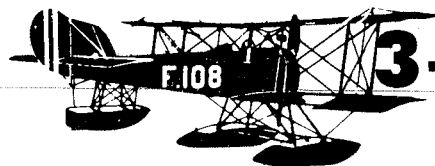


NORSK

Stiftelsen norsk Okkupasjonshistorie 2014

FLYHISTORISK

1. kvartal 2014 Nr. 1



3-94

107533



Seilflyvning i solkorsets tegn

av Kay Hagby og Bjørn Hafsten



Vingene sikres. Linnerudsletta 1941.

Det vil nok i overskuelig fremtid være vanskelig å behandle emner som vedrører okkupasjonstiden, Nasjonal Samling og Hirden på en saklig og objektiv måte. Historisk sett ville det vært riktig å bruke alle navn og hendelser, men av hensyn til de involverte selv og deres familier, har vi forsøkt å unngå dette så mye som mulig. De vi allikevel har valgt å nevne er de som fremsto offentlig som ledere på forskjellige tidspunkter, og som

i større eller mindre grad satte sine preg på organisasjonene. Det skal heller ikke legges skjul på at det ble gjennomført flyverbragder også i denne perioden, og mange ydet en god innsats for det som faktisk er en del av norsk flyhistorie.

Historien om Hirdens Flykorps er forsøkt presentert uten for mye politikk, selv om det ikke helt kan unngås. Etter korrespondanse og mange samtaler med

noen av de som deltok, samt en gjennomgang av frigitte NS-dokumenter i Riksarkivet, har det vært mulig for første gang å offentliggjøre Flykorpsets historie.

Og for å sette det hele inn i sin sammenheng og få trådene tilbake til starten, har vi funnet det riktig å begynne med den motorløse flyvningen i Norge i mellomkrigsårene.

Tidlig norsk glideflyvning og utvikling i 30 årene

Den siste påsken med seilflyvning i Norge før krigen var i mars 1940, altså bare få dager før den tyske invasjonen. Det hadde vært mye flyvning, særlig populære hadde leirene på Storefjell og ved Steinsfjorden vært. Været var bra og fremtiden for norsk flyvning så vel lysere ut enn de mørke skyene som hadde samlet seg over det øvrige Europa.

Glideflyvningen i Norge hadde utviklet seg fra de første korte friflukter i Lier i 1912, til spredte forsøk utover på 20-tallet med apparater som Reka, Bukken, Klumpen og andre med like fantasifulle navn. Det var stort sett lette konstruksjoner, gjerne i bambus og duk, og hvor flyverens ben (med eller uten ski) gjorde tjeneste som understell. Idag ville vi kalt mange av disse apparatene hangglidere.

Etter den første verdenskrigen og Versaillestraktaten fikk Tyskland forbud mot å bygge motordrevne fly. Det var derfor naturlig at det i Otto Lilienthals hjemland kom igang en utstrakt virksomhet som baserte seg på motorløs flyvning. Etter krigen var det for det første svært mange fly- konstruktører og ingeniører som kunne legge basis for den tekniske utviklingen, og for det andre mange erfarne flyvere som kunne virke som instruktører. Det ble raskt en populær sportsgren, og ungdom fra hele Tyskland samlet seg i de områdene som var funnet mest tjenlig til formålet, for eksempel det kuperte Rhön-området.

Den organiserte glide- og seilflyvningen spredte seg snart til andre land, og i Norge var det Aftenposten som offisielt satte det hele i gang. I mai 1932 ble det arrangert en oppvisning på Kjeller med den østerrikske seilflyveren Robert Kronfeld og hele tre fly. Han demonstrerte start med strikk, bil og flyslep, og skapte øyeblikkelig en voldsom interesse for flyvningen. Norsk Aero Klubb ansatte en fast instruktør og konsulent, Hans G. Lund, som faktisk allerede hadde fått utdanning i Tyskland. To fly ble innkjøpt, en Schleicher Anfänger og en Hols der Teufel, som begge kom til landet i august 1932. De ble aldri registrert, men fikk utstedt luftdyktighetsbevis som henholdsvis LN-ABN og LN-ABO.

Det første organiserte kurset ble satt igang på Alfaset ved Oslo i august 1932. Ialt 15 elever deltok, hvorav en kvinnelig. De to nye gliderne var populære, men stedet var nok ikke det rette, og flyturene ble korte. Vinteren etter ble det forsøkt med bilslep på Bogstadvannet, og oppvisninger ble holdt på Hønefoss, Hamar og Kongsvinger. Påsken 1933 ble den første av de senere tradisjonelle påskeleire holdt på Norefjell. Et miljø var i emning og spredte seg etterhvert over store deler av det sydlige Norge.

Utover i 30-årene var kontakten med de tyske seilflyskolene meget god. Tyske flyvere og instruktører var her i landet og unge nordmenn fikk muligheter til videre utdanning i Tyskland. Særlig ble NS Flieger Korps (se egen ramme) en viktig kontakt for norske klubber. Alle de flyene som ble bygget i Norge var tyske konstruksjoner, og det meste av instruksjonsmateriellet var på tysk.

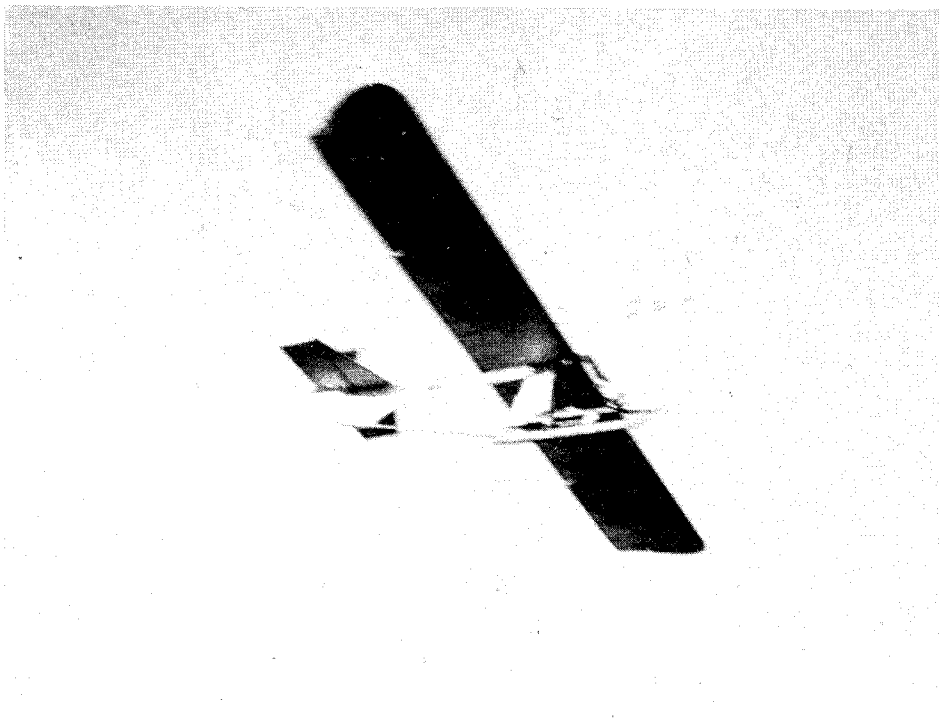
I 1937 ble NAK's landsforbund dannet, og de forskjellige klubbene underlagt denne organisasjonen. Det viktigste arbeidet for NAK var nå modell- og seilflyvirksomheten, som virkelig skjøt fart denne sommeren. Lars Bergo ble sendt til Tyskland for å utdanne seg til seilflyinstruktør og byggeleder, og det ble

holdt flere kurs etterpå i klubbene. De første planene om et permanent seilflysen-ter ble lagt, men kom aldri til utførelse.

Med 1939 kom det store gjennombruddet for norsk seilflyvning. Stadig flere aktive klubber var innmeldt i NAK og mange byggeprosjekter var igang eller ferdige. Antallet nye flyvere med A, B eller C sertifikater var steget sterkt, og nye kurs ble holdt til stadighet. Men da annen verdenskrig brøt ut i september ble det anderledes. All sivil flyvning i Norge ble etterhvert forbudt, seilflyvning inkludert, og det trengtes spesialtillatelse til blant annet påskeleirene i 1940. Flyene ble stuet vekk og mange av de erfarne flyverne forsvant ut av landet for å gjøre sin innsats etter at også Norge ble trukket inn i krigen.

Men fortsatt var det naturligvis flyinteresserte tilbake, hvorav også mange tyskvennlige. Og med tanke på all den kontakt og alle de felles opplevelser man hadde hatt i de foregående årene, var det vel heller ikke så merkelig. NAK forsøkte å komme til en ordning med okkupasjonsmyndighetene, slik at seilflyvning igjen skulle bli tillatt, men lyktes ikke.

Grunau. 9 i luften.



Norsk Seilflygerforbund

I oktober 1940 ble Norsk Seilflyveforbund stiftet. En av initiativtagerne her var den aktive og allerede erfarne ingeniøren Alf Morris Berggren fra Sandefjord. Han hadde stått for det meste av seilflyinstruksjonen i klubben i hjembyen før krigen, og søndag 20. oktober holdt han et foredrag i Oslo om seilflyvningens historie, teknikk og utdanning. Møtet hadde trukket mange tilhørere, og avisene skrev etterpå at det var en stor jevn tilgang av nye medlemmer til forbundet. Dette siste var nok en sannhet med modifikasjoner, men arbeidet var ihvertfall igang på nytt.

I en rapport datert 6.11.1940 sto følgende fly oppført som forbundets eiendeler: 2 Grunau 9, 1 SG 38, 2 Hütter 17, 2 Baby Ila, 1 Olympia og 1 Jacht 71 sjøglider. Ihvertfall de to siste er total ukjent og beror muligens mer på håp, løfter og ønsketenkning

Seilflykontoret

Den 5. februar 1941 ble det sendt ut et rundskriv til "norske seilflyveklubber, foreninger og grupper" fra Statens Seilflyvekontor, som nettopp var opprettet med flypioneren Tryggve Gran som leder: "Herved til underretning at Statens Seilflyvekontor er opprettet. Seilflyvekontoret har avgjørende og altomspennende myndighet i alle saker vedrørende seilflyvning i landet. Seilflyvekontoret har godkjent opprettelsen av et Seilflyveforbund og alle klubber, foreninger og grupper som har seilflyvning på sitt program og som i fremtiden ønsker å fortsette sitt virke må tilsluttes dette og underkaste seg dets bestemmelser og lover. All norsk flyvning, også seilflyvning, er idag for-

budt og denne forordning vil bli stående inntil videre. Foreløpig må alle forespørsler vedrørende seilflyvning i Norge sendes til dette kontor."

Tryggve Gran kjørte mye sitt eget løp i denne saken, og Statens Luftfartsstyre (se egen ramme) var tydeligvis heller ikke fullt orientert. De ba om en nærmere redegjørelse for kontorets virksomhet og myndighetsområde. Svaret var at Seilflyvekontoret skulle være et regjeringskontor direkte underlagt Innenriksdepartementet, men skulle ekspedere alle saker angående organisasjon, budsjetter og utgifter gjennom Sivilforvaltningen for hær og marine. Det rent sportslige arbeidet innen seilflyvning skulle høre inn under Departementet for Arbeidstjeneste og Idrett. Statens Luftfartsstyre skulle som tidligere fortsatt ha ansvaret for registrering og sertifisering av flyene samt utstedelse av førersertifikater.

Tryggve Gran og Seilflyvekontoret ble ikke akkurat nedlesset i arbeide. Ingen flyvning kom igang, men en Hütter H.17 ble bygget. Under et NSUF idrettsstevne

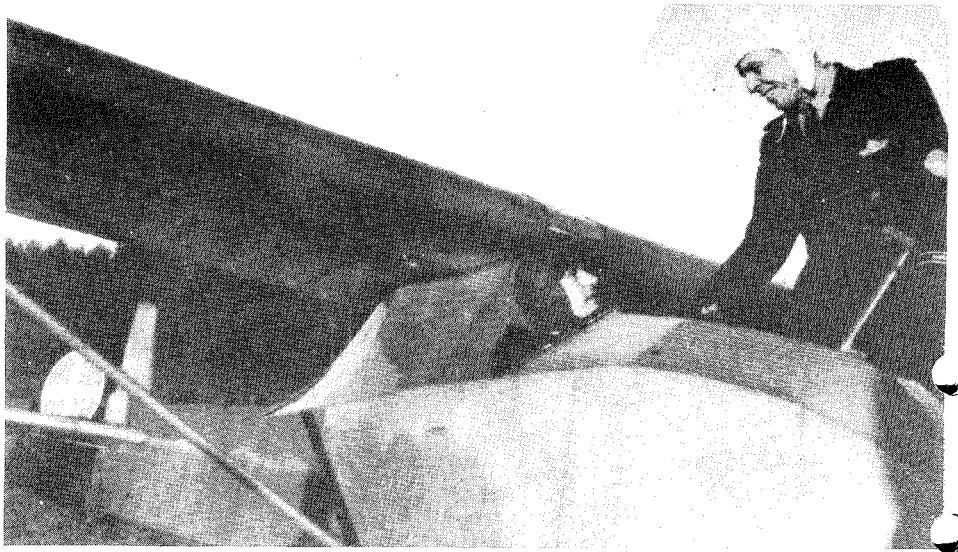
på Bislett i Oslo ble den båret inn og utstilt uten duk. Den ble neppe noengang gjort ferdig og fløyet.

Oppløsningen av NAK

Høsten 1941 besluttet Arbeids- og Idrettsdepartementet å oppløse Norsk Aero Klubb med alle dens underavdelinger i forordning signert minister Axel Stang og den 16. oktober. Telegram ble sendt rundt til de lokale lensmenn og politi om dette, at alle fly, materialer, kontorrekvisita og kontanter skulle beslaglegges og beskjedis om hvor sakene var oppbevart.

Hirdens Flyavdeling (HFA) var nå opprettet, og det beslaglagte materiell var beregnet å bli tatt i bruk av dem. Lensmannen i Ål var blant dem som fikk et slikt oppdrag og sendte brev til HFA om resultatet. Han meddelte at flyene Hols der Teufel "Mehank" (LN-ABM) og Grüne

LN-EAS før starten på Linderudsletta 30. november 1941. Det er hirdfører Reidar Aagaard som ønsker flyver Alf Berggren lykke til.



LUFTFARTSRÅDET- LUFTFARTSSTYRET

Forsvarsdepartementets Luftfartsråd ble opprettet i 1921 og skulle bistå med behandling av sivile luftfartssaker. Kontorsjefen ved 5. Hærkontor fungerte dessuten etter hvert som registerfører for Norges Luftfartøyregister.

Rådet var et konsultativt organ, men hadde i tillegg noen selvstendige gjøremål som besiktigelse, godkjenning og tilsyn av offentlige flyplasser, utstedelse av sertifikater, besiktigelse og kontroll av fly samt utarbeidelse av reglementer for luftfart.

Vinteren 1938, i St.prp. 1 om den sivile luftfart, ble det fremmet forslag til omfattende forandringer, bl.a. om en sentral instans til å behandle sivil flyvning. I januar 1934 hadde det blitt nedsatt en komite til utredning av sporsmålet, og det var resultatet av dette arbeide som nå ble fremlagt.

Forsvarsdepartementet hadde en del innvendinger og ønsket ikke et for stort skille mellom sivil og militær luftfart. En del diskusjon fulgte, og sommeren 1938 vedtok Stortinget at det nye kontoret fortsatt skulle ligge under

Forsvarsdepartementet, men delt i en sivil og militær avdeling med felles sjef.

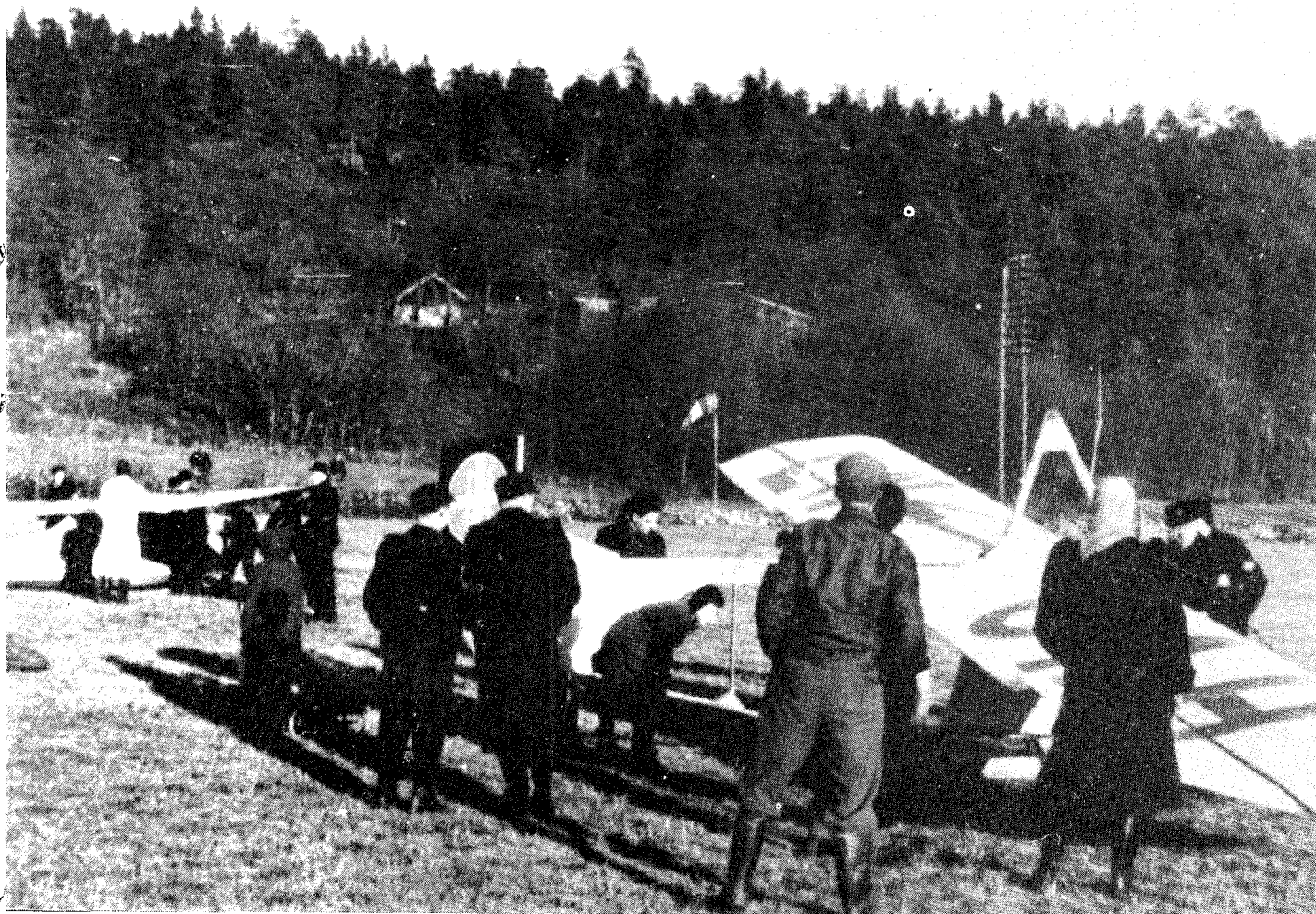
Den nye betegnelsen ble Forsvarsdepartementets Luftfartskontor, og kontorsjefen var samtidig sjef for Statens Luftfartsstyre. Luftfartøyregisteret ble nå lagt inn under den nye organisasjonen. Luftfartsstyret fungerte gjennom hele krigen og en tid etterpå, til vi fikk Luftfartsdirektoratet under Samferdselsdepartementet.

Post "Værleik" (LN-EAH) ble oppbevart innelåst i et skur tilhørende Ål Flyveklubb og at han fant dette fullt betryggende. Arkivet var overlatt til Hirdlagføreren i bygda for oppbevaring. I dette tilfellet ble faktisk flyene stående hele resten av krigen og ikke tatt i bruk hverken av HFA eller Hirdens Flykorps på grunn av påståtte

vannskader. (Imidlertid reiste en representant for HFK til Ål 16.-18.november 1943, for å undersøke om det skulle finnes seg flymateriell hos Lars Berge som ennå ikke var beslaglagt, og om det var interesse for å starte opp med flyvning igjen i distriktet. Tidligere formann Kragerud var ikke interessert i å sette

igang på nytt, og trodde heller ikke at noen andre var det, og at det derfor ville by på store vansker. Noe finér ble overtatt fra Lars Bergos far mot betaling, siden pengene til finéren var lånt av ham.)

Et kjent bilde som tidligere har vært publisert i NFF. Det viser LN-EAS og LN-GAHs første flyvninger på Alfaset.



NSFK - NS FLIEGERKORPS

NSFK var blitt opprettet 17. april 1937 etter forordning fra Adolf Hitler med oppgave "å opprettholde flytanken hos det tyske folk, og utdype og forberede den flymessige militære utdanning, og sammenfatte de mange forskjellige luftsportsaktiviteter i Tyskland." General der Flieger Friedrich Christiansen var NSFK's sjef, eller korpsfører, og ledet organisasjonen fra starten til like etter at krigen startet. Offisielt fratrådte han 28. mai 1940.

Hovedkontoret lå i Berlin og var direkte underlagt Reichsministerium der Luftfahrt. NSFK hadde da ingen direkte kontakt med det nasjonalsosialistiske parti, og medlemskapet var frivillig. I begynnelsen var det 15 avdelinger, som senere ble utvidet til 18 som

tilsvarte de tyske forsvarsdistriktene.

NSFK var en viktig kilde for nye flyvere til Luftwaffe, og drev opplæring på alle felter, modellflyvning, seilflyvning og motorflyvning, teknisk utdanning og telegrafi. De gamle seilflyområdene ble ytterligere utbygget: Wasserkuppe, Grunau i Riesengebirge, Lauda, Rossitten, Wenningstedt på Sylt, Hornberg ved Schwabisch-Gmünd og på lth ved Hameln. Nye skoler ble startet opp nær Sensburg, Trebbin, Steinberg, Gross-Rückerswalde, Ballenstedt, Salzgitter ved Braunschweig, Schwangau, Hummerich ved Koblenz, på Borkenberg, Hesselberg, Dornberg og Teck.

Det var en stor aktivitet i NSFK, i 1938-39 ble det for eksempel utført

over tre millioner seilflystarter. All utdanning var gratis og NSFK innbød også utlendinger til å delta i sine kurs. Fra Norge fikk to personer hvert år lov til å delta, også de gratis. I særlige tilfelle kunne andre få delta, men måtte da dekke omkostningene selv.

Krigen gjorde all normal luftsport umulig i Tyskland. Fra 7. oktober 1939 ble NSFK direkte underlagt Luftwaffe, og den 19. november fikk NSFK ordre om å "sikre tilveksten til flyvåpenet og sørge for grunnutdanning innen flyvning og flyteknikk". Dermed var den opprinnelige oppgaven ikke lenger tilstede, og flykorpsets drift ble enda mer militært preget. Ved krigens slutt ble et stort antall av NSFK's seilfly beslaglagt av de allierte.



LN-GAH på Alfaset i 1942.

Hirdens flyavdeling

21.august 1941 hadde det stått å lese i avisen Fritt Folk at det var vedtatt at Hirden skulle få opprette en egen flyavdeling. Nasjonal Samlings organisasjon, Rikshirden, sendte ut et opprop til NAK's tidligere klubber og medlemmer om at Hirdens Flyavdeling var under opprettelse og at NAK's eiendeler var overført til denne flyavdeling. Dette skapte naturlig nok en del vondt blod og reaksjonene mot denne konfiskasjonen var tildels meget sterke. Mange av flyene ble ansett for å være i så dårlig stand at flyvning "ikke var tilråde-

lig". Derfor kunne også mange av flyene lures unna og stå lagret til krigen var slutt.

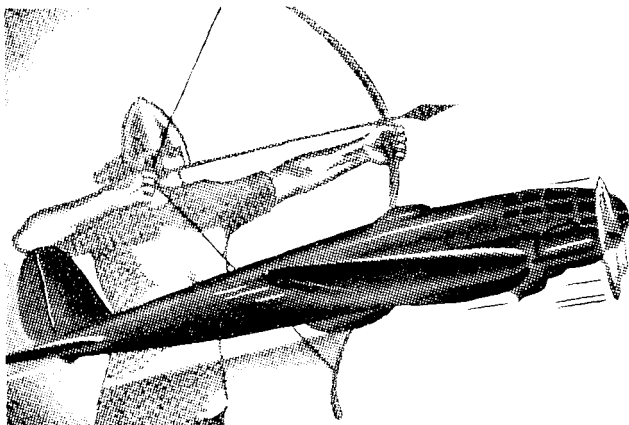
Hirdens bakgrunn for å starte opp sin flyavdeling var at man ville følge det vellykkede tyske opplegget med en ungdomsorganisasjon som skulle arbeide frem mot et nyttselvstendig flyvåpen som skulle stå klart når krigen en gang var over (se egen ramme om NSFK).

Som hirdflyfører ble den 15.august utnevnt Reidar Aagaard fra Oslo, og han

uttalte til Fritt Folk 21.november 1941: "Vi skal lede all luftsportslig virksomhet i landet og gjennom modell- og seilflyvning gi våre hirdgutter grunnlaget for fremtidig ærestjeneste i vårt eget selvstendige militære flyvevåben." Store ord kanskje, men en virksom appell til flyinteressert ungdom.

Da HFA var opprettet, ble som første fly innkjøpt en Grunau Baby (LN-

Tidsskriftet Ravnens logo.

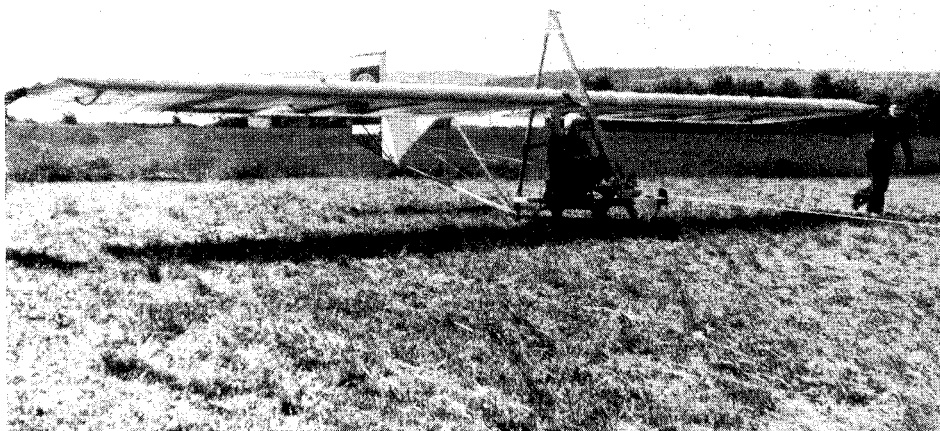


«Ravnen»

EAS) eiet av et konsortium. Ved oppløsningen av NAK overtok de materiell bestående av ca 20 mer eller mindre skadede fly samt et par som ikke var ferdigbygde. Verksted var gymsalen i Tollbodgaten 10 som straks ble tatt i bruk.

HFA var som nevnt lagt inn under Rikshirdstaben. En sveitfører skulle være lokavdelingen øverste leder innen de respektive hirdregimenter, assistert av en nestsveitfører. En vervekampanje ble satt igang og innmeldingsskjemaer trykket i Fritt Folk og i Hirdmannen. Onsdag 3. september holdt Oslo-gruppen av HFA sitt første møte hvor blant annet ingeniør Bjarne Carlén holdt foredrag og viste den første norske seilflyfilmen. (Carlén var en kjent flyver og innehadde den gjeldende norske varighetsrekorden for seilfly).

Den 8. september kunne Aagaard avgi følgende oversikt over innmeldingene til HFA: 84 fra Rikshirden, 22 fra NSUF, 4 fra Jentehirden, 3 fra Norge-SS, 1 fra Waffen-SS, 6 fra Arbeidstjenesten (AT) og 2 fra Politiet. Vervekampanjen hadde bragt ialt 21 nye inn i Rikshirden, 3 til NSUF og 2 til Jentehirden. 60 av de innmeldte hadde tidligere hatt befatning med modell- eller seilflyvning.



Statens Luftfartsstyres myndighet skulle overføres til HFA's tekniske avdeling under ledelse av ingeniør Alf Morris Berggren, tegnesjef på Kjeller Flyfabrikk. Etter at dette formelt var i orden ble søknad om seilflytillatelse oversendt Luftgaukommando Norge. Pr. 13. november var 160 hirdmenn fra alle regimenter tilsluttet HFA. Uniformen var den vanlige for Hirden, men med et eget flymerke nederst på høyre erme. (Senere fikk også båtluen et eget flykorpsmerke).

Grunau 9 LN-GAN i Borre: Slepelinen strammes. (Foto via Norsk Teknisk Museum)

Den 18. november kom Brigadeführer Kjeberg (norsk?) fra NSFK til Oslo for å fungere som flyavdelingens rådgiver (Berater). Dette omfattet sannsynligvis også kontaktilleddet overfor de tyske myndigheter. Seilflyinstruktør Hans Norbom holdt den 21. november et teoretisk kurs i Oslo, og fikk instruks om å holde et nytt onsdag

Den originale partiforordningen utsendt 28. februar 1942 om opprettelsen av Hirdens Flykorps.

PARTIFORORDNING

1. Fra 1. mars 1942 opprettes HIRDENS FLYKORPS (HFK) som selvstendig institusjon.
2. Betingelsene for opptakelse i Hirdens Flykorps er utenom de særlige tekniske og fysiske krav de samme som for Rikshirden. Medlemmer av Unghirden kan undtagelsesvis opptas før det fylte 18 år. Rekrutteringen skjer inntil videre kun fra Rikshirden og Unghirden.
3. Hirdens Flykorps ledes av en korpsfører direkte underlagt NS Fører.

Oslo 28. februar 1942.

Brisking

Rytingerang

26. og fredag 28., som en forberedelse til den kommende flyvning. Grunau Baby LN-EAS som var kjøpt av de tidligere eierne for 1.200 kroner og reparert etter et havari i påsken 1940, ble så besiktiget av Berggren den 29. november.

Flyvning igjen

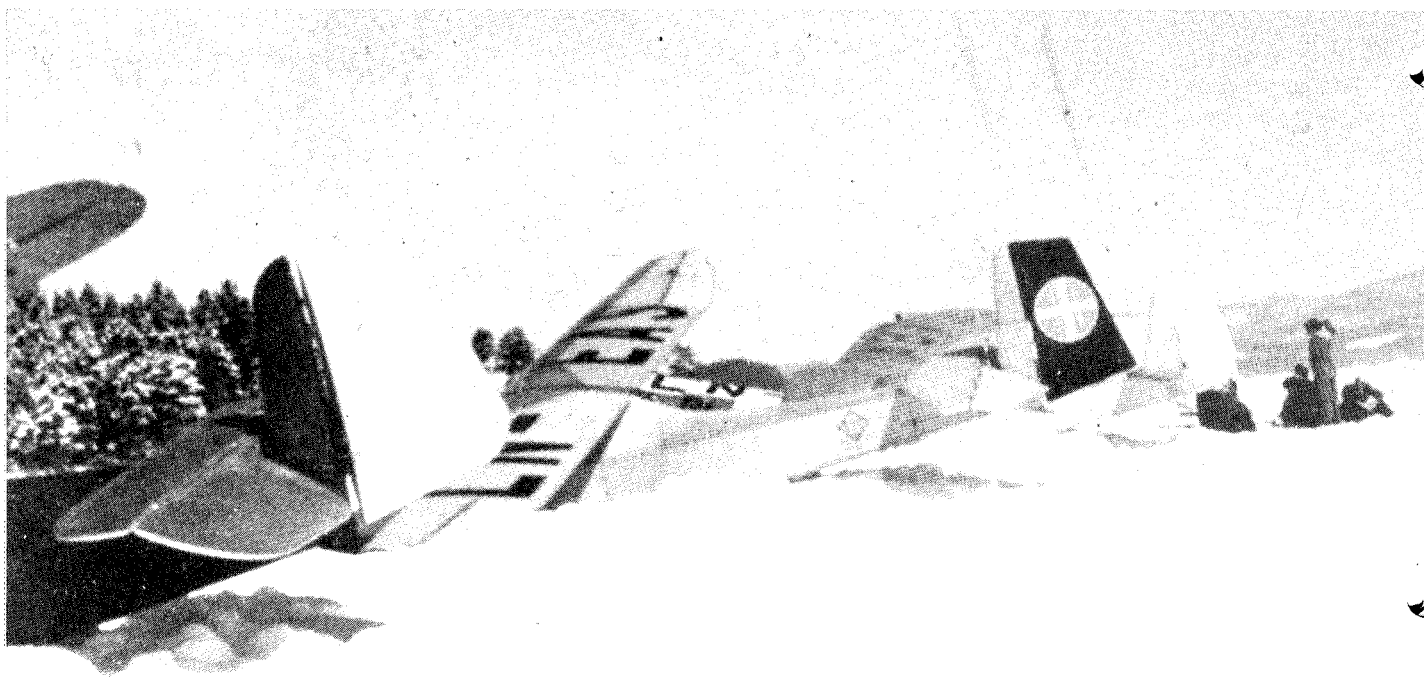
Og så endelig, søndag 30. november 1941 var det igjen et norsk seilfly i luften. På Linnerudsletta ved Alfaset gård utenfor Oslo sto Grunau Baby LN-EAS og Grunau 9 LN-GAH klare til bruk. Alf M. Berggren fløy den første turen med LN-GAH i 40 sekunder. Deretter ble Baby'en

trukket frem, og etter å ha blitt ønsket lykke til av Aagaard til ære for fotografen, bar det tilværs med Berggren igjen, denne gang på en flukt som varte i 1 minutt og 15 sekunder. LN-GAH var igjen dratt på plass med en ny flyver i setet. Turen ble imidlertid av kort varighet, bare 18 sekunder. Ved den fjerde starten, igjen med LN-GAH, røk vinsjewiren og flyet kom ikke i luften. Begivenheten på Linnerud ble filmet og vist på filmrevyene landet rundt i ukene etterpå. Seilflysporten var igang igjen i Norge, om enn på en annen måte enn mange hadde ønsket.

Man anså det som viktig at grunnlaget var skikkelig før man fikk lov til å fly

“store” fly. Det ble derfor lagt stor vekt på den teoretiske opplæring og på modellflyvning, og naturligvis ikke minst på det kameratsligesamværet. Dette sveiset ungdommen sammen og et godt flymiljø ble resultatet. Vinteren 1942 ble en modellflyavdeling under NSUF opprettet og verksted innrettet i et eget lokale i Oslo. Et stort problem var imidlertid materialer. Balsa og japanpapir (rispapir) var mangelvare og strikk ikke å oppdrive i det hele tatt. Det ble derfor for en stor del brukt gran og furulister og passende annet tynt papir til modellbyggingen.

Hirdens flykorps dannes



Fra en vinterleir og flyskole på Steinsfjorden. Ihvertfall fire fly kan skimtes, men fly rett bak LN-EAS er Grunau 8 LN-ABT som ikke fløy. Dette tidfester bildet til påsken 1942. (Foto via Norsk Teknisk Museum).

ORGANISASJON

HFKs organisasjon var i stadig utvikling. Påvirkningen og ideene fra NSFK var helt tydelige. Noe ble gjennomført, annet kom bare på papiret. Ut fra den foreliggende dokumentasjon er det usikkert hva som var virkelig og hva som var “papirtigere”, men dette er ihvertfall en oversikt over de forskjellige sveitene (noen gang kalt regimenter, men dette er vel en sammenblanding med Hirdens betegnelse over de omtrentlig samme distriktene).

Sveit nr. 1	Akershus og Østfold (Aust-Viken)
Sveit nr. 2	(Stor-) Oslo
Sveit nr. 3	Buskerud og Vestfold (Vest-Viken)
Sveit nr. 4	Hedmark og Oppland.
Sveit nr. 5	Telemark
Sveit nr. 6	Aust- og VestAgder
Sveit nr. 7	Rogaland
Sveit nr. 8	Bergen, Hordaland og Sogn og Fjordane (også angitt som Trondheim)

Sveit nr. 9	Ålesund (Møre og Romsdal), men ble Trøndelag
Sveit nr. 10	egentlig beregnet for Sør-Trøndelag
Sveit nr. 11	egentlig beregnet for Nord-Trøndelag
Sveit nr. 12	Nordland
Sveit nr. 13	Troms
Sveit nr. 14	Finnmark

Den 28.februar 1942 sendte Nasjonal Samling ut følgende partiforordning undertegnet av Vidkun Quisling og Rolf Fuglesang:

1. Fra 1.mars 1942 opprettes Hirdens Flykorps (HFK) som selvstendig institusjon.
2. Betingelse for opptagelse i Hirdens Flykorps er utenom de særlig tekniske og fysiske krav, de samme som for Rikshirden. Medlemmer av Unghirden kan undtagelsesvis opptas før de fylte 18 år. Rekruttering skjer inntil videre kun fra Rikshirden og Unghirden.
3. Hirdens Flykorps ledes av en korpsfører direkte underlagt NS Fører.

Det ble godt mottatt blant medlemmene av HFA at de nå skulle få bli en selvstendig organisasjon. Klubbladet "Ravnen" ble startet og kom med sitt første nummer i mars. Det bragte en blanding av fagstoff, politiske opprop og tysk krigspropaganda, men var allikevel enda et samlingspunkt for medlemmene. Virksomheten utover våren og sommeren var stor, og mange godt besøkte arrangementer ble holdt til fremme av flysaken. Vel var det slik at mange boikottet NS og HFK, men flyinteressen var likevel mest fremtredende.

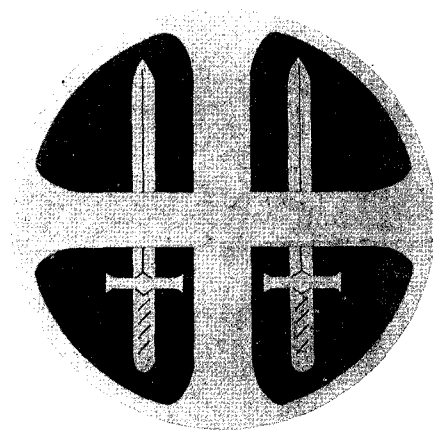
Dette bildet er tatt ved Møsvann i juni 1942 og det er Alf Berggren som står lengst til høyre.
(Foto via Norsk Teknisk Museum).

Som flykorpsfører ble utnevnt Reidar Aagaard, og korpsset kunne overta HFA's byggelokale i Drammensveien 20. Det ble dessuten innkjøpt en Borgward bil for å dekke transportbehovet. I tillegg til alt materiell som ble overtatt fra HFA ble det innkjøpt en Hütter 17 (LN-GAM) fra Bjarne Carlén, og hans gamle ombygde Grunau 8 LN-ABT fikk de som gave. Dette flyet var imidlertid i en slik forfatning at mye arbeid ville kreves før det eventuelt kunne tas i bruk.

De første aktiviteter i 1942

Det første seilflykurset i HFKs regi ble holdt på Bogstadvannet tre søndager i mars 1942, den 8., den 15. og den 22. I påsken, fra 2. til 6.april, var det seilflyleir med kurs på Steinsfjorden. Flyet som ble brukt til skoling var Grunau 9 LN-GAH. De fire flyvningene foretatt av HFA på Linnerud i november året før hadde foregått uten at offisiell flytillatelse forelå fra Luftgaukkommando Norge, men nå var alle tillatelsene i orden og skoling kunne påbegynnes. Kurset på Bogstad hadde 21 elever og det ble foretatt 84 starter.

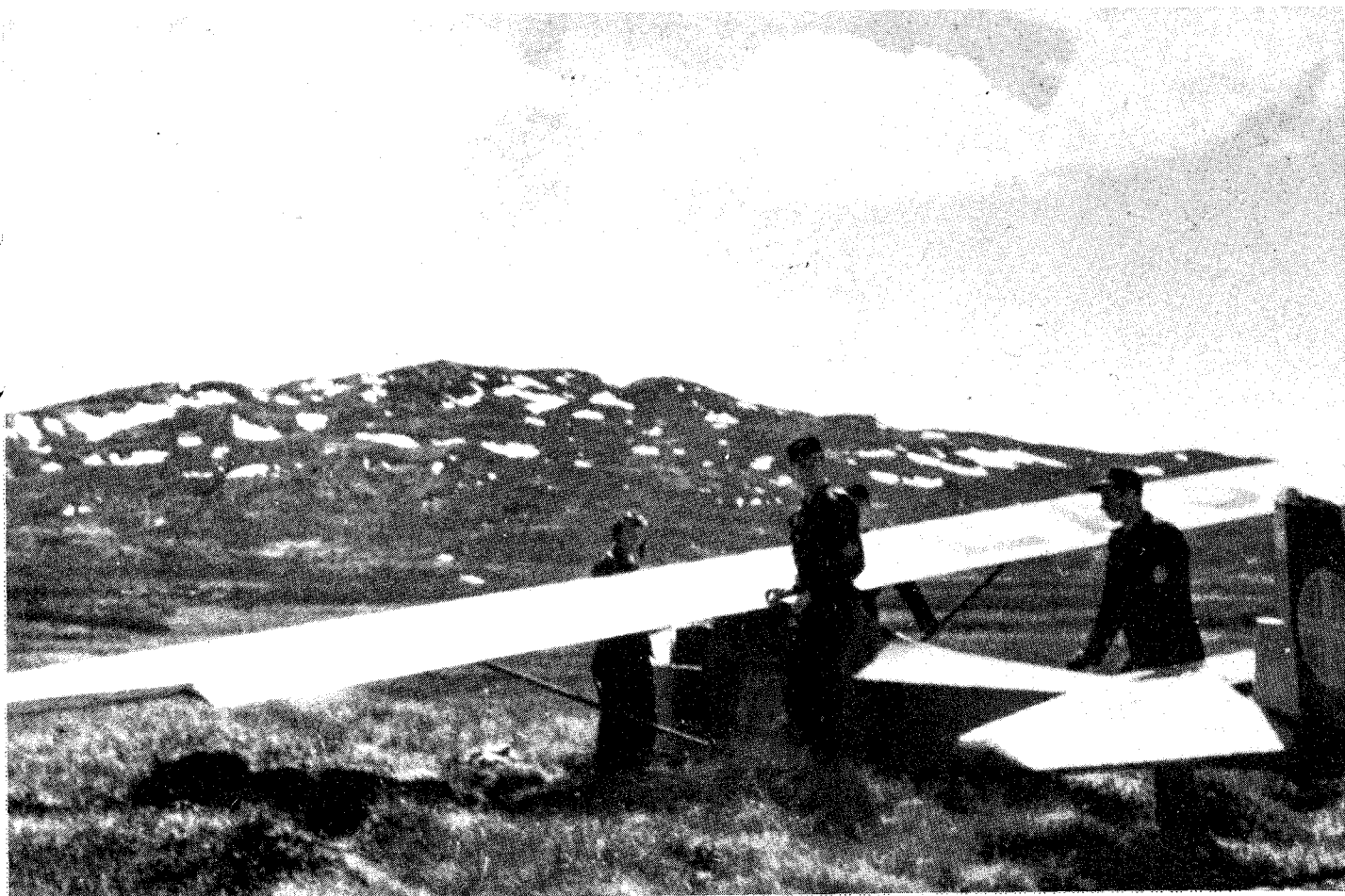
Tyskerne blandet seg forøvrig lite borti hva HFK drev med. Det ble oppnevnt en ny Berater i 1942, direktør Kasten ved Deutsche Theater i Oslo, som skulle ta seg av kontakten. Kasten var en hyggelig mann, men man visste ikke alltid hvor man



Solkorset. Fargene var varm gul og varm rød.

hadde ham. Det var også Kasten som sørget for at medlemmer av HFK fikk reise til Tyskland senere på året.

Under oppslep av LN-GAH den 22.mars skar flyet ut av rullebanen og mot brøtekanten. Flyeleven dro i stikka, flyet



steg til ca. 25 meter hvorpå det stallet ut og gikk rett i isen. Det gikk bra med eleven, men flyet fikk store skader.

Påskeleiren førte frem til 25 A-sertifikater og 5 B. På grunn av havariet på Bogstad trengtes et nytt skolefly, og Grunau 9 LN-GAO ble hentet på Hønefoss. Flyet hadde en del mangler som ble reparert under kurset. I tillegg ble brukt Baby LN-EAS og en Hütter 17, LN-GAM. Grunau 8 LN-ABT, gaven fra Carlén, var også der, men brukt kun til utstilling og som instruksjonsmaterie. Innkvarteringen var på frøkne Larsens pensjonat og på Festiviteten på Sundvolden.

Av årsberetningen for det første driftsåret fremgår også at flyvning ble foretatt på Alfaset ved Oslo "selveste Grunnlovsdagen 17.mai". Men det var flyoppvisningene under Borrestevnet 24.-25.mai 1942 som ble årets høydepunkt.

Plakat for NS Ungdomsfylking som viser uniformen som den blant annet så ut i HFK. Flykorpsmerket kom i tillegg på ermet.

Dette var et NS-stevne med deltagelse både av Quisling selv og mange av hans ministre samt NS' landsledelse. Ett skolefly (LN-GAO) og to seilfly (sannsynligvis LN-EAS og LN-GAM) var i sving og 48 starter ble foretatt med strikk og vinsj. Helgen etter, den 31.mai, holdt korpset en flyoppvisning på Linnerud, og det ble da også tid til litt undervisning.

Det var stor interesse for å finne frem til nye seilflyområder, og lørdag 7.juni 1942 reiste en del av flykorpsets medlemmer til Møsvann ved Rjukan. Kun en start ble foretatt fordi flyet (LN-EAS) ble lett skadet. Helgen etter gikk turen igjen til Møsvann, nå med to fly, den reparerte Baby'en og Hütter LN-GAM. Flere flyvninger ble foretatt ovenfor Vemork og oppe ved demningen. Under hjemtransporten kjørte den ene bilen inn i tilhengeren med Hütter'en som fikk begge vingespissene ødelagt.

Videre utover sommeren skjedde det mer på det organisatoriske plan. Det ble besluttet å sende 13 mann til Tyskland, hvorav tre skulle utdannes til seilflyinstruktører. For å forberede dette ble det arrangert et kurs på Øra ved Fredrikstad 15.-19.juli. Resultatet ble 7 nye sertifikater, hvorav 4 var B. Øra-leiren var også siste gang med flyvning i 1942, fordi de mest aktive personene og lederne reiste til Tyskland og oppholdt seg der store deler av høsten. På sensommeren ble det også gjort undersøkelser med hensyn til seilflyområder ved Haslemoen, i Løddesøl ved Arendal og Sylling i Lier, men ingen flyvning ble foretatt.

Det var 2.sveit, det vil si Stor-Oslo, som var de mest aktive, og dette gjenspeiler seg i hele HFK's historie. Den første sesongen ble det foretatt ialt 458 starter, hvorav 226 flyvninger, de øvrige var bakkestarter eller mislykket. Startmetodene var strikk, vinsj og bilslep. 29 mann fikk A og 9 B-sertifikat.

De som reiste til Tyskland med tog gjennom Sverige fordelte seg slik: På Reichsmodell-flugschule Lauenburg-Elbe deltok tre mann fra 21.juli til 9.august, og ved Reichssegelflugschule Hornberg deltok fire mann, deriblant Alf Berggren og Ulf Dundas Winnem. Dette kurset varte fra 2.august til 30.september, men Berggren kom ikke ned før 2.september. Til Reichsschule für fliegertechnische Ausbildung i Dinkelsbuehl, ble det sendt fem mann inklusiv Einar W. Eliassen og Hans Norbom. Fem mann, blant annet Berggren, Eliassen og Norbom, gjennomgikk også et kurs ved Korpsführung i Berlin i tilknytning til de øvrige kurser.

Utover høsten 1942 gikk det dårlig i sveiten hjemme i Oslo. Lederne var borte, og parolen "først bygge - så fly" fungerte ikke. Det var mye unnasluntring og verkstedets drift var ikke tilfredsstillende. Personlige konflikter gjorde ikke saken bedre og forholdene i og omkring flykorpset var meget urolig hele høsten. HFK hadde fått statsstøtte etter at Fredrik Minsås gikk direkte til Quisling på Slottet utenom Luftfartsstyrets sjef Einar W. Eliassen. Dette i tillegg til at også Aagaard hadde hatt en del konfrontasjoner med Eliassen, kulminerte med at Aagaard ble avsatt som korpsfører og den tidligere marineflyveren Eliassen, overtok. Ifølge ordre fra ministerpresidenten av 15.oktober, ble Aagaard frabeordret og fra samme dato strøket som medlem av HFK. Han fikk også forbud mot å ferdes på korpsets





Disse to bilder viser en typisk strikkstart med Grunau 9 LN-GAO. Kommandoropene var: Hold! Løp! Slipp! Hvor bildene er tatt er ukjent. (Foto via Norsk Teknisk Museum).



områder og alle låser ble skiftet ut. Samtidig ble også Minsås ekskludert fra HFK og NS. Fra 4.desember ble troppfører Berggren beordret som Eliassens stedfortreder under dennes fravær. Fra desember flyttet også kontoret fra Drammensveien til H.Heyderdahls gate 1, hvor Luftfartstyret hadde sine kontorer.

Sesongen 1943

I 1943 kom våren tidlig. Modell- og seilflykurset i påsken var planlagt til Holsfjorden ved Sylling fra 15.mars med innkvartering i Arbeidstjenestens leir. Men på grunn av isforholdene måtte kurset flyttes til Solemoa i Eggedal fra 21.mars uten at noen flyvning fant sted på

Holsfjorden. Deltagerne fikk der bo i brakkene som Tomm Murstad brukte til skileirskoler før krigen.

HFK hadde fått til rådighet tre generatordrevne 38-modell Chevrolet'er, og på tilhengere bragte de med seg flyene LN-FAE, LN-GAI, LN-GAN og LN-EAS. Flyvningene gikk stort sett bra fra Solevann med bare ett havari. Det var en flyelev med Grunau 9 LN-FAE som den 3.april etter avlagt A-prøve kom for høyt inn under landing og skled inn på strandkanten hvor han traff noen trær.

Det var innrettet verksted i en arbeidsbrakke både for seilflyverne og modellbyggerne. Ialt 25 elever deltok på de to parallelle kursene, med deltagelse fra Stavanger i syd til Tromsø i nord. Så lenge isen var solid nok ble det brukt bilslep, men mot slutten måtte man gå over til vinnestart fra land. Dalen er ganske trang ved Solevann og vinden følger stort sett dalføret slik at noen lange flyvninger sjelden var mulig. Den lengste flukten under kurset var på litt over fire minutter, men 13 elever fikk sitt A-sertifikat, en fikk B og en greide både A og B.

Den 15.mars, samme dag som kurset begynte, tiltrådte Ulf Winnem stillingen som økonomileder i HFK og ble sam-

tidig utnevnt til troppsfører. HFK hadde fått tildelt 4.500 kroner den 19. januar til dekning av sine utgifter. Det ble ført eget budsjett og regnskap, men alt underlagt Hirdstaben. Ulf Dundas Winnem var ingeniør og tidligere motorflyver, og deltok på Tysklandskurset i 1942. I 1943/44 utga han "Håndbok for seilflygere" i tre hefter. I et bakholdsangrep den 24. august 1944 ble han skutt ned og drept, sannsynligvis ved en feiltagelse.

Mars 1943 bragte også en annen begivenhet. I Fritt Folk den 17. kunne man lese at de ti første norske frivillige til Luftwaffe var reiseklare og et foto viste de kommende "helter". Alle var medlemmer i HFK og flere hadde deltatt i Waffen-SS og Den Norske Legion på østfronten. HFK hadde ingen direkte kontakter med Luftwaffe og de frivillige hadde meldt seg enkeltvis og på eget initiativ. I et brev datert så sent som 16. oktober 1944, meddeler HFK at 40-50 nordmenn tjenestegjorde i Luftwaffe og at 6-8 mann hadde kommet inn på flyskoler. De øvrige var bakkepersonell, luftvernartillerister eller fallskjermjegere. HFK anså forøvrig sjansene for å bli utdannet til flyvere som meget små. (Fra våre kilder har vi flere navn på nordmenn i Luftwaffe. Forf.anm.)

I mai og juni var det igjen NS-stevner i Borre, og HFK deltok nå med modellfly og tre seilfly, LN-EAS, LN-GAI og LN-GAN. Under pinseoppvisningen den 14. juni startet Ulf Winnem i Grunau Baby'en med vinsj i medvind. Dette falt naturligvis ikke særlig heldig ut, i en venstresving i lav høyde traff vingen bakken og flyet havarerte.

Fra 22. juni til 12. juli skulle det være et nytt seilflykurs på Øra, denne gang fortrinnsvis beregnet på nybegynnere. Materialforvalteren fikk den 1. juni i oppdrag å ha følgende fly klare til kursets begynnelse: 2 stk Grunau 9 (LN-FAE og LN-GAN), 1 stk. Grunau Baby (LN-EAS) og 1 stk Hütter H.17 (LN-GAI). Imidlertid havarerte jo Baby'en i Borre og kunne ikke delta. LN-FAE måtte også repareres før kurset.

Den 6. juli skulle LN-GAN gå inn for landing. Flyveren hadde nettopp avsluttet prøvene til A-sertifikatet, men kom for høyt inn. Han forsøkte med en høyresving som førte til at vingen traff bakken. Det ble brudd i høyre ving og en ødelagt vingespiss. Ialt 23 elever deltok i kortere eller lengre tid, og opplegget med kombinert leirliv og flyopplæring var vel-

AVHENTING AV SEILFLY

To rapporter vi fant i Riksarkivet omhandler lange og omstendelige turer for å beslaglegge fly og kan kort sammenfattes slik:

24. 11. 1943 Rapport fra Berggren om reise til Trondheim. Avreise fra Oslo tirsdag 16. november sammen med troppsfører Winnem og en sjåfør. De ankom Trondheim dagen etter og reiste den 18. opp til NTH for å hente den beslaglagte Grunau Baby IIa (LN-BAL, forf.anm.). Flyet lå lagret på en transportvogn som igjen var lagt på noen bjelker i høyde med annen etage i Vasskraftlaboratoriet. De fikk flyet ned med kran, og etter å ha laget ny

slepeanordning for transportvognen, kom de omsider til Oslo 23. november.

2. 11. 1944 Rapport om avhenting av skolefly LN-FAO i Trysil. Avreise fra Oslo 27. oktober for å hente fly tilhørende Trysil Flyklubb. De meldte seg for innehaverne av Arneberg Rutebilstasjon som oppbevarte flyet på et ulåst loft. Alt materiell hadde et jevnt og tykt støvlag. LN-FAO var innkjøpt fra Sarpsborg Flyveklubb for kr. 2000,- og var blitt fløyet vinterstid på Trysilelva og oppe i fjellet. Ekspedisjonen returnerte til Oslo med flyet den 29. oktober.

lykket. Til startene ble brukt autovinne som forflyttet seg rundt hele plassen etter de stadig skiftende vindretningene. Tilsammen 12 mann avla A-prøven og ytterligere 7 var ferdig utdannet, men rakk ikke å fly opp.

Like etter at Øra-leiren var ferdig var det kurs for nybegynnere og viderekomne i Løddesøl ved Arendal fra 26. juli. Dette var samtidig en prøve på hvordan området var for seilflyvning med tanke på muligheter for termikk. Skolesjef var Alf Berggren og Ulf Winnem var flylærer. Ialt 16 elever deltok med 7 A- og 5 B-sertifikater som resultat, og de fikk samtidig grundig undervisning i flyteori, bygging og vedlikehold av seilfly. Av elevene utenom de fra HFK, var en fra NSUF, en fra Rikshirden, en fra Førergarden og en fra Arbeidstjenesten (AT). Fire var tidligere frontkjempere og to mann uten glideflyutdannelse var tidligere militærflyvere fra Hærens Flyvåpen. Elevene bodde i en låve, mens skolens seks funksjonærer lå i telt. Kurset ble også besøkt av Hauptmann Mehler fra Luftgaukkommando Oslo og den tyske sjefen på Kjevik.

Flyene som ble brukt var en Grunau 9, to Hütter H.17 og en Baby. Til alle starter ble det brukt autovinne, dvs. vinsj koblet til en av Chevrolet'enes bakaksel, og slepelengden var fra 250 til 900 meter. Tilsammen 227 starter, hvorav 140 med flyvning, førte til en samlet flytid på 54 minutter og 27 sekunder. Den lengste flyvningen var 4 minutter 14 sekunder. Det var ingen uhell med personskaade, men Grunau 9'en fikk skadet tårnet under en hard landing i en kornåker. Dette ble straks reparert og LN-EAS som hadde havarert i Borre, ble også ferdig. Ialt 400 byggetimer ble dagbokført.

I 1943 ble det tilsammen utført 1051 starter, hvorav 614 var bakkestartet. Både vinsj, strikk og bilslep var i bruk og samlet flytid ble 2 timer 34 minutter 3 sekunder med den lengste enkeltturen på 4 minutter 23 sekunder. Antall nye sertifikater var 33 A og 7 B. Ialt deltok 54 flyvere fra HFK, 6 fra NSUF og 11 fra andre organisasjoner. Det skjedde fire større havarier og ett mindre. Fra 19. mai til 13. juni ble det holdt et teknisk kurs i Oslo, og et nytt samme sted fra 15. september til 6. oktober. Man hadde i løpet av året

Annonse for HFKs seilflykurs i Norsk Flyging nr. 3/1944.

Seilfly- kurser

arrangeres til stadig-
het. Nærmere opp-
lysninger ved hen-
vendelse til Flykorp-
set, H. Heyerdahls
gate 1, værelse 501.
Telefon: 23261.

Utdannelse, opphold
samt reise til og fra
kursene er gratis!

også løst problemet med biltransport på en tilfredsstillende måte, og matforsyningen fungerte nå også etter forholdene brukbart.

I 1943 sluttet man å bruke det røde og gule solkorset på flyene, og det ble erstattet av de norske farvene på sideroret.

Bakgrunnen var at man ikke ønsket å provosere, eller kanskje var det slik at man begynte å gå litt stillere i dørene? Man sluttet også å bruke den vanlige hirduniformen, og gikk over til mer "bequemelig" flyutstyr!

det utover i landet bare var spredte forsøk. Svært lite av dette kan dokumenteres (Se egen ramme).

Statens Luftfartsstyre var i 1944 behjelpelig med å fremskaffe seilflymateriell fra Tyskland, men allikevel ville ikke dette være nok for de storstilte planene som fantes for den fremtidige virksomheten i Norge. I og med at det egentlig ikke krevdes så stort flyområde var det nær sagt i hele landet mulige steder å drive på. Luftfartsstyret forsøkte derfor å sette igang innenlandsk produksjon av glide- og seilfly, men lyktes ikke i dette. Delvis kom vel dette av knappheten på brukbare materialer, men det var heller ikke tilstrekkelig ressurser, hverken økonomisk eller personellmessig. Mange var interessert i å prøve seg, og blant annet AS Skifabrikken Troll var et alternativ for fabrikkasjon.

Luftfartsstyret sendte 4. januar 1944 ingeniørene Alf Berggren og Nico Jenssen til Berlin med Deutsche Luft Hansas rute-fly for å kjøpe inn flymateriell. Med hjelp fra NSFK og andre institusjoner ble det anskaffet mye nytt utstyr. Egentlig hadde man beregnet å kjøpe inn deler av forskjellig slag for å bygge flyene i Norge, men det viste seg lettere å få hele fly eller større komponenter som vinger og rotorflater. Resultatet ble en bestilling i mars 1944 på

I 1944 konstruerte Ulf Winnem en ny motorvinsj for å trekke flyene til værs. Det var Flykorpsets "tekniske avdeling" som bygget den i Halden med utgangspunkt i en kraftig 6-sylindret bilmotor. Den trillet på vanlige bilhjul, hadde sete, hastighetsmåler, brems og nødbrakkeanordning for slepeviren. Bildet er tatt noen hundre meter nord for Sundvolden ved Steinsfjorden.

1944.. et aktivt år

Vinteren 1944 ble meget aktiv. I nesten hele februar og mars var det seilflykurs på Steinsfjorden. Det første varte fra 3. til 17. februar, det andre fra 24. februar til 9. mars og det tredje fra 16. til 30. mars. Det første kurset var ikke mer enn et par dager gammelt før Grunau 9 LN-GAB havarerte. Flyet sank igjennom i en høyresving rett etter utløsning av wiren og traff isen med vingen først.

Under flyvningene på Steinsfjorden endte det ofte at tyske flyvere som var stasjonert på Eggemoen kom på besøk. De var unge gutter akkurat som hirdflyverne, og det ble mange hyggelige samvær.

Påskeleiren dette året, kombinert med seilflykurs IV/1944, var lagt til Storefjell på Golsfjellet og varte fra 5. til 11. april. Alle starter foregikk med strikk og det ble fløyet med Hütter og Grunau 9. Innkvartering var på Bottolfshus like ovenfor det nåværende hotellet på Storefjell.

Kurset hadde også besøk av HFKs tyske Berater, direktør Kasten.

Den 7. april skulle Ulf Winnem prøvefly Grunau Baby LN-BAL som nå var klar. Imidlertid begynte han å svinge før flyet hadde tilstrekkelig fart og gikk rett i bakken. Flyet ble 65% skadet, men Winnem greide seg bra.

På Øra var det planlagt seilflykurs fra 15. juni til 6. juli og et modellflykurs fra 10. til 24. juli. Som forholdene utviklet seg på kontinentet i juni 1944 nedla tyskerne forbud mot dette og hele Øra-området ble avspærret og invasjonss beskyttet. Forøvrig ble alle kursene i 1944 vellykket. Utover i 1944 begynte organisasjonen å komme inn i fastere former. Den ble bygget opp etter militære linjer og med mange fine titler. På papiret virket det hele tillitvekkende og effektivt, men virkeligheten var en annen. Stort sett var det Oslo og Akershus hvor aktiviteten var størst, mens



fem SG38 skoleglidere med avtagbare "egg", en Grunau Baby IIb og en DFS Meise (Olympia). Både Olympia og Baby skulle være komplette med instrumenter og transportvogner. Dessuten kom i tillegg en del modellflymateriell.

I brev datert 23.mai 1944 fra Aero Club von Deutschland eV, ble det bekreftet at Olympiaen var klar for forsendelse fra firmaet Ferdinand Schmetz, Herzogenrath ved Aachen, men først i midten av august ankom flyet til Oslo.

På de seks neste flyene fikk HFK faktura fra Flugzeugbau Edmund Schneider datert 21.juli 1944. Baby'en kostet 3.237 riksmark og de fem SG38 hver 2.530. Med noe ekstra utstyr lød fakturaen på RM 16.370 hvorav halvparten var forskuddsbetalt. Men disse flyene nådde aldri frem til Norge. Ut fra foreliggende informasjon tyder alt på at de var ombord i et skip underveis fra Tyskland til Trondheim, men som så ble senket et sted langs norskekysten.

Olympiaen ble liggende en tid på et lager i Konowsgate i Oslo før montering. 11.-24.oktober ble der malt, blant annet

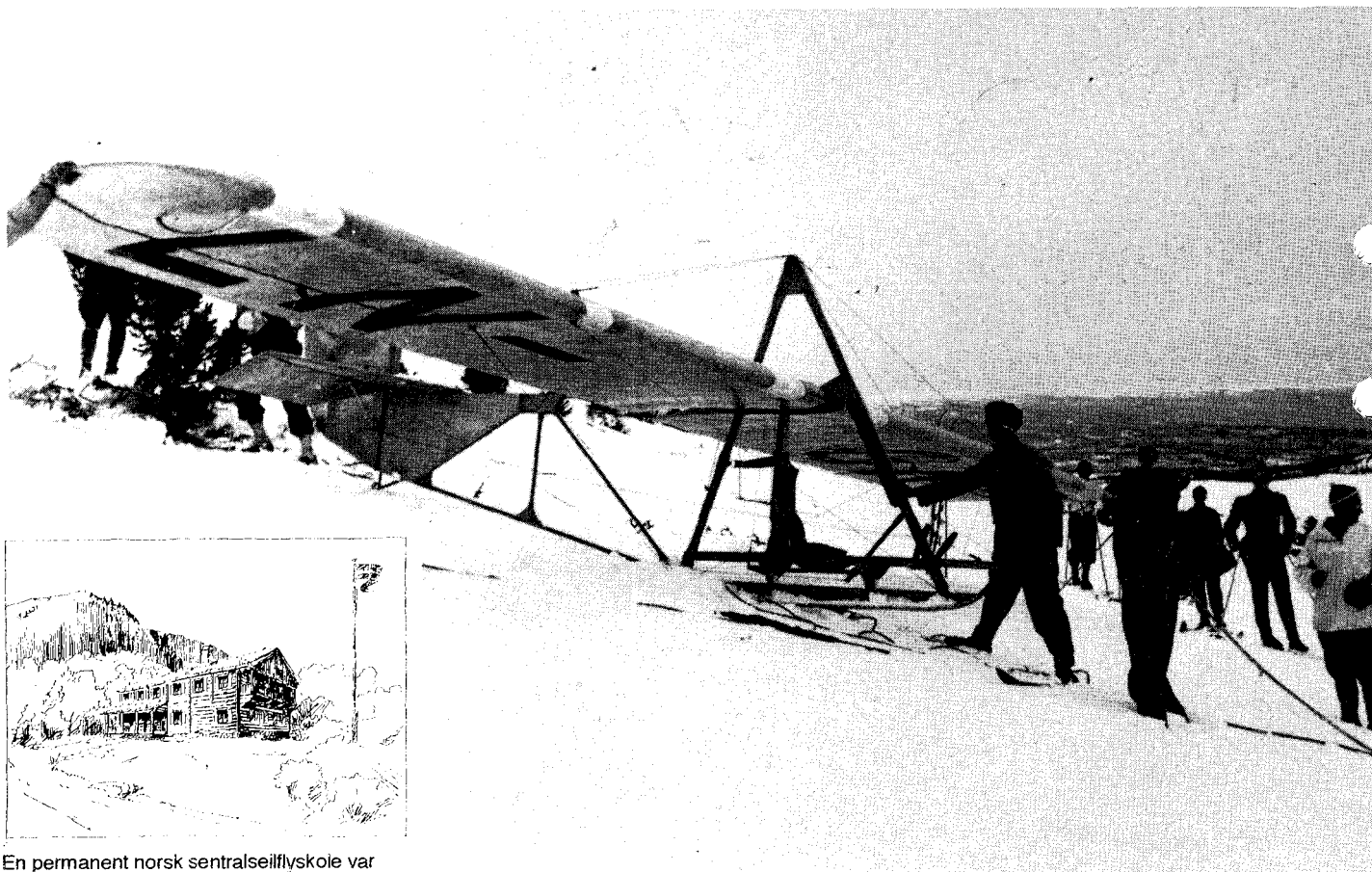
med norske farver på sideroret. Den 2.-10.november ble flyet montert, men først den 7.desember ble flyets registrering, LN-SCA, påmalt. En sannsynlig slutning av dette er at de flyene som ikke kom frem ville fått registreringer i dens samme serien. (Se også egen ramme).

Våren 1944 utlyste bladet Norsk Flyging en konkurranse om å finne det beste nye området passende for seilflyvning. Berggren hadde satt opp en rekke krav og forutsetninger for slike flyfelt. Et ideelt sted for begynnere var et rent hang, for eksempel en gressbevokst bak-

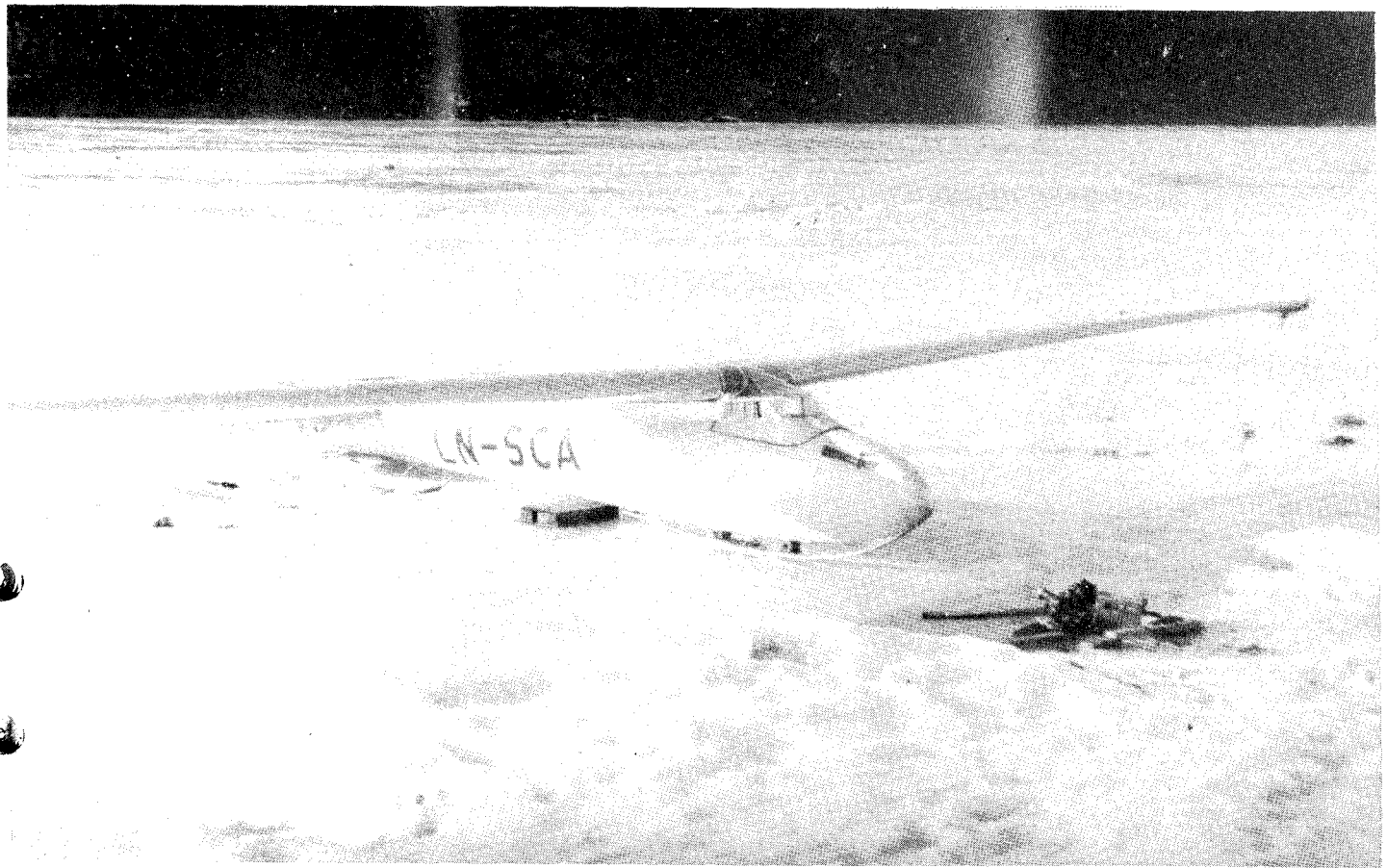


Transporten til fjells kunne være primitiv, men her har man iallfall fått hjelp av hest og slede til Storefjell vinteren 1944.

Klar for hangflyvning med LN-GAE på Storefjell i 1944. Legg merke til at solkorset nå er fjernet.



En permanent norsk sentralseilflyskole var planlagt på Haslemoen i 1944 med plass til 30 elever. Stilen var i typisk "urnorsk" som tiden tilsa. Tyskerne trengte imidlertid området til sin militære virksomhet og senteret ble aldri bygget.



LN-SCA på Steinsfjorden i januar 1945. Registrering og norske farger på sideroret er på plass. De norske fargene males på Olympiaen i oktober 1944.

kekkam opptil 100 meter høy og hvor toppen var relativt flat slik at strikkstart var mulig. Et normalfelt var også et hang, men ikke nødvendigvis så ideelt som det for elever. Dette kunne være et fjell, med eller uten mindre trær, men med relativt jevne overganger. Den herskende vindretning burde helst gå rett mot hanget og høyere fjell eller åser måtte ikke være nærmere enn en kilometer. Dessuten måtte det naturligvis være landingsmuligheter nedenfor hanget.

Det kom inn mange forslag til nye steder, og som det beste ble valgt et område ved Melhus i Sør-Trøndelag, like ved jernbanen. Utkastet var godt forberedt og kunne muligens ha blitt aktuelt, men man var nå kommet tidlig i 1945 og tiden innbød ikke lenger til de helt store fremtidsplanene.

I april 1944 (4. til 11.) hadde det vært besiktigelse av seilflyterreng i Fyresdal. I løpet av uken ble det funnet tre alternativer betegnet som gode. Bærfjell ved Skrævatnet: For vinterflyvning, godt egnet til hangflyvning for begynnere og viderekomne. Bærfjell ved Spokelid: Sommerflyvning kunne foretas i hang hvis myr og sletter ble opparbeidet. Vatisheia ved Sitje: Terreng passende både for sommer- og vinterflyvning.

Alle mulighetene var beregnet for strikkstart og beste landingsmulighet var ved Fyresvatns nordligste ende (det vil si omtrent der hvor flyplassen ligger idag!). Tydeligvis ble det aldri foretatt noen prøveflyvninger her, så området var nok bare et av flere alternativer som ble utredet.

Våren 1944 ble det også lagt planer for en mulig bruk av motorfly til seilflyslep. Dette var selvfølgelig avhengig av en tysk tillatelse, men en liste over tilgjengelig materiell ble satt opp den 22. april 1944:

LN-BAS	Spartan Arrow (flytid 146t), lagret Stabekk.
LN-HAB	Piper Cub Coupe (flytid 140t),) og
LN-HAD	Piper Cub Coupe



DFS MEISE/OLYMPIA LN-SCA

HFKs Olympia seilfly ble bygget av Ferd. Schmetz i Herzogenrath i mai 1944 med Werkenummer 527 og fikk tyske militære kjennetegn LZ+ET, men dette ble neppe påmalt. Flyet kom til Oslo i august 1944, men sto lagret hele høsten for noe ble gjort. Først den 7. desember ble bokstavene LN-SCA lagret sammen med de andre flyene og beslaglagt i løpet av maidagene.

Våren 1946 ble flyet overdratt til

Norsk Aero Klubb og registrert LN-GAR den 15. juli. Brukt mye under konkurranser og var et populært fly fram til luftdyktighetsbeviset utløp i juli 1952. Lagret i Oslo og først den 14. juni 1962 slettet av registeret.

Og der trodde vel de fleste at historien sluttet. Men som fortalt i NFT 4/93 er nå Olympiaen under restaurering og vil i tidens fylde bli utstilt på Flyhistorisk Museum Sola.

LN-FAD	(flytid 90t),) begge lagret på Tangen gård. Piper Cub Coupe (flytid 278t), lagret ferdigmontert på Frøen.
LN-EAP	Rearwin GV-38 som har tilhørt fru skipsreder Skaugen, lå tidligere på Kambo, nåværende oppholdssted ukjent.
LN-?	Luscombe Phantom, skal befinne seg nedpakket i Holtekilen.

Det vites ikke om noen av flyene ble besiktiget, men ingen av dem ble ihvertfall

fløyet under krigen. Phantom som er nevnt, var ukjent inntil denne rapporten ble funnet og kom aldri inn i det sivile registeret. Kun 25 fly av typen ble bygget og dette eksemplaret skulle ha kommet til Norge bare noen få dager før 9.april 1940. Etter krigen er det ikke funnet noe mer om flyet.

I årsrapporten for 1944, datert 4. januar 1945, ble det skrevet at flyvirk-somheten ikke hadde vært så stor som håpet. Fire gutter hadde vært på kurs i Tyskland høsten 1944, og byggingen av det nye permanente riksseilflysenteret på Hasiemoen måtte skrinlegges da tyskerne la beslag på hele området til krigsviktige

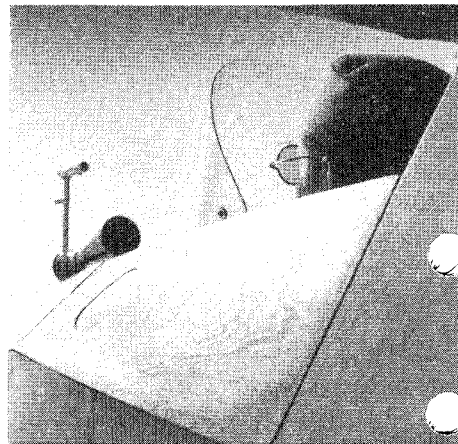
anlegg. (Idag ligger NAKs seilflysenter bare noen kilometer lenger nord ved Elve-rum).

De personlige motsetningene og intrigene fortsatte også i 1944. Nå var det Eliassen det gikk ut over. Han mistet sjefsjobben i Luftfartsstyret og ble avsatt som korpsfører i HFK, samtidig som han ble ekskludert av NS. Ny korpsfører ble den tidligere hærflyveren Per Carlson som tjenestegjorde frem til mai 1945.



Den drivende kraft gjennom hele HFAs og HFKs historie var Alf Berggren. Han var en erfaren seilflyver allerede i 1940 og stilte hele sin kapasitet til rådighet for organisasjonen.

Korpsfører Per Carlson klar til start med Grunau Baby LN-EAS.



Etter Berggrens rekordflyning i mars 1944 hvor han blir gratulert av hirdkammerater.



REKORDFLYVNINGER

Søndag den 19. mars 1944 ble det satt ny norsk varighetsrekord over Steinsfjorden. Alf. M. Berggren, skolesjef og nestsveitfører, hadde om formiddagen startet med Grunau Baby LN-EAS. Bjarne Carléns gamle rekord lød på 8 timer og 13 minutter. Da mørke kom var denne tid passert og Berggren fortsatt i luften. Rekordforsøket var egentlig ikke forberedt og det var ikke avtalt noen form for kontakt mellom flyet og bakken. Men det ble tent seks bål på isen og to biler med lyset på

viste landingsområdet slik at flyveren skulle se hvor han var.

Omsider ved 3-tiden om natten landet endelig Baby'n med en sulten, stiv og støl Berggren ombord. Han hadde satt ny norsk rekord med 13 timer og 40 minutter.

Året etter, fredag den 1. mars 1945, startet Berggren igjen fra Steinsfjorden, denne gang med den høyverdige DFS Olympia, LN-SCA. Klokken 15:59 kom han i luften, fløy hele natten og landet på lørdag etter 18 timer og 52 minutter.

Det hadde vært sterk vind og gode flyforhold oppunder Krokkleiva, og turen var meget vellykket.

Førøvrig var det ikke bare Berggren som fløy lenge denne fredagen. Løytnant Møller Rå hadde startet tre timer tidligere med en Grunau Baby, men etter vel syv timer i luften landet han da det ble for mørkt. Det ville bli for farlig med to fly oppe samtidig når de ikke kunne se hverandre.

1945.. de siste månedene

Ved årsskiftet 1944/45 hadde HFK foruten sentralverkstedet i Oslo, også mindre verksteder i Stavanger, Ålesund og i Trondheim. Avdelingen i Ålesund var startet vinteren 1943, men lyktes ikke å få tak i byggelokaler før våren 1944. Sentralverkstedet hadde fem fast ansatte for reparasjoner og vedlikehold, og de fungerte samtidig som instruktører innen sine spesialområder.

En ny innkjøpskommisjon reiste til Tyskland for å få tak i ytterligere seilflymateriell. Selv på dette stadium av krigen var verdifullt modellflymateriell seilfly tilgjengelig, men intet av dette kom til Norge før krigen var slutt.

Fire seilflykurs ble holdt vinter og vår 1945, alle på Steinsfjorden: I/45 15.1-7.1, II/45 6.2-17.2, III/45 27.2-15.3 og IV/45 24.3-2.4, den siste var samtidig påskeleir.

På kurs II/45 deltok både nybegynnere og viderekomne seilflyvere. Foruten praktisk flyvning ble det gitt undervisning i bruk av motorvinne og bilslep, samt i

flyteori. Kursleder var Berggren som sammen med tre funksjonærer var ansvarlig for opplegget. 22 mann og en kvinne (fra Luftfartsstyret) hadde søkt om opptagelse, men to var ikke medlemmer av NS. Av disse ble 15 antatt, men bare 12 møtte frem. Krigen nærmet seg nå slutten, og av rapportene fremgår det at medlemmer forsvant til "ukjente oppholdssteder".

Elever og funksjonærer bodde på Oslo Sporvognsbetjenings feriehjem på Herøya. Innkvarteringen gikk greit, men forsyningen av brød og brensel skapte problemer. To G 9, to Baby Ila og Olympia LN-SCA var stillet til rådighet for kurset. Samlet antall starter ble 185, hvorav 66 flyvninger. Seilflyene hadde bare 8 starter, G9'ene resten. 62 av startene var bilslep, resten med vinne, og samlet flytid var 38 min. 10 sek.

Under det tredje kurset skjedde to havarier. LN-GAN ble nesten totalvrak den 5.mars da den under bilslep stupte rett i isen fra 8 meters høyde like etter at wiren var utløst. To dager senere ble LN-GAE

brukt til bakkekjøring og flyvning i 1-3 meters høyde. Flyet traff en liten ujevnhet og spratt tilværs, men da flyveren dro i stikka stallet flyet ut og traff isen slik at tårnet knakk. Men kurs III/45 omfattet også en stor begivenhet da Alf Berggren satte ny utholdenhetsrekord med LN-SCA (se egen ramme).

Etter at påskeleiren var over ble alle flyene transportert inn til Drammensveien og lagret på vanlig måte i korpsets lokaler. Krigens slutt nærmet seg raskt, men materiellet ble fortsatt tatt godt vare på.

Epilog

I dagene etter 8.mai 1945 ble alt utstyr og alle fly fraktet vekk fra lageret. Desomsto for flyttingen var uforsiktige og mye ble unødvendig ødelagt. Det ble derfor etterpå sagt at HFK bare hadde etterlatt seg skrot som NAK og klubbene senere overtok.

Medlemmene i HFK ble etter krigen ansett for å ha vært passive medlemmer i Nasjonal Samling og de fleste fikk derfor relativt milde straffer. Disse ble

Take off fra Steinsfjorden med LN-EAS våren 1945. Akkurat som LN-SCA hadde dette flyet nå fått norske farver på sideroret.



stort sett ansett å være sonet i varetektstiden som kunne ha vart opp til 8 - 10 måneder, og de fleste var med dette ferdig med sine forhold. Alf Berggren som satt på Ilebu, rømte til Argentina i 1947, men kom senere tilbake til Norge og sonet sin straff ferdig.

En kort tid i historisk perspektiv var slutt. I tettertid, og med mange år imellom bør man kunne se på Flykorpset med nye og ikke bare negative øyne, og akseptere at også dette er en del av norsk flyvnings historie.

KILDER

Originaldokumenter i Riksarkivet.
 "Ravnen" (alle utgaver).
 "Fritt Folk" (enkeltnummer).
 Rundskriv fra Statens Seilflykontor.
 5. 2. 41.
 Brev fra Statens Luftfartsstyre
 24. 2. 41.
 Brev fra lensmannen i Ål 29. 10. 41.
 Telegram til lensmannen i Ål 15. 11. 41.
 "Norsk Flyging" (enkeltnumre).
 Lindtveit/ Thoresen: "På vinger over Norge".
 "Der Flieger" november 1941.
 "Deutsche Luftfahrtgeschichte".
 Samtale og korrespondanse med personer som var med, men ikke ønsker sine navn offentliggjort.
 INO med hjelp til å finne personer som var med.
 Egne arkiv.

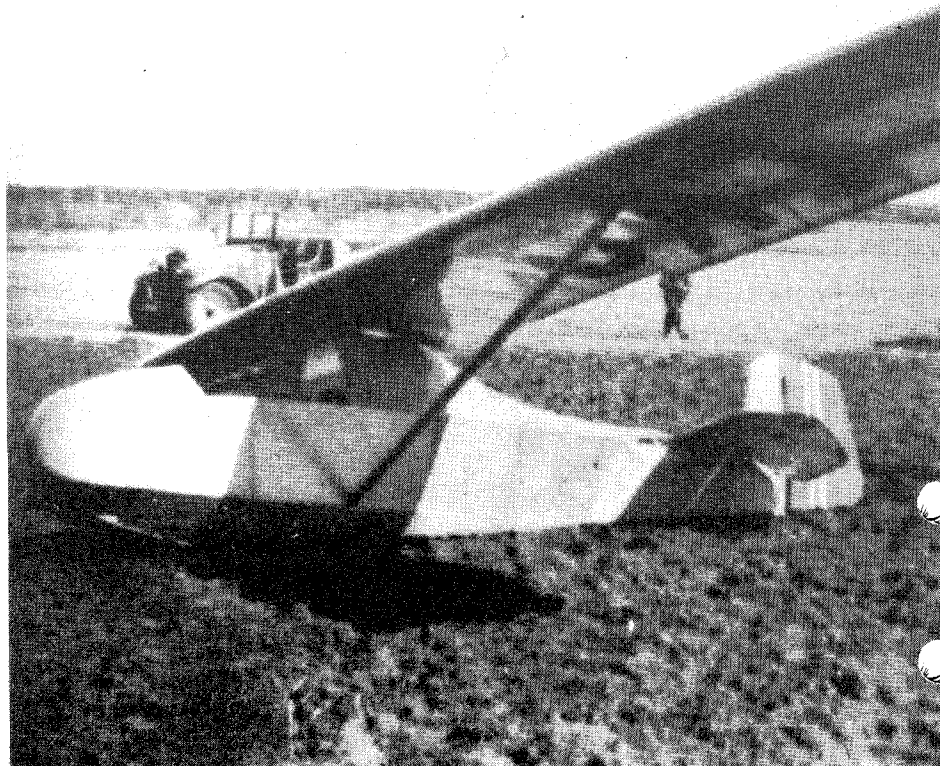
STYRKELISTE FOR HFK PÅ LANDSBASIS PR. 20. AUGUST 1944.

Antall medlemmer i HFK har vært vanskelig å få bekreftet, men følgende oversikt er datert august 1944 og gir nok et tilnærmet riktig bilde av organisasjonen når den var på det største.

Staben i Oslo	9
Sveit 1	28
Sveit 2	110
Sveit 3	52
Sveit 4	62
Sveit 5	29
Sveit 6	10
Sveit 7	17
Sveit 8	15
Sveit 9	21
Sveit 10	29
Sveit 11 - 14	32

Totalt 416

Herav var det bare 164 aktive og 64 var på permisjon for andre gjøremål.



Dette bildet av Hütter LN-GAI er tatt etter krigen, men flyet har fortsatt de norske farvene på sideroret. (Foto Bjarne Reier).

FLYENE

Denne listen er satt opp på grunnlag av originale rapporter samt opplysninger fra egne arkiver og Luftfartsverket. Ikke alle er helt sikre, på langt nær alle ble fløyet. Se forøvrig flere opplysninger i hovedartikkelen.

Flytype	Reg.	Anmerkninger
Hütter H. 17	Ikke reg.	...ikke bygget ferdig
≈	LN-GAI	Fra 1943
≈	LN-GAM	Fra 1942
Grunau 8	LN-ABT	Ikke fløyet
Grunau 9	LN-FAE	Fra 1943
≈	LN-FAH	Ikke fløyet
≈	LN-FAI	Ikke fløyet
≈	LN-FAO	Fra 1944
≈	LN-GAB	Fra 1943
≈	LN-GAD	...ikke bygget ferdig
≈	LN-GAE	Fra 1945
≈	LN-GAH	Fra 1941
≈	LN-GAN	Ikke fløyet
≈	LN-GAO	Fra 1942
≈	Ikke reg.	3 stk. ikke bygget ferdig
Grunau Baby II	LN-BAL	Fra 1943
≈	LN-EAS	Fra 1941
≈	Ikke reg.	1. stk. ikke bygget ferdig
≈	Ikke reg.	1. stk. ikke levert
Anfänger	Ikke reg.	1. stk. ikke bygget ferdig
Jacht 71	Ikke reg.	Ukjent
DFS Olympia	Ikke reg.	Ukjent
≈	LN-SCA	Fra 1944
SG 38	Ikke reg.	Ukjent
≈	Ikke reg.	5 stk. ikke levert
Grüne Post	LN-EAH	Ikke fløyet
Hols der Teufel	LN-ABM	Ikke fløyet
≈	LN-BAK	Ikke fløyet

Nytt fra NFF.

FLYSTEVNET PÅ GARDERMOEN

Luftforsvarets store jubileumsstevne på Gardermoen ble en stor suksess, også for NFF. Salget oversteg alle forventninger og vi nådde en omsetning på nesten 13.000 kroner. Foreningens drift er derved sikret ut 1994. NFF er desverre avhengig av ekstra inntekter for å dekke driftskostnadene. Medlemskontingent/abonnement strekker alene ikke til. På forhånd var NFF pålagt store restriksjoner med hva vi fikk selge under flystevnet. Det viste seg på stevnedagen at alt salg slapp fullstendig løs og vi fikk sterk konkurranse fra andre, ikke minst fra en russisk delegasjon. NFF fikk en tilgang på 18 nye medlemmer ved henvendelser til vår stand.

STYREMØTE I NFF DEN 31.8.94

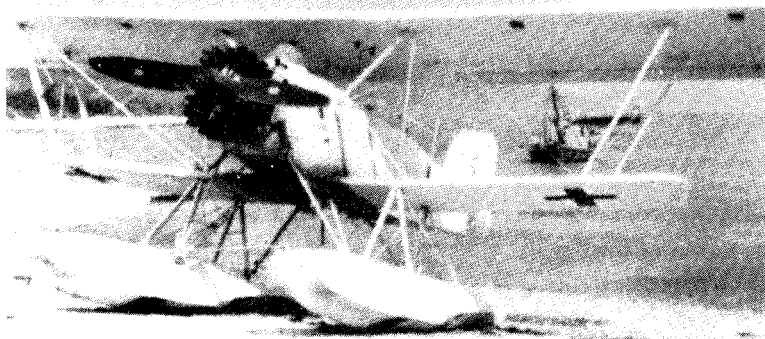
Dette var et kombinert styre- og redaksjonsmøte. Stoff til NFT nr. 3 og 4 i 1994 ble fremlagt. Nr. 3 skal utsendes i månedsskiftet september/oktober og nr. 4 i månedsskiftet november/desember. For å sikre nødvendige inntekter til foreningen ble det fremmet forslag om det bør tas inn vanlige annonser i NFT. Styret bestemte at det skal gjøres fremstøt overfor enkelte

flyselskaper, evnetuelt andre virksomheter, for å lodde stemningen. Vi trenger en årlig inntekt på ca. kr. 10.000,- og vi kan ikke basere dette på salg ved tilfeldige flystevner etc.

Av andre saker som ble diskutert var NFF's bibliotek. Dette inneholder bøker og tidsskrifter donert foreningen og av sterkt varierende kvalitet og innhold. Det er store problemer forbundet med oppbevaring og likeledes vanskelig å drive en kontrollerbar utlånsvirksomhet. Biblioteket har derfor ligget nedpakket i lengre tid. Styret fant det lite interessant for NFF å ha en bibliotekstjeneste og bestemte derfor å avhende alle bøker og tidsskrifter. Dette vil foregå som et tilbud til medlemmer ved at alt forsøkes solgt i pakker på et julemøte som er under planlegging.

Enkelte styremedlemmer har fått henvendelser angående mulig gjenopptakelse av møtevirksomheten i NFF. Styret er inneforstått med at mange savner dette og vil starte med et julemøte en gang i første halvdel av desember år. Det vil bli et rent hyggemøte med servering og salg av bøker etc. Nærmere opplysninger om sted og dato vil bli utsendt i NFT nr.4/94.

Styret i Norsk Flyhistorisk Fond vil avvike sitt andre møte i nærmeste fremtid. Resultatet vil bli kunngjort i NFT nr.4/94.

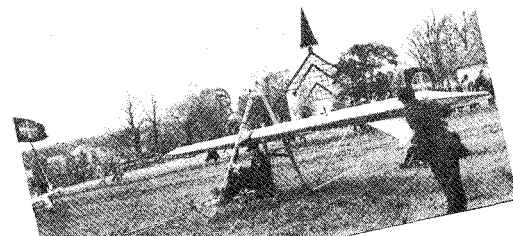


Hvem er "Jack" av Stein Gulli

Under henvisning til tidligere artikkel om de norske MF.11 flyene i utenlandsk tjeneste, dukket det opp nok et bilde i redaksjonen. Bildet viser en MF.11 med tyske kjennetegn fotografert i Nord-Norge 1940. Fargene på flyet var meget lys, muligens hvit og tankene går i retning av de tyske ambulansflyene. Disse flyene hadde store røde kors merker, noe som ikke finnes på flyet på bildet. Det er umulig å bedømme fargene ut fra

sort/hvitt bilder, men et annet lite beskrevet kapittel fra 1940 er jo de gulmalte norske marineflyene som inngikk i den såkalte "Fischereidienst". Et foretagende satt i sene av den tyske Spionsjefen Bennece. Tyskerne er jo kjent for sin orden, men det er beklagelig at det ikke har vært mulig å finne noen oversikt over de norske flyene som tyskerne tok i bruk. Spesielt med flyet på bildet er at kroppen er påmalt navnet "Jack". Skulle noen av leserne ha noe å fortelle i denne forbindelse så er red.kom. meget takknemlig.

Fotokreditt: B. Meyer/ Larstuvold.



NORSK FLYHISTORISK TIDSSKRIFT

3 - 1994

Norsk Flyhistorisk Forening 1994/95

Styre:

Formann:	Bjørn Hafsten
Viseformann:	Arne Egner
Sekretær:	Odd Lønnve
Kasserer:	Tore Elnæs
Styremedlemmer:	Ingvald Hansen Knut Erik Hagen
Revisor:	Stein Gulli

Redaksjonskomite:

Kay Hagby
Stein Gulli
Bjørn Hafsten
Sverre Thuve
Per Jansen
Knut Erik Hagen
Per Wium

Fondets styre:

Sverre Thuve
Bjørn Olsen
Tore Elnæs
Kay Hagby

Adresser:

Egner, Arne. Boks 73, 1324 Lysaker.
Elnæs, Tore. Østerliveien 57a, 1153 Oslo
Gulli, Stein. Boks 196, 3001 Drammen
Hafsten, Bjørn. Follovn. 49, 1400 Ski
Hagby, Kay. Boks 856 Postterminalen, 3007 Drammen
Hagen, Knut Erik. Stamhusveien 67, 1181 Oslo
Hansen, Ingvald. Ole Reistads vei 3h, 2050 Jessheim
Jansen, Per. Sveigane, 5200 Os
Lønnve, Odd Einar. Boks 186, 1344 Haslum
Olsen, Bjørn. Smedsruvveien 22b, 1405 Langhus
Thuve, Sverre. Kantarellgrenda 35, 1352 Kolsås
Wium, Per. Kirkebakken 20, 3040 Drammen

Utgitt av Norsk Flyhistorisk Forening, Postboks 226 Sentrum 0103 Oslo
Postgiro 0814 20429 68
Bladet sendes automatisk til medlemmer. Meninger som fremkommer i signerte innlegg er nødvendigvis ikke i samsvar med redaktørens.
Artiklene kan benyttes med kildeangivelse og beskjed til redaktøren før bruk.
Medlemskap i NFF 1994 koster kr. 200.
Til lesere: Innlegg, synspunkter, endringer vedr. artikkelserier bes sendt direkte til spalteredaktører for raskere behandling.

Forsiden:

Grunau 9 LN-GAN før start under et stevne ved Borre kirke. Solkorset og hirduniformene er tydelige på bildet.
(Foto via Norsk Teknisk Museum).

Baksiden:

På forsøktur til Storefjell med Grunau 9 vinteren 1944.

