

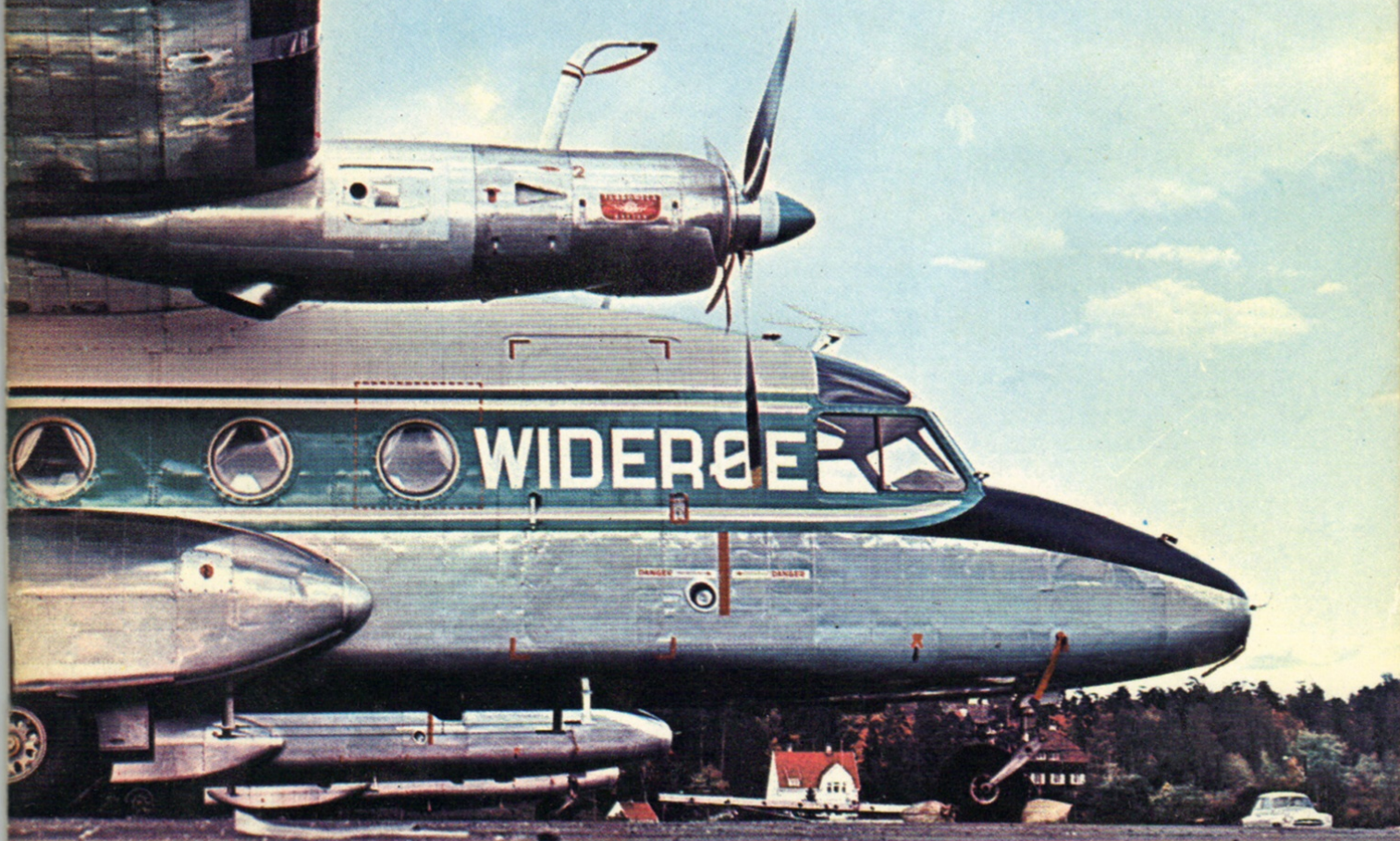
VI FLYR

Nr. 1 (103) - 1964
JANUAR - Kr. 2.00

ALARM PÅ ANDØYA

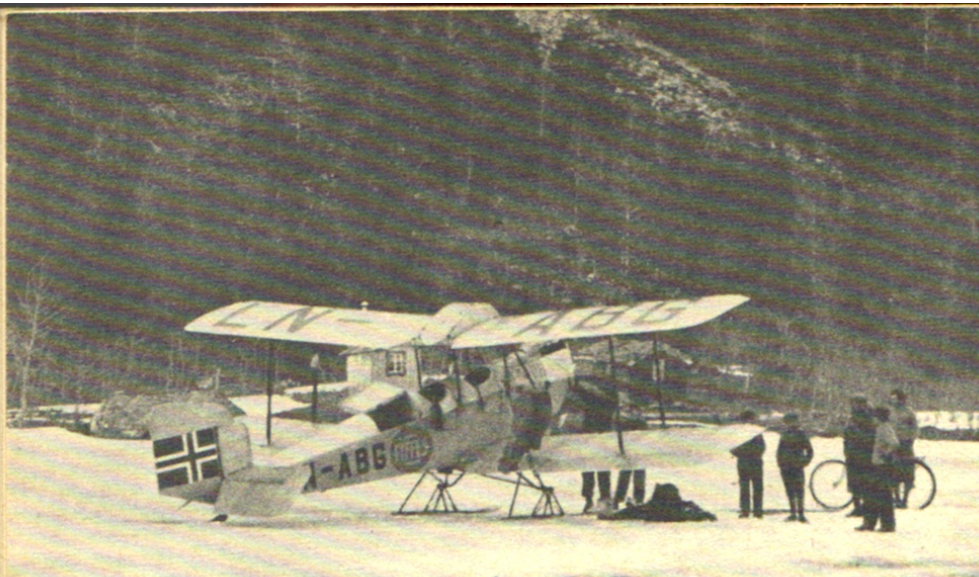
Landing var livsfarlig,
men Albatross'en måtte ned.

Se side 8



DEN STØRSTE DAGEN

24. oktober 1944 vant toppscoreren David MacCampbell en serie luftseire som var enestående i 2. verdenskrig.



Den øverste raden viser fra venstre Spartan, Widerøes første fly, deretter en Gipsy Moth. På neste side en Waco Cabin over en Waco F, og ytterst en Bellanca i midnattssol. Bildene under t. v. er ovenfra Norge A og Stinson, deretter i rekkefølge nedover Junkers W 34, Piper Cub Cupé, Messerschmitt Taifun, Fairchild Argus og Norge B.



I TIDEN ETTER 1930, ble det dannet flere små flyselskaper her i landet. Som oftest var det unge flyvere utdannet i Marinen eller Hæren som gikk i kompaniskap og skrapte sammen nok penger til å kjøpe et fly og starte for seg selv. Felles for disse energiske karene var at de hadde en brennende tro på flyet som et fremtidens transportmiddel i landet vårt. To av disse småselskapene, Lotsberg & Skappel-Lufttrafikk og Widerøe & Bjørneby er av særlig interesse, da de siden dannet grunnlaget for Norges eldste nåværende flyselskap. Lotsberg & Skappels flypark var en enslig Gipsy Moth (LN-ABL), mens Widerøe & Bjørneby eide en Spartan (LN-ABG).

Ved juletid 1932 kom karene i disse selskapene — Helge Skappel, Leiv Brun, Halvor Bjørneby og brødrene Arild og Viggo Widerøe — sammen for å planlegge en propaganda-kampanje for flysaken her i landet og prøve å skaffe penger til innkjøp av flymateriell. Det viste seg å være vanskelig å få økonomisk støtte, men propaganda kunne flyverne drive med det materiellet som var for hånden. Sammen med seilflyvere fra Norsk Aero Klubb arrangerte de i mars 1933 to flystevner, det første på Steins-

fjorden i drivende snødrev og det neste på Mjosa ved Hamar i strålende vårvær. Begge stevnene ble flott propaganda for flysaken, og publikumstilstrømmingen var stor. På programmet var det oppvisning med glidefly, formasjonsflyvning, ballongkamp og snittflyvning, og stevnene ble avsluttet med taxiflyvning. I påsken ble de to flyene brukt til taxiflyvning fra høyfjellshotellene, og flyene gjorde også god nytte i ambulansoppdrag og leting etter savnede skiløpere.

På våren ble Spartan-flyet satt på flottører, og om sommeren drev det «piratvirksomhet» langs kysten med taxiturer fra badestrender og småbyer. På denne tiden satte karene i gang med reklameflyvning. Firmanavn ble malt på skroget og under vingene, og tusenvis av reklamesedler i alle farver ble spredd over landet. Men reklamemidlene måtte stadig fornyes, lyskastere og sirener ble tatt i bruk, og firmanavn lyste i neonskrift under flyene.

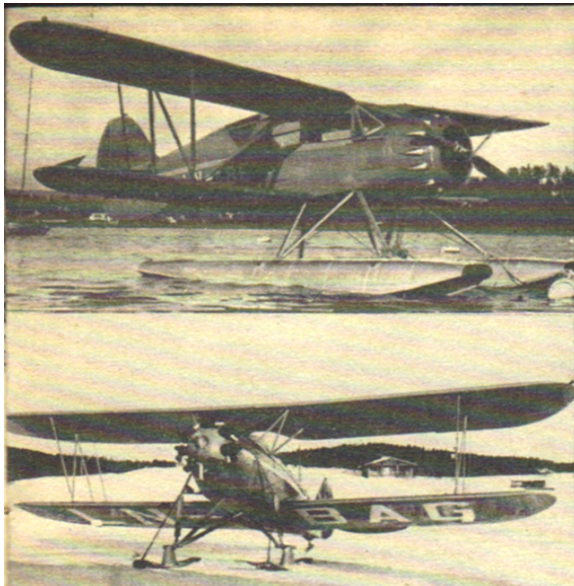
I løpet av høsten 1933 klarte Viggo Widerøe å samle 25 000 kroner, og ferden gikk til Amerika der han kjøpte et femseters Waco Cabin-fly. Pengene strakk ikke til for vanlig transport av flyet til Norge. Widerøe fløy det derfor fra fabrikk til New York, der flyet ble tatt ombord i den tyske Atlanterhavsdamperen «Europa» og fraktet til Bremen. Her fikk Widerøe tillatelse til å starte fra havnen og fløy nordover, men snødrev og tåke tvang ham til å nødlande to ganger før han nådde Oslo.

19. februar 1934 ble så Widerøes Flyveselskap A/S registrert med en aksjekapital på 25 000 kroner. Waco'en

FLY-NORGE



VED ODD ARNESEN



WIDERØES FLYVESELSKAP A/S

ODD ARNESEN forteller i denne artikkelen historien om Norges eldste flyselskap

var da i full trafikk sammen med Spartan'en, og fra Hærens flyvevåben ble det kjøpt en Gipsy Moth (LN-ABU). Tiden frem til påske ble travel for selskapet. Waco'en ble brukt til ambulanse, taxiturer til høyfjellet og langturer med forretningsfolk rundt i landet, og Aftenposten leide flyet for reportasjeflyvning ved Tafjordulykken. Samarbeidet med NAK var fortsatt godt, og det ble arrangert flystevner i Skien, Moss, Horten, Sarpsborg, Tønsberg og Drammen. De første flyelevene begynte hos Widerøe, og på Bogstadvannet ble det opprettet vinterbasis med et lite verksted.

I påsken ble flyvirksomheten lagt til Ustaoset og Fefor. På Ustaoset møttes igjen karene fra Widerøe- og Skappel-selskapene, og de besluttet å gå sammen i Widerøes Flyveselskap A/S, som skulle bygges ut til et større selskap for ruteflyvning, ved siden av taxi-, flyskole- og fotovirksomhet. Viggo Widerøe ble daglig leder av selskapet, Helge Skappel skulle ta seg av luftfotografering og flyskolen, Arild Wider-

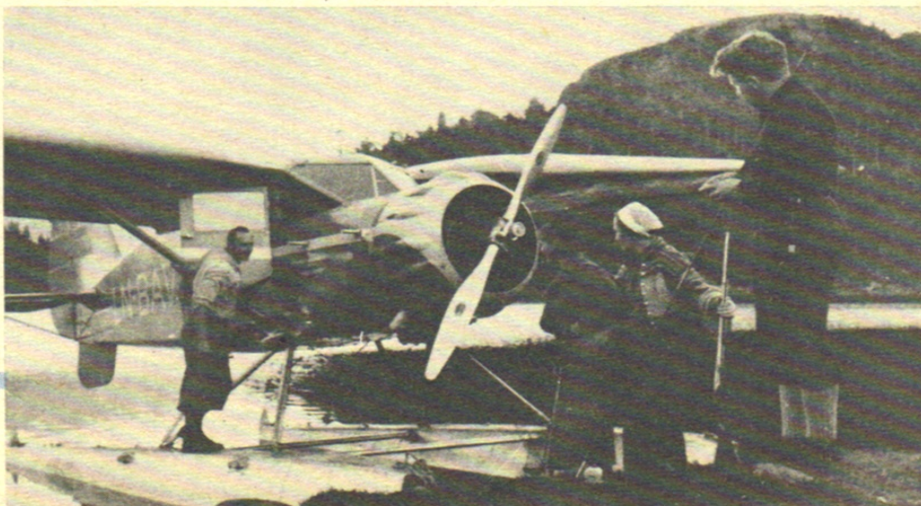
øe ble teknisk sjef og Leiv Brun og Erik Engnæs kom med som flyvere. Ditlef Smith hadde nettopp kjøpt en Gipsy Moth (LN-ABV) fra Hærens flyvevåben for å fly Tidens Tegn til Tafjord. Også han gikk inn i selskapet med Moth'en sin.

Flyvningene kom inn i mer stabile former. Fra å drive piratvirksomhet og dra fra sted til sted, gikk flyverne over til å utnytte de mulighetene som fantes for ervervsmessig flyvning i Oslo-området. Ingierstrand ble valgt til base for sjøflyene i sommersesongen, og her ute ved badet ble det bygd en bungalow, hangar og verksted. Det ble muligheter til å drive en fast flyskole

fra selskapets to baser. Etter en større reklamekampanje, meldte det seg over 30 elever til flyskolen. Selskapet anskaffet ytterligere to skolefly, en Gipsy Moth (LN-BAE) og en Waco F (LN-BAG). Større oppdrag manglet heller ikke i denne tiden. En av Moth'ene ble sendt ut på en lengre reklametur for et fruktfirma, og besøkte alle kystbyene fra Halden til Steinkjer. Direktøren for et oljefirma ble fløyet til Reine i Lofoten på én dag, og andre forretningsfolk leide Widerøe-fly for turer til Sverige.

Selskapet søkte om konsesjon på sin første rute, underhånden fikk de løfte om konsesjon og en ny Waco

To kjente navn i norsk flyvning slapper av med en fisketur i fjellet. På flottøren Viggo Widerøe, nærmest kameraet Bernt Balchen.





Den øverste raden viser fra venstre KZ III, Avro Anson Mk. 4, Luscombe Silvair og C 5 Polar. Nederst på siden fra venstre Republic Seabee, Piper Cub og Airspeed Oxford.

Cabin ble bestilt fra USA. 15. juni 1934 fikk så Widerøes Flyveselskap A/S konsesjon på prøveruten Oslo—Kristiansand—Stavanger—Haugesund. Selskapet fikk statsstøtte på 5 000 kr., og postbidraget ble fastsatt til kr. 12 000. 18. juni 1934 ble en merkedag for selskapet. Klokken 7.50 startet Waco'en fra Ingierstrand for første gang i Haugesundsruten, og den var fullastet med passasjerer og last. Først tre uker senere kom det nye flyet til landet, og da kunne de to Waco'ene (LN-ABE og LN-ABW) skifte på å flye ruten. Frem til 1. september ble ruten fløyet alle hverdager frem og tilbake med 100 pst. regularitet. Det påstås at fiskerne langs kysten faktisk begynte å stille klokkene etter det grønne Widerøe-flyet. I løpet av 66 dagers flyvning, ble det fraktet 314 passasjerer, 9 917 kg post og 4 295 kg aviser, og ruten hadde vært meget god propaganda for ruteflyvning i Norge.

Allerede i mai 1934 søkte Widerøe om rutekonsesjoner for 1935. Haugesundsruten skulle utvides til Bergen, og flys daglig med et åtte-seters General Aviation-fly, mens Waco'ene skulle flye daglig på strekningen Bergen—Trondheim. En nattpost rute Oslo—Göteborg skulle korrespondere med luftrutene til Kontinentet. Andre selskaper søkte også om konsesjon. Både Norske Luftruter A/S og Det norske Luftfartselskap, Fred. Olsen & Bergenske A/S, ville fly innenlandsrutene. Det blåste opp til en veritabel krig om konsesjonene, og et forsøk på å

slutte sammen selskapene førte ikke frem. DNL mente at ruteflyvningen måtte baseres på landfly, mens Widerøe fremholdt at det gjaldt å komme i gang straks og at en da måtte basere driften på sjøfly.

November 1934 ble en travel måned for Widerøes Flyveselskap A/S. Selskapet utvidet konsesjonssøknaden til også å gjelde strekningen Trondheim—Tromsø. Viggo Widerøe fløy langs kysten fra Oslo til Trondheim og hadde møter med Arendalske, Stavanger-ske, Nordenfjeldske og Vesterålske dampskibsselskaper. I forbindelse med søknad om en rute på Nord-Norge, fløy Viggo Widerøe strekningen Oslo—Harstad på 6,5 time med Waco'en, og fortsatte videre til Tromsø dagen etter. Turen gikk i mørke og snøvær, og pressen var begeistret. De fire dampskibsselskapene og Widerøe besluttet å danne et nytt selskap, Norske Kystflyveruter, som skulle drive rutene fra Oslo til Tromsø med åtte-seters Junkers-fly i de fem sommermånedene. Nye forsøk på å slutte DNL og Widerøe sammen til ett selskap førte ikke frem. Og 4. april 1935 fikk det kapitalsterke DNL ti års enekonsesjon på norske flyruter.

Pionérene i norsk ruteflyvning var satt utenfor, men skuffelsen over dette knekket ikke selskapet. Basene og verkstedene på Bogstad og Ingierstrand ble videre utbygd. Det ble opprettet en Vestlandsavdeling som drev taxi- og skoleflyvning fra Bergen, og på Sola ved Stavanger ble det også satt i gang skoleflyvning. De første større fotooppdrag ble utført i 1935 i forbindelse med kartlegging av forskjellige herreder, og selskapets aktivitet ble faktisk fordoblet i sammenligning med 1934.

Widerøe overtok forøvrig dette året NAKs glidefly LN-ABN og LN-ABO,

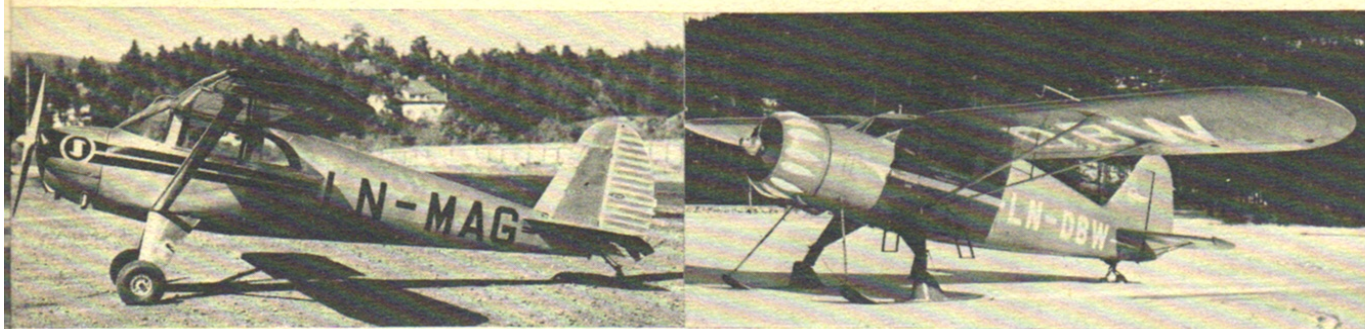
av typene Teufel og Anfänger. I samarbeid med NAK ble det arrangert en interkandinavisk flyleir på Øra ved Fredrikstad, der ungdommen fikk studere motor-, seil- og modellflyvning.

I 1936 ble aksjekapitalen utvidet til 425 000 kroner, og DNL satset 51 pst. av kapitalen. Widerøe fikk også en avtale med DNL, slik at DNL skulle flye stamrutene og Widerøe alle lokalrutene her i landet. De to Waco taxi-flyene ble byttet ut med tre Stinson Reliant (LN-BAR, LN-BAV og LN-EAI), og det ble også kjøpt en stor syv-passasjerers Bellanca Senior Pace-maker (LN-ABO). Flyet var utstyrt med toveis radiotelefon, og på Bogstad opprettet selskapet egen radiostasjon. For skoleflyvningen ble det anskaffet flere fly av typene Gipsy Moth (LN-BAT og LN-BAU) og Waco F (LN-BAN og LN-EAB).

To måneder på våren 1936 fløy Widerøes Flyveselskap A/S uten statsstøtte en turistrute Oslo-Jotunheimen med Bellanca'en. Til å begynne med fløy flyet til Lillehammer-Tretten og Fefor, og senere ble ruten forlenget til Nystuen på Filefjell. Denne sommeren fløy en av Stinson'ene nattpostruten Oslo—Göteborg i 5 måneder og fraktet ca. 20 tonn post. I juli fløy Bellanca'en og Stinson-fly post-ruten Tromsø—Hammerfest—Honningsvåg, og selskapet overtok også driften av DNLs Junkers W 34 «Tern-en» (LN-DAB) på turist- og postruten Bergen—Vadheim—Slindre—Balestrand. Med denne «Fjordekspressen» fraktet selskapet ca. 2 tonn post i løpet av to måneder.

Andre oppdrag manglet heller ikke dette året. Det ble fløyet en propagandatur for et ukeblads flyveklubb fra Halden til Kirkenes, og 150 byer og steder ble besøkt. Stinson'ene fraktet





15 tonn materialer og dynamitt til Lysefjorden for Stavanger elektrisitetsverk. Fotoavdelingen fotograferte 600 km² av Pasvikdalen for Norges geografiske oppmåling. Konsul Lars Christensen engasjerte vinteren 1936-37 Widerøes Flyveselskap A/S til sin avsluttende ekspedisjon til det antarktiske kontinent. Viggo Widerøe, Nils Romnæs og Stinson LN-BAR med base på hvalbåten «Fireren» fotograferte i løpet av 1 ½ måned en 2 200 km lang kyststripe og oppdaget nye landområder.

Årene 1937—38 var mørke for selskapet, og brakte det helt til randen av likvidasjon. Under varemessen i Bodø i 1937, fløy Bellanca'en i ruten Trondheim—Bodø, men postbidraget dekket ikke utgiftene. I 1938 fløy selskapet postruten Trondheim—Kirkenes annen hver dag, mens DNL fløy post og passasjerer de andre dagene med Ju 52. Heller ikke denne ruten bar seg, da bevilgningene var for små og driftstiden for kort. I disse årene ble det startet nye selskaper som konkurrerte om taxi- og skoleflyvningen, og dessuten virket vanskelige værforhold inn på driften. Selskapets tekniske leder Arild Widerøe falt ned i Oslo havn med den nyeste Stinson'en, og omkom sammen med fire passasjerer i denne tragiske ulykken. De to gjenværende Stinson'ene ble satt på bakken til en konstruksjonsfeil i vingen kunne bli utbedret.

Det var imidlertid også lyspunkter for selskapet. Verkstedet på Bogstad var modernisert og hadde som første private verksted fått offentlig autorisasjon. Etter tegninger av ingeniør Hønningstad var det første norsk-konstruerte sivilfly, to-seteren Norge A (LN-FAM) bygd ferdig i 1938. Sammen med ingeniør Hønningstad ar-

beidet verkstedet med planer for et taxi- og ambulansfly, og mottok i 1939 statsstøtte på 15 000 kroner til verksteddriften og samme beløp til flybyggingen. Fotoavdelingen hadde mange oppdrag, og i juni 1937 fikk selskapet kontrakt og enerett til all sivil kartleggingsflyvning for det offentlige i nært samarbeid med Norges geografiske oppmåling. Widerøe hadde det tekniske vedlikeholdet av A/S Ora's selspeidfly, en Stinson Reliant (LN-EAM), og dette flyet ble også leid til endel fotooppdrag. Andre fly — to Klemm (LN-EAG og LN-EAV) og to Taylor Cub'er (LN-EAT og LN-EAW) ble leid til flyskolen i disse årene.

Driften ble noe bedre i 1939. Widerøes fly fløy postrutene Trondheim—Tromsø med 100 pst. regularitet og Tromsø—Kirkenes med 97 ½ pst. regularitet. I løpet av 3 måneder ble det fløyet 135 000 km og fraktet over 25 tonn post.

Selskapet hadde et spesielt ambulansoppdrag som er verd å merke seg denne våren, da den syke greve Micard ble brakt til lege fra Micardbu på Grønland med et av Widerøes Stinson-fly og selfangeren «Veslekari». Fotoavdelingen utførte et kjempearbeid dette året, og fotograferte 9 000 km² av Sverige for Boliden Gruveaktiebolag og Svensk Bildmätning. Det ble fotografert med to flylag, og ved siden av en Stinson hadde Widerøe leid DNLs Junkers W 34 «Ternen».

I oktober 1939 fikk Widerøe et generøst tilbud fra DNL om å overta dette selskapets aksjer, og disse ble innløst av selskapets andre aksjonærer.

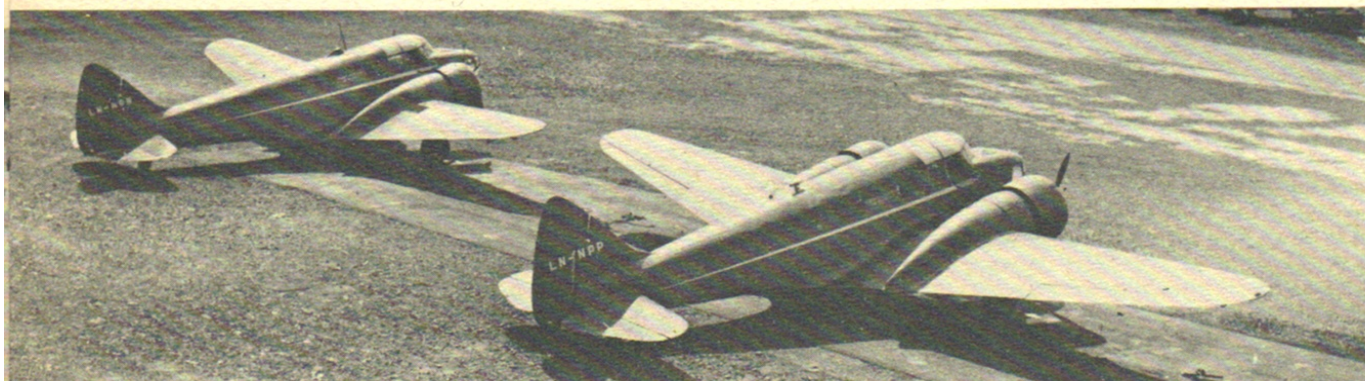
I 1940 forhandlet Widerøes Flyveselskap A/S med staten om å overta all elementærutdannelse av norske militærflyvere. For Finnlandskomiteens regning ble det drevet flyskole for

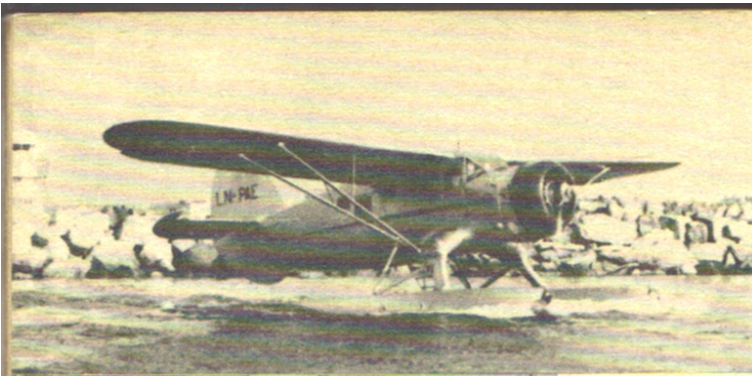
finske elever, og denne komiteen hadde bestilt 6 skolefly i utlandet. To Piper Cub Cupé (LN-HAB og LN-HAD) kom til skolen, men fire Klemm 35 ble ikke levert før 9. april. Widerøe kjøpte selv en Cub Cupé (LN-FAR), og ved hjelp av leide fly — en Klemm 25 (LN-EAG), en Klemm 35 (LN-EAV), en Taylorcraft (LN-FAG), en G.V. 38 (LN-FAP) og to Taylor Cub'er (LN-EAP og LN-EAW) — kom flyparken opp i 14 fly.

Fra 9. april 1940 og under hele krigen var driften av flyselskapet nedlagt, selv om det riktignok i all stillhet ble arbeidet på det Hønningstad-konstruerte ambulansflyet i en kjeller i Oslo.

Ved frigjøringen i 1945 hadde Widerøes Flyveselskap A/S fremdeles noen av sine førkrigsfly stående lagret. Selskapets personell var imidlertid engasjert i Luftforsvaret, og først våren 1946 kunne selskapet starte opp igjen. De tre Piper Cub Cupé'ene (LN-FAR, LN-HAB og LN-HAD) ble bygd opp på verkstedet på Bogstad. To fire-seters Messerschmitt Taifun (LN-DAT og LN-IAB) ble overtatt etter tyskerne og brukt til foto- og taxifyvning, og Norge B (LN-HAE), som byggmester Kristiansen hadde bygd illegalt under krigen, ble leid. Dessuten ble det kjøpt eller leid fire skolefly; to Fairchild Cornell (LN-DAL og LN-DAM), en KZ III (LN-DAN) og en Luscombe Silvain (LN-FAS) og tre taxifyly av typen Fairchild Argus (LN-FAU, LN-FÅV og LN-FAW). Flyparken kom derved opp i 13 fly. Denne varierte flyparken ble vesentlig benyttet til skoleflyvning dette første året, da folk presset på og ville lære å fly. Fotoavdelingen var sterkt engasjert med fotografering av brente byer og steder

Forts. side 32.





Widerøe

Forts. fra side 15.

i Finnmark, og verkstedet ble flyttet fra Bogstad til Fornebu og utvidet.

I løpet av 1947 ble flyparken økt med en Luscombe Silvoir (LN-MAG), to Piper Cub (LN-MAE og LN-PAO), en KZ VII (LN-RAE), en Republic Seabee (LN-PAP), en leid Fairchild Argus (LN-NAT) og et tomotors Avro Anson V kartleggingsfly (LN-PAR). Dette året ble selskapet reorganisert, og Forenede Industrier A/S overtok aksjemajoriteten.

Polarfly A/S i Narvik ble overtatt i 1948, og selskapets navn ble frem til 1958 forandret til Widerøes Flyveselskap og Polarfly A/S. Polarflys tre Norseman Mk. 6 (LN-PAB, LN-PAD og LN-PAE) ble overtatt, og et av flyene ble satt inn i en forsøksrute Oslo—Arendal. Ruten ble meget populær, men gikk med underskudd. En seksseters Hønningstad-konstruksjon C 5 «Polar» (LN-DBW) ble bygd ferdig og satt i drift. Flyet viste seg å være godt egnet for norske forhold, og en tid forhandlet selskapet med staten om bygging av en serie på 12 fly til Luftforsvaret, men forhandlingene førte ikke frem.

Nord-Norge kom igjen inn i bildet i 1949, da selskapet stasjonerte en Norseman på Skattøra sjøflyhavn ved Tromsø. I løpet av syv måneder fraktet flyet 25 tonn anleggsmaterialer til fjells og fløy 70 ambulanseturer og 61 charterturer med til sammen 1 669 passasjerer.

Fotoavdelingen mottok sitt første

millionoppdrag fra kommunene på Bergenshalvøya i 1950, og selskapet var også sterkt engasjert med slepemålsflyvning for Luftvernartilleriet. For DNLs regning fløy selskapet denne sommeren med Norseman rutene Stavanger—Haugesund—Bergen og Stavanger—Bergen direkte. Høsten 1950 dro atter Widerøe-karer sørover til Antarktis for å delta i Norsk Polarinstitutt ekspedisjon. Tross dårlig vær, utførte Friis Baastad, Jacobsen og Kjelberg flere lange fotoflyvninger over Dronning Maud's Land i januar 1951. Flyene de hadde med var C 5 Polar (LN-DBW) og KZ III (LN-DAN).

Ellers ble året 1951 preget av samarbeidet med Flyvåpnet. Hele 1951 og våren 1952 var ti av selskapets flyvere opptatt med å gi Flyvåpnets flyveraspiranter den første opplæring på militære Cornell-fly. Kursene ble holdt på Eggemoen og siden på Rygge, og av 360 aspiranter ble 200 ført frem til A-sertifikatet. Widerøes verksted overtok også vedlikeholdet av disse Cornell'ene sammen med vedlikeholdet av flyene i Kommunikasjonsvingen på Fornebu. Ved siden av å ha en Norseman på Skattøra, ble det dette året også stasjonert en Seabee i Bodø for taxi- og ambulansflyvninger. For første gang fikk Widerøe konsesjon og statsstøtte til en rute Narvik—Svolvær—Bodø, og en Norseman fløy denne ruten i fem måneder. På grunn av overgangen fra duk- til metallkledde fly, ble det i 1951 nødvendig å utvide verkstedet og danne en lettmetallavdeling.

For kartleggingsformål ble det kjøpt tre to-motors Airspeed Oxford (LN-NPN, LN-NPP og LN-NPR) fra Flyvåpnet, og i 1952 fotograferte disse flyene 25 000 km². Flyparken ble styrket med en Seabee (LN-PAH) og en Cessna 170 (LN-SUU), og det ble etablert fast ambulansestasjon på Lade flyplass ved Trondheim.

I 1953 gikk selskapet inn for å styrke sin posisjon i Nord-Norge, og

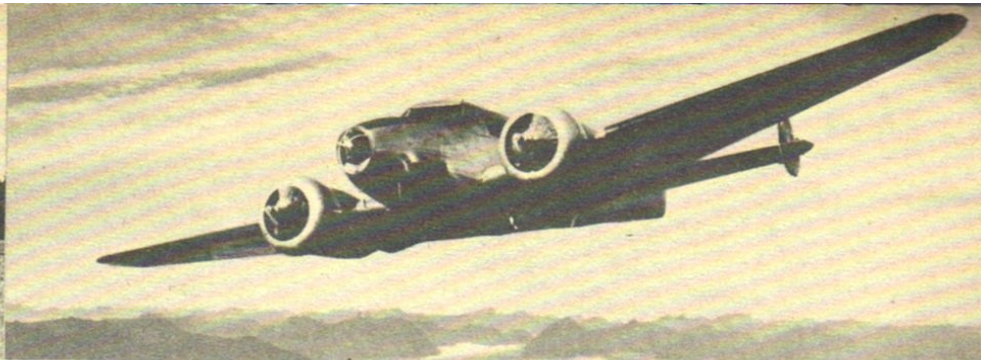
Over fra venstre Norduyn Norseman og DHC 3 Otter. T.v.: Norge C. Nederst på siden: Douglas B-26.

i Narvik ble det opprettet fast ambulansestasjon og bygd hangar og verksted med støtte av Helsedirektoratet og kommunene. Etter lengre forhandlinger med SAS, ble selskapene enige om at Widerøe i fremtiden skulle drive alle sjøflyrutene i Nord-Norge, delvis på SAS' og delvis på egen konsesjon.

I årene 1954 til 1962 har så Widerøe drevet alle sjøflyrutene fra Bodø til Kirkenes. Den årlige statsstøtten har vært 1.4 millioner kroner for SAS-rutene Bodø—Harstad—Tromsø og Tromsø—Alta—Hammerfest—Kirkenes—Vadsø og 250 000 kroner for Widerøes rute Narvik—Svolvær—Gravdal—Bodø. I tillegg til disse rutene har Widerøe også fløyet en ettermiddagsrute Bardufoss—Tromsø—Alta—Hammerfest. Enkelte suppleringsruter er prøvd i disse årene. I 1959 ble det i løpet av to måneder fløyet charterturer med en Lockheed 12 A med base på Høybuktoen ved Kirkenes på strekningen Kirkenes—Bardufoss, i 1960 ble det prøvd med en direkte Norseman-rute Bodø—Narvik og i 1962 ble en Norseman satt inn i en natt rute Bardufoss—Kirkenes.

Allerede i 1953 mente Widerøe at en burde komme bort fra de uøkonomiske tre-motors Ju 52'ene på sjøflyrutene og heller konsentrere seg om en-motors fly av typene Otter og Norseman. Dette synet slo ikke helt gjennom, og Widerøe måtte fly SAS' siste Junkers Ju 52 «Askeladden» (LN-KAF) på ruten Bodø—Harstad—Tromsø de tre årene 1954—56. Allerede høsten 1953 ble det bestilt en Otter til rutene, men dette flyet ble fullstendig ødelagt under sjøtransporten til Norge. En ny Otter (LN-SUV) ble derfor fløyet fra Canada over Grønland og Island til Norge sommeren 1954, og ble satt inn på Tromsø—Kirkenesruten. Ellers baserte Widerøe driften på eldre Norseman-fly. To ble kjøpt fra Sverige (LN-SUW og LN-TVO), og de første fem årene ble det leid fem fra Luftforsvaret (LN-BDI, LN-BDF, LN-BDT, LN-BDV og LN-BFA). Etter hvert som Luftforsvaret utrangerte Norseman'ene kjøpte Widerøe en del og satte dem inn i trafikken — LN-BFE, LN-BFP, LN-BFU (som tidligere var registrert LN-BDV), LN-BIT, LN-BIU, LN-BWG og ytterligere to som neppe blir satt i flydyktig stand. Otter'en viste seg å være





Over t.v.: Cessna 170, t.h.: en Lockheed 12 A over norsk fjellandskap. Bildet t. h.: Cessna 320.

meget hensiktsmessig i sjøflyrutene på Nord-Norge, og i årene 1956—57 ble det kjøpt ytterligere tre (LN-BDD, LN-BFD og LN-BIB).

Da flyplassene i Finnmark ble ferdige våren 1963 og SAS forlenget stamflyruten med landfly fra Bardufoss til Kirkenes, ville ikke Stortinget bevilge så stor støtte til sjøflyrutene lenger. ½ million kroner ble bevilget til Widerøes sjøflyruter på strekningen Bodø—Tromsø. Dette medførte en innskrenkning for selskapet, og en Otter ble solgt til A/S Solbergfly. Sommeren 1963 var det derfor bare rutene Bodø—Narvik, Bodø—Harstad, Bodø—Svolvær—Stokmarknes—Harstad, Harstad—Tromsø og dobbeltruten Harstad—Narvik som sto på Widerøes program.

Helt siden statsstøtten til Vestlandske falt bort i 1959, har Widerøe arbeidet for at denne støtten skulle overføres til ruter som kom samferdselsfattige strøk til gode. I denne forbindelse har selskapet utarbeidet planer for en sjøflyrute fra Ålesund med mellomlanding i de fleste byene og helt til Honningsvåg i nord, men planene har ikke fått støtte fra de bevilgende myndigheter. I år har selskapet agitert for støtte til en tilførselsrute til stamflyruten på strekningen Banak—Honningsvåg—Hammerfest—Alta.

Selv om selskapets drift i disse årene ble konsentrert om ruteflyvningen i Nord-Norge, er det også utført store oppdrag på andre felter. Widerøes ambulansfly i Oslo, Trondheim, Bodø, Narvik, Tromsø og Hammerfest utfører hvert år mellom 200 og 300 ambulansoppdrag ved siden av taxifyvninger. Det siste kurset på flyskolen ble holdt i 1959, da SAS-personell ble skolet på Norseman landfly. Endel småfly er anskaffet i disse årene: en Seabee (LN-PAF), en Cessna 170 (LN-TVU), en Luscombe Silvair (LN-PAT), en Piper Cub (LN-RAL), en Fairchild Cornell (LN-AET) og en De Havilland Canada Beaver (LN-SUL).

Da selskapets Oxford-fly ble utrangert i 1956, ble det anskaffet to Lockheed 12 A (LN-BDF og LN-BFS). Spesielt for å fotografere Svalbard for Norsk Polarinstitutt ble det i 1958 anskaffet en Douglas B-26 (LN-AER), da dette flyet kunne arbeide i høyder opp til 9000 m. Disse flyene har utført store kartleggingsarbeider både i

Norge, England, Tyskland og Syria og drevet geofysisk malmløting i Norge, Sverige og Liberia. Ute på Rolfstangen ved Fornebu er det bygd en moderne bygning med laboratorier og kartkonstruksjonskontorer med ni moderne Wild-apparater. I 1960 kunne selskapets fotoavdeling gå over fra svart-hvitt til farvefotos.

I juni 1962 startet Widerøe charterflyvninger med en Douglas DC-3 (LN-LMR), leid fra E. Riis Flyrederi A/S. Flyet ble byttet ut med en annen DC-3 (LN-RTA) i september, og dette flyet gikk i Widerøes trafikk ut året. Det viste seg å være behov for charterfly i denne vektclassen i Europa og i desember leide selskapet et helt moderne fly, en Nord 260 Super Broussard, og satte den inn i trafikken. Samtidig ble det tatt ut option på to fly av typen Nord 262 Super Broussard med trykkabin. Når dette leses, skal selskapet etter planene ha tatt sin beslutning om disse to flyene skal kjøpes. Trafikken med den leide Super Broussard'en steg så sterkt i 1963 at selskapet måtte leie ytterligere ett fly i juni og et tredje i oktober. I løpet av de 9 første månedene av 1963 har disse flyene fløyet 750 000 km til 60 steder i Europa. Det danske selskapet Nordair og Widerøes Flyveselskap A/S inngikk i desember 1962 en charteravtale, og en av Nordair's seks DC-6 vil muligens være registrert i Norge når dette leses og ha gått inn i Widerøes flypark.

Widerøes hovedverksted er på Fornebu, og på Skattøra har selskapet et sjøflyverksted. Foruten reparasjoner og vedlikehold av selskapets egne fly, har



verkstedet overtatt det tekniske etter-synet på Luftforsvarets Otter-fly. Som det første private verksted i Norge er Widerøe autorisert for vedlikehold av helikoptere, og har i årene 1960—63 hatt vedlikeholdet av maskinparken til Helikopter Service A/S. Det foreligger planer for bygging av nye og helt moderne verksteder og hangar på Fornebu, men Bærum bygningsråd har foreløpig lagt planen på is. Lettmetallavdelingen har egen fabrikk og produserer alt fra redningsflåter og campingtilhengere til bygningsmaterialer og garasjer. Denne avdelingen har utført et stort arbeid ved Loran-stasjonen på Jan Mayen i årene 1959—60.

Widerøes Flyveselskap A/S har i 1963 disponert følgende fly: tre Nord 260 Super Broussard (LN-LMB, LN-LME og LN-LMG) på leiebasis, tre De Havilland Canada DHC 3 Otter (LN-BDD, LN-BIB og LN-SUV), fem Norduyn Norseman (LN-BFE, LN-BFP, LN-BFU, LN-BIT og LN-BIU), en Republic Seabee (LN-PAH), en Cessna 180 (LN-BWA), en Cessna 185 (LN-DBH) og en Cessna 320 (LN-DBT). Ved siden av disse flyene, har selskapet på leiebasis disponert en Cessna 185 (LN-IKD) og en Norge C (LN-BWD).

Trumfkortet

Forts fra side 17.

Her oppe satt han og så på at de andre syv P-51'ene angrep. Sporlysene deres kuttet seg gjennom det irrgønne løvverket over de tyske jagerne. I alle fire hjørner av plassen begynte luftvern-batterier å skyte på Mustang'ene, men ilden var sporadisk og gjorde ingen skade.

Thury så på instrumentene sine, og fant ut at de hadde bensin og ammunisjon nok for et angrep til. Da det var gjennomført, ga han karer sine ordre om å avbryte aksjonen. — Men vi skal vende tilbake! lovte han dem. — Jo før, jo heller...

Den kvelden konfererte Thury med

sjefen for 339. gruppe, oberst Henry. De var enige om at majoren hadde fått sitt livs store sjanse denne dagen.

— Om vi bare ikke hadde skutt ut mesteparten av ammunisjonen på es-korteoppdraget! sa Thury. — Da kunne vi kanskje ha ødelagt alt som fantes av fly på plassen. Det må ha vært innpå to hundre jagere der, og av dem var minst fem og sytti Me 262.

Henry ristet på hodet. — De må være kommet rett fra den fordømte fabrikk. Jeg tør nesten ikke tenke på hva som vil skje når de blir satt inn i operativ tjeneste. Jöss — fem og sytti stykker!

— Vi kan gå løs på plassen igjen i morgen, sa Thury.

Henry så på ham. — Jeg behøver vel ikke fortelle deg hva slags mottagel-