

Fokkernes historie

Tekst og fotoillustrasjoner: Kjell Dahle



Konstruksjon

I 1924 presenterte Antony Fokker i Amsterdam et lett rekognoserings- og bombefly, det første multirollefly som kunne brukes til ulike oppgaver. Flyet ble opprinnelig bygget i tre varianter, CVA, -B, og -C.

Overvingen hadde forskjellig lengde, og kunne lett skiftes etter behov. Vingelengden hadde betydning for manøvreringsegenskapene, stigefarten og nyttelast/rekkevidde. Flyene hadde både rekkemotor og stjernemotor.

I 1926 kom CVD og CVE versjonene, der CVD var kortvinget og CVE langvinget.

Flyet ble en stor eksportsuksess for Fokkerfabrikken, og ble lisensprodusert i en rekke land. Det ble bygget i mer enn 850 eksemplarer. Alle de nordiske landene hadde Fokker CV på 30-tallet.

Flyfabrikken på Kjeller

Stortinget hadde vedtatt å opprette 4 kampvinger (jagervinger), 4 speidervinger og 1 bombeving. Nye fly måtte anskaffes, og valget falt på flytypen Fokker CV.

Hærens Flyvåpen bestilte i 1926 fem Fokker CVE fra Nederland. Samtidig ble det gjort avtaler om norsk lisensproduksjon av flyet. På Kjeller ved Lillestrøm hadde Hærens flyvåpen anlagt flyplass, og bygget opp verksteder for vedlikehold og produksjon av fly.

Fra 1929 til 1931 ble 27 fly bygget på Kjeller, av den langvingede varianten CVE for Speidevingen. Den var beregnet for rekognosering, observasjon og bomberolle, og hadde et vingespenn på 15,3 m.

Mellom 1931 og 39 ble 15 CVD bygget for Bombevingen. Den hadde kortere ving (12,5 m) for jagerflyging, rekognosering, bombing.

De norske flyene hadde en engelsk 9-sylindret Bristol Jupiter VI A luftkjølt stjernemotor. Den hadde en kraft på 450 hk, fart 250 km/t. Seinere ble CVD utstyrt med en lisensprodusert Armstrong Siddeley Panther stjernemotor med 14 sylindere, 575 hk og fart 280 km/t. Motoren var lisensprodusert av Marinens Flyvåpen i Horten, og var kjent for høy kvalitet og meget god driftsikkerhet.

Topp høyden var 5500 m for begge flyene, mens CVD hadde en rekkevidde på 700 km og CVE 900 km. Flyene var utstyrt med ski om vinteren, hjul om sommeren.

CVD kunne ta bombelast på 250 kg, (kunne ta 400 kg bombelast). Raufoss Ammunisjonsfabrikker A/S var eneleverandør av bomber, på 10 og 50 kg.

I 1934 deltok 4 Fokkere på Jubileumsflygingen for Trygve Gran. De fløy Kjeller, Berlin, Köln, Paris, London, Coventry, Leuchars, Aberdeen og til Reve/Sola. En gang ble en Fokker brukt som ambulansfly.

Sola flyplass ble åpnet 1937 med stort flystevne. Tre Fokkere deltok med Kaptein Ole Reistad i spissen.



Nøytralitesvakt

Sommeren 1939 var det stor uro ute i Europa. Hitler rustet opp, og angrep Polen i september. Norge ønsket å være nøytrale, slik landet var under 1. verdenskrig. For å sikre nøytraliteten ble det derfor besluttet å fly vakt langs den norske 3-milsgrensen. Vaktflygingen skulle gjennomføres av Marinens flyvåpen sammen med Hærens Flyvåpen. Fly ble plassert rundt i hele landet.

Fokkerne ble fordelt med Kjeller (12 CVD), Sola (6 CVD fra bombevingen), Værnes (8 CVE og 1 CVD) og Bardufoss (6 CVE). Flyskolen disponerte 9 CVD. Speidevingen skulle

avløse bombevingen på Sola slik at to CVE-fly allerede var ankommet Sola 8. april. Mannskapene fra bombevingen var sendt østover med Bergensbanen 8. april, men fikk ordre om å snu.

Det var krevende å holde flyene i luften hele vinteren 1940. Det ble observert mange overflygninger av engelske, tyske og russiske fly. Tyskerne var ute etter informasjon om norske flyplasser. Fokkerne ble sendt opp, men de ble stort sett frafløyet av de langt raskere tyske flyene.

9.april

Hærens flyvåpen disponerte ca 40 Fokkere våren 1940.

På Kjeller lå Speidevingen med kaptein Ole Reistad som sjef. Han hadde ordre om å evakuere flyene ved et eventuelt angrep, men alle flyene hadde fått hjul fordi de skulle til Sola og avløse Bombevingen. Så han måtte start med å sette ski på flyene midt på natten 9. april. Han disponerte 9 fly, men bare 5 av flyene ble klare og fløyet til Steinsfjorden ved Hønefoss for å lande på isen.

På Sola fikk løytnant Ch. T. J. Jean Hansen melding fra Marinen at to tyske skip var observert utenfor Solabukta. Han tok av utrustet med to 50 kilos bomber, og var klar for å slippe bombene. Så fikk han ordre fra Bergen: "Bomb ikke". Den dag i dag er det uklart hvem som sendte denne meldingen.



De seks Fokkerne på Sola fikk kl 0800 ordre om at de skulle overføres til Østlandet. Mens de takset ut kom 8 tyske Ju 88 og 2 Messerschmitt BF 110 inn over flyplassen fra sør i 50 m høyde, og beskjøt og bombet Fokkerne og flyplassen. Flyene besvarte ilden, og greidde komme seg i lufta sammen med to Capronier. Den ene Capronien

ble skadet og måtte nødlande på Jæren. Men den siste greidde seg og slo følge med Fokkerne mot Kristiansand og Steinsfjorden ved Hønefoss.

I Kristiansand fikk Fokkerne etterfylt bensin, men et av flyene nådde ikke å fylle opp før et tysk angrep satte inn. Flyet måtte nødlande mellom Hvittingfoss og Kongsberg, og ble ødelagt.

De fem andre Fokkerne nådde fram til Steinsfjorden hvor de landet fint på isen. Om ettermiddagen fløy så alle Fokkere med hjul videre til Brumunddal. En Fokker fra Sola fikk ødelagt propellen under landing. Fokkerne med ski fløy til Mesnavann og Næravann ved Lillehammer.

Flyskolens Fokkere ble evakuert til Gansvika ved Øyeren, seinere sendt nordover til Elverum. Herfra ble flyene forsøkt fløyet til Sverige, men bar 4 kom seg over på grunn av dårlig vær. Disse ble seinere solgt til AB Svensk Flygtjänst. I 1949 ble et av disse flyene tilbakelevert til Norge og restaurert på Kjevik. Det står nå i utstilling på Norsk luftfartsmuseum i Bodø.



Fokkerne kunne ikke brukes i kampsituasjoner mot overlegne tyske fly, men fikk viktige oppgaver med rekognosering og kurertjeneste. Flyvåpenets Fokkere ble nå samlet med flyene fra Flyskolen og Jagervingen på Feforvannet i Nord-Fron. Gruppen bestod av 1 Caproni, 1 Gloster Gladiator, 11 Fokker-fly, 1 Tiger Moth, 1 sivil Klemm. Sjef for gruppen var kaptein Ole Reistad, med seg hadde han løytnantene C. F. Jean-Hansen og John Nordmo, og 14 flygere, 6 speidere, 9 mekanikere, 3 mekanikerelever, 13 korporaler og menige. Flyene ble så fordelt på Lesjaskogvannet, Tisleia i Nord-Aurdal, Espedalsvannet/Slangen i Nord-Fron og Vangsmjøsa i Valdres. Flere av flyene var etter hvert ødelagt og tapt.



I Trøndelag ble alle Speidevingens 9 Fokkere evakuert til Selbusjøens østside kl 0400 9. april, så sørover til Aursunden. Tre Fokkere ble sendt opp til Lesja.

Tyskerne presset på oppover Hallingdalen, Gudbrandsdalen og Østerdalen, og de norske styrkene greidde ikke holde tilbake. Kampene gikk mot slutten, og det ble besluttet å overføre alle fly med hjul til Åndalsnes, mens flyene med ski ble sendt til Nordli i Nord-Trøndelag. Herfra skulle de fly nordover for delta i kampene der. Med bensindepoter lagt ut underveis ankom flyene Bardufoss 5. mai. 6 Fokkere, 4 Tiger Moth og en sivil Klemm hadde greidd turen, men bare 4 fly var i brukbar stand. De andre ble hensatt i skogen ved Alapmoen.

Flyene i Åndalsnes var gått tapt med tysk bombing. Av 40 fly hadde Hærens flyvåpen bare ca 10 som fortsatt kunne brukes. De andre var tapt i bombing og ulykker, fire var havnet i Sverige.

Narvik

Hålogaland flyavdeling disponerte seks Fokkere, tre på en feltflyplass på Banak og tre på en feltflyplass på Seida i Tana. 10. April fikk alle flyene ordre om å samles på Bardufoss. Et fly ble delvis ødelagt under mellomlanding i Alta, men kom seg videre med nød-reparasjoner. Flyene ble samlet på Moen i Målselv hvor general Fleischer hadde hovedkvarter, og fløy så til Rundhaug litt øst for Bardufoss. Den nye flyplassen på Bardufoss kunne bli utsatt for tyske angrep, så en midlertidig base ble opprettet på Rundhaug. Lager for bensin og ammunisjon lå fortsatt på Bardufoss.

Disse Fokkerne fikk delta aktivt i krigen med rekognosering, fotografering og bombing av tyske mitraljøsestillinger. Tyskerne hadde ennå ikke fått jagerfly på plass, så Fokkerne kunne operere nokså trygt.

Det viktigste og mest kjente oppdraget var bombingene av 11 tyske Ju 52 transportfly som hadde landet på isen på Hartvikvannet ved Narvik. Fokkerne ble utstyrt med tre 50 kilos bomber, men første raidet var uten resultater. Flyene manglet bombesikter

som var gjenglemt på Værnes. Ved hjelp av hjemmelagde bombesikter og improvisert stupbombing greidde Fokkerne ødelegge 4 av flyene. Også allierte fly deltok i bombingene. Etter hvert fikk tyskerne satt opp mitraljøsestillinger, men ingen Fokkere ble alvorlig skadet. 10 Junkere ble ødelagt.

14. april ble en Fokker ødelagt av tysk mitraljøseild mens den skulle fly forsyninger til Omdal-gruppen. 4. mai skulle en Fokker bombe tyske stillinger ved Gratangseidet, men ble plutselig angrepet av en He 111. Fokkeren ble skutt ned, men flyverne overlevde.



En annen Fokker gikk tapt etter motorstopp. Flygeren reddet seg i fallskjerm. Isen på elva ved Rundhaug ble brukt som landingsbane. Men ei bru stod i veien, og et fly ble ødelagt da det ikke greidde ta av.

Isen ble usikker, og flyene flyttet til Takvatnet litt lenger nord. Gruppen ble 8. mai reorganisert som "Hærens Flyvåpen, Nord-Norge" med kaptein Ole Reistad som sjef. Kampene fortsatte fram til 28. mai, og Narvik ble gjenerobret. Tyske stillinger var blitt bombet ved Laigasting, Brittatind, Roasme og Hartvigvannet. Også Marinens Flyavdelig deltok ut fra base i Tromsø. Marinen mistet ingen av sine seks MF11 og seks HE115.

Ved kapitulasjonen 7. juni var bare to Fokkere flydyktige, 371 og 385. Det ble bestemt å fly dem til Finland sammen to av Marinens MF11-fly og en HE115. En av Fokkerne hadde ski, men dette ble endret ved å sette på lastebilhjul. Flyene ble overmalt med brunfarge for å se nøytrale ut, og fløy sammen med en Tiger Moth fra Alapmoen ved Rundhaug til Banak, så til Salmijærvi i Finland. Flyene ble deretter overtatt av finnene.

Flygere og mannskaper fra Hæren og Marinen kom seg over til Canada der de var med på å bygge opp Det Norske flyvåpenet i "Little Norway", med nye og moderne fly.

Kilder:

Odd Arnesen: Våre flygere i kamp

Wikipedia.no

Flyfabrikken.no

1915-1940