

FLY BRUKT AV DET NORSKE LUFTFORSVARET

HEFTE NR. 12



Airspeed Oxford

Olve Dybvig



Innhold

Innledning

Oxford i Norge

Farger - Merking - Koder

Profiler

Liste over fly

Bilder

Kilder

Forsidebilde: Airspeed Oxford Mk.II, Ser.no AS-728, V-AM. Fargene her er vanskelig å tolke. Vingene er gule. Motorcowling er blå, mens flykroppen har en noe diffus fremtoning. Man burde forventet blå farge på skrog



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
Fredrik Strøm	Bilder
Tore Aasvestad	Bilder
Rolv Krogfoss	Bilder

Bergen juni 2013
Olve Dybvig

odybvig@online.no



Airspeed Oxford i Norge



Airspeed Oxford Mk.I, Ser.no W3325, V-AW

Flyet er kanskje mest kjent som skolefly for flermotors fly, og ble mye brukt under 2. Verdenskrig til dette. Prototypen prøvefløy første gang 19 juni 1937 og ble raskt tatt i bruk av RAF som deres første "moderne" monoplane (en vinge) fly bestilt i større kvanta.

Norske flygere ble kjent med dette flyet under oppsettingen av B vingen til 333 Squadron i 1943. Oxfordfly ble brukt til å trene marineflygere til flermotors landfly før overføring til Mosquito. Besetningen på en Mosquito består av en flyger og en navigatør/telegrafist. Det ble dermed behov for å sette opp et kurs for sistnevnte hvor Oxford flyet ble brukt.

Etter krigen ble mange Oxford fly solgt til diverse land fra britiske overskuddslagre og det norske luftforsvar kjøpte ved den såkalte engangsanskaffelsen, 7 stk Oxford Mk.1 og 13 Oxford Mk. II. Den ytre forskjell på disse to modellene var at Mk. I modellen hadde et ryggårn. De 20 flyene ble levert sommeren 1947. Flyene ble fløyet til Gardermoen via Tyskland og Danmark. Flyene ble sjekket på Kjeller flyfabrikk før de kunne taes i bruk. 6 desember 1947 ble fordelingen av flyene

bestemt på følgende måte:

7 fly (alle Mk. I) til Flylagringsveiten Gardermoen
5 fly til Flygeskolen Gardermoen
1 fly til 335 skvadron
1 fly til Værnes
1 fly til Bardufoss
5 fly til Flylagringsveiten Gardermoen

Flygeskolen skulle bruke Oxford til overføring av flygere til Mosquito og Lodestar. Behov for dette viste seg å være betydelig mindre enn forventet. Overføringsflyging ble dermed overført ut til skvadronene og 334 skvadron fikk tildelt V-AC i juli 1948.

To stk. Oxford Mk. I ble innkjøpt i mai 1948 av DNL. Dette var LN-LAD og LN-LAE. Disse var utstyrt med ganske avansert radio og navigeringststyr. Bl.a. SBA Radio Range and Radio Compass (en forgjenger for Instrument Landing System ILS). Disse to flyene, som fikk kodene V-AX og V-AY. Flyene var meget godt egnet til trening av navigatører og telegrafister, som antagelig var



hovedårsaken til dette innkjøpet, tatt i betraktning at mange Oxford fly sto lagret på Gardermoen.

I 1949 fikk tre fly installert vertikalkamera av typen Zeiss RB 20-50-70/30x30. Dette var ex tysk materiell som nå fikk ny anvendelse. Kameraene var så pass store at de ble plassert bak i kabinen. En kameraluke måtte skjæres ut i dørken. Kameraene ble montert i V-AC, V-AF og V-AP

I 1949 foreslo Luftstaben å skifte ut de to Junkers 52 på Bardufoss med Oxfordfly, men Luftforsvarets Tekniske Etat (LTE) kom da med en innsigelse. De mente at Oxford fly ikke egnet seg til Nord Norske forhold pga lav rekkevidde og generelt dårlige ytelser. En bedre løsning ville være å bruke Norseman fly i stedet. Denne diskusjonen førte til ingenting da Luftforsvaret samtidig i 1949 bestemte seg for å rasjonalisere flyparken ved å kvitte seg med Oxford, Anson, Ju 52 og Lodestar. Flyene skulle erstattes av C-47 Dakota.

24 april 1950 ble 17 Oxford lagt ut for salg. Åtte av disse var Mk.I. Med unntak av fem fly (V-AH, V-AK, V-AI, V-AS og V-AV) var alle heloverhalte og i god stand. Prisen ble satt til minimum 10.000 kr for de overhalte og minimum 1000 kr for de fem øvrige. Fem av flyene ble kjøpt av firma B.A.Berg i Oslo som deretter solgte flyene videre til Jugoslavia. Fire fly havnet i Sverige og to ble kjøpt av Widerøe. To fly ble beholdt av Luftforsvaret frem til 1953

I den tiden Luftforsvaret hadde flyene ble fire av dem avskrevet som følge av havarier:

V-AB fra Flygeskolen punkterte under landing på Gardermoen 30 juli 1948 og ble påført store skader

V-AP fra Kommunikasjonsvingen totalhavarete under take off på Værnes 30 juni 1950. Piloten Lt Chr. Fürst og to flysoldater omkom.

V-AO fra Flylagringsssveiten ble ødelagt under taxing 31 juli 1950. Flyet havnet i grøften

V-AX fra 333 skvadron ble påført store skader da flyet landet med understellet inne. Flyet ble senere brukt som deflefly

Det siste Oxford flyet til Luftforsvaret V-AY ble til slutt kjøpt av Widerøe. Selskapet brukte flyet hovedsakelig til luftfotografering frem til 1956. Da ble flyet avskrevet og hugget opp



Ukjent Airspeed Oxford Mk.II



Farger - Merker - Koder

Farger

Kilder antyder at alle Oxford Mk. I flyene var levert i britiske kamuflasjefarger; Brun og grønn med gul underside, mens Mk. II modellene ble levert i sølvfarge. Det har vært noe vanskelig for forfatter å bekrefte dette. Ett bilde viser iallefall V-AB, som er en Mk. II modell, med RAF kamuflasjefarger. Uansett så ble flyene etterhvert malt i norske skoleflyfarger; Blått skrog med gule vinger. Fly som sto på lagring ble tydeligvis også malt om i Norske farger

Nasjonalitetsmerker

Flyene 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 V og individuell

bokstavkode fra AB til AY ble brukt. Bokstavene J og Q ble ikke brukt. Bokstavene skulle være 450 mm høye og 350 mm brede. Hvite på mørk bakgrunn og svarte på lys bakgrunn

Serienummer

Det kan se ut som om at serienumre ikke ble påmalt alle flyene, og ikke i så fall i følge standard. Serienumre skulle iht standard påmales på utsiden av motorgondolene under midtlinjen. Tallene skulle være 100 mm høye og være svart på lysbakgrunn og hvit på mørk bakgrunn. Men som bilde under viser, ble serienumre også malt på halen hos noen fly.

Avdelingsmerker

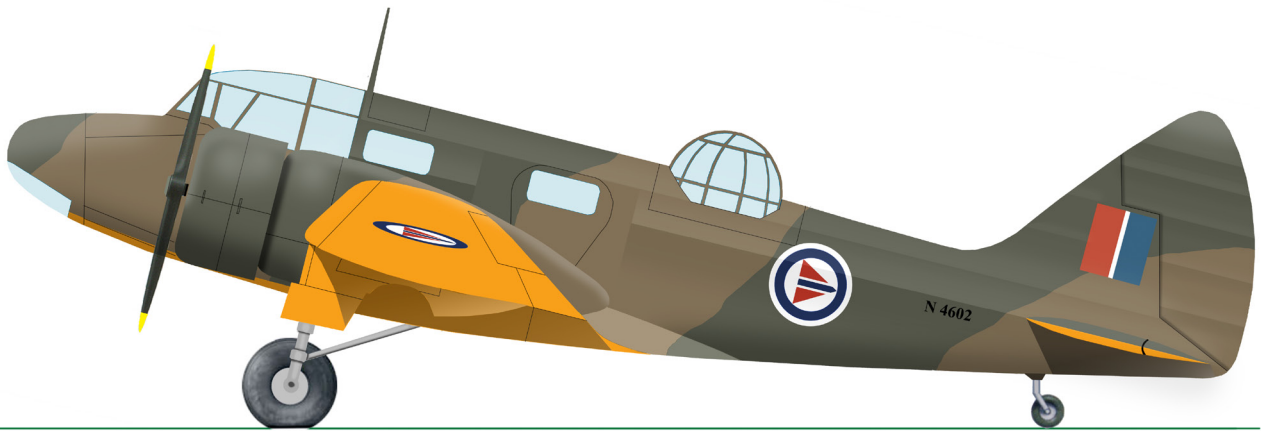
Bruk av spesielle avdelingsmerker er ikke kjent



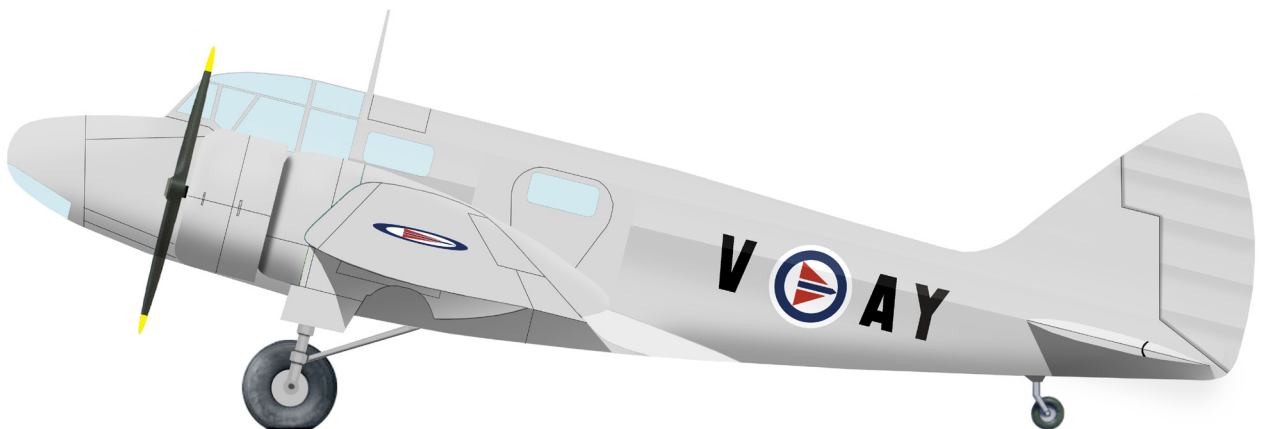
Airspeed Oxford Mk.I, Ser.no W3325, V-AW



Profiler

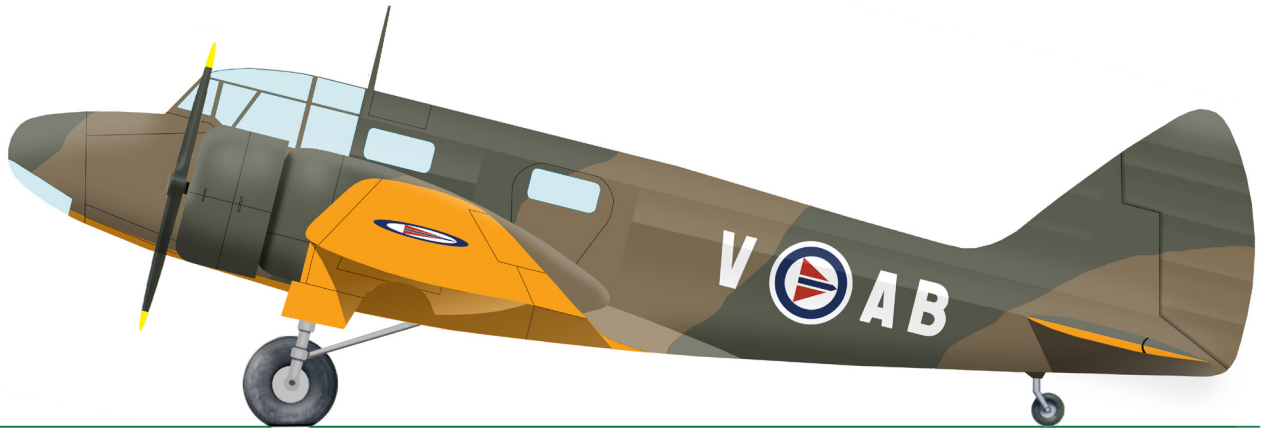


Mulig utseende på Airspeed Oxford Mk.I flyene som ankom Norge. Norsk rondel og britisk Ser.nr og Fin Flash. Gul underside er gjetning fra forfatter

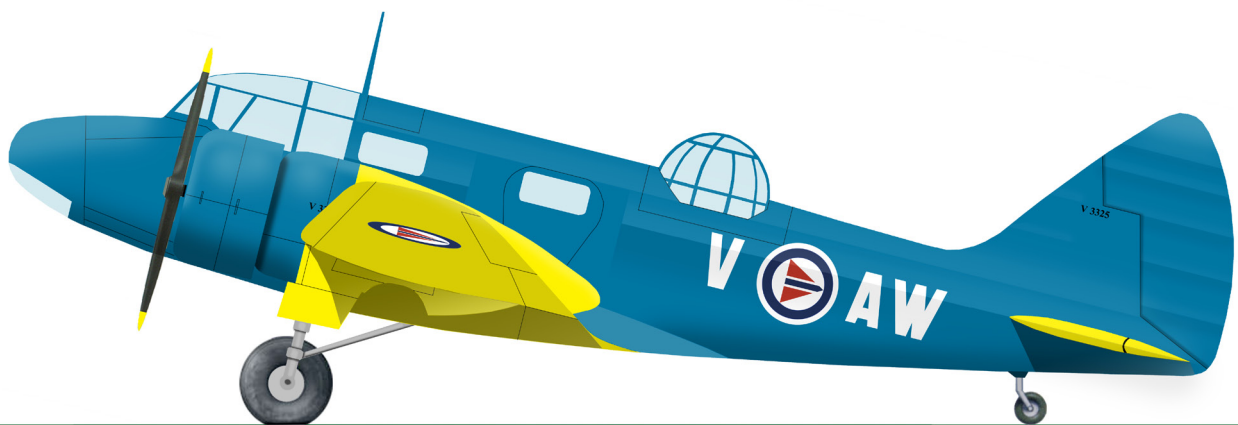


Mulig utseende på Airspeed Oxford Mk.II flyene den første tiden Norge. Aluminiumsfarget med svarte koder. Bilde av V-AX under, tatt på Sola

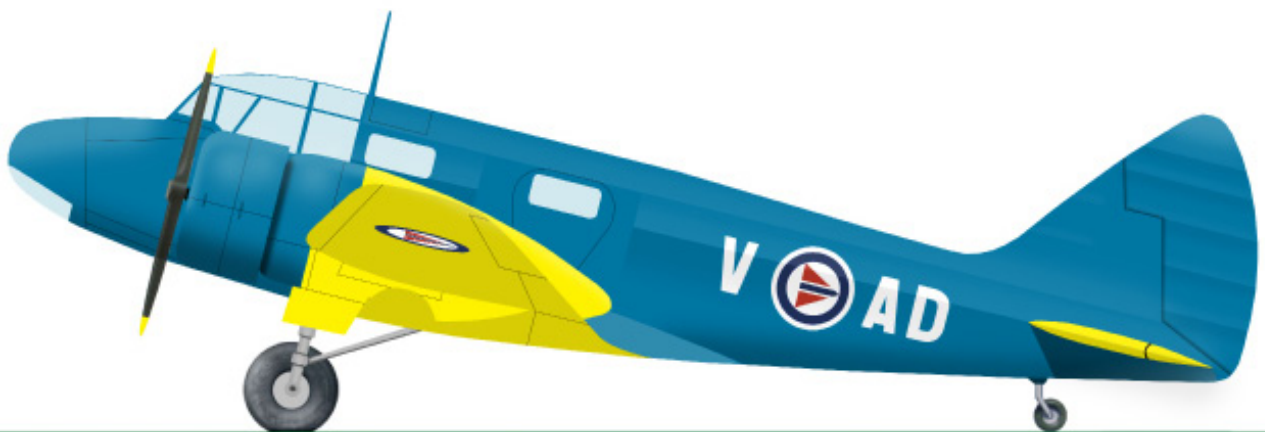




Denne Airspeed Oxford Mk.II er avbildet på Gardermoen i 1946/47 og taler imot teorien om at alle Mk II modellene var aluminiumsfarget. Gul underside er gjetning fra forfatter



Airspeed Oxford Mk.I i norske farger og koder av 1948 standard



Airspeed Oxford Mk.II i norske farger og koder av 1948 standard



Liste over fly

Laget av Bjørn Hafsten

Airspeed Oxford I og II

20 fly innkjøpt av Luftforsvaret fra britiske overskuddslagere under den såkalte Engangsanskaffelsen. Levert fra RAF under Commitment 334.

Type	RAF Ser. Nos.	Taken on strength	RNoAF code	Disposal	Total airframe hours	Remarks
Mk.II	ED120	08.05.47	V-AB		786:20	Havari Cat.AC 06.07.48. Etter en tur fra Fornebu punkterte flyet under utrulling etter landing på Gardermoen. Flyet tilhørte Flygeskolen. Flyets gangtid ved havariet var 785:50. 1.flyger var løytnant Nils Arveschoug, 2.flyger løytnant H. Hartmann og passasjer løytnant F. Eriksrud.
Mk.II	N6418	22.05.47	V-AC		1821:00	Equipped for photo surveys. Accident 06.08.47 at Gardermoen. Under varmkjøring av motorene utenfor hangaren, sviktet understellet og flyet falt ned på buken. Flyet tilhørte Flygeskolen. Ved 334 skv. fra 17.07.48. Uhell på Kjevik 18.02.50. Korporal Borgar Anker Christensen ble skadd av den venstre propellen under klargjøring av flyet. V-AC fikk ingen skader og ble fløyet til Sola samme dag. Solgt til Sixten Hermansson, Stockholm. Sto fortsatt uavhentet på Sola 13.11.51.
Mk.II	AB663	22.05.47	V-AD		2006:27	Sold to H. A. Berg, Oslo in 1951. Delivered to Yougoslavia as YU-ABY.
Mk.I	V4023	22.05.47	V-AE		1362:25	Returned from Værnes 30.10.47 to Gardermoen for storage.
Mk.I	L9659	28.05.47	V-AF		1580:20	Equipped for photo surveys. Sold to Sixten Hermansson, Stockholm in 1951. Still at Sola airfield 13.11.51. Delivery to Sweden not confirmed.
Mk.II c/n 2087	R6386	25.09.47	V-AG		2060:00	Minor accident 19.06.47 during landing at Eindhoven in Holland during transit from Britain to Norway. Repaired in Holland and delivered 25.09.47. Not used by RNoAF. Sold to Widerøe's Flyveselskap & Polarfly A/S. Reg. LN-NPR 06.05.52. Deleted from the civil register 26.04.56 as WFU and scrapped.
Mk.II	W6613	26.06.47	V-AH	19.06.51	850:40	Not used by RNoAF. Stored until sold to AB Nordisk Aerotransport, Stockholm 14.06.51. Used for spares.
Mk.II	V3694	17.07.47	V-AI		632:15	Not used by RNoAF. Stored until scrapped in 1950.
Mk.II	W6579	17.07.47	V-AK		860:50	Not used by RNoAF. Stored until reported as sold to Sweden in 1950.
Mk.II	AS896	21.08.47	V-AL		2006:15	Sold to Sixten Hermansson, Stockholm in 1951. The plane was still at Bardufoss airfield 13.11.51. Delivery to Sweden not confirmed.
Mk.II	AS728	26.06.47	V-AM	15.03.51	539:20	Transferred from Kjeller to the Flying School at Gardermoen 27.10.49. Slightly damaged 09.12.49 at Sagstuen near Kløfta during low flying practice. Sold to H. A. Berg 15.03.51. Sold to Yougoslavia as YU-ABV.
Mk.II	AS900	26.06.47	V-AN		488:35	To Værnes in January 1949. Sold to H. A. Berg in 1951. Sold to Yougoslavia as YU-ABZ.



Mk.II	V3740	31.07.47	V-AO	19.06.51	1555:45	Not used by RNoAF. Accident 28.06.50 during taxiing at Gardermoen. During transfer from hangar A to hangar 7, V-AO touched a couple of parked Avro Ansons before ending up in a ditch. Also reported amaged during taxiing at Gardermoen 31.07.50. Stored until sold to AB Nordisk Aerotransport, Stockholm 11.04.51 for use as spares.
Mk.II	EB996	28.08.47	V-AP	16.02.50	669:00	Equipped for photo-recce. Delivered from Kjeller to Værnes 18.11.49. Fatal accident 30.01.50 at Værnes airfield. Havariet fant sted under avgang for en vedlikeholdsflyging av V-AP for Lagringssveiten på Værnes. Under avgang fra bane 10 skar flyet ut mot høyre og traff hardt mot en høy brøytekan. Ved dette sammentreffet fikk flyet skader i understell, propeller og vinger. Flygeren fortsatte avgangen og kom i luften etter ytterligere 200 m. Med flyet delvis under kontroll foretok han en svak stigning og svingte 180 grader. Flyet kom inn mot plassen i ca. 80 m høyde da det plutselig mistet fart, bikket over og gikk rett i bakken. Alle tre ombord mistet livet. Flyger, løytnant Christian Fürst, passasjer flysoldat Karstein Domås og passasjer flysoldat Helge J. Giørtz. Flyet tilhørte Lagringssveiten Værnes.
Mk.II	X7262	05.06.47	V-AR	19.06.51	1091:40	Not used by RNoAF. Stored until sold to AB Nordisk Aerotransport, Stockholm 14.06.51. Reg. SE-XAA 21.06.51 for transit to Sweden. Reg. SE-BTC 30.09.51 to Transair Sweden AB, Bromma. Converted to AS.65 Consul 08.05.52. Utstyrt med glassnese for fotoflyging i juni 1956 og for malmleting i 1957. Deleted from the civil register 18.12.59 and sold to Denmark. Reg. OY-FAU 23.03.60 to Transair, Kastrup. Damaged beyond repair 27.11.62 when the undercarriage collapsed when parked at Kastrup airfield, Copenhagen. Deleted from the civil register 08.02.63.
Mk.I	N4602	19.06.47	V-AS		1068:40	Not used by RNoAF. Stored until sold to H. A. Berg in 1951. Sold to Yougoslavia as YU-ABX.
Mk.I	V3945	29.05.47	V-AT		987:15	No used by RNoAF. Sold to H. A. Berg in 1951. Sold to Yougoslavia as YU-ABW.
Mk.I	T1325	14.06.47	V-AU		18:00	Not used by RNoAF. Stored until sold to Widerøe's Flyveselskap & Polarfly A/S in 1950. Reg. LN-NPP 04.05.51. Deleted from the civil register 26.04.56 as WFU. Used for fire practice in spring of 1956.
Mk.I	T1322	26.06.47	V-AV	19.06.51	198:25	Not used by RNoAF. Stored until sold to AB Nordisk Aerotransport, Stockholm 11.04.51. Reg. SE-XAB for transit to Sweden. Reg. SE-BUC 24.05.52 to Transair Sweden AB, Bromma. Converted for iron-ore search 28.02.57. Deleted from the civil register 18.12.59 and sold to Denmark. Reg. OY-FAR 11.02.60 to Transair, Kastrup. Crashed 08.06.62 when making a belly landing at Kastrup airport, Copenhagen. Deleted from the civil register 07.09.62.
Mk.I c/n 2960	V3325	17.07.47	V-AW	31.08.50	1291:45	Not used by RNoAF. Stored until sold to Ivercos Svenska AB 31.08.50. Reg. SE-BTP 13.06.51 to L. Komstedt, Saltsjöbaden (Operated by Aeropropaganda AB, Stockholm, and Iverco Svenska AB). Deleted from the civil register 18.07.52 and sold to Finland. Reg. OH-VKT 28.03.53 to Veljekset Karhumäki Oy, Halli. Reg. OH-OXA 30.11.54 to Lentokuljetus Oy, Jyväskylä. 28.06.57 to H. Sipponen, Jyväskylä but not reg. Deleted from the civil register 14.11.57.



Airspeed Oxford I

2 aircraft purchased from Det norske Luftfartsselskap A/S (DNL) 21.04.48 for NOK 320.000,-. The initial plans was to use the aircraft as crew trainers for 335 skv.

c/n	RAF Ser. Nos.	Taken over	RNoAF markings	Written off	Total airframe hours	Remarks
4326	PK262	12.05.48	V-AX	27.08.53	1332:10	Purchased by DNL from Airspeed according to contract dated 09.09.46. Reg. LN-LAD 17.01.47. Sold to RNoAF 21.04.48 and deleted from the civil register 21.06.48. Crashed 11.07.53 at Sola airfield. During take-off for a trip to Oslo, the undercarriage collapsed leaving the aircraft laying on the belly. Pilot was major H. B. Anonsen with three passengers. No casualties. V-AX was on strength of 333 skv. Sola. Sold to Widerøe's Flyveselskap & Polarfly A/S 27.08.53 for use as spares.
4337	PK285	12.05.48	V-AY	27.08.53	945:05	Purchased by DNL from Airspeed according to contract dated 09.09.46. Reg. LN-LAE 10.12.46. Sold to RNoAF 21.04.48. In service with 333 skv. At Sola airfield. Sold to Widerøe's Flyveselskap & Polarfly A/S 27.08.53. Reg. LN-NPN 21.09.53. CofA expired 18.03.54. Deleted from the civil register 05.12.55 as WFU and scrapped.

Airspeed Oxford I

07.03.47 Brev fra H.Q. 41 Group til LTS: Re: Oxford LX474 Instructional Aircraft. With reference to 43 Group letter 43G/373/2/344/Ops. 3B dated 26th February 1947 the undernoted aircraft is reduced to instructional category as follows: Oxford LX474 with instructional No. 6284M and is allotted from RAF Enstone (aircraft located at CFS Little Rissington) to RCAF Technical Training School, Kjevik. No. 71 MU are requested to arrange delivery of the aircraft to No. 41 MU for dismantling and packing.

RAF Ser.Nos.	Taken over	RNoAF markings	Written off	Total airframe hours	Remarks
LX474/ 6284M	17.09.47	none	.05.54	-	Tildelt Luftforsvaret fra RAF som instruksjonsfly 07.03.47. Overført fra CFS Little Rissington 30.04.47 til No. 47 MU for pakking og forsendelse til LTS, Kjevik. Skipet fra Newcastle 11.09.47 via Oslo til Kjevik. Written off in May 1954 as museum exhibit.



Bilder



Airspeed Oxford Mk.II, Ser.no PK-262, V-AX



Airspeed Oxford Mk.II, Ser.no V-3740, V-AO



Airspeed Oxford Mk.II, Ser.no AB-663, V-AD



Ukjent Airspeed Oxford



To bilder av Airspeed Oxford Mk.II, Ser.no EB-996, V-AP som totalhavareerte 30.01.50. 3 mistet livet





Kilder

- Bjørn Hafsten et.al Fra Spitfire til F-16 Oslo 1994
- Ukjent Airspeed Oxford NFF Kontakt 1-1986
- John D.R. Rawlings The Airspeed Oxford. Aircraft Profile No 227