

FLY BRUKT AV DET NORSKE LUFTFORSVARET

HEFTE NR. 5



Lockheed Lodestar

Olve Dybvig
Bjørn Hafsten



Innhold

Innledning

Lodestar i Norge

Farger - Merking - Koder

Profiler

335 Skvadron

Liste over fly

Bilder

Kilder

Forsidebilde:
Den sølvfargete Lodestar T-AE fotografert på Gardermoen



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. Dette heftet er laget i samarbeid med Bjørn Hafsten og er mer eller mindre enn resirkulering av hans artikkel i Flyhistorisk Tidsskrift nr 3-96.

I tillegg vil jeg takke for billedmateriale fra Per Einar Jansen

Bergen mai 2010
Olve Dybvig

odybvig@online.no



Lodestar i Norge



Lockheed Lodestar T-AE med permitenter fra Tysklandsbrigaden

Tekst av Bjørn Hafsten

Da den tyske kapitulasjonen i Norge var et faktum den 9. mai, førte dette til en omorganisering av Stockholmsruten. Den norske avdelingens "sivile" status i BOAC tok slutt og de gjenværende syv Lodestars med mannskaper gikk fra den 19. mai inn i den nyopprettede "Luftforsvarets Transport Avdeling", til daglig forkortet L.T.A. Den var som tidligere en ren norsk avdeling direkte underlagt Luftforsvarets overkommando og opererte utenfor kontroll av de britiske okkupasjonsstyrker i Norge. Avdelingen var delt i to flighter, Dakota flighten under ledelse av kaptein Erling Omtvedt og Lodestar flighten under kaptein Finn Thorsagers ledelse. Denne utnevnelsen ser ut til å ha passert nokså ubemerket, da ingen av de to flight-sjefene kan huske å ha mottatt noe formell beskjed. Major Urbye fortsatte som avdelingen sjef. Noe av det første som ble gjort var en fullstendig ommerking av flyene. L.T.A. skulle stille fly til disposisjon for

Norges Luftfartsstyres ruter i inn- og utland. Dette kom i tillegg til rene transportoppdrag for Luftforsvaret. Fra den 15. mai 1945 ble rutens endepunkt endret fra Bromma til Fornebu, og den 22. juni ble de første bakke-mannskaper, 7 mann, stasjonert fast der. BOAC avviklet sin virksomhet på Leuchars den 3. juni, men L.T.A. fortsatte frem til den 7. juli, da fire Lodestars og fire Dakotas som de siste flyene ble overført til Fornebu. Avdelingen var for første gang samlet på norsk jord.

På Fornebu ble L.T.A. fra da av benevnt som No. 20 Transport Squadron, en betegnelse trolig arvet fra den tyske Transportfliegergruppe 20 som hadde hatt sin hovedbase samme sted. Samtidig ble flygingene til Storbritannia endret fra Leucards til Croyden ved London. Da major Gunnar Halle overtok som flysjef på Fornebu fra den 5. august 1945, ble han samtidig også sjef for No. 20 Transport Squadron, en funksjon han hadde frem til avdelingen ble nedlagt den 20. februar året etter



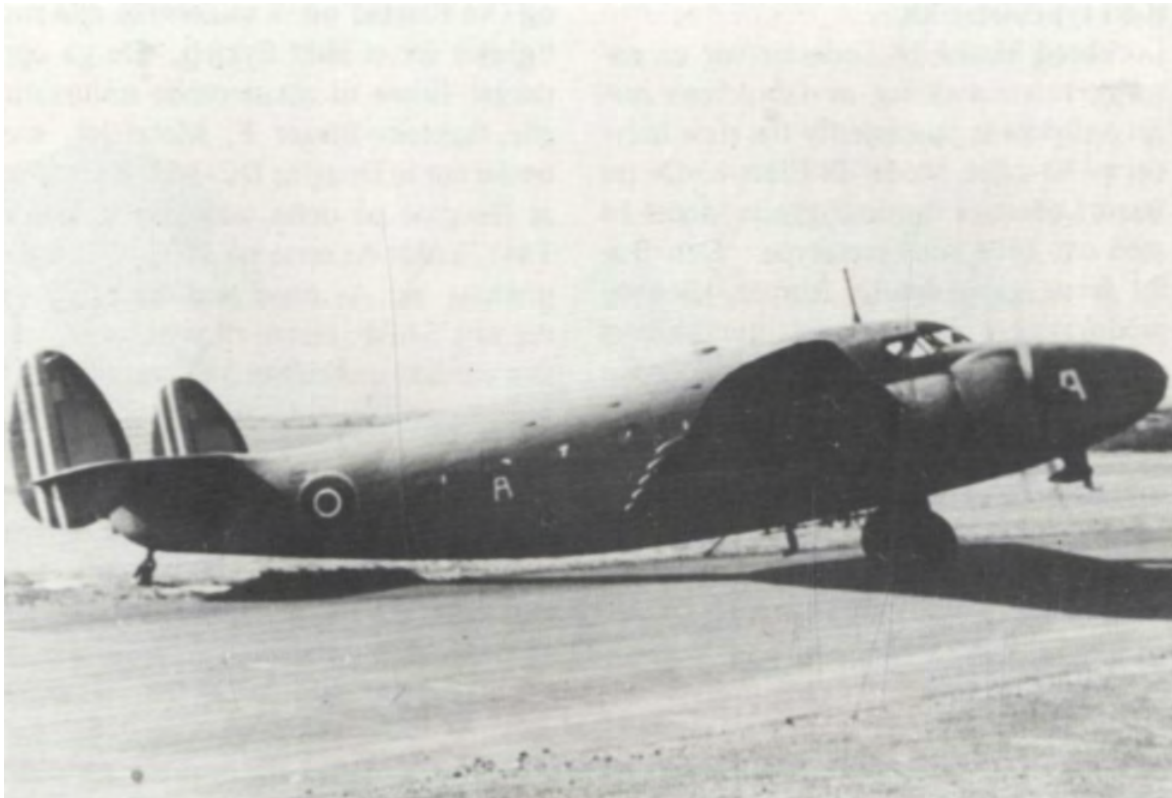
I løpet av perioden fra mars til august ble L.T.A./ No. 20 Transport Squadron forsterket med syv Douglas C-47A og tre C-53D, de siste tre anskaffet for Luftfartsstyrets regning. Med tilsammen 17 fly ble skvadronen derved den største transportavdeling i Luftforsvarets historie målt i antall fly. Selv om det var Douglas-maskinene som tok hovedtyngden av rutetrafikken, ble Lodestarene også flittig benyttet. En viktig funksjon var permisjonsflygingene til og fra Winkleigh i Devon hvor den norske flyskolen (Norwegian Training Base) holdt til. I dagene 13. - 15. juli var Lodestar "C" på en tur til Moskva som ble fløyet med mellomlanding i Stockholm.

Den 20. februar 1946 ble No. 20 Transport Squadron nedlagt. All ruteflyging stanset nå i en periode frem til de sivile selskapene kunne etablere sin trafikk i løpet av våren 1946.

De fire flyene på Gardermoen ble nå bare brakt til leilighetstransport for Luftforsvaret og de ble etterhvert supplert med de øvrige tre maskinene. Samtlige syv C-47A ble leiet ut til det nyetablerte D.N.L. og imot Luftforsvarets ønske, overdratt til dette selskapet et

par år senere. En sentral skikkelse i denne perioden var Kjeller flyfabrikks prøveflyger løytnant (fra 15.7.46 kaptein) Eirik Sandberg. Fra begynnelsen av juni var han bl.a. flere turer til London hvorav en med Kronprins Olav og Kronprinsesse Martha.

Sandberg fikk også æren av å flye Kronprinsen til Paris den 20. august, denne gang sammen med Frankrikes ambassadør i Norge. Det var stort sett Lodestar "E" som ble brakt til disse turene. Den 18. juli ble det bestemt at Sandberg skulle forestå etableringen av den planlagte transportskvadronen samt overføring av mannskaper til Lodestar. Arbeidene tok til på Gardermoen allerede i månedsskiftet juli/ august og den 8. samme måned gikk følgende ordre ut fra Luftforsvarets overkommando: Fra 15. august settes opp en transportskvadron med standkwater på Gardermoen og med betegnelsen 335 skvadron (T). Skvadronen skal etterhvert overta Luftforsvarets syv Lodestar fly. Som sjef for skvadronen beordres inntil videre Kaptein E. Sandberg



Lockheed Lodestar "A" fra LTA på Winkleigh i Storbritannia sensommeren 1945



Farger - Merker - Koder

Farger

I perioden 1945 - 46 var flyene malt i den opprinnelige kamuflasjefargen i fra Stockholmsrute tiden. Dark Earth og Dark Green på oversiden og svart under. Disse fargene ble beholdt frem til antagelig en gang i 1946 eller 1947 da flyene ble malt om med en lys blågrå fargen over hele flyet. (se flyet i bakgrunnen på forsidebilde). Flyet T-AE hadde i lange perioder ingen maling, og fremsto i fargene "aluminium" (se bilde på forsiden)

Nasjonalitetsmerker og koder

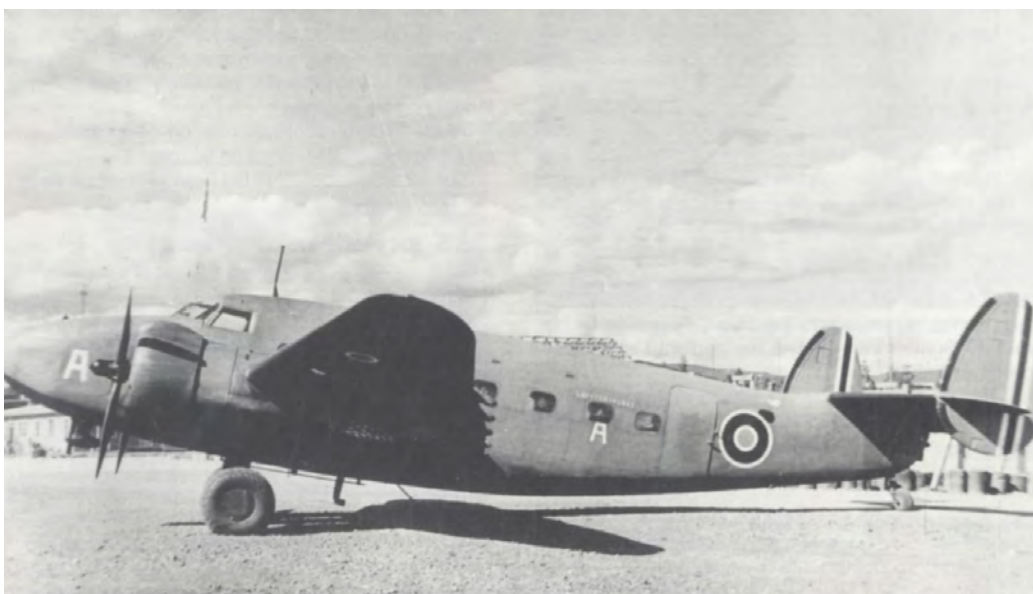
Da Luftforsvarets Transport Avdeling (LTA) ble opprettet 19 mai ble den britiske sivilregistreringen fjernet og erstattet med RAF rondeller på akterskroget og med norske flaggfarger på siderorene. Hvert fly fikk en kjenningsbokstav (A til G) påmalt på begge sider av nesen og under nest bakerste kabinvindu. På inngangssiden ble det påmalt ordet "Luftforsvaret" over kjenningsbokstaven. Den 27 august 1946 fikk flyene tildelt nye kjennetegn. Som transportfly fikk flyene tildelt bokstaven "T" med individuelle bokstaver "AB" til "AH" Bokstavene skulle være 680 mm høye 450 mm brede. Flyene fikk antagelig i samme periode nye norske rondeller påmalt. Disse skulle være 900 mm store. Hvit yttersirkel på mørk bakgrunn, ingen på lys bakgrunn

Serienummer

Da flyet fikk norske kjennetegn skulle serienummer påmales på yttersiden av motorgondolene og skulle være 100 mm høye (se bilde av T-AE)



335 skvadronens Lodestars T-AG



LTA's Lodestars "A" på fornebu sommeren 1945



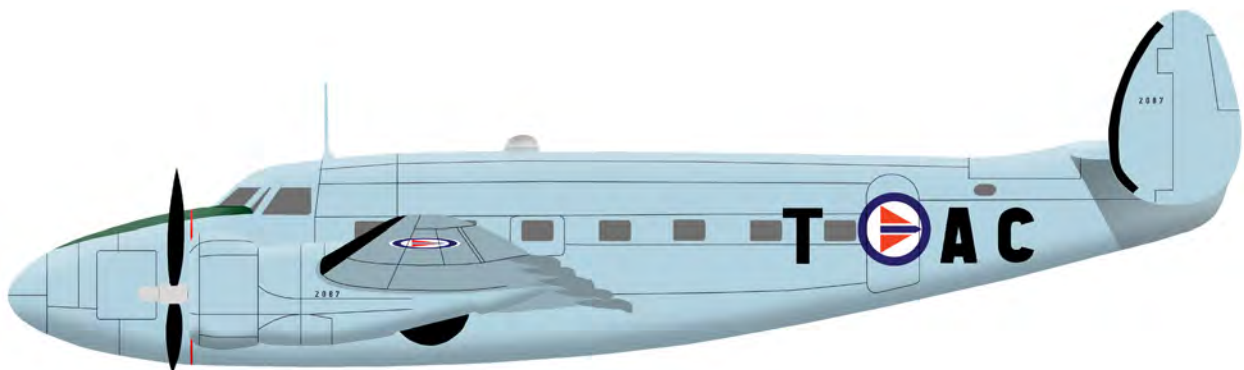
Profiler



Lockheed Lodestar C/N 2087 "D" i farger og merking den brukte under perioden til LTA/N0 20. Transport Squadron.



Lockheed Lodestar C/N 2087 "T-AC" i farger og merking den brukte under den første perioden til 335 skvadron



Lockheed Lodestar C/N 2087 "T-AC" i den norske fargen flyene fikk til slutt. Den nøyaktige utseende på denne blågrå fargen er ukjent for forfatteren



335 Skvadron



335 skvadronens Lodestars T-AF og T-AG over Østlandet en gang mellom 1948 og 1950

Tekst av Bjørn Hafsten

Med bakgrunn i LOK's direktiv i 1946 om opprettelsen av 335 skvadronen, begynte Sandberg straks med de forberedende arbeider. Den 27. august fikk Lodestar flyene tildelt kjennetegn i Luftforsvarets nye merkesystem.

Som transportfly fikk flyene tildelt typebokstaven "T" med individuelle bokstaver "AB" til "AH". Merking av flyene tok noe tid, og først i oktober ser de nye kjennetegnene ut til å ha blitt tatt i bruk.

Luftforsvaret var på denne tiden inne i en periode med svært lav aktivitet. De operative skvadroner ble drevet på vedlikeholdsbasis og transportbehovet var minimalt. Det ble imidlertid tatt beslutninger i 1946 som skulle få stor betydning for den nyetablerte skvadronen. For luftforsvaret skulle den såkalte engangsliveransen av fly fra Storbritannia ta til fra desember 1946. Stortinget bestemte dessuten at det fra norsk side skulle stilles en brigade til disposisjon for de allierte okkupasjonsstyrker i Tyskland. Behovet for flytransport ville for begge deler bli omfattende. Den 2. de-

seMBER 1946 hadde kaptein Olai Grenmark overtatt ledelsen av skvadronen etter Sandberg, en oppgave han hadde frem til den 6.12.1948. Da Tysklandsbrigaden ble opprettet i februar 1947, ble den stasjonert i Harz-området like sørøst for Hannover, med grense inn mot den sovjetiske sonen. Selv om brigadens hovedtransport foregikk med skip, ble det fløyet fast rutetrafikk med post og gods fra Norge samt post, syke og noen permitterte hjem igjen. Fra September 1948 flyttet brigaden fra Harz til Schleswig-Holstein som ble okkupasjonsområdet frem til brigaden ble avviklet i april 1953.

335 skvadrons flyginger til Storbritannia var av mer sporadisk karakter, men ikke mindre viktige. Det var et betydelig antall fly som skulle til Norge og mannskaper skulle over for å overta flyene ved forskjellige Maintenance Units. De fleste flyene ble levert i løpet av 1947. De siste var en batch Spitfires som ankom varen 1948. Samtidig fikk skvadronen nye faste oppdrag med flyginger til Storbritannia, denne gang i forbindelse med leveransene av Vampire jet-jagere fra de Havilland-fabrikken. Flygingene for Tysklandsbrigaden



fortsatte frem til Lodestarene ble utfaset sommeren 1950. De ble da overtatt av de langt større C-47-flyene Luftforsvaret da fikk.

I de siste årene med Lodestar ble 335 skvadron ledet av major Reidar Isaksen fra den 7.12.48 og kaptein Arne E. T. Plyhn fra 1. oktober 1949.

En mindre kjent oppgave for Lodestaren var som slepemålsfly. T-AG ble i 1948 ombygget med en vinsj i forkant av døren på venstre side av skroget. Systemet var ikke særlig vellykket og førte til stadige vansker for operatorene ombord.

Det ble ganske snart klart at Lodestar-flyene ikke strakk til for de mange oppgavene. Vedlikeholdet ble etterhvert også urimelig kostbart. Da forhandlinger om et norsk medlemskap i NATO tok til i 1948, ble levering av transportfly satt opp på førsteplass på prioriteringslisten over materiell-leveranser til Luftforsvaret. Flyene skulle være en del av det amerikanske våpenhjelp programmet og USAF godkjente

straks levering av 10 stk. Douglas C-47A. De to første ble overtatt av Luftforsvaret den 20. mai 1950 og samtidig kunne utfasingen av Lodestarene begynne. I løpet av de påfølgende seks måneder ble samtlige syv Lodestars satt på bakken og den 30. September samme år ble de overført fra 335 skvadron til Flylagringsveiten på Gardermoen.

Flyene var imidlertid fullt brukbare og det var ingen problemer med å få solgt dem på det private marked. To fly gikk til Finland og de resterende fem til Sverige. Et par av de svenske flyene ble u middelbart videresolgt til private eiere i USA, de forlot faktisk Kjeller på malt amerikansk sivilregistrering.



Lockheed Lodestar T-AG fra 335 skvadron



Liste over fly

Utarbeidet av Bjørn Hafsten

Lockheed Lodestar Model 18-10 innkjøpt av den norske stat direkte fra Lockheed på kontrakt av 18.04.1941. Fly var utstyrt med Pratt & Whitney S3C4-G motorer.

Serienr	BOAC kode	BOAC navn	Kode 1	Kode 2	Merknad
2087	G-AGDD	Loch Losna	D	T-AC	Levert fra Lockheed 20.06.1941. Ankom UK 09.07.1941. WFU i september 1950. Total flytid 1740:55. Solgt til Sverige og reg. SE-BTF 30.07.51. Slettet samme dag og solgt til USA som N94534 og senere N38B (eier 1.1.64 var Samuel C. Dunlop III, New Canaan, Conn.). Flyet var ikke på det amerikanske registeret pr. januar 1977.

Lockheed Lodestar Model 18-40 (C-56B) anskaffet på Lend-Lease rekvisisjon nr. NW-39 av 31.03.1942.

Begge fly var utstyrt med Wright Cyclone GR1820-G102A motorer. Ombygget ved Cunliffe Owen med GR1820-G205A som kom fra norske lagre på Island.

2084	G-AGEI	Loch Loen	E	T-AB	Levert fra Lockheed 15.05.1942. Ankom UK 24.06.1942. Brukt som VIP-fly i Luftforsvaret. WFU i september 1950. Total flytid 1852:00. Solgt til Aero-propaganda AB, Stockholm (ingen svensk reg.) som videresolgte flyet til Veljekset Karhumäki Oy i Finland. Reg. OH-VKO 26.02.51. Slettet 27.02.54 som solgt til Airtaco AB, Stockholm, og reg. SE-BZK 18.03.54. Omreg. til Dagens Nyheter AB 18.03.54 (fløyet av Airtaco). Omreg. til Linjeflyg 14.04.57. Solgt til Svensk Flygtjänt/Swedair 31.07.58. Registreringen ble slettet 29.03.66 og flyet oppgitt som skrotet.
------	--------	-----------	---	------	--

Lockheed Lodestar Model 18-56 (C-60A-5-LO) anskaffet på Lend-Lease rekvisisjon nr. NW-1059 av 04.06.1943.

Flyene var utstyrt med Wright Cyclone GR1820-87 motorer.

18-2492	G-AGII		C	T-AD	Levert fra Lockheed 08.06.1943. Ankom UK 19.07. 1943.WFU i september 1950. Total flytid 1453:05. Proforma reg. LN-UXA i mars 1951 for salg til Sverige. Reg. SE-BTI 17.04.51 for Aero-propaganda AB. Havari på Bulltofta 30.01.52. Omreg. til Aero Nord Sweden AB 19.05.53. Reg. slettet 11.03.57. Solgt til USA og reg. N5135 i 1957. Reg. N30F (eier pr. 1.1.64 var Firestone Tire and Rubber Co., Akron, Ohio). I januar 1977 var flyet registrert N163R på Antillean Exec. Corp., Miami, Florida
18-2593	G-AGIJ		G	T-AE	Ankom UK 28.10.1943. WFU september 1950. WFU i september 1950. Total flytid 1784:55. Solgt til Aero-propaganda AB, Stockholm (ingen



					svensk reg.) som videregjort flyet til Veljekset Karhumäki Oy, Finland. Reg. OH-VKP 17.03.51. Slettet 12.01.54 som solgt til Airtaco AB, Stockholm, og reg. SE-BZE 27.02.54. Omreg. til Dagens Nyheter AB 18.03.54 og til Linjeflyg 14.04.57. Solgt til Svensk Flygtjänst/Swedair 20.07.58. Siste flyging logget den 14. januar 1966. Slettet 03.03.66 og lagret som museumsgjenstand ved Luftfartsmuseet på Arlanda i Swedair's farger.
18-2594	G-AGIK		F	T-AF	Levert fra Lockheed 29.09.1943. Ankom UK 28.10.1943. WFU i september 1950. Total flytid 1583:35. Proforma reg. LN-UXB i mai 1951 for salg til Sverige. Midl. reg. SE-BTG 16.05.51 på Ostermans Aero AB. Til USA som N94532 i 1951. (Eiere: Renwar Oil Corp., Pan American Sulphur Co., Houston, Texas pr. 1.1.64) Senere omreg. N202H på Lease-a-Plane Inc., Miami (pr. januar 1977). Sett registrert så sent som 2005.

Lockheed Lodestar Model 18-56 (C-60A-5-LO) anskaffet på Lend-Lease rekvisisjon nr. NW-1071 av 01.09.1943.

Flyene var utstyrt med Wright Cyclone GR1820-87 motorer.

18-2594	G-AGLG		A	T-AG	Levert fra Lockheed 12.12.1943. Ankom UK 07.06.1944. WFU i september 1950. Total flytid 1901:30. Proforma reg. LN-UXD i mars 1951 for salg til Sverige. Midl. reg. SE-BTH 21.03.51 på Ostermans Aero AB. Reg. slettet 30.07.51. Solgt til USA som N94533 i 1951 (eier: Republic Aviation). Senere omreg. N65H (eier pr. 1.1.64 var Houston Aircraft Sales Inc., Houston, Texas). Ikke på registeret pr. januar 1977.
18-2616	G-AGLH		B	T-AH	Levert fra Lockheed 12.12.1943. Ankom UK 23.06.1944. WFU i september 1950. Total flytid 1702:35. Proforma reg. LN-UXE i mars 1951 for salg til Sverige. Reg. SE-BTK 04.08.51 på Aero-propaganda AB (Fløyet av Aero Nord AB). Havarerte den 26. november 1952 under en avisflyging i kraftig snøvær ved Jönköping. To ombord omkom. Reg. slettet 02.12.52.



Bilder



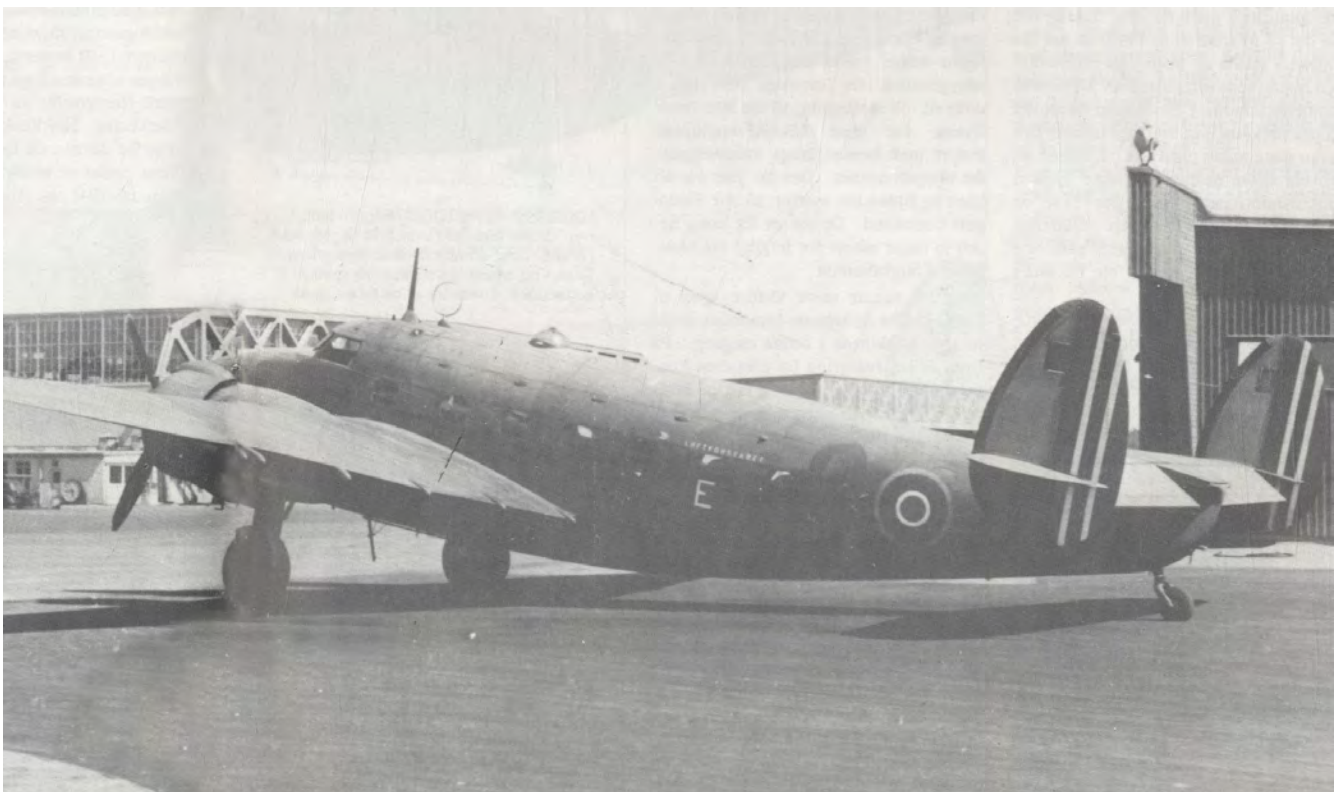
Samtlige Lodestars ved 335 skvadron ved utfasing i 1950



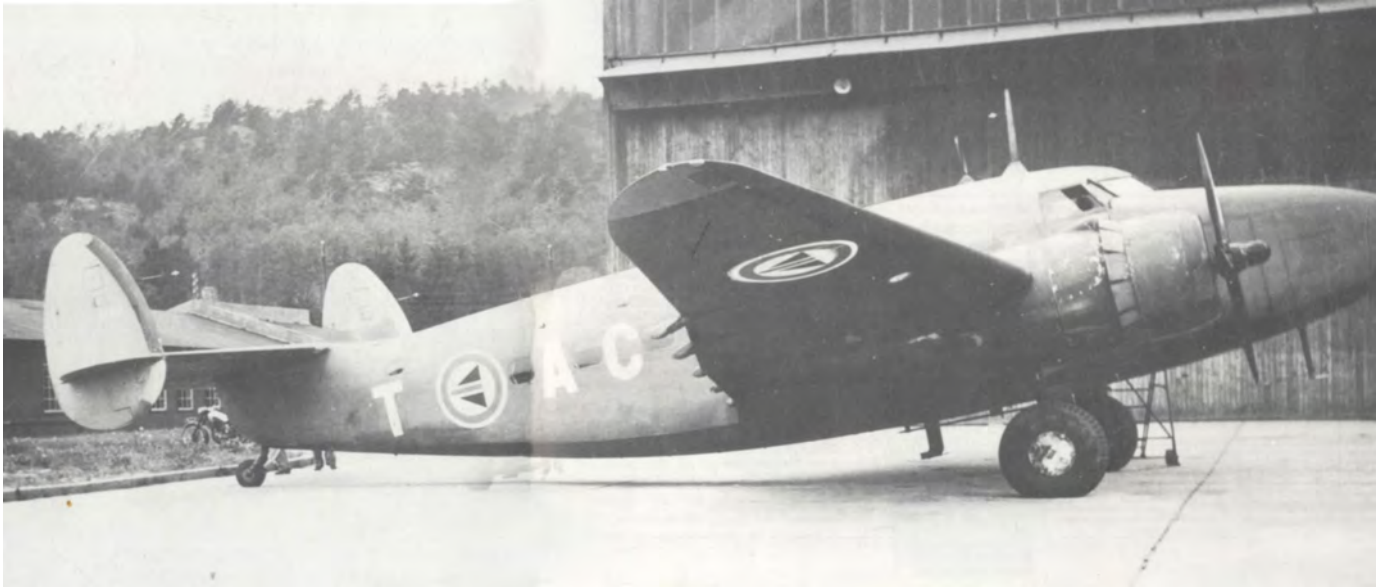
Lockheed Lodestar "F" fra LTA på Gardermoen i 1946



Lockheed Lodestar T-AE



Lockheed Lodestar "E" fra LTA i Sverige i 1945



Lockheed Lodestar T-AC



Lockheed Lodestar T-AC



Ukjent Lockheed Lodestar taxer på Gardermoen



Lockheed Lodestar T-AD henter permitenter i Tyskland



Lockheed Lodestar T-AG



Lockheed Lodestar "B"



Kilder

- Fra Spitfire til F-16 ! Bjørn Hafsten et.al Oslo 1994
- Norsk Flyhistorisk Tidsskrift 3-96