

# FLY BRUKT AV DET NORSKE LUFTFORSVARET

HEFTE NR. 11



**Avro Anson**

Olve Dybvig



# Innhold

Innledning

Avro Anson i Norge

Farger - Merking - Koder

Profiler

Liste over fly

Bilder

Kilder



## Innledning

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

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

Et slikt hefte er som oftest et samarbeid mellom entusiaster, som på hver sin side har samlet bilder og informasjon om temaet. Jeg vil derfor takke følgende personer for deres bidrag til at dette hefte var mulig å lage:

Per Einar Jansen

Bilder

Bergen juni 2013

Olve Dybvig

[odybvig@online.no](mailto:odybvig@online.no)



# Avro Anson i Norge



Avro Anson Mk.I. Ser.nr EG-276, W-AF i norske farger. Blå kropp med gule vinger

Flytypen, også kalt Faithful Annie, ble først tatt i bruk av RAF Coastal Command i mars 1936. Flyet ble brukt som rekognoseringsfly og lett bombefly mens mer egnede flytyper var under utvikling. Da 2. Verdenskrig startet i 1939 ble flyet trukket ut av tjeneste og ble siden brukt primært som et treningsfly og lett transportfly. 1102 fly av denne typen ble bygget og tjenestegjorde fra 1936 til 1968. 32 års tjenestetid er ganske imponerende. Norge vurderte flytypen i 1938 som lett bombefly, men endte opp med å kjøpe Caproni 310 istedet. Flytypen ble innkjøpt åtte år senere under engangsanskaffelsen i 1946. 10 stk Avro Anson Mk.I ble innkjøpt som opplæringsfly for navigatører og telegrafister. Høsten 1946 ble Fenr. Odd Vollan sendt over til Storbritannia for å besikte og godta de fem første flyene. Disse skulle leveres i god flyvedyktig stand. Flyene var ubevæpnet og uten ryggstøt. De to flyene ved 5. Maintenance Unit i Kemble var i god stand mens flyene ved M/U 23 i Nord Irland var heller dårlige. Dette ble lovet utbedret til overtakelsen. Planen var at disse fem fly skulle være leveringsklar til jul samme år, men kun to (ser.nr. EG 274 og DJ 513) var klar. Flyene skulle flyes hjem av norsk personell. DJ 513 ble ført av Lt. Hans Grøn Lund og EG 274 ble ført av Fenr. Egil Thuen. Fenr. Vollan fulgte med hjem i dette flyet. 19 desember startet turen fra Mar-

ston, videre via Frankrike, Tyskland og Danmark til Gardermoen. DJ 513 fikk motortrøbbel under turen og ble stående i Tyskland mens EG 274 fortsatte hjemover alene. Flyet mellomlandet på Karup i Danmark og startet turen hjem mot Gardermoen. Over Sør Norge lå tåken tykk og landing på Gardermoen var uaktuelt. To forsøk på landing på Fornebu ble avbrutt og flygeren ville da prøve å lande på Øra ved Fredrikstad. Flyet gikk i mellomtiden tom for drivstoff og måtte nødlande i Vesterelva ved Kråkerøy. Ditchingen gikk fint og alle fem passasjerer ble reddet av en lokal fisker. Flyet ble siden reddet på land men ble avskrevet pga store skader. De øvrige leveransene av Anson fly gikk siden uten dramatik og høsten 1947 var alle levert.

Flyene ble først lagret på Gardermoen i påvente av klargjøring på Kjeller flyfabrikk for bruk i Luftforsvaret. Dette tok noe tid da arbeidet med klargjøring av Spitfire fly hadde høyere prioritet. Opprinnelig var ni fly tiltenkt flygeskolen på Gardermoen og ett skulle brukes av Luftkommando Vestlandet (LKV) med base på Kjevik. Senere ble det bestemt at to Anson fly skulle leveres til LKN på Bardufoss som erstatning for de to Ju 52 flyene som skulle utgå 1 juli 1947 (men som ble beholdt frem til 1950). Det endte opp med at Flygeskolen på Gardermoen beholdt alle ni Anson



flyene.

I den første tiden var mangelen på håndbøker for flyene et stort problem. Noen håndbøker ble oversatt og trykket, men dette tok noe tid. I mellomtiden måtte Kjeller flyfabrikk bruke privateide og ikke oppdaterte håndbøker om Anson fra 1937. I dagens relative digitale verden høres dette utrolig ut, men den gangen var det et stort problem. Anson var det første flyet i RAF som hadde opptrekkbart understell, noe som mekanismen bar preg av. 142 omdreininger med en håndsveiv trengtes for å heve eller senke understellet. Ved flygning mellom Gardermoen og Fornebu hadde det ingen hensikt å ta inn hjulene. Flyturen var for kort.

Motorene var meget driftsikre og hadde gangtid mellom hver overhaling på 600 timer. De startet lett i kaldt vær men var mer vrien å starte under sommeren. Det kunne da være litt av et slit å sveive motoren i gang.

Med alle vinduene i cockpit kunne det bli svært varmt om sommeren og gikk under navnte drivhuset.

I 1948 ble det bestemt å installere en amerikansk søkeradar av typen APS-4 (samme som ble montert i to norske Mosquito fly) men av ukjente grunner ble dette ikke gjennomført.

Med unntak av EG 274 som havarerte under levering gikk ingen av Anson flyene tapt under operasjoner hos Luftforsvaret. En del skader og uhell skjedde, W-AI ble skadet under landing, men ble reparert. W-AC ble påkjørt inne i en han-

gar og fikk så store skader at den ble avskrevet. W-AE som ankom Norge 28 juli 1947 hadde store fuktskader i treverket og ble avskrevet samtidig med W-AK ( som også var i dårlig forfatning ved levering) høsten 1948

Det var ikke mulig å få noe erstatningsfly fra RAF. Kjøp av nye fly ville ta for lang tid. Reservedelsituasjonen var heller ikke den beste. Reservedeler til Mk. I ble ikke lengre produsert. Som en midlertidig løsning leide Luftforsvaret en kanadisk-bygd Anson Mk.V av Widerøe Flyselskap. Fra et vedlikholdsmessig synspunkt var dette ugunstig da forskjellen på Luftforsvarets Mk I modell og Widerøe's Mk V var stor. LN-PAR fløy i leieperioden med sin sivile registrering.

I 1949 ble Norge medlem i NATO og Luftforsvaret bestemte seg for å rasjonalisere flyparken ved å kvitte seg med Oxford, Anson, Ju 52 og Lodestar. Flyene skulle erstattes av C-47 Dakota. Flyger og navigatørutdanning av skulle nå skje i USA og Canada, så behovet for Anson fly forsvant. I 1950 ble flyene overført til flylagringsssveiten på Gardermoen. Disse var nå i gjennomgående dårlig stand. Planen var å brenne flyene. Fem fly ble likevel kjøpt av B.A.Berg og videresolgt til Jugoslavia. Flyene ble fløyet ned av norsk besetning. Det var i det hele tatt spørsmål om det var mulig å fly disse helt til Jugoslavia, men alle fem ble levert "relativt" hele sommeren 1950. LN-PAR havnet også til slutt i Jugoslavia. De to siste flyene ble solgt til Sverige



Avro Anson Mk.I. Ser.nr DJ-613, slik den så ut ved levering. Senere kodet W-AH



# Farger - Merker - Koder

## Farger

Alle Anson flyene var levert i britiske kamuflasjefarger; Dark Earth og Dark Green med gul underside. En kilde hevder gul underside mens en annen hevder Aluminium farge. Det har vært noe vanskelig for forfatter å bekrefte hvilke. Uansett så ble flyene etterhvert malt i norske skoleflyfarger; Blått skrog med gule vinger.

## Nasjonalitetsmerker

Flyene ble levert med norsk rondell og RAF Fin-Flash. Sistnevnte ble fjernet og etter ommaling til norske farger fikk alle standard norske rondeller. 60 mm på skrog og 90 mm på vinger. På mørk bakgrunn fikk rondellen ekstra 50 mm hvit ring

## Koder

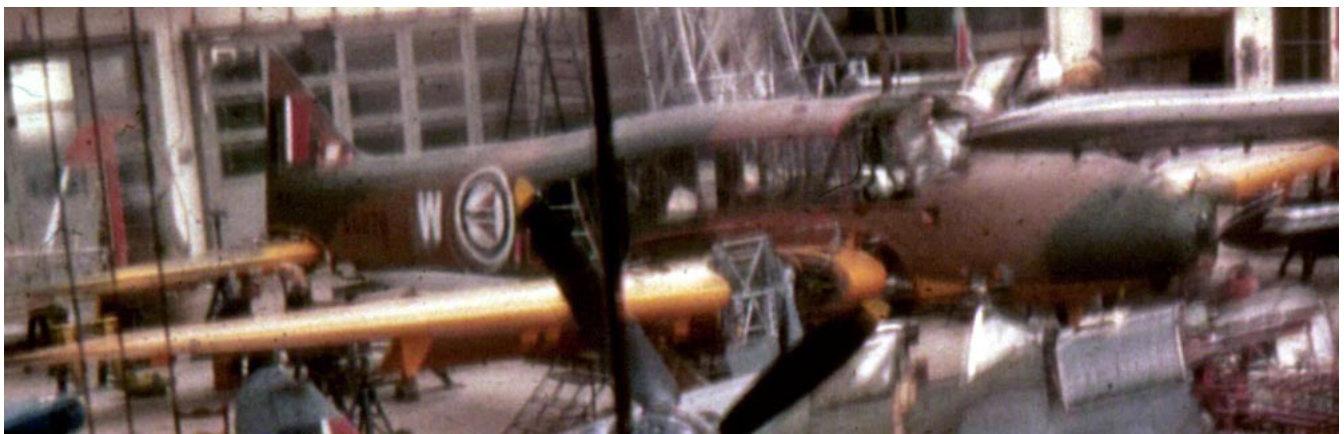
Oxford flyet fikk tildelt bokstaven W og individuell bokstavkode fra AB til AK ble brukt. Bokstavene skulle være 450 mm høye og 350 mm brede. Hvite på mørk bakgrunn og svarte på lys bakgrunn

## Serienummer

Ved levering var flyene påmalt serienummer etter RAF standard med svarte bostaver/tall bak på flykroppen. I tillegg ser det ut som om de var malt under vingene også. Etter ommaling til norske farger skulle serienummeret påmales på utsiden av motorgondolene under midtlinjen. Tallene skulle være 100 mm høye og være svart på lysbakgrunn og hvit på mørk bakgrunn

## Avdelingsmerker

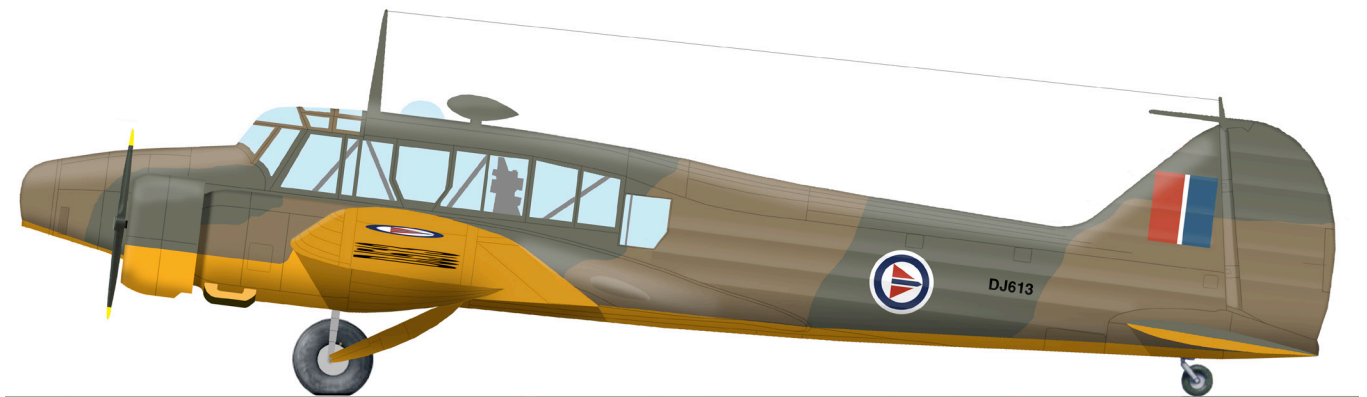
Bruk av spesielle avdelingsmerker er ikke kjent



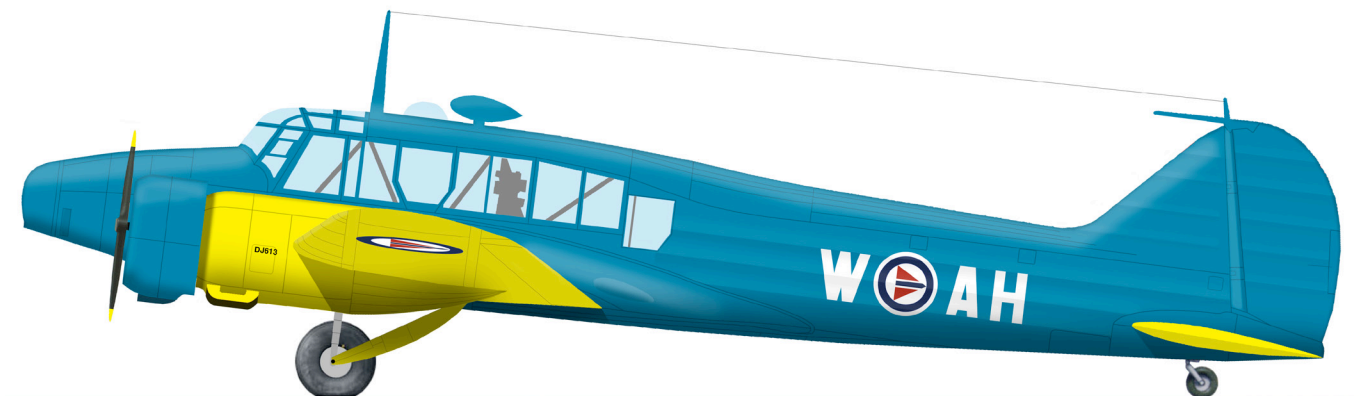
En Avro Anson Mk.I. foreløpig ukjent fly. Flyet er i britiske farger med gule vinger. Mulig flyet er under overhaling og ommaling til norske farger er begynt siden den har britiske farger på kropp og "norske" gule vinger



# Profiler



Avro Anson Mk.I. Ser.nr DJ-613, slik den så ut ved levering. Senere kodet W-AH



Avro Anson Mk.I. Ser.nr DJ-613, nå i norske farger og koder



# Liste over fly

## Avro Anson I

10 Anson Mk.I leverert fra RAF som en del av Engangsanskaffelsen som Commitment 331.

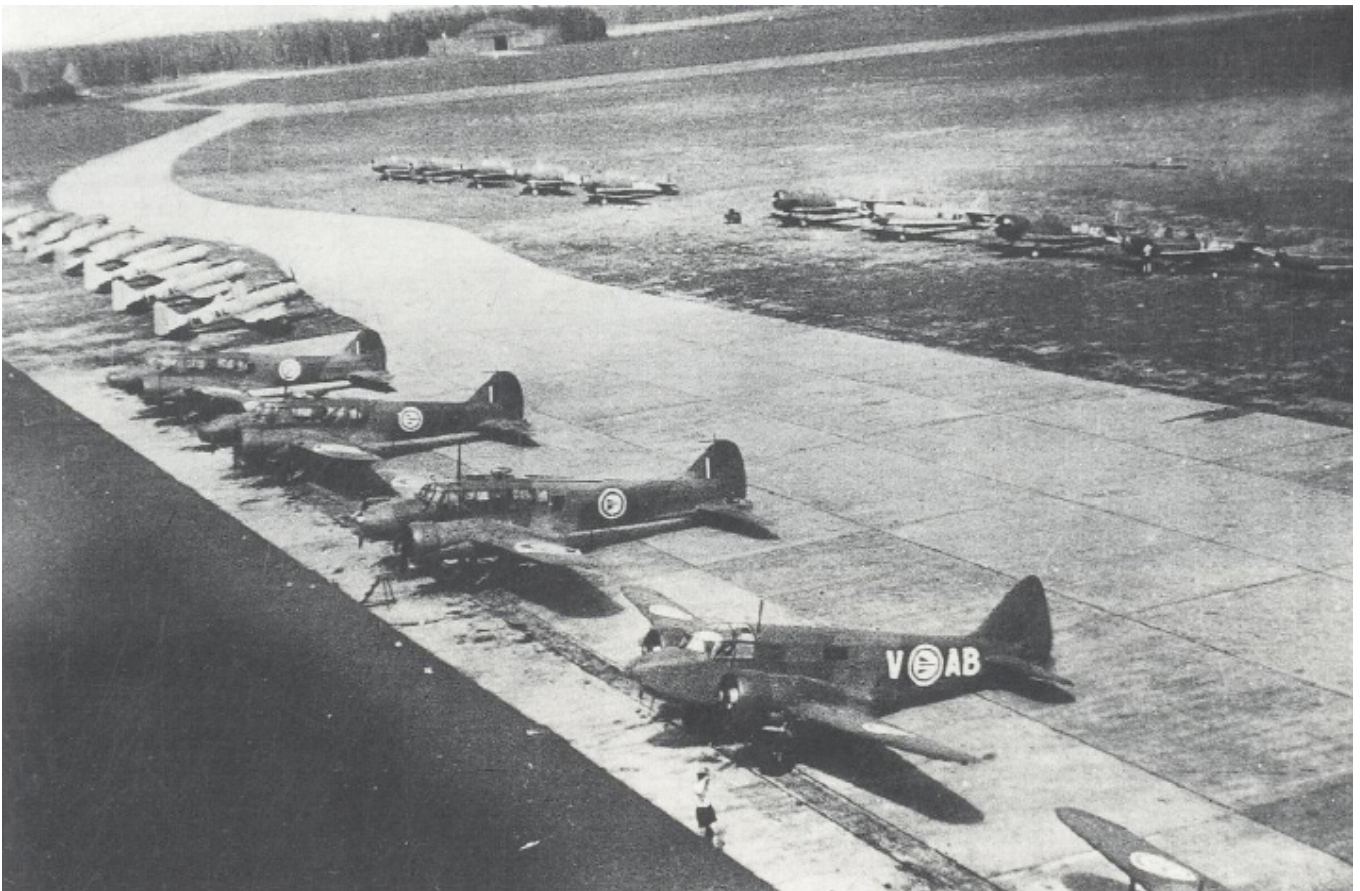
c/n	Previous ser.nos.	Overtatt	RNoAF markings	Written off	Total airframe hours	Remarks
	LT536	29.05.47	W-AB	08.03.51	1276:05	WFU i november 1950. Solgt til Jugoslavia. Forlot Norge 15.03.51 med kjennetegn YU-ABT.
	LT302	20.01.47	W-AC	14.06.51	400:00	Uhell 24.05.47. Flyet sto parkert inne i hangar A på Gardermoen da det ble påkjørt av en bil. Flyets venstre vingetipp ble truffet og røk av. WFU 03.01.50 Solgt til AB Nordisk Aerotransport, Sverige.
	NK297	24.07.47	W-AD	08.03.51	614:50	WFU i 1950. Solgt til Jugoslavia. Forlot Norge 11.07.51 med kjennetegn YU-ABR.
	EF941	24.07.47	W-AE	02.10.48	431:10	Ankom i meget dårlig forfatning. Kassert og brukt til delegjenvinning.
	EG276	23.01.47	W-AF	08.03.51	1485:00	WFU i oktober 1950. Solgt til Jugoslavia. Levert som YU-ABU.
	LT298	23.01.47	W-AG	08.03.51	750:50	WFU i september 1950. Solgt til Jugoslavia. Forlot Norge 11.07.51 med kjennetegn YU-ABS.
	DJ613 (DT513)	20.12.46	W-AH	14.06.51	1301:55	Solgt til AB Nordisk Aerotransport, Sverige. Reg. SE-XAC 03.07.51.
	NK719	13.08.47? 03.11.47	W-AI	08.03.51	576:15	Cat.AC uhell 20.02.50. Under landing på Gardermoen etter en nattnavigasjonstur, tok vingen bort i brøytekanten langs rullebanen og flyet ble svingt over til venstre og inn i brøytekanten. Alle ombord var uskadd. Flyger var løytnant R. M. Kolling. Flyet tilhørte Flygeskolen. Avgitt til Kjeller for rep. WFU i november 1950. Solgt til Jugoslavia. Forlot Norge 11.07.51 med kjennetegn YU-ABQ.
	N5366	09.08.47	W-AK	02.10.48	2450:00	Ankom i meget dårlig forfatning. Ikke brukt av Luftforsvaret. Kassert og brukt til delegjenvinning.
	EG274	18.12.46				Levert fra No. 5 MU Kemble. Totalhavari 20.12.46. På leveringsturen fra UK til Norge måtte flyet nødlande i Vestreelva på Kråkerøy ved Fredrikstad p.g.a. drivstoffmangel. Tett skydekke forhindret flyet fra å lande på både Gardermoen og Fornebu. Alle ombord kom uskadd fra havariet. Flyger var fenrik Egil Thuen (335 skv.) med kaptein Rolf Larum som navigatør og løytnant Øiulf Bjørnø som telegrafist. Med i flyet var også løytnant Haug og fenrik Vollan. De hadde hentet flyet på Pershore flyplass ved Bristol i England og startet derfra den 18.12.46 sammen med Anson 513 Turen gikk via Eindhoven til Brückenburg i Tyskland for overnatting. Derfra fortsatte de til Grove flyplass i Danmark og den siste strekningen til Gardermoen.
3720 (Mk.V)	11872 (RCAF)	09.06.48	LN-PAR	31.10.51		Flyet ble innkjøpt av Widerøe's Flyveselskap A.S., Oslo fra Viking Air Serice, Montreal 23.07.47. Overført til Norge med kanadisk kjennetegn CF-FGC. Reg. 30.07.47. Solgt fra Widerøe's til Tiedemanns Tobaksfabrikk, Oslo, 24.02.49. Flyet ble avlevert 15.03.49 etter omlakkering og klargjøring. Slettet 31.10.51 som solgt til utlandet. Leiet i perioder av Luftforsvaret fra Widerøes Flyveselskap & Polarfly A.S. fra 09.06.48 og fra 24.02.49 fra Tiedemanns Tobaksfabrik A/S.



# Bilder



Avro Anson Mk.I. Ser.nr NK-297, slik den så ut ved levering. Senere kodet W-AD



3 stk Avro Anson Mk.I. parkert sammens med en Airspeed Oxford og flere Harvard fly ved Flygeskolen på Gardermoen. Alle flyene på bildet er fremdeles i britiske farger så bilder er nok i fra 1946



# Kilder

- Bjørn Hafsten et.al Fra Spitfire til F-16 Oslo 1994
- Per Ø Skarphol Avro Anson NFF Kontakt 1-1985
- Ukjent The Anson File. An Air-Britain Publication
- Alan W. Hall Avro Anson Mks, 1-22. Warpaint Series No 53
- Alan W. Hall Avro Anson Marks I, III, IV & X. Almark Publications