

## 1949 Nr. 1 Fotorekognoseringsving

Etter andre verdenskrig i 1945 hadde ikke det norske Luftforsvaret egne fly for etterretning og luftfotografering. Under andre verdenskrig hadde RAF under kodenavnet "Jolly Four" systematisk fotografert viktige områder i Norge. Arbeidet fortsatte etter frigjøringen av No. 540 Sqn. med Mosquito fly og No. 138 og 149 Sqn. med Lancastere. Med base på Værnes utførte de luftfotografering av kystområdene av Sør-Norge samt hele Finnmark Dette arbeidet ble avsluttet i september 1945. For å fullføre arbeidet med å fotografere hele Norge, ble det tidlig etter krigen bestemt at Luftforsvaret skulle settes opp med en fotorekognoseringsving. I tillegg til denne oppgaven skulle vingen delta i samøvelser med andre avdelinger.

I 1947 ble det inngått en avtale med England om mottak av tre Supermarine Spitfire PR. MK XI. Type: Enseters fotospeider fly, uten bevæpning, lavvinget monoplane utstyrt med 2 stk. F. 52 - 20" (eller 36") kamera for vertikalfotografering og ett F. 24 - 5" kamera for skråfotografering som var plassert over vertikalkamera. Kameraene var i skroget bak cockpit. Hvis det var ønskelig, kunne en på ett av flyene, A-ZC, montere 2 stk. F. 24 - 5" kamera under vingene. Kontrollen til kameraene var av type T. 35 og var plassert over hovedinstrumentpanelet i cockpit.



*Spitfire A-ZC hadde montert to kamera under vingene. Dette flyet styrtet med kapt. Meland den 19. august 1953*

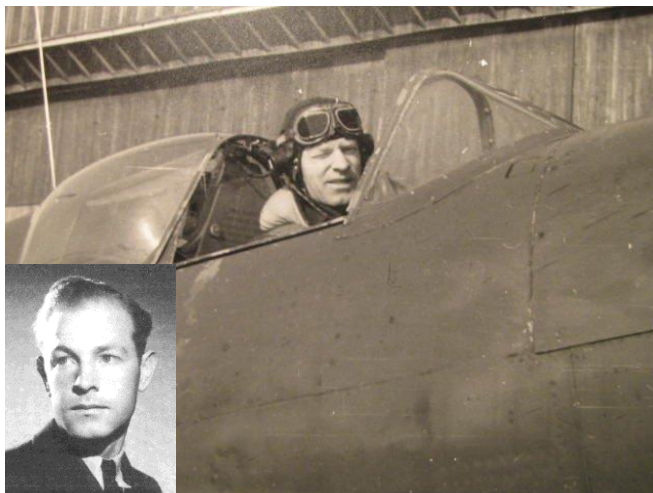
Flyene ble bygget i 1944 av Supermarine Works som en PR. Mk. XI med en Rols Royce Merlin Mk.70 motor. Etter kort tids bruk og lagring i England ble flyene mottatt av Norge under den såkalte "Englands-leveransen". Det første flyet: Ser. nr. PL. 979 (senere A-ZB), landet på Gardermoen den 31.07.1947 ført av den norske flyger kapt. N. M. Jørgensen. De første dagene i august var alle tre flyene mottatt på Gardermoen og hadde følgende serie nr: PL 861, PL 979 og PL 994, med kjenningsbokstav A-ZA, A-ZB og A-ZC. De var allerede den 15.08.1946 blitt reservert kjennetegnene A-ZZ, A-ZY og A-ZX, men endret ved opprettelsen av Nr.1 Fotorek.ving den 9. aug.1949. Den første tiden fra høsten 1947 til utpå

året 1948 ble flyene benyttet av 331-skvadron på Gardermoen. De ble da overført til Flylagringsveiten Gardermoen for midlertidig lagring.



Våren/sommeren 1949 kom det fagarbeidere fra Kjeller til Flylagringsveiten på Gardermoen for å klargjøre flyene. Korporal Leif Hølen tjenestegjorde da på lagringsveiten som flyelektriker og husker godt de tre Spitfireflyene som var innhyllet i såkalt "Cocoontreatment". Hele flyet var belagt med et stoff som lignet en myk plastiskmasse for å holde kondens og fuktighet borte. Etter kort tid på Gardermoen ble flyene fløyet til Kjeller for montering av kamerautstyr. Dette ble utført ved Kjeller under ledelse av fenrik Erling Gjøsund som hadde lang krigstjeneste fra 1940 i Toronto, Canada og ble utdannet som flyfotograf og senere stasjonert ved en skvadron i England hvor han jobbet som fotograf på rekognoseringsfly. Etter krigen i 1945 fikk han en viktig oppgave å sikre fotoarkivet etter tyskerne for å hindre at dette gikk tapt. Erling Gjøsund var en dyktig og god foto- og kameratekniker og tjenestegjorde ved vingen på Værnes frem til sommeren 1951. Da sluttet han i luftforsvaret og begynte som fotograf i det sivile. Se bind 18, side 171.

Den 9. august 1949 var Nr.1 Fotorekognoseringsving på Gardermoen en realitet og var klare for sine første oppdrag med kaptein Kristian Nyerrød som sjef. Kristian Nyerrød var en av de første som ble utdannet som flyger i "Little Norway" i 1941. Etter flygeskolen i august 1941 reiste han fra Halifax med båten *Aquitania* til Storbritannia. Her fløy han Spitfire og ved krigens slutt langtrekkende Mustang. Han fløy også Mosquito, og deltok ved invasjonen av



*Kristian Nyerrød, og til høyre en nyutdannet Leif Hølen*

Normandie i 1944. Etter krigen fløy han Spitfire ved 331 skvadronen på Gardermoen. Foruten Nyerrød ble også flygerne løytnant Harald Meland og løytnant Bjørn Johansen tildelt fotovingen. De var begge på kull F-19 i Canada, (kilde: Luftforsvarets historie, bind 3, side 56). Dette var antagelig på slutten av krigen i 1945. De ble i 1948 beordret til Værnes som prøveflygere på Spitfire og hadde mindre en 50 timers erfaring. De var alene de første ukene før mer erfarent personell ankom Værnes.

Et kurs for flygerne ble arrangert på Gardermoen flystasjon fra 12. august til 4. september 1949 ledet av Flt./lt. Crigthon, RAF, England, med påfølgende utsjekk på RAF Station Benson i England. Foruten de tre flygerne besto vingen av et fåtall teknisk personell med sersjant Per Johnny Solli som leder. Solli var en av de som hadde tjeneste i England under krigen.



*Et senere bilde som viser Leif Hølen fylle drivstoff på en Spitfire*

Som nevnt, den 9. august 1949 var Nr.1 Fotorekognoseringsving klar for oppdraget med fotodekning av Norge, og fotovingen ankom Bardufoss den 11. september. Den 7. oktober flyttet vingen til Værnes og lå der fram til 4. november 1949 for igjen å returnere til Gardermoen. Etter vinteropphold på Gardermoen fra november 1949 til 15. juni 1950 ble det i mai måned beordret nytt teknisk personell til vingen for å styrke denne. Vingen fikk egen motormann ved korporal Kjell Hunstok og elektriker ved korporal Leif Hølen. Likeledes en instrumentmekaniker (Skadsem?). Forøvrig var vingen tynt befolket og en måtte låne fra andre avdelinger når det var påkrevd. Senere fikk man en mer fast stab innenfor de forskjellige kategorier og vingen var da mer eller mindre selvhjulpen. Men fortsatt var vingen avhengig av fotolab.tjeneste fra de stasjonære avdelingene på flystasjonene som ble besøkt. Fotospitfire var utstyrt med store kamera og magasiner for film som krevde stor plass for fremkalling av filmer og ladning av filmmagasiner. Fotovingen var heller ikke oppsatt med egen fototydetjeneste. Dette ble utført av vingens kamera/fototeknisk leder, med assistanse av flygerne, mens det flytekniske personellet til enhver tid hadde jobben med å holde flyene luftdyktige.



Den 15. juni 1950, med styrket mannskap fra teknisk, gikk turen nordover fra Gardermoen til Bardufoss for å fortsette fotograferingen av nordområdene og overvåke vår nabo i øst. For søringene som bare hadde hørt om midnattssola, var det å komme til Bardufoss både spennende og en mektig opplevelse. Fra det frodige Sør-Norge, hvor sommeren for lengst var kommet med løvskog og grønne områder, var det fortsatt lite grønt med bare musører på løvtrærne der nord. Men etter en ukes tid var det nesten som naturen eksploderte. Medvirkende årsak var jo den evige sol som aldri gikk ned. Dette var også en ny opplevelse for søringene, hvor de måtte henge opp ulltepper foran vinduene for å unngå direkte sollys når de skulle sove. De erfarte også at det var mindre behov for søvn i midnattssolens land. Det var ikke uvanlig å se små barn leke ute klokken ett om natten.



*Teknisk leder vsjt Arvid Haugen*

Leif Hølen forteller at tiden på Bardufoss fra 15. juni til 16. oktober 1950 virket som en lang og fin sommer med mye sol og sterke inntrykk fra en mektig natur med høye mektige fjell og med den alltid snødekte "Istind" som den mest øyefallende, med sine flotte topper (1455m). Bardufoss flystasjon i 1950, fem år etter krigen, var ennå preget av etterlatenskaper og mange brente flyvrak og motorer etter tyskernes okkupasjon. Dette var lagret på myra øst av flystripa mot Målselv. Det som var brukbart av fly og materiell ble bevist ødelagt av engelskmennene. Det var politikken den gangen at Norge skulle kjøpe nytt fra England. Tilsvarende stor lagerplass av flyvrak fantes også på Værnes og Gardermoen. For flyinteressert ungdom var dette et spennende leteområde for å se om de fant noe brukbart. På den tiden var det dårlig med slukstenger og de fant faktisk flotte stag i fjærstål som med litt sliping og justering ble brukbare fiskestenger. Resultatet ble så bra at sjefen kaptein Nyerrød ba om hjelp til å utforme sin egen stang. Blant personellet på vingen var det vel bare løytnant Meland som hadde topp utstyr med sin "Hørgård" fluestang fra Trondheim. Han var en entusiastisk fisker på sin hals og benyttet enhver anledning til utforske vann og elver rundt Bardufoss. Men så fikk han også mye fisk.

Meland var på den tiden den eneste som var gift og hadde sin kone Brita fra Trondheim med til Bardufoss. De andre var ungarer var vel mer var ”på jakt” for å utforske nærområdene.

Den gang var det dårlig med transportmidler så rekkevidden ble ikke så stor. Men med lånte sykler er det utrolig hvor langt en kan komme både til Måselvdalen og Heggelia for å utforske flott natur og strie elver med Bardufossen. Bardufoss hotell var også et populært sted hvor det ble det tilbragt noen hyggelige kveldstimer med en halvliter. Problemet var spiseplikt, men med litt flørting med serveringsdamene gikk det greit med et stykke brød. Noen ganger ble det også et lite stevnemøte etter stengetid. På hotellet var det en del besøk av de fastboende, deriblant noen samer i sine typiske drakter som antagelig var nede fra fjellet og drifta for å slukke tørsten. Etter som halvliterne gikk ned ble volumet på det samiske språket mer og mer hørbart og det endte med at en av samene begynte å joike. ”Det var både en underholdende og en ny opplevelse for oss søringene å få oppleve noe av den samiske kulturen og væremåten”, forteller Leif Hølen da jeg besøkte ham på Rygge i 2015.



*Brita og Harald Meland på Bardufoss*

I arbeidstiden var det nok å gjøre med fotooppdrag, og lysforholdene var heller ikke så krevende med tre måneder med midnattssol. Vingens faste fototekniker, fenrik Erling Gjøsund, hadde god assistanse av stasjonens faste fotolaboratorium med leder sersjant Birger Nytrøen og hans stab. De gjorde en utmerket jobb for fotovingen så lenge de var stasjonerte på Bardufoss.



Den tiden Fotovingen var stasjonert på Bardufoss, fra 15. juni til 16. oktober 1950, gikk det bra uten de helt store hendelsene. Men en gang var det nære på. En fin sommerdag med flere



turer foretok kaptein Nyerrød en landing med sin Spitfire og kom glidende ned Andslia, og i det øyeblikk han satte hjulene ned på banen, sprang det en flokk med sauer tvers over stripa. Spitfire var ikke det letteste flyet å lande, med høy nese og dårlig sikt fremover. Ifølge Nyerrød måtte han ta noen ekstra sløyfer (slalåm) for å gå klar av sauene. Det gikk bra, men kunne ha endt i en katastrofe hvis han hadde kjørt inn i flokken. Det var heller ikke uvanlig at et reinsdyr eller en elg spaserte over stripa. Bardufoss og flere andre flystasjoner hadde ikke gjerder og var på den tiden dårlig sikret mot både tamme og ville dyr. Feller inn her et par bilder fra Værnes som beskriver denne problematikken.



*Er dette ment for oss? Sauer ved taksebanen til Hangar 1. Foto: Furunes.*

*I 1946 ble det laget regler for gjeterne:*

**Sauer paa flyplassen**

1. Om morgenen slipper gjeterne selv sauene inn paa plassen.
2. Sauene kan fra morgenen av gresse inntil det blir gitt beskjed om at flyging skal begynne (fra Flykontrollen).
3. Naar flyging paagaar, skal sauene holdes borte fra alle start- og kjørebaner og holdes utenfor omkretsbanen.
4. Sauene skal aldri drives over plassen eller startbaner uten tillatelse fra Flykontrollen.
5. Sauene skal aldri være inne paa plassen uten gjeter.
6. Etter solnedgang skal sauene være borte fra plassen.
7. Gjeterne skal mest mulig holde øye med kontrolltaarnet. I tilfelle hvor det blinkes med rød signallampe fra taarnet skal sauene snaest drives bort fra plassen.

Bardufoss var en de første som etter krigen i 1945 arrangerte et større flystevne med nasjonale og internasjonale fly for oppvisning og utstilling. På ettersommeren 1950 var den store dagen kommet. Det hadde forut for stevnet vært store forberedelser hvor hele stasjonen var involvert, hvor også fotovingen deltok med fly og mannskaper. Den store dagen opprandt med lettskyet pent vær og tilstrømmingen av folk lot ikke vente på seg. Det var tusenvis av mennesker innefor portene, og oppover i Andslia var det tett av folk som likte å se showet i panoramautsikt. Dagen gikk med mye fin oppvisning og akroflyging og det hele ble avsluttet med et stort hangarball med datidens kjente artister som underholdt, og det hele ble avsluttet i midnattssol med en svingom på hangargulvet i den lange lyse sommernatt. Flystevnet var populært og var nok en stor opplevelse for mange tilreisende som kom langveisfra i busser fra hele regionen.

Etter en lang sommer på Bardufoss med mange fine og varme sommerdager, nærmest tropenetter enkelte dager, sto ikke Bardufoss noe tilbake når det gjaldt temperaturer og lett

antrekk p.g.a. varmen. Det var som de fineste dager på østlandet. Men det gikk mot høst og mørkere kvelder og lysforholdene ble dårligere med kortere dager for fotografering. Og mot midten av oktober ble det bestemt å flytte vingen sørover til Værnes for å fullføre noen oppdrag i det trønderske området før vinteren meldte sin ankomst.



*Teknisk pause under øvelse Tunnel på Bardufoss*

Den 16. oktober ble Fotovingen overført til Værnes for nye oppdrag og alle fant seg raskt til rette med vingens tre fotofly i hangar 5 sammen med 331 skvadron med major O. Ullestad som skvadronsjef. For Fotovingen var det en stor fordel å operere sammen med 331 skvadron som på den tiden hadde 13 stk. Spitfire Mk. IX, 2 stk. Harvard og 2 stk. Fairchild Cornell Grunnet Fotovingens dårlige bemanning på teknisk side fikk de raskt hjelp fra skvadronen når det var nødvendig. På den tiden hadde ikke vingen noe stort tungt bakkeutstyr som var med i forflytningsplanen, så vingen var avhengig av hjelp fra flystasjonene de besøkte.

Dagene ble kortere og høsten kom med mørkere dager, så det ble lite aktivitet med fotoflyging. Vingen deltok også i samøvelser med både hær og marine. Og det fortelles at løytnant Harald Meland, som nå var på hjemmebane, hadde en oppvisningstur over Frøya for å hilse på familien.



*Kapt. Meland tok seg en snartur hjem for å hilse på*

Under oppholdet på Værnes ble korporalene Kjell Hunstok (motortekniker) og Leif Hølen (elektrotekniker) forfremmet til sersjanter. Samtidig ble sersjant Christian Benzerud (motortekniker) overført fra

Værnes flystasjon til Fotovingen og overtok stillingen som vingens tekniske leder. Den 16. november, etter fire uker på Værnes, ble Fotovingen overført til Kjeller stasjonsavdeling. Major Slaatten var da sjef for Kjeller flyplass. Den engelske commander Wetham og major Slaatten overtok Kjeller flyplass etter tyskerne og kapitulasjonen den 8. mai 1945. Ved overflytting til Kjeller ble Fotovingen godt ivaretatt med vedlikehold og fototjenester da vingen nå ble plassert midt i det sentrale vedlikeholdssenteret for hele Luftforsvaret. Fotoavdelingen ved Kjeller var topp moderne etter gjenoppbyggingen etter brannen den 12. sept. 1947. Sjef for fotoavdelingen var major Hans Hauge som hadde tjenestegjort i Hærens Flyvevesen siden 1924 og ble uteksaminert som fotosersjant i 1928. Etter krigen fortsatte han i Luftforsvaret på Kjeller som fotooffiser og leder.



Fotovingen opererte som selvstendig avdeling den tiden vingen var stasjonert på Kjeller fra 16. november 1950 til 24. mai 1951. Kjeller var nå den beste basen å operere fra når det gjaldt å få hjelp og støtte vedrørende Spitfireflyene, istedenfor Gardermoen, som nå var uten Spitfire fly. 331 skvadronen hadde flyttet til Værnes. Vingen fikk også tilskudd av nytt personell. I desember 1950 ble vingen tildelt egen radiotekniker ved korporal Bjørn Olsen. Olsen ble senere forfremmet til sersjant og var med vingen fram til mai 52. Han tok høyere utdanning i luftforsvaret og avanserte til oberstløytnant og ble senere sjef for Forsyningsgruppen på Rygge i 1981-1982 og 1984. I januar måned 1951 fikk vingen tildelt egen instrumenttekniker ved sersjant Odd Ringard. En stilling han hadde fram til sommeren 1953. Han konverterte da til kamera/fototekniker etter seks måneder med kurs i Denver, Colorado, USA. Han fortsatte i denne stillingen som leder fram til sommeren 1957. Han sluttet da i luftforsvaret og emigrerte til Denver, hvor han ble gift og bosatte seg.

I januar og utover våren i 1951 var det lite aktivitet med fotografering og luftetterretning. Det gikk mest på motor og vedlikeholdsflyging. I januar ble fly PL.994 A-ZC overført til Kjeller flystasjon for et større vedlikeholdsarbeid. Flyet ble først overført til Fotovingen igjen i juni måned, etter at vingen igjen var overført til Værnes flystasjon. Selv om de var en egen liten avdeling ved stasjonering på Kjeller, deltok personellet ved vingen i alle de daglige gjøremål med vakt og aktiviteter og fulgte stasjonens rutiner og øvelser. Det ble også tid til å gjøre seg kjent med Lillestrøm og nærliggende områder og veien til Oslo var ikke lang til de store opplevelsene i "tigerstaden". Gutta på Fotovingen fikk med seg våren og 17. mai på Lillestrøm før ordren om forflytning til Værnes. Torsdag den 24. mai 1951 var Fotovingen atter tilbake på Værnes for å fortsette med fotodekning av Trøndelag.

Etter overføring til Kjeller i november 1950 ble det bestemt at Fotovingen skulle ha Kjeller som hjemmebase uansett hvilken flyplass Fotovingen opererte fra. Dette medførte at personellet tilkom et innkommanderingstillegg (ulempetillegg) så lenge vingen lå utenfor hjemmebasen. Dette kunne være et beløp på kr. 50.- pr. måned som kom i tillegg til ordinær månedslønn, som for sersjanter på den tiden i 1950 lå på kr 600. pr. måned. Dette tillegget ble opprettholdt frem til mai 1954 da vingen var stasjonert på Kjevik.



*Etter den siste turen med Spitfire i Norge, utført her av fenrik Amund Klepp den 25. mars 1954*

Den 25. mars 1954 utførte fenrik Amund Klepp den siste fototur med A-ZB, som også var den siste tur med Spitfire i Luftforsvaret og Norge. Etter dette ble Fotovingen midlertidig nedlagt på Kjevik og den 10. mai 1954 ble det meste av personellet og noe fotoutstyr overført til Sola



flystasjon og fikk base på Sola sjø sammen med 338-skvadronen. Nr.1 Fotorekognoseringsving fikk tildelt seks F-84E Thunderjet som var ombygde jagerbombere til midlertidige fotofly, med kameraer plasserte i venstre tiptank. Ved denne overflytting ble Fotovingen reorganisert med styrket mannskap av fototeknikk, flyteteknikk og nye flygere. Og den 20. okt. 1954 ble Nr.1 Fotorekognoseringsving endret til 717 Fotorekognoseringsving.

Dette var begynnelsen til noe større. Etter to år med Thunderjet overtok Norge den første RF-84F-26RE Thunderflash, USAF serial no. 51-17050 med kjennetegn T3-D. Flyet ankom den 20. april 1956 til Gardermoen og ble mottatt av 717 Fotorekognoseringsving på Sola den 8. mai 1956. I løpet av sommeren mottok 717 Fotorekognoseringsving 17 fly (innført i tjenestebok den 2. juli 1956). Major Gunnar Berge ble beordret til 717 skvadron med virkning fra 1. juli 1956. Samtidig med denne beordringen fikk 717 Fotorekognoseringsving status som skvadron og ble heretter benevnt 717-skvadron.



*Skvadronen opererte noen år med tilsvarende fly: F84E*

Det ble et langt sprang fra 9. august 1949, hvor vingen ble opprettet med Spitfire MK XI fotofly og opererte fra Bardufoss i nord til Kjevik i sør - til Thunderflash i 1956. Det hadde blitt mange korte og lengere beordringer, avhengig av hvor i landet oppdragene skulle utføres. Foruten de offisielle beordringer var fotovingen med på mange store øvelser. Av disse kan nevnes, øvelse "Main Brace" på Bodø sommeren 1952, øvelse "Høst" på Gardermoen også i 1952. Vingen hadde da Værnes som base. Og øvelse "Tunnel" på Bardufoss den 15-25. juni 1953. Vingen hadde som nevnt base på Kjevik helt fram til fotovingen ble nedlagt med Spitfire og overført til Sola den 10. mai 1954.



*Skvadronens maskot*

*(Foto: Erik Tungen)*

I tiden med Spitfire bodde vingens personell nærmest i en koffert og levde et utpreget fanteliv, men miljøet var ungt og innsatsviljen var stor, så på den tiden var det en viss spenning å oppsøke nye steder og å danne nye bekjenskaper. Hele vingen, enten det var flygere eller teknisk var som en sammensveiset familie hvor arbeid og fritid var felles interesser. Dette skapte en ånd og et samhold som fulgte fotovingen gjennom alle år., og som vedvarte til 717 skvadron ble nedlagt i august 1979 (30 år). Mye av dette skyldes den spesielle tjenesten som skvadronen utførte med luftetterretning og fotografering med lange detasjementer på Bodø/Bardufoss for overvåking av nordområdene. Det var så godt miljø på skvadronen at mer et 20-talls teknikere tjenestegjorde 20 år eller mer ved 717 skvadronen. Det var heller ikke uvanlig at flere flygere hadde lang tjenestetid utover pliktjenesten. Fra teknisk side var det stabssersjant Leif Hølen som var den første med 20 års tjeneste ved Fotovingen/717 skv. (1950-1970) med tildeling av "Trollet" i miniatyr som var skvadronens "maskot".

Leif Hølen hadde kanskje fortsatt ved skvadronen, men ble overført til Plan og kontroll skvadronen ved Rygge flystasjon i tjeneste som flyteknisk kontrollør. En stilling som medførte mer skolegang og typekurs for å dekke alle flytypene ved stasjonen. Hølen fikk også ansvar sammen med to medarbeidere med å bygge opp en avdeling for industriell radiografi (røntgen) ved Rygge flystasjon. Et godt hjelpemiddel som avslørte mange sprekker i flyets vinge og haleseksjon, spesielt på F5-flyene. Hølen fortsatte som kontrollør i hele sin yrkeskarriere frem til pensjonsalder 60 år i juni 1989 med 42 års tjeneste i luftforsvaret.



*Leif Hølen 14. juli 2014*