

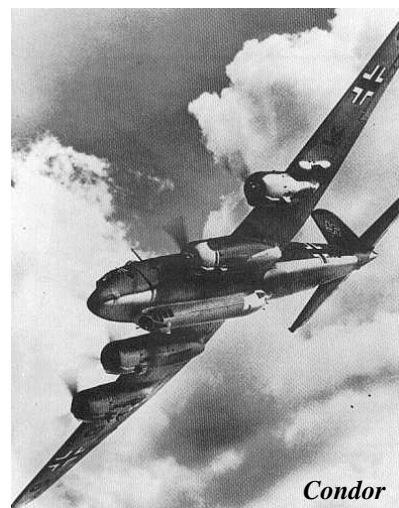
1940 Luftwaffe inntar Trøndelag

Da tyskerne skulle iverksette operasjon *Weserübung* (angrepet på Norge), var det trolig første gangen i verdenshistorien at det ble utøvd en fellesoperasjon mellom tre forsvarsgrener, ut i fra at svært få land hadde et såkalt selvstendig Luftforsvar. Tyskland hadde derimot, til tross for inngåtte avtaler og fredsslutninger, systematisk bygd opp en flyflåte som i 1938 bestod av 2 500 moderne luftfartøyer. I mars 1940 disponerte Tyskland 4 542 fly. Luftwaffe var en betydelig faktor i Hitlers planer. Göring og hans Fliegerkorps utdannet en rekke eminente flygere, hvis utvikling av såkalt taktisk flyging lå langt foran potensielle oppponenter. Tyskerne forstod tidlig hvor betydningsfullt det var å operere i formasjoner. De utviklet raskt jagerflyprinsipper i form av Schwarm: 4 fly, Kette: 3 fly og Rotte: 2 fly.

Da angrepet og beleiringen av Trøndelag ble planlagt gjennom operasjon *Detmold*, var det viktig for tyskerne å sikre en del fremskutte brohoder. Disse var Ålborg, Fornebu og Sola, sistnevnte mot britene. Egen Staffell (skvadron) bestående av store Ju52 ble opprettet for å fly inn drivstoff, mens sjøfly skulle transportere de første tropper og forsyninger til Stavanger og Bergen. Rekognosering langs kysten ble iverksatt med tanke på å lande på Sola sjø og i Ilsvika ved Trondheim. Totalt skulle 1 082 fly settes inn mot Norge på Wesertag. Disse var fordelt slik:

290 tunge bombefly	(Heinkel 111 og Junkers 88)
40 stubbombefly	(Junkers 87 Stuka)
30 enmotors jagerfly	(Messerschmitt Bf 109)
70 tomotors tunge jagerfly	(Messerschmitt Bf 110)
40 rekognoseringsfly	(Dornier 18)
30 sjøfly	(Heinkel 115 og 59)
582 transportfly	(Junkers 52)

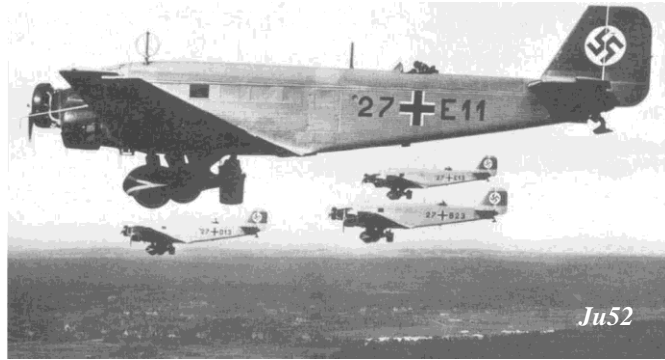
Flere i det politiske miljøet i Norge, samt militære - hadde advart mot et forestående angrep. De visste at noe var på gang. Noen vil ha det til at norske soldater i 1939 hadde vært sjåførere for tyskere som drev en utstrakt oppmåling og rekognosering i Trøndelag, blant annet på Værnes. Den politiske spenningen var stor, ikke bare internasjonalt - men det utbredte seg en viss form for frustrasjon blant de som forsøkte å advare. Den trønderske himmelen ga sterke signaler om at noe var på gang. Tyske spionfly opererte over Trondheim og Værnes den 30.mars og den 4.april. Søndag 7.april, klokken 14:05 ble et ukjent fly observert over Stjørdal. Flykjennning var naturligvis ingen sterk side hos noen, men NTH flyklubb gikk ut og sa det var et tysk fly: Fw200 Condor.



Oberst Weiss tok Trondheim og Trøndelag med ca. 1 700 soldater tidlig på morgenen den 9.april, hvorpå 15 tyske fly landet i Ilsvika et par timer etter at byen var under tysk kommando. Disse sjøflyene kom fra List auf Sylt i Nord-Tyskland hvor de hadde tatt av klokken 06:30. Avstanden fra Tyskland til Trondheim er omtrent 130 mil.

Så var det Værnes sin tur. I det tyske tropper landsettes i Trondheim, tar de første Ju52 av fra Kiel-Holtenu. Den første Junkeren skulle rekognosere – først og fremst mot Værnes, men

også ovenfor andre mulige landingsplasser, eksempelvis Rinnleiret, Heimdal, Storfosen, Smøla m.fl. Da Junkeren så at Trondheim var under kontroll av tyskerne, satte den kursen mot Værnes. Den fløy inn over Værnes i 300 fot (100 m) høyde, og ble lettere skadet etter å ha blitt beskytt fra et par mitraljøser. Klokken var straks før 11:00. Junkeren ble på



en måte "tvunget tilbake", og satte kursen mot Trondheim igjen, hvor den landet på et jorde ved Devle gård på Lade. Piloten, oberleutnant Matthias, fortalte senere at de ble truffet av 30 skudd, og at den svarte røyken trønderne så – var fra et treff i selve motorkassen. Senere på dagen den 09.april tok 11 Ju52 av fra Kiel-Holtenau med drivstoff beregnet for sjøflyene i Ilsvika. De trodde de kunne landet på Værnes. Men også de ble beskytt, og satte kursen mot byen. Og ikke bare ble de beskytt fra Værnes, men på veien innover til Trondheim ble de beskytt av det tyske skipet Admiral Hipper, som trodde de var fiendelige fly. Ingen ble truffet. 7 av de 11 flyene landet på Lade. De 4 andre returnerte mot sør. Allerede samme dag ble det utkommandert "arbeidere" for å klargjøre Lade også for avganger, slik at enkelte kom seg hjemover igjen etter mer drivstoff. Til sammen stod det nå 8 tyske fly på Lade.

Dagen derpå, den 10.april - ble de første transportflyene overført fra Lade til Værnes, samtidig som de første kampflyene kom opp fra Sola. Et av flyene hadde et mindre havari, og tyskerne skjønnte raskt at det bløte underlaget og den dårlige grusen ikke holdt mål. Så allerede på krigens tredje dag i Trøndelag, ble det besluttet å bruke Jonsvatnet. I midten av april 1940 befant følgende fly seg på isen: 36 bombefly (He111), 5 Ju87 Stuka bombefly og 4 Ju52

transportfly. Etter hvert som dagene gikk, kunne de kun ta av og lande tidlig og seint på dagen. Isen ble stadig dårligere, og den 20.april gikk det første flyet gjennom isen. Bombingen av Namsos på Hitlers fødselsdag, den 20.april, ble utført av fly fra Jonsvatnet og fra Sola. Den 22.april ble det sendt melding til Berlin om at isen var for dårlig. Noe måtte gjøres. Og det ble gjort til de grader.



Görings nestkommanderende, generaloberst Erhard Milch - ankom Værnes den 23.april. Da var arbeidet med den første midlertidige rullebanen kommet godt i gang, men situasjonen var likevel prekær. Flyene fra Jonsvatnet var allerede på overføring til Værnes. Da Milch hørte om sagbruket på Hell, kommanderte han iverksettelse av bygging av en rullebane med treplank. På ei uke hadde de laget en 800 m feltrullebane i øst-vest retning under ledelse av oberleutnant Friedrich Matthias. Den ble ferdigstilt den 28.april. Resterende fly kunne dermed overføres fra Jonsvatnet. Men rullebanen var farlig, svært glatt og det utspant seg flere havarier, spesielt da jagerfly av type Messerschmitt kom nordover. De hadde et meget spinkelt understell og var svært sårbare på det glatte underlaget. Den 1.mai kom selveste rikskommissar Josef Terboven på inspeksjon til Værnes.

Britiske angrep

Det skulle gå en uke fra tyskernes inntog på Værnes, til de første britiske angrepene kom. Tirsdag kveld den 16.april 1940 tok fem Witleys bombefly av fra Kinloss i Skottland. Målet var Værnes og Jonsvatnet. Været var meget dårlig, og flere hadde store problemer med navigeringen. Av de fem som var på vei mot Værnes, nådde kun 3 fram og slapp sin last, som trolig gjorde liten skade militært sett. Men det falt ned bomber på Halsen, hvor skadene var størst hos Morkens metallfabrikk, Stjørdalingen, faktor Kristoffersen og slakter Grønli. En del bomber falt også ned på Langøra. Et av bombeflyene gikk tom for bensin og måtte nødlande i Skottland, hvorpå flygeren ble drept. Det øvrige crewet hoppet ut i fallskjerm og reddet livet. Påfølgende natt var det også meningen å bombe Jonsvatnet og Værnes, men været ble så dårlig at de britiske bombeflyene måtte snu over Nordsjøen. Også denne gangen måtte et fly nødlande og flygeren omkom. Da tyskerne inntok Trøndelag og Værnes ble de to britiske hangarskipene Ark Royal og Glorious overført

fra Middelhavet til norskekysten. 2 uker senere lå de utenfor Midt-Norge. Klokken 04:30 torsdag morgen den 25.april tok 14 Swordfish av fra Ark Royal, bevæpnet med fire 120 kg og åtte 10 kg bomber for å angripe Værnes og Jonsvatnet. Samtidig tok 20 Skuas av fra Glorious og Ark Royal for å angripe tyske fly og skip i Trondheim. Trøndelag flyveavdelings flotte store hangar på Værnes ble denne dagen



totalt utslettet, mens de nærliggende bygninger, eksempelvis det nye kontrolltårnet – omtrent ikke fikk en skramme. Kun tyskerne vet om det gikk menneskeliv inne på Værnes den natta, men sannsynligheten er stor for at noen tyske soldater ble drept. I følge rapporter fra RAF og norske øyenvitner, ble i alle fall et Ju52 transportfly og sju Ju87 Stuka stupbombere ødelagt i og rundt hangaren som ble truffet. Østre Villa (bygd i 1902) ble også truffet. Der lå tyske offiserer og sov. Tre dager senere, kom det tredje angrepet på Værnes. Også den gangen gikk det hardt utover bebyggelsen på Halsen.

Søndag 19.mai setter de allierte inn et nytt angrep fra lufta mot Værnes. Først et angrep på morgenvkysten, som gjorde lite skade, men dessto verre ble det da flyene kom tilbake mot midnatt. Fly av typen Blendheim og Hudson hadde tatt av fra Sumburgh på Shetland. Blakstad, Halsen og Øverlands Minde fikk store skader, likeledes gården til Anne Moholdt på Prestmoen.

11.juni angriper 12 Hudson bombefly Trøndelag, hvis hovedmål var krigsskipene Scharnhorst og Admiral Hipper. Et engelsk fly ble skutt ned av *Flak* fra Trondheim. Flygeren omkom, samt en av besetningsmedlemmene, John Craig – ble skutt på og drept av tyske Messerschmitt mens han hang i fallskjermen. De tyske jagerflyene klarte å skyte ned ett britisk bombefly til. Her omkom også en av besetningen. Et døgn senere, natten til den 13.juni, skulle det iverksettes en avledningsmanøver med engelske Beaufort fly ovenfor tyske jagerfly, slik at engelske Skua-fly kunne få angripe tyske krigsskip i fred. Men planen mislyktes fullstendig, og av de 15 Skuaene som deltok i angrepet ble hele 8 skutt ned av tyske jagerfly klokken 2 om natten, og mange britiske crew ble drept ifølge bind 1 av Okkupasjonsår (Christophersen 1993). Selv om avledningsmanøveren mislyktes, ble det utrettet store skader på Værnes natten til den 13, hvorpå også flere tyskere ble drept.

Værnes blir hovedbase

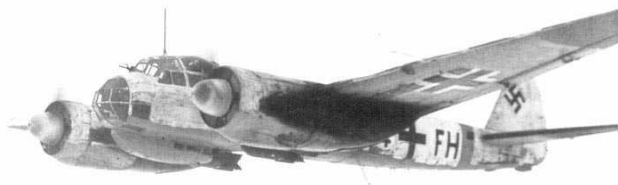
Oberleutnant Matthias var den første kommandanten på Værnes. I mai 1940 ble han overført til Hattfjelldal for å bygge opp flyplassen der. Hauptmann (kaptein) Erich Calvin overtok som kommandant av Værnes, som nå var blitt en mer betydningsfull stasjon. I oktober blir han overført til Øysand, mens major Arthur van Aker-Ueser blir ny sjef på Værnes. Stilling og grad steg proporsjonalt med flyplassens størrelse og betydning. Forøvrig benyttet general Dietel navnet Værnesmoen om Værnes.

Narvik ble til å begynne med et nederlag for tyskerne. Noen mener det var det første tyske nederlaget i annen verdenskrig. Men etter at Værnes ble ferdig kunne nådestøtet mot nord settes inn. Luftmakten på Værnes hadde nå forsterket seg. Fliegerführer Trondheim var major Martin Harlinghausen. Han disponerte følgende operative Staffeln (operative fly):



6	(5)	He111 oberst Fuchs
36	(27)	He111 major Schaeper
33	(26)	He111 major Lerche
28	(13)	He111 hptm. von Casimir
39	(25)	JU87 hptm. Hozzel
15	(5)	JU88 oblt. Bönsch
11	(6)	Bf109 oblt. Bär
5	(3)	Do17 major Schub
8	(3)	He115 oblt. Peukert
9	(4)	hptm. Von Zetschwitz

Operasjon *Gelb* (angrepet på Frankrike, Nederland og Belgia) skulle starte i mai, så snart felttoget i nord var avsluttet. Etter at Værnes ble ”åpnet” hadde antall bombefly kommet opp i nærmere 160 stk. Den 19.mai rapporterte britiske rekognoseringsfly om 200 fly på Værnes: 50 Messerschmitt og 150 Junker 88. Mens oppbyggingen av flyflåten pågår, utbedres Værnes på spreng. Avstanden nordover var lang. Flyene var omtrent overlastet i relasjon til den korte rullebanen. Det var full blokkering av bremsene, så maksimal motorgang og så slapp de bremsene og tok i bruk ”*der letzte Zipfel*” av rullebanen. Noen ganger var nok lasta for tung, løftet for lite og de måtte øyeblikkelig slippe bomber for å ”lette på trykket”, og enkelte ganger gikk det også helt galt i form av totalhavari og tap av menneskeliv (crew). Målene nordpå var Narvik og Bodø. Britiske styrker holdt på å bygge en flyplass i Bodø, hvis hensikt var å avskjære tyske fly på vei nordover. Tyskerne bombet derfor Bodø den 27.mai med 37 bombefly. 300 bomber ble sluppet. 720 bygninger ødelagt og 2/3 av befolkningen ble husløse.



Ju88

Tyskerarbeid godkjent

Høyesterett hadde den 15.april oppnevnt et Administrasjonsråd. Dette gikk ut med et opprop, hvis tekst var: "...bidra etter evne til at all virksomhet og arbeid holdes gående". I det lå en slags "tillatelse" til å ta seg arbeid for tyskerne, blant annet på Værnes - og som førte til at flere entreprenørfirma og ca. 2 500 nordmenn var med å bygge ut Værnes. Det var ikke helt ufarlig å jobbe på flyplassen. Aktiviteten var stor – marginene små. Første pinsedag, søndag den 12.mai - blir en arbeider drept da vingen på et fly treffer mannen i forbindelse med avgang. - Mens arbeidet pågår for fullt raser krigen utenfor norskekysten. 8.juni blir det engelske skipet Glorious senket av Scharnhorst og Gneisenau. 1 500 mann døde. På denne tiden lå nesten hele den tyske krigsmarinene i Trondheim.

Etter Frankrikes kapitulasjon 25.juni begynte Hitler å tenke på Operasjon *Seelöwe* (angrepet på Storbritannia) og operasjon *Barbarossa* (angrepet på Russland). Værnes skulle bli et sentralt brohode i disse planene, men plassen måtte først rustes opp ytterligere. Senere kom tysk frykt for en alliert invasjon i Norge. Værnes sin betydning bare økte og økte. Det ble behov for flere rullebaner, som bokstavelig talt kunne ta tak i vinden og øke effektiviteten. Disse skulle støpes i betong. Først kom øst-vest banen (runway 10/28) våren 1940. Den ble hele 1 621 m. Deretter nord-sør banen på 1 310 m. Og til slutt skråbanen på 1 275 m. Banebreddene ble 82 m. Alt var ferdig utpå sommeren 1942. I tillegg et stort antall hangarer, verksteder, sambandsstasjoner etc.



Flere flyplasser

Høsten 1941 var det 964 soldater på Værnes. I 1943 var antallet økt til 2 042. Likeledes ble luftvernet betraktelig forsterket fra 4 kanoner og et par lette batterier, - til 22 tyngre og 29 mindre batterier rundt hele flyplassen i 1943. I 1941 kom det seks jagerfly til Trøndelag under navnet Einsatzgruppe Drontheim. Flyplassene ble inndelt i kategorier, fra 1 til 5, hvor 1 tilsvarte det beste. Værnes fikk denne kategorien: *Schlechtwetterlandklar*, som tilsa instrumenter som muliggjorde landing i dårlig vær og om natta. Til sammen disponerte tyskerne 6 flyplasser: Værnes, Lade, Ørland, Øysand, Gossen, Hattfjelldal og 2 sjøflyhavner: Hommelvik og Ilsvika. Selbu var på tegnebrettet.

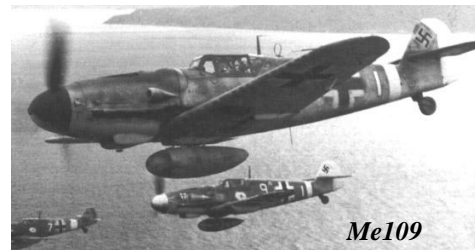
På Lade ble det opparbeid en rullebane på 1 140 x 80 m, som senere ble økt til 1 300 m. Lade skole var ops-rommet. Tyskerne utplasserte 496 soldater på Lade høsten 1941. I 1943 var disse nesten fordoblet til 929 soldater. Plassen kom i kategorien *Behelfsmässig Nachtlandklar*: innflygingslys, men måtte ha hjelpeutstyr. Hommelvik var oppsatt med 250-300 mann, og ble av de allierte ikke sett på som noen trussel. Mesteparten av virksomheten der var transport av deler for utbyggingen av Værnes. I Ilsvika hadde tyskerne omkring 600-700 mann. Rullebanen på Ørland i 1942 var 1600 x 50 m,



og på folkemunnet ble den kalt for Herman Görings strasse.

I tillegg ble det opparbeidd såkalte nødflyplasser og narreplasser. Nødplassene var: Setnesmoen ved Åndalsnes, Maum sør av Meldal, Dombås, Rinnleiret, Veglo i Namdalen vest for Grong og på Storfosen. Narreflyplass for Lade ble anlagt på Tiller. Tyske geologer undersøkte Heimdal og mente at grunnforholdene var for dårlige. To ”narrerullebaner” ble derimot anlagt, og utrangerte flykropper plassert ved siden av noen skur. Andre steder ble det og opprette narreplasser hvor de satte ut pappfly, som tro kopier av Messerschmitt med fasong, farge og tyske logoer.

Messerschmitt Bf109 T utgaven som ble benyttet, var først tiltenkt tjeneste om bord på hangarskipet Graf Zeppelin, som skulle plasseres i Trondheim. Skipet ble aldri ferdig og ble senket utenfor Stettin av tyskerne selv i april 1945. Først i november 1941 kom E-versjonen. Før den tiden hadde virksomheten tatt seg kraftig opp på Værnes. 6.juni 1941 var det 32 ankomster og 18 avganger. Den 14.juli var det 43 ankomster og 38 avganger. Og utenfor kysten økte ubåtflåten fra 96 til 196 stk. Alt med tanke på operasjon *Barbarossa*. Men tapene ble store for tyskerne. Fra 22.juni 1941 til 8.april 1942 totalhavarete 2 951 fly og 1 997 ble skadet på østfronten, hvilket utgjorde 30 % av flyproduksjonen. Den 30.juni 1942 hadde Luftwaffe 381 operative bombefly og 709 jagerfly på vestfronten. På østfronten var 1 540 bombefly og 773 jagerfly operative.



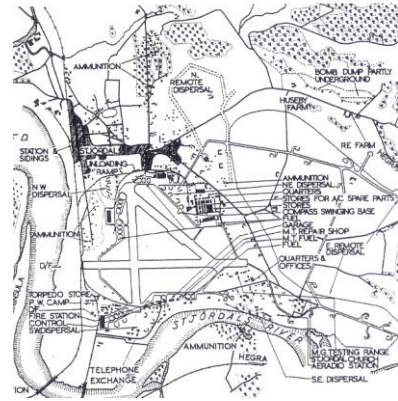
Egne værfly

En værobservasjonsavdeling (Wettererkundungsstaffel 5) opererte fra Værnes med He111 og Ju88 fra sommeren 1940 til utpå høsten 1944. Denne tjeneste påvirket vurderingen av potensiell konvoivirksomhet. DNMI ble direkte underlagt Luftlotte 5, og værvarslingen ble klassifisert som strengt hemmelig. Tyske værfly dekket Færøyane, Island og Jan Mayen. Wetterkette Banak ble opprettet 10.juli 1942, men på vinterstid ble også den tjenesten styrt fra Værnes. De benyttet meteorograf opp til 7 000 m. Videre fastslo tyskerne vindretningen og vindstyrken ved å skyte maskingeværsalver mot havoverflaten for deretter å observere vannstrålens nedfall. Samtidig tok de i bruk automatiske ubemannede værstasjoner, de såkalte ”Kröte-sendere”. Værflyene hadde flere uhell med fatal utgang.



Våren 1942 kom raidene på Tirpitz. Tyske jagerfly ble liggende som et ytre skjold for å forhindre engelske Spitfire og Mosquito å ta bilder av slagskipet og andre tyske disposisjoner. RAF PRU (fotorekognosering) planla å sende fly minst to ganger i uka for å ta bilde av Tirpitz. Grunnet problematiske værforhold, tekniske utfordringer og vinteroperasjoner, fikk tyskerne større problemer enn forventet. Spesielt sårbare var Messerschmittene med sine spinkle understell. 29.april 1942 ble 2 fly ødelagt på Værnes i forbindelse med bombingene av Tirpitz. Første halvåret 1942 havarete 30 tyske fly i Trøndelag, hvorav 20 jagerfly. 14 tyske flygere mistet livet. Taktisk klarte heller ikke tyskerne å stanse bombeflyene grunnet mangel på nattjagere. Den 16.februar var det kun en nattjager Bf 110 på Lade. Tyskerne forsøkte seg

da på en taktikk som de kalte ”*Helle Nachtjagd*”, hvis formål var at tysk luftvernartilleri skulle låse fiendelige fly i lysstrålen ”klargjorte” for tyske jagerfly som skulle gå inn og skyte de ned. Denne taktikken ble ingen suksess. Protokollene tilsa som oftest: ”...wegen dunkelheit, kein Jägerstart”. Etter raidene mot Tirpitz ble det roligere i våre trakter. Flakalarmen i Åsen ble kun utløst 9 ganger i mai og 8 ganger i juli. Men tyske angrep mot konvoiene fortsatte. I løpet av krigen mistet de allierte 104 handelsskip i Nordishavet, mesteparten i 1942.



Mobilitet

Opp i alt dette ble det stadig forflytninger. Tyske jagerskvadroner var meget fleksible og mobile. Og flere fly ble stadig forflyttet til ulike frontavsnitt, fra Bodø til Afrika. Operasjon *Torch* (alliert invasjon i Nord-Afrika) var på gang. 10.juli 1943 hadde tyskerne 193 operative fly i Norge, hvorav 70 jagerfly. Luftwaffes førstelinjefly bestod da av 5 986 fly, hvorav 884 på vestfronten, 2 330 på østfronten, 808 forsvarte Tyskland og resten var inoperative.

Den 24.juli 1943 ble 309 B-17 ”*flygende festninger*” gjort klare i England for angrep mot Norge. 19 av disse avbrøt toktet, mens 290 dro av sted i tre ulike formasjoner. 41 fly hadde langdistansetanker, og målet var ubåthavna i Trondheim. Tyskerne iverksatte kollektiv beskyttelse. 22 båter røykla fjorden og havna. Flyene kom i 7 000 m høyde. Tyskerne hadde mangelfullt luftvernartilleri, som ikke kunne skyte høyere enn 4 000 m. Senere fikk de dette vesentlig utbedret fra 88 mm til 105 og 128 mm. Mellom klokken 14:10 og 14:25 ble det sluppet 316 sprengbomber. Tallene er noe usikre, men det antas at 42 tyskere og 8 nordmenn ble drept.



Norge avgjørende

Hitler uttrykte at Norge var en skjebnesone, der kunne krigen komme til å bli avgjort. Han forventet stadig en alliert invasjon i Norge. Radarsystemer ble utbygd. Til å begynne med FuG Hohentwiel radar. Den var lite effektiv, og ble erstattet med den nyutviklede Neptun radaren. Engelskmennene forstyrret radaren på Vigra ved hjelp av et system de kalte for Windows, hvis formål var å hive ut aluminiumstrimler. Likevel ble det tyske radarsystemet totalt sett mer og mer avansert. Tyske jagerfly Bf 110 kunne motta informasjon fra radarvarslere som ledet de mot bombeflyene under sine nattlige angrep.

En stund var ulike alternativer, hva gjaldt potensiell alliert invasjon, satt i et prioritert system. Jylland var en stund nr.1. Da var Trøndelag nr.4. I denne tiden kunne tyskerne i Midt-Norge stille med 120 bombefly og 150 jagerfly, pluss en styrke på 45 000 mann. Og den tyske flyproduksjonen økte betraktelig utover krigen. Tyskland produserte i 1941: 12 401 fly, i 1942 15 409 fly, i 1943 24 807 og i 1944 hele 40 593 fly.

I 1944 var det totalt 42 tyske fly på Værnes, for det meste Fw 200. Ivar Værnesbranden har fortalt at den 22.oktober kom det 25 fly til Værnes, hvorav to av dem havarerte under landing.

Ved årsskifte 1944/45 hadde Luftwaffe 431 fly i Norge, hvorav 160 jagerfly. I Midt-Norge var følgende antall stasjonerte:

Værnes	38
Gossen	56
Ørland	13
Hommelvik	5
Lade	47
Øysand	6
Ilsvika	9

Trondheim kunne blitt utslettet

Den 22.november 1944 er 171 Lancaster og 7 Mosquito på vei mot Trondheim med en fryktingytende last med bomber. Nå skulle Dora og Trondheim blåses til himmels, men de måtte ikke skade Stiftsgården eller Nidarosdomen. Men heldigvis fikk skvadronsjef Stubb ordre om å snu like



utenfor Trondheimsfjorden. Trøndelag ble spart. Slik skulle det imidlertid ikke gå på kontinentet. Operasjon *Overlord* iverksatte en bombing som enkelte i ettertid har kalt for alliert terrorbombing. Frem til vinteren 1944/45 hadde 28 % av den totale bombing av Tyskland under krigen foregått. Den påfølgende vinter, og spesielt i februar, ble 72 % av krigens allierte bombing foretatt. Tyske byer ble lagt i ruiner. I Dresden mistet 35 000 livet som følge av bombing natten mellom 13 og 14.februar 1945. Hva ville ha skjedd med Trondheim om ovennevnte armada hadde blitt sluppet løs denne mørke natta i 1944?

Tyske flydisposisjoner mot slutten av krigen

10.januar 1945 var det 431 tyske fly i Norge, hvorav 354 var operative. I vårt distrikt var følgende antall fly stasjonerte i februar 1945:

Værnes	37
Gossen	30
Ørland	15
Hommelvik	8
Lade	8
Øysand	3
Ilsvika	0

Tyskerne begynte etter hvert å omskolere bombeflygere til jagerflygere. Det gikk ikke særlig bra. De hadde for liten erfaring og ingen kamperfaring i det hele tatt. I 1942 hadde Tyskland 1 662 jagerflygere. I 1943: 3 276 jagerflygere. 2 870 ble skutt ned.

7.mai 1945 hadde det stått 52 Ju88 og Ju188 på Værnes. Disse ble straks før kapitulasjonen overført til Gardermoen. Senere fløyet til Kurland for å hjelpe tyskere på flukt fra østfronten. Den 10.mai 1945 var det 539 tyske fly i Norge. I vårt distrikt:

Værnes	17
Gossen	30
Ørland	18 (en kilde påstår 29)
Hommelvik	4
Lade	21
Øysand	1
Ilsvika	2

Ut av landet skulle 364 000 soldater og 84 000 krigsfanger. Fra Midt-Norge: 64 659 menn og 1 061 kvinner. En måned etter kapitulasjonen kom en egen ”ving” til Værnes for å rydde opp. På landsbasis ledet general, Sir Thorne - arbeidet med å få tyskerne ut, den såkalte demobiliseringen og repatrieringen (vende tilbake til ens gamle fedreland). Tidlig i september 1945 ble de første flyene sprengt på Gardermoen. Den 11.september ble tre AR196 trukket ut på fjorden utenfor Hommelvik og senket. Påfølgende uke ble alle tyske fly på Gossen, Ørland, Lade og Værnes sprengt, brent eller gravet ned. Totalt 94 fly og 92 flymotorer. Et mindre antall fly i landet, om lag 20 Ju52 og 15 Fiesler Storch ble samlet og tatt vare på, og overlatt til sivile selskap og klubber.



Tyskerne hadde hatt en konto i Norges bank pålydende nærmere 11 milliarder kroner. Adresseavisen stilte spørsmål den 13.desember 1945 om tyskerne hadde investert for en milliard i Trøndelag, og Jon Leirfall beregnet i sin tid verdien av utbyggingen av Værnes til ca.100 millioner. Og tilbake i Berlin lå Hitler sine planer. Han ville bygge en by på Øysand for 250 000 innbyggere, med utgangspunkt i et større marinehovedkvarter, - og mellom Trondheim og Berlin skulle det bygges en autostrada.

Tapene innen Luftwaffe

Den første tyske soldaten som mistet livet i Trøndelag, synes å være Staffelfkapitän Wiesand, som ble truffet av et skudd da et av sjøflyene holdt på å lande i Ilsvika på ettermiddagstider den 9.april. Det første tyske flyet som gikk tapt, var en Ju88 - som crashet på Jonsvatnet den 17.april 1940. Ingen omkom. Det første crewet som mistet livet var i en He115 som styrtet i Rissa den 18.april etter å ha vært på oppdrag ved Narvik. 2 mann omkom, Witt og Arnold. Den 22.april styrter en ny He115 ved Namsos. Besetningen omkom. Den 25.april setter engelskmennene inn et raid mot Trøndelag. I Ilsvika blir 7 fly ødelagt av Skua. En annen angrepsbølge ødelegger samme dag 7 Stuka og 1 Ju52 på Værnes. Tre dager senere blir ytterligere 5 fly truffet av Skua i Ilsvika. Den første tyske flygeren som mister livet på Værnes synes å være Georg Bergmann i en He111H fra en Aufklarungsgruppe. Det skjedde den 24.mai 1940.



3.desember 1941 omkom en tysk besetning på fire da et bombefly styrtet på Værnes. Den 25.mai 1942 styrter en Fw 200 like etter avgang fra Værnes. 2 av crewet omkommer, en blir savnet, mens de tre siste blir skadet. Dette gjentar seg noen måneder senere, den 29.august -

da alle fem om bord blir drept i forbindelse med en styrt umiddelbart etter avgang fra Værnes. Flyet styrtet i elva på eiendommen til Hans Sandfærhus på Reppesøren. Et nøyaktig liknende tilfelle, med samme flytype – skjer på Ørland den 29.oktober samme året. Hele crewet på 6 omkommer. Den 1.mars 1943 ankommer Lufthansa til Hommelvik med en Ju52. Dårlig vær og store bølger fører til havari. Crewet redder seg, sterkt skadet. 9 av passasjerene blir også reddet, men tre mister livet, blant de nordmennene Hegbom og Batsø. Den 16.mars samme året omkommer 5 av crewet da en ny Fw 200 styrter umiddelbart etter avgang fra Værnes klokken 06:00. Det synes som en vindkule tok fatt i det tunge flyet, fullt av drivstoff og ammunisjon. Flyet tippet rundt og tok fyr. Den 14.desember 1944 styrter et fly i sjøen straks etter avgang og synker. Fredsdagen 8.mai 1945 styrter en etter avgang bane 28, crewet blir drept.

Under allierte raid mot Tirpitz (se bind 3, side108), ble det fra tysk side trukket en kabel (wire) over Vuddudalen, hvis hensikt var å fange opp (hindre) angrep gjennom dalen fra nordøst. Ingen allierte fly fløy inn i kabelen. Derimot gjorde et tysk fly det den 8.mai 1944. Da hadde en Fi156 Storch tatt av fra Værnes med destinasjon Hattfjelldal. Om bord var Gerhard Bolz, Gustav Hilburg og Walther Sigel, sistnevnte innehaver av Jernkorset m/eikeløv. Småflyet traff kabelen, ble hengende noen sekunder i propellen, for så å falle ned omtrent på jernbanesporet. Flyet tok fyr og de tre om bord omkom i flammene. De er gravlagt på Havstein kirkegård i Trondheim.



Hvor mange fly og flygere tyskerne mistet i vårt nærrområde er det ingen som vet, men ved å sammenligne tall og oversikter fremkommet i ulike oppgaver, spesielt hovedfagsoppgave i historie fra NTNU ved Jan Blom Pettersen (1998), Flyvrak ved Kjell Sørensen, Morten Moe, Sig Luftwaffe, Historical branch / RAF m.fl. - så har undertegnede kommet frem til følgende oversikter. Det ligger i sakens natur at en viss form for mangler og feil lett kan forekomme, da så vel tyske som allierte kilder i noen tilfeller er sprikende, samt at oppsittere og ”vitner” i vårt nærmiljø ofte har sine ”meninger og hukommelse”. I tillegg kommer versjoner nevnt i bisetninger i lokale publikasjoner og bøker, som i altfor stor grad bygger på muntlige tradisjonsfortellinger i stedet for dokumenterte loggbøker og protokoller.

Hva gjelder påfølgende oversikter, er følgende å bemerke: Med skadde fly menes de som ble påført skader i form av mindre eller større uhell under avgang, landing, nødlandinger etc. Totalhavari betyr andre fly som ble vraket/kondemnerte som følge av uhell og ulykker i forbindelse med avgang og landinger, nødlandinger etc. Fly som styrtet eller ble skutt ned, ble vanligvis totalvrak, men inngår ikke på nytt i antallet som står under totalhavari. Ved flere totalhavari mistet besetningen livet. Det forefinnes detaljerte oversikter over årsaksforhold, men av plasshensyn velger jeg å ikke ta med disse. Grenseskille mellom Trondheim og Lade, samt mellom Trondheim og Ilsvika er ofte noe uklart hos både engelske og tyske kilder.

Sted	Skadde fly	Styrtet	Skutt ned	Totalhavari
Bergsøy		1		
Drageid		1		
Fosen		1		
Frosta		2		
Frøya			1	
Gossen	9	3	1	6
Hitra	2	2		
Hommelvik	7			4
Ilsvika	2			15
Jonsvatnet				2
Lade	29	2	1	2
Levanger	1			1
Limingen/Namsos			1	2
Linesøya			1	
Malvik		1		
Ranheim				1
Rissa		1		
Rørvik			5	2
Skatval		1		
Smøla		1		
Stjørdalselva		1		
Strætefjell				1
Tatt av fra Lade/Værnes - missing		3		
Tautra		1		
Trondheim/Trh.fjorden	13	6	2	8
Vikna				2
Vuddudalen		1		
Værnes	63	8		20
Ørland	19	1	3	3
Øysand		2		
Åsenfjorden/Fættenfjorden		2		

1945 Tyske flyhavari under krigen i vårt nærrområde som innebærer døde, personskader eller savnede (døde)

kia: killed in action (drept)
mia: missing in action (savnet)
wia: wounded in action (skadet)

Dato	Sted	Fly	Crew	Mrk
18.04.40	Rissa	He 115C	Witt (kia), Arnold (kia), Georg (wia)	Styrtet etter oppdrag ved Narvik
22.04.40	Limingen	He 115C	Schrader (kia), Schulz (kia), Günther (kia)	Ved Namsos
23.04.40	Værnes	Bf 109E	Schirmbrock (wia)	Hendelse under landing
24.05.40	Værnes	He 111H		
24.05.40	Lånke	He 111	Bergmann (kia), Deichert (kia), Heinze (kia), Hoch (kia), Weichert (kia)	Nordvest av Tønsåsen. Flyet styrtet i myra øst av Olaf Kvernmerks hus på Lånkmoen
03.06.40	Strætefjell	He 111	Ingen omkom, (wia)	Nødlanding straks etter avgang
17.06.40	Værnes	Bf 109E	Degلمان (kia)	
07.07.40	Værnes	Bf 109E	Friedrich (wia), Petermann (wia)	Kollisjon på bakken. Flere arbeidere drept
21.07.40	Linesøya	Bf 109E	Weber (kia)	Luftkamp
30.07.40	Tr.heimsfj	Ar 196	Müller (kia), Behrmann (kia)	
08.10.40	Trondheim		Wolff (kia)	
23.10.40	Værnes	Bf 109E	Brunsmann (wia)	Nødlanding
20.01.41	Rundt Værnes	He 111H	Hummel, Zechiel, Kothe, Gerber, Schaum	Nødlanding ved Skarvan sørøst av Værnes. Kun 2 sårede. Kothe var meteorolog. Døde i crash i Berlin i 1942.
17.04.41	Trondheim	Ju 87	Schillenback (kia), Steimel (wia)	Druknet da han hoppet ut i fallsjerm over fjorden
18.05.41	Skatval	Bf 109E	Blaszellner (kia)	Crash. Teknisk feil. Flyger under opplæring
06.06.41	Lade	Bf 109E	Michels (wia)	Hendelse under landing
27.06.41		Ju 52	Liebe (kia), Holle (kia), Köhler (kia), Lüders (kia), Riess (kia)	Fløy i bakken
27.06.41	Fosen	Ju 52	Mayer (kia), Metz (kia), Ruf (kia), Rua (kia),	Passasjerer (et annet crew): Knoll (kia), Müller (kia), Hengst (kia), Berger (kia)
10.07.41	Trondheim	Bf 110C	Semeth (wia)	Nødlanding. Manglet drivstoff
26.08.41	Værnes	Bf 109T	Süssengut (wia)	Hendelse under avgang
13.09.41	Lade	BV 138	Schenker (mia), Schast (mia), Hilger (mia), Hell (mia), Heller (mia)	Tok av fra Lade, ble borte, - trolig nødlanding i havet
08.10.41	Hommelvik	Ju 52	Hoffman (wia), Heine (wia), Schwerst (wia), Davidoit (wia)	Crash
02.11.41	Vikna	Ju 52	Amberger (wia), Schulz (wia), Gröner (wia), Steinhauer (wia)	Nødlanding. Fra Hommelvik til Bodø. Alle 13 passasjerene ble

Dato	Sted	Fly	Crew	Mrk
				også skadet
09.11.41	Ved Hitra	Bf 109E	Fricke (mia)	
03.12.41	Værnes	Ju 52	Besetning på 4 omkom	Styret på Værnes
12.01.42	Lade	Ju 87	Beyer (kia), Korsinek (wia)	Crash straks etter avgang
13.01.42	Ørland	Bf 109E	Süssengut (kia)	Styrtet ifb med testing
12.03.42	Tr.heimsfj	Bv 138	Klein (kia), Clauss (kia), Niemtiet (mia)	Flystyrt øst av Ørland pga dårlig vær. 2 ble reddet
02.04.42	Ørland	Bf 109F	Pörzel (kia)	Luftkamp
05.04.42		Ju 88	Herb (kia), Schmiere (kia), Gross (kia), Brenner (kia), Kaschura (kia)	Nedskutt av eget jagerfly
11.04.42	Lade	Ju 87	Totzauer (wia). Rüpke (wia)	Motortrøbbel
28.04.42	Værnes			7 mann omkom som følge av det allierte angrepet på Tirpitz
29.04.42	Værnes	Fw 200C		2 fly blir skadet, og 6 mann omkom som følge av det allierte angrepet på Tirpitz
10.05.42	Trondheim	Ar 196	Metzner (wia), Semmler (wia)	Tippet rundt etter landing
25.05.42	Værnes	Fw 200C	Löhmann (kia), Kerber (wia), Klütgens (wia), Trappe (wia), Seifert (kia), Voss (mia)	Styrtet umiddelbart etter avgang
08.06.42	Bergsøy		Stieper (kia)	
29.06.42	Frosta	Bf 109F	Porscher (kia)	Kollisjon i lufta
02.07.42	Ørland		Ortnes (kia)	
10.08.42	Ørland	Fw 190	Bruns (kia)	Flystyrt
29.08.42	Værnes	Fw 200C	Jochimsen (kia), Schorer (kia), Hauk (kia), Vollmer (kia), Wagner (kia), Wiesner (kia)	Crash ifb med avgang. I elva på eiendommen til Hans Sandfærhus på Reppesøren
24.10.42	Tautra	Ju 88	Blattermann (kia), Phful (kia), Hack (kia), Prager (kia)	En sivil omkom også da flyet styrtet i fjorden
29.10.42	Ørland	Fw 200C	Fahje (kia), Ramm (kia), Cordes (kia), Kraus (kia), Laucks (kia), Elpers (kia)	Flyet styrtet ifb med avgang
31.10.42	Ranheim	Fw 190A		
17.11.42	Tr.heimsfj	BV 138	Landsberg (kia)	
29.11.42	Ørland	Fw 190	Leidel (wia)	Tippet rundt under avgang
15.01.43	Tr.heimsfj	Bv 138C	Janz (wia), Buss (wia), Steckel (wia), Mallasch (wia), Graf (wia)	Alle reddet av redningsbåt
21.01.43	Frosta	Fw 190	Koch (kia)	Flystyrt /motortrøbbel
27.01.43	Nord av Trh	Bv 138C	Marquardt (mia), Hennhöfer (mia), Freye (mia), Brabender (mia), Rabatzki (mias)	

Dato	Sted	Fly	Crew	Mrk
01.03.43	Hommelvik	Ju 52	Trauer (wia), Götze (wia), Ehlberg (wia)	Store bølger. Fra Lufthansa 9 passasjerer ble reddet. Følgende tre ble drept: Keitel, Hegbom, Batsø
11.03.43	Ørland	Fw 190	Jasbeck (kia)	
16.03.43	Værnes	Fw 200C	Pfitzenreuter (kia), Suchan (kia), Paulsen (kia), Gaiser (kia), Annighöfer (kia), Klinkmann (wia), Reinhardt (wia)	Flystyrt umiddelbart etter avgang
19.03.43	Lade	Bf 109G	Grundhöfer (mia)	Styrtet i sjøen
23.03.43	Nv av Lade	Bf 109G	Kolbe (kia)	Styrtet i sjøen, trolig Åsenfjorden
24.03.43	Vikna/Leka	Bf 109G	Seraphim (wia)	Nødlanding på havet
13.06.43	Tr.heimsfj	Bv 138C	Neumann (kia), Schönherr (wia), Behr (wia), Kitzmann (wia), Zwanzug (wia)	Tippet rundt under landing
03.07.43	Værnes	Bf 109G	Buzzi (wia)	Hendelse under avgang
11.07.43	Værnes	Fw 200C	Trautemansberger (wia)	Hendelse under avgang
15.07.43	Gossen	Bf 109G	Seraphim (wia)	Hendelse under avgang
24.07.43				44 tyskere mistet livet under angrepet på Dora
22.08.43	Trondheim	Bv 138	Rode (wia), Moser (wia), Richter (wia), Stauder (wia), Krolls (wia)	Hendelse under landing
24.08.43	Gossen	Bf 109	Kauper (kia)	Flystyrt
26.08.43	Drageidet	Ar 232	Schütze (kia), Ullitzka (kia), Symma (kia)	Crash
04.09.43	Lade	Bf 109G	Karger (kia)	Luftkamp
14.10.43	Vest av Værnes	Fw 200C	Brunner (kia), Klomp (wia), Heller (wia), Meyer (wia)	Crash
14.10.43	Hommelvik	Ar 196	Weinmann (wia)	Nødlanding på fjorden
07.11.43	Ørland	Bf 109G	Seraphim (wia)	Tippet rundt
10.12.43	Værnes	Fw 200C	Esters (wia)	Crash
14.12.43	Frøya	Do 24T	Wilkening (kia), Anders (kia), Juchelka (kia), Tölle (kia), May (kia), Schürhoff (kia), + en fra bakkemannskap	Nedskutt av engelsk fly
16.12.43	Gossen	Fw 190A	Sürth (kia) eller Uffz?	Nedskutt av Mosquito (Wyller/Benjaminen)
26.03.44	Hitra	Fw 58	Hermann (kia)	Fløy i høyspentledning
22.04.44	Værnes	Ju 88	Hoese (kia) + 2 til	Flyet eksploderte straks etter avgang (sabotasje?)
23.04.44	Gossen	Bf 109G	Breiter (wia), døde 17.12.44	Hendelse under avgang
06.05.44	Kristiansund	Bv 138	Olbertz (kia)	Flystyrt
08.05.44	Vuddudalen	Fi156	Bolz (kia), Sigel (kia), Hilburg (kia)	Flystyrt, fløy i kabel
14.05.44	N av Rørvik	He 115	Gramberg (kia), Krause (kia), Gerards (wia),	Skutt ned av britiske Hellcats fra 800 skv.

Dato	Sted	Fly	Crew	Mrk
			Kramer (kia) Boden (mia)	
14.05.44	N av Rørvik	He 115B	Zimmermann, Komposch, Schurat, Bilz, Höhlig	Som ovenfor. Alle skadet
14.05.44	N av Rørvik	He 115B	Jänisch, Schaaf, Walter, Scholz, Wolters (mia)	Som ovenfor. Alle skadet + 1 mia
14.05.44	N av Rørvik	He 115B	Carstens, Müller, Karber, Träger, Dietrich	Som ovenfor. Alle skadet
14.05.44	N av Rørvik	He 115B	Ladewig (kia), Kühne (kia), Neuwirth (wia), Kühn (wia), Karlski (wia),	Som ovenfor.
16.05.44	Gossen	Bf 109G	Keim (wia)	Tippet rundt under landing etter et eskorteoppdrag
14.08.44	S av Malvik	Fw 200C	Markert (kia) Biberger (kia), Meyer (kia), Pfeifer (kia), Sander (kia), Neubauer (kia), Walther (kia), Frost (wia)	Omkom da flyet traff en åskam under en treningstur med helt nytt mannskap. Frost døde den 21.10
25.08.44	Smøla	Bf 110	Wagner (kia)	Flystyrt
07.12.44	Gossen	Bf 109G	Bernhardt (wia)	Nødlanding i sjøen etter luftkamp
07.12.44	Gossen	Bf 109G	Bruscagin (mia)	Luftkamp over sjøen
10.12.44	Øysand	Ju 188	Eckstein (kia) Koeppen (kia)	Koeppen: meteorolog
14.12.44	Værnes		Antall ukjent	Fly styrter i sjøen og sank umiddelbart etter avgang
16.02.45	Gossen	Bf 109G	Ecke (wia)	Hendelse under avgang
23.03.45	Gossen	Bf 109G	Kiefer (kia)	Crash under avgang
23.03.45	Gossen	Bf 109G	Podeweils (wia)	Hendelse under avgang
26.03.45	Gossen	Bf 109G	Dippell (wia)	Hendelse under avgang
02.04.45	Gossen		Bathge (kia)	Flystyrt
08.05.45	Værnes			Havarerer umiddelbart etter avgang vestovert
08.05.45	Værnes			Sklir ut av banen
08.05.45	Værnes			Havari ved Konghaugene

1945 Allierte flyhavari under krigen i vårt nærrområde

*) combat / luftkamp

Dato	Sted	Flytype	Tatt til fange	Omkomne
11.06.40	Gulosen	Lockh Hudson		Machell
11.06.40	Gulosen	Lockh Hudson		Robson, Sherwood, Craig, Napier
13.06.40	Trondheim	Blackburn Skua	Cunningham	Finch-Noyes
13.06.40	Geitastranda Orkdal	Blackburn Skua	Stevenson	Harris
13.06.40	Stadsbygd *)	Blackburn Skua		Crawford
13.06.40	Statsbygd	Blackburn Skua		Gallanger
13.06.40	Stjørnfjorden *)	Blackburn Skua	Casson, Powshave	
13.06.40	Stjørnfjorden *)	Blackburn Skua	Partridge	
13.06.40	Stjørnfjorden *)	Blackburn Skua		Bostock
13.06.40		Blackburn Skua		Tremer
13.06.40		Blackburn Skua	Martin	
13.06.40		Blackburn Skua	Barlett	
13.06.40		Blackburn Skua	Richards	
15.06.40	Hemnekjølen *)	Brist Blendheim		Burran
15.06.40	Hemnekjølen *)	Brist Blendheim		Gaylard
15.06.40	Hemnekjølen *)	Brist Blendheim		Wicks
09.07.40	Trondheim			Brown
21.07.40	Trondheimsfjorden	Sunderland		
07.08.40	Trondheim			Grant
09.09.40	Trondheim			Kimber
20.10.40	Trondheim, Smøla			Gane
10.02.41	Trondheim	Brist Blendheim		Craig, Mackenzie, Twinn
05.07.41	Trondheim			McHardy
14.09.41	Trondheim			
13.10.41	Trondheim			Parrat
13.10.41	Trondheim			Simpson
22.10.41	Trondheim			Briese
16.11.41	Trondheim			Drury
27.12.41	Måløyraidet			Halsall
27.12.41	Måløyraidet			Huges
27.12.41	Måløyraidet			Kaby
27.12.41	Måløyraidet			Myhill
27.12.41	Måløyraidet			Redfern
05.03.42	Ved Surndal *)	Spitfire PRU IV	Gunn	
18.03.42	Atlanteren	Spitfire PRU IV		Tomlison
30.03.42	Trondheim	Lancaster		Day
31.03.42	Terningen fyr	Halifax		Webster + 6
31.03.42	Heim	Halifax		Blunden + 6
31.03.42	Fitful Head	Halifax		Bushby + 6
31.03.42	Vorpneset	Halifax		Archibald + 6
31.03.42	Smøla	Halifax		Steinhauer + 6
31.03.42	Atlanteren	Halifax		Burdett + 6
02.04.42	Ørland *)	Mosquito	Hutchinson, Allan	
03.04.42	Atlanteren eller i fjorden utenfor Tømmerdal / Leksvik	Spitfire PRU IV		Jones
10.04.42	Hammervatnet *)	Spitfire PRU IV		Gimson
26.04.42	Trondheim	Bris Beaufighter		Hyde, Page

Dato	Sted	Flytype	Tatt til fange	Omkomne
28.04.42	Trondheimsfjorden	Halifax	Miller, Gregory, Roberts, Ryder, Curran	Stott, Annable
28.04.42	Flornesvollen	Halifax	Eyles, Murray, Colgan	
28.04.42	Borås	Halifax		Pooles + 5
28.04.42	Hoklingen	Halifax	Stevens	
28.04.42	Kallåsdammen	Lancaster		MacKid + 6
29.04.42	Movatnet	Halifax	Roe, Williams, Morrison, Parr, Butchard	Russell
29.04.42	Røkke på Skatval	Halifax	Petley, Cranstone, Pomroy, Prince	Columbine, Evans
10.05.42	Forbordsfjell *)	Spitfire PRU IV		Malcolm
15.07.42	Trondheim			Pedersen
28.03.43	Skatval	Mosquito	Sinclair	Nelson
04.11.44	Trondheim			Powell
04.11.44	Støren			Redford
10.01.45	Trondheim			Dunshea
10.01.45	Haramsøy	Bris Beaufighter		Foster
06.04.45	Snåsa	Liberator		Baine Jones + 11