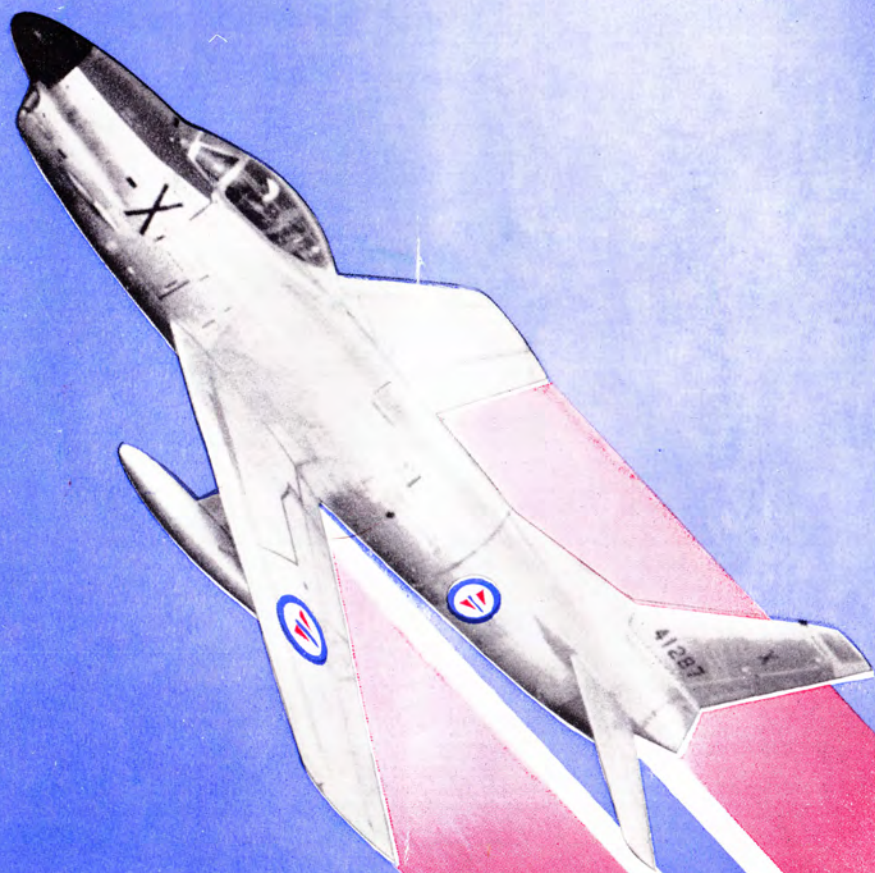


1912
FLYVÅPNET
1959



Kp. Tomckervin
337 Spør.
Gardemoen. H.P.
Narvik.

Utgitt av:
Generalkrigskommissariatet,
Skolerekruiteringskontoret.



DET KONGELIGE NORSKE FLYVÅPEN

Norsk militærflyging fikk sin offisielle begynnelse våren 1912 da Stortinget bevilget ekstraordinært kr. 18 000,— til flygerutdannelse i Frankrike for 3 hæroffiserer og 1 marineoffiser. Etter ca. 2 måneders opphold kom offiserene tilbake, sertifisert som flygere. De bragte med et to-seters Farman rekognoseringsfly, forært av nordmenn i Frankrike. Under navnet «Ganger Rolf» ble flyet med hell brukt som rekognoseringsfly under høstmanøvrene på Hedmarken september 1912, fører løytnant E. Sem Jacobsen.

Etter manøverens avslutning ble flyet fløyet til Kjeller, der Hæren smått om senn bygget opp sin første stasjon. Senere fikk Hæren ytterligere to andre Maurice Farman-fly, «Njål» og «Olav Trygvassøn» som gave.

Med Farmanflyet «Ganger Rolf» ble flyet for første gang tatt i bruk av Forsvaret i Norge ved manøvrene på Hedmark sommeren 1912.



I juni samme år hadde 5 offiserer fra ubåten «Kobben» skillinget sammen og kjøpt et tysk Taube-monoplan. Med dette flyet, som hadde navnet «Start», foretok løytnant Dons den første flyvning med norsk fører i norsk fly fra norsk jord. Som basis brukte løytnant Dons først et jorde i Borre, senere ble flyet påmontert flottør og overført til Horten. «Start» ble så forært til Staten og ble den første spede begynnelse til Marinens flyvåpen.

Da Den første verdenskrig brøt ut, fikk imidlertid flygingen et mere offisielt preg. Forsvarsdepartementet kjøpte inn et «Bleriot» monoplane, men da innkjøp av utenlandske fly stadig ble vanskeligere, opprettet de to våpengrener egne flyfabrikker. Hærens flyfabrikk ble grunnlagt i 1914 i en trikkegarasje på Sagene i Oslo, og Marinen opprettet sin flyvebåtfabrikk i Horten. Begge våpengrener fikk sine egne flyskoler, henholdsvis i 1914 og 1915, da også *Hærens Flyvevæsen* og *Marinens Flyvevæsen* ble opprettet.

Kjeller ble hovedbasen for Hærens flyvåpen, og flyfabrikken flyttet dit i mai 1916. Marinen fortsatte å ha hovedkvarter og verksteder i Horten.

Ved flyfabrikkene ble det i krigsårene for det meste arbeidet med forskjellige typer Farman-fly. Senere bygget man blant annet Bristol

Løytnant Dons var den første nordmann som førte et fly i Norge. «Start» etter landingen på Øra utenfor Fredrikstad i juni 1912.



Trygve Grans Nordsjøflukt er en av de største bragder i flyvingens historie. Flyet «Nordsjøen» blir montert i England før flukten sommeren 1914.

F 2 B to-seters jagerbombere og Hansa Brandenburger W 33 rekognoseringsfly, utstyrt med flottører.

De to flyfabrikker utviklet i løpet av 20-årene og begynnelsen av 30-årene flere helt norske flytyper. Produksjonen omfattet blant annet:

Kjeller: Trenings-2-dekkerne T 1 C og «Kaje» i 1920.

Horten: Øvelsesflyet MF 8, den en-seters jageren MF 9, to-seteren MF 10 og rekognoseringsflyet MF 11 med plass for tre mann.

Hærens flyfabrikk fikk lisens for fabrikasjon av treningsflyet De Havilland Tiger Moth og Fokker-flyene G V E og C V D, begge to-dekkede speiderfly og bombere. Fire en-seters jagerfly av typen Armstrong Whitworth Scimitar ble innkjøpt av Hæren som en prøve, men flyene viste seg lite egnet til norske forhold.

Forsvarsloven av 1933 trakk opp retningslinjene for Hærens flyvåpen, som omfattet flyfabrikken, flyskolen og flybataljonen — alle stasjonert på Kjeller. Bataljonen skulle bestå av 3 rekognoserings- og 1 jagerskvadron, dessuten Trøndelag flygeavdelings rekognoseringskvadron på Værnes. Den foreslåtte flystyrken i første linje var 72 fly, halvparten jagere og halvparten rekognoseringsfly. Sommeren 1939 ble Hålogaland flygeavdeling satt opp på Bardufoss. Den skulle foreløpig ha 1 rekognoseringskvadron.

Marinens flyvåpen skulle ha 64 kampfly på flottører, hvorav 20 jagere, 20 torpedobombere og 24 rekognoseringsfly. Flystasjonene i Horten, Kristiansand, Bergen og Skatthøra (Tromsø) skulle hver ha 5 en-seters jagerfly, 5 torpedobombere og 6 speiderfly.

I 1937 ble det vedtatt å kjøpe inn 12 Gloster Gladiator en-seters jagerfly til skvadronen på Kjeller. Flyene ble levert allerede sommeren 1938.

Urolighetene i Europa ga seg utslag i et ønske om å modernisere og styrke det norske luftforsvaret, og det ble utenlands plasert ordre på 6 Heinkel He 115 sjøfly, 4 Caproni Ca 310 Libeccio lette bombefly, 12 Caproni Ca 312 lette bombere, 36 Curtiss Hawk 75 A-4 en-seters jagerfly, 36 Douglas DB-8 A-5 kampfly og 24 Northrop N-3 PB rekognoserings-sjøfly.

Den 9. april 1940 hadde imidlertid Marinen bare 6 Heinkel sjøfly, 6 Douglas torpedobombere og 24 Fokker rekognoseringsfly i aktiv tjeneste. Flyene var fordelt med 6 rekognoseringsfly samt 2 sjøfly og 2 torpedofly på stasjonene Horten, Bergen og Skatthøra (Tromsø) og 6 rekognoseringsfly i Kristiansand S. 24 Hawk-jagere var nettopp kommet fra USA og sto fremdeles nedpakket i kasser.

Hæren hadde 7 Gloster Gladiatorjagere på Fornebo sammen med 40 Fokker rekognoseringsfly. Videre var det stasjonert 9 Fokkere på Kjeller, og 9 på Sola, hvor en også hadde 4 Caproni lette bombefly. Videre var 9 Fokkere stasjonert på Værnes og endelig 6 stykker på Bardufoss.

«Høverjageren» bygget i Horten 1925, satte europeisk høyder rekord med 8600 m.

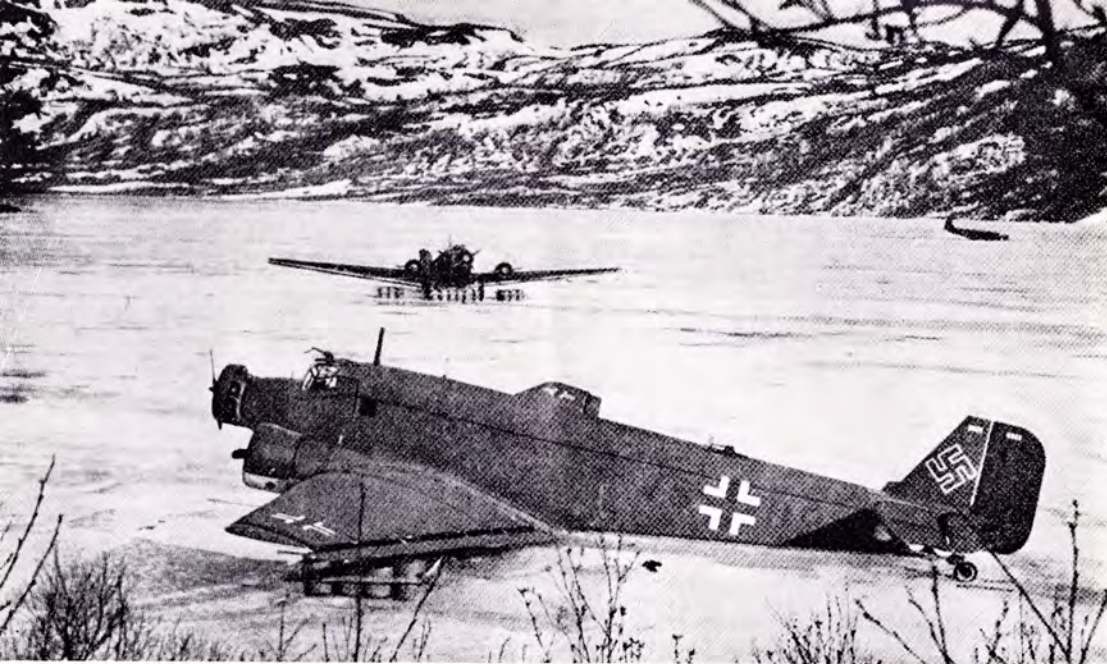


Fra Hærens flyskole på Kjeller med de Havilland Tiger Moth skolefly, 30-årenes påliteligste og mest brukte skolefly både i England og en rekke andre land.

De norske flystyrkene var i beredskap da tyskerne angrep, men takket være underlegenheten når det gjaldt flygende materiell, kunne de bare yte kortvarig motstand. De 7 Gladiatorer og jagerskvadronen på Fornebu kjempet godt den 9. april om morgenen og ødela 4 tyske fly og skadet flere andre. Under kampene gikk bare ett norsk fly tapt, men de gjenværende Gladiatorene måtte alle nødlande etter at de tyske styrkene hadde tatt Fornebu, og det ikke fantes noen annen egnet flyplass i nærheten. Flesteparten av de gamle Fokker CV rekognoseringsflyene på Kjeller kom seg unna Luftwaffe's første angrep, og lekte gjemsel med de tyske jagerne langt nordover i landet.

Marinens fly opererte fra Hardangerfjorden og Sognefjorden for et kortere tidsrom før de fortsatte til Nord-Norge. Under kampene ble to Heinkel 115 fly og en Arado Ar 196 A (fra krysseren *Admiral Hipper*) tatt i besittelse av Marinens Flyvåpen.

Hålogaland flyveavdeling, Hærens yngste og minste flyavdeling, hadde hatt oppgaver ved grensen mot Finland under Den finsk-russiske krigen vinteren 1940. Avdelingen — som var underlagt 6. Divisjon



Den 14. april 1940 hadde 11 tyske Ju 52 transportfly landet på Hartvigvannet i Nord-Norge. Samme dag ble de angrepet av norske speiderfly med bomber. Bare ett av flyene unnslopp. Bildet er hentet fra Jon Tvedtes bok «Flyvningen — det moderne eventyr».

i Nord-Norge — befant seg fremdeles i Øst-Finnmark da krigsvarslet kom den 9. april 1940 ved 3-tiden om morgenen. Ordre om omplasing til Bardufoss gikk ut øyeblikkelig, og tross snestorm og transportvansker, fikk de første fly sin ilddåp over Narvik-området alt den 10. april.

Den 14. april meldte et rekognoseringsfly at 10 tyske transportfly var landet i dyp sne på Hartvigvannet ved Elvegårdsmoen, like nord for Narvik. To fly sto på «hodet», men de øvrige var tilsynelatende uskadd og tyskerne var i ferd med å måke en startbane. Flyene og banen ble beskytt og bombet i to angrep samme dag, og resultatene fotografert. Ingen av disse fly kom senere fienden til nytte.

I hele resten av april og første del av mai 1940 ble det vist stor aktivitet med rekognosering, fotografering og oppskyting av fiendtlige stillinger. I alt ble utført 107 operative oppdrag for 6. Divisjon, men

flytap og vanskelige føreforhold førte til sterk innskrenkning av virksomheten i de siste ukene. Dette til tross for at avdelingen den 5. mai fikk en forsterkning på 5 Fokkerfly fra Sør-Norge.

Også Marinens fly på Skattøra deltok med stort hell i kampene i Nord-Norge, med rekognosering og bombing. Heinkel-flyene ble ved flere anledninger anvendt til bombing av de tyske stillinger nord for Bjørnefjell. Med sine 250 kg bomber, hadde de god virkning, som forberedelse for de norske landtroppers påfølgende angrep.

Da England og Frankrike trakk sine tropper tilbake, ble det imidlertid klart at fortsatt motstand i Norge var nytteløst, og alle fly med stor nok rekkevidde ble beordret fløyet til England.

Den norske regjering hadde håpet å kunne starte en flyskole i

Norske gutter strømmet i stort antall til det norske treningssettet i Canada
Ruten gikk ikke alltid etter snarste vei, men ingen vei var for lang.





Hjalmar Riiser-Larsen, «Riiser'n», er en av pionerene i norsk flyvning. Han førte N-25 på Amundsens nordpolsekspedisjon i 1925 og var navigatør på polflukten med luftskipet «Norge» i 1926. Under krigen var han sjef for Marinens flyvåpen og ble etter sammenslutning med Hærens flyvåpen i 1944, Flyvåpnets første sjef.

Den første treningsleiren lå i selve Toronto by. Senere flyttet skolen til Little Norway.



Rekreasjons- og feriestedet Vesle-Skaugum ved innsjøen Interlaken i Nord-Ontario.

Ole Reistad og Little Norway er blitt et begrep i Flyvåpnets historie. Her gjennomgår han dagens øvelse.



Frankrike, men etter at også dette landet var falt og mangelen på flyplasser på De britiske øyer begynte å gjøre seg gjeldende, ble det besluttet å opprette en base i Toronto, Canada.

Sjefen for Marinens Flyvåpen, kontre-admiral Hjalmar Riiser-Larsen, og Sjefen for Hærens Flyvåpen, major Bjarne Øen, kom til Canada 4. august 1940 sammen med 120 andre norske. De ueffektuerte ordre på amerikanske fly ble overført til den kanadiske basen. Treningsflygingen begynte 21. september 1940, etter at de første Fairchild PT-19-flyene — en gave fra svensker i USA — var ankommet i august. Under det velkjente navnet «Little Norway», ble Toronto-basen en felles skole for flygere fra både hær og marine. I april 1941 ble den første operative norske flyavdeling, 330 skvadronen, opprettet og utstyrt med 24 Northrop N-3 P B sjøfly, som opprinnelig var bestilt før invasjonen i Norge.

Første august 1941 ble skvadronen satt i aktiv tjeneste og stasjonert på Island under R.A.F.'s Coastal Command. Skvadronen var delt i 3 fligheter. A-flight ble forlagt ved Fossvægur, Reykjavik, B-flight var stasjonert ved Akureyri på nordkysten, og C-flight fikk sin base ved Budareyri på øyas øst-side. Hele 20 måneder lå 330 skvadronen på Island og til tross for uhyre vanskelige værforhold løste den 75—80 % av sine oppdrag. Sommeren 1942 fikk skvadronen 6 Catalina flybåter,

Northrop på stranden ved Akureyri i 1943. Norge fikk som det første land denne flytypen allerede høsten 1940. Northrop var datidens hurtigste flottørfly, og kunne til og med utføre jageroppdrag.



Catalina flybåt som avløste Northrop sjøfly. Catalinaen ble brukt til patrulje- og transporttjeneste på Norge. Hjemmelige agenter ble satt ut og hentet og fikk sine forsyninger med disse fly. Idag er Catalinaen best kjent for sin innsats i redningstjenesten og Svalbard-flyvningen.

som ble brukt sammen med Northrop sjøflyene. Halve skvadronen ble forflyttet til Oban i Skottland i begynnelsen av 1943, hvor den først ble utstyrt med Sunderland flybåter. Høsten 1945 hadde 330 skvadronen fløyet 7 500 timer med N-3 P B-flyene og logget 12 000 flytimer med Sunderland. Tjenesten omfattet 991 ubåt-tokter, 421 konvoi-eskorter og 338 rekognoserings- og andre tokter. Under disse oppdrag senket skvadronen 2 ubåter, ødela sannsynligvis 2 andre og skadet 7. I mellomtiden var den første norske jager-skvadronen blitt dannet den 21. juli 1941 i Catterick, Yorkshire. 331 skvadronen fikk først Hurricane F I jagere, men ble snart utstyrt med Spitfire II B og ble satt i aktiv tjeneste ved Castletown 22. september 1941.

Den andre norske jagerskvadronen, 332 skv., ble dannet 17. januar 1942, og ble kampklar i april samme år. Den 20. juni 1942 ble 332 skvadronen overført til North Weald for å fly sammen med 331 skvadronen, og i 1943 hadde sistnevnte skvadron den laveste ulykkes-statistikken og det høyeste antall luftseire av alle allierte jager-skvadroner i Europa. Den 1. november 1943, ble Wing No. 132 — den såkalte «norske» ving'en — dannet. Etter den allierte invasjon på kontinentet



En norsk Spitfire skvadron på vei mot Frankrike.

besto vingen av de to norske skvadronene samt to britiske og en hollandsk. Vingen var en del av 2nd Tactical Air Force. De norske flygerne hadde allerede gått over til å bruke Spitfire IX-jagere, og 20. august 1944 kom den «norske» vingen til Frankrike. Da vingen ankom til Gardermoen, hadde 331 skvadronen en resultatliste som lød på 114 sikre og 23 sannsynlige luftseire, mens 332 skvadronen kunne skilte med 82 sikre og 11½ sannsynlige seire.

Høsten 1941 ble ennå en norsk sjøfly-skvadron dannet, nummer 333. Denne skvadronen dekket ikke bare jobben som konvoi-eskorte og ubåtjager. Etter at den offisielt begynte operasjoner den 8. februar 1942, ble skvadronen også benyttet til spesial-opdrag for den norske regjering, en tjeneste som blant annet omfattet transport av hemmelige agenter til Norge. Frem til 10. mai 1943 ble gruppen kalt «No. 1477 (Norwegian) Flight», men da en flight med de Havilland Mosquito FB6 kom i tillegg til den opprinnelige flighten med Catalina Mk. 4 A'er, fikk man det offisielle navnet Skvadron 333. Mosquito-flighten utviklet seg etter hvert til en egen skvadron, og antok i begynnelsen av 1945 navnet 334 skvadronen.



Kong Olav ledsaget av næværende generalmajor H. Mehre inspiserer et nedskutt tysk fly.

Det Kongelige norske flyvåpen ble dannet våren 1944 ved en sammenslutning av Hærens Flyvåpen og Marinens Flyvåpen. Allerede i 1936 hadde man i en spesiell komité arbeidet med planer om å slå de to våpengrener sammen, men den annen verdenskrigs utbrudd hindret denne dannelsen av *ett* norsk flyvåpen. Da de norske skvadronene kom tilbake til landet etter krigen, ble det straks lagt planer for å opprette en liten moderne forsvars-styrke. I 1946 ble det foreslått en oppsetning på 7 skvadroner, hvorav 3 jagerskvadroner, 2 skvadroner med lette bombere og rekognoseringsfly, en sjøgående rekognoserings-skvadron og 1 transport-skvadron. Ved Oslo-avtalen av 1947 kjøpte den norske regjering følgende fly fra England: 75 Supermarine Spitfire IX, 21 de Havilland Mosquito VI, 10 Convair PBY-5 Catalina, 3 Spitfire PR XI og 3 Mosquito T III.

Flygeskolen på Gardermoen var utstyrt med Fairchild PT-26, 26 B og PT-19 samt Harvard II treningsfly. Fly av typen Avro Anson og Airspeed Oxford ble brukt til navigasjonstrening. En ny skvadron, 335, ble satt opp med Lockheed Lodestar transportfly. 14 av disse



Mosquitoen var en av de alliertes beste jagerbombere, et slagkraftig våpen mot de tyske skip på Norskekysten.

Norsk toppscorer under krigen, Svein Heglund, hilser med V-tegnet etter en luftseier. Merkene i flyet skyldes løssprengte deler fra det tyske flyet.

flyene hadde under krigen fraktet flyktninger og post mellom Sverige og England, — med norske flygere i uniformer fra det sivile engelske flyselskap BOAC ved stikka. Flyene ble først overført til R.A.F., senere til den nye norske transportskvadronen. I de første etterkrigsårene led Flyvåpnet under mangelen på personell, og den 3. jager-skvadronen og 1 bombe-skvadron som var foreslått i 1946, ble aldri opprettet. På grunn av den raske utviklingen av militærflygingen i etterkrigsårene samt de spesielle problemer som Norges strategiske posisjon medførte, ble det satt ned en kommisjon som skulle utrede fremtidsproblemer i forbindelse med det norske forsvaret. Da kommisjonen hadde avsluttet sine undersøkelser i 1949, ble det foreslått et flyvåpen med 8 jager-skvadroner, 1 nattjager-skvadron, 2 foto-rekognoserings-skvadroner, 1 lett bombe-skvadron og 1 transport-skvadron. I fredstid skulle hver skvadron ha 8 fly, med en reserve på 100 prosent.



F-86 K - Allværsjager med den karakteristiske sorte radarnese.

Flere typer jetfly ble vurdert før man fant frem til en type som egnet seg for norske forhold. Til slutt ble 4 de Havilland Vampire Mk. 3 jetjagere anskaffet tidlig i 1948 og levert til 336 skvadronen. Dessuten ble det plassert ordre på 25 Vampire FB 5 og FB 52 samt et mindre antall Vampire T 55 treningsfly. Med disse flyene ble 337 skvadronen satt opp på Gardermoen. Før den foreslåtte overgangen til Vampire kunne bli gjennomført, gikk imidlertid Norge inn i NATO — The North Atlantic Treaty Organization. Dette førte med seg en overgang til amerikansk utstyr. Under NATOs Nordkommando skulle Det norske flyvåpen ha en styrke på 8 jagerskvadroner, hver på 25 fly. De første Republic F-84E og F-84G Thunderjet jagerbombere ble levert gjennom våpenhjelp-programmet M.D.A.P. i løpet av sensommeren 1951.

Den første skvadronen som fikk de nye Thunderjet'ene var 334 skvadronen, men snart fulgte 331 og den nydannede 338 skvadronen etter. Sammen dannet disse 3 «Sola-vingen». Snart hadde også 330, 332 og 336 skvadronene konvertert til Thunderjet. I begynnelsen av 1957 begynte Flyvåpnet å skifte ut Thunderjet-flyene med North American F-86F Sabre-jagere. Skvadronene 331 og 332 var først ute,

og ved utgangen av 1958 var så godt som alle 6 dagjagerskvadroner ferdige med konverteringen. Sommeren 1955 fikk 337 skvadronen F-86 K Sabre-jagere, og ble dermed Flyvåpnets første allværs/avskjærings-skvadron. Skvadron 339 ble også utstyrt med allværsjageren F-86 K. De første RF-84 F Thunderflash fotorekognoseringsjagere ble levert til 717 skvadronen våren 1956, og antallet fly ble senere øket til skvadrons styrke. Transportskvadronen 335 avsto de 7 gjenværende Lodestar-fly høsten 1950, og fikk i stedet 10 Douglas C 47. To Fairchild C-119 F ble levert sommeren 1956, senere ble antallet øket til 8. Fire av C-47'ene ble beholdt, de andre overlevert til Det danske flyvåpen. I tillegg til 335 skvadronen var også hver flystasjon utstyrt med de Havilland DHC-3 Otter-fly eller C.C.F. Norseman V for kortere transport-tjeneste, samt Bell 47 D og G helikoptere til redningstjenesten.

Flyskolen holdt først til på Gardermoen. I 1950 ble den mere avanserte øvelsesflyging overført til Rygge, som den gang hadde gressdekke. Førstegangsoplæringen ble flyttet til Jarlsberg flyplass. Senere ble flyskolen igjen forenet på Værnes, og i juli 1956 bestilte Flyvåpnet 25 SAAB 91 B-2 Safir treningsfly fra Sverige. Disse flyene brukes imidlertid bare til et 12—14 timers grunnkurs før elevene reiser til Canada for videre utdanning i NATOs regi. Etter endt utdanning i Canada sendes flygerne til et kurs i instrumentflyging, navigasjon og taktisk skvadronflyging med Lockheed T-33 A jetfly ved treningsvingen på Sola. Her finnes også en bombe- og skyteskole hvor flygerne får utdanning i stupbombing og skyting mot bakkemål. Den maritime rekognoserings- og rednings-skvadronen 333 med sine Convair PBV-5 A Catalina'er er også stasjonert på Sola.

Flygere og navigatører som vil ha fast tilsetning som offiserer, må gjennomgå Luftkrigsskolen som f. t. ligger på Fornebo ved Oslo. Videre utdanning finner sted ved Flyvåpnets stabsskole og Forsvarets høyskole.

Den rivende utvikling av flyene med store hastigheter og operasjonshøyder, stiller enorme krav til bakkeorganisasjonen, kontroll- og varslingssystemet og til personellens kvalifikasjoner. Det er derfor lagt



RF-84 F - Thunderflash -fotofly. I løpet av få timer kan skvadron 717 som har disse fly, fotografere størsteparten av Norge. Foruten kameraer kan flyet føre kanoner. I stup kan RF-84 F passere lydmuren.

stor vekt på at Flyvåpnets tekniske skoler følger med i utviklingen og at undervisningen holdes på en høy standard.

På Flyvåpnets tekniske skole (FVTS) ved Kjevik, blir det tekniske bakkepersonell for motor, skrog osv. utdannet. Det våpentekniske personell blir utdannet på Flyvåpnets våpentekniske skole (FVVS) på Lista. På Lutvatn utenfor Oslo, ligger Flyvåpnets Sambands- og Radarskole (FVSBS). Administrasjonspersonell utdannes ved Flyvåpnets administrasjonsskole (FVAS) på Fornebu. Felles for de tekniske skoler er at i løpet av de 18 måneder førstegangsoplæringen varer, kan en ta et grunnkurs uten noen forlengelse av tjenestetiden. Ønsker man en lengere utdanning, kan man gå på et spesialkurs, men må da etter 18 måneder, tjenestegjøre fra 1 til 1½ år ut over tiden, men da som teknisk sersjant med sersjants grad og lønn.

Flyvåpnets oppgaver i Forsvaret er i størst mulig utstrekning å motsette seg at en angriper oppnår luftherredømmet i våre strategisk viktige områder, og sammen med Marinen å motsette seg invasjon



SAAB - Safir- Flyvåpenets moderne skolefly. I bakgrunnen Fairchild Packet (C-119) med en Dakota (C-47) i midten.

Fairchild Packet C 119 er nå Flyvåpnets viktigste transportfly. Det kan frakte 5 500 kg last eller ca. 50 fallskjermjegere eller 35 bærer over en strekning på ca. 2700 km med en hastighet av ca. 350 km/t.



Helikopter - Bell 47.

Nike- Hercules, som skal erstatte Luftvernartilleriets tunge kanoner. Raketten som er fjernstyrt, har en rekkevidde på vel 100 km og en hastighet på ca. 2500 km/t. En bataljon utstyrt med disse raketter er under utdanning og vil bli satt opp i Oslo-området innen utgangen av 1959.

Flyvåpnets nyeste helikopter Sikorsky H 19 D eller Sikorsky S-55, som den sivile versjonen kalles. Helikopteret kan frakte 10 mann og to flyvere. Som ambulansefly er det i helikopterets rommelige buk plass til seks bærer. Flyet brukes imidlertid mest til frakt av tyngre militært utstyr, eller i redningstjenesten. Det kan med sin 700 hk. Wright-motor løfte 3900 kilo. Helikopteret kan utstyres med hjul eller pontonger. Topp hastigheten er omlag 180 km/t, og rekkevidden ca. 580 km. Flyet har vært meget brukt til anleggsarbeider her i landet.

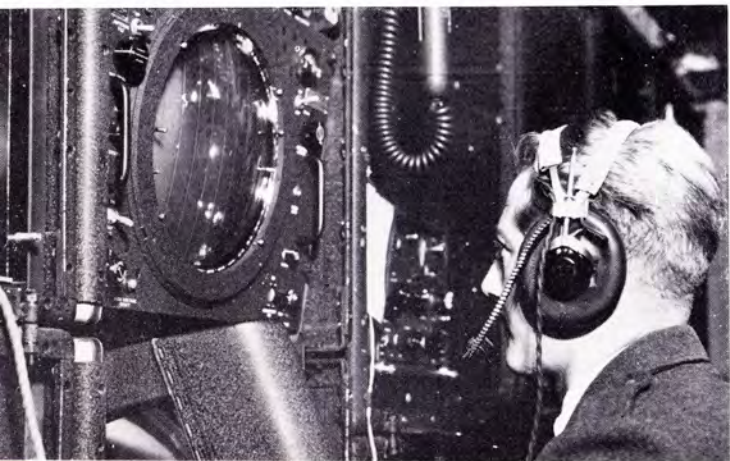




Flyvåpnets jagere er utstyrt med maskinkanoner og raketter. Med full rakettopphenging er ildkraften den samme som på en krysser.



Flyteknikk over en egen tiltrekning på tidens ungdom. Tilstrømningen til skolen på Kjevik er stor og iveren tilsvarende.



Været er fremdeles flyets verste fiende. Men radaren har vært en god hjelp. Idag kan fly «prates» ned, selv i temmelig usikkert vær. Radio og radar har revolusjonert flyvningen og har overtatt der hvor menneskets sanser ikke strekker til.

over sjøen og yte Hæren størst mulig bistand i dens kamp såfremt fiendtlige styrker får fotfeste på norsk territorium.

Ved begynnelsen av den 2. verdenskrig hadde Norge bare 3 flyplasser med fast dekke, nemlig Fornebu, Kjevik og Sola. Under den tyske okkupasjonen ble disse plassene utvidet og en rekke andre flyplasser bygget, blant dem Gardermoen, Bodø, Bardufoss og Værnes.

Etter at Norge kom med i NATO, er det bygget en rekke nye flyplasser, samtidig som de eldre er utvidet til NATO-standard.

Samtidig som NATO har bidratt til utbyggingen av våre flyplasser, har vi gjennom våpenhjelpprogrammet mottatt fly og utstyr.

Flyvåpnets flypark består i dag av:

Jagerfly: North American F-86 K og F-86 F Sabre-jagere, Republic F-84 G Thunderjets.

Fotorekognosering: Republic RF-84 F Thunderflash.

Treningsfly: Lockheed T-33 A, SAAB 91 B-2 Safir.

Transportfly: Fairchild Packet C-119 F og C-119 G, Douglas C-47, C.F. Norseman V, de Havilland DHC-3 Otter.

Diverse fly: Catalina PBY-5 A, Piper L-18 C (Hærens observasjonskorps).

Helikoptere: Bell 47 G og J og Sikorsky H-19 D.

Flyvåpnets innsats må sees i sammenheng med allierte operasjoner, særlig når det gjelder kampen om luftherredømmet.

Flyvåpnet har særlig behov for en fleksibel organisasjon, både fordi forsvarsgrenen ennå ikke er helt utbygget og på grunn av den rivende utvikling som preger et moderne flyvåpen.

Flyvåpnets øverste sjef har rang av generalløytnant. Til sin rådighet har han en stab — Flyvåpnets overkommando — som er den utøvende instans for de ordre som Sjefen for Flyvåpnet måtte gi.

For den rent operative del av Flyvåpnet har sjefen for Flyvåpnet under seg en Flykommandør med stab. Han fører den øverste kontroll med og ledelse av flyskvadronenes operative utdanning og trening, og er ansvarlig for deres beredskap. Kontroll og varslingsystemet ligger også under Flykommandøren.

**Generaløyntnant B. F. Motzfeldt. -
Flyvåpnets sjef idag.**

Utviklingen har ført til at vi i dag har to Flykommandører, en i Syd-Norge og en i Nord-Norge. Ved mobilisering og i krig blir Flykommandøren en alliert taktisk sjef direkte underlagt COMAIRNORTH (Kolsås) i operativ henseende.

Anskaffelse, vedlikehold og produksjon av Flyvåpnets materiell, forestås av Flyvåpnets forsyningskommando (FVFK) som har sitt hovedkvarter med verksteder på Kjeller med underavdelinger bl.a. på Horten og Gardermoen. Rutinemessig vedlikehold og mindre reparasjonsarbeid utføres ute ved stasjonene, mens overhalingen og mer omfattende reparasjoner utføres ved FVFK.

Flyvåpnet er inndelt i 4 regionale luftkommandodistrikter: Luftkommando Østlandet, som omfatter fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold og Telemark.

Luftkommando Vestlandet omfatter fylkene Agder-fylkene, Rogaland, Hordaland med Bergen samt Sogn og Fjordane.

Luftkommando Trøndelag omfatter fylkene Møre og Romsdal, og Trøndelagsfylkene.

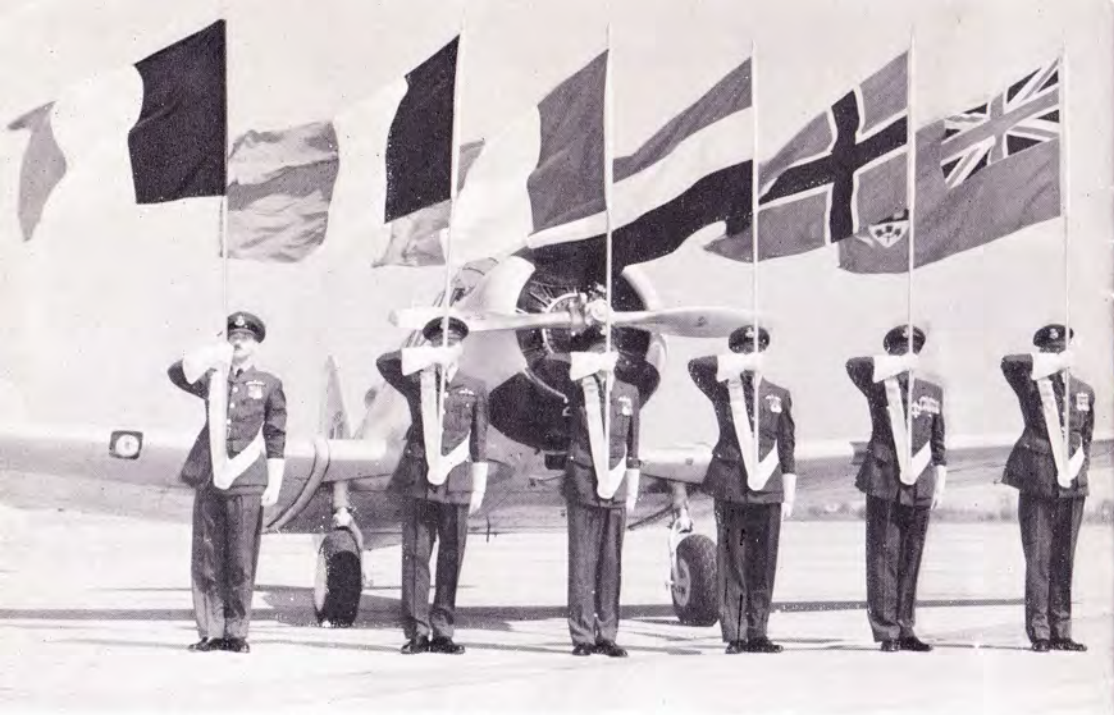
Luftkommando Nord-Norge omfatter Nordland, Troms og Finnmark.

LK-sjefen er den øverste luftmilitære sjef i landsdelen, men er i fred som krig, kommandomessig underlagt Sjefen for Flyvåpnet. Han står operativt under Sjefen for Flyvåpnet gjennom Flykommandøren.

En særstilling har Luftkommandosjefen i Nord-Norge, som har to funksjoner — en som Luftkommandosjef og en som Flykommandør Nord. Som Flykommandør er han i fred operativt underlagt Øverstkommanderende i Nord-Norge.



En Sabre-flight i 15 000 meters høyde. De mørke skyggene til venstre på bildet er dalen som fører inn til Ardal i Sogn. Midt på bildet har vi Jotunheimen og i bakgrunnen ser vi Dovre.

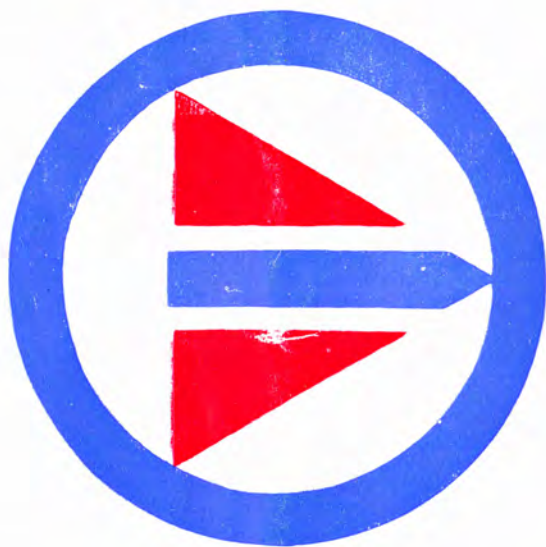


Samarbeidet gjennom NATO omfatter også utdannelsen av personell, således foregår jetutdannelsen av norske flyvere f. t. i Canada. Bildet viser elevenes nasjonalflagg ved seremonien i forbindelse med utdelingen av «Wingen».

Fra 1. juli 1957 er Luftvernartilleriet igjen ført tilbake til Flyvåpnet. Luftvernartilleriets tunge skyts går ut av oppsetningene og vil etter hvert bli erstattet med raketter. Det lette skyts blir modernisert og vil få elektronisk helautomatisk siktesystem.

Når utviklingen fra «Start» og «Ganger Rolf» til supersoniske fly og raketter har tatt mindre enn 50 år, har dette stillet store krav til tilpasningsevnen både på det menneskelige og det organisasjonsmessige plan. Til å begynne med var mannen bak stikka avgjørende for flyvningens suksess. Ved de store hastigheter som fremtidens fly vil få, vil den menneskelige reaksjonsevne ikke strekke til. Elektromotoren vil etter hvert overta, og vi kan allerede i nær fremtid komme til å oppleve ubemannede fly.

Det Kongelige Norske Flyvåpen er primært bygget opp med forsvaret som mål, uten strategiske angrepsvåpen.



TRYKT HOS GRØNDAHL & SØN, OSLO