

# FLY BRUKT AV DET NORSKE LUFTFORSVARET

HEFTE NR. 2



**Spitfire PR Mk. XI**

Olve Dybvig



# Innhold

Innledning

Nr 1 Fotorekognoseringsving

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:

|                  |  |
|------------------|--|
| Bjørn Hafsten    | Historie og bilder                                 |
| Per Einar Jansen | Bilder   |
| Per-Jarle Sogn   | Bilder   |
| Nils Mathisrud   | Historie, informasjon og nødvendig korrekturlesing |
| Bengt Stangvik   | Bilder, profiler og info                           |

Bergen mars 2007  
Olve Dybvig

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



# Nr.1 Fotorekognoseringsving



*A-ZA og A-Z? på Bardufoss i 1953*

Under den andre verdenskrig hadde RAF under kodenavnet "Jolly Four" systematisk fotografert viktige områder i Norge. Arbeidet fortsatte etter frigjøringen av No. 540 Sqn. med Mosquito fly og No. 138 og 149 Sqn. med Lancastere med base fra Værnes. Dette arbeidet ble avsluttet i september 1945.

For å fullføre dette arbeide (fotografere hele Norge) ble det tidlig etter krigen bestemt at Luftforsvaret skulle sette opp en fotorekognoseringsving. I tillegg til denne oppgaven skulle avdelingen delta i samøvelser med andre avdelinger.

Det ble bestemt at avdelingen skulle settes opp med Spitfire PR XI. 3 fly ankom Norge august 1947. Kjenne-tegnene A-ZZ, A-ZY og A-ZX ble valgt. Senere ble dette endret til A-ZA, A-ZB og A-ZC.

Etter lengre tids lagring ble flyene etterhvert klargjort på Kjeller. A-ZB og A-ZC ble brukt i

kortere perioder av 331 skvadron på Gardermoen inntil Sommeren 1949.

Den 9. august 1949 ble Nr. 1 Fotorekognoseringsving opprettet på Gardermoen med Kaptein Kristian Nyerrød som sjef. I tillegg ble løytnantene Harald Meland og Bjørn Johansen tildelt vingen som flygere. Et kurs for flygerne ble arrangert på Gardermoen i tiden 2. august til 4. september 1949 under ledelse av Flt./lt. Crighton RAF med påfølgende utsjekk i England. I begynnelsen var avdelingen dårlig bemannet på den tekniske siden og måtte stadig låne hjelp av andre. Dette bedret seg etterhvert.

Nr. 1 Fotorekognoseringsving opererte fra Bardufoss i nord til Kjevik i sør og hadde mange og korte beordringer, avhengig av hvor i landet oppdragene skulle utføres. I tillegg til vanlige fotograferingssjobber var fotovingen med på flere store øvelser; Main Brace på Bodø sommeren 1952, øvelse Høst på Gar-

dermoen og øvelse Tunnel på Bardufoss samme året.

Vingens personell bodde nærmest i koffert og levde et utpreget "fanteliv". Men miljøet var ungt og innsatsviljen var stor så avdelingen fungerte godt under disse kummerlige forhold. Et spesielt godt sosialt miljø og samhold ble skapt av dette og fulgte avdelingen videre.

Følgende baseoversikt gir et inntrykk av reis-evirksomheten til avdelingen:

|                     |            |
|---------------------|------------|
| Gardermoen          | 09.08.1949 |
| Bardufoss           | 11.09.1949 |
| Værnes              | 07.10.1949 |
| Gardermoen          | 04.11.1949 |
| Bardufoss           | 15.06.1950 |
| Værnes              | 16.10.1950 |
| Kjeller             | 16.11.1950 |
| Værnes              | 14.05.1951 |
| Kjevik              | 23.12.1951 |
| Værnes              | 13.05.1952 |
| Kjevik / Bardufoss  | 10.02.1953 |
| Midlertidig nedlagt | 26.03.1954 |

I februar 1952 fikk vingen tildelt en Harvard Mk.IIB med kjennetegn M-GB som skulle brukes til instrument og treningsflygning. Denne havarerte 31. juli 1953 og ble avgitt til Kjeller for reparasjon.

De norske Spitfire PR XI var utstyrt med to F.52-20" (eller 36") kameraer. En hadde også mulighet for skråfotografering ved bruk av et F.24-5" kamera plassert over vertikalkameraet. Alle kamerene var plassert i i skrogseksjonen rett bak cockpit. I tillegg kunne A-ZC montere to F.24-5" kamera under vingene. Kontrollen av kameraene var av typen T.35 og var plassert over instrumentpanelet i cockpit.

Til erstatning for A-ZC som totalhavererte 19. august 1953, fikk fotovingen tildelt en Noorduyn Norseman Mk.IV, merket R-AS

Da Norge kom med i NATO og de stor våpenleveransene startet, ble en konvertering fra Spitfire til mer moderne materiel satt høyt opp på ønskelisten. I sitt Military Aid Program for Norge hadde USAF satt opp Lockheed RT-33A for levering i løpet av 1955. Man endte istedet opp med seks F-84E jagerbombere ombygget til fotorekognosering.

Den 26 mars 1954 kom ordren om at Nr. 1 Fotorekognoseringssving skulle midlertidig ned-



A-ZB PL979

leggelse på Kjevik. Dette betød samtidig et farvel til Spitfire i Luftforsvaret. Den siste turen ble utført dagen i forveien av fenrik Amund Klepp med A-ZB som var vingens eneste gjennværende Spitfire.

Nr. 1 Fotorekognoseringssving hadde fløyet fem år sammenhengende med Spitfire. Flyene som var i bruk etter krigen var stadig plaget av motorhaverier og "snags". Fotovingens fly var intet unntak fra dette.

Under take-off fra Værnes den 4. august 1951 måtte kaptein Nyerød buklande A-ZB da turtallet plutselig droppet. Årsak, en løs skrue på "Throttle"

På en tur fra Sola til Kjevik 19 august 1953 havarerte Kaptein Meland med A-ZC nær Egersund pga motortrøbbel. Kaptein Meland omkom pga fallskjermen ikke åpnet seg pga lav høyde

Den 24 mars 1954 havarerte løytnant Width med A-ZA på Kjevik under landing. Det ene understellslegg slo bort i en brøytekanal under

landing. Width foretok deretter en perfekt buk-landing. Flygeren kunne forlate flyet uten en skramme. Flyet ble delvis reparert og siden gitt til Luft Teknisk Skole på Kjevik.

I forbindelse med avviklingen av fotovingen fungerte løytnant Width som sjef frem til 10. mai 1954.

Følgende sjefer fungerte for fotovingen

Kapt. Kristian Nyerød fra 08.08.1949

Kapt. Harald Meland fra 24.11.1952  
(Omkom i havari 19.08.1953)

Lt. Jens Chr, Width fra 20.08.1953

### Merking og farger

Siden fotovingen ble satt opp første gang 9 august 1949, fikk flyene merker og koder etter standarden fra 15 august 1946. Dvs en A og to bokstaver som kallesignal. Serienummeret ble plassert på halefinnen og på flykroppen foran

cockpit. I tillegg ble flyets individuelle bokstav (A,B og C) malt i hvitt på undersiden av nesene, rett under spinner. De tre flyene hadde følgende koder:

A-ZA med serienummer PL861

A-ZB med serienummer PL979

A-ZC med serienummer PL994

Flyene var malt i en blåfarge som var mørkere enn PRU Blue som vanligvis var brukt på slike fly. Fargen tilsvarer omtrent FS25053.

Den siste gjennværende Spitfire IX (A-ZB) ble 1961(1954?) tilbudt som gave til et utenlandsk museum. Heldigvis takket de nei og flyet ble kjøpt for 1 kr av *Fenrik Amund Klepp*. Dermed ble flyet reddet og står i dag på flysamlingen på Gardermoen (forøvrig feilaktig malt i en PRU Blue lignende farge)



Den siste turen med Spitfire. Fenrik Amund Klepp med A-ZB PL979



## Individual aircraft histories (Made by Bjørn Hafsten)

The list is arranged according to the aircraft serial number.

|       |          |  |      |  |          |   |
|-------|----------|--|------|--|----------|---|
| PL861 | 07.08.47 |  | A-ZA |  | 20.05.54 | <p>From storage to Nr. 1 Fotorek.ving in August 1949.</p> <p>Major accident 24.03.54 at Kjevik airfield. The pilot, ltn. Jens Charles Widt, had been on a local training flight and came in on finals for landing. When making a small correction for the wind, the plane suddenly flicked over to the left causing the left wing-tip and main wheel to touch the runway. Ltn. Widt gave full throttle to try and make another landing attempt, but the left main wheel hit some snowdrifts and fell off when A-ZA was airborne again. The plane had now to be belly-landed and touched down some 400 meters onto the runway. After skidding down a further 300 meters, the plane came to a halt. The pilot was not injured. At the time of this accident, the plane had logged 447:45 hours.</p>   |
| PL979 | 07.08.47 |  | A-ZB |  | 18.05.54 | <p>From storage to Nr. 1 Fotorek.ving in November 1949.</p> <p>Accident 04.08.51 at Værnes. Captain Kristian Nyerrød took off from runway 28 at Værnes for a test flight. Everything worked as normal until he leveled out at some 2 – 3 meters altitude after having retracted the undercarriage. Half way down the runway, the engine started to loose power and the plane continued for another 200 meters before Nyerrød had to make a belly landing. Due to the speed, the plane did not come to rest until only 50 meters from the end of the runway. The total airframe hours at the time of the accident was 266:15. The plane was repaired and restored to service. After being WFU on 18.05.54, the plane was stored at Kjevik.</p> <p>On 10.05.61 it was offered free as a gift from the RNoAF to the Kingsford Smith Memorial Committee, Australia, but fortunately, the offer was turned down. It was later purchased for NOK 1,00 by a former pilot. It is now deposited at the Norwegian Armed Forces Aircraft Collection at Gardermoen, Oslo.</p> |
| PL994 | 07.08.47 |  | A-ZC |  | 21.10.53 | <p>From storage to 331 skv. 28.03.1949. To Nr. 1 Fotorek.ving in October 1949. To Kjeller Air Depot for overhaul January to June 1951, then back to Nr. 1 Fotorek.ving.</p> <p>Major accident 19.08.53 near Egersund. Captain Harald Meland took off from Sola airfield for a transfer of A-ZC to Kjevik. After some nine minutes in the air, passing Egersund, he reported engine problems and that he would bale out. The plane came in over lake Kråkvann and was observed losing height and speed. Over Lille Djupedal, some 5 km east of Egersund, Meland bailed out but was too low for the parachute to open. He was killed instantly. The plane hit the ground 75 meters further down the narrow valley. Captain Meland had served with the photo flight since 17.08.49. Total airframe hours 398:35.</p>   |



*Spitfire PR Mk. XI, A-ZA, PL 861*



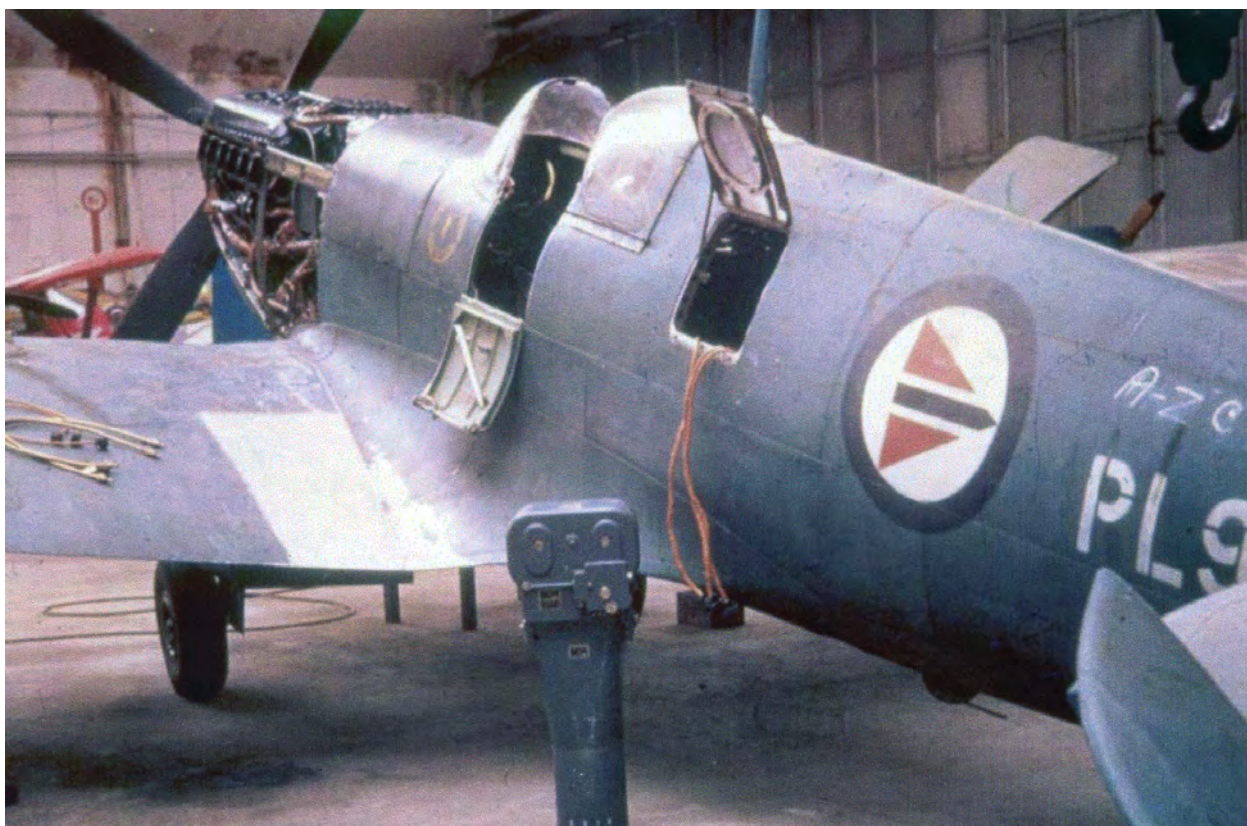
*Spitfire PR Mk. XI, A-ZB, PL 979*



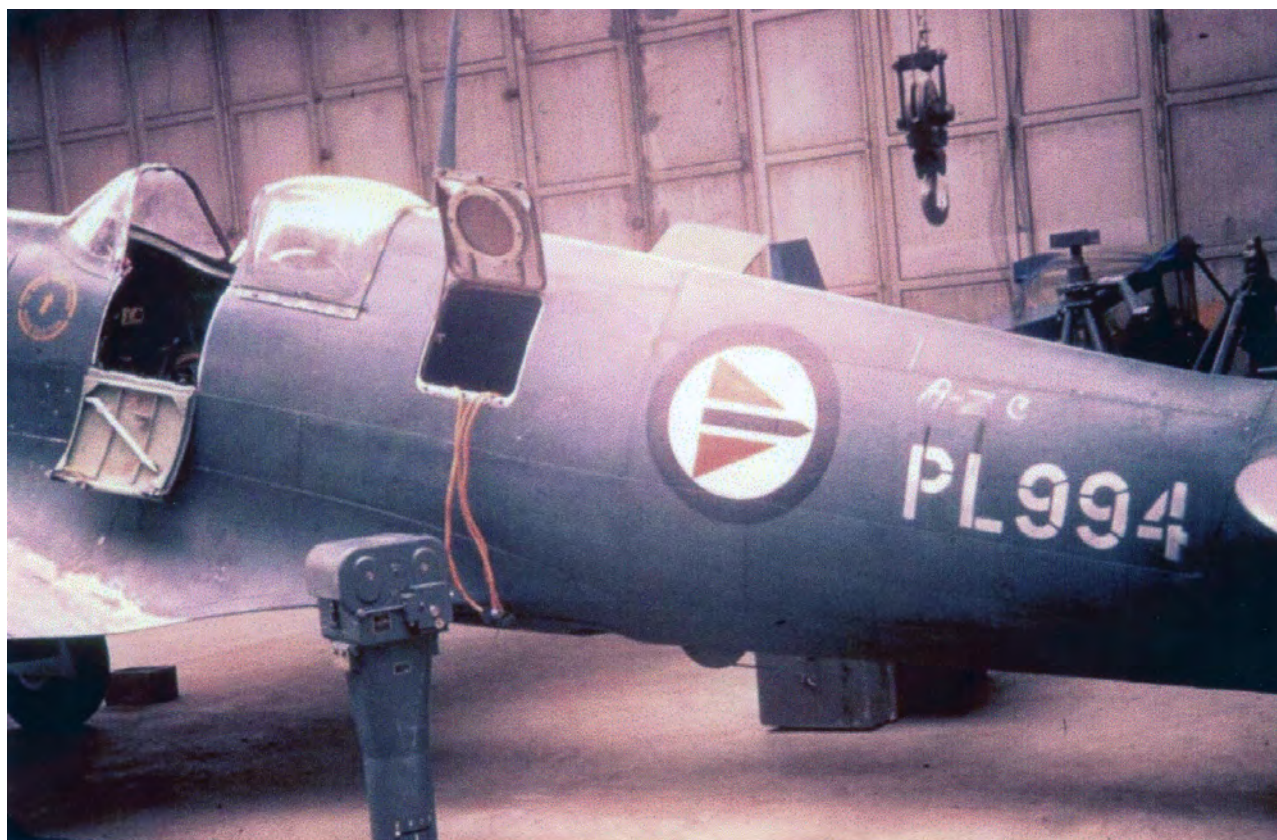
*Spitfire PR Mk. XI, A-ZB, PL 994*

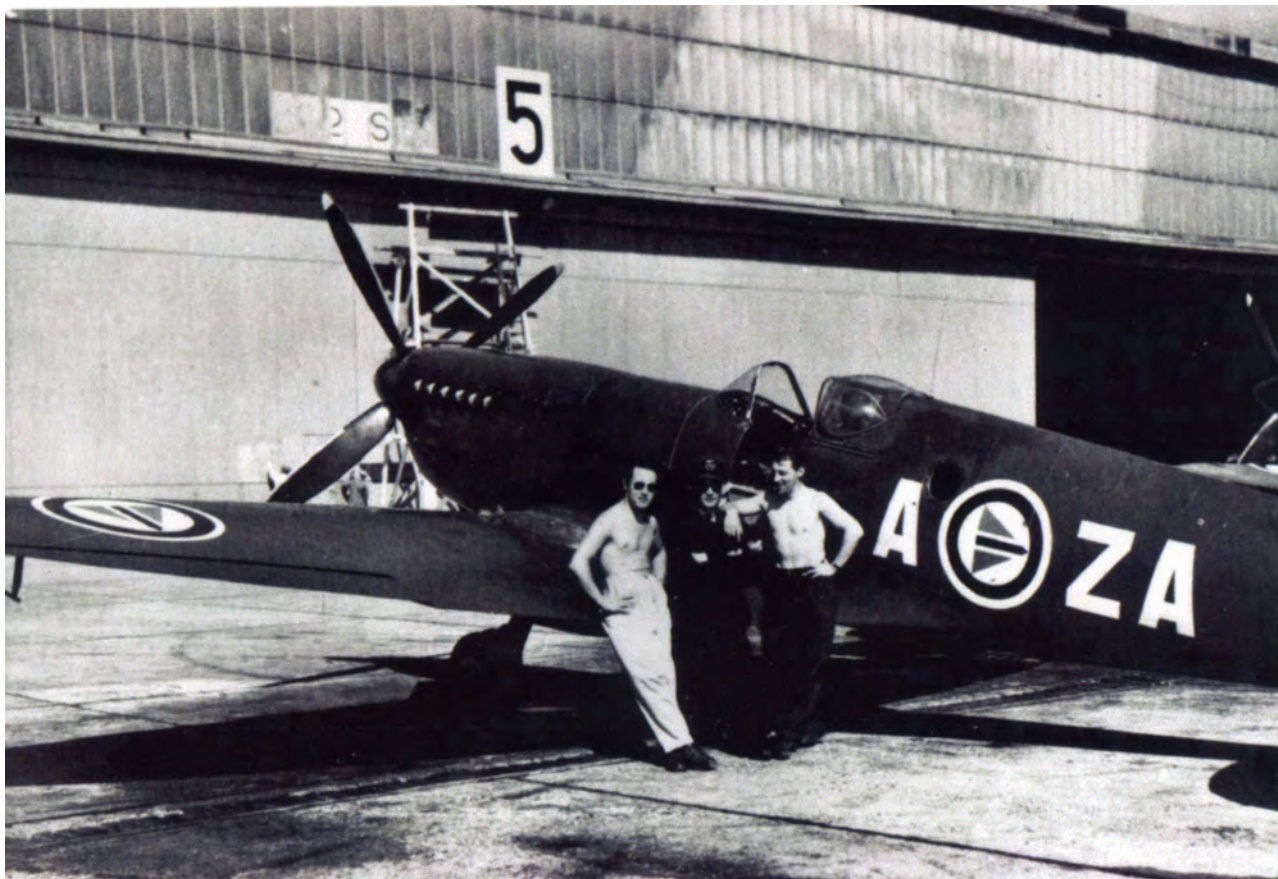


# Bilder



*To bilder av A-ZC, PL994 under klargjøring til fotovingen på Kjeller eller Gardermoen*





*A-ZA, PL861 på Værnes*



*A-ZC, PL994 sted ukjent*



*A-ZA, PL861 etter buklanding på Kjevik 24 mars 1954*





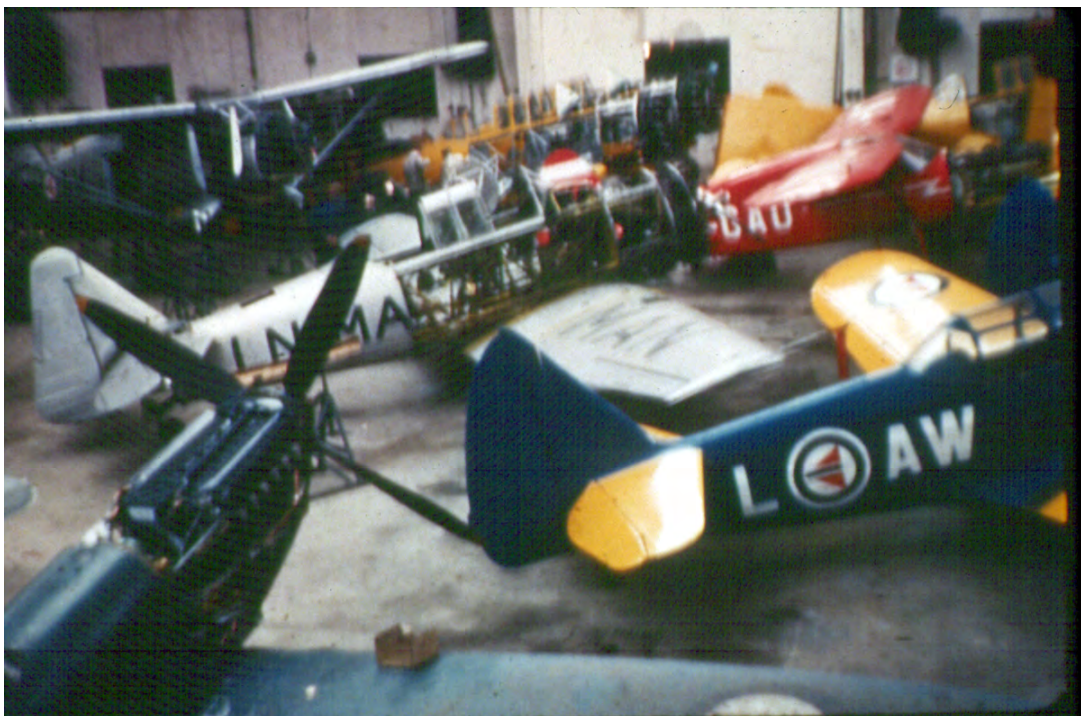
*A-ZC, PL994 Kjeller februar 1951*



*Nesepartiet til A-ZC, PL994 på Kjevik*



*Undersiden av A-ZC, PL994 sted ukjent. Undervingskamera er synlig*



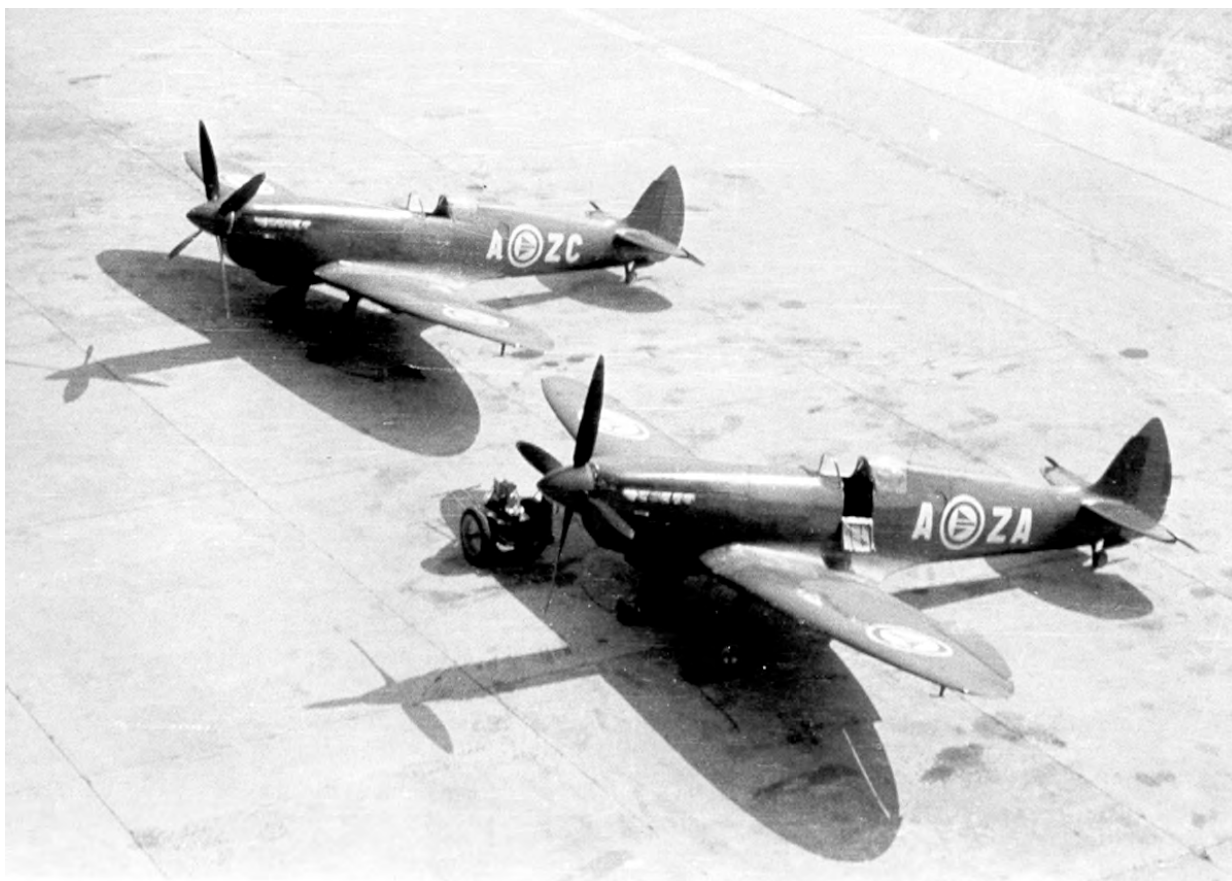
*Nesepartiet på en Spitfire PR XI er synlig på dette bilde fra Kjeller 1948*



*A-ZB eller A-ZC fra Kjevik*



*A-ZB, PL979 på Kjevik 1959 nyoppusset etter filmkarriere som FN-Z*



*A-ZA og A-ZC på Kjevik 1952*



*A-ZA på Kjevik 1952. A-ZA var den eneste som hadde boble på cockpitglasset*



*A-ZB i luften 1952, Kjevik*







*A-ZA på Kjevik*



*A-ZA på Værnes*



*A-ZB på Bardufoss 1953*



*A-ZB på Kjevik 1952*



*A-ZB på Kjevik 1953*





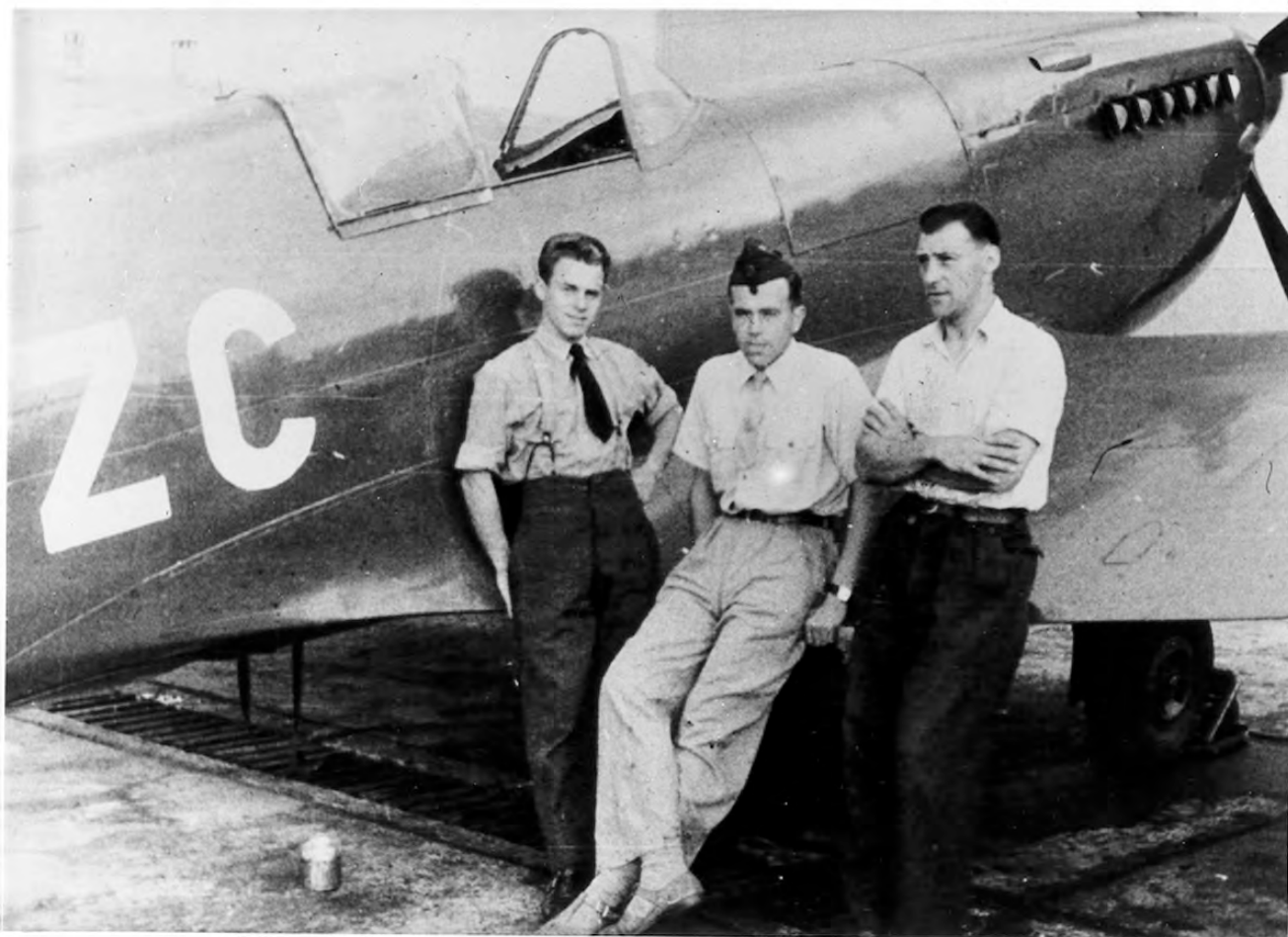
*Lt. Jens Ch. Widt i A-ZB på Kjevik*



*A-ZC på Kjevik 1953*



*Alle tre fly i fotovingen, sannsynligvis på Bardufoss*



*A-ZC Værnes 1952*

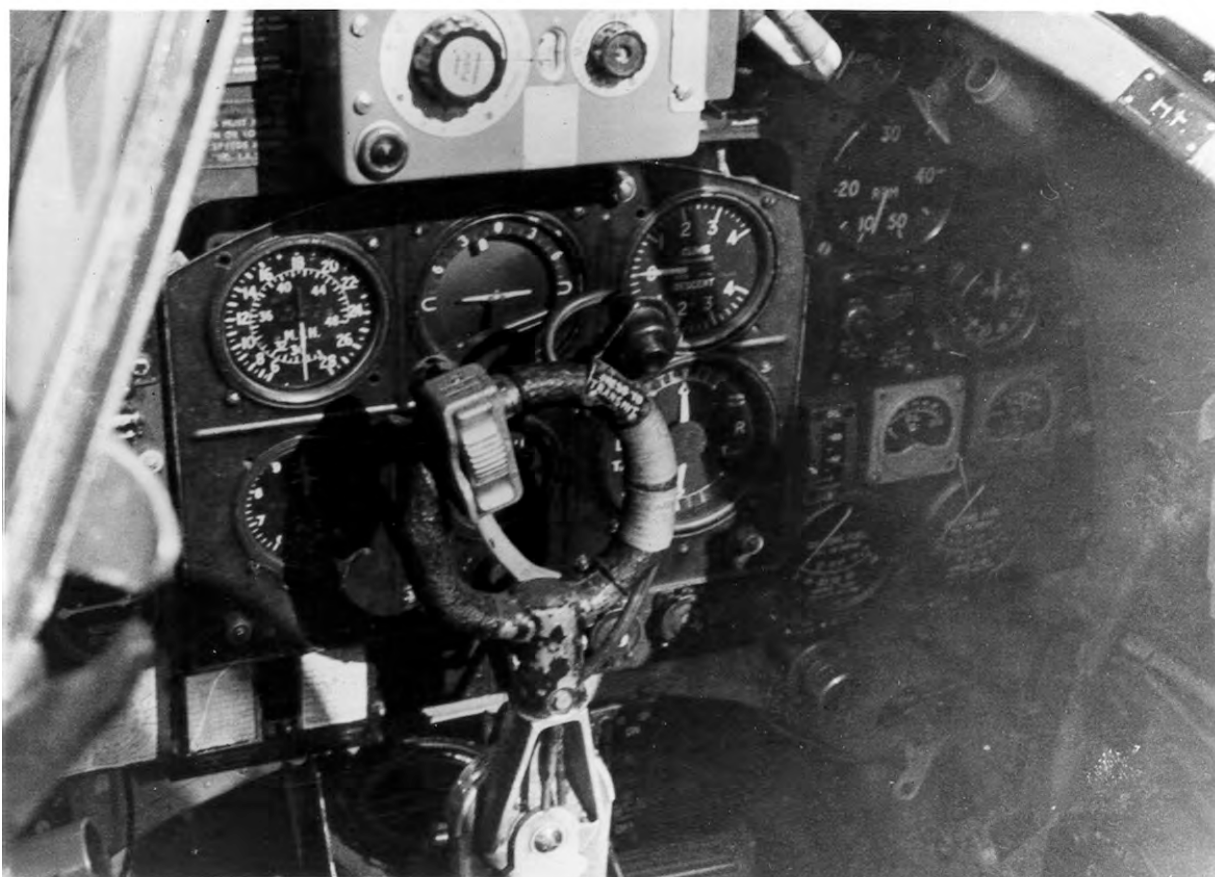


*Fenr. Amund Strand i A-ZA. Merk boblen i cockpitglass*

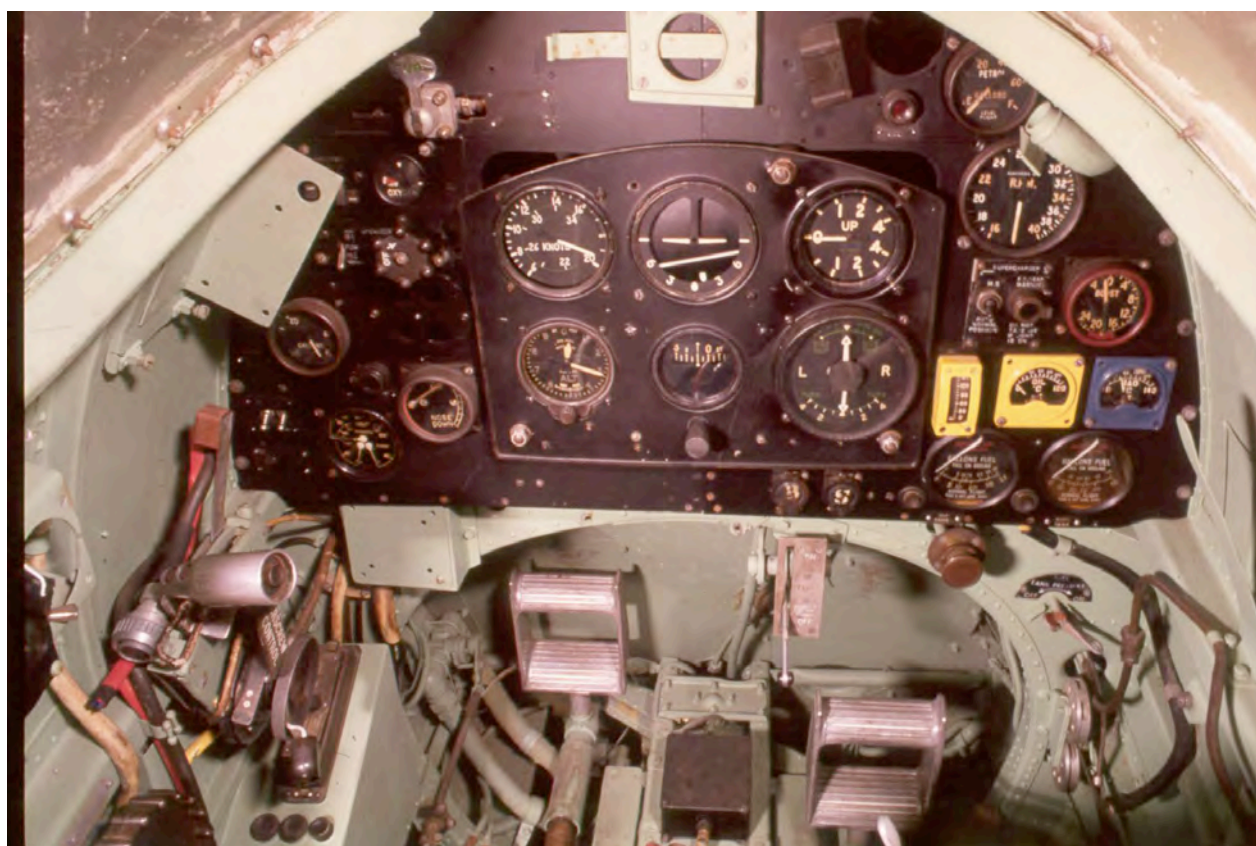
*Tekst på luken*

→  
ÅPNES

↖  
KUPPEL - UTLØSER  
PÅ TOPPEN



Cockpiten i en Spitfire PR Mk.XI. Kontrollunit for kamera overst





*Alle tre fly i fotovingen, sannsynligvis på Bardufoss 1950*







# Kilder

- Fra Spitfire til F-16      Bjørn Hafsten et.al  
Oslo 1994
- 331 skvadron 50 år      Jubileumsbok 1991
- 331 skvadron 45 år      Jubileumshefte    1986
- 717 skvadron              Jubileumshefte    1987
- Supermarine Spitfire Part 1 Merlin Powered  
SAM Publication Robert Humphreys 2000
- Farging og merking på norske militærfly  
Upublisert              Nils Mathisrud