

FLY BRUKT AV DET NORSKE LUFTFORSVARET

HEFTE NR. 9



Consolidated Catalina

Olve Dybvig



Innhold

Innledning

Catalina i Norge

Farger - Merking - Koder

Profiler

333 skvadron

Liste over fly

Bilder

Kilder

Vedlegg:

Regular Catalina Air Service : Oslo - Tromsø
- Oslo. Regulations and Instructions



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:

Bjørn Hafsten
Per Einar Jansen

Historie og bilder
Bilder

Bergen juni 2013
Olve Dybvig

odybvig@online.no



Catalina i Norge



Catalina PBY-5A, KK-D

Catalina fly var ikke et ukjent syn langs norskekysten under krigen. RAF 333 Squadron A Flight fløy ofte med Catalina fly på oppdrag i Norge

Avdelingen flyttet fra Woodhaven til Fornebu 10.06.45 med tre Catalina fly. Her ble flyene umiddelbart satt inn i transportruter langs kysten.

Da 333 Squadron ble overført til Luftforsvaret og fikk navnet 333 skvadron, med nå fire Catalina IV A og B Fly. Men etter avtale ble flyene levert tilbake til RAF og avdelingen måtte skaffe nye. Ni fly av typen Catalina IV B ble kjøpt inn ved årsskifte 45 / 46 og disse ble levert på nyåret 1946. Slitasje og havarier førte til at det ble kjøpt inn ytterligere tre fly i perioden 47 / 48.

Siste anskaffelse av Catalina fly var i 1954/55. De gamle flyene var begynte å bli rimelig slitne og brukte mer tid på verksted enn i luften. Seks stk

relativt nye Catalina PBY-5A ble levert til luftforsvaret som en del av US MDAP (Major Defense Acquisition Program). Oppgaven var å patruljere nordområdene under Koreakrigen.

Flyene fikk en variert tjeneste under tjenestetiden i Norge. I begynnelsen hadde transport trafikk prioritet, da behovet var meget stort rett etter krigen. Senere fikk flytypen mer oppdragstyper som det var konstruert for; Patruljering langs kysten. Spesielt under post og varelevering til utestasjonene på Svalbard, Bjørnøya og Hopen var flyet et kjærkommet syn

Flyene ble erstattet med Grumman HU-16B albatross fly i 1961 og de resterende fem Catalina fly ble returnert til USAF på Wiesbaden i Tyskland



Farger - Merker - Koder

Farger

De første flyene var malt i Coastal Command spesifisert kamuflasje av 1944; Extra Dark Sea Grey overside med hvit underside. Noen fly hadde beholdt det gamle mønsteret over med Extra Dark Sea Grey og Dark Slate Grey. Pga lav kontrast på disse to fargene kan det være vanskelig å se dette på sort/hvitt bilder.

Flyene som ble innkjøpt i 46 ble levert i britiske farger og senere overmalt i de "norske" fargene Lys Grå over og Hvit under. I 1951 ble flyene overmalt med en mørk blåfarge i stedet for den lyse grå. Disse to fargene er ikke definert så det kan være vanskelig å finne en eksakt blanding for disse.

De nye PBY-5A flyene ble alle malt i fargen Army-Navy Aeronautical Glossy Sea Blue (ANA 623). To fly fikk i tillegg malt day-glo orange nese, hale og vingetipp for operasjoner i arktis.

Nasjonalitetsmerker

Flyene brukte standard engelske rondeller frem til avdelingen ble overført til Luftforsvaret sent i 1945. Da ble norske rondeller malt direkte oppå de britiske. Størrelsen på disse ble standardisert i 1946 og i 1948 kom et direktiv som definerte disse til 900 mm diameter på vinger og 600 mm på skroget. I tillegg kom en hvit ring på 50 mm hvis grunnfargen var mørk. En kilde sier at stør-

relsen på rondellen på vingen var 2000 mm. Dette blir bekreftet på bilder av flyene.

Koder

Flyene brukte standard engelske koder frem til avdelingen ble overført til Luftforsvaret sent i 1945. Dette besto av koden KK for 330 squadron og individuell bokstav A til D. Flyene hadde i tillegg ett norsk flagg påmalt skroget. I begynnelsen et lite rett bak cockpit, senere ett større under vingen. Ved ny norsk koding av 1946, fikk flyet tildelt bokstaven K med individuell bokstavkode fra AB til AK (AJ ble ikke brukt). Disse skulle være 450 mm høye og 300 mm brede med hvit farge på mørk bakgrunn og svart farge på lys bakgrunn. På noen fly ble den siste bokstaven i koden malt på halen under vingen i svart med en høyde på 1200 mm

I 1951 ble kodesystemet endret tilbake til et RAF lignende system. Avdelingen (333 skvadron) fikk tildelt koden KK og hvert fly fikk en individuell bokstav. Tradisjonen med å gjenta siste individuelle kode på halen ble beholdt.

Serienummer

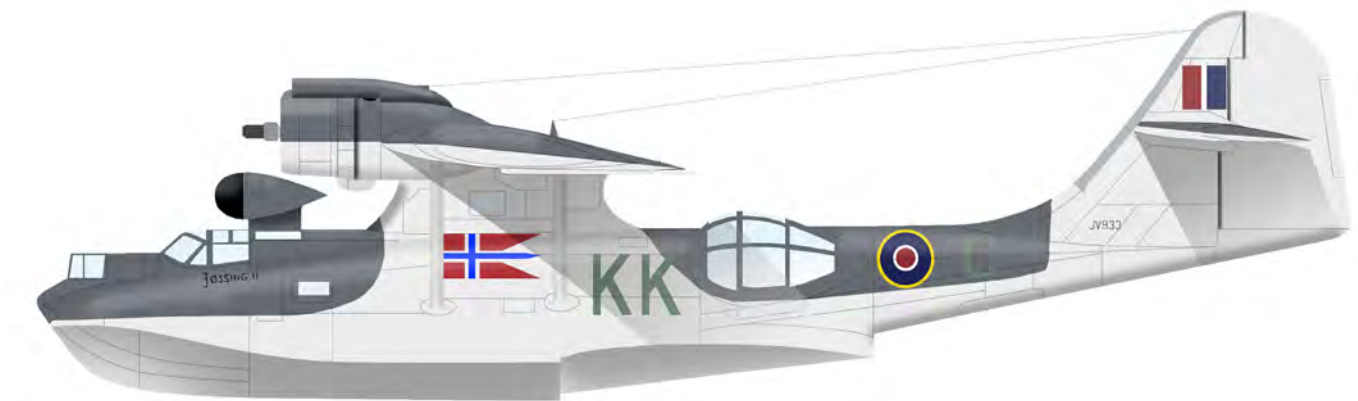
Serienumre ble normalt bare påmalt halen med hvit farge på mørk bakgrunn og svart farge på lys bakgrunn



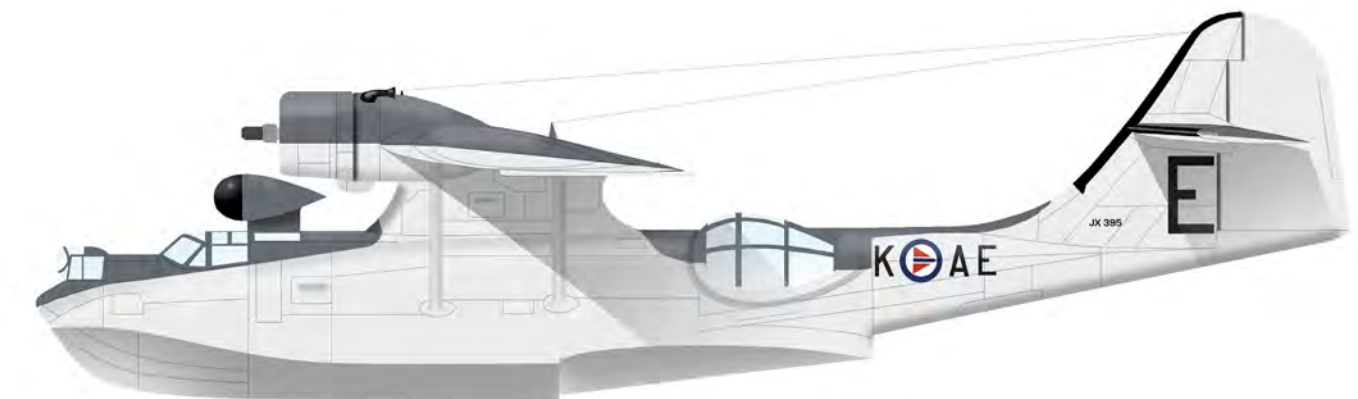
6 stk PBY-5A Catalina på linje, antagelig Sola en gang på 1950 tallet. Flyene A, G og D er synlige



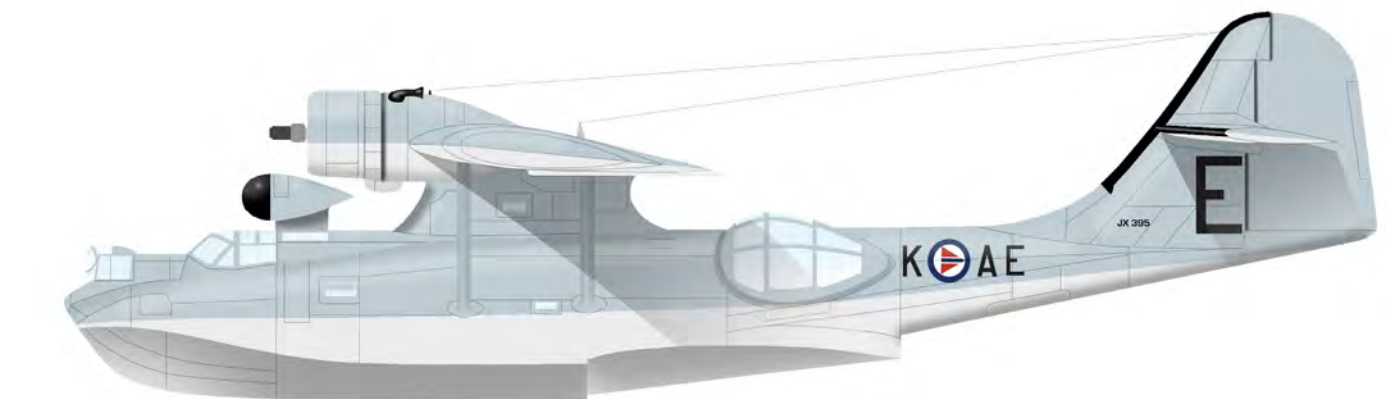
Profiler



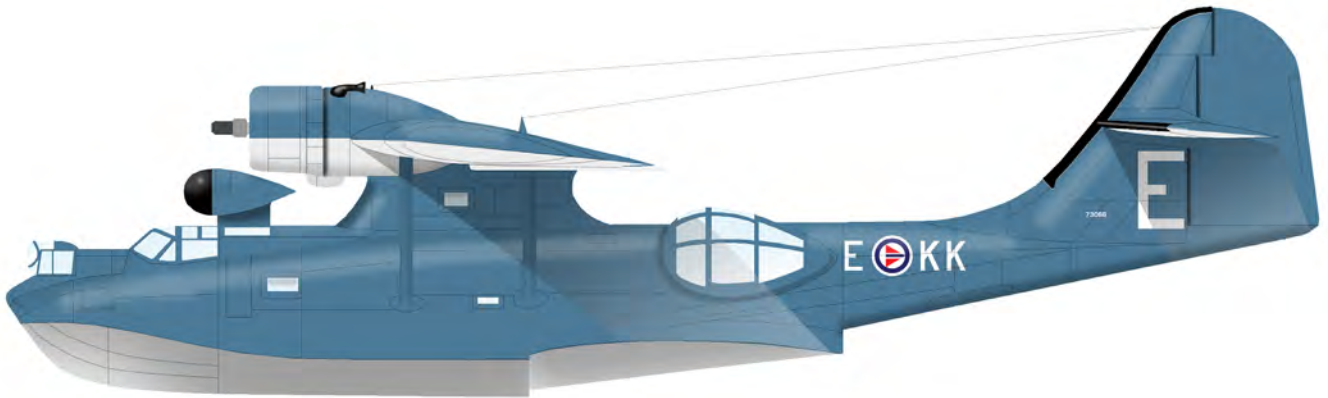
Catalina Mk IB, JV933, KK-C Jøssing II, 333 (N) RAF Squadron. Fornebu 1945. Flyet er malt i britiske farger; Extra Dark Sea Grey og Hvit. Noen av flyene i denne perioden hadde også fargekombinasjonen Extra Dark Sea Grey, Dark Slate Grey og Hvit. Britisk merking med Norsk flagg under vingen



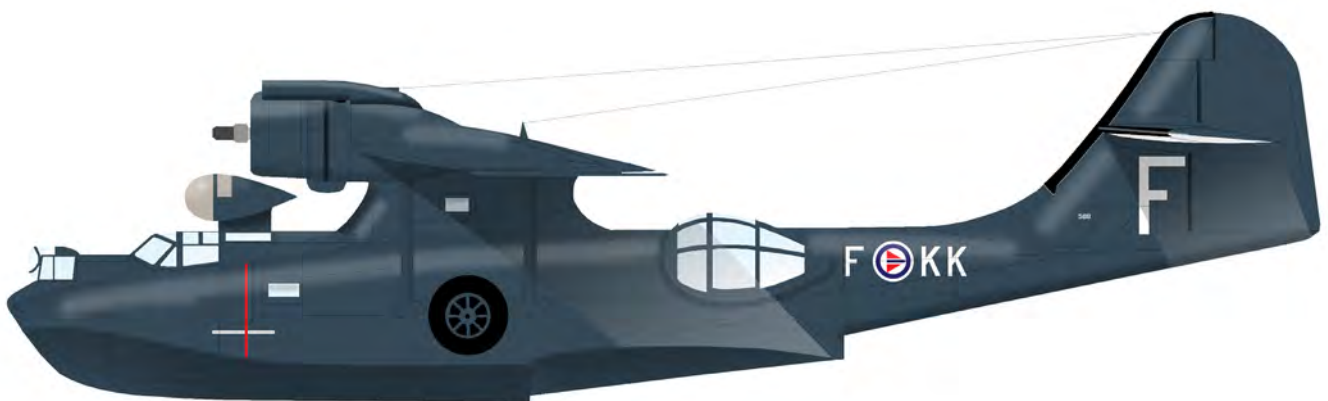
Catalina Mk IVB, JX395, K-AE, 333 skvadron. Sola 1947. Flyet er malt i britiske farger; Extra Dark Sea Grey og Hvit. En del av dette mønsteret er overmalt for å gi plass til norske rondeller og merking



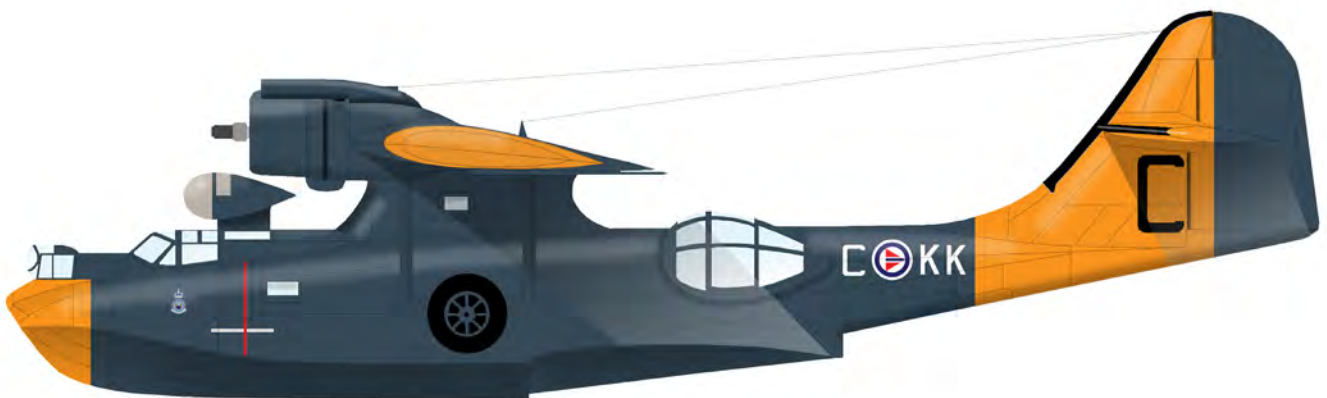
Catalina Mk IVB, JX 395, K-AE, 333 skvadron. Sola 1948. Nå er flyet malt i det nye norske mønsteret lys grå og hvit. Eksakt konsistens på denne fargen er ukjent. Samme merking som tidligere



Catalina Mk IVB, JX 395, KK-E, 333 skvadron. Sola 1953. Nå er flyet malt i det nye norske mønsteret Mørk blå og hvit. Eksakt konsistens på denne fargen er ukjent. Koder nå etter 1951 standard i hvit og rundell med ekstra hvit ring ytterst



PBY-5A Catalina, 46588, KK-F, 333 skvadron, Sola 1957. Alle disse flyene var malt i fargen Glossy Sea Blue ANA 623. Koder og merking hvite som før. Rondell med hvit yttering



PBY-5A Catalina, 46580, KK-C, 333 skvadron, Sola 1960. Noen fly fikk påmalt områder med Day-Glo-Orange for bruk i arktiske strøk



333 skvadron



Catalina Mk IVB, JX395, K-AE, 333 skvadron. Bildet er tatt en gang mellom 1946 og 1948

I mai 1945 ble RAF 333 Squadron B-vingen med Mosquito fly skilt ut av avdelingen og kun A vingen med Catalina fly ble værende. Den 11. juni 1945 kunne 333 RAF Squadron sette kurs mot hjemlandet. Første stoppested ble Fornebu, hvor det ble sjøflyhavn for Catalinaene, med teknisk base på Gressholmen. Catalinaene fikk det nå travelt med transportoppgaver over hele Norge. Landet skulle gjenoppbygges, og alle trengte hjelp luftveien. I tillegg var en rekke mennesker på reise fot fra sør til nord i all slags oppdrag for sivile og militære myndigheter. 333 skvadron ble rene flyselskapet og hadde en fast rute langs kysten fra Oslo til Tromsø to-tre ganger i uken. Hver søndag fløy man helt til Kirkenes hvis været tillot det. Den første kjente turen til Svalbard etter krigen fant sted den 20. juli 1945. På Fornebu overtok skvadronen tre tidligere Luftwaffefly. Det første var et sjøfly av typen Arado Ar 196A-3 som var anskaffet av den norsk-britiske etterretningstjenesten i Stockholm. Aradoen ble hyppig benyttet og fulgte med da 333 skvadron senere flyttet til Sola. I mai 1946 ble dette flyet så levert tilbake til sin opprinnelige eier. De andre flyene var de eneste gjenværende luftdyktige Dornier Do 24 T-3 flybåter som under krigen hadde tjenestegjort i Luftwaffesjøredningstjeneste i Norge. Etter fredsslutningen ble to slike fly stas-

jonert på Skattøra som en ambulanseredskap i tilfelle ulykker ved fjerning av de tusenvis av sjøminer tyskerne hadde lagt ut. Fra oktober 1945 var hovedoppgaven å fly eskorte for de eks-tyske fly som ble overført fra Eggemoen og Rygge til RAF's samlestasjon i Hamburg. Dornierene ble derfor av praktiske hensyn stasjonert i sjøflyhavnen på Fornebu og kom derved under overoppsyn av 333 skvadron. Det var alltid folk fra skvadronen med de tyske besetningene når Dornier flyene var på oppdrag. Ved årsskiftet 1945/46 flyttet skvadronen til Sola, hvor den skulle komme til å forbli i mange år. 333 skvadron ble nå utbygget til en styrke på ni fly og overtok derfor mannskaper fra 330 skvadron som ble midlertidig nedlagt på samme tid. De gamle krigsflyene ble tilbakelevert RAF og nye fly hentet i den store vedlikeholdsavdelingen for Catalina i Wig Bay i Skottland. Da behovet for fly i Nord-Norge var stort, ble det allerede i 1946 detasjert maskiner fra 333 skvadron til Skattøra. Formålet var slipp av post og utstyr til de norske stasjoner på Svalbard, Bjørnøya og Hopen. I mai 1946 var det transport av en pasient med komplisert benbrudd fra Longyearbyen til Tromsø. Skvadronens hovedoppgaver i de første et-



terkrigsarene ble transportoppdrag og redningstjeneste, men også mineletting og sildeleting inngikk som deler av rutinen. Minene man fant ble beskytt og ødelagt. Den 8. juli 1946 totalhavarete en Catalina i Altafjorden. Flyet sank under landing etter kollisjon med en gjenstand i sjøen og tre sivile ombord druknet. Våren 1947 fikk skvadronen to nye fly fra Storbritannia. Det ene var imidlertid så nedslitt at det ble kassert allerede året etter. Istedet kjøpte Luftforsvaret en Catalina fra Vingtor Luftveier A/S.

Den 6. September 1948 ble en svart dag for 333 skvadron. Under svært dårlige værforhold kolliderte en Catalina med fjellet Førdesveten på Sotra, og 13 mennesker omkom.

Tidlig i 1950 begynte ryktene å gå om utfasing av Catalina og skvadronens nedleggelse. Flyene skulle selges til Indonesia, ble det sagt. De var da nok så nedslitte, og det ble mer tid ved Horten Flyfabrikk for reparasjoner og overhaling enn ved skvadronen for operativ tjeneste. Så kom Korea-krigen, og som en del av NATO-beredskapen skulle 333 skvadron overvåke de nordligste havområdene. Skvadronen ble derfor i all hast overført fra Sola til Skattøra. Resultatet var provisorisk innkvartering og et nærmest totalt fravær av det tekniske serviceapparat, selv om mekanikere gjorde så godt de kunne under de rådende forhold. Da det endelig hadde lyktes å få organisert det meste, var Korea-krigen slutt, og i november 1952 gikk turen tilbake til Sola, men med fortsatt detasjement i Tromsø. I mellomtiden var det bestemt at seks PBY-5A Catalina amfibiefly skulle lånes til Flyvåpnet via det amerikanske våpenhjelpprogrammet. Dette kunne tidligst skje i 1954, og da skvadronens operative styrke var nede i to til tre fly, fikk man til delt fire Noorduyn Norseman lette transportfly som kunne overta enkelte av skvadronens oppgaver.

Fra høsten 1953 mottok 333 skvadron de nye Catalina-flyene, og beredskapen ble etter hvert bedret. Men flyene ble al-

likevel bare regnet som midlertidige inntil mer moderne utstyr kunne skaffes. Norseman-flyene fortsatte som en del av skvadronen inntil Kommunikasjonsving LKV ble opprettet den 1. november 1955.

I 1954 hadde skvadronen sin tredje tragiske ulykke med Catalina. Flyet, det samme som i 1948 var innkjøpt fra Vingtor Luftveier A/S, havarete på Bjørnøya under postflyging den 28. mars da det fløy i bakken i tett snødrev. Åtte mennesker omkom.

Amfibieflyene kom nyoverhale fra fabrikk. De skulle komme til å gjøre tjeneste i flere år, med samme arbeidsoppdrag som tidligere for en maritim skvadron på fredsfoot.

Det ble redningstokter, transportoppdrag, deltakelse i militærøvelser, post og utstyr til våre ishavsstasjoner samt kartleggingsflyginger. Sel- og isbjørntelling var det også tid til.

I perioden 1956-60 hadde skvadronen et detasjement på ett fly i Bodø, og fra 1958 begynte man å lande med hjul på isen på Svalbard om vinteren.

Bare ett av amfibieflyene ble avskrevet i løpet av tjenestetiden i Norge. Det ble totalt skadet ved en brann

i Horten i juni 1960. De øvrige fem ble returnert United States Air Force i Wiesbaden, Vest-Tyskland, i juni 1961.



Liste over fly

Made by BjørnHafsten

Consolidated Catalina IV A and B

Four aircraft used in Norway after the German capitulation 09.05.45.

333 Sq. A-Flight was transferred from Woodhaven to Fornebu seaplane station 10.06.45 with three aircraft.

Type	C/n	Previous ser.nos.	Taken over	RNoAF markings	Returned to RAF	Remarks
IV		JX224	28.03.45	KK-B "Vingtor IV"	.07.45	Taken over from No. 202 Sq. Returned to Felixstowe.
IV A	1116	08222 JX582	23.10.44	KK-A "Viking II"	31.01.46	Flown Woodhaven to Oslo 08.05.45 as first allied aircraft to Norway together with Sunderland G of 330 Sq. Returned to Wig Bay, UK.
IV A	1107	08213 JX573	06.06.45	KK-B "Vingtor V"	31.01.46	To Calshot 05.09.45. Returned to Forenbu 10.11.45. Returned to Wig Bay, UK.
IV A	1501	08547 JV933	28.05.44	KK-C "Jøssing II"	.07.45	Stored at Grssholmen, Oslo, and left behind by RAF. To RNoAF technical School at Kjevik as instructional airframe in the spring of 1946.
IV B	-	73041 JX382	30.08.45	KK-C (no name recorded)	12.12.45	First aircraft to Svalbard. Tromsø-Ny Ålesund 07.10.45. Ny Ålesund -Longyearbyen 08.10.45. Longyearbyen-Tromsø 08.10.45. Returned to Wig Bay, UK.

Consolidated Catalina IVB

Built by Boeing (Canada) as PB2B-1. Nine aircraft purchased by the Norwegian Government from surplus RAF stocks.

Collected by Norwegian crews at No. 57 MU Wig Bay.

C/n	Previous ser.nos.	Arrival Norway	RNoAF markings			Written off	Total airframe hours	Remarks
			1945-1946	1946-1951	1951-			
28096	73007 JX356	27.12.45	KK-K	(K-AB)		not known	not known	Crashed and sank 08.07.46 off Alta in Altafjorden due to damage in hull caused either by hard landing or collision with a floating object.
28116	73027 JX372	27.02.46	KK-H	K-AC	KK-C	05.06.53	929:45	On 07.11.46 LTE (RNoAF Technical Office) reported that the aircraft was in hangar no. 2 at Sola and partially used for spares. Last entry in the aircraft log was on 22.01.53 when flown from Sola to Horten. WFU and scrapped.
28154	73065 JX394	21.12.45	KK-E	K-AD	KK-D	16.02.54	1275:50	The last entry in the aircraft log on 15.10.52 when flown from Skattøra via Bodø and Forenbu to Horten. WFU and flown from Horten to the RNoAF Technical School at Kjevik as instructional airframe 29.06.53.



28155	73066 JX395	17.02.46	KK-M	K-AE	KK-E	20.08.54	1585:10	Last entry in the aircraft log on 28.07.54 when flown from 333 skv. Sola to Horten. Sold 02.10.54 to Vestlandske Luftfartsselskap A/S for NOK 25.000,-. Contract cancelled and then WFU and scrapped 22.10.54.
28158	73069 JX398	04.02.46	KK-L	K-AF	KK-F	22.06.54	1750:00	Initially w/o 09.10.53 but his was cancelled 18.11.53. Aircraft returned to 333 skv. Flown from 333 skv. Sola to Horten 21.04.54. WFU and scrapped.
28160	73071 JX400	06.02.46	KK-D	K-AG	-	26.10.51	1099:20	Last entry in the aircraft log on 02.06.50 when flown from 333 skv. Sola to Horten. WFU and scrapped.
28170	73081 JX410	04.02.46	KK-J	K-AH	-	26.10.51	1023:20	Last entry in the aircraft log on 12.05.50 when flown from 333 skv. Sola to Horten. WFU and scrapped.
28171	73082 JX411	06.02.46	KK-F	K-AI	-	26.10.51	1078:20	Last entry in the aircraft log on 16.05.50 when flown from 333 skv. Sola to Horten. WFU and scrapped.
28172	73083 JX412	21.12.45	KK-G	K-AK	-	not known	770:05	Crashed 06.09.48 at Førdesveten on the island of Sotra. The plane took off from Sola and flew on contact along the coastline northwards in the direction of Herdla island north of Bergen. The altitude was about 100 m just below the clouds. When passing over Marsteinen lighthouse, course was set towards Bergen and they climbed to 200 m. Shortly after the plane hit the mountain Førdesveten just below the summit. The whole crew of nine and four passengers were killed. Two passengers in the tail section escaped with injuries. First pilot løytnant Klaus Døscher, second pilot sersjant Rolf Mikkelsen, navigator løytnant Walther Wangberg, w/o operator fenrik Thor K. Johnsen, w/o operator sersjant Haakon Haaland, w/o operator Egil N. Fauske, air mechanic vingersjant Christoffer Kjellsen, air gunner sersjant Jens Oskar Jensen, air mechanic sersjant Magnus Dyngeland. The four passengers killed were major Andreas Ekedal, kaptein Alf Tollefsen, vingersjant Bjørn Ørland og flysoldat Knut Gjerde. The two injured passengers were flysoldat Inge Sviland and flysoldat Willy Nilsen.



Consolidated Catalina IVB

Two aircraft purchased by the Norwegian Government from surplus RAF stocks in 1947. Collected by Norwegian crews at No. 57 MU Wig Bay and flown to Sola.

C/n	Previous ser.nos. and civil regs.	Arrival Norway	RNoAF markings			Written off	Total airframe hours	Remarks
			1945-1946	1946-1951	1951-			
61098	44192 JX590	15.05.47	-	K-AM	-	not known	68:20	WFU 1948 due to corrosion and used for spares.
28126	73037 JX378	24.04.47	-	K-AL	KK-L	01.11.54	1499:55	Last entry in aircraft log 15.11.54 when flown from 333 skv. Sola to horten. WFU and scrapped.

Consolidated Catalina IVB

One aircraft purchased by RNoAF from Vingtor Luftfeier A/S 27.08.48. The aircraft was originally purchased by Vingtor Luftveier A/S from Ministry of Supply according to contract dated 04.02.47. Reg. LN-OAP 02.06.47. Deleted from the civil register 24.09.48.

C/n	Previous ser.nos. and civil regs.	Arrival Norway	RNoAF markings			Written off	Total airframe hours	Remarks
			1945-1946	1946-1951	1951-			
28129	73040 JX381 LN-OAP	27.08.48	-	K-AN	KK-N	25.05.54	1404:15	1.1.48 Offered for sale to RNoAF by Vingtor Luftveier A.S.

Flown to 333 skv. Sola 29.04.49.
 24.06.50 orders were given for complete engine change and servicing for K-AN. The plane was placed at the disposal of LOK (RNoAF High Command) for special missions and had to be ready by 25.06.50. All means should be used to make the plane airworthy by this time. The special mission was photo reconnaissance of Soviet territory.
 Crashed 28.03.54 at Bjørnøya. A crew from 333 skv. took off on 28.03.54 from Skattøra seaplane station near Tromsø for mail deliveries to the Norwegian mining and meteorological stations on Svalbard (Spitzbergen), Hopen and Bjørnøya. The following crewmembers were onboard: Captain, kaptein Tor Arvid Høien, first pilot fenrik Petter Svang-Rasmussen, second pilot fenrik Egil Lund, navigator fenrik Johannes Floan, first w/o løytnant Øistein Bjørnerud, second w/o vingsersjant Haakon Johansen, third w/o sersjant Paul Olsen, air mechanic vingsersjant Georg Nødland og civil radio reporter Sigvart Tingvoll. When all drops had been completed, the last at Hopen, course was set for Skattøra via Bjørnøya with fenrik Swang-Rasmussen as pilot. About three minutes after passing over the meteorological station at Bjørnøya, the plane hit the ground and crashed. Sersjant Paul Olsen, sitting at the right side blister, was thrown out of the aircraft and sustained injuries. The remaining seven onboard were all killed. At the time of impact, the plane had been airborne for some 13 hours. The crash site was on flat ground so it was believed that the cause was loss of horizon in snow and mist with an altitude of only some 40 meters.



Consolidated PBY-5A Catalina

Six aircraft delivered to RNoAF as part of the US MDAP for Norway. Four aircraft were built by the New Orleans Aircraft Company (1944, 1952, 1977 and 2002). For these aircraft the New Orleans local c/n's are given in brackets.

c/n	US Navy BuAer.Nos.	Arrival Norway	RNoAF markings	Written off	Total airframe hours	Remarks
1744	48382	15.10.53	KK-A	01.07.61	5253:00	Returned USAF Wiesbaden 30.06.61.
2002 (60)	46638	21.04.54	KK-B	01.07.61	5773:00	Returned USAF Wiesbaden 29.06.61.
1944 (2)	46580	12.05.54	KK-C	01.07.61	4557:00	Returned USAF Wiesbaden 27.06.61.
1694	48332	24.06.54	KK-D	01.07.61	4963:00	Returned USAF Wiesbaden 28.06.61.
1952 (10)	46588	12.06.54	KK-F	01.07.61	4115:10	Returned USAF Wiesbaden 28.06.61.
1977 (35)	46613	19.07.54	KK-G	25.07.60	5477:00	Transferred from 333 skv. Sola to Horten 12.05.60. Destroyed beyond repair 10.06.60 during fire in the aircraft when at Horten Aircraft Depot.

Consolidated PBY-5A Catalina

Built by the New Orleans Aircraft Company in 1945.

Purchased for museum purposes by Forsvarsmuseet (Norwegian Defence Museum) in 1990.

c/n	US Navy BuAer.No./civil reg.	Taken over by RNoAF	RNoAF markings	Total airframe hours	Remarks
2009	46645 N10013 CF-IZO C-FIZO	18.12.90			Previously owned by Norcanair, Prince Rupert, Saskatchewan with individual number 12 and then to Avalon Aviation and used as water-bomber with individual number 798. Flown to Gardermoen in August 1990 and taken over by Forsvarsmuseet (Norwegian Defence Museum) as a part of a deal with the Canadian company TACAIR. Restored as Catalina IIIA FP535 (GS-)X of 330 Sq. at Iceland. Flown from Gardermoen to Bodø 29.07.94 for exhibition at Luftforsvarsmuseet.

Consolidated PBY-5A Catalina

Built by Vultee Aircraft Corp., San Diego, in 1942.

Purchased by Flyhistorisk Museum Sola from Jens H. Larsen, Denmark, 14.11.89 for DKK 40.000,-.

c/n	US Navy BuAer.No./RDAF ser.no.	Total airframe hours	Remarks
928	08109 82-857 L-857	6083:50	Delivered to RDAF 18.09.51. Named "Munin". Last flown 14.10.67. RDAF ser.no. 82-857 changed to L-857 in 1960. Sold by RDAF in 1982 to Jens H. Larsen, Grevinge, Denmark. Transported to Norway by truck 17.11.89.



Bilder



PBY-5A Catalina, Ser.no. 1744, KK-A



Consolidated Catalina IVB, JX 394, K-AD



PBY-5A Catalina, Ser.no. 1744, KK-A



PBY-5A Catalina, Ser.no. 1977, KK-G



Consolidated Catalina IVB, KK-N. Flyet har ingen nesetårn, da det var kjøpt som et sivil fly fra Vingtor Luftveier A/S. Flyet havarerte 28.03.54 på Bjørnøya. 7 av mannskapet omkom, 1 overlevde



Consolidated Catalina IV, Ser.no. JX573, KK-B, Vingtor V. Bildet antagelig tatt i 1945 på Fornebu



Ukjent PBY-5A Catalina



Et bilde av en ukjent 333 Squadron Catalina fra Woodhaven med fine nesedetaljer



Kilder

- Bjørn Hafsten et.al
- Richard Caruana

Fra Spitfire til F-16 Oslo 1994

Norwegian Cats

Scale Aviation Modeller International Vol 8 No 3 March 2002



Vedlegg

Dokument med tittel :

Regular Catalina Air Service : Oslo - Tromsø - Oslo. Regulations and Instructions

REGULATIONS and INSTRUCTIONS.

1. The service is operated by No. 333 Squadron, with 3 Catalinas, Mark IV.
2. With effect from the 23rd August, 1945, the service will operate as follows:

NORTHWARDS: Tuesdays, Thursdays, and Saturdays.

SOUTHWARDS: Mondays, Wednesdays, and Fridays.

3. On Sundays, when the aircraft stays at TROMSØ, an extra service will be run from TROMSØ to BANAK and KIRKENES, with return via BANAK to TROMSØ the same day.

4. On Mondays (Southwards) and Tuesdays (Northwards), the aircraft will call at BODØ for passengers, freight and mail.

5. DEPARTURES and ARRIVALS.

Aircraft will take off from OSLO and TROMSØ at 09:00 hours sharp, and will arrive at TROMSØ and OSLO respectively at approx. 15:00 hours.

On Mondays and Tuesdays, a/c will call at BODØ at approx. 11:00 hours and 13:00 hours respectively.

Times quoted are 'B', or Double British Summer Time.

6. TIME SCHEDULE.

The time schedule for the TROMSØ - KIRKENES run is left to the Captain's discretion, in co-operation with the Senior R.N.A.F. Officer at TROMSØ.

7. CAPACITY of PASSENGERS and FREIGHT.

A maximum payload of 4,000 lbs. may be carried from OSLO to TROMSØ.

The number of passengers must be limited to 15 persons. To allow for the carrying of more mail and important freight, each passenger will be limited to 40 lbs. of baggage.

On the short run from BODØ to TROMSØ on the Northward trip, a maximum of 20 passengers may be carried, but the Captain of Aircraft may refuse this increase of passengers in BODØ, if he finds the weather unsuitable.

Owing to the weight of a/c on landing at BODØ on the Southward run, the maximum payload from TROMSØ on Mondays is limited to 2,500 lbs., including

10 passengers. Onward from BODØ maximum payload is again increased to

4,000 lbs., including a maximum of 17 passengers. On Wednesdays and Fridays,

the maximum payload from TROMSØ is 4,000 lbs., including a maximum of 15

SAFETY of PASSENGERS.

Parachutes will not be carried on aircraft. Each aircraft is to carry 20 "Mae Wests" on board, and it is the Captain's responsibility to see that the passengers really do wear the "Mae Wests", and know how to operate them when on board the aircraft.

9. COMFORT of PASSENGERS.

When passengers are allowed to fly on Catalina aircraft, they should be told that no comfort, except the feeling of safety, can be provided on board, and that no food or refreshments will be served during the journey.

10. AIRCREWS.

At present, the service will be operated by 6 aircrews of No.333 Squadron, each crew consisting of 2 Pilots, 1 Navigator, 1 Flight Engineer, and 2 Wireless Operators. One, repeat one, extra person belonging to No.333 Squadron may be carried as an additional aircrew when going on leave, etc.

11. RESPONSIBILITY of CAPTAIN of AIRCRAFT.

The Captain of a/c is responsible for ensuring that before take-off from OSLO and TROMSØ, the fuel capacity on board is 1,100 Imperial gallons, to allow for a journey round the coast via BERGEN and KRISTIANSANDS.

Form 700 must be properly signed before departure, and the travelling copy, also properly signed, is to be collected from the Flight Office.

The Captain of a/c is responsible for ensuring that each member of his crew is familiar with 88 Group Instructions regarding flying in Norway. Special attention is drawn to the existing Signals Instructions.

12. BRIEFING.

One and a half hours before take-off, the Captain, accompanied by the Navigator and 1st W/Op. will commence Briefing Procedure at the Met. office, Flying Control, Operations Room, and Signals. It is emphasised that Signals briefing is especially important before each take-off.

13. FLYING REGULATIONS.

Owing to the shortage of Navigational Aids, the Captain should try to fly "Contact" below cloud, if this can be done with the necessary amount of comfort for passengers.

The OSLO - TRONDHEIM route will, from now on, often have to be flown in or above cloud, and Captains are to be very particular in testing their

..... testing their de-icing equipment both on the water and in the air.

Captains are also warned that the highest mountain near this route is 2,468 metres high. (approx 8,000 ft.) Descent through cloud should not be carried out over land or near the coast, but well out to sea, working on D/R position, bearings and a servicable Radar. Contact with the sea will be established as soon as possible near TRONDHEIM on the Northward run. On the Southward run, and with the existing Navigational Aids in OSLO, no descent through cloud will take place at OSLO with poorer conditions than 3,000 ft. cloudbase with 10/10ths cover. IF YOU CAN'T FLY CONTACT, GO ROUND THE COAST AND DO IT SAFELY.

14. NIGHT LANDINGS.

With the present state of training, no night landings are to be carried out with passengers, by any crew of No.333 Squadron.

15. SPECIAL INSTRUCTIONS REGARDING BODØ.

Landings at BODØ are always to be carried out outside the inner harbour south-west of the town.

An E.T.A. will be sent to BODØ about an hour before arrival, and the a/c will be met by a boat proceeding from the inner harbour, which will load and unload there whilst the a/c stops the engines for a short time. If the sea is too rough outside, a mooring will be provided just inside the jetty, and the Captain will taxi up to this mooring.

In a strong South-Westerly wind a Catalina cannot land at BODØ, and the Captain will decide in each case on arrival, whether or not it is safe to land.

16. SPECIAL INSTRUCTIONS for TROMSØ - KIRKENES SERVICE.

Owing to poor Met. service on this part of the coast, the Captain must exercise extreme caution in checking weather conditions before leaving TROMSØ, and must be absolutely certain of being able to return to TROMSØ the same afternoon. Only "contact" flying is to be performed on this route, and Captains must be extremely cautious when flying on this coastline, which is very difficult from a flying point of view.

Para. 16 continued.

Special attention is drawn to the danger of flying near mountains during periods of strong off-shore winds.

On take-off from TROMSØ, 1,000 Imperial gallons should be on board. The limitation of Payload to 4,000 lbs. including 15 passengers and one additional aircrew is also in force on this route.

Signed: H. Jorgensen, Lt. Col.

Fornebu, Oslo.

Commanding, No.333 (N) Squadron.

21st August, 1945.

Approved by A.O.C. Norway.

Signed: E.H. Stevens, G/C

22nd August, 1945.

Distribution:

R.N.A.F. H.Q.	(6)	Norges Luftfartstyre	(6)
88 Group H.Q.	(6)	R.N.A.F. TROMSØ	(3)
R.N.A.F. Fornebu	(6)	R.N.A.F. BODØ	(2)
Lt. Col. Engvik	(1)	R.N.A.F. BANAK	(2)
W/Cdr. Young	(1)	R.N.A.F. KIRKENES	(2)