldig værobservasjonsfly som var ute av kurs. Men da Sovejtunionen noen dager senere annonserte at piloten, Francis Gary Powers ville bli stilt for retten i Moskva tiltalt for spionasje, måtte president Eisenhower kripe til korset, og han innrømmet 11. mai at det var et spionfly på etterretningsoppdrag over sovjetisk territorium.

12. mai ble Norges ambassadør til Sovjetunionen, O.C. Gundersen, kalt inn på teppet til viseutenriksminister Zorin i Moskva: U-2-flyet var på vei til Bodø da det ble skutt ned. Norge stilte dermed sine flyplasser til disposisjon for



*Francis Gary Powers på Adana-basen i Tyrkia i 1959. Foto: NL*

ulovlige overflyvninger av Sovjetunionen. Dette var meget uheldig. Norge ble bedt om å bryte det militære samarbeidet med USA. Hvis slike operasjoner gjentok seg, ville norske flystasjoner involvert bli bombet. Kanskje med atomraketter, truet Generalsekretær Krustjov.

### **Hva skjuler seg bak jernteppet?**

Dette var første gang et vestlig spionfly gjorde et forsøk på å overfly Sovjetunionen fra en ende til en annen, men det gikk så galt det kunne gå. Formålet med turen var å fotografere utilgjengelige sovjetiske militærinstallasjoner.

Amerikanerne var spesielt interessert i Plesetsk-område, nord for Sverdlovsk, hvor de mistenkte russerne for å utplassere de første sovjetiske landbaserte interkontinentale atomrakettene. Flyet skulle også fotografere atomforskningsanleggene i Tsjelyabinsk, prøvesprengningsområdene i Tyuratam, de militærindustrielle kompleksene i Sverdlovsk og bombeflyområdene og ubåthavnene i Arkhangelsk og på Kola-halvøya. Nedskytingen skapte store tumulter i Øst-Vest-forbindelsene og puttet Norge og Bodø for første gang på det internasjonale kald krig-kartet.

### **Hva skal man med spionfly?**

Vi kan si at det begynte i 1953. Det amerikanske Luftforsvaret så etter hvert behovet for å utføre langtrekkende overflyvninger av Sovjetunionen med foto-fly. Utviklingen innen det sovjetiske militære, med sovjetiske prøvesprengninger av både atom- og hydrogensbomber, samt klare tegn til oppbygging av en sterk flåte med langtrekkende bombefly og etter hvert også missiler hadde skapt sterk uro i USA. Det bredte seg en frykt for at Vesten kanskje faktisk lå etter Sovjet på dette område – frykten for det såkalte "Bomber-Gap" og fra slutten av 1950-tallet



*U-2 over Bodø (Bildet er arrangert). Foto: J&S*

(med Sputnik-oppskytningen i 1959) kanskje også et "Missile Gap"? Men hovedproblemet var mangelen på kunnskap. De sovjetiske forskningsanleggene og prøvelfeltene lå dypt inne i Sovjetunionen, hvor de tilgjengelige verktøy for overvåkning ikke nådde.

Begge sider i den kalde krigen hadde lenge brukt ordinære bombe- eller jagerfly som fotofly, ved å stappe dem fulle av fotoutstyr og gi dem forstavelen "R" for Reconnaissance, slik som RB-47 (Boeing 47) og Canberra (britisk bombe-fly, også mye brukt av USA). Men de fungerte ikke

godt nok. De kom ikke langt nok inn i Sovjet fordi de ikke kunne komme høyt nok til å unngå sovjetisk antiluftskytts.

I 1953 inviterte derfor US Air Force flere flyfabrikanter til å foreslå design for et spesialbygd høytflyvende rekognoseringsfly. Lockheed-fabrikken presenterte en plan om en blanding av jagerfly og seilfly. Med lange vinger, en slank kropp, bare en motor og ingen radar eller annen tyngende elektronikk kunne flyet komme opp i høyder ingen før hadde nådd, og holde disse nesten uendelig. Sannsynligvis (forhåpentligvis?) hadde russerne verken jagerfly, raketter eller radar som kunne nå flyet i de 70 000 fot det ville sveve i.

Men US Air Force trakk seg. Risikoen ved bevisst å skulle operere over sovjetisk territorium ble ansett for å være for stor. Hva hvis flyet ble skutt ned? US Air Force turte ikke ta sjansen. Men CIA syntes ideen var god, og hadde mindre motforestillinger mot slike operasjoner i gråsonen. Støttet av president Eisenhower og en hjemlig opinion livredd for mulig sovjetisk overmakt i luften, ble flyet bygget og tatt i bruk i 1956. Flyvere ble gitt permisjon fra US Air Force og en meget god lønn. Prosjektet måtte være svært hemmelig, uten mulighet for lekkasjer.



Øverst: Bison bombeflyfabrikken i Moskva. Tatt av Carmine Vito med U-2 over Moskva i 1956. Foto: NL

Canberra fotorekognoseringsfly. Fra Norsk Luftfartsmuseums samlinger. Foto: NL



På forsommeren 1956 tok det første flyet av fra Wiesbaden i Vest-Tyskland og fløy innover DDR og Polen. Senere på sommeren fløy piloten Carmine Vito et tokt helt til Moskva og fotograferte bombeflyfabrikkene i byen. Uten radar var han tvunget til å styre etter jernbanelinjene på bakken. Han fløy til Kiev, og fulgte jernbanen derfra til Moskva!

US Air Force så at flyvningene gikk smertefritt. Snart hadde de skaffet seg sine egne U-2-fly, og fra baser i Alaska fløy de over Nordpolen for å holde et øye med sovjetiske atomprøvesprengninger på Novaja Zemlja.

Nordområdene lokket. Bare noen få mil fra grensen mot Norge lå verdens største militærbase, på Kola-halvøya. To CIA-styrte tokt gikk fra Wiesbaden over Norge til Kola i oktober 1957. Norske myndigheter var øyensynlig ikke informert, men fanget opp i hvert fall det ene på Luftforsvarets radar i Kirkenes.

Våren 1958 kontaktet Richard Bissel jr., underdirektør i CIA og ansvarlig for U-2-prosjektet, Wilhelm Evang som var sjef for det norske Forsvarets etterretningstjeneste. Kunne CIA få lov til å stasjonere to U-2 fly i Bodø en kortere periode høsten 1958, for å fly i internasjonalt farvann i Barentshavet? Evang la saken frem for sine overordnede, Forsvarsstabssjefen og Regjeringens Sikkerhetsutvalg. Sikkerhetsutvalget bestod av statsminister Einar Gerhardsen, forsvarsminister Nils Handal og utenriksminister Hallvard Lange.

De ble enige om å gi amerikanerne tillatelse, såfremt flyvningene kun skjedde i internasjonalt farvann. Vårt forhold til Sovjetunionen måtte ikke forverres ved noen amerikanske provokasjoner i våre nærrområder.

Evang skulle ta seg av saken, og informere kun de som absolutt måtte kjenne til operasjonene.

Det ville si Luftkommandøren i Nord-Norge, som satt i Bodø, og Operasjonsgruppesjefen på Bodø Hovedflystasjon. Luftforsvarsledelsen i Norge behøvde ikke å blandes inn. Dette var følsomme operasjoner som ikke burde bli kjent i større omfang. Evang forventet, og krevde at CIA ga ham kopi av all informasjon de fikk fra flyvningene ut ifra Norge. Informasjon av svært stor verdi for vår hjemlige etterretning. Men i forhold til Norges restriksjoner på alliert militær virksomhet, om enn ikke ennå formelt fastlagt, og vårt forsøk på å holde nordområdene mest mulig fredelig, kunne flyvningene være problematiske.

De to flyene ankom Norge i september 1958. Været var dårlig så det ble få flyvninger og operasjonene strakk seg noe lenger enn først tenkt. I november dro flyene tilbake. Og så begynte enkelte problemer å melde seg.

CIA og US Air Force antok på midten av 1950-tallet at



*U2's planlagte rute gjennom Sovjetunionen til Bodø. Ill.: NL*

det eksisterte et kortvarig ”window of opportunity” for overflyvninger av Sovjetunionen på et sted mellom fire og ti år. I denne perioden ble det antatt at flyvningene kunne foregå mer eller mindre usett. Like fullt ble det i 1956 utarbeidet egne retningslinjer for hvordan man skulle forholde seg dersom uhellet først var ute, og Sovjetunionen faktisk skulle greie å skyte ned et fly. Flere tenkte eksempler ble utarbeidet, deriblant et som ligner den som faktisk skjedde i 1960. Dekkhistoriene som amerikanske myndigheter prøvde seg med i 1960, ble også fastlagt i retningslinjene fra 1956.

Men det som skjedde var likevel ikke forutsett. Det skulle vise seg at sovjetisk radar fanget opp flyet med en gang. Amerikanerne var ikke tilstrekkelig oppdatert på hvor gode de sovjetiske radarene var blitt. Under flyvningen til

Moskva sommeren 1956 sendte det sovjetiske flyvåpenet opp flere MiG-15 og MiG-17 jagerfly for å forsøke å skyte ned U-2-flyet. Det lyktes de ikke i, men det var en strek i regningen for amerikanerne de var oppdaget så raskt.

Men U-2 ga såpass gode resultater at det ble for fristende å fortsette. At russerne hadde gode nok radarsystemer enkelte steder til å kunne oppdage flyet, betød ikke at de hadde det alle steder. CIA var tydelig innstilt på å ta noen sjanser.



Da norske myndigheter ble spurt om å tillate flyvninger fra Bodø i 1958, var avtalen med nordmennene at flyvningene kun skulle skje i internasjonalt farvann. Sannsynligvis antok norsk etterretningstjeneste at de sovjetiske prøvesprengningsfeltene på Novaja Zemlja var målet. Men det egentlige målet var Leningrad-området. US Air Force mente at Barentshavet var godt nok dekket gjennom andre spionflyvninger. U-2's sterke side kunne best utnyttes overfor områder av Sovjetunionen utilgjengelige for andre typer spionfly. US Air Force anbefalte derfor CIA å sende U-2 over Karelen, Leningrad og Finskebukta. Dette ble også gjort gjennom at den siste U-2-fligten fra Bodø i november 1958. Først gikk nordover i retning Barentshavet, men så brått svingte sydover nord av Kirkenes og passerte Finland og Baltikum på vei tilbake til Wiesbaden.

Overfor en overrasket og protesterende norsk etterretningstjeneste, sa CIA

bare at flyet var ferdig med sitt oppdrag i nord, og hadde returnert korteste vei hjem til hovedbasen i Vest-Tyskland. Regjeringens Sikkerhetsutvalg slo seg til ro med dette, og nøyde seg med en mild reprimande av CIA. Et lignende avvik fra avtalt ruteplan burde ikke gjenta seg. CIA lovet det.

### Ulykkesåret

I 1959 ba CIA om tillatelse til å foreta nye U-2-flyvninger fra Bodø og opp i Barentshavet våren 1960. Regjeringens Sikkerhetsutvalg godtok det. Men tiden gikk, og amerikanerne utsatte og utsatte gjennomføringen. Helt til Evang den 30. april fikk beskjed om at ett U-2-fly ville ankomme Bodø dagen etter.

Et transportfly med avløserpilot, sambandsfolk, med mer ankom Bodø om morgenen første mai. Men tiden gikk og intet fly visste seg, så de pakket sammen igjen og dro tilbake til Wiesbaden. Tolv dager etter fikk så den norske ambassadøren av russerne rede på hva som hadde skjedd.



Igjen hadde altså CIA forespeilet Norge flyvninger ut fra Bodø og opp i internasjonalt farvann, for så å gjennomføre en overflyvning av sovjetisk territorium. Utenriksminister Lange ba om, og fikk en uforbeholden unnskyldning fra amerikanske myndigheter, som også fastslo at Norge intet visste om flyvningens

*Det nedskutte U-2-flyet slik det ser ut idag. Det befinner seg på De Væpnede Styrkers Museum i Moskva. Foto: NL*

egentlige rute. En viktig tilføyelse sett i lys av kraftig sovjetisk press for å få oss til å bryte med USA, samt gjentatte trusler om sovjetiske atomangrep på Bodø.

Lignende press ble lagt på Pakistan for bruken av Peshawar flyplass, samt Tyskland, Tyrkia og Japan som alle hadde U-2-baser i større eller lengre tidsrom. Midt oppe i det hele skjøt russerne ned enda et fly den første juli: Et RB-47 som faktisk var på tokt i Barentshavet. Det hadde virkelig kjølnet mellom Sovjetunionen og USA, og Sovjetunionen arbeidet meget hardt for å slå sprekker mellom USA og USA's allierte. En planlagt fredskonferanse i Paris samme sommer måtte kanselleres.

Men også her hjemme ble det bråk. Forsvarsdepartementet satte allerede 12. mai ned et utvalg for å belyse vår medvirkning. Mange mistenkte at Evang måtte ha visst om, og stilltiende godkjent de amerikanske overtrampene. Og fremdeles er det usikkert hvor mye Evang egentlig visste. Tilgjengelige kilder gir ikke noe klart svar. Nedskytingen førte også til splid internt i det norske Forsvaret, hvor spesielt Luftforsvaret gikk til harde angrep på Evang for å ha vært holdt utenfor. Men var egentlig Luftforsvaret så uvitende som rapportene skrevet etter U-2-episoden påstår? Året etter måtte også forsvarsminister Handal gå av. Han hadde ikke lenger statsminister Gerhardsens tillit. Hvilken rolle spilte U-2-episoden i dette?

CIA avsluttet sitt engasjement med U-2 etter dette. Siden er det kun US Air Force som har

brukt, og bruker U-2. I Norge ble retningslinjene for alliert virksomhet i norsk luftrom innskjerpet. Men fortsatt er det flere løse tråder i U-2-saken og rom for nye oppdagelser. Alle kildene er ikke tilgjengelige ennå. Fortsatt gjenstår mer fra CIAs arkiver og Forsvarets etterretningstjeneste.

*Vil du vite mer?*

*Lundestad, Svein (red). The U2 and the Cold War in the High North. Høgskolen i Bodø, 1995*  
*Pocock, Chris. The U-2 Spyplane: Toward the Unknown: A New History of the Early Years.*

*Schiffer Publishing, 2000*  
*Riste, Olav og Arnfinn Moland. Strengt hemmelig – norsk etterretningstjeneste 1945 – 1970. Universitetsforlaget, Oslo 1997*  
*Tamnes, Rolf. The United States and the Cold War in the High North. Ad Notam, Oslo 1991*

*På Norsk Luftfartsmuseum kan du i utstillingen se samme type U-2-fly som er omtalt i denne artikkelen. Du kan og besøke museets nettsider på: [www.luftfart.museum.no](http://www.luftfart.museum.no).*

*Går du til "Utstillinger" finner du museets U-2. Går du til "Forskning" finner du en rekke artikler om Norge og den kalde krigen.*



Lockheed U-2

TEKNISKE DATA:

LENGDE: 15,1 m

VINGESPENN: 24,4 m

HØYDE: 4,62 m

MAKS. VEKT m/utv. tanker:  
7833 kg

MAKS. HASTIGHET: 795 km/t

MAKS. HØYDE: Ca. 75 000 fot

REKKEVIDDE m/utv. tanker:  
4185 km

MOTOR:  
1 P&W J57-P13B, 7718 kilo S.t.

# Kontordamen som ble flyverske

Av Olav Gynnild



**Hun kunne levd et trygt liv som kontordame i farens firma i Narvik. Isteden ble Gidsken Jakobsen Norges andre kvinnelige flyger og første kvinne med eget flyselskap. Hun opplevde å miste motoren i ni hundre meters høyde over Sognefjorden og som kvinne ble hun latterliggjort for flygingene sine. Likevel sprengte Gidsken grenser i mellomkrigstidens Norge.**

## ”Meget barnslig og uhyre liketil”

”Tidlig om morgenen er det, men Gidsken Jakobsen står allerede i telefonsamtale med en bladmann. I ventetiden ser vi, naturligvis, på den spede, brunhårede, meget unge dame, iført tettsittende benklær, tykke bekkstøvler og sweater. Med hånden i lommen legger frk. Gidsken ut om karter, kilometer, åpne innsjøer til landing. Alt er greit i hennes planer. – Endelig setter vi oss da, og meget barnslig og uhyre liketil prater vår eneste aktive kvinnelige flyger om løst

og fast – men tross ungdommen griper hun så fast om sin flyveroppgave at vi skjønner snart det ikke er sensasjon hun tilsikter.”

Slik beskriver skribenten ”Mix.” i Adresseavisen sitt møte med den 21 år gamle Gidsken Jakobsen i 1930, den gang fly ennå var en sjeldenhet og flygerne så godt som utelukkende var menn. Rett nok var det i ferd med å dukke opp kvinner på flygingens stjernehimmel. Bare måneder etter at Gidsken ble intervjuet i Adresseavisen, fløy Amy Johnson

som den første kvinne solo fra England til Australia, og i 1932 ble Amelia Earhart den første kvinne som krysset Atlanteren alene. Men disse kvinnene var enslige fugler. Her hjemme hadde bare Dagny Berger fått flysertifikat før Gidsken Jakobsen.

Hva var det som fikk en tjueto år gammel kvinne fra Narvik til å bli flyger? Var hun bare en meget ung og ”meget barnslig” dame, slik Adresseavisen skriver, eller lå det andre motiver bak hennes ”flyveroppgave”?

## Ikke helt som andre unge kvinner

Opprinnelig var Gidsken Jakobsen kontordame i farens trelastfirma i Narvik. Det ble sett på som et høvelig yrke for en ung kvinne den gangen, og Gidsken kunne sikkert ha slått seg til ro og levd et trygt liv under farens beskyttende vinger. Men Gidsken skilte seg tidlig ut fra andre unge jenter.

”Jeg vil reise ut i verden og bli berømt!” skrev hun til en venninne da hun var 15 år. Noen få år senere kjøpte far hennes bil til henne, en Chevrolet til fem tusen kroner. Med denne luksusvognen kjørte Gidsken rundt i bygatene og bortetter de få humpete landeveiene som fantes. Den kvinnelige billisten vakte oppsikt. Nesten ingen kvinner hadde ennå tatt sertifikat, og enda færre hadde bil. Tilvante roller ble snudd opp ned. Trauste mannfolk med hest og kjerre måtte pent vike til siden når Gidsken tutet med bilhornet og ville forbi. Gidsken deltok også i et racerløp utenfor Narvik, og ble, som eneste kvinnelige deltaker, tildelt en ”opmuntringspræmie”.

Tidene var i det hele tatt omskiftelige. Motoriserte kjøretøy og transportmidler fikk i mellomkrigstiden stadig større fart og flere passasjerer. Samfunnet fikk mer bevegelse, og nye muligheter for å bryte opp og reise ut i verden åpnet seg. Sommeren 1928 kom det langveisfarere til Narvik. Det var den svenske flymaskinen ”Uppland” som skulle nordover for å lete etter luftskipet ”Italia” som var meldt savnet nord for Svalbard. Flyet var en stor Junkers med tre motorer og plass til 12 passasjerer. Hele Narvik var på beina for å se vidunderet. ”Jeg så på maskinen

og fikk slik ustyrtelig lyst til å fly”, fortalte Gidsken Jakobsen senere.

Hun begynte å lete etter flyskoler. Mor hennes likte ikke dette noe særlig, for nesten dagstøtt sto det å lese om flyulykker i avisene. Men til slutt fikk hun lov, og faren hjalp henne med penger til skolegang. Vinteren 1929, i en alder av bare tjue år, gikk Gidsken Aeromateriels flyskole utenfor Stockholm. I mars mottok hun flysertifikat som beste elev. Samme vår lærte Gidsken å fly sjøfly i Finland, og i august kjøpte hun et lite toseters sjøfly fra Sääski-fabrikken i Helsingfors. Flyet ble døpt ”Måsen” og fløyet hjem til Narvik.

Med base på farens trelastlager i Narvik fortsatte Gidsken med treningsflyging utover høsten. Hun tilbød også taxifyging. Men det viste seg snart at ”Måsen” var en usikker farkost. Gang på gang oppsto det feil med flyet, og kostbare reparasjoner måtte til. Under en landing ved Stamsund ble flottører og vinger ødelagt. Flyet ble lappet sammen igjen, men flottørene fortsatte å lekke vann. Dette gjorde flyet tyngre og reduserte stigeevnen. Etter uhellet var 40–50 liter bensin alt ”Måsen” kunne løfte – nok drivstoff til cirka én times flyging.



## Den første som fløy fra Narvik til Oslo midtvinters

Den 18. desember 1929, midt i mørketiden, lettet Gidsken fra Narvik og satte kurs mot Oslo. Med seg hadde hun en ung, finsk flygervenn som het Ville Leppänen. Sørpå skulle "Måsen" besiktiges og registreres. Dette kunne etter sigende ha bli gjort i Trondhjem, men Gidsken ville til Oslo.

Vanvittig! Galskap! sa folk i Narvik da de fikk høre om flygingen. Og kanskje hadde de litt rett i det. For på ferden

sørover langs kysten – og videre fra Vestlandet over fjellet til Oslo – satt Gidsken og Leppänen i åpne cockpiter og frøs. Leppänen vasset i kaldt vann og ble syk. Snø og storm hindret dem i å fly, flottørene lekket som siler og de måtte nødlande flere ganger. 34 dager brukte de på turen, men bare tjue timer var de i lufta! Men frem kom de, til slutt.

Med ferden over det snødekte landet ble Gidsken den første som fløy Norge fra nord til sør om vinteren, og den første som fløy over Filefjell.

På veien sørover holdt de to flygerne flere oppvisninger. "Dei synte ymse kunstar som looping, noko liknande som kolbøtte" forteller avisa Fjordingen. "Gamle og unge var forbina og kunde ikkje skyne at slikt kunde gaa for seg". På mange av stedene de kom til hadde folk hadde aldri sett et fly før. Skoler tok fri og gudstjenester ble avlyst. På vei nordover igjen fra Oslo til Narvik kom flygerne til Lillehammer, midt under et hopprenn. Tjukt med folk var samlet i bakken. Men da "Måsen" brakket inn over byen, ga publikum blaffen i hopprennet og la av gårde ned til Mjøsa der flyet landet.

## Økonomiske vansker

Gidsken var ikke bare flyger, hun var også forretningskvinne. I en alder av 23 stiftet hun sitt eget flyselskap, Nord-Norges Aero A/S, og før hun var fylt 28 hadde hun rukket å stifte to til. Det sier mye om hennes personlige egenskaper at hun evnet å få erfarne forretningsmenn til å skyte inn store beløp i disse selskapene.

Dette skjedde til alt overmål i en tid da mange i Norge tvilte på at luftfarten hadde noen fremtid. Flyene ble av kritikere sett på som leketøy. Politikerne var skeptiske til å bevilge penger til flyplasser og flyruter, og folk flest var redde for å fly. Ikke var det mange som hadde råd til å betale billetten heller.

Gidsken arbeidet iherdig for å få konsesjon på passasjer- og postflyruter, noe som ville ha gitt henne en viss økonomisk trygghet,

*Gidsken og Ville Leppänen.*



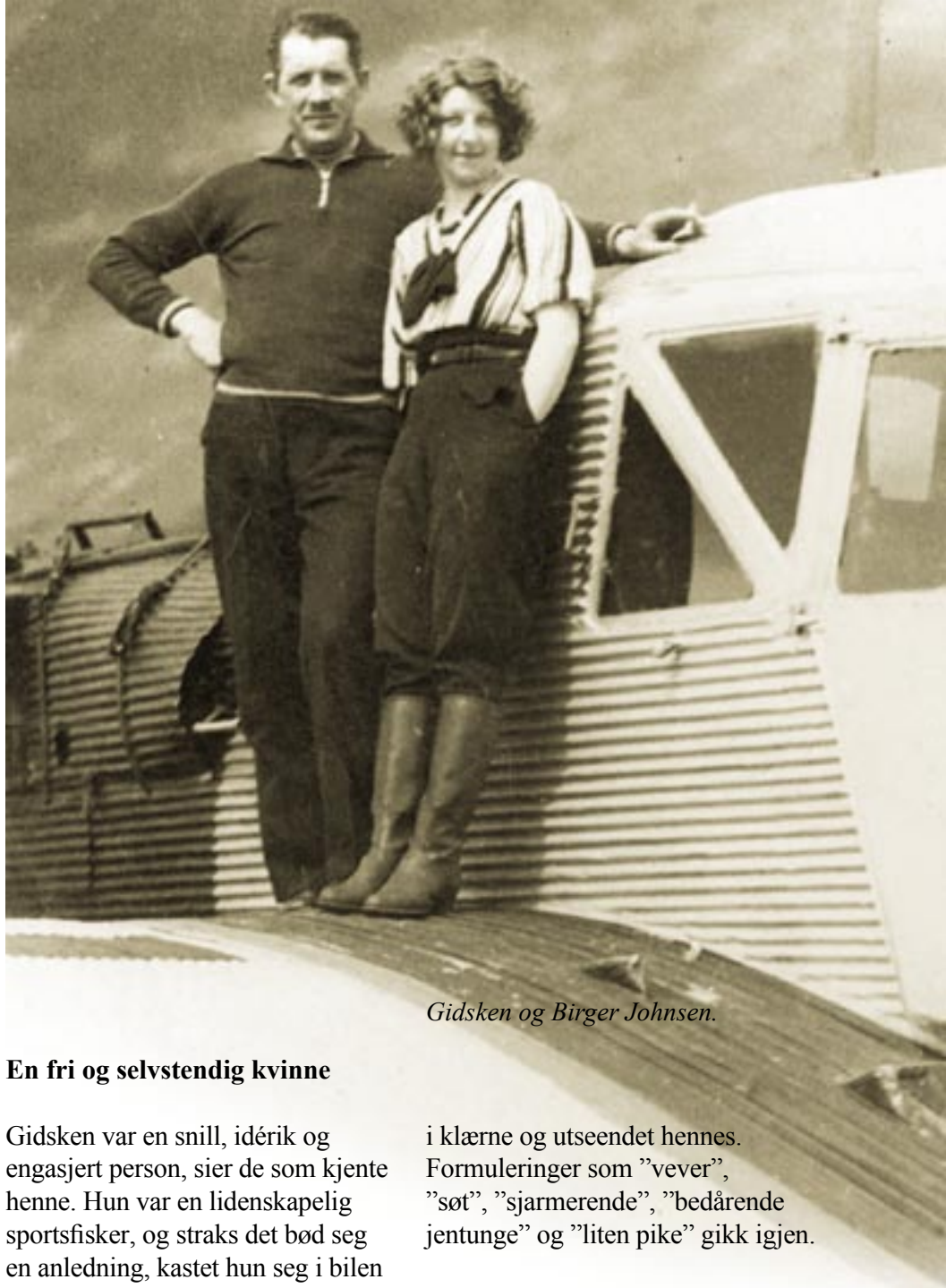
men hun greide ikke å vinne tilstrekkelig støtte for planene sine. Hun drev isteden med reklame- og taxifyging, og med rundflyging av utenlandske turister i de vestnorske fjordene. Her kom hun ut for farlige ulykker.

## Ulykker

I 1934 mistet Gidsken motoren i 900 meters høyde over Sognefjorden. Flyet kom i ubalanse og steilet. Kokende vann, nagler, skruer og løse deler haglet over Gidsken, en annen flyger som var med, Birger Johnsen, og en ung gutt som het Olaf Bale.

Men Gidsken visste råd! Hun røsket tak i Olaf Bale, og sammen krøp de så langt frem i flyet som det var mulig å komme. Slik kompenserte de for noe av vekten som ble borte da motoren falt ut. Samtidig kastet Birger Johnsen seg over høyderoret og prøvde å få flyet i rett stilling igjen. Flyet flatet ut, kom i glideflukt og landet elegant på Sognefjorden. ”Naturligvis var det litt nervepirrende før vi fikk kontroll på maskinen igjen,” sa Birger Johnsen til avisene etterpå. Han hadde tidligere styrtet rett i jorden fra 1200 fot i Santa Barbara og tok uhellet med stoisk ro.

To år etter tippet flyet til Gidsken rundt under en landing på fjorden i Olden. Flyet ble liggende opp ned, og sjøvann trengte inn i kabinen. Gidsken og de tre andre som var om bord, var fanget som mus i en felle og sto i fare for å drukne. Men i siste liten greide en av passasjerene å slå hull på et vindu med knyttnevene sine. Forslåtte og oppskrapte kom alle seg ut av flyet, og opp på en vinge. Folk som hadde sett ulykken, kom roende til og hjalp dem i land.



*Gidsken og Birger Johnsen.*

## En fri og selvstendig kvinne

Gidsken var en snill, iderik og engasjert person, sier de som kjente henne. Hun var en lidenskapelig sportsfisker, og straks det bød seg en anledning, kastet hun seg i bilen og la av gårde med fiskestang og en liten robåt på taket.

Livsfrisk som hun var, fikk Gidsken flere kavalerer, men hun valgte å leve et liv som fri og selvstendig kvinne og stiftet ikke familie. På sine eldre dager flyttet hun til Tretten i Gudbrandsdalen, hvor hun delte hus med søstrene sine, Camilla og Borghild. Her døde hun, 81 år gammel, den 13. juni 1990.

Som kvinnelig flyger ble Gidsken Jakobsen møtt med forskjellige reaksjoner. Journalistene, som den gangen stort sett bare var menn, hadde en trang til å hekte seg opp

i klærne og utseendet hennes. Formuleringer som ”vever”, ”søt”, ”sjarmerende”, ”bedårende jentunge” og ”liten pike” gikk igjen.

Men som kvinne sprenget hun grenser. Gidsken er en representant for ”en ny generasjon av sportskvinner”, skriver Ofotens Tidende i 1929. ”Sportskvinden” var et begrep i tiden. Det var kvinner som trosset gamle forbud, kastet korsettet og iførte seg sporty klær, hadde fritid og tjente penger selv. Sammen med en venninne kjørte Gidsken på motorsykkel fra Narvik til Roma i 1931, en tur på 8 500 kilometer. Det var nok mange som snudde seg for å sjekke om de så syner da sykkelen suste forbi. To kvinner i skinndrakt på skrevs over en 350-kubikker var ikke et dagligdags syn!

Gidsken Jakobsen var i det hele tatt ikke bare en ”meget barnslig” ung dame, slik ”Mix.” hevdet i Adresseavisen i 1929. Gidskens innsats som flyger var banebrytende, hun var en pioner. Trass i stormer og havari, pengevansker, hånflir og stive kjønnsroller holdt hun fast ved drømmene sine og gjorde dem til virkelighet.



*Gidsken på sine eldre dager.*



### Sääski II ”Måsen”

I utstillingen til Norsk Luftfartsmuseum kan du se en kopi av Sääski, Måsen”, slik den så ut da Gidsken Jakobsen fløy den.

Ansvarlige for oppbyggingen av denne kopien har vært Ivan Kristiansen og Halvor Nilsen ved BLHF. Prosjektet har tatt rundt seks år og flyet var ferdigstilt i 2003.

Vingespenn	8,80 meter
Total lengde	7,4 meter
Total høyde	2,7 meter
Vingereale	2,2 meter
Tomvekt landfly	530 kg
Vingebelastning	36 kg/m <sup>2</sup>
Motor	Siemens Halske SH 12, 120 hk

## Bf 108 D-1, Werknr. 5138, SNCAN Av Asbjørn Borge

Denne Taifun fra 1943 var opprinnelig i tjeneste for Luftwaffe i Finland.

Ved krigens slutt var maskinen, med kjenne-tegn A2+GA, lagret på Elvenes/Norge som reservemaskin.

Etter en overhaling fulgte så omregistrering til LN-DAT den 7. august 1946 for Widerøes Flyveselskap i Norge.

Etter åtte gode driftsår, ble flyet solgt til Sverige, og den 26. september 1955 ble den godkjent luftdyktig med registreringen SE-BZN i Uppsala.

Frem til 1969 fulgte så flere eiere og hjemsteder i Trelleborg, Døsebo, Kristianstad og Ørebro. Der ble det oppdaget og overtatt av Reinhold Ficht i 1970, som lenge hadde lett etter en Bf 108.

Over 5000 arbeidstimer var nødvendig før Taifunen, registrert som D-EFPT, mot slutten av 1975, endelig kunne foreta sin første flytur i de bayerske nasjonalfarger hvitt/blått.

Etter mange flyturer og deltagelser ved flystevner, skjedde det en buklanding på grunn av for høy motortemperatur. På grunn av vanskelig tilgang på reservedeler, dro reparasjonen ut i tid, og til slutt kjøpte firmaet MBB flyet i 1982.

Med nye farger - standard kamuflasjemaling fra 1943 - fløy Taifunen nå ved mange arrangementer, delvis sammen med Bf 109G-6, D-FMBB, til den slutt gikk tapt ved et havari i Johannistal den 9. september 1995. Her omkom piloten, Gerd Kahdemann og passasjeren, den tidligere astronauten Reinhard Furrer.

*Kildeangivelse: Flugzeug Classic*



*Asbjørn Borge på vingen til Bf 108 (Widerøe) på Bodø gamle flyplass ca 1953.*



# GCA overtar storebrors rolle i den kalde krigen

Av Bernard Duncan Lyng, Etterretningssjef ved Bodø Hovedflystasjon (1975-84)

**GCA eller "Ground Control Approach"- radar har i mange år spilt en viktig rolle som innflygingshjelpemiddel for norske jagerfly.**

**I begynnelsen på 60-tallet, og i mange år framover, ble det også vanlig at GCA-kontrolløren trådte til som radarflygeleder for sivile rutefly.**

**Det var derfor en naturlig konsekvens at GCA-radaren våren 65 ble integrert inn i Luftfartsverkets nye innflygingskontroll i Bodø. Dette skjedde uten dramatikk, og med et godt samarbeid med de sivile flygeleiderne.**

**I mars 1972 hendte det imidlertid noe som skulle skape et stort nasjonalt og internasjonalt medieoppslag, og der Bodø GCA spilte en særdeles viktig og overraskende rolle!**

Undertegnede, som på nevnte tidspunkt var løytnant med ca 10 års erfaring som radarflygeleder, var sent på ettermiddagen den 21. mars blitt anmodet av vakthavende flygeleder om å bemanne GCA-radaren for å bistå en SAS-maskin på vei nordover fra Værnes. En sivil flygeleder med assistent skulle i tillegg bemanne innflygingskontrollen.

Så der satt vi foran radarskjermen - og pratet om løst og fast mens vi ventet på ettermiddagens passasjerfly.....

I håp om å få tidlig radarkontakt med ankommende SAS-maskin,



hadde jeg "tiltet" radarantennen helt ned mot horisonten. Plutselig oppdager jeg et kraftig radarekko, eller "target" som det heter på fagspråket, ca. 90 til 100 nautiske mil rett vest av Bodø – helt i yterkanten av radarens rekkevidde. Det oppdagete flyet måtte tydeligvis være i en skarp sving med "flatsiden" vendt mot radaren, siden vi fikk såpass god radarrefleksjon på maksimum rekkevidde. Men så var target borte! Nei, vent litt, der kom det svakt tilbake. En ny sving på gang. Var SAS-maskinen ute av kurs og hadde vanskeligheter??

Vakthavende flygeleder var rask med tilbakemelding: SAS-flyet hadde enda ikke passert Brønnøysund!

Jeg ringer direktelinja til vakthavende GCI-kontrollør på

Reitan. Fra lydbåndopptaket kan vi gjengi følgende utdrag:

GCA: Jeg har et uidentifisert target som driver og svinger ca. 90 til 100 NM rett vest av Bodø – har du noe der ute?

GCI: Nei, vi har kjørt ned radarsystemet vårt pga modifikasjonsarbeid, men vent litt så skal jeg sjekke.....pause.....

GCI: Du, det kan være de russerne som Gråkallen hadde kontakt med tidligere i dag.....det passer bra med flytida.....

GCA: Det er best dere får ut fingeren. Target har akkurat nå kurs rett mot Bodø. De er på radial 274 range 88NM.....Jeg har bare sporadisk kontakt. Jeg tror de

driver og svinger der ute....!

GCI: Beredskapen på eneren blir ”scramblet” nå!.....lang pause.....

Vi som sitter i innflygningskontrollen hører kort tid etter 2 stykk F-104 Starfighter ta av med fulle etterbrennere, og ”lead” flygeren rapporterer dette på radioen med rolig stemme til GCI.

GCI: Jeg sender 104erne over til deg, GCA, hvilken kanal bruker du?

GCA: Nei, ikke gjør det, la oss lure russerne! De vet sikkert du er ute av drift. Behold dem på din frekvens, så skal jeg fore deg med kurs, høyde og posisjon over denne direktelinjen!

Jeg foreslår climbout 270, til 10 000 fot..... Target nå kurs NØ, 80 NM ute på radial 278.

Jeg har god radarkontakt, så de må nok være under 10 000 fot.....

GCI videreformidler denne informasjonen til beredskapsflyene. Kort til etter rapporterer ”lead” flygeren at han har kontakt med target. (Som senere bekreftes å være identifisert som sovjetiske Badger D). Target hadde nå

fløyet over Værøy på en nordlig kurs, og jeg mistet kort tid etter radarkontakt med de involverte parter. Flyene hadde kommet inn i en av våre blindsoner.... Samtidig med dette rapporterer vår jagerflyger at target hadde skutt ut en kraftig ”lysflare”, slik at han hadde problemer med nattesynet.....

En alvorlig ”fiendtlig” sovjetisk krenkelse av norsk luftrom hadde funnet sted. ”Fiendtlig” da det blant annet ble skutt ”lysflare” mot våre avskjæringsjagere. Hendelsesforløpet gir grunn til å anta at de sovjetiske flygerne var fullt klar over at GCI-radaren på Reitan var ute av drift på grunn av modifikasjonsarbeid.

Ved hjelp av sambandsavlytting? – Kanskje...

Radarvarsler i Badgerflyene?

– Kanskje, men hva med GCA-radarens utstråling?

Muldvarp i det norske Luftforsvaret? – Kanskje....

Vi får nok aldri vite den fulle sannheten, men at Badgerene drev og sirklet i området Værøy – Røst er et faktum. Dette tyder på at de sjekket vår avskjæringsberedskap under nevnte forhold. De følte seg nok ganske sikker på at de ikke

kom til å bli oppdaget. Men de ble nok tatt på senga denne gang! En ting er allikevel sikkert: GCA radarens tilfeldige engasjement som fremskutt GCI-stasjon medvirket nok til å sette en støkk i de sovjetiske flygere på vei nordover til sine baser på Kola. For ikke å snakke om den forvirringen som måtte ha oppstått blant de involverte sovjetiske etterretningsoffiserer!

Det hører med til historien at jeg samme kveld skrev en fyldig og detaljert rapport over hendelsen til min sjef, fikk tatt ut relevante lydbandopptak over kommunikasjonen til og fra GCA-radaren i innflygningskontrollen, samt presisert gjeldende taushetsplikt ovenfor mine hyggelige sivile flygelederkollegaer som hadde vært til stede under hendelsen.

Senere samme kveld kommer det over VHF-radioen: ”GCA, this is Scandinavian 240 requesting a radar approach to runway 08”. Glemte var den kalde krigen, glemte var GCI.

Bodø GCA var ”back in business!!!”



# Ole Augustinussen Røstø Norges første flyger i 1909

Av Hans Olav Løkken

For de fleste av oss har navnet Hans Dons vært ensbetydende med den første nordmannen som fløy en flygemaskin. Men slik er det ikke. Østlendingen Hans Dons var den første nordmannen som fløy i Norge, men det var over tre år etter at en trønder – med stor sannsynlighet - ikke bare var den første nordmannen som fløy en motorisert flygemaskin, men sågar bygget den selv. Så følg med, her forandrer vi - for mange - litt på norsk luftfartshistorie.

## Oppveksten

Ole Augustinussen Røstø ble født den 25. august 1881 på Bjørkneset i Hemne. Foreldrene var Augustinus Olsen Belsvik (1853-1934) og Anne Kristoffersdatter Røstø (1855-1942). De giftet seg i Trondheim i 1877. Sønnen Ole skulle bli den tredje i rekken av ni barn. I 1888 kjøpte familien ei hustomt på den vestre av de to gårdspartene på Bjørkneset og bygde seg hus. Da resten av gårdsparten (gnr. 39/1) kom på auksjon i 1893, kjøpte de også den. Etter som barneflokket på Bjørkneset vokste, tok den unge Ole opphold og bopel hos morfar Kristoffer (1811-1903) og mormor Elisabeth (1820-1915) på Røstøya.

Røstøya (ca. 3 400 mål) ligger ut mot Trondheimsleia. Før hundreårsskiftet var det to bebodde husmannsplasser på øya. Røstøya var husmannsplass

under Magerøya, og der regjerte på den tiden Oles gammelonkel, Hans J. W. Strøm (1825-1906). Og han var ikke noen hvem som helst. Sett med datidens øyne, var Røstøya kanskje en god plass å vokse opp for Ole. Det ga trolig visse tanker og visjoner hos den unge gutten, når han så de store skipene seile forbi i leia. Han hadde hørt at enkelte av dem dro helt til Amerika med folk som ville utvandre til det store landet i vest, med mange muligheter for de som ville noe og kunne noe. Her vokste Ole opp og tok Røstø til etternavn slik som besteforeldrene.

Da Ole ble så gammel at han skulle på skole, kom han til Svanem på fastlandet, hvor han

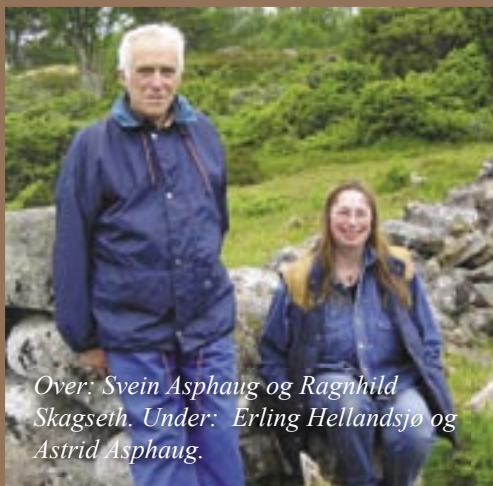
måtte bo borte hos fremmede. Dette ble Oles første utflukt fra Røstøya, men det skulle bli flere etter hvert. Etter endt skolegang og konfirmasjon reiste Ole Røstø til Trondheim, hvor den unge gutten fikk arbeid på verkstedet til Johan Lefstad (Lefstad sportsforretning). Her var det vesentlig sykler han jobbet med. Ole forsøkte seg også som konkurranserytter på sykkel. Han drev det så langt, at han i følge ham selv en gang fikk en hel sekk kaffe i premie. Dette med å være såkalt ”sykkelreparatør” synes å forplante seg blant luftens pionerer. Grunnlaget var temmelig likt både brødrene Wright og vår egen trønder John Bochkon (se bind 3, side 84). De begynte alle å pusle med sykler.



## Historiefortellerne

En julidag i 2004 står jeg sammen med Svein Asphaug og Erling Hellandsjø og ser utover mot Røstøya i Hemne. Den første er søstersønn av hovedpersonen i denne historien. Sistnevnte en dyktig lokalhistoriker – som fører meg inn i en del av vår luftfartshistorie – som for de fleste er ganske så ukjent. Jeg har tatt turen utover for å møte i overført betydning den første nordmannen som fløy et aeroplan. Det var nok ikke en som sokner til Stjørdalsregionen, slik de øvrige kapittel i boka gjør. Men siden Værnesnavnet er synonymt med mesteparten av luftfarten i Trøndelag, velger jeg å låne denne godbiten hos Erling Hellandsjø. Sammen med andre opplysninger jeg har tilkommet fra vedkommende flygers slekt – synes jeg at denne historien må være med for riktig å forsterke og gi en helhet til Værnes og Trøndelag, som de grunnpilarer de er i norsk luftfart.

Jeg blir tatt imot av dagens skipper, Astrid Asphaug – på Stokkekaia på Hellandsjø i Hemne kommune. Hun er datter til Svein Asphaug, nygift for 2 dager siden - og skal ta meg med ut til Røstøya hvor hovedpersonen i denne historien vokste opp. Han far sjøl er ikke lenger like god til beins, og blir igjen på sitt storslåtte landsted, mens Erling Hellandsjø blir med som guide – lommekjent og historiekjent etter mange år som skipper på egen fraktskute. Slik entrer jeg Røstøya ut mot Trondheimsleia – og lar meg bli ført 100 år tilbake. Erling Hellandsjø forteller på sin måte historien om Norges første flyger, tillagt enkelte setninger fra andre kilder.



Over: Svein Asphaug og Ragnhild Skagseth. Under: Erling Hellandsjø og Astrid Asphaug.

## Til Amerika

Rundt århundreskiftet var det stor utvandring til Amerika fra den grenda der Ole vokste opp. Fra Snekkvik-Bjørknes- og Gussøygrenda i Røstkvrevet, som før hundreårsskiftet hadde 7 - 8 boplasser, reiste det til Amerika ca. 30 personer i alle aldre. De fleste reiste rundt 1900. Det er grunn til å tro, at det ikke fra noen grend med så lite geografisk område i Hemne, har utvandret en så stor prosent av befolkningen.

Den unge og kanskje litt eventyrlystne Ole Røstø var 19 år da han utvandret til Amerika. Det samme gjorde tre søsken (Eilert Kristian, Agnes og Elisabeth) og to av onklene med familier. Alle for å søke lykken og bedre økonomiske kår i det nye landet. Da Ole A. Røstø kom til Amerika, skiftet han navn eller muligens faktisk ble gitt et nytt navn av immigrasjonsmyndighetene. Det var ikke uvanlig. Ole A. Røstø ble til Oliver Andre Rosto. Han slo seg ned i Minnesota.

I Amerika ventet nye utfordringer for den teknisk begavede gutten. Bilindustrien i Amerika var i rivende utvikling, og her kom Ole i arbeid - ved siden av skolegang som førte til ingeniørexamen. Men det skulle bli fly og flyindustrien som fenget hans interesse mest. Allerede i 1909 bygger Ole sitt eget primitive fly, Duluth No.1 – oppkalt etter hjembyen i Minnesota. Amerikanske kilder hevder dette var i 1908. Flyet hadde en 35 hk motor. I staten Minnesota fantes det den gangen ikke noen flyplass, så han måtte benytte islagte vann om vinteren for å komme på vingene. Men bare det å komme i lufta var en bedrift på den

tiden. Da Ole foretok den første flygeturen med det selvbygde flyet sitt i 1909, var det bare 6 år etter at de amerikanske brødrene Orville (1871-1948) og Wilbur Wright (1867-1912) klarte å lette fra bakken den 17. desember 1903. Nordmannens første flygetur varte i 20 minutter og i en høyde av 100 feet med en fart av 40 miles pr. time. Den unge norskamerikaneren Ole Røstø hadde fått flygesertifikat nr.131. Etter hvert ble hans private luftfart i Minnesota trappet ned til fordel for andre oppgaver. I følge ham selv, i et intervju med ”Verdens Gang” i 1962, var dette delvis av økonomiske årsaker.

## Norsk flyhistorie

Flere nordmenn forsøkte seg de første 10 - 15 årene av 1900-tallet som flypionerer, men for de fleste endte det i fiasko og havari. Noen brukte importert utstyr, andre selvkonstruerte maskiner. Av navn i den forbindelse kan nevnes Wilhelm Henie og ingeniør Lilloe. Den første som førte et fly innenfor Norges grenser var den svenske flypioneren, baron Carl Cederström (1867-1918). Det skjedde i oktober 1910. Hans Dons var som tidligere nevnt den første nordmannen som fløy i Norge, den 1. juni 1912. Den første nordmannen med flygesertifikat var trolig Chr. Lie. Han fikk sitt sertifikat i Tyskland i 1912. Det første *norske* flygesertifikatet ble utstedt den 11. juni i 1914 til forskeren og polfareren Roald Amundsen (1872-1928). Men norskamerikaneren, trønderen og hemnværingen Ole Røstø, alias Oliver Andre Rosto (1881-1972), - var den *første* av dem alle?

## Krigsflyging

Da den første verdenskrigen brøt ut i 1914, hadde flyindustrien allerede gjort store framskritt. Fly kunne blant annet brukes til speiding og rekognosering over fiendens områder. I 1916 reiste O. A. Rosto til Russland på vegne av en kanadisk flyfabrikk for å lære russerne å bruke noen fly som fabrikkens hadde sendt over dit. Da den russiske revolusjonen brøt ut i 1917, ble Oliver A. Rosto arrestert, men kom seg etter hvert fri og flyktet fra Russland gjennom Finland.

Da USA kom med i verdenskrigen på England og Frankrikes side ved krigserklæringen 6. april 1917, bar det av sted til Frankrike. Oliver A. Rosto ble pilot på flybåter som hadde til oppgave å lokalisere tyske ubåter i den engelske kanalen og på den franske vestkysten. Ubåtene var en stadig trussel mot skipene som fraktet tropper og forsyninger til amerikanerne og deres allierte under kampene på Vestfronten i 1917-18. O. A. Rosto kom seg gjennom siste fase av verdenskrigen med livet og helsa i behold.

## Norgesbesøk i 1920

Etter verdenskrigen ville den vellykkede norskamerikaneren besøke foreldrene i gamle landet. De begynte å dra på årene. Dette måtte selvfølgelig skje standsmessig, så han tok med seg bilen på amerikabåten til Kristiania (Oslo), og kjøre derfra til Hellandsjøen. Denne bilturen i



september 1920 ser ut til å ha gått uten større problemer tross den dårlige veien mellom Orkdal og Hemne. Veien var ikke bygget og beregnet på biltrafikk. Noen særlig forbedring var det heller ikke blitt foretatt. Som en kuriositet kan nevnes at fylkesmannen i Sør-Trøndelag i 1925 nedla forbud mot bilkjøring på denne veistrekningen. Dette forbudet stod ved lag til 1936, da det ble opphevet etter søknad fra Hemne herredsstyre. Tegn tyder på at det likevel foregikk en viss trafikk med biler over Hemnkjølen også i disse 11 årene. Blant annet botelegging av bileiere som trosset forbudet.

Da O. A. Rosto kom til området Stølan-Dalem i Hemne en søndag i september 1920, stod det en hemnværing i veikanten og beskuet denne firehjulete, grønne framtoningen som kom trillende. Rosto stoppet og snakket med karen, og det ble til at han skulle få sitte på et stykke med det moderne kjøretøyet av merket Packard. Dette skulle være den første bilen som har trillet på veiene i Hemne. Passasjereren hadde bare tresko på føttene, og da bilen var kommet opp på Dalemskjølen, spurte Rosto om han ville gå av for å begi seg på hjemveien, da turen kanskje var lang nok - fottøyet tatt i betraktning. Men nei da, karen fant transportmidlet så behagelig og

interessant at han måtte få sitte på et stykke til siden det var søndag og han fremdeles hadde "helga på hand", som det heter i Hemne.

Da bilen kom til Hellandsjøen, vakte den selvfølgelig folks nysgjerrighet. Tradisjonen forteller at selv folk som lå til sengs på grunn av sykdom eller alder, måtte opp for å se på nykomlingen. Hestekarene så på disse nymotens greiene med skepsis. Bilen var bare til for å skremme hestene, mente de. De yngre beskuet bilen med stor interesse, men ingen av dem var vel klar over hvilken betydning bilen skulle få for menneskene i tidene som kom.

På tilbaketuren til Kristiania med bilen, fikk Rosto selskap av slekt som passasjerer. Den kjente motorsportsmannen og senere bilforretningsmannen Bjarne Wist (1894-1989) fra Trondheim var også med på turen til Kristiania. Om det var Rosto som påvirket Wist til å forsøke seg som flyger, skal være usagt, men det kan tenkes. For faktum er at Bjarne Wist en tid etter denne bilturen kjøpte et skadet militært sjøfly, som han fikk reparert på Steinkjer. Da prøveturen skulle foretas med flyet, fikk han med seg en skihopper som medflyger. Skihopperen var vant til å ferdes gjennom lufta, men prøveturen

endte likevel ikke godt. Flyet gikk på nesen i sjøen og deretter rett til bunns. Men både Bjarne Wist og skihopperen kom seg til lands i godt behold. Og i 1932 startet Bjarne Wist sin egen motorsykel- og bilforretning i Trondheim.

### Karriere og utmerkelser

I sin militære karriere ble Oliver Andre Rosto oberst, men det skulle bli i den sivile luftfarten han kom til å gjøre den største innsatsen. Fra 1922 til 1953 var han tilknyttet "Civil Aeronautics Administration". I perioden 1930-50 var han medlem av "U.S.A.F military reserve commission".

Fra 1946 til 1953 - da Rosto var 72 år - var han ved den amerikanske utenriktjenesten som flyekspert med stasjon i London. Han var konsulent ved samordningen av de internasjonale flygeruter i Europa. Mens han var stasjonert i London, var Rosto stadig på farten i vesteuropeiske land. Han var også flere turer i Norge, og besøkte av og til sin barndoms bygd. I 1954, etter avsluttet tjeneste i London, fikk Oliver Andre Rosto tildelt den høye amerikanske utmerkelsen «*Order of Merit*» for sin innsats på sivilflygingens område. Han fikk også tildelt en annen utmerkelse for sin innsats i internasjonal luftfart. Denne utmerkelsen var «*The Civil Aeronautics Administration Medal for Distinguished Service to international flying*». Overrekkelsen foregikk på Metropolitan Airport i Oakland. Begrunnelsen for tildelingen var:

*«Som internasjonal representant for CAA i Europa fra 1946 til 1954 fremmet De luftfarten og internasjonal goodwill ved*

*å gjennomføre programmer i forbindelse med De Forente Staters sikkerhet, og ved å ta del i transportflygingen i utlandet, og ved å fremme De Forente Staters tekniske utvikling. Videre gjorde De kjent Amerikas oppfatning av luftfarten og operasjonsmåter i så høy grad at Deres personlige anstrengelser sparte europeiske land for mange års arbeid med å utarbeide egne tjenesteprogrammer».*

Etter at Oliver A. Rosto sluttet ved utenriktjenesten i London, arbeidet han for "Transocean Airlines", Oakland i California. Det er i forbindelse med oppholdet i London å bemerke at han oversteg aldersgrensen betraktelig, men hadde fått en egen dispensasjon direkte fra president Trumann. Da Rosto ga seg med flyging i høy alder, hadde han rundt 4 500 timer bak seg som flyger, forteller avisene. Han var da æresmedlem i "Den norskamerikanske klubb" i San Fransisco. Og her hjemme pleiet han godt kontakten med sine venner i norsk luftfart: Riiser Larsen, Bernt Balchen og Ludvig G. Braathen.

Rosto hadde et barn, men det får bli en annen historie. Han var gift med *Mary Garret*, som var av tysk-fransk slekt. Hun hadde ei datter fra et tidligere forhold (Evelyn Cramer), som hun hadde med inn i ekteskapet med Rosto. Denne datteren ble da hans stedatter. I følge Ragnhild Skagseth (f. Waagan), som er Rostos søsterdatter, så har ikke slekta til Rosto i Norge noen forbindelse med denne stedatteren.

Dette var historien om en vellykket emigrant til USA. O. A. Rosto reiste i likhet med en mengde andre kvinner og menn over fra Norge til Amerika, trolig for "å søke lykken". Einar Hellandsjø sier det slik: "Alle hadde som mål å få et bedre liv og bedre levevilkår. Det er de vellykkede vi hører om i alle sammenhenger. Taperne som bukket under i motgangen hører vi sjelden om. I Amerika måtte en hver innvandrere være sin egen lykkes smed". Ikke bare lyktes denne gutten fra ei øy ute ved Trondheimsleia, men han ble blant de fremste flypionerer i verden og den første nordmannen som både fløy og bygde fly. Jeg kan ikke se at Hemne kommune har noen bauta eller minnestavle over Ole A. Røstø verken på Magerøya, Røstøya, Svanem eller Kyrkseterøra!

Hva gjelder vår store trønder og nasjonale helt, vår aller første flyger – så foretok han sin "siste flygetur" et sted i luften over Stillehavet utenfor Oakland – hvor han bodde. Oliver Andre Rosto døde nemlig i Seattle i april 1972 - 90 år gammel, etter et langt og begivenhetsrikt liv - hvorpå hans aske ble spredt fra et luftfartøy over Stillehavet av to av hans gode venner, Lars Lind og Glenn Playmate.



*Rosto på sine gamle dager*

“AN EXTREMELY GOOD PILOT WHO WE ALWAYS WILL MISS”

# Sulitjelmagutt med dramatisk og tapper krigsinnsats

Av Knut Hoff



Det er reist en minnebauta i Sulitjelma over to karer fra stedet som gjorde en fabelaktig innsats i kampen mot nazismen. Begge ofret livet i kampen, men bygdefolket har såvisst ikke glemt dem. Den ene av dem var eneren Henning Leifseth, og det lille vi vet om ham kan vi takke Andreas Spjelkavik for. I en interessant artikkel i Fauskeboka 2004, der han har funnet frem til både data og bilder av flygeren, beretter han om Henning som ble født 17. april 1915. Spjelkavik påpeker at han har sjekket kirkeboka som fastslår dette, men at han i forsvarets papirer figurerer med fødselsåret 1916, og det er da også kommet med på hans gravstein i Dunkerque. Rett skal være rett.

Så kan vi sikkert også stole på Spjelkaviks øvrige opplysninger om flygeren.

Kort sagt: Begynte på skolen i 1922, tok senere realskole, artium og Handelshøgskole. På skolen var han en ener, som i 1938 fikk flysertifikat etter Flygeskolen på Kjeller. Ansatt i A.S Sulitjelma Gruber i bokholderiet, ivrig idrettsmann med bl.a. 6 nordnorske rekorder i løp og lengdehopp. Sluttet i jobben i mai 1939

og meldte seg frivillig ved Hålogaland Flygeavdeling som pilot. Han hadde i sin tid avlagt prøver på flytypen Gloster Gladiator, - nå havnet han på Fokker CVD. Avdelingen hadde 6 slike, hvorav 3 ble overført til Banak og 3 til Seida i Tana. Leifseth havnet i Tana på nøytralitetsvakt.

Øverst til høyre: Henning foran sin "Tiger Moth".

Nederst: Henning i flyvåpenets uniform på Kjeller militære flyplass. Datidens Flyveruniform med ballongbukser og lærstøvler

Øverst til venstre: Kadettene på flygeskolen, Kjeller, har fått sin "ving" på uniformen. Henning står som nummer 2 fra venstre. Flyet er en Fokker CV. Året er 1938 og Henning er 23 år gammel..

## Tysk angrep

Så ble Norge angrepet av tyskerne 9. april 1940, og samtlige 6 Fokkere ble samlet på Bardufoss. Det ble mange flyoperasjoner i snøtykke og kuling. Det sies at et av flyene ved landing på Bardufoss ble tatt av en vindrosse og endte i et skogholt med en furulegg som smadret fineren i vingen.

Det var Hennings maskin, og den ble lappet sammen etter beste evne og gikk i ettertid for "Leifseths skakke Fokker" Det krevdes nemlig en spesiell teknikk for å holde den på kurs etter smellen.

Hålogaland Flyavdeling hadde som jobb å drive flyåvervåkning av tyskerens bevegelser i Troms. Hver maskin kunne ta to 50 kilos bomber til bruk mot gunstige mål, heter det. Leifseth var en av dem som var med på å bombe de tyske maskinene på Hartvikvatn, og han var også i tottene på tyske maskingeværstillinger i Troms innland.

Den tyske krigsmaskinen rullet stadig mot nord, og det kom ordre om at 11 norske maskiner som befant seg i Lesjaskogområdet skulle tanke opp og fly nordover. Dette var fly av typene Tiger Moth, Klemm og Fokker, og Forsvaret hadde opprettet et midlertidig utstyrsdepot på Kjelvatnet i Sulitjelma, der maskinene kunne tanke opp for videre tur mot nord. Men en av maskinene lot seg ikke starte, og ble reparert og ankom Sulitjelma først etter at depotet var nedlagt.

Det var blitt 6. Mai og Henning var sendt på et oppdrag til Hattfjelldal. På nordtur rakk



*Banak februar 1940. Henning står som nr.4 fra venstre i bakre rekke. Foto: Svein Eggen*

han å lande i Sultitjelma der han overnattet hos foreldrene. Det ble hans siste visitt i hjembygda, - flyet fikk på nytt motorproblemer og havarte til slutt ved hoppbakken, øst av Storliklubben, uten at de to karene om bord ble skadet. Så var det for dem å dra til basen sin så fort som råd var. Senere ble atten mann fra nevnte flyavdeling søkt fraktet over til England med det polske marinefartøyet Chrobry som ble angrepet av tyskerne i Vestfjorden, og der en nordmann og flere irere ble drept. Senere ble de overlevende berget av en destroyer og ført til Harstad. Henning var nok en av dem som rakk å feire 17. mai der, før han havnet om bord i den polske Batory, som uten videreverdigheter kom seg til Glasgow.

Senere dro de derfra til Little Norway i Canada og kunne fortsette utdanningen som krigsflygere. På den tiden hadde

Henning 630 timer i luften og i desember i 1940 avla han prøve på flytypen Douglas 89-5, såvel som på jageren Curtiss P-36 Mohawk. Det ble mye kampflyteknikk. Det er på det rene at Henning også jobbet som instruktør. Det ble utsjekk på stadig flere flytyper. I 1941 hadde han papirer for 6 av dem. Så ble den dyktige piloten overført til England for å fly Hurricane I og II. Av loggboka hans som er bevart, ser vi at han i Canada hadde fløyet en rekke kjente flytyper fra den gang. Han hadde 938 timer som fører på fly i luften, og ble overført på Spitfire I, II og VB. Nå kunne denne allsidige sulitjelmagutten fly åtte flytyper i kampen mot tyskerne, og han var nå tilsluttet britenes 17. Squadron, og drev operativ dagtjeneste med britene. Den 15. oktober ble han overført til vår kjente 331 -skvadron, og nå ventet luftkamper, og harde dager. En tid var han stasjonert på Orknøyene og Shetland. Daglig



ble det både to og tre turer i luften og værforholdene på de kanter var ganske nervepirrende i seg selv.

### En uhyggelig dag

Den 15. oktober husker alle pilotene som var med den gangen, og overlevde. Året var 1942. Og jagerflygerne befant seg over Frankrike sammen med britiske maskiner, Flere hanglet seg hjem med store skader på flyene. Skvadronen var da forlagt på North Weald, sør i England, og av Hennings loggbok kan vi lese.

- Befant meg plutselig ensom og forlatt i lav høyde over Calais i vill luftkamp med flakkdottene som forsøkte å ta knekken på meg - den gang ei. Senere skriver han i loggboka om en annen episode der flyet hans gikk i spinn i 7500 fots høyde og han klarte først å få det under kontroll i 1000 fot! Ikke merkelig at han tilføyde; Fy fan! Den 19. juni var og en hard dag for flygerne. En masse fly var i oppdrag over Belgia og Frankrike, to fly ble skutt ned, to flygere drept. De øvrige maskinene kom hanglende hjem til basen i en miserabel forfatning. Den 24. juni er han igjen i luften med sin Spitfire VB, for en test i 32000 fot. 15. juli var det nok en tur over Frankrike. På den turen mistet de skvadronens wing co.

### Slutten

Den 21. juli 1942 hadde løytnant Henning Leifseth vært en runde med sin Spitfire over fiendeland, og han deltok senere på dagen i lavangrep mot bakkemål. Hennings skvadron

opererte sammen med tre andre skvadroner, tok en sving innom Belgia, så bar det mot Frankrike, der de gikk løs på bakkemål mellom Furness og Dunkerque. 331-skvadronens flygere angrep et område ved Dunkerque, og Henning som i formasjonen fløy som Gul 2 stupte ned mot et vanntårn og en sementfabrikk, men fløy rett inn i en drepende luftvernild. Piloten som fløy som Gul 2 rakk bare å observere at Hennings maskin ble truffet i bensintanken som eksploderte, og maskinen gikk i et flammehav rett i bakken.

Det var slutten på denne uredde, dyktige spitfirepiloten, som nå har fått en gravsten på det britiske gravfeltet på Dunkerque kirkegård.

Den 26. februar 1946 mottok Hennings foreldre, Caspara og Julius Leifseth på vegne av sin sønn St. Olavs Medalje med ekegren, post mortem.

Utmerkelsen ble tildelt dem på Oslo Slott av H.M.Kong Haakon personlig.

Det er all grunn til å minnes denne dristige spitfirepiloten fra Sulitjelma.

Spjellkavik forteller at det siste som ble skrevet i løytnant Henning Leifseths loggbok, er skrevet av hans skvadronsjef. Der står det å lese: "An extremely good pilot who we always will miss".

*Minnestøtten over Commandos Eivind Dahl Eriksen og Flyveløytnant Henning Leifseth som står i Sulitjelma. Reist av venner 1945. Hennings navn finnes også på den store minneveggen over flyvere som ga sitt liv i kamp, som står på Flysamlingen på Gardermoen.*



*Klar til "Take-off" med polstret flyvedress, pilothjelm med briller og fallskjerm. Fotoet er tatt på en flyplass i England.*



*Graven til løytnant Leifseth på det britiske gravfeltet, Dunkerque kirkegård.*



Fra den kalde krigen:

# Jagerflygeren som fotograf og etterretningsagent

Av Bernard D. Lyng

**Gjennom et historisk tilbakeblikk til slutten av 70-tallet, i en særdeles aktiv periode i ”den kalde krigen”, får vi her anskueliggjort viktige aspekt av etterretningstjenesten knyttet til avskjæring av sovjetiske fly. Våre jagerflygeres viktigste ”våpen” i denne sammenheng var svært ofte et håndholdt kamera...**

Tidlig en mars morgenen på slutten av 70-tallet tar 2 F-104 ”Starfighter” av fra Bodø Hovedflystasjon. Basert på data innhentet fra NATO’s radarkjede i Nord Norge har vakthavende GCI-kontrollør på Reitan gitt ”scramble”- ordre til nevnte jagerfly. Med seg har flygerne blant annet et håndholdt kamera.

Oppdraget blir gjennomført på en rutinemessig og profesjonell måte, og etter ca. halvannen time står begge flyene parkert på ”line” 331 skvadronen. Flygerne blir møtt i skvadronens operasjonsrom av vakthavende etterretningsoffiser for ”debriefing”. Viktige fakta fra

avskjæringen noteres ned; hva slags fly som ble avskjært, posisjon og høyde, tidspunkt, kurs og andre relevante opplysninger. Dette danner grunnlaget for en ”Admisrep”, eller Air Defence Mission Report, som umiddelbart blir sendt til relevante nasjonale og NATO adressater.

I utgangspunktet er imidlertid militær etterretningstjeneste et rent nasjonalt anliggende, og forvaltes deretter. Oppfølgingen av kamerafilmmullene faller inn under denne regelen. Filmene blir fremkalt og kopiert, og originalene blir så videresendt til overordnet nasjonal e-myndighet for gjennomgang og vurdering.

På flystasjonsnivå spiller fotokopiene en særdeles viktig rolle hva angår flygerens faglige kompetanseoppbygging. Men før vi kommer inn på dette, la oss først ta for oss de etterretningsmessige forventninger vi på den tid hadde til våre flygere i ovennevnte rolle i fredstid:

- Han skulle være faglig dyktig som fotograf med håndholdt kamera, blant annet beherske fotografering under forskjellige lysforhold.

- Han skulle ha inngående kjennskap til relevante sovjetiske flytyper, kunne NATO betegnelsen, og ha god kunnskap om flyets våpensystemer og spesialutstyr, og hvordan disse ble anvendt.

- Han skulle visuelt raskt kunne identifisere sovjetiske flytyper fra forskjellige vinkler og avstander.

- Han skulle kjenne til flygernes generelle operative nivå, normal flytaktikk for nevnte flytype, og flyets flyoperative ytelser.

- Han skulle vite hvordan nevnte flytyper var tenkt brukt i en eventuell krise- eller krigssituasjon, hvor de var stasjonert, og det totale antall i relevant interesseområde.

- Han skulle ha kjennskap til hvordan angjeldende flytype har operert tidligere i samme område – et historisk flyoperativt bilde.

Flystasjonens etterretningsavdeling ble dermed en av de viktigste støttespillere for våre flygere i avskjæringsrollen hva angår ovennevnte fagkompetanse oppbygging.

Og her spiller blant annet tidligere nevnte fotokopier en viktig pedagogisk rolle. Ved Bodø Hovedflystasjon fikk samtlige operative flygere opprette personlige



fotoarkiv (mappe) hvor de kunne oppbevare fotokopier av sovjetiske fly som de selv hadde tatt. I tillegg ble et utvalg av disse hengt opp og kommentert av etterretningsavdelingen på egen tavle i stasjonens konferanserom.

Bildene ble ofte gjenstand for heftige diskusjoner flygerne i mellom. Opplegget skapte et stort engasjement, og det tok ikke lang tid før en registrerte en radikal kompetanseforbedring blant enkelte flygere..

For å bidra til kompetanseøkningen måtte stasjonens etterretningsavdeling selvsagt gjennomføre regelmessige briefinger for 331 skvadronens flygere om vår potensielle fiendes "Order of Battle" som blant annet omfattet etterretningsmessig informasjon om de sovjetiske flystyrker i nordområdet, deres operative status, og hva de representerte som trussel.

Takket være flygernes kameraferdigheter var det ikke så rent få "goodies" vi på etterretningssiden kan se tilbake på. Vi tenker da på førstegangs bilder av nye sovjetiske flytyper og flybåren våpensystemer. Bilder av nye modifikasjoner, og nytt elektronisk utstyr. Viktige opplysninger om motpartens taktiske evner, og liknende.

Etterretningstjenesten relatert til våre jagerflygeres bruk av kamera kunne også ha sine humoristiske sider. En av våre dyktigste og mest erfarne jagerflygere ble i

forbindelse med en vellykket avskjæring dirigert nærmere av haleskytteren i et sovjetisk etterretningsfly med benevnelsen CUB.

Haleskytteren ønsket å vise den norske jagerflygeren et stort bilde han hadde i et blad, og vinket ivrig det norske jagerflyet nærmere. Vår flyger fulgte anmodningen, førte sin F-104 nærmere, og tok et foto av bladets fremviste side. Den sovjetiske haleskytteren og den norske jagerflygeren smilte og vinket til hverandre, så brakk F-104en av og returnerte Bodø. Da bildet ble fremkalt viste det en smilende haleskytter som holder opp et bilde. Imidlertid var det gjenskinn fra sola på bladet. Det var dermed vanskelig å tyde det.

Etterretningsavdelingen kunne allikevel berolige vår jagerflyger med at dette skulle de få tydet til kommende mandagsbriefing – noe som selvsagt var en bløff.....



På mandagsbriefingen satt en gjeng forventningsfulle flygere og ventet på et bilde av en vakker sovjetisk kvinne. E-avdelingen kunne imidlertid fastslå at det som bladet viste, var en bestemmelse i BLF-150 der det blant annet står: "Norske jagerfly skal i internasjonalt område ikke fly nærmere sovjetiske fly enn 500 fot"!!!! Munter latter i salen.

Men et avdekket tillitsfullt forhold mellom de to involverte parter i forbindelse med en vellykket avskjæring er også etterretning av stor betydning.....



# Hvor er de nå? Av Gunnar Koch



## SUNDERLAND WH-A FRA 330 SKV

**Under 2 verdenskrig hadde 330 skvadronen 47 flybåter av typen Short Sunderland. Dette er historien om en av dem.**

WH-A ble bygd som en Mk. III av Short & Harland i Belsfast i 1944. Den er best kjent under RAF nummer ML 814. Flyet ble etter kort tid kalt tilbake til fabrikk og oppgradert til Mk.V. Motorene ble skiftet fra Bristol Pegasus med sleideventiler til kraftigere Pratt & Whitney Twin Wasp. Det var en typisk krigstids modifikasjon. Man tok rett og slett motorer og motordeksler som var beregnet til Catalina, og monterte dem på Sunderland. Flyene fikk samtidig radar under begge vingene.

I april 1945 ble flyet levert til 330 skv. Det hadde tidligere tjenestegjort i RAFs 201 skv. og den kanadiske 422 skv. Etter 8 mnd. under norsk kommando ble flyet levert tilbake til Short & Harland.

I 1948 deltok flyet i den britiske luftbrua til Berlin. Sunderland-maskinene fra 201 og 230 skv. fløy i skytteltrafikk mellom Finkenwerden ved Hamburg og Havel See sjøflyhavn i Berlin helt til isen på Havel See i desember satte stopp for flyvingene. Under blokaden fløy de britiske flybåtene inn 4920 tonn forsyninger, og tok ut på høsten med seg barn tilbake. Flyenes spesialitet var transport av salt. Landbaserte fly kunne ikke ta denne typen last på grunn av faren for korrosjon.

Etter heloverhaling ble flyet i 1953 solgt til luftforsvaret på New Zealand. Det var for det meste stasjoner i Lauthula Bay på Fiji-øyene. Arbeidsoppgavene her var havovervåking, søk- og redningstjeneste og flyving med forsyninger til utsatte øysamfunn. Behovet for flybåter ble ut over i femtiårene mindre og mindre. Etter 3 år ble flyet satt på land. Der sto det til i 1963 da det ble solgt til Ansett Flying Boat Services i Australia.

Ansett drev flyrute mellom Sydney og Lord Howe Island langt utenfor østkysten av Australia. De hadde fått ødelagt en Sandingham, og trengte erstatning. Flyet ble ombygd til passasjerflyving. Det ble døpt "Islander" og fikk kjennetegn VH-BRF.

Da landflyplassen på Lord Howe Island sto ferdig i 1974, var det ikke lengre behov for flybåter, og flyet ble solgt til Charles F. Blair sammen med Sandingham VH-BRC "Beachcomber".

Charlie Blair var på den tiden pensjonert flykaptein fra PanAm. I 1962 hadde han startet flyselskapet "Antilles Air Boats" på St.Croix på Jomfruøyene, og var nå eier og leder. Selskapet hadde på det meste 23 flybåter som gikk i rutetrafikk mellom øyene.

Blair var en skikkelig flybåtveteran. Under hele 2. verdenskrig fløy han på ruta fra New York via Foynes i Irland til Portugal. Han var med å

legge opp ruta, medlem av konstrusjonteamet som laget de Vought-Sikorsky VS-44 som ble brukt, testflyver og sjefflyver. I Norge er han mest kjent for å ha fløyet en P-51 C Mustang over Nordpolen i 1951.

”Islander” og ”Beachcomber” ble fløyet hjem til Caribbean. ”Beachcomber” fikk navnet ”Southern Cross” og kjennetegnet VP-LVE. Med capt. Blair som skipper besøkte den Europa flere ganger. ML814 som nå var blitt ”Excalibur VIII”, N158J, var det verre med. Amerikanske myndigheter ville ikke godkjenne den ombygningen som Ansett hadde gjort, og flyet fikk følgelig ikke tillatelse til passasjerflyving. Flyet ble derfor mest stående i opplag og brukt som delefly for ”Southern Cross”.

I 1978 døde Charlie Blair i en flyulykke med en Grumman Goose, og de store flybåtene hans ble stående uvirksomme. ”Southern Cross” ble reddet fra ”høggeren” av sjefsflyveren i Antilles Air Boats og andre flybåtentusiaster, reparert og fløyet til England der den i dag er utstilt i Southampton Hall of Aviation. Den tredje store flybåten hans var allerede gitt til US Navy i Pensacola. Vought-Sikorsky VS44 ”Excambian” står nå ferdig restaurert i New England Air Museum.

ML814 ble i 1979 solgt til avismagnaten Edward Hulton, og etter omfattende reparasjoner fløyet til England der den ankom i 1981. Senere det året fløy den til Marignane ved Marseille der ytterligere restaureringsarbeider ble utført. Den ble operert av GPA Flying Boat Museum i

Foynes, og fikk navnet ”Spirit of Foynes”. Flybåthavna i Foynes i munningen av elva Shannon var utgangspunkt for trafikken med flybåter over Atlanteren. I årene som fulgte deltok flyet i airshow og drev litt passasjerflyving. I en periode ble den leid ut til Ryanair.

I 1987 ble flyet skadd i en storm og reparert. Det var planer om å la flyet gå inn Flying Boat Museum men dette ble ikke noe av på grunn av uenighet med eierne. I 1989 gikk flyet i opplag, og ble 2 år senere forsøkt solgt av Sotheby.

Tidlig på året 1993 ble flyet kjøpt av Kermit Weeks, reparert og fløyet rett til utstillingen på Oshkosh. Der lå flyet i opplag et års tid før sjøsettingsrampen på Weeks ”Fantasy of Flight” museum i Polk City i Florida sto ferdig. Der står flyet i dag. Siste flytur var i 1996. Da fløy det den olympiske ild i forbindelse med de olympiske leker i Atlanta.

Flyet har for tiden ikke gyldig luftdyktighetsbevis. Det vil ta flere måneders arbeide å få flyet i luften igjen. ML 814 er verdens sist flyvende Sunderland, og den eneste det er en viss sjanse for kan komme til å fly igjen.



### Navn og nummer:

Short S-25 Sunderland, s/n 974  
(S.H.113 brukes også)  
RAF nummer ML814  
RNZAF nummer NZ4108  
Anstell Flying Boat Services ”Islander”  
VH-BRF  
Antilles Air Boats ”Excalibur VIII” N158J  
Edward Hulton: ”Spirit of Foynes” G-BJHS  
Fantasy of Flight Museum: N814ML

### Andre norske Sunderland:

WH-T, RAF no ML824, står i RAF museumet på Hendon  
WH-Y, RAF no NJ 179, havarerte nær Brisbane i Australia i 1952, og sank under slep til Coolangatta der den skulle ha blitt nattklubb.

### Om flytypen

Short S-25 Sunderland er en videreutvikling av den sivile ”Empire” (C-class) flybåten. Prototypen fløy i 1937, og første fly ble levert til RAF i 1938. Det ble laget for havrekognosering og ubåtjakt. Short Sandingham er Sunderland-flybåter som etter krigen ble ombygd til passasjerflyving.

Vingespenn:	34,40 m
Lengde:	26,00 m
Vekt, tom:	15,66 tonn
Vekt, maks.:	29,54 tonn
Hastighet, maks:	341 km/t
Hastighet, cruise	210 km/t
Rekkevidde:	4.750 km
Flytid:	16 timer

### Mer om emnet

>[www.kiwi-aircraft-images.com](http://www.kiwi-aircraft-images.com)  
>[www.fantasyofflight.com](http://www.fantasyofflight.com)  
New England Air Museum: >[www.neam.org](http://www.neam.org)  
Aeroplane Monthly, August 2003 ”How to moor a Sunderland”.  
RAF:>[www.raf.mod.uk](http://www.raf.mod.uk).  
Biografi om brig.gen. Charles F. Blair, av Maureen O’Hara:>[www.speakeasy.org/beck/blair](http://www.speakeasy.org/beck/blair)  
Hafsten og Arheim:”Marinens Flyvåpen 1912 – 1944”, Tanke Streken 2003.  
Video: ”The Last Sunderland Flying Boat”  
Luftbroa til Berlin: > [www.britains-smallwars.com](http://www.britains-smallwars.com)

# En liten hyllest til fiskekassen

Av Kjersti Melling



**Det er ikke lett å være nyttklekket flyger i Finnmark. Spesielt ikke når man kommer sydfra, er oppvokst i regnbyen mellom de 7 fjell og har lært å fly blant myke åser langs Oslo fjorden.**

Finnmark er liksom så stort og vidt og kaldt og forblåst. Man sloss mot naturkreftene året rundt, for ikke tro at snøen nødvendigvis forsvinner i mai. Kanskje på bakken, men ikke i luften. Og det er jo der en nyttklekket flyger forhåpentligvis skal befinne seg det meste av tiden. Ikke bare er Finnmark et stort fylke, også været er stort. Skyene høyere, grovere og sintere enn andre steder i landet. Lyset klarere og mørket dypere. Snøfillene større, vinden er hardere. Og av og til er det så kaldt at snøføyka banker på og vil inn. Selv klisjeene er store.

Plasser så en nyttklekket flyger i Alta, og skriv januar 1989. Husker du den vinteren? En av de mest stormfulle i manns minne. Sett så den nyttklekkede flygeren i en liten ”fiskekasse” av en flyvemaskin og se hva som skjer.

Fiskekasse – fordi den en stormfull vinternatt fløy et flymannskap fra et av våre større flyselskap til Tromsø.

Turen før hadde den fløyet fisk.

Fiskekasse – fordi kapteinen i dette herværende flyselskap, som altså var passasjer på nevnte tur, sparket hardt i fiskekassens hjul da han gikk ut av flyet i Tromsø og mumlet ”førbanna fiskekasse” mellom sammenbitte tenner. Om de sammenbitte tennene var fordi han holdt på å spy nedover sin fine gullprydete uniform, eller

om det var en generell kommentar, se, *det* vites ikke, fiskekasse het flymaskinen fra da av.

Men også – fiskekasse – fordi formen på kabinen og skroget godt kunne tas for en kasse på litt avstand av, i hvert fall dersom man hadde fantasi nok til å avmontere vinger og hale først. Fylte man så på med rundt 1000 kg fisk, ja så fikk man, nettopp, en fiskekasse. Det er, som dere skjønner, elementær logikk.

Denne fiskekassen ble på syttitallet tatt inn i Norge av et flyselskap i Kirkenes. Det vil si de tok inn flere av den over flere år. I bunn og grunn fordi man kunne bruke den til det meste, bortsett fra å fly fort. Da protesterte det og ulte i kropp og sinn, også for de som satt foran i fiskekassen.

Fly sakte, det var imidlertid fiskekassen veldig god til. Og kan man fly sakte, ja se, da kan man også lande *v e l d i g* kort. Så kort at man bare trenger en liten stripe å sette flyet ned på, tenkte flyselskapet og satte i gang. Bare det var fast grunn av en eller annen sort, så trivdes fiskekassen som, ja, selvfølgelig; fisken i vannet.

Denne fiskekassen kunne også fly passasjerer, hvis man hev ut fisken og erstattet den med, å nei du tar feil hvis du gjetter stoler, det var sofaer som ble satt inn. For fiskekassen hadde ingen midtgang og heller ingen flyvertinne eller flyvert som kunne skli forbi passasjerene i selvbevisst parfymegange. Den hadde to seter helt foran deretter fire rader med sofaer. Helt sant. Fire rader med tosetere av kvalitet veldig tidlig IKEA.

Første rad hadde orkesterplass til det som skjedde i de to setene foran, inkludert svetteperler nedover nevnte nyttklekkede flygers nakke. Og dersom gjestene på første rad strakk seg litt fram fikk de også med seg alt av fingertrøbbel, samt penner og papir som falt på dørken og den generelle uorden og forvirring som man kan forvente av en nyttklekket flyger. (Hadde de strukket seg helt fram hadde de også sett et par briller som satt ganske skjevt på og et slips som var parkert under høyre øre). På sofaene lengre bak kunne man ikke se så mye, derimot fikk man hørt mye, klemte mellom motorene som man var.

Passasjerbriefing ble ivaretatt ved at – o store herre – kapteinen snudde seg halvveis rundt, slengte nonsjellangt en arm opp på stolryggen og sa ”*Dokkar får reim dokkar fast*”

Sannsynligvis hadde passasjerene hørt alt før, for i 1989 fant man bare fiskekassen i stadig gange mellom Alta, Hasvik og Hammerfest, hvor den hovedsakelig transporterte faste gjester.

Opp og ut Altafjorden mot vest stanget den seg fram.

*Å heisann, der kommer et smell fra sørvest, må visst passere Talvik nå. Tvers over Stjernesundet og mot Stjernøya. Det går s a k t e. De to i forsetene strammer setebeltene og gjør tegn til sofasliterne at de skal gjøre det samme. Stjernøya, også kalt ”stjernesmellen”, er neste hindring på vei til Hasvik. Resultatet av møtet*

Til deg som vil bidra med stoff:

Har du en god historie liggende? Eller et spesielt bilde? Norsk Luftfartshistorisk Magasin (NLHM) ønsker at du vil bidra med artikler, bilder, leserbrev, nyheter, spørsmål og evt. andre ideer som kan gjøre NLHM til et spennende og interessant blad.

#### TEKST

Artikler og annen tekst kan du gjerne skrive i word. Du kan brenne det på cd, eller aller helst sende den pr. e-mail (legg teksten som vedlegg i e-mailen).

#### BILDER

Bildene må være store og med god oppløsning (300 dpi) og kan lagres som JPEG. Husk å ikke legge bildene inn i word-dokumentet. Brenn bildene for seg på en cd, eller send dem som egne vedlegg i e-mailen.

#### POSTADRESSE:

Norsk Luftfartshistorisk  
Magasin  
Norsk Luftfartsmuseum  
Postboks 1124, 8001 BODØ

#### E-MAIL:

nlhm@luftfart.museum.no

På forhånd takk for ditt bidrag!

*mellom topografi og meteorologi gjør navnet velvalgt.*

*Bang, der smeller det og fiskekassen spretter flere hundre meter til værs, før, pang, der drønner det igjen og et stykk flymaskin faller med stive vinger ned mot moder jord. Vingler litt før harmonien igjen er opprettet og det siste lille løftet som forteller at "stjernesmellen" er passert og havet ligger forut.*

*Propellene pisker lufthavet forbi. Med ynde som en pingvin slingrer og gynger den seg framover og nedover mot Hasvik.*

Gjennom et slør av skyer skuer de to i forsetene etter et lite tegn på sivilisasjon der ute. En tynn tarm av en halvøy som bukker seg ut fra Sørøya vokser i frontruten – også tydelig for sofasliterne, og et helhjertet sukk sprer seg i kabinen.

*Han i venstresetet – o store herre – kapteinen – er opptatt med å peke og brumler forklarende til den nytutlekkede:*

*"Til høyre Sørøya, i midten Hasvik og til venstre hav. Du kan ikke bomme. Litt for mye til høyre og du treffer gråstein. Det er ikke godt for helsa. Litt for mye til venstre og du fortsetter ut i Norskehavet. Heller*

*ikke godt for helsa. Rett fram, mørkeste felt på halvøya, det er grus. Grus er lik rullebane. Rullebane er lik flyplass. Der skal du lande. Forstår du unge dame?"*

Et av livets store mysterier er hvordan en rullebane som ser så lang ut på avstand blir så kort når man skal prøve å presse en fiskekasse nedpå i 45 knops sidevind. Men, ja, den nytutlekkede unge flygeren forstod etter hvert som dagene gikk denne vinteren og våren 1989. Og hun var ikke den eneste i Norge som fikk sitt første møte med trafikkflygeryrket i en fiskekasse med Varangfly/Norving malt på skuteseiden.

Kastet man ut sofaene fra nevnte fiskekasse fikk man plass til en sykebare, utstyr og en kanskje noe forstumlet lege.

Rundt om kring i landet sitter det mange mennesker som har fått livet tilbake etter en ambulansetur i fiskekassen. Mennesker som kan takke en håndfull framsynte menn for at det ble bygget ambulanserstriper rundt om i fylket på 70 tallet. Og være takknemlige for at sindige ambulansflygere var på vingene døgnet rundt, uansett værforhold, lysforhold og baneforhold.

I en liten fiskekasse.

Ikke var den pen, ikke var den rask, ikke hadde den trykk-kabin, men du verden som den fungerte!

## NYTTIGE ADRESSER/TELEFONNUMRE

Bodø Luftfartshistoriske Forening (BLHF)  
Olav V gt 120, 8001 BODØ, Tlf: 75 52 40 23, E-mail: blhf@fastlinje.no,  
web: www.luftfart.museum.no/Restaurering/default.htm

Norsk Luftfartsmuseum  
Postboks 1124, 8001 BODØ, Tlf: 75 57 80 50, E-mail: flymuseum@luftfart.museum.no,  
web: www.luftfart.museum.no

Flyhistorisk Museum, Sola  
Postboks 512, 4055 STAVANGER LUFTHAVN

Flysamlingen Gardermoen  
Tlf: 63 92 86 60, E-mail: office@flysamlingen.museum.no

Nedre Romerike Flyklubb, Kjeller  
Tlf: 63814813, web: www.flyklubben.org

Nord Østerdal Fly og Militærhistorisk Forening (NØFMF)  
NØFMF v/Broen, 2540 Tolga, E-post: thpbroen@start.no

Har du noe å tilføye? Kontakt NLHM: nlhm@luftfart.museum.no



*"Nu stiger vi til veirs..."  
Roald Amundsen i en drake  
(fra Norsk Luftfartsmuseums arkiv)*



*“Tidlig krøkes..”*

NORSK  
**luftfartshistorisk**  
MAGASIN

*Bildet er tatt på Værnes utenfor Trondheim i 1958. Fra Norsk Luftfartsmuseums arkiv.*

Ønsker du å **ABONNERE** på Norsk Luftfartshistorisk Magasin?

4 nummer pr år kr. 70,- x 4 = 280,- (løssalgspris er kr. 75,- pr. blad)

Navn: .....

Adresse: .....

Fyll ut slippen/evt skriv et brev og send til: Norsk Luftfartshistorisk Magasin, Norsk Luftfartsmuseum,  
Postboks 1124, 8001 BODØ - eller - Send en mail til: [nlhm@luftfart.museum.no](mailto:nlhm@luftfart.museum.no)

*Abonnementet løper til det sies opp.*