

# Norske Heinkel He 115

Tekst: Kjell Dahle

Foto: billedmontasjer av modell v/Kjell Dahle



Da Tyskland angrep Norge 9. april 1940 disponerte Marinens flyvåpen seks nye og moderne sjøfly. De deltok aktivt i forsvaret av landet, for det meste i oppgaver av typen transport og observasjon. Da Norge kapitulerte ble fire av flyene evakuert til Storbritannia.

## Teknisk beskrivelse.

Utviklingen av Heinkel He 115 startet i 1935 av Ernst Heinkel Flugzeugwerke G.m.b.H. i Rostock i Tyskland. Flyene ble produsert tre serier (-A, -B, -C) i mange varianter. Flyet var designet for rekognosering, torpedobombing og minelegging, og ble produsert i ca 300 eksemplarer.

Flyet var i helmetall med to kraftige BMW-motorer, besetning på tre. Flyene ble eksportert til Norge, Sverige, Finland og Bulgaria. Storbritannia overtok fire fly fra Norge.

Marinens flyvåpen bestilte en modifisert versjon, med 20mm kanon i nesepartiet, og mitraljøse i bakre cockpit.

Spesifikasjoner Heinkel He 115A-2(N):

Vingespenn	22,30 m
Lengde	17,30 m
Høyde	6,60 m
Nettovekt	5 300 kg
Maksimal startvekt	9 1000 kg
Topp hastighet	320 km/t
Marsjfart	285 km/t
Topp høyde	5 500 m
Rekkevidde	2500 km

Motorer	2 stk BMV 132N 9 sylindret stjernemotor, 975 HK
Bestykning	1 stk mitraljøse 1 stk 20 mm kanon
Våpenlast	En torpedo på 800 kg Tre 250 kgs bomber

## I norsk tjeneste.

De seks flyene skulle erstatte de gamle torpedoflyene Douglas DT2B og MF11-flyene. Flyene ankom Horten august 1939, fløyet hit av norske flygere. Ytterligere seks fly var bestilt for levering i april 1940, men disse ble ikke levert.

I september 1939 ble det vedtatt å opprette en nøytralitetsvakt på grunn av den spente situasjon i Europa, og de nye flyene ble fordelt på marinebasene rundt i landet. Flyene hadde kjennetegn F.50, F.52, F54, F56, F.58, F.60.

To fly (F.52 og F.58) ble stasjonert på Flatøya ved Bergen, tre fly (F.50, F54, F56) på Skattøra ved Tromsø, og ett fly (F.60) på Sola. Hele kysten fra svenskegrensen til Varangerfjorden skulle overvåkes med patruljering, sammen med fly fra Hærens flyvåpen. Heinkel-flyene skulle patruljere kysten fra Jærens Rev til Varangerfjorden.

Krigen i Europa hadde ført til stor aktivitet i Nordsjøen, både Tyskland og Storbritannia ønsket å kontrollere havområdet. Dette førte til mange krenkelser av norsk nøytralitet.

3. april var F.58 fra Flatøya ute på rekognosering. Ved Sotra oppdaget de en Junker 88 med stans på høyre motor. Flyet ble ledet mot Sola. Etter to runder over flyplassen snudde flyet plutselig og fløy mot Forus. Her buklandet det på et jorde. Mannskapet ble arrestert etter først å ha satt flyet i brann.

På hjemveien observerte F.58 fire Ju 88 vest for Kvitsøy, på vei sørover. Heinkelen la seg på innsiden og presset flyene utenfor territorial-grensen, og fulgte dem ned til Jærens Rev. Men stort sett gikk vaktflygingen uten store hendelser.

## I krig.

Angrepet på Norge 9. april kom overraskende på alle, men urovekkende meldinger hadde kommet inn allerede kvelden før. På Flatøya ved Bergen ble stasjonen satt i alarmberedskap kl 0200 da stasjonsjefen, kaptein Edwin Manshaus, fikk melding om at tyske krigsskip var på vei inn Korsfjorden mot Bergen. En MF 11 og Heinkel F.52 ført av løytnant Hans Andreas Bugge ble sendt opp kl 0400 for om mulig å bombe "Køln". Bugge fløy sørover Hjeltefjorden. Like nord for Kvarven oppdaget han det tyske skipet og angrep, med to 250 kilos bomber, fra 3000 meters høyde. Men bombene eksploderte ikke. Han oppdaget krysseren "Køningsberg" nord for Vattlestraumen, og prøvde et nytt angrep. Bomben eksploderte, men traff ikke. I stedet ble Bugge møtt av kraftig beskytning, og måtte returnere til Flatøya. Det fortelles at de tyskproduserte bombene var ubrukelig.

På Flatøya ble det satt i gang evakuering, og sammen med MF11-flyene fløy F.52 til Norheimsund og F.58 til Sognefjorden. Det ble opprettet to flygrupper, en i Balestrand og en

i Eidsfjord. Kampene skulle fortsettes under militærledelsen som lå på Voss, ledet av kaptein Manshaus.

I Eidsfjord lå F.52 sammen med fire MF11-fly. Besetning var løytnant Håkon Offerdal (flyger), løytnant Per Hektoen og mekaniker Gunnar Haugen. Flyene deltok på enkelte bombeoppdrag, men mest med patruljeringer. Den 19. april angrep flyet det tyske artilleriskipet "Bremse". En av bombene traff dekket uten å eksplodere, den andre traff rett utenfor skipssiden.

23. april ble flygruppen i Hardanger overført til Sognefjorden. I Balestrand lå F.58 sammen med tre MF11-fly. Flygruppen deltok i patruljering og enkelte bombeoppdrag. 28. april ble Offerdal i F.52 sendt mot Stavanger for å bombe en tysk krysser. Men flyet fikk motorproblemer underveis og måtte snu.

31. april var F.58 med på å senke den tidligere norske minesveiperen KNM Uller som tyskerne hadde kapret fra norsk marine. Kaptein Manshaus hadde fått opplysninger at to skip var i ferd med å legge miner ytterst i Sognefjorden. To MF11 forsøkte først med bombing, men traff ikke. F.58 lyktes bedre med å angripe to ganger med tre 50 kgs og en 250 kgs bombe. Det ble treff, og skipet fikk så store skader at det måtte kjøres på land, tok fyr og sank.



Men dette ble det siste operative tokt i Sør-Norge for Marinens flyvåpen. Kampene på Vestlandet ble oppgitt, og 2. flyavdeling nedlagt. 1. mai ble gruppen beordret nordover til Tromsø hvor kampene ennå fortsatte.

Men F.52 var i dårlig stand, det var feil på det hydrauliske anlegget, og blindflygingsinstrumentene virket nesten ikke, og det var lite bensin å få tak i. Flyet ble i stedet sendt over til Storbritannia, ført av løytnant Håkon Offerdal. To britiske flygere var også med, Peter Faragut og Jim Owbridge. På veien fikk flyet motorstopp, og måtte fly det siste stykket på bare en motor. De landet i en øde fjord i Dornoch i Scotland, og måtte ta seg fram til fots for å finne folk.

På Sola hadde løytnant Carl August Stansberg kommandoen. Han fikk uklare meldinger om et tysk angrep, og satte for sikkerhets skyld stasjonen i alarmberedskap.

Mannskapene på F.60 bodde på hotell i Stavanger, og ble purret ved halv femtiden.

Besetningen bestod av løytnant Johan Brinch (flyger), løytnant Harald Johan Østby (navigatør og observatør), og mekaniker Thor Smaaland (mekaniker og telegrafist). Da de ankom Sola var MF11-flyene allerede klargjort, mens Heinkelen trekkes til land for å få etterfylt olje og bensin. Midt under arbeidet med å henge opp bombene kom det første tyske angrepet. De norske mannskapene kunne ikke annet enn å trekke seg tilbake, og de to flyene ble erobret av tyskerne. Et MF11-fly (F.346) hadde imidlertid greidd å komme seg unna, og fløy nordover til Hardanger og sluttet seg til flygruppen der.

Flybesetningen dro over til Sandnes, og kom seg etter hvert til Møsvatn i Telemark hvor de sluttet seg til restene av en flygruppe fra Kristiansand. F.60 ble i mai fløyet ned til Tyskland, hvor det ble brukt til treningsfly på øya Rügen i Østersjøen fram til 1944.



Sjef for 3. flyavdeling i Tromsø var kaptein Trygve Sundt. På den nye flystasjonen Skattøra hadde de tre Heinkelflyene hatt en tøff vinter. Flystasjon var bare halvferdig da flyene ankom i oktober 1939. Mannskapene ble forlagt privat rundt i byen, flyene lå festet til bøyer og måtte stort sett vedlikeholdes utendørs. På basen var det tre Heinkel-fly og fire MF11. I tillegg til Skattøra ble det opprettet enkle baser på Skjervøy, Hammerfest, Stokmarknes og i Hessfjorden på Ringvassøya.

Kl 02.00 9.april fikk stasjonen melding om at et tysk angrep var i gang. Flyene ble klargjort, bomber montert, men det var full snøstorm i Tromsøområdet så flyene ble liggende værfast. Etter noen dager ble rekognoseringer utført, men lite skjedde i Tromsø. Men kampene rundt Narvik skulle vare i to måneder, og påføre Hitler det første nederlag da Narvik ble gjenerobret av allierte styrker.

13. april fikk Heinkel-flyene ordre om å angripe to tysk Dornier Do 24 flybåter. Båtene

forsvant, men i Gullesfjorden nær Narvik ble to Ju 52 angrepet. F.56 ble ført av løytnant Sigurd Sivertsen, F.50 av løytnant Helge Dahl, og F.54 av løytnant Birger Grinde. I fin formasjon angrep flyene, men måtte ta flere runder før de fikk treff og det ene flyet satt i brann. På hjemveien ble de beskyttet av det britiske slagskipet "Warspite", britene trodde det var tyske fly.

Etter denne hendelsen skjedde det ikke så mye en stund, men en del rekognoseringsturer og transportoppdrag ble utført. Flyene deltok foreløpig ikke i kampene, noe som nok skyldtes dårlig samarbeid mellom Hæren og Marinen.

13. april måtte to tyske Heinkel-fly nødlande i Brønnøysund og Ørnes på Helgeland på grunn av bensinmangel. Flypersonalet ble tatt til fange av norske soldater, som overtok flyene. De ble så fløyet til Tromsø 26. og 30. april, og fikk betegnelsen F.62 og F.64.

2. mai ankom løytnant Bugge med F.58 fra Sognefjorden. Marinens flyvåpen bestod nå av seks Heinkel He115, og 5-6 MF11. Men det var stor redsel for tyske angrep med så mange fly samlet, så flyene ble fordelt rundt på de små stasjonene.

Etter hvert fikk avdelingen skarpere oppdrag. 3. mai bombet to Heinkel-fly tyske stillinger i Gratangseidet. Også neste dag ble det utført bombeoppdrag. 7. mai fløy F.50 til Helgeland med ammunisjon, 15000 skudd. 11. mai deltok tre Heinkelfly i et tokt mot tyske tropper ved Læigassvann nordøst for Bjerkvik. 29. og 31. mai bombet Heinkel-flyene tyske stillinger ved Bjørnfjell. I det siste angrepet fikk marinens fly eskorte av to britiske Gloster Gladiator fra Bardufoss.

Til sammen 12 bombetokt ble utført, 6 speidetokt, flere viktige tokt med transport av ammunisjon til norske styrker. Men flyene ble ofte antatt for å være tyske fly, og ble beskyttet av alle allierte styrker. En fordel var allikevel at tyskerne trodde at flyene var sine egne, inntil bombene falt i hodet på dem.

6. juni deltok to Heinkel-fly i bombing av tyske stillinger i Storfjell ved Bjørnfjell sammen med en Fokker fra Hærens flyvåpen. Dette ble det siste oppdraget, neste dag ble hele Hålogaland flyavdeling oppløst, kampene var avsluttet. Marinens flyavdeling hadde gjennomført 174 tokt: 17 bombetokt, 19 speidetokt, 44 transport, 83 forflytninger uten å miste fly eller mannskap. 23 av mannskapene reiste samme dag over til Storbritannia sammen med kong Haakon og regjeringen.

## **Evakuering.**

Flyene skulle evakueres til Storbritannia. 7. juni dro F.58 ført av løytnant Bugge og F.64 ført av løytnant Stansberg over til Sullom Voe på Shetland. Turen tok 7 timer og 10 minutt. 9. juni fløy F.56 med løytnant Jørgensen og F.54 med løytnant med Johan Brinch mot Shetland. De ble fikk problemer med tett tåke. F.56 landet på havet og kjørte en time "motorbåt" før de nådde Shetland. Men Brinch fant ikke Shetland og måtte snu. De landet på havet ved Stad med tomme bensintanker. Flyet ble senket, mannskapet rodde i land på Svinøy fyr.

F.50 var i dårlig forfatning, hadde motorproblemer, men ble fløyet over til Finland neste dag. Flyet ble ført av løytnant Helge Dahl sammen to MF11. Flyet ble så satt i finsk tjeneste, reparert, og brukt til transport av personell med hemmelige oppdrag bak russiske linjer ved Lagodasjøen. 4. Juni 1943 ble flyet oppdaget og skutt i senk i Østre Karelen, mannskapet tatt til fange. Russerne hadde trolig flyet i besittelse en tid for å studere flyet.

Den siste Heinkelen, F.62 var ikke flydyktig, og ble etterlatt i Tromsø sammen med tre MF11.

Luftwaffe overtok og reparerte flyet, og brukte det i sjøredningstjeneste. Seinere havnet flyet i København.

Heinkel-flyene i Scotland ble overtatt av RAF, men fikk ulike skjebner. Flyene ble først samlet i Helensburg, i en midlertidig flygruppe ledet av kaptein Bugge.

F.56 fikk betegnelsen BV184 av RAF. Under et tokt mot Frankrike ble flyet beskyttet av polske Spitfire på hjemveien. Propellen ble skutt av og motoren kom i brann, men flyet greidde å lande. Seinere ble flyet ødelagt av brann under etterfylling av drivstoff, trolig i Wig Bay juli 1942.

F.58 fikk betegnelsen BV185, og ble ødelagt 23.sept 1941 etter et italiensk raid nord for Kalafrana på Malta. Besetningen omkom.

F.64 (BV187) utførte flere hemmelige oppdrag i Nord-Afrika, men ble ødelagt av to BF 109 mens det stod i hangaren på Malta. Kaptein Haakon Offerdal var flyger. Han fløy ned våren 1941 via Gibraltar.

F.52 (BV186) ble hugget opp i Woodhaven i desember 1942 uten å ha deltatt i oppdrag. Flyene ble ført av var norske, engelske eller franske flygere.

Men det finnes ulike versjoner av disse historiene. Et fly, uklart hvilket, gikk rundt under landing og testing av britiske flygere. Kanskje det var F.52. BV187 (F.64) skal ha blitt brukt til å utføre hemmelige oppdrag på norskekysten, men var svært utsatt for beskytning av allierte styrker. Prosjektet ble raskt avsluttet. Flyger var løytnant K. Skavhaugen. En annen historie forteller at BV185 (F.58) landet i Tripoli, plukket opp britiske agenter og fløy ut.

De norske Heinkelflyene fikk ikke så lang levetid, og ble bare en liten brikke i den store krigen. Tyskerne hadde selv mange Heinkel-fly stasjonert i Norge. I 2012 ble det funnet en tysk Heinkel i Hafrsfjorden ved Stavanger. Flyet var i god stand, ble hevet, og er nå under restaurering ved Flyhistorisk museum Sola.



Fra hevingen av tysk Heinkel He115 B-1 på Sola Sjø.

Marinens flyvåpen	Reg.nr	RAF	Stasjon	Avslutning
F.50	LN-MAB (w.nr 3038)		Skattøra	Finland, Russland. Havareert 4/7-43
F.52	LN-MAD (w.nr 3039)	BV186	Flatøya/Sogndal Skattøra	Storbr. Opphøgd desember 1942
F.54	LN-MAE (w.nr 3040)		Skattøra	Stad. Senket ved Stad 8/6-40
F.56	LN-MAF (w.nr 3041)	BV184	Skattøra	Storbr. Brann, defly, opphøgd aug. 1942
F.58	LN-MAG (w.nr 3042)	BV185	Flatøya/Sogndal	Storbr, Malta. Ødelagt under angrep. 9/7-41
F.60	LN-MAH (w.nr 3043)		Sola	Tyskland. Gjenfunnet i Russland 1994, nå lagret privat i Frankrike
F.62	(tysk)		Skattøra	Tromsø, Danmark. Opphøgd.
F.64	(tysk)	BV187	Skattøra	Storbr, Malta. Ødelagt under angrep 1942

#### Kilder:

Bjørn Hafsten og Tom Arnheim: Marinens Flygevåpen 1912-1944

Bjørn Hafsten m.fl: Flyalarm

Vera Henriksen: Luftforsvarets Historie.

Henrik Meyer: Hæren og marinens flyvåpen

Finn Arnesen: Våre flygere i kamp

Kay Hageby: Fra Nielsen & Winther til Boeing 747

Militærhistorisk Forening Rogaland: Alarmstart

Kjetil Åkra

Forsvarsmuseet.no

Wikipedia.no

