

LATHAM-FORLISET

RAPPORT FRA EN EKSPERTGRUPPE



INNHOLD

| | | |
|---|------|----|
| 1. Sammendrag | Side | 2 |
| 2. Om prosjektet | | |
| 2.1 Historisk bakgrunn for Latham-ulykken | ” | 2 |
| 2.2 Ramme og forutsetninger | ” | 3 |
| 2.3 Innsamlede data | ” | 3 |
| 3 Arbeidsmåte | ” | 4 |
| 4 Arbeidet | | |
| 4.1 Høringen i Tromsø | ” | 4 |
| 4.2 Sammendrag av intervjuer | ” | 4 |
| 4.3 Gjenstander | ” | 5 |
| 4.4 M/k Kvitholmen | ” | 7 |
| 4.5 Konklusjon pkt. 4 | ” | 7 |
| 5 Hypoteser om havariårsak og –sted | | |
| 5.1 Betragtninger rundt flygningen med Latham | ” | 8 |
| 5.2 Havstrømmer og driftberegninger | ” | 10 |
| 5.3 Havari i Kvaløy-området | ” | 12 |
| 5.4 Havari i nærheten av Bjørnøya | ” | 13 |
| 5.5 Konklusjon pkt. 5 | ” | 14 |
| 6 Avslutning/tilrådning | ” | 15 |
| Vedlegg A: Posisjon for Kvitholmens funn | | |

1. Sammendrag



I 2003 er det 75 år siden "Latham" forsvant med det franske mannskapet på fire; kaptein René Guilbaud, løytnant Albert de Cuverville, kvartermestrene Emile Valette og Gilbert Georges Paul Brazy, polarforskeren Roald Amundsen og marineflygeren Leif Dietrichson. Årsaken til ulykken er uklar, og flyvraket ble aldri funnet.

Norsk Luftfartsmuseum tok 30. september 2002 initiativ til å danne en arbeids- eller ekspertgruppe med hensikt og hovedmål å samle inn og bearbeide grunnlagsmateriale som foreligger omkring den franske flybåten Latham 47s havari på ukjent sted 18.juni 1928.

Tidligere og nytt materiale er analysert, og to områder har utpekt seg som sannsynlige havariområder; utenfor Kvaløya og ved Bjørnøya. Området ved Bjørnøya er spesielt interessant hovedsakelig av to grunner,

- strøm- og meteorologiske forhold som kan forklare vrakdelers drift,
- funn av hva man antok var deler fra et flyvrak i 1933.

Gruppen anbefaler søk med egnet fartøy med fjernstyrt undervannsbåt i posisjonen hvor Kvitholmen hadde deler av et fly på kveitevædet i 1933. Dette kan gi oss ytterligere informasjon om hvorvidt Latham sank her og kanskje kan vi finne motoren.

2. Om prosjektet

2.1 Historisk bakgrunn for Latham-ulykken

Roald Amundsen er en av Norges mest kjente polarfarere. Hans virksomhet hadde stor betydning for norsk selvfølelse og identitet. I 1926 var Amundsen ekspedisjonsleder for den første flukt over Nordpolen med luftskip. Umberto Nobile var konstruktør og fører av luftskipet "Norge" på turen over Nordpolen. Etter ekspedisjonen oppsto det strid mellom italieneren Umberto Nobile og nordmannen Roald Amundsen.

Striden førte til brudd mellom dem. Da Nobiles egen ekspedisjon, med luftskipet "Italia" i 1928 forulykket nord for Svalbard, tok Amundsen initiativ til å delta i ettersøkningen.

Den franske marinesjefen stilte et fly med besetning, Latham 47, til disposisjon. 18. juni 1928 kl. 15.55 dro Roald Amundsen, Leif Dietrichson og det fransk mannskapet på fire, fra Tromsø. Tre timer senere kl. 18.55, oppfanget man de siste signaler fra flyet. Det ble antatt at det styrtet i havet i nærheten av Bjørnøya, og alle seks om bord omkom. Det ble bare funnet to vrakdeler fra flyet. Disse ble funnet ved Norskekysten. Hva som skjedde er fremdeles uklart.

I 2003 er det 75 år siden Latham-havariet. Norsk Luftfartsmuseum vil sette søkelyset på det faktum at vi ved flyhavariet ikke bare mistet vår verdenskjente polarforsker Roald Amundsen og flygeren Leif Dietrichson, men Frankrike mistet samtidig fire av sine modigste og beste flygere.

Vi har i dag mer kunnskap og større viten enn i 1928. Norsk Luftfartsmuseum har i tiden fram mot markeringen av 75-års minnet søkt å bringe fram gamle og nye opplysninger om ulykken slik at man kan komme nærmere årsaken til havariet og om mulig identifisere et område for søk etter flyvraket.

2.2 Rammer og forutsetninger

Høsten 2002 kom det fram i pressen opplysninger som sammenholdt med tidligere fakta kanskje kunne kaste nytt lys over forsvinningen og gi grunnlag for søk etter det havarerte flyet. På bakgrunn av dette arrangerte Norsk Luftfartsmuseum i samråd med Polarmuseet, den 30.09.02 en høring i Tromsø. Representanter for ulike fagmiljø ble invitert til å delta i en ekspertgruppe.

Prosjektets hovedmål var å:

- Samle inn og behandle kildekritisk grunnlagsmateriale slik at det er mulig å utmeisle hypoteser om hva som skjedde og konkludere om årsaken til havariet i 1928.
- Gi råd om eventuelt søk etter Latham 47, eller restene av dette.

Prosjektets varighet:

Prosjektarbeidet avsluttes med en foreløpig rapport 18.juni 2003, 75 år etter at Latham tok av fra Tromsø med kurs for Ny-Ålesund. En endelig rapport publiseres i august 2003.

2.3 Innsamlede data

Prosjektgruppen har samlet inn data gjennom:

- Høringen i Tromsø den 30. september 2002
- Intervju av vitner fra 1928 (på bakgrunn av artikler i Trømsø-avisene høsten 2002)
- Skriftlige henvendelser til Norsk Luftfartsmuseum
- Om Kvitholmens funn ved Bjørnøya 1933, bl.a. kart med angivelse av posisjon.
- Hovdenak og Hoels bok fra 1934: *Roald Amundsens siste ferd*.
- Riksarkivet i Oslo:
 - Gunnar Hovdenak: Rapport til kommanderende admiral om franske og norske marinestyrkers søk etter Latham sommeren 1928.

- Hjalmar Riiser-Larsen: "Rapport om eftersøknings av "Italia" og "Latham" sommeren 1928"
- Kommanderende admirals arkiv fra før 1940
- Statsarkivet i Tromsø og Trondheim: Arkiver avlevert av hhv Tromsø og Lofoten og Vesterålen politikammer
- Hovedredningsentralen i Nord-Norge: Beregning av vrakdelers drift
- Havforskningsinstituttet: Kort beskrivelse av havstrømmer i Nord-Atlanteren og Barentshavet
- Meteorologisk Institutt: Opplysninger om værforhold sommeren 1928 og våren 2003 ved Bjørnøya og i Barentshavet.

3. Arbeidsmåte

På bakgrunn av høringen ble det satt sammen en arbeids-/ekspertgruppe som skulle arbeide videre med saken. Gruppen består av professor Roald Berg, dr. art. Bjørg Evjen, kontreadmiral Kjell Prytz, meteorolog Helge Tangen, museumsdirektør Kjell Lutnes, journalist Knut Hoff og navigatør Per Arvid Pettersen. Lutnes, Hoff og Pettersen har fungert som gruppens arbeidsutvalg og sekretariat.

Det er i perioden oktober 2002 til juni 2003 avholdt fem arbeidsmøter. Arbeidsoppgavene mellom møtene har vært fordelt mellom gruppens medlemmer.

Bjørg Evjen har gjennomført intervju med sikte på konkretisering av de nye opplysningene om hendelsene i 1928 som fremkom i avisa Tromsø og Nordlys høsten 2002.

Deler av arbeidsgruppen har vært på befarings i Troms på jakt etter gjenstander og vitneutsagn.

Meteorologisk Institutt, Hovedredningsentralen for Nord-Norge og Havforskningsinstituttet i Bergen, er konsultert for å ta rede på værforholdene mellom Norge og Svalbard sommeren 1928, samt de strømforhold som er framherskende i det samme havområdet.

4. Arbeidet

4.1 Høringen i Tromsø

På høringen i Tromsø 30.09.02, kom det fram opplysninger som kan bidra til å kaste nytt lys over tragedien i 1928. Den franske ambassade var på høringen representert ved sin konsul i Tromsø. Norske myndigheter var representert ved fiskeriminister Svein Ludvigsen.

4.2 Sammendrag av intervjuer

Jenny Johansen, Hillesøy, fortalte til journalist Per Eliassen at våren 1928 så hun og søstera Kaspara et fly for første gang. De var på Værholmen, Hillesøy, og lette etter geiter da de så et fly som lå på sjøen. Hun var rimelig sikker på at det var den dagen Amundsen forsvant. Søstrene brukte en halv time på å nå hjem, og der fortalte de til karfolkene på gården hva de hadde sett. Da disse gikk for å se, var flyet borte. Jentene fikk beskjed om å holde tett om det de hadde sett.

Etter at dette var kommet i avisene i fjor, kom også Lovise Trondsen på banen. Hun hadde også sett sitt første fly våren 1928, og mente det var Amundsen hun så, selv om hun ikke kan si det for sikkert. Hun jobbet da på Vasstrand. Ei natt våknet de av at læreren i bygda kom springende og vekte dem for det kom et fly ut Kattfjorden. Lovise stod i kvistvinduet og så flyet i lav høyde gikk ut fjorden og forbi lykta på Vasstrandnes.

Mannen på gården fortalte en gang senere at han hadde funnet en flottør fra Latham som han hadde gjemt i naustet.

Anna Sofie Hansen, Kaldfjord, kunne bekrefte at hun og noen flere skoleunger på høsten 1928 hadde funnet en lys sylinder i fjæra ved Skitteneelv. Sylindere var merket Latham. Selv om navnet var skrevet feil, oppfattet både ungene og læreren at dette var fra Amundsens forlis.

Alle disse hendelsene var i ei tid da det å kontakte aviser eller myndigheter ble vurdert på en helt annen måte enn i dag.

4.3 Gjenstander



- Flottør funnet ved Torsvåg 31. august 1928.
Flottøren ble senere fastslått å være Latham 47s venstre vingeflottør. Det ble i 1928 konkludert med at flottøren var revet av fra vingen i ett rykk, sannsynligvis ved et kraftig sammenstøt med sjøen.
- Bensintank funnet på Håltanbanken 13. oktober 1928.
Det ble fastslått at dette var Lathams framre, innvendige bensintank. Senere modifisering av tanken kunne tyde på at den var forsøkt brukt som flyteredskap, muligens som erstatning for den avrevne flottøren.

- Finerplate funnet på Edgeøya.

Blant de mange positive henvendelsene arbeidsgruppen mottok etter den åpne høringen om Lathams forsvinningen i Tromsø 30. september, kom en fra tidligere fangsmann på Svalbard, Per Johnson.

Under sin tid som fangstmann på Edgeøya, fant han i 1964 en treplate, et dobbelt finérflak med spikerslag og spanter mellom platene. Trestykket hadde beslag av metall og var enkel steder isolert med et bakelittlignende stoff. Størrelsen på finérflaket var ca. 120 cm x 120 cm, det var flatt med en grå trefarge etter lang tids opphold i sjøen. Finérflaket ble brukt til å utbedre fangsthytta "Blåsebelgen" øst på *Negerpynten på Edgeøya*. Utbedringen ble utført på sørveggen av hytta ved inngangspartiet.

Arbeidsgruppen har ikke hatt ressurser til å besøke Edgeøya for å undersøke finérflaket nærmere. Tegningene over Latham som vi har mottatt fra Musée de l'Air et de l'Espace, Paris er neppe detaljerte nok til eventuelt å identifisere delen til flyet. Imidlertid vil fagfolk med kjennskap til Latham og lignende flykonstruksjoner ved inspeksjon, og der en bit av delen tas med til videre undersøkelser, kunne si om delen stammer fra en treflykonstruksjon og muligens fra "Latham".

Svalbardposten har interessert seg for historien, og ser på muligheten for en tur til Negerpynten på Edgeøya. Dersom denne turen realiseres, bør gruppen som besiktiger delen bestå av bl a flyfagfolk. I skrivende stund er det ikke avklart om det blir tur til Edgeøya.

En eventuell bekreftelse på at delen har tilhørt Latham, vil med bakgrunn i dagens kunnskaper om strøm- og vindforholdene i nordlige Atlanteren, styrke teorien om et havari ved Bjørnøya. Sett på denne bakgrunn, vil det være interessant med en avklaring rundt dette funnet.

- Flottør/tank funnet ved Skolmen i Vestvågøy

I 1933/34 ble det funnet en mulig flottør/tank ved Skolmen i Vestvågøy. Gjenstanden skal ha blitt levert inn til lensmannen i Svolvær. Statsarkivet i Trondheim har ikke funnet at en slik gjenstand i politikammerets arkiv er registret innlevert. Gjenstanden har derfor ikke latt seg spore opp.

- Vrakdeler fra fly og en hodeskalle funnet ved Auvær.

Under høringen ved Polarmuseet i Tromsø 30. september 2002 kom det opp en fisker, Håkon Robertsen fra Auvær i Tromsø kommune, med informasjon om at det under kveitefiske i 1990 var funnet en hodeskalle og noe aluminiums-tralverk på et bestemt sted utenfor Sommarøy.

Funn av vrakdeler fra fly ved Auvær, gjort gjennom flere år, er interessante, men kan stamme fra to tyske flymaskiner som gikk i sjøen på de kanter under siste verdenskrig. Her ble også en hodeskalle tatt opp. Dette er fulgt opp, men søket ender hos Politiet i Tromsø. Det opplyses at hodeskallen er forsvunnet under flytting.

Marinen er underrettet om funnene slik at en nærmere undersøkelse av området kan gjennomføres, koordinert med andre oppgaver.

- Sylinderformet beholder funnet ved Skittenelv.

Det ble i 1928 funnet en sylinderformet beholder ved Skittenelv nord for Tromsø. Beholderen ble overlevert til stedets lærer som visstnok skal ha levert den videre til lensmannen, men dette er usikkert. Undersøkelse i Statsarkivet i Tromsø har ikke gitt noen pekepinn om hvorvidt gjenstanden var levert inn til politiet eller hvor den ble av.

- Slipptank funnet ved Håja.

I bladet Tromsø ble det rapportert at væreier Alfred Paulsen på Håja hadde funnet noe som han antok var en "slipptank" fra Latham. Tanken lar seg ikke oppspore og det antas lokalt at den ble kastet i forbindelse med en lokal opprydding.

4.3 Kvitholmen

Avisoppslag fra perioden 1928 – 1935 er gjennomgått. En artikkel om vrakfunn ved Bjørnøya i 1933 er undersøkt nærmere.

20 juli 1933 fikk Ms Kvitholmen av Malangen med skipper Edvard Mathisen en gjenstand som var flere hundre kilogram og 2 ½ - 3 m lang på line 15 ½ kvartmil nordvest til vest av Kap Duner, Gjenstanden var blank og tatt på ca 60 - 65 favners dyp

Hendelsen utløste en flom av spekulasjoner i avisene. En av mannskapet på Kvitholmen mente i ettertid at det måtte være en av Lathams flåttører man hadde hatt på lina. Gjenstanden forsvant i sjøen igjen bare to – tre meter under havoverflaten. Posisjonen ble merket av på et sjøkart. Senere forsøk på å få gjenstanden opp til overflaten var forgjeves.

For å kunne fastslå nøyaktig posisjonen for funnet har gruppen undersøkt om det ble ført loggbok på Kvitholmen. Etter all sannsynlighet ble det ikke ført loggbok. Etter tre måneders søk ble båtens sjøkart funnet. Kartet gir posisjon for funnet i 1933.

4.5 Konklusjon pkt. 4

Vitneutsagn og rapporter om funn er undersøkt så langt det har vært mulig.

Det knytter seg usikkerhet til om observasjonen av et fly i Sommarøy/Kvaløy-området var Latham eller Marina 1. Latham ville vært tilbake ved Norskekysten tidligst ca. kl. 22.00. Marina I fløy i det samme området ca. en uke senere. I følge Hovdenak: *"...Den 28de juni om aftenen avsøkte Marina I kysten mellem Hekkingen og Tordvåg og en del av farvannet utenfor..."*. Det vil ikke være mulig å fastslå MarinaI's rute og bevegelsesmønster med mindre flygernes loggbok finnes i italienske arkiver. Dette har gruppen ikke hatt ressurser til å undersøke.

Rapporterte funn av gjenstander har ikke gitt resultat fordi det ikke har vært mulig å finne selve gjenstandene. De har blitt borte på ett eller annet vis, og det har ikke lyktes i finne referanse til disse i politiets hittegodsjournal. Det er mulig at det har vært noe korrespondanse i forbindelse med funnene, men det finnes i Statsarkivene ikke register til disse. Det vil være meget tidkrevende å gå gjennom korrespondansearkivene, og gruppen har ikke hatt ressurser til dette.

Marinen er underrettet om funn av vrakdeler og hodeskalle ved Auvær. Her har det vært flere hendelser under den annen verdenskrig. Det kan imidlertid være av interesse å undersøke stedet i framtiden kombinert med andre oppgaver.

Finérplaten på Edgeøya kan være av interesse og vil bli undersøkt hvis mulig.

Kvitholmens funn i 1933 er etter gruppens mening den mest interessante observasjonen. Det anbefales et søk for å fastslå om gjenstanden skriver seg fra et flyvrak.

5. Hypoteser om havariårsak og –sted

5.1 Betragtninger rundt flygingen med "Latham"

Under den åpne høringen i Tromsø 30 september, la prosjektutvikler og sjøflyger Morten Waltinsen fram interessante betraktninger rundt flyet Latham 47, og dets egenskaper som sjøfly. En skal ikke komme nærmere inn på enkelthetene i Waltinsens redegjørelse, men ta for seg sider ved flyet, besetningen, værforholdene og omstendighetene rundt selve operasjonen som kan ha hatt betydning for utfallet av flyturen. Tekniske data for flytypen, vurderinger gjort av Hovdenak/Hoel samt Riiser-Larsen er tatt med i denne konklusjonen vedrørende selve flygingen.

Flybesetningen.



Besetningen var fransk. Den ble ledet av kaptein René Guilbaud, f. 1890, en rutinert flyger fra Det franske Marineflyvåpnet med erfaring fra første verdenskrig. Andreflyger var Albert de Cuverville, f. 1892. Flyteknikerne var maitre Gilbert Georges Paul Brazy, f. 1902, og 2. maitre Emile Valette. Den franske besetningen må karakteriseres som velkvalifisert for oppdraget, selv om den manglet erfaring fra arktiske operasjoner. Manglende

arktisk erfaring ble kompensert gjennom deltagelse av initiativtakeren og polarfareren Roald Amundsen og marineflygeren Leif Ragnar Dietrichson. Det norske bidraget til denne operasjonen var knyttet til planlegging og forberedelse. Det vil være naturlig å anta at ingen av nordmennene tok direkte del i selve manøvreringen av flyet.

Latham tok av fra Normandie, Frankrike den 16. juni 28 kl 0905 og fløy non stop til Bergen der den landet kl 2145. Neste dag, etter et opphold på vel 22 timer, tok flyet av fra Bergen kl 2020 med landing Tromsø den 18. juni kl 0600. Etter et opphold på snaut 10 timer i Tromsø tok de av kl 1555, og ble med sikkerhet sist sett nord for Hekkingen fyr i nordlig retning.

Det er riktig å anta at besetningen la ut på denne turen med forventninger, spenning og en viss frykt for det ukjente. Tiden til planlegging og forberedelser var knapp. Hvor mange timer besetningen fikk til hvile og søvn i Bergen er ukart, men det er innlysende på bakgrunn av tidspresset, og manglende støtteapparat at besetningsmedlemmene utførte de fleste oppgavene knyttet til lasting, innhenting av informasjon og planlegging selv. Flygingen fra Bergen til Tromsø, og ut fra Tromsø gikk om natten. Besetningen hadde ikke hatt tid til å akklimatisere seg til forhold med midnattsol og dagslys hele døgnet. Oppholdet i Tromsø, fra kl 0600 om morgenen til avgang kl 1555 fant sted i en opprømt og stressende atmosfære, der det neppe var særlig rom for hvile. Sannsynligvis var besetningen ikke fullt uthvilt ved avgang fra Tromsø, og led av døgnvillhet grunnet siste turen til Tromsø om natten. Midnattsola med lyse netter, var nok også en forstyrrende faktor.

Latham 47 Prototype II

Fransk flyindustri var blant de ledende i verden, og Latham var for sin tid et velutrustet og moderne fly. Det hadde det meste av avansert instrumentering. Flyet var primært konstruert for langdistanseflyging, og ble tatt ut av forberedelsene til transatlantisk flyging for å søke etter "Italia". Tre (finér) var brukt for å redusere egenvekten og øke lastekapasiteten. Av samme grunn ble en kropp som en båt valgt for å unngå den økte vekten og luftmotstanden som to kraftige flottører ville representere. Kompromisset var to små flottører, en på hver vingetipp, for å balansere flyet på vannet. Konstruksjonen med en kjøll og to vingeflottører gir imidlertid store belastninger på vinger, vingeflottører og vingefester ved operasjoner på sjøen med sterk vind og store dønninger, og spesielt der vindretningen ikke er sammenfallende med retningen på dønningene. Flyer var sannsynligvis vanskelig å manøvrere på vannet under de samme forhold.

Flyets rekkevidde var mer enn tilstrekkelig for de planlagte flystrekningene med mellomlandinger og etterfylling av brennstoff.

Flyet var instrumentert for "blindflyging". Det vil si at det kunne fly gjennom områder med skyer og tåke uten referanse til terrenget eller vannoverflaten. Imidlertid var flyging med visuelle referanser til terrenget/vannoverflaten det normale på denne tiden. Instrumentene var enkle og ikke de letteste å manøvrere flyet etter. I tillegg driftet de over tid av (viste feil) slik at de måtte nullstilles rutinemessig, noe som oftest krevde visuell referanse til bakken. Flere av instrumentene var ettervirkende og indikerte følgelig endret kurs, tap av høyde og lignende etter en viss tid. I praksis var tiden de kunne fly i skyer begrenset før en trengte å oppdatere instrumentene.

Vær og lysforhold

Været den 18. juni 1928 i Tromsø-området var dominert av et lavtrykk over midt-Skandinavia. Nord-Norge var under innflytelse av et høytrykk øst for Svalbard over til Kola. Dette ga nord for Tromsø en nordøstlig vind med tåke og tåkebanker. Lengre nord økte vinden i styrke. I området rundt Bjørnøya blåste en vind fra nordøst. Her hadde tåka lettet til disig vær med lav stratus. Forutsetter en at flyet holdt kurs rett mot Bjørnøya etter passering av Hekkingen fyr, ville besetningen ha midnattssolen 60 til 70 grader til venstre for nesene på flyet. Lavt sollys inn fra denne vinkelen sammen med tåke og tåkedis gir vanskelige visuelle flyforhold. Horisonten blir diffus og uklar. Det er vanskelig å orientere seg, og se hvor himmelen slutter og sjøen begynner og omvendt. Referansene for visuell flyging viskes ut. Flyforholdene lå til rette for disorientering og en falsk følelse for flyets horisontalplan.

Radiomeldingen

Forutsetter en at Latham fløy rett fra Hekkingen fyr mot Bjørnøya etter passering Hekkingen kl 1620 lokal, ville flyet vært i posisjon ca 72° 30' N, 018° E ved radioanropet kl 1845 – 1855. Radiomeldingen inneholder intet om flytekniske vanskeligheter og bekrefter indirekte at flyturen gikk normalt, som planlagt. Sendingen tilkjenner vansker med radioforbindelsen, noe som er vanlig og velkjent i arktiske strøk om sommeren med varierende atmosfæriske forhold. Det er riktig å anta at flygingen fram til kl 1900 forløp stort sett som planlagt.

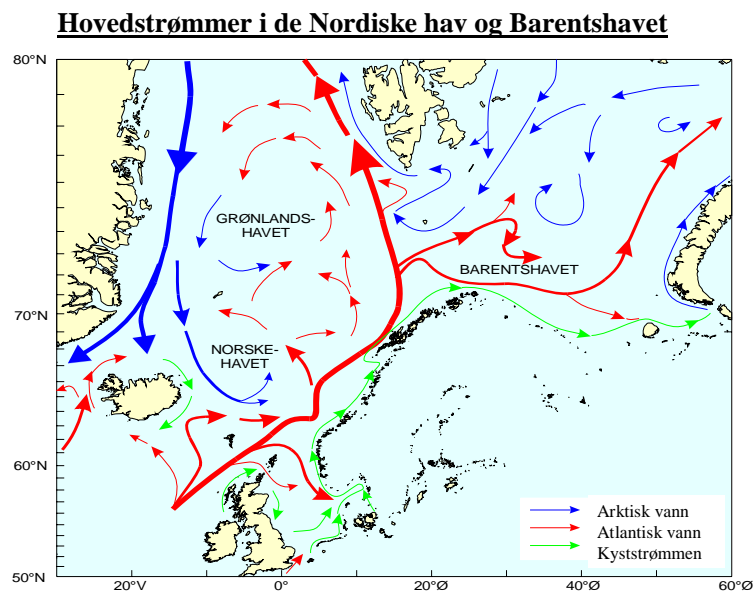
5.2 Havstrømmer og driftsberegninger

- **Havstrømmer** (Kort beskrivelse fra Harald Loeng, Havforskningsinstituttet)

Gjenstander som driver i sjøen følger strømretningen dersom de flyter tungt i vannet eller under havflaten. Gjenstander som driver lett i sjøen med godt vindfang, driver hovedsak med vinden, og lar seg ikke påvirke så mye av strømretningen. Siden Havforskningsinstituttet vet lite eller ingenting om vinden i perioden mellom ulykken og da gjenstandene ble funnet er det i hovedsak lagt vekt på strømforholdene i vurderingene nedenfor.

La oss først ta alternativet hvor ulykken sannsynligvis fant sted mellom fastlandet og Bjørnøya, og fortrinnsvis på eggakanten mellom Barentshavet og Norskehavet. Vedlagt kart viser de grove trekk i strømmønstret i Norskehavet. Det er mulig for gjenstander som kommer ut i Norskehavet å bli fanget opp i strømmer som først går nordvestover for etter hvert å dreie mer og mer sørover. Denne strømmen vil dreie inn mot norskekysten, og det er derfor fullt mulig at gjenstander kan drive fra området ved Bjørnøya til Haltenbanken. Det er også mulig at gjenstander kan drive inn mot kysten av Troms og Finmark fra det samme området, det er drivtømmer som finnes langs denne kysten et eksempel på.

Et havari like utenfor kysten av Troms er ikke så lett å forklare ut fra rene strømfold fordi det er vanskelig å se hvordan gjenstander kan ha drevet ned til Haltenbanken fra dette området. I et slikt tilfelle må vinden ha spilt en sentral rolle, noe som ikke vites. Sannsynligvis har vinden spilt en rolle uansett hvor havariet fant sted, fordi det er vanskelig å tenke seg at deler kan ha ned til Haltenbanken i løpet av 4 måneder uten at vinden har hjulpet til.

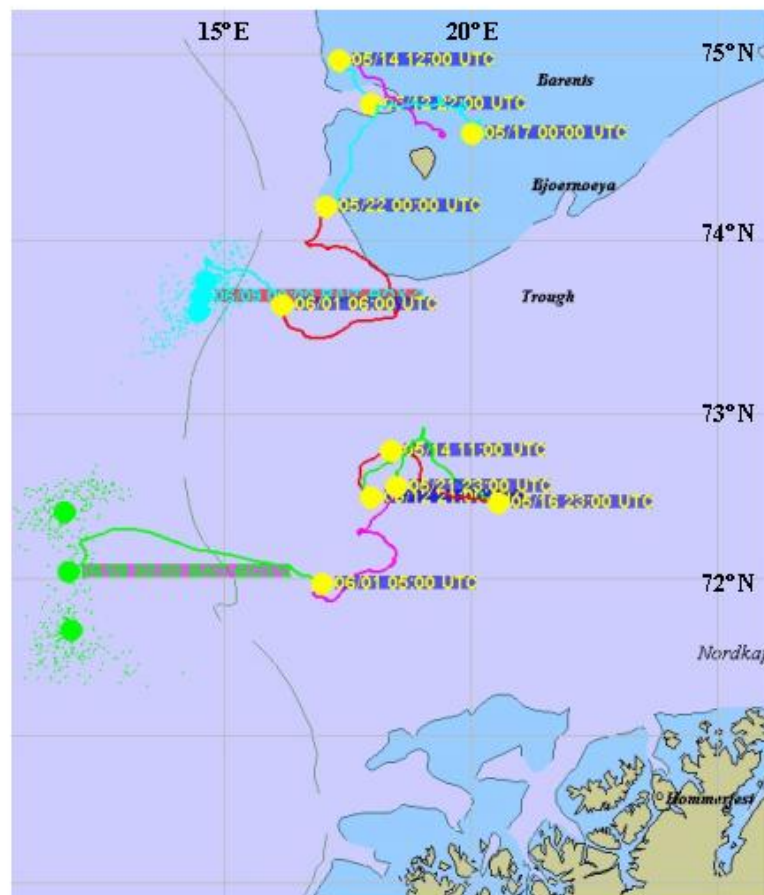


Konklusjon: Begge steder som er antydnet for havariet er mulig ut fra funnet av gjenstander, men eggakanten mellom Norge og Bjørnøya synes mest sannsynlig ut fra det vi vet om strømforholdene.

- **Driftberegninger** (Utført av Kjell Johansen, Hovedredningsentralen Nord-Norge)

Ved hjelp av Hovedredningsentralens dataprogram er det foretatt driftberegning av vrakgods ”som flyter lett” i sjøen. En har gått ut fra to posisjoner; 74°44’N 018°00’E (nærhet til Kvitholmens funnsted) og 72°30’N 018°00’E (beregnet posisjon for Lathams siste radiomelding). Driftsberegninger nær Norskekysten er vanskelig fordi farvannet er grunt med mange øyer og skjær.

Dataprogrammet beregnet drift i mai/juni 2003 sammenholdt med aktuelt vær. Beregningene startet 12.mai og ble avsluttet 9.juni 2003. Sammenholdt med de aktuelle vindforholdene i området gir beregningene en god pekepinn om hvordan strøm- og vindforhold kan ha påvirket driften av flottøren og bensintanken fra Latham.



Konklusjon driftsberegninger: Driften av vrakgods både ved Bjørnøya og mellom Norskekysten og Bjørnøya, er i større grad påvirket av vind enn av strømforhold. I 1928 var det mellom Bjørnøya og fastlandet sterk østlig vind de nærmeste dagene etter havariet. Ved Bjørnøya var det 18.06.28 og i flere uker etterpå, svak østlig vind, men store dønninger.

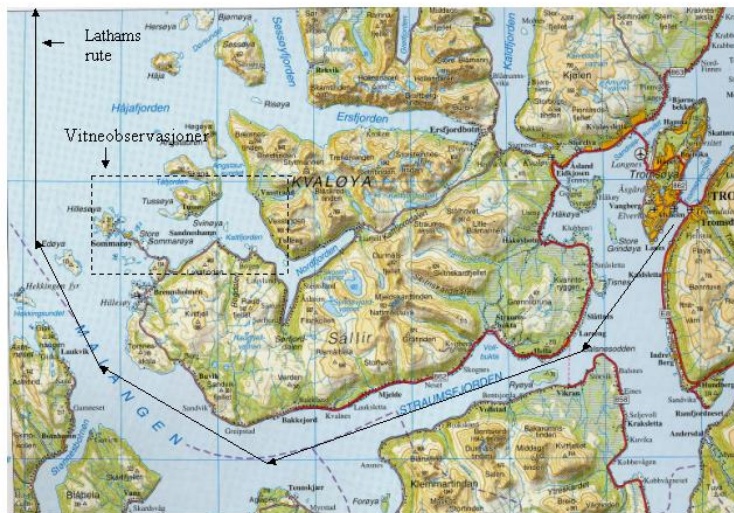
- **Konklusjon ”Havstrømmer og driftsberegninger”:**

Ved et havari i posisjon 72°30’N 18°E kan vinden ha drevet vrakdelene mot strømmen, altså mot vest/sydvest. Når vinden spaknet ville strømmen igjen flyttet vrakdelene østover, og inn mot Norskekysten.

Havarerte flyet derimot i nærheten av Bjørnøya, der vinden var rolig, ville vrakdelene allerede fra første stund drevet med strømmen. Som det framgår av figuren

på side 10 dreier en kald havstrøm fra nord rundt Bjørnøya fra øst mot vest. Her møter den Golfstrømmen og blir presset nordover mot Svalbard igjen. Det er også verd å merke seg at Golfstrømmen deler seg i dette området. En del av strømmen bøyer av ned mot Norskekysten og inn i Barentshavet, en annen del går nordover vest av Svalbard. Ved et havari i nærheten Bjørnøya kan derfor vrakdeler over tid spre seg over et stort område; fra Svalbard til hele Norskekysten.

5.3 Havari i Kvaløy-området



Oppslag i avisa Tromsø i 2002 skapte ny interesse for Lathams forsvinning. To vitner opplyste her at det hadde sett Latham flytende på havet ved Hillesøya i 1928. Disse opplysningene gjør det nødvendig i se på hypotesen om et havari på Norskekysten på nytt.

Hypotesen om at Amundsen snudde, gikk inn til kysten, og omkom der, har vi fulgt et stykke

på vei. Hvis Latham snudde ville vanskelige værforhold mest sannsynlig vært årsaken. I en vær-situasjon med østlig og nordøstlig vind på strekningen Troms-Bjørnøya som i de aktuelle junidagene i 1928, er det sjelden brå skiftninger i værforholdene. Tåkeutbredelsen kan variere og vindstyrken kan i perioder variere en god del i tid og i rom. En båt rapporterte 19.06 om sterk vind fra øst og stor sjø på strekningen Torsvåg – Bjørnøya. Dette kombinert med tåke/lavt skydekke/dårlig sikt, kan ha fått kaptein Guilbaud til å snu.

I 1928 var det rykter om at Latham var sett på Norskekysten i dagene etter 18.06. Deler av kysten ble avsøkt med den italienske Dornier Wal "Marina I". Ingen ting ble funnet. Det var heller ikke naturlig at folk flest meldte fra om observasjoner eller funn. Marineoffiseren Hovdenak, som koordinerte leteaksjonene mellom franske og norske myndigheter, sier det slik i sin bok (1934): *"...Imidlertid spurte jeg engang en fangstskipper hvorfor han ikke like godt kunde kommet op på hotellet til meg, når han hadde lest oppfordringen i avisen. Derved ville han ha spart mig for bryderi. "Å nei," sa han, "du veit en er liksom litt undselig når en ser det er slike kara, men dokker e jo et almindelig mennesje, som en kan snakke mæ, så ha jeg visst det, kunde æ vel komt op."...*"

Noen måneder senere ble en bensintank, en flottør (og kanskje en hvit sylinder) fra Latham funnet ved kysten. Vi vet også fra pålitelige kilder (2002) at det en junikveld og -natt i 1928 ble sett fly i Hillesøya-området. Den ene observasjonen er fra kvelden i åtte-ni tiden, utenfor Værholmen. Da lå flyet på sjøen. Den andre er fra midnattstid utenfor Vasstrand, ikke langt fra Værholmen. Her ble det sett et fly som tok av ut fjorden. Det gikk ganske lavt over sjøen, og så ut til å fortsette i lav høyde forbi fyrlykta ved Vasstrandnes.

Vi vet ikke den eksakte datoen for noen av disse observasjonene, annet enn det var i dagene rundt den tiden Amundsen ble borte. Vi vet heller ikke om det dreide seg om det samme flyet i begge tilfellene. Latham passerte Laukvik kl. 16.20 og fortsatte nordover Tromsøflaket på tur ut fra Tromsø og nordover mot Bjørnøya. Som nevnt er en hypotese at flyet fikk problemer, snudde, og kom inn til kysten igjen utpå kvelden, før det igjen tok av senere på natta. Men noen dager senere, den 28. juni om kvelden, var det italienske flyet Marina I på leiting etter Latham. En observasjon av et fly kan altså ha dreid seg om Marina, Latham eller begge.

Lathams fart var 130 til 140 km/t, det vil si maksimum 75 knop. Basert på tidspunktet flyet ble observert ved Hekkingen og fram til siste radiomelding kl. 1855, da alt syntes normalt, ville flyet ha tilbakelagt ca. 180 nautiske mil. Legger man til 30 minutter (35 nautiske mil) før Latham muligens snudde, ville posisjonen vært ca. 73°N 18°E. Flyet ville på returen til Sommarøy, forutsatt medvindskomponent på 15 knop, brukt 150 minutter og vært framme ca. kl. 21.45, i beste fall.

Basert på funn av gjenstander synes det lite trolig at et havari har skjedd ved eller nær kysten. Den avrevne flottøren har i så tilfelle drevet et kort stykke i sjøen på drøyt to måneder, framherskende strømmetning og lite vind tatt i betraktning. Det er også vanskelig å forklare funnet av bensintanken på Haltenbanken hvis havariet har skjedd i nærheten av Karlsøy. Hvis man derimot hadde funnet sylindren fra Skittenelv, og denne hadde stammet fra Latham, så ville dette være en sterk indikasjon på et havari på kysten mellom Hekkingen og Torsvåg.

5.4 Havari i nærheten av Bjørnøya

Arbeidsgruppen sammenfatter i dette kapitlet tidligere kjente opplysninger med ny viten, spesielt innen meteorologi og oseanografi ut fra hypotesen om et havari i området Bjørnøya.

Legger en til grunn normal flyoperasjon fram til kl 1900 på kvelden den 18. juni 1928, og forutsetter at flyet har holdt kurs mot Bjørnøya som planlagt, må havari ha funnet sted nord for 72°30'N.

Havstrømmene i området rundt Bjørnøya er kompliserte, da stedet ligger i skjæringspunktet mellom den nordøstlige strømmen mellom Nord-Norge og Bjørnøya inn i Barentshavet, og en arm nordover mot Svalbard. Lengre vest kommer den kalde sydlige strømmen vest for Grønlandshavet. Lokaliseringen av flottøren ved Torsvåg og bensintanken på Haltenbanken samt finerplaten på Edgeøya, lar seg forklare ut fra et havari her. De første dagene etter havariet blåste det sterke øst-nordøstlige vinder i dette området. Bensintanken, tom og lett, ville flyte meget høyt i sjøen og påvirkes hovedsakelig av vindforholdene. Flottøren, skadet og full av vann, ville hovedsakelig følge havstrømmene. Finerflaket, i den grad en skal vektlegge dette



funnet før det eventuelt er bekreftet, ville nesten utlukkende ha fulgt havstrømmene.

Ut fra en slik hypotese ville bensintanken relativt raskt ha kommet lengst vest og inn i de homogent sørlige havstrømmene. Tanken ville sannsynlig ha kommet langt syd i havet før vestlige vinder har ført den østover igjen og inn på Haltenbanken. Flottøren ville via en kombinasjonen av vind og strøm, ha driftet en mindre bue vest – syd – øst før den strandet ved Torsvåg. *I tillegg er det sannsynlig at flottøren ble revet av tidlig, i det flyet havarerte, og før det drev med vinden og sank.* Finérflaket har fulgt havstrømmene i dets bevegelse mot Edgeøya.

Årsaken til selve havariet kan være meget enkel. Ut fra det faktum at mange havarier og nestenulykker skyldes uoppmerksomhet kombinert med andre faktorer, er det ikke unaturlig å fremsette en tankerekke rundt havariet på dette grunnlaget. Under de forholdene som er beskrevet tidligere med litt tretthet, vanskelige fly- og lysforhold kombinert med uoppmerksomhet og/eller distraksjoner, kan flyet ha flydd i sjøen.

Denne tankerekken utelukker på ingen måte et havari som en følge av for eksempel tekniske vansker der besetningen har foretatt en mer eller mindre kontrollert nødlanding. En eventuell nødlanding ville bli utført under de samme vær-, lys- og strømforholdene som beskrevet. Resultatet av landingen har uansett årsak vært skjebnesvangert. Ut fra de få gjenstandene som er funnet og analysert, er det sannsynlig at den flottøren som er funnet, er blitt revet av og slått hull på. Dette kan ha skjedd ved at flyet fløy i sjøen med venstre/babord flottør eller denne traff en bølgetopp, eller en kombinasjon av de to forholdene.

Tar en utgangspunkt i bensintanken med den provisoriske utbedringen (tettingen) av hullet i påfyllingslokket, er det nærliggende å anta at flyet har holdt seg flytende, mens besetningen har forsøkt å stabilisere flyet ved å erstatte den tapte flottøren med bensintanken. Det er videre mulig at flyet ikke har vært i stand til ta av igjen grunnet skader og/eller redusert motorkraft. I en slik tenkt situasjon, ville man ha forsøkt å manøvrere seg mot Bjørnøya. De rådende forholdene med et skadet fly, sterk vind og store dønninger, har ubønnhørlig senket flyet.

Den avrevne flottøren, er sannsynligvis blitt liggende igjen i sjøen ved første berøring med havet, og fikk derfor et annet utgangspunkt for sin driftsbane.

Det hittil uidentifiserte funnet (antatt å være flydel) til ”Kvitholmen” nordvest for Bjørnøya, styrker hypotesen om at havariet fant sted her. En kjenner ikke til andre mulige flyhavarier i dette område før 1933.

5.5 Konklusjon pkt 5.

Arbeidsgruppen har nøye vurdert tidligere kjente og nye opplysninger. De utredningene som ble utført av Hovdenak/Hoel og Riiser-Larsen oppfatter gruppen som grundige og utførlige. Det har ikke vært mulig å forfølge en del opplysninger og funn av gjenstander eller verifisere tidligere informasjonen all den tid tilhørende dokumentasjon er gått tapt. På disse områdene har gruppen lagt til grunn tidligere vurderinger, og i enkelte tilfeller ikke vektlagt informasjonene. Informasjon som i vesentlig grad har bidratt til å kaste nytt lys over havariet er kommet fra Havforskningsinstituttet i Bergen, Hovedredningssentralen for Nord-Norge og Det norske meteorologiske institutt. Gjennom en sammenfatning av alle informasjonen med tilhørende analyser, har to mulige havariområde pekt seg ut. Det ene er området utenfor Karlsøya, og det andre er området sør og vest av Bjørnøya.

Det er hevet over tvil at flere personer observerte fly vest av Karlsøya, ved Sommerset, Hillesøya og ved Vasstranda i tidsrommet for Latham's flyging. Men en kan ikke se vekk fra at noen observasjoner er gjort av det italienske flyet Marina I under sitt søk etter nettopp Latham. Arbeidsgruppen mener de fleste fakta, beregninger og sannsynligheter samlet i en vurdering, peker i retning av at havariet fant sted i området vest av Bjørnøya.

Det er i dag med de fakta og opplysninger som er tilgjengelig, ikke mulig å komme nærmere en løsning på hvor Latham havarerte, uten en bekreftelse eller avkreftelse på den vrakdelen Kvitholmen hadde opp i vannskorpa i 1933. En lokalisering og heving av denne vrakdelen kan bringe oss nærmere løsningen. En analyse av finérplaten på Edgeøya kan kun styrke teorien om et havari vest av Bjørnøya.

6. Avslutning/tilråding

Det er i dag en mulighet for en eventuell bekreftelse på hvor Latham havarerte. På bakgrunn av de analyser som gjort, vil ekspertgruppen anbefale et søk etter den gjenstanden Kvitholmen i 1933 hadde oppe i vannskorpa, og som da ble identifisert som del av et flyvrak. Søket bør foregå med fartøy med fjernstyrt undervannsbåt i den posisjonen m/k Kvitholmen gjorde sitt funn. 75 år etter havariet til Latham, kan en kun forvente å finne rester av de to motorene.

Interessen om Roald Amundsen og hans skjebne er fortsatt meget stor, og et sannsynlig biprodukt av en søk- og leteaksjon med tilhørende medieoppmerksomhet, kan være at det kommer fram flere beretninger og mulige funn. Disse beretninger og funn bør undersøkes nøye, men faller i tid utenfor den rammen som initiativet fra Norsk Luftfartsmuseum innebar.

