



Exakt

336 SKV. 30 ÅR
1949-1979

04/13
Generalinspektøren
for
Luftforsvaret



Oslo, 18 april 1979

Norsk Luftfartsmuseum
Biblioteket

336 skvadron

Da jeg dessverre ikke kan være til stede ved jubileumsfeiringene, vil jeg gjerne benytte denne anledning til å ønske skvadronsjef, nåværende og tidligere medlemmer av skvadronen hjertelig til lykke med 30-årsdagen.

30 år er ingen alder og spesielt gjelder det en så sprek jubilant som sekser'n. Etter opprettelsen i 1949 markerte skvadronen seg tidlig med sin spesielle form og egenart. Denne "gå på" innstilling og en kanskje noe ukonvensjonell metode for å oppnå gode resultater har preget skvadronen i alle år. Avdelingsånden er og har alltid vært meget høy og skvadronen har selv satt seg høye profesjonelle krav og mål. De konkrete resultater har gitt seg utslag i diverse MAAG-troféer og ikke minst resultatene fra en lang rekke skytekonkurranser taler for seg selv.

I dag står skvadronen overfor nye, krevende oppgaver. Den skal spille en av hovedrollene i den kanskje største utfordring Luftforsvaret har stått overfor i etterkrigstiden, nemlig å bygge opp igjen den flyoperative erfaring og miljø som har gått tapt på grunn av den store flygeravgangen. Jeg er overbevist om at skvadronen også vil makte den oppgaven.

På vegne av Luftforsvaret vil jeg takke for 30 års utmerket innsats og slutte med et ønske om at

Sekser'n lenge, lenge leve må!



Ingvar T. Narvhus

Ingvar T. Narvhus
Generalmajor



B. Thurmann-Nielsen

B Thurmann-Nielsen
Oberst I
Sjef Rygge flystasjon

Fra 1957 har Rygge flystasjon vært standkvarter for 336 skvadron. Forlengst har begrepet "Rygge-336" festnet seg både i og utenfor Forsvaret. Det er således med en spesiell glede at stasjonen kan stå som "moder-base" under 30-års jubileet.

336 skvadron har gjennom sitt 30 års virke levet opp til og befestet de beste tradisjoner til våpnet. Det høye faglige nivå og personelllets innsatsvilje avspeiles i skvadronens rike trofé-samling, som er brakt tilveie gjennom en rekke nasjonale og internasjonale konkurranser.

I jubileumsåret står 336 skvadron og Rygge flystasjon ovenfor nye og krevende oppgaver. At skvadronen vil løse sine nye oppdrag like proffesjonelt og med samme glød og entusiasme som den har lagt for dagen i de 30 år som er gått, anser jeg som en selvfølge.

Jeg vil på vegne av Rygge flystasjon gratulere 336 skvadron med 30-års jubileet og ønske hell og lykke i årene fremover.



Einar Smedsvig

Einar Smedsvig
Major
Sjef 336 skvadron

Jubileet i år markerer først og fremst 30 års virke som jager-skvadron. Jubileumsåret vil imidlertid også markere overgangen til en ny epoke for 336 skvadron.

Reorganisering av Luftforsvarets jagerflyskvadroner vil i inneværende år medføre intern flytting på Rygge flystasjon og at nye og krevende oppgaver pålegges 336 skvadron. Skvadronen vil i årene fremover utgjøre en viktig del av Luftforsvarets Flytaktiske Skole.

Viljen til innsats, proffesjonell dyktighet og ypperlig skvadronmiljø er tradisjon ved 336 skvadron. Personell og utstyr har skiftet titt og ofte, men "sekser-spirit" og faglig dyktighet har alltid vært, er og vil forbli 336 skvadrons varemerke.

SKVADRONENS SJEFFER GJENNOM 30 ÅR



JON RYG
1/7-49-15/11-49



ANNAR THINN
1/3-54-1/11-54



GOA KJETLAND
12/5-58-25/6-58



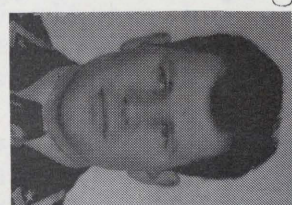
ARNE HOVE
15/8-68-10/8-73



NILS K. JØRSTAD
15/11-49-12/1-52



HAAKON RANDGAARD
1/11-54-2/9-55



MAGNE T. SØRENSEN
5/7-58-2/1-62



EIVIND AASE
10/8-73-10/8-75



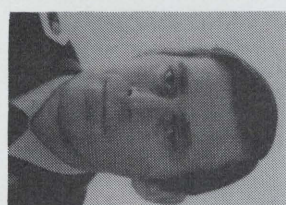
NILS MAGNE JØRGENSEN
12/1-52-5/2-53



ODDVAR LIEN
2/9-55-3/12-56



ARNE THORVALDSEN
2/1-62-18/2-65



RAGNAR ØSTBY
10/8-75-10/8-77



INGVAR KLEVAN
5/2-53-1/3-54



HANS MERGELAND
12/8-57-2/5-58



ALF J. GRANVIKEN
1/4-65-15/8-68



ANDERS SUNDT
8/9-77-7/8-78

SKVADRONSJEFENS KRUS - 336 SKVADRON

I RAF var det tradisjon at når en skvadron ble opprettet var det den første skvadronsjefens uforbeholdne plikt å markere dette ved å gi skvadronen et krus. På kruset skulle skvadronsjefens navn og tjenesteperiode inngraveres for på en enkel måte å fortelle noe om skvadronen.

Videre var det tradisjon at skvadronsjefen drakk 1/2 pints med øl. Underforstått: - "Senior officers do not drink of pints." Derfor krusets størrelse.

Kruset ble gitt skvadronen av major Jon Ryg som var den første skvadronsjef.

På kruset er inngravert et motto:

"Volare necesse est -
vivere non est necesse"

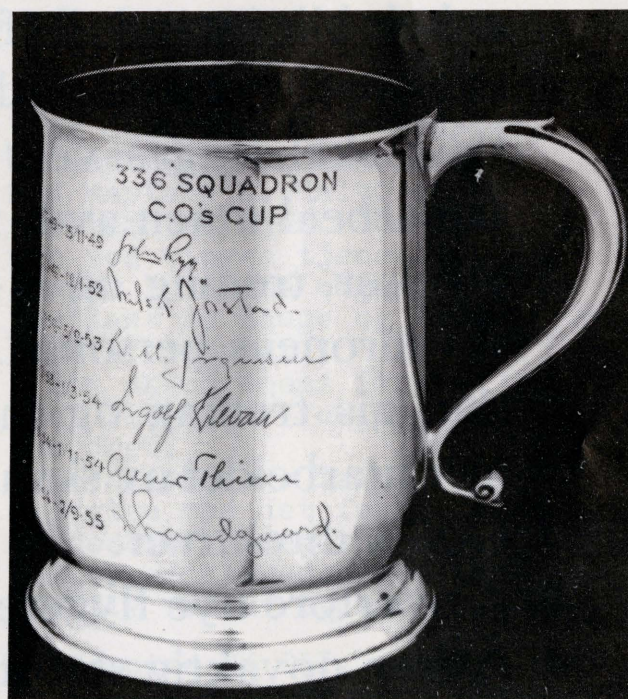
Dette mottoet ble foreslått av en av skvadronens flight commanders under Jon Ryg, nemlig Eigil Stigset. Ideen til dette tok han fra det kjente uttrykk: "Naviere necesse est....osv".

Uttrykket har hatt stor betydning for sjøfarten i tidligere tider.

Ifølge Plutarkhos, som var en gresk historieskriver, skal Pompeius med disse ord ha befalt et engstelig skipsmannskap å seile i storm og styggvær fra Afrika til det sultende Roma med en kornlast.

Slik Eigil Stigset forandret uttrykket, ble altså skvadronens motto:

"Å fly er nødvendig -
å leve er ikke nødvendig"



336 squadron RNoAF

336 SKVADRON

Motto

Volare necesse est, vivere non est necesse

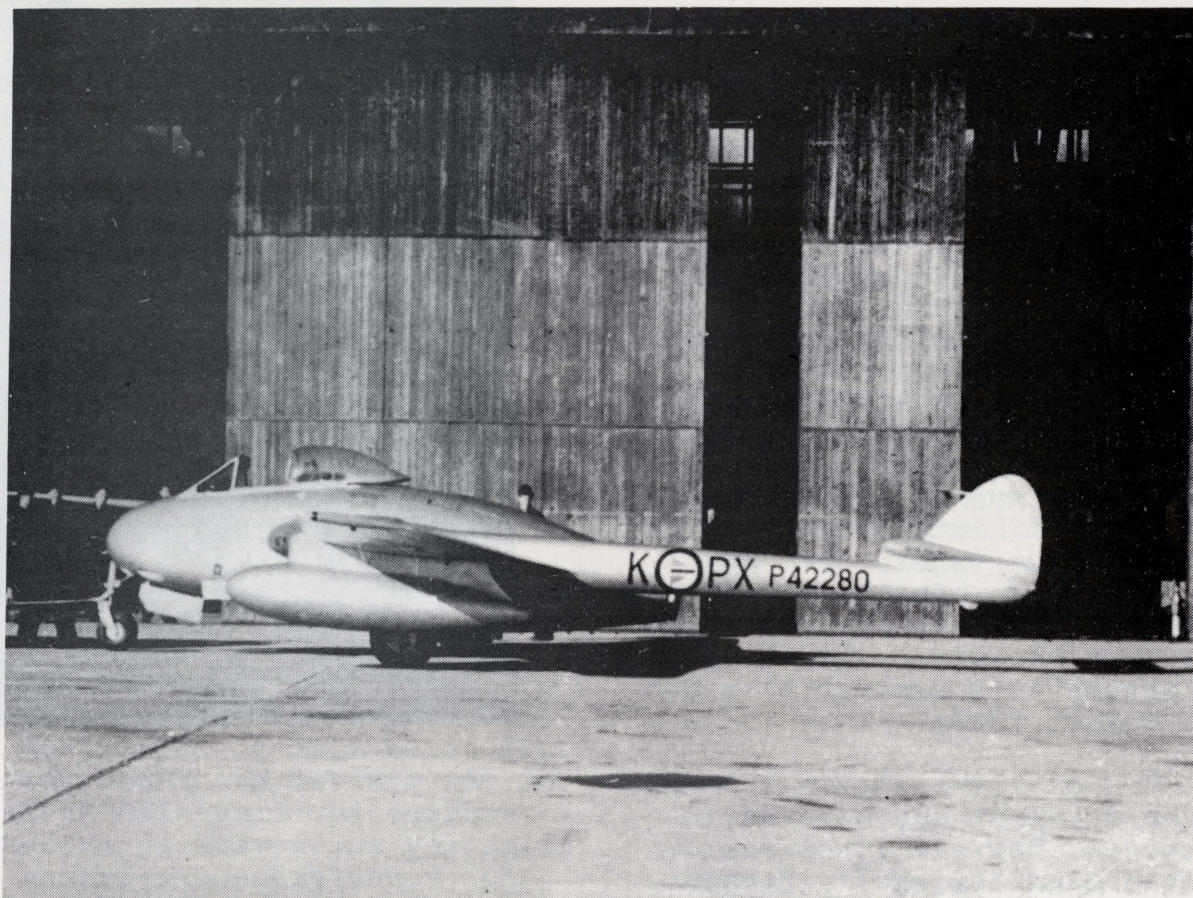
Oppgave

Som fastlagt av LOK er 336 Skvadrons oppgaver i krig:

1. Jagerflyforsvar.
2. Taktisk oppklaring.
3. Angrep mot mål på sjø og land.

I forbindelse hermed er sjefen for 336 Skvadron bl. a. pålagt ansvaret for:

1. Å utarbeide og gjennomføre skvadronens flyprogrammer overensstemmende med gitte direktiver. Alt luftpersonell skal trenes slik at hver enkelt blir i stand til effektivt å utføre sine spesielle oppgaver som medlem av skvadronen. Samtidig skal legges vekt på oppfostring av godt samarbeid innen avdelingen.
2. Øvelser, trening og instruksjon for øvrig av alt skvadronens personell. Befal så vel som menige skal gis trening og instruksjon etter programmer utarbeidet av skvadronsjeften i samsvar med LOK's direktiver.
3. Å overføre nye flygere til skvadronens flytyper.
4. Å føre nøyaktig statistikk over den enkelte flygers trening.
5. Løsning av slike spesialoppdrag som høyere myndighet fra tid til annen måtte pålegge skvadronen.
6. Rasjonell og økonomisk utnyttelse av tildelte resurser.



F.MK.III VAMPIRE.

- "1. Sjefen for Luftforsvaret bestemmer herved at 336 skvadron, Vampire opprettes fra 1. juli 1949 med utskillelse av Vampire-Vingen fra 331 skvadron.

Oppsetningssted og standkvarter: Gardermoen.

2. Skvadronen får en oppsetning på 8+4 Vampire. I tillegg pålegges skvadronen inntil videre å sørge for ivaretagelse av ytterligere 8 Vampire som er bestilt og ventes i løpet av kommende måned."

Skriv fra L.O.K. datert 11 juli 1949.

Ovenstående er utskrift av det offisielle dokument som etablerer 336 skvadron etter at den i perioden 10 mai 1948 - 1 juli 1949 hadde diet ved 331 skvadrons bryst som en Vampire-

Ving under operativ ledelse av kaptein Erik Sandberg og med kaptein K. Halvorsen som teknisk sjef. Som flygere ved vingen tjenestegjorde i første omgang løytnant E. Hauge og løytnant E. Stigset.

Som skvadronens første sjef ble major Jon Ryg tilbeordret.

De historiske fakta i forbindelse med det første året er dessverre meget mangelfulle, men skvadronens første fly var av typen:

Vampire MK III, en enmotors jetjager fra Gloster-Meteorfabrikkene i England. Flyet hadde en topphastighet på 864 km/t i 17500 fots høyde. Maksimum rekkevidde var 2225 km i 30000 fot. Flyet hadde 4 20mm maskinkanoner. Skvadronen fikk kun tildelt ensetere.

Skvadronen ble naturlig nok utsatt for en masse publisitet, jetjagere var jo den gang ikke noe vanlig syn her i landet.

Under innkjøringsperioden ble virksomheten i det vesentligste begrenset til lokalflyging i Gardermo-området. Men snart skulle nye horisonter åpnes for skvadronen.

Den 6 august 1949 startet skvadronen sin første skyte-øvelse. Denne foregikk på den relativt nye skyte- og bombeskolen på Lista hvor major Abildsø var sjef.

Resultater fra skytingen vet man lite om, men lokalpressen dekket hendelsene ganske flittig. Farsund Avis skriver bl a den 8 august 1949:

"På en liten slette i "Marka" var det satt opp noen skyteskiver. Det var disse som om noen minutter skulle forandres til en "tesil". Guttene forsto at klarte de ikke den oppgaven, ville deres populære sjef major Jon Ryg, være i dårlig humør hele neste dag.

Plutselig ga major Ryg befaling om at flygerne kunne gå til angrep. Med nesten 1000 kilometers fart kom de propellløse Vampires styrtende. Så ble farten redusert og et sekund senere var en kraftig salve "plassert" i skyteskiven. Med voldsom speed gikk de til vær igjen, tok en elegant sving og gikk løs igjen. I løpet av et kvarter var øvelsen over og majorene Abildsø og Ryg løp ned for å se hvordan skivene så ut."

Hvorvidt skvadronsjefen hadde grunn til å være i dårlig humør neste dag, sies det ikke noe om. Men "strafing" hadde tydeligvis også den gangen et visst dramatisk preg over seg.

Beordringsperiodene var korte den gang. Allerede 15 november 1949 ble major Ryg avløst og major N.K. Jørstad tok over som skvadronsjef.



Så vidt en har kunnet konstatere var flygingen nu preget av rutinemessige øvelser for å perfektionere bakke-mannskap og flygere. Men at flyene - og flygerne vakte oppmerksomhet hvor de kom er det liten tvil om.

I april 1950 var skvadronen på sitt første besøk i Nord-Norge, nærmere bestemt til Bardufoss hvilket forledet Verdens Gang til følgende:

"Dusinvis av flygende tallerkener innrapportert over Nord-Norge.

Og dame falt ned av gardintrapp i Tromsø.

Men det var bare Vampire-skvadronen på week-end."

"Turen var ikke planlagt", skriver avisen videre, "og forhistorien forteller litt om hvor respektløst 336 skvadron omgås med avstander. Skvadronsjefen, maj Jørstad hadde sammen med løytnant Ebbesen og løytnant Harby, tatt seg en liten tur til Lista og Kjevik. Da de kom på vingene igjen fant de ut at været var så fint at de

like godt tok en tur til Værnes hvor de overnattet til søndag. Den dagen var det finere værvarsel for Nord-Norge enn for Østlandet - og så fløy de like gjerne til Bardufoss - som viste seg å være 70 minutter fra Trondheim."

8 mai 1950 deltok skvadronen ved det hittil største arrangement for og av Forsvaret i nyere tid. Nemlig Forsvarsstevnet på Kjevik hvor 20000 mennesker så Forsvarets forskjellige avdelinger i virksomhet.

Avisene dagen etter skriver bl a at: "Fartsfenomenene - jetflyene - ble et interessant bekjentskap. 6 Vampire og 4 Mosquitos stasjonert på Gardermoen og Sola holdt flyoppvisning og det var som om trommehinnene holdt på å sprenges når flyene i sluttet formasjon og i lav høyde fór over tilskuermassene."

Neste større opptreden i rampelys var SAS-dagen i København 15 mai 1950. Berlingske Tidene skriver 15 mai 1950 i den forbindelse:

"Pludselig lød det som om Hundreder av Fløytekedler begynte at larme. En Jet-Jager fór over Lufthavnen. Og kort etter ennå en. Hvinene etterfulgtes av en skramlende Buldren, når de jog over Hangarene. Det var to Norske Vampire Jet-Jagere på vej fra England til Gardermoen ved Oslo, ført av den berømte norske Krigsflyver, major Jørstad og ltn Harby. De kom fuldstændig uanmeldt. Anledningen var at den ene av Jagerne havde noget galt ved Olietrykket. Derfor søgte de Mellomlanding. Omtrent samtidig maatte en av deres Kammerater, løjtnant Stigset, nødlande ved Gøteborg paa en militær Flyveplads. Der havde været fire Maskiner paa Vej til Norge, den fjerde, som førtes av Oberstløjtnant Halle, naaede frem til Gardermoen. De to maatte gaa ned i København og Stigset kom ud for det ubehagelige at han fik Motorstop i 13000 Meters højde.

Den dyktige norske Pilot naaede ned med sin "døde" Jet-Jager og gennemførte en saa perfekt Mavelanding at kun Maskinens Bug ble bulet. I Dag flyver de to Vampire-Maskiner som kom til Kastrup, til Norge."

PR-tjenesten var igang.

28 september 1950 hadde skvadronen så vidt en vet det første alvorlige uhell idet daværende oberstløytnant Tufte-Johnsen og løytnant Stai kolliderte over Enebakk. Løytnant Stai forulykket da han ikke kom seg tidsnok ut av flyet. Oberstløytnant Tufte-Johnsen reddet seg i fallskjerm.

Skvadronens første utenlandstur som skvadron var turen til North Weald i England. Den startet 30 sept 1950 under ledelse av oberstløytnant Tufte-Johnsen. 12 fly skulle delta i Vest-Unionens manøver "Emperor", den største luftøvelse som noen sinne til da hadde foregått i England. Refueling skulle foregå på Ålborg.

På North Weald ble skvadronen mottatt av en paradeavdeling, et RAF orkester og sivile og militære honoraryes.

Operasjonene med fly om dagen og drinkene om kveldene gikk rutinemessig og uten spesielle problemer under oppholdet på North Weald. Under hjemtransporten foregikk imidlertid ikke alt så knirkefritt:

(Mülheimer Zeitung 19 oktober 1950):

"Zum ersten mal seit fünf Jahren: ZWEI DUSEN-JÄGER LANDETEN AUF DEM FLUGHAFEN. - Brennstoffmangel zwang "Gloster-Meteors" zur Notlandung - Maschinen blieben startklar."



I januar 1951 nødlandet ltn Bjørge-Hansen og sjt Malcolmsen på Storsjøen i Odal. Igjen var det brennstoffmangel som var årsaken. Flyene ble transportert til Gardermoen på landeveien.

I forbindelse med general Eisenhowers besøk på Gardermoen den 23 mai 1951 "scramblet" skvadronen 12 fly for å vise skvadronens ferdigheter.

Vampirene var stadig vekk "godt stoff" for dags- og ukepressen selv om nyhetens interesse begynte å falme noe. Nå var det flygeren ved spaken som var i blikkpunktet.

Ikke bare pressen forresten, et brev til major Jørstad gir følgende uttrykk for enkeltes syn på våre flygere, fly og teknikere:

"Jeg har beundret dere mere enn en gang - og kan så godt forstå at øynene må bli fuktige i blant. Med en spesiell og varm hilsen til

ltn Just Ebbesen

sender jeg denne lomme-
duken til å samle tårene i.

Med de aller beste ønsker fra en beundrerinne!

Lommetørkleet har fått sin plass i skvadronens scrapbook.

Ultimo september 1951 hadde skvadronen nok et fatalt uhell, idet sersjant G. Grande ble drept under landing på Gardermoen flystasjon.

11 september 1951 ble de 5 første F-84G Thunderjets overlevert til det norske Luftforsvar ved en høytidelighet på Sola flystasjon. Overleveringen ble foretatt av generalene Eisenhower og Norstad fra USAF.

"Det burde vært verktøy og råmaterialer, men menneskene er ikke så fornuftige"

sa general Eisenhower ved denne anledning.

I slutten av september 1951 deltok skvadronen med 16 fly i øvelse "Cirrus" som var en øvelse for å sette Vest-Europas luftforsvar på prøve. Hoveddelen av øvelsen foregikk i Rhinland og over 100000 mann og 1000 fly fra 8 A-pakt-nasjoner deltok. Skvadronen var under øvelsen basert på den hollandske basen Eilzserien.

Etter denne 1000 flymanøvre uttalte sjefen for flystridskreftene i Nord-avsnittet, general K. Taylor at jagerflyavdelinger kan kastes inn i andre land uten store vanskeligheter.

Verdifulle erfaringer var vunnet og alle - vårt eget personell inklusive - var vel fornøyd med øvelser og opphold.

Tid for ny skvadronsjef igjen. Etter vel 2 års tjeneste ved skvadronen var det major N.M. Jørgensens tur til å overta ledelsen den 12 januar 1952.

Ved 20-årsjubileet skrev daværende oberstløytnant Jørstad i en hilsen til skvadronen:

"OPP MED VINDUER OG DØRER"

"Overskriften henspiller selvfølgelig på Ottar Malms gamle uttrykk "Opp med vinduer og dører, her skal jernbanen gå". Det var nemlig den ånd som besjelet alle oss flygere som fikk anledning til å sette opp den første norske jetskvadron.



**United
they fly**

Week-end fighters 'down' jet bomber in air dog-fight

HERALD REPORTER

BRITAIN'S first jet bomber, the Canberra, was "shot down" by a publican, a teacher and a Civil servant in yesterday's mock air war over England.

The Canberra, which will be in operation next year, bulted in on an area of hostilities while on a test flight over Lancashire.

Spitfires of 502 (Ulster) Spitfire Squadron, Royal Auxiliary Air Force, had just intercepted an intruder raid when it appeared.

Its commander, Wing Commander R. P. Beaumont, DSO, tried to escape but Pilot II Victor Mussen (the publican), Flying Officer William Polley, the schoolmaster, and Pilot Officer Jack Seaton, the Civil servant, fastened on to it.

They got in several dummy bursts of fire and claim that in real action the bomber must have crashed.

Seven Royal Navy fighter squadrons, of which five are flown by R.N.V.R. "week-end" flyers, claimed several kills over the North and Midlands.

Lieut. Oskar Harby, of the Royal Norwegian Air Force, flying a Vampire jet fighter, sighted four Vampire Vs posing as jet bombers

stealing in at 35,000 feet through the clouds to bomb London's docks.

He attacked—one against four—and drove the intruders off. They scuttled for shelter in a cloud base.

In the scheme of attacks ordered by Air Marshal Sir Hugh P. Lloyd, of Bomber Command, there were few industrial towns or important military objectives in England and scheduled as targets.

Radar wins

The heaviest raiding was during Saturday night and last night, when the Third Division of the United States Air Force co-operated in the bombing with R.A.F. Lincoln and Mosquito squadrons.

But the defence system was "highly satisfactory."

Few bombers broke through the fighter interception screen undetected. New radar devices of picking up enemy aircraft proved nearly 100 per cent. successful.

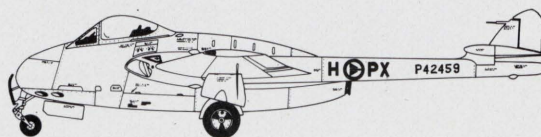


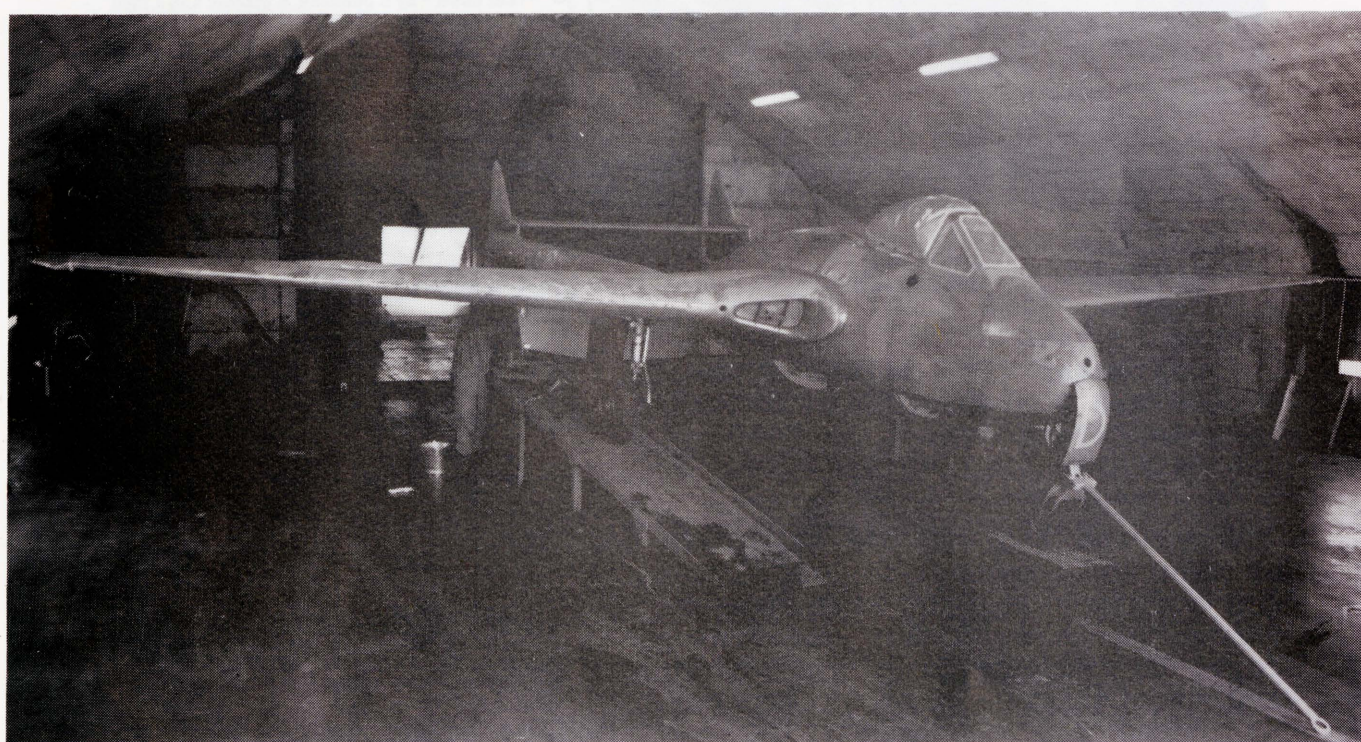
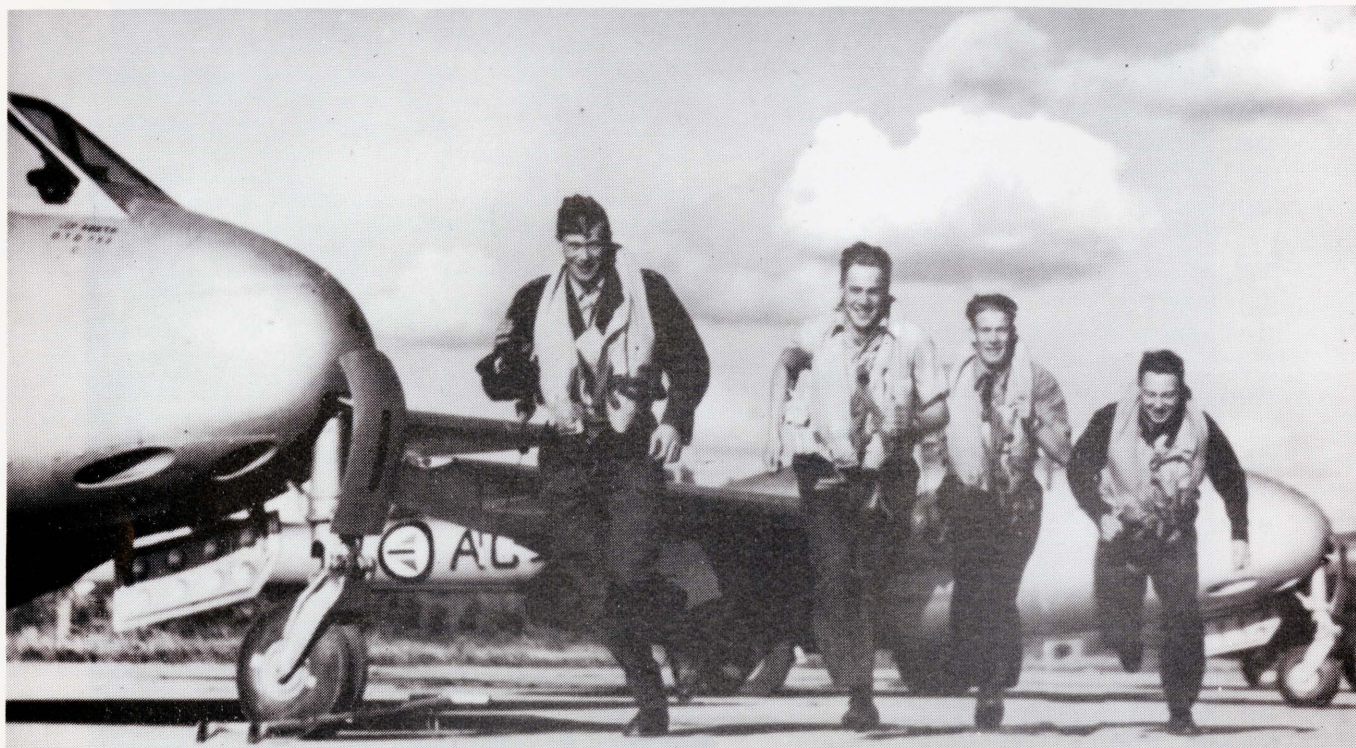
NORWEGIAN jet pilot Oskar Harby (right) looks skyward. He had just landed after intercepting attacking planes. With him: R.A.F. Flight-Lieut. Leslie Ivey.

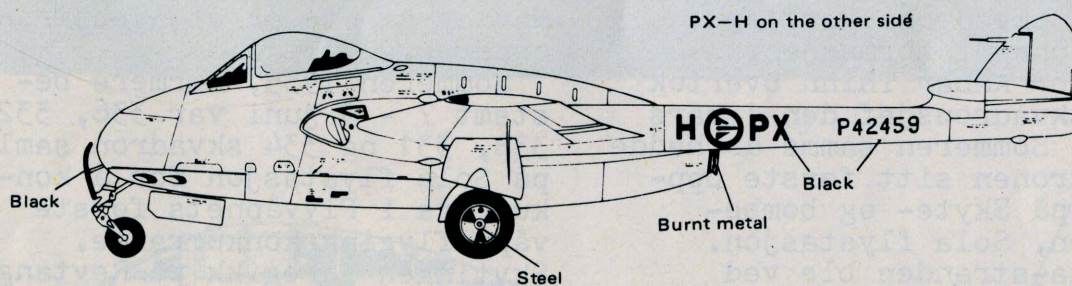
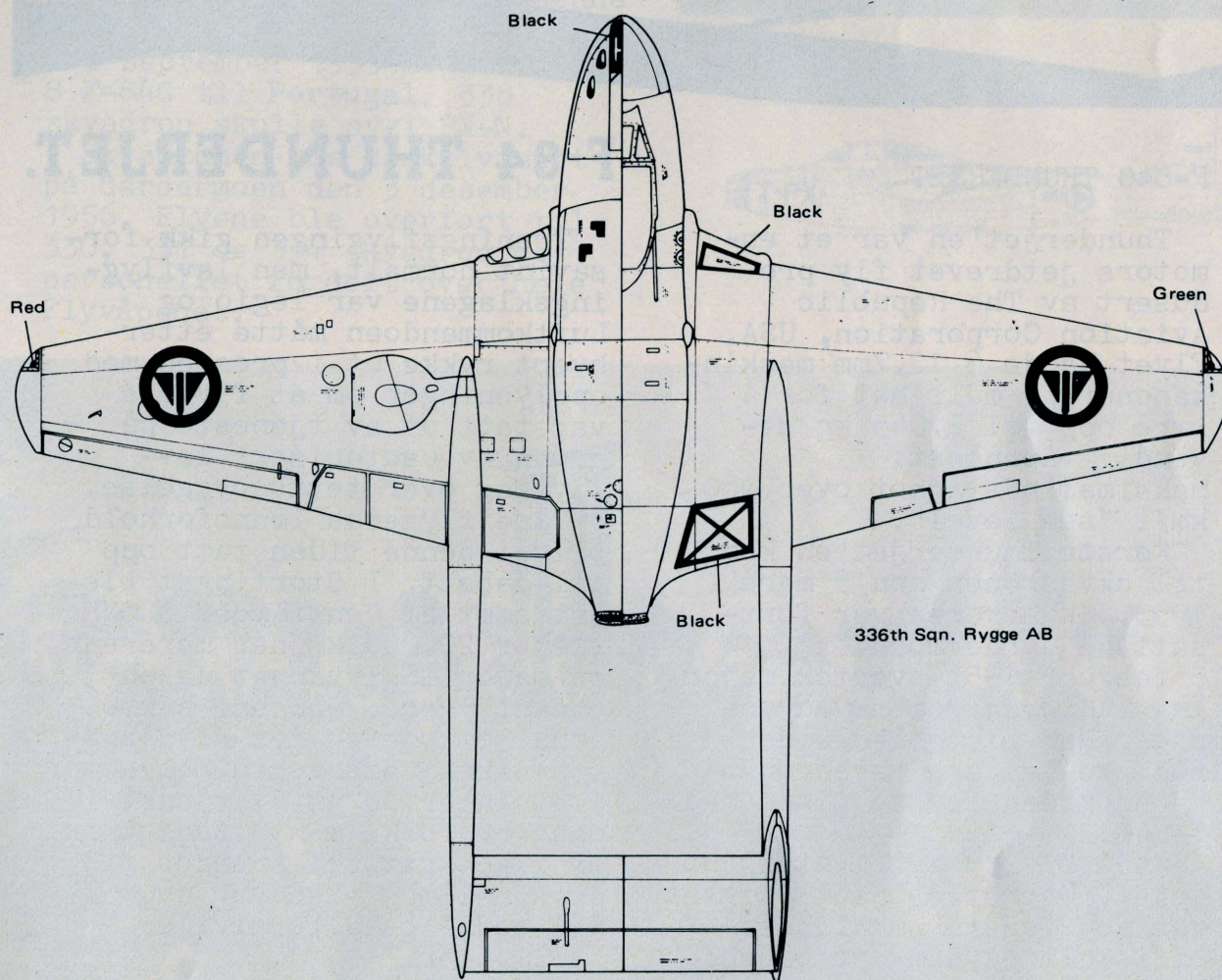
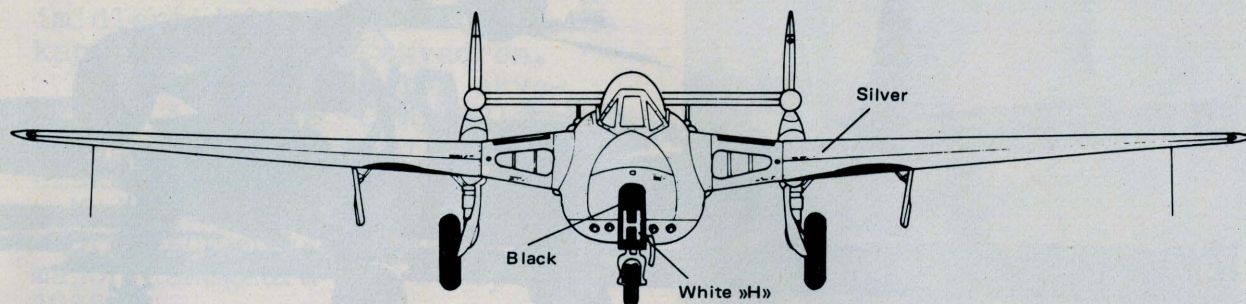
EXTRACT FROM
Daily Herald

I september 1952 deltok skvadronen med i øvelse "Main Brace" på Bodø flystasjon.

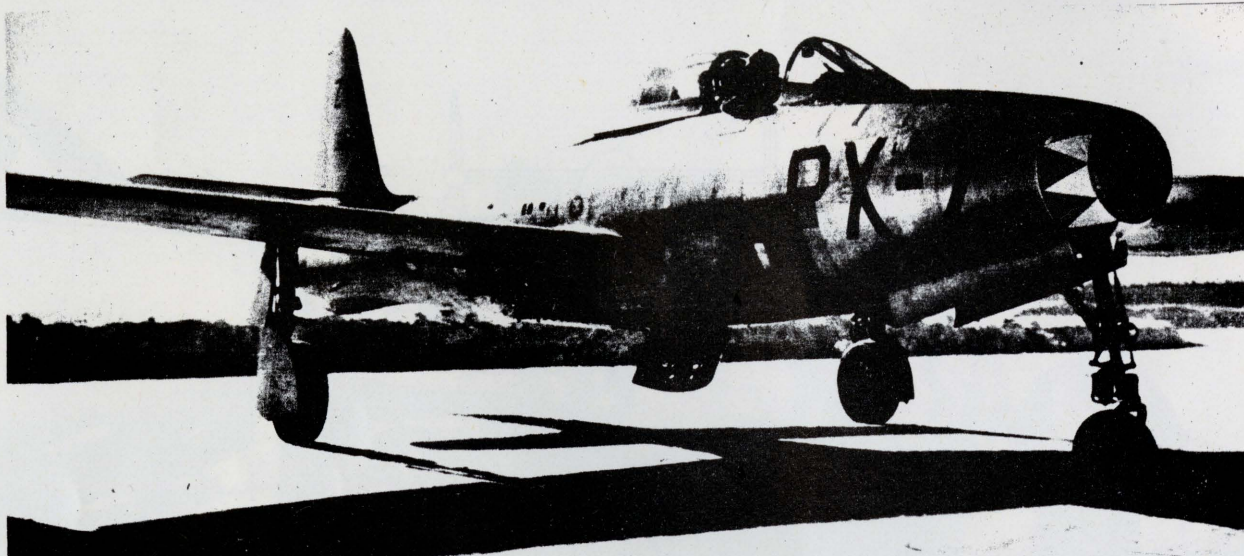
Vampirens tid ved 336 skvadron er over og 5 mars 1953 ble flyene overført til Jet-treningsvingen på Sola. 10 fly ble overført. De resterende 10 var enten avgitt tidligere eller avskrevet.







Scale 1:72



F-84G THUNDERJET

F-84 THUNDERJET.

Thunderjet'en var et enmotors jetdrevet fly produsert av The Republic Aviation Corporation, USA. Flyet hadde 6 12.7mm maskinkanoner og mulighet for å bære opp til 2.045 kg utvendig våpenlast. Maksimal hastighet over 960 km/t "sea level".

Første Thunderjet'en kom til skvadronen den 5 mars 1953. Skvadronen var fortsatt på Gardermoen. 5 februar 1953 overtok major Ingar Klevan som skvadronsjef. Han ble således den som skulle føre skvadronen gjennom den første tiden med F-84G.

1954 ble Rygge flystasjon åpnet. Oberstløytnant Stigset var den første som landet offisielt på den nye banen. Dette ble imidlertid ikke helt vellykket, idet han skle ut over bane-enden. Ingen større skade skjedde imidlertid.

336 skvadron overfløy stasjonen i formasjon.

Major Annar Thinn overtok som skvadronsjef den 1 mars 1954. Sommeren samme år hadde skvadronen sitt første opphold på Skyte- og bombeskolen, Sola flystasjon.

Sola-stranden ble ved denne anledning innviet og vigslet til bruk for skvadronen ved de årlige fremtidige besøkene.

Treningsflygingen gikk for såvidt normalt, men lavflygingsklagene var legio og Luftkommandoen måtte etter hvert rykke ut i pressen med opplysninger om at flygere var tatt ut av tjeneste på grunn av uautorisert lavflyging over tettbebyggelse.

Våre flygeres lønnsforhold blir i denne tiden tatt opp til debatt. I Stortinget ble det sagt at "en flyger i DNL tjener 20.000 kroner mere enn en major i Flyvåpnet og en annenflyger i SAS har samme lønn som sjefen for Flyvåpnet."

General Lambrechts bekrefter i et intervju at Flyvåpnet mangler folk, men situasjonen er ikke kritisk. Årsaken til personellmangelen var avgang til bedre betalte sivile stillinger.

Major Haakon Randgaard overtok som skvadronsjef 1 nov 1954.

28 februar 1955 forsvant fenrik Wilhelm Fredrik Müller i PX-X i sjøen øst av Risør. Han er da ute på et avskjæringsoppdrag.

Sommeren 1955, nærmere bestemt 7 - 9 juni var 336, 332, 338, 331 og 334 skvadron samlet på Sola flystasjon for å konkurrere i Flyvåpnets første våpenflygingskonkurranse.

Skytingen foregikk på Revtangenen.

Skvadronen deltok her med major Randgaard, løytnant Stølan og fenrik Ekholt. Laget plass-

erte seg som nr 2 etter 332 skvadron. Individuelt seiret imidlertid lt Stølan foran kapt Riegels, 332 skvadron.

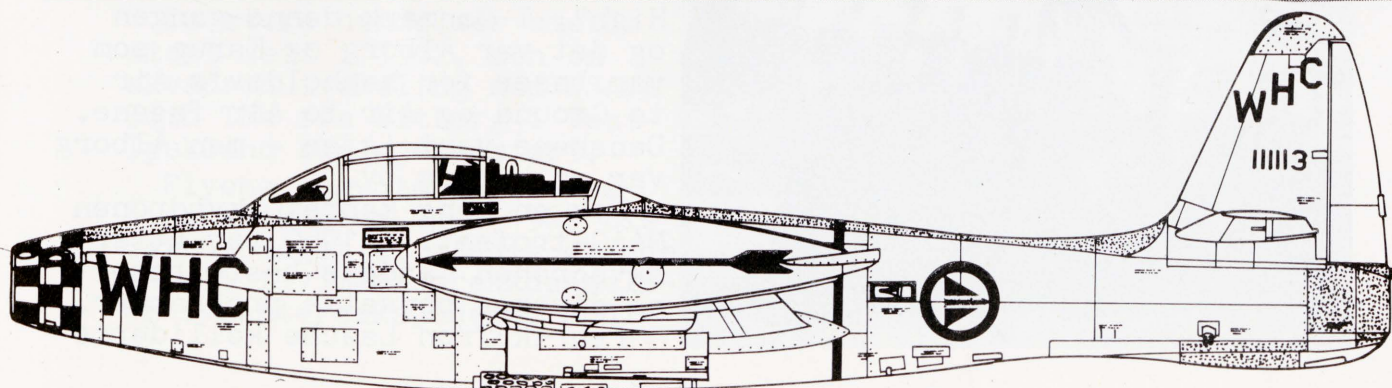
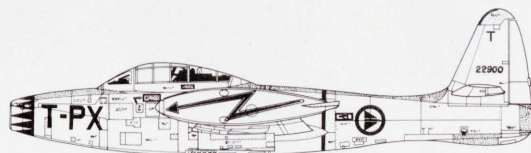
Sommeren 1955 deltok skvadronen i øvelse "Carte Blanche" på Gardermoen sammen med engelske avdelinger.

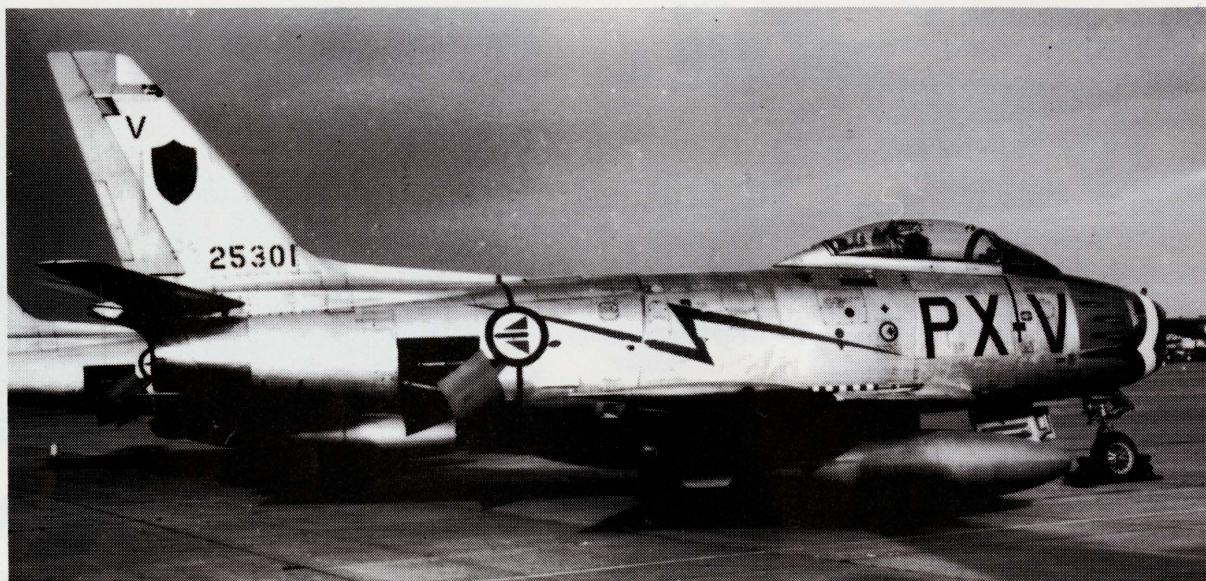
Major Oddvar Lien ble beordret som ny skvadronsjef etter major Randgaard den 2 september 1955.

Beklageligvis var uhellsstatistikken meget stor i denne perioden.

I september 1955 avga Norge 8 F-84G til Portugal. 336 skvadron skulle avgi PX-N.

Skvadronen ble deaktivisert på Gardermoen den 3 desember 1956. Flyene ble overført til 330, 331 og 334 skvadron og personellet fordelt over hele Flyvåpenet.





F-86 SABRE.

9 august 1957 ble det på nytt blåst liv i skvadronen, idet den ble re-aktivisert på Rygge flystasjon med major Hans Wergeland som sjef og kaptein Jan T Larsen som teknisk sjef. Major Wergeland ble 12 mai 1958 frabeordret og major Goa Kjetland tiltrådte som skvadronsjef.

Skvadronen ble satt opp med F-86F Sabre fly.

Major Magne Tobias Sørensen ble beordret som skvadronsjef mvf 5 juli 1958.

Under Lista-perioden hadde skvadronen besøk av general B. Motzfeldt.

Etter 1 måneds skyteperiode på Sola i januar 1959 var det å sette igang med trening og forberedelser til flystevne på Rygge flystasjon.

Stevnet som var besøkt av ca 40000 mennekser foregikk i strålende vær. Acroteamene "Skyblazers" fra USA og "Flying Jokers" fra 332 skvadron deltok sammen med RAF's "Black Hunters".

Det hele ble avsluttet med en 24 flys formasjon fra 337 336 skvadron.

Skvadronens første jubileumsarrangement - 10 års jubileet ble avviklet på Rygge flystasjon den 4 juli 1959.

Høsten 1959 deltok skvadronen i "Aim High" på Sola flystasjon. 725 eskadrille fra det danske luftforsvar vant konkurransen.

Samme høst ble imidlertid skvadronen tildelt MAAG-trofeet som landets beste skvadron.

Den første skvadronutvekslingen gikk til Jever i Nord-Tyskland sammen med 332 skvadron våren 1960.

Deretter var det en ny "Aim High". I Danmark denne gangen og det var Ålborg og Karup som var baser for henholdsvis Air to Ground og Air to Air fasene. Danskene vant igjen - men Ålborg var en herlig by.

Nok en gang kapret skvadronen MAAG-trofeet. I 1960 var atter skvadronen landets beste basert på diverse oppsatte programmer.

Fenrik Tron Laache kolliderte





i luften over Lier med et kanadisk fly. Begge flygerne berget seg i fallskjerm og kom fra det hele med mindre skader.

1961 ble innledet med et 4 ukers opphold på Sola for å drive kvalifiseringsskyting. Under retur fra Utsira-feltet forsvant fenrik Reidar Nesje den 3 februar 1961 i sjøen.

Årets skvadronutveksling, igjen sammen med 332 skvadron gikk til Eindhoven i Holland.

Endelig lykkedes det i "Aim High". Konkurransen gikk på Sola og skvadronen vant lagkonkurransen med følgende lag: Major Sørensen, løytnant Østby, kaptein Schibbye og fenrik Wiig med løytnant Rath som reserve. I tillegg vant major Sørensen den individuelle konkurransen.

Major Arne Thorvaldsen overtok som skvadronsjef etter major Sørensen den 2 januar 1962.

De store hendelser uteble stort sett i 1962, men en skvadronutveksling med USAFE 36th TFW fra Bitburg i Vest-Tyskland ble gjennomført.

Flyene begynte nå å vise sine svakheter og i 1963 ble det oppdaget et stadig økende antall fly med sprekkdannelse i senterseksjonene. Modi-

fikasjoner ble forsøkt, men en ble aldri helt ferdig med restriksjoner på flyenes manøvreringskapasitet som resultat.

Men dårlige fly eller ikke "Aim High" på Skrydstrup ble lagmessig vunnet av skvadronens lag som besto av: Major Thorvaldsen, løytnant Ueland, løytnant Mossin, løytnant Grønlund og løytnant Wiig.



I 1964 ble problemene med flyene større og større og restriksjonene på flygingen tok etterhvert en del av humøret fra personellet.

Det ble imidlertid gjennomført en skvadronutveksling med 55 TFS USAFE som var basert på Weathersfield i England.

15 års jubileet ble avviklet på Rygge flystasjon den 6 juni 1964 med generalløytnant Mohr, sje for Luftforsvaret m/frue som æresgjester.

En 24 flys formasjon som var planlagt måtte beklageligvis kanselleres pga 34 knots cross-vind.

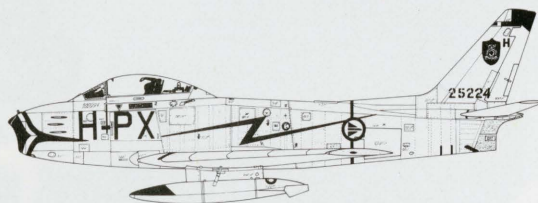
Sommeren 1964 fikk Rygge som første stasjon i Norge besøk av et team fra Northrop som viste frem vårt nye fly: F-5 Freedom-fighter. Major Thorvaldsen var førstemann av de norske som fikk prøve flyet. Gutta ser frem mot å kunne få boltre seg litt igjen.

Major Thorvaldsen forlot skvadronen 18 februar 1965 og 1 april 1965 overtok major Alf Granviken som skvadronsjef.

8 mai 1965 - 20 år etter freds-slutningen - markerte Luftforsvaret dette med en 23-flys formasjon sammensatt av T-33 og F-104 fra 331 skvadron, F-86F fra 338 skvadron, RF-84F fra 717 skvadron og F-86F fra 336 skvadron.

I juni 1965 hadde skvadronen simultanutveksling med 7 TFS USAFE på Spangdahlem i Vest-Tyskland. Detasjementsjef var kaptein N Sverdrup-Thygeson. Under den 10 dagers perioden utvekslingen varte besøkte personellet bl a Luxemburg og Trier. Våre flygere fikk bakseteturer i F-105.

F-5 perioden nærmer seg 1 juni 1965 ble major Granviken sammen med to andre norske flygere beordret til USA for et 3 måneders kurs på F-5. Det var nå besluttet at 336 skvadron skulle bli den første som ble oppsatt med F-5 i mars 1966.



Selv om de 2 siste årene med F-86F ikke er av de årene som vil bli de mest hyggelige å huske tilbake på - rent flymessig ihvertfall, var det imidlertid noe vemodig i februar/mars 1965 da flyene etterhvert ble avgitt fra skvadronen.



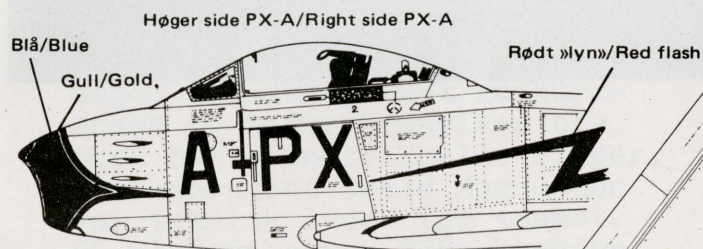
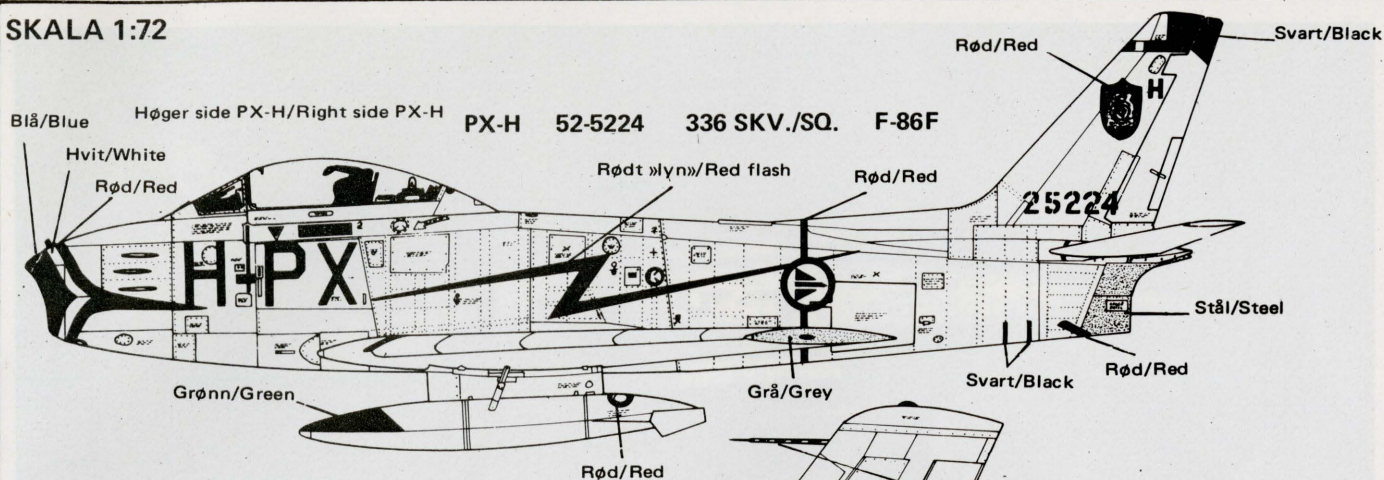
Men sprekkeproblemene hadde stadig vekk forverret seg og restriksjonene ble verre og verre å akseptere. At gutta på 717 skvadron i sine gamle RF-84F boltret seg mens våre ikke kunne følge dem frembragte nok en del beske kommentarer.

Vi hadde imidlertid slåss med "Sabre'n" i 8 år og totalt fløyet 35449 timer på typen.

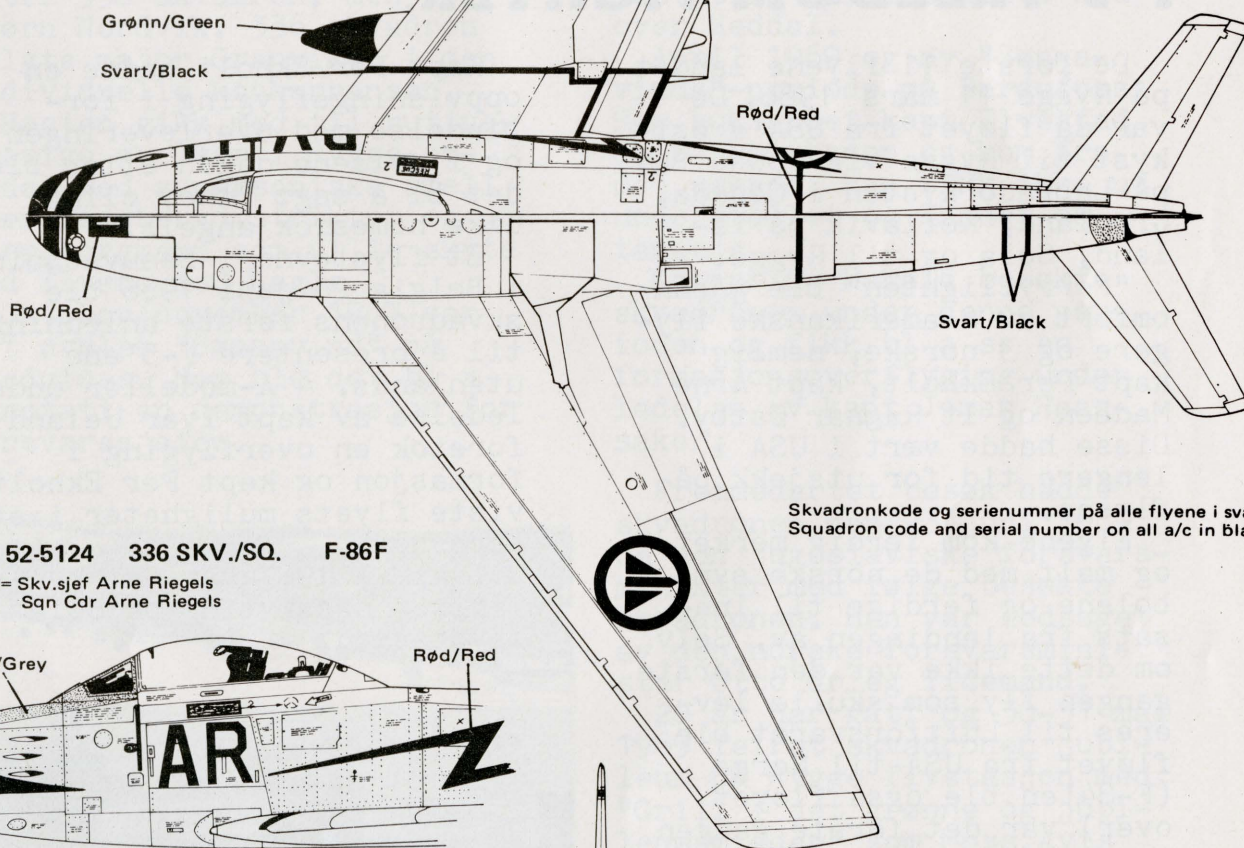
En epoke er slutt, men nye epoker venter og F-5'en kommer.



SKALA 1:72

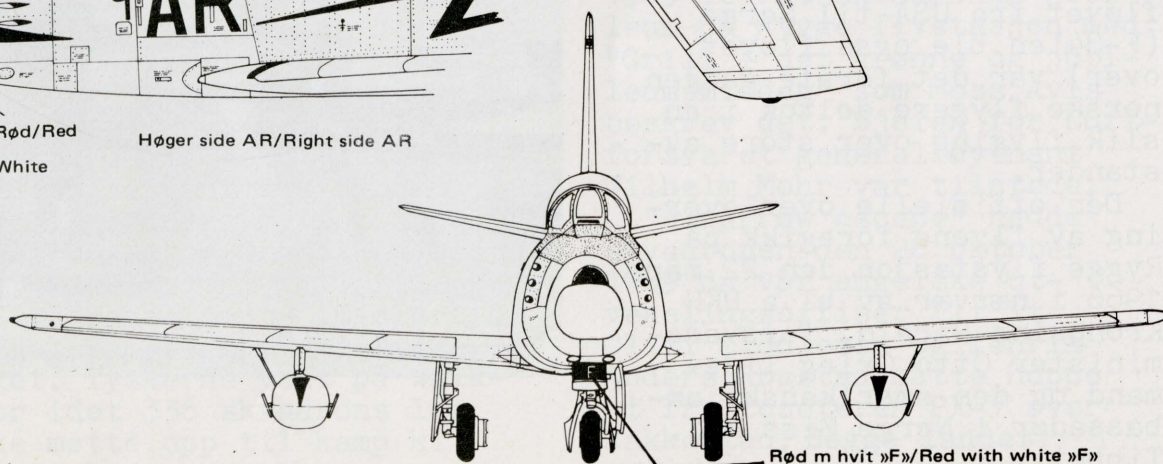
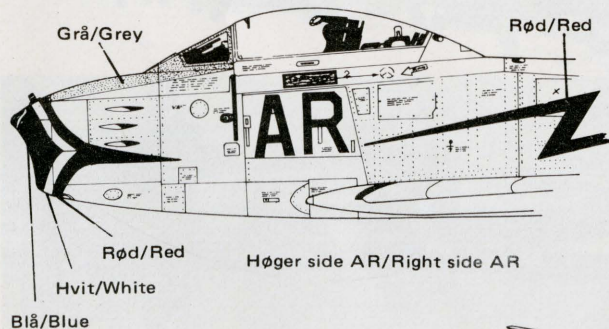


PX-A 52-5174 336 SKV./SQ. F-86F



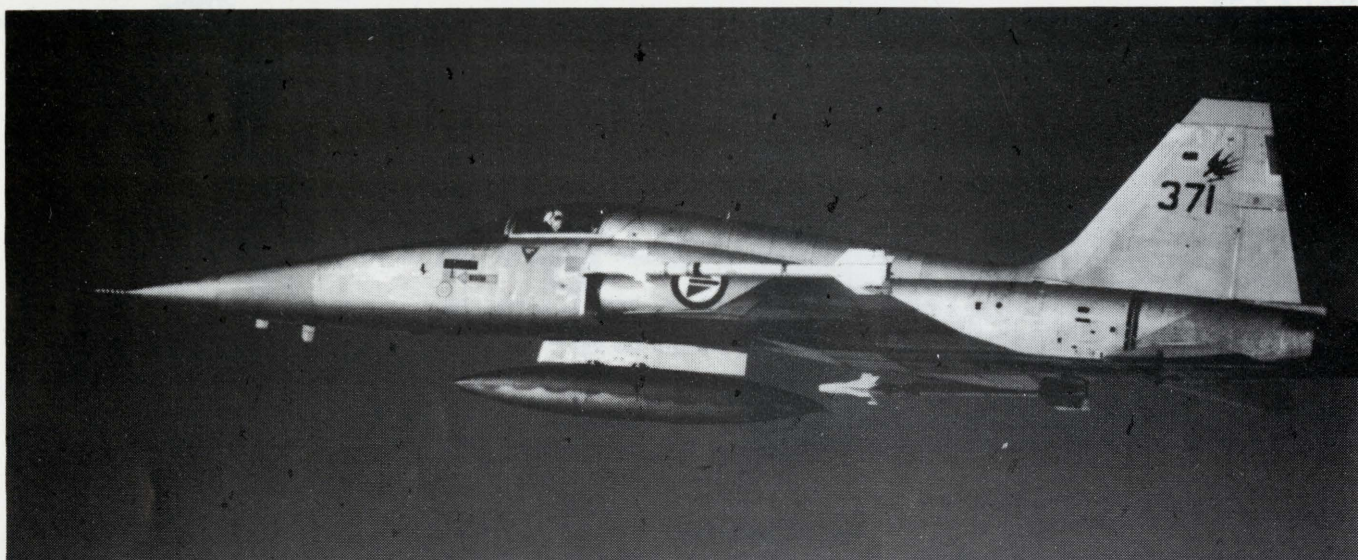
AR x) 52-5124 336 SKV./SQ. F-86F

x) »AR« = Skv.sjef Arne Riegels
Sqn Cdr Arne Riegels



Skvadronkode og serienummer på alle flyene i svart/
Squadron code and serial number on all a/c in black

Rød m hvit »F«/Red with white »F«



F-5 FREEDOM FIGHTER.

De første 11 flyene landet på Rygge 11 mars 1966. De var da fløyet fra USA's østkyst til Rygge via Goose Bay på Labradorkysten i Canada, Grønland, Keflavik på Island, Sola og til Rygge.

"Ferryfligten" ble gjennomført av 8 amerikanske flygere og 3 norske, nemlig kapt Per Ekholt, kapt Arne Madsen og lt Ragnar Østby. Disse hadde vært i USA i lengere tid for utsjekk på flyene.

Flyene kom ferdig merket og malt med de norske symbolene og ferdige til innsetts fra landingen av. Selv om dette ikke var den første gangen fly som skulle leveres til Luftforsvaret ble fløyet fra USA til Norge (F-84'en ble også fløyet over) var det første gangen norske flygere deltok i en slik flyging over store avstander.

Den offisielle overlevering av flyene foregikk på Rygge flystasjon den 22 mars 1966 i nærvær av bl a HKH Kronprins Harald, forsvarsminister Otto Grieg Tide- mand og den amerikanske ambassadør i Norge Miss M.J. Tibbett.

Kapt Per Ekholt hadde en oppvisningsflyging i forbindelse med overleveringen og i avisene dagen etter ble det bl a sagt "they climb like homesick angels."

Et flystevne i Beauvechain i Belgia 26 juni 1966 ble skvadronens første anledning til å presentere F-5'ene utenlands. 4 A-modeller under ledelse av kapt Ivar Ueland foretok en overflyging i formasjon og kapt Per Ekholt viste flyets muligheter i et acroshow.

I april 1967 var det kvalifiseringsskyting på Sola flystasjon.



FORSVARSMINISTEREN takker for flyene.



Skvadronen deltok i juni 1967 i "Bulls Eye" på Sola flystasjon. Teamet under ledelse av major Granviken vant konkurransen og major Granviken ble også beste individuelle flyger. Stabssersjant Roald Magnussen var teknisk leder for teamet. På plassen etter 336 skvadron kom en dansk skvadron og deretter 338 skvadron, men lt Bjørn Nordvik, 336 skvadron fulgte major Granviken i den individuelle konkurransen.

Høsten gikk med til rutinemessige øvelser i Rygge-området ved supersoniske smell over Tønsbergdistriktet og en Sarpsborgmann som ville skyte ned flyene med hagle.

Oktober/november 1967 var det øvelse "Sønnavind" på Bardufoss. Her ble det bl a foretatt en demonstrasjon for Forsvarssjefen.



Tid for "Bulls Eye" igjen. Konkurransen foregikk denne gangen på Jagel i Vest-Tyskland. Igjen var teamet ledet av major Granviken med ssjt Magnussen som teknisk leder. Og - igjen vant skvadronen lagkonkurransen og for annen gang ble major Granviken best individuelt.

Skvadronen tapte imidlertid fotballkampen mot det tyske laget. Tyskerne vant på walk-over idet 336 skvadrons lag ikke møtte opp til kamp kl 0800A dagen etter seiersfesten.

Sommeren 1968 måtte kapt Tron Laache hoppe ut av en maskin for annen gang i sin flygerkarriere.

Under skyteøvelser på Revtangen fikk han brann i flyet like etter avgang og i en høyde av 2-300 fot forlot han flyet over Solabukten hvor både fly og flyger havnet. Kapt Laache helt uskadd.

Tid for skvadronsjefskifte igjen. Major Granviken forlot skvadronen 18 august 1968 og major Arne Hove overtok.

Mars 1969 var det Listatur og selv om vindhastigheten var stor fløy gutta fortære. Avisene kan fortelle om lyd-murgjennomgang i 23000 fot med den konsekvens at vindusruter ble knust, garasjetak lettet og stillas fallt ned over Heddal.

April 1969 og ny "Sønnavinds"-periode på Bardufoss. Her buklandet kapt Elvestad en F-5 på banen og kom fra det uskadd. Han fikk ikke ut understellet og landet på tankene.

Kronprins Harald besøkte skvadronen under denne perioden og fikk bl a se en formasjonsoverflyging under ledelse av kapt Jomar Haarsaker.

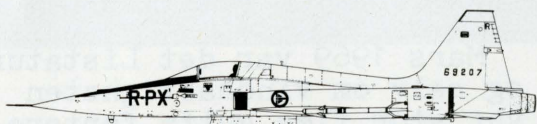
Fremmedartet besøk hadde skvadronen den 23 juni 1969 da den jugoslaviske forsvarsminister med følge besøkte skvadronen. Han var ledsaget av den norske forsvarsminister Otto Grieg Tidemand.

20 år har gått og 30-31 mai 1969 feiret skvadronen jubileum på Rygge flystasjon med "Grill i det grønne og jubileumsmiddag" som Moss Avis beskrev det. Sjefen for Luftforsvaret generalalløytnant Wilhelm Mohr var tilstede.

"A narrow escape" hadde skvadronen den 28 oktober 1969 da vår engelske utvekslingsoffiser flt lt Cliff Middleton og fenrik Anders Rogstad måtte hoppe ut fra toseteren PX-V over Rakkestad. Begge landet uskadd.

Sommeren 1970 var det rullebanereparasjoner på Rygge og skvadronen ble forlagt andre steder. Første stopp var Torp flystasjon i perioden 27 apr-5 juni 1970. Bortsett fra en øvelsesbombe som ble droppet like ved Nauen skole ved Tønsberg og en skogbrann som ble oppdaget av en av to-seterne våre, gikk oppholdet smertefritt for seg.

Etter Torp-oppholdet var det Sola som sto for tur.



Sønnavindsperiodene kom som ren rutine nå. Igjen var det Bardufoss som ble besøkt i oktober 1970 og fra februar til april 1971. I den siste perioden gjennomførte skvadronen kvalifiseringsskyting på Andøya skytefelt.

20-30 april 1971 hadde skvadronen utveksling med det italienske luftforsvar på Villafranca. Besøk i Venezia hørte bl a med til programmet.

Igjen en buklanding. Understellet kom ikke ut og lt Torbjørn Lilleøen buklandet på Bodø flystasjon. Flyger og fly uskadd.

Skvadronutvekslingen 1972 gikk til Cambrai i Frankrike med utveksling med 2/12 skvadron fra det franske flyvåpen.

At stemningen i bussen på tilbaketuren fra et besøk i en champagne-"fabrikk" ved Reims skulle det være unødvendig å snakke om. Paris ble selvfølgelig også behørig besøkt.

Juni 1973 var det den tyske basen Büchel som sto for tur for skvadronutveksling. Vinkjellerene i Moseldalen sto på ingen måte tilbake for champagne-"fabrikken" i Reims, så besøket ble på alle måter vellykket.

Major Hove forlot skvadronen etter 5 års tjeneste som skvadronsjef den 15 august 1973 og major Eivind Aase overtok.

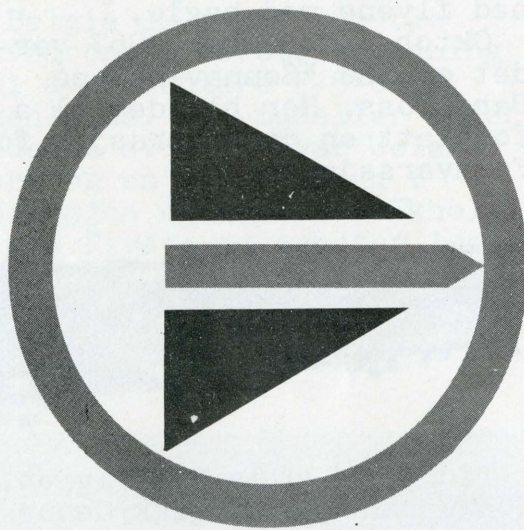


Oljekrisen i november 1973 medførte bl a at alle utenlandsturer ble kansellert for 1973. Videre medførte oljekrisen at stasjonen var totalt stengt (kun vakter og beredskap på) i romjulen 1973.

I januar 1974 begynte overføringen av F-5 fra 334 skvadron som konverterte til CF-104.

Rygge flystasjon hadde nå fått de første spredningshangarene i drift og skvadronen hadde fått sin operasjonsbunker.

Skvadronens "linechief" gjennom 20 år vingløytnant Hans Juliussen døde 16 april 1974 etter en lengere sykdomsperiode.



Nord-Atlanterens største "bursdagsselskap" ble gjennomført 10-11 mai 1974. Skvadronen var plutselig blitt 25 år og Rygge flystasjon var tradisjonen tro skueplassen. Oblt Nils Chr Astrups prolog fra denne begivenhet gir et lite tilbakeblikk på skvadronens virksomhet gjennom 25 år.

I 49 med iltre hvin
fra en Gobelin-drevet liten maskin
et bevinget egg helt uten propell
noe spennende nytt - noe helt for seg selv.
Det første famlende, usikre skritt
- og mange tvilte, det gikk jo for vidt -
Men med parafinos, med bråk og rabalder
var steget tatt inn i jetflyets alder.
Slik fødtes da dengang jubilaranten
-helt tre - tre sexy og fin i kanten -.

Et kvart århundre, vi jubilerer
de gamle, de unge, og gratulerer.
Men hvorfor nå egentlig denne festen
Hvem eller hva er hedersgjesten?
La oss se om et lite streiftog i tiden
som har gått fra starten for lenge siden
kan gi oss svaret på hva og hvem
La oss sammen søke å hente den frem
den egentlige grunn til at jubilaranten
er blitt tre - tre - sexy og fin i kanten.

Det er ikke enkelt å lage en liste
over hva som skal frem fra minnenes kiste
Men gjetord går det om den bedrift
hvor en sekser-gutt i mangel på lift
opp til duck-river-saloons annen etasje
gjorde bruk av en tohjulet ekvipasje
mens damen ventet i sitt karnapp
red han motorsykkel opp husets trapp.
Ogder var det altså hotellverten fant'n
helt tre - tre - sexy og litt på kanten.

Med sans for kravet til presisjon
er sekseren blitt en topp-skvadron
helt fra skytingen ble drevet på Sylt
har resultatene vært nærmest gullforgylt
I "Aim High" og "Bulls Eye" man deltok med ære
at man vant det var som det skulle være
og den høye rating i TAC EVAL
gir skvadronen plass i minnenes hall
hvor konklusjonen jo var at jubilaranten
er tre - tre - sexy og fin i kanten.

Men la meg nå dvele et øyeblikk til
ved lystige minner som kaller på smil
og den historie vi husker best
er en invitasjon til en følldiger hest
til messa på Sola, geleidet inn
av ølet den fikk ble den ennå mer stinn
Og merra den henfalt til svir og fyll
og at det ble slik var sekserns skyld
Til skrekk og advarsel, javel minsanten
helt tre - tre - sexy og litt på kanten.

Det blir kun tid til de raske glimt
Men det er sikkert nok til å få et skimt
av hva eller hvem vi fester for:
- den helt unike esprit de corps -
en ånd som er blitt til en institusjon
som har maktet å skape en elite-skvadron
og hvem vi feirer det er alle dem
som har edlet den ånd og båret den frem;
personell og korpsånd har gjort jubilaranten
helt tre - tre - sexy - og fin i kanten.

Tre hele dager til ende varte partyet for de fleste men strålende vær og god del- takelse gjorde nattlige ute- liggere like happy neste dag.

Etter den søte kløe kommer den sure svie. Jubileet var ikke vel over før skvadronen begynte å pakke for en ny Sønnavindsperiode.

Banak flystasjon med inn- kvartering på Banak hotell var stoppestedet fra 20 - 31 mai 1974. Annekset på hotellet ble besatt av skva- dronen og følgelig rømt av sivile gjester.

Strålende vær i perioden og flygingen gikk fint. Ifølge Finnmark Dagblad kan- skje litt for fint idet de 29 mai 1974 kom ut med en femspaltet overskrift på 1. side:

"JAGERFLY I LAV HØYDE
SJOKKERTE TRAFIKKANTER
PÅSTÅS Å HA RAST OVER R93
I BARE 50 METERS HØYDE"

Akk-ja! Tigrene boltrer seg.

I august 1974 var det tid for Sønnavindsperiode igjen. Det var Bardufoss som ble besøkt denne gang.

Resten av 1974 forløp uten de helt store begivenheter. En del personell sluttet og gikk ut i sivile/andre mili- tære tjenester og nye kom. Fra RAF fikk vi flt lt Roy Gamblin som avløste sqn ldr R. Brodie som utvekslings- offiser.

Den første begivenheten å merke seg i 1975 var igjen en Sønnavindsperiode. Det var Bodø som skulle besøkes i tiden 3 - 20 februar 1975. Men været forkortet opp- holdet vesentlig idet tåken lå tett over Oslofjordom- rådet helt til 7 februar. Da lettet tåken og vi kunne dra.

Kaptein Per Gustavsen, skv- adronens tekniske sjef gjenn- om nesten 20 år døde den 12 februar 1975.

5 mai 1975 bar det avsted igjen. Til Memmingen i Tyskland for skvadronutveksling med No 1 GAF skvadron.

Mest minneverdig fra denne utvekslingen var vel kanskje "Vaterstag" 8 mai 1975, som falt sammen med 30 års dagen for 2.verdenskrigs slutt.

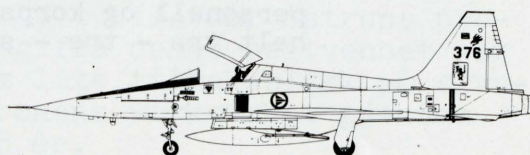
Tyskerne stillte med sykler til alle flygere og det ble sykkeltur via et klosterbryggeri til en idyllisk innsjø. Her var det kjørt ut bord og grillut- styr og det ble grillet og drukket til hjemturen skulle ta til. Det hadde vært nydelig vær hele tiden, men nå kom regnet. De som syklet hjem igjen også kom frem som druknede katter. Teknisk var på fottur med vogn i distriktet rundt basen. Week- enden ble tilbragt på hotell Daniel i München. En gjestfri og hyggelig by som ble grundig gjennomgått fra fredag til søn- dag. Tilbaketuren søndag gikk via forskjellige serverdigheter, slott, vertshus etc. Utvekslingen ble avsluttet med hangarparty.

Flystevnet til Hjalmar Riiser Larsens minne ble avviklet på Rygge den 15 juni 1975. Ifølge avisene ble "Ryggestevnet en knallsuksess" og besøkt av ca 80000 mennekser som måpet seg gjennom en solskinnsdag av de helt store.

F-16 besøkte her Norge for første gang og hadde en demon- stasjonsoppvisning. Det samme var svenskenes "Viggen" og franskmennenes "Mirage". År- hundrets våpenkjøp ble aktua- lisert og diskutert.

Major Aase hadde et soloshow som vakte berettiget oppsikt.

Alle skvadronens vingsersjant- er og stabssersjanter ble mvf 1 juli 1975 offiserer (fenriker/ løytnanter). Dette forårsaket en "autodafe" hvor distinksjoner ble kastet på bålet og grillen ble fyrte opp.



Major Ragnar Østby avløste major Eivind Aase som skvadronsjef og kaptein Anders Sunde avløste kaptein Terje Næss som nestkommanderende den 12 august 1975.

Major Østby startet umiddelbart treningen for årets store begivenhet. Nemlig "Bulls Eye" på Sola i tiden 24 aug - 5 sept 1975.

336 og 338 skvadron fra Norge, skulle konkurrere med 5 tyske skvadroner. Tyskerne brukte Fiat G-91 og F-104 Starfighter. Skvadronens team besto av major R. Østby, kapt K. Nordby, lt F. Kristoffersen, lt M. Gran med lt F.A. Bakkland som reserve. Teknisk leder var lt R. Magnussen, "Team manager" fenr J. Kloster og adminleder lt O.K. Jansen.

Familiseringsskytingen gikk utmerket, men første konkurransedag ble temmelig grå. 4.plass var ikke det skvadronen var på Sola flystasjon for å oppnå.

I de etterfølgende øvelser

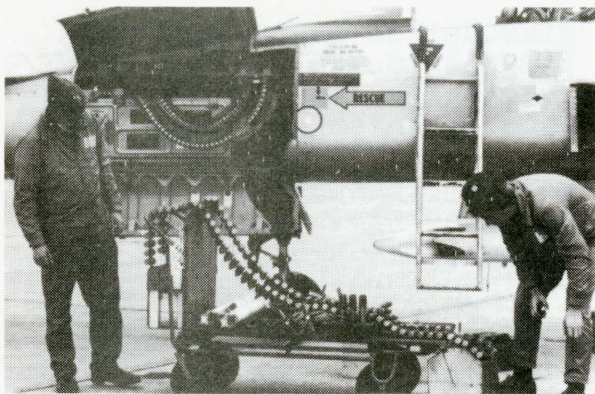
gikk det da så betraktelig bedre og foran siste tur (navigasjonstur) var ledelsen så stor at ingen kunne nå skvadronen igjen. Turen ble forøvrig kansellert på grunn av været og seiren var et faktum. 336 skvadron vant lagmessig foran 338 skvadron. Det ble imidlertid tysk individuell seier med 338 skvadron som nr 2.

Det var 4.gang skvadronen hadde vunnet og gratulantene med Forsvarssjefen Zeiner Gundersen i spissen strømmet til.

Replikker en minnes fra oppholdet er lt R.P. Kraviks (han var liaisonoffiser for en tysk skvadron) som når tyskerne klaget på forlegningene på Soma uttrykte:

"Dere har vel ikke noe å klage over. Det er jo dere som har bygd dem!" - Videre lt Gunnar Kristoffersen som fra teknisk side lover: "Ryker et fly - ska vi faen ta meg, bygge et nytt te dokker!"





Men denne gangen spilte skvadronen ihvertfall den tradisjonelle fotballkampen mot tyskerne. Resultat: 1-1.

Seier eller ikke seier. Sønnavindperiodene kommer og 13 okt 1975 pakket skvadronen for tur til Andøya flystasjon hvor den var til 7 november 1975.

1976 ble heller ikke gammel før en ny periode nordover var due. Banak flystasjon ble besøkt i perioden 23 februar - 19 mars 76.

I august 1976 deltok major Østby med en oppvisningsflyging ved "International Air Tattoo 76" på Greenham Common. Her ble nok grunnlaget for "Flying Joker" perioden lagt.

Skvadronutvekslingen gikk i 1976 til Lakenheat i England hvor 492 TFS USAFE ble besøkt i tiden 10 - 19 august.

Sqn ldr Roy Gamblin reiste tilbake til England og flt lt David Milne-Smith ble ny utvekslingsoffiser fra RAF.

Øvelse "Team Work 76" var en øvelse hvor ca 17000 mann deltok. Skvadronen deployerte 17 september til Værnes for å delta i øvelsen. Returnerte Rygge 24 september 76.

Ny Sønnavindsperiode i tiden 23 oktober - 17 november 76 til Andøya flystasjon.



Skvadronen mistet et fly i Rauland i Telemark 18 februar 1977. Lt P.A. Kravik måtte skyte seg ut etter å ha fått alvorlige problemer med "pitch-up" systemet. Han landet uskadd og ble hentet av helikopter etter et 2 timers opphold i snøen.

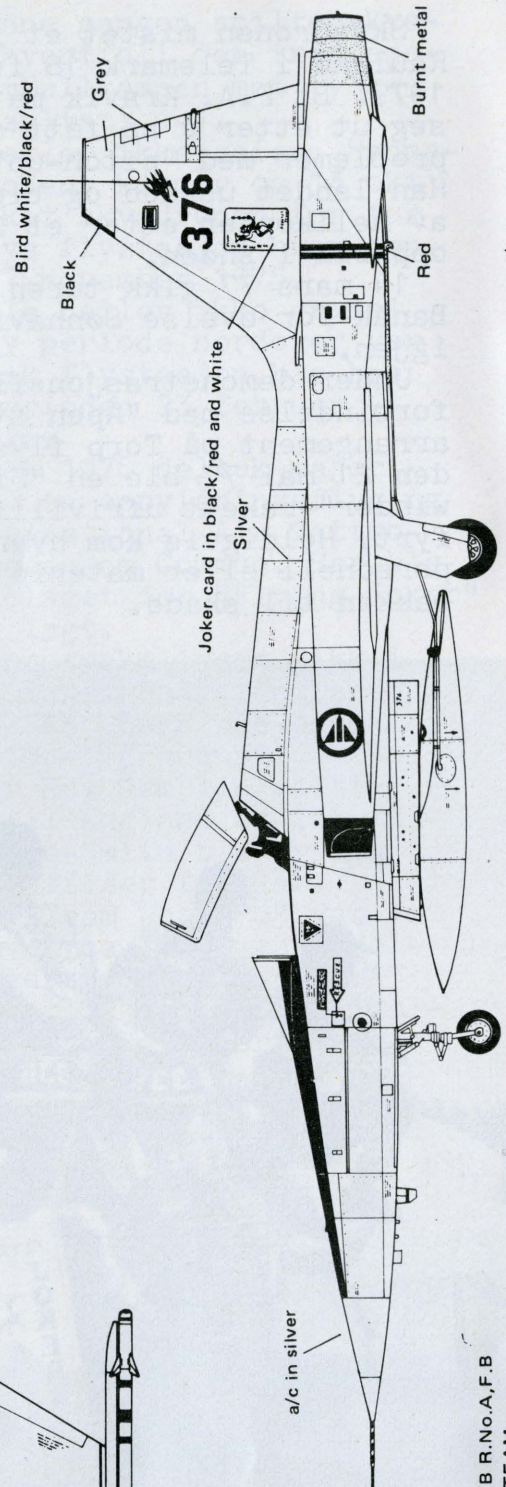
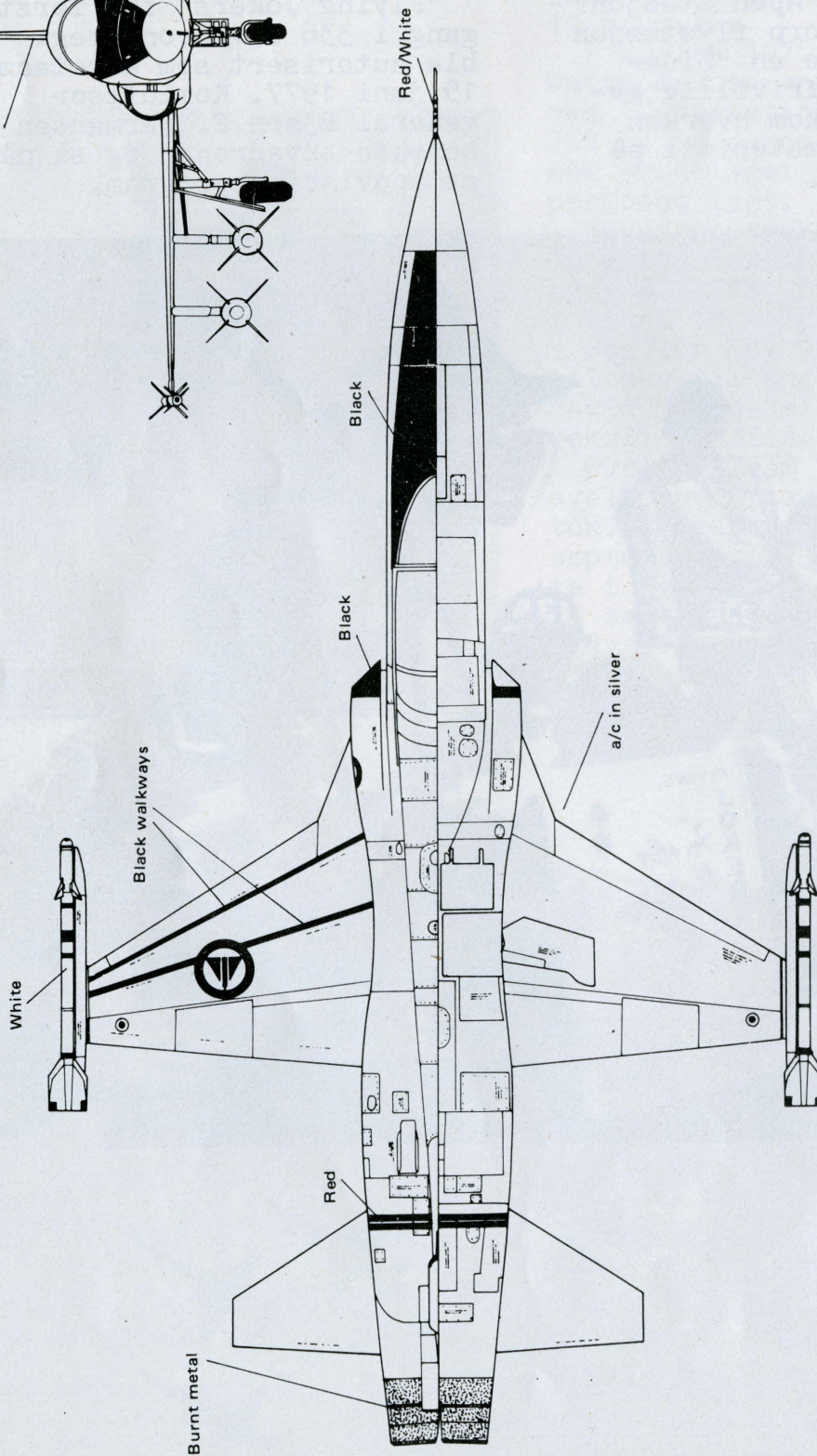
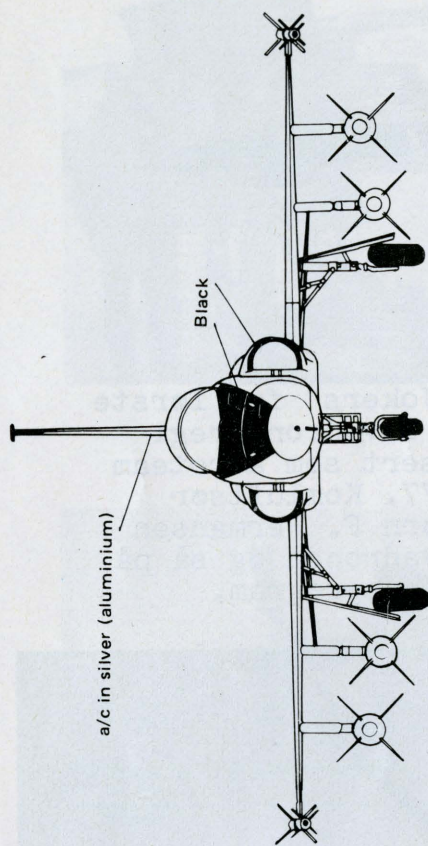
14 mars 77 gikk turen til Banak for øvelse Sønnvind igjen.

Under demonstrasjonsflyging i forbindelse med "Åpen stasjon" arrangement på Torp flystasjon den 21 mai 77 ble en "Side-winder"-rakett ufrivillig avfyrt. Heldigvis kom hverken personell eller materiell på bakken til skade.



"Flying Jokers" for første gang i 336 skvadrons regi ble autorisert som acroteam 15 juni 1977. Komluftsør general Bjørn F. Hermansen besøkte skvadronen og så på et oppvisningsprogram.





»376» belong to the 336th Sqn, based at Rygge AFB R.No.A.F.B
a/c also Acro Aircraft »FLYING JOKERS ACRO TEAM»

Scale 1:72

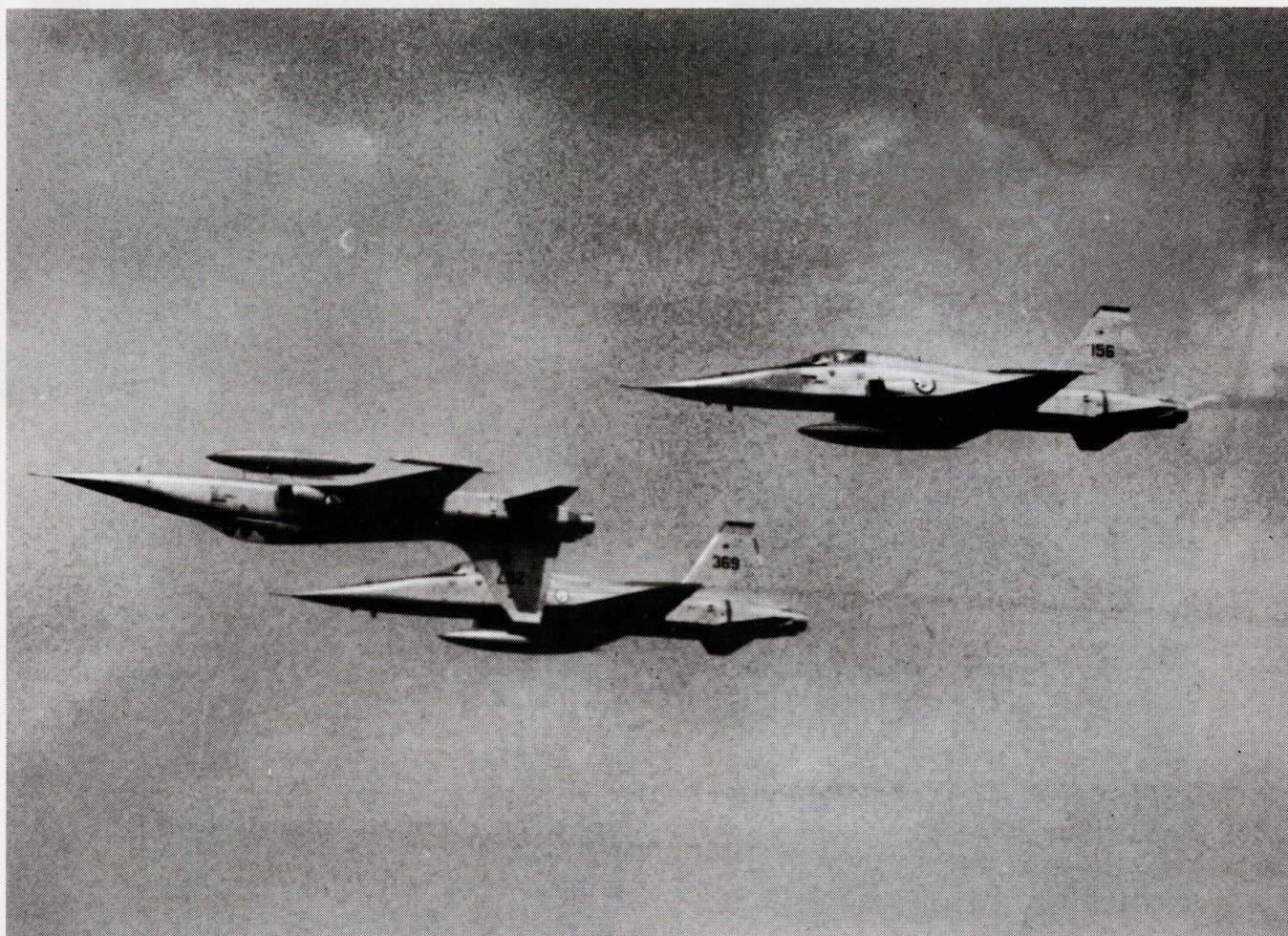
Teamet besto av flygerne major R. Østby, kapt K. Nordby, lt H. Ekeberg med lt K. Steinum som reserve. Teknisk assistanse ble gitt av lt K. Tangen, lt N. Svan og sjt A. Moldal.

Teamets første oppvisning var på Greenham Common under "Silver Jubilee International Air Tattoo" i juni 77.

FLYING

**J
O
K
E
R
S**

**AEROBATIC
TEAM**



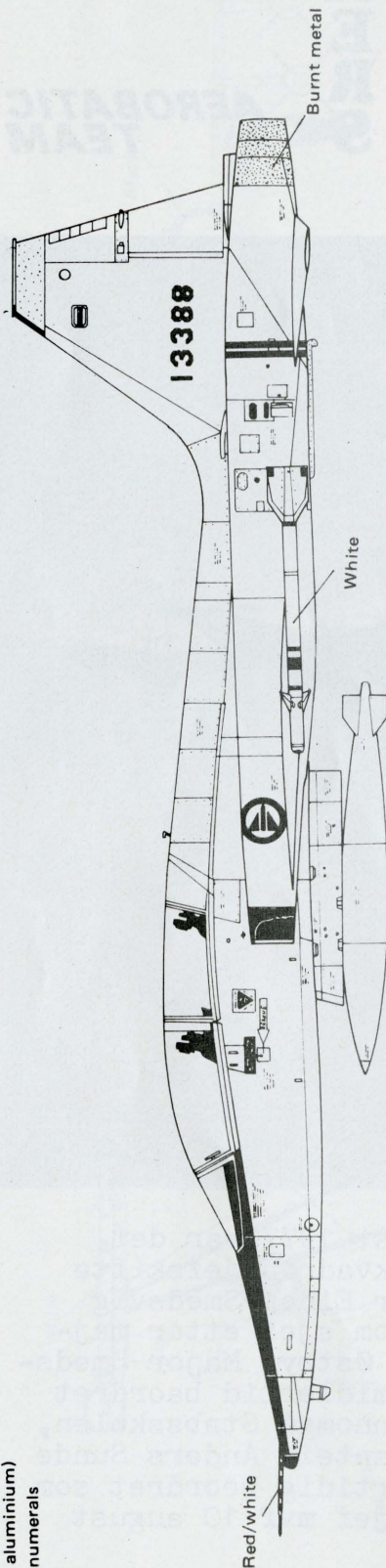
Rygge flystasjon hadde 12 juli 77 produsert 100000 F-5 timer. Dette ble markert ved at 2 fly - et fra 336 skvadron og et fra 717 skvadron fløy den siste timen over Østlandsområdet med etterfølgende tilstelning i Befalsmessia.

Men 336 skvadron var ikke snauere enn at de den 5 aug 77 markerte at skvadronen hadde fløyet 50000 timer med flyet, og dette uten fatale uhell. Skvadronen hadde mistet en to-seter og to en-setere, men i alle tre tilfellene kom pilotene uskadd fra uhellene.

10 august 1977 var det formelt skvadronsjefskifte idet major Einar Smedsvig overtok som sjef etter major Ragnar Østby. Major Smedsvig ble imidlertid beordret til å gjennomgå Stabsskolen, hvorfor kaptein Anders Sunde ble midlertidig beordret som skvadronsjef mvf 10 august 1977.

Skvadronutveksling med No 4 Sqn (RAF) på Gütersloh i Tyskland foregikk i perioden 4 - 12 oktober 77, og øvelse Sønnavind på Andøya i tiden 3 - 10 november 77. Et nytt mønster for Sønnavindøvelsene skulle utprøves.

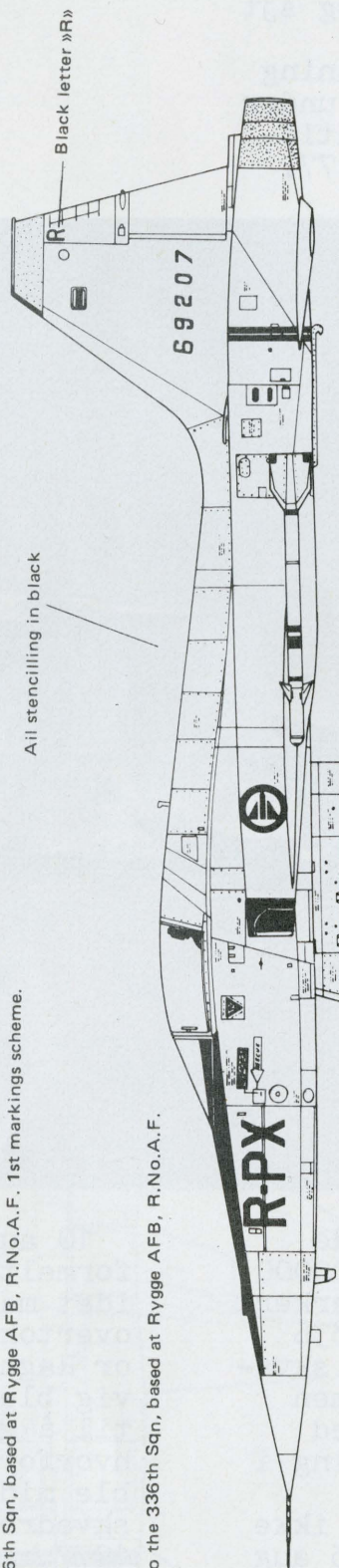
a/c in silver(aluminium)
Black antiglare, numerals
and letters.



Paint scheme same as P-AH

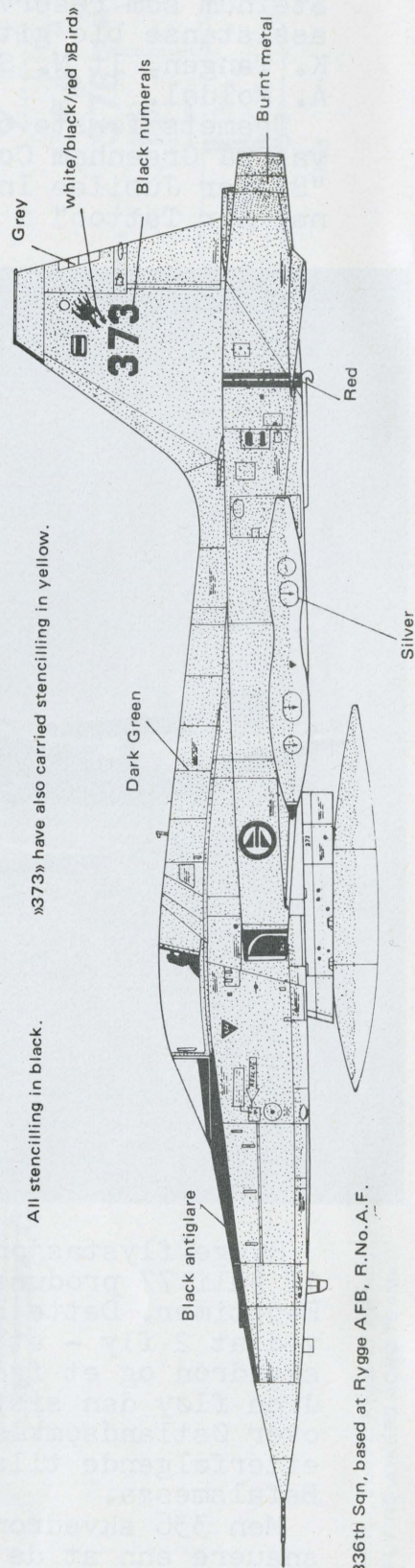
»13388» Belongs to 336th Sqn, based at Rygge AFB, R.No.A.F. 1st markings scheme.

All stencilling in black



Belongs to the 336th Sqn, based at Rygge AFB, R.No.A.F.

R-PX on the left side
PX-R on the right side



All stencilling in black.

»373» have also carried stencilling in yellow.

»373» belongs to 336th Sqn, based at Rygge AFB, R.No.A.F.

Scale 1:72

Skvadronen gikk nå inn i en periode hvor man til stadighet hadde feil på "attitude indicator" hvilket medførte flere "narrow escapes". I desember '77 kom det restriksjoner på flyging av den grunn.

"Flying Jokers" som på ettersommeren og høsten 1977 hadde hatt flere suksessfulle oppvisninger ble 13 januar 1978 i skriv fra GIL bestemt nedlagt.

Etter å ha gjennomført øvelsene "Brown Falcon" og "Bold Game" våren 1978 deployerte skvadronen til Gardermoen den 24 mai 78 i forbindelse med at øvelse "Best Focus" skulle avvikles på Rygge flystasjon.

Skvadronen deltok i øvelse "Vingtor" på Bodø og redeployerte til Rygge 5 juni 78.

Sommeren 1978 ble temmelig hektisk idet 12 juni fikk skvadronen "TAC EVAL" med deployering til Andøya. Retur 16 juni 78.

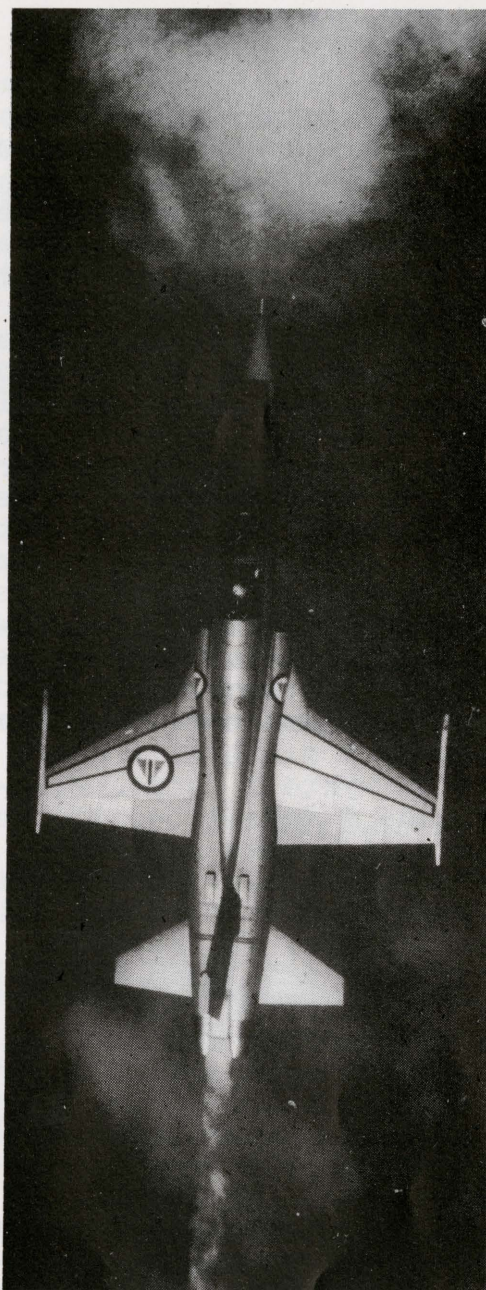
2 august 78 startet skvadronutveksling med No 54 Sqn (RAF) på Coltishall i England. Skvadronens personell var forlagt på hotell i Norwich. Retur til Rygge 11 august 78.

Øvelse "Northern Wedding" var i emning og 2 september 78 var skvadronen igjen på flyttefot. Denne gang ikke lenger enn til skvadronområde vest på Rygge (717 skvadron-område). En besøkende skvadron fra South Dakota Air National Guard skulle baseres i vårt område under øvelsen.

I tre hektiske uker opererte skvadronen sammen med 717 i en øvelse av de helt store med massevis av flyaktivitet.

28 september 78 flyttet skvadronen tilbake til eget område.

Øvelse Sønnvind på Bardufoss foregikk i tiden 23 oktober - 10 november 78.



KILDER:

Stoff: 336 skv.'s scrapbøker
v/kapt. O.K. Jansen
Bilder: 336 skv.'s scrapbøker
og NFF's arkiv
Tegninger: T.Arheim
Redigering og montering:
T.Arheim NFF
(Norsk Flyhistorisk Forening)



"OPP MED VINDUER OG DØRER"

Overskriften henspiller selvfølgelig på Ottar Malms gamle uttrykk "Opp med vinduer og dører, her skal jernbanen gå". Det var nemlig på mange måter den ånd som beskjelet alle oss flygere som fikk anledning til å sette opp den første norske jet-skvadron. Det var en herlig tid og på mange måter fri tid - nå har jeg inntrykk av at alt er blitt så meget mer regulativmessig at noe av den opprinnelige jager-flygerspirit er druknet i bestemmelser og regler.

Den gangen Vampir'en endelig kom, hadde vi en lang down-periode hvor den for-dums så sagnomsuste Spitfire holdt på å miste sitt gode navn og rykte i Norge. Plutselig da å være i besittelse av noe så sprekt som Vampir'en måtte spore til jubel og glede. Og vi fikk lov til å boltre oss. Vi fløy fra lands ende til lands ende, over og under skyene; vi holdt beredskap fra Sola og reiste på snarvisitt til Bardufoss.

Vi skremte kjerringer og gardintrapper i Tromsø, og blåste hatten av kommanderende admiral utenfor Ørlandet. Kort sagt, vi eide verden, for når vi ikke fløy i Norge deltok vi i øvelser i England, Holland eller Tyskland, eller vi hentet nye fly fra fabrikkene. Mye galt gjorde vi sikkert, og det fikk vi da svi for i tur og omgang, men det reduserte ikke vår besettende flyverglede. Den tror jeg nesten alle kunne føle, og jeg bare ønsker og håper at akkurat denne delen av flyverlivet aldri må dø i vårt Flyvåpen.

Jeg skyter inn her at det kan jo godt tenkes at alderen-umerkelig har sneket seg inn på meg, og at nettopp de ting jeg tror holder på å bli borte, fremdeles er der i full monn.

La oss håpe det, for selv om flyvning i dag både er en komplisert, kostbar og alvorlig ting, så må flyversinnet alltid være ungt og nysgjerrig og hissig på å vite hva som ligger bakenfor neste sky.

Skyer ja, jeg husker en gang det hadde vært tåke på Gardermoen i 3 uker og ikke et fly av bakken. Akkurat den dagen vi skulle angripe Birger Langmoens fabrikk i Brumundalen lettet det nok til at vi kunne komme av alle sammen. Over skyene traff vi solen igjen og Hedmark begynte å få det første vårlige skjær av grønt. Du verden hvor de fabrikkene ble angrepet.

Ellers husker jeg vel kanskje best følgende glimt: En tur til Nord-Norge i 38000 fot sammen med Oskar Harby hvor vi endte inn over Tornetresk og nesten ikke kom ned på grunn av sne-tykke, lavflyging rundt tårnet på Gardermoen med Finnevolden som klistret toer; en 6-flysveit fra Gardermoen til Stavanger og Bergen under skyene og tilbake fra Stavanger over skyene med Anonsen som toer ett eller annet sted----- det var hans 4.tur med Vampire. Etterpå gikk barten som et maskingevær; turen tilbake fra North Weald inn over de pannekakeflate Nord-Tyske sletter uten radio, inn til Güttersloh som vi traff på milimeteren.

Vel, dette er noen erindringer hentet i fleng. Erindringer går så lett tapt, men det er en ting som kan være varig, og det er en avdelings korpsånd.

N.K. Jørstad

"FLICK ROLL AT SEA LEVEL"

Jeg overtok 336 skvadron i januar 1952 etter major Jørstad, som med sin kjente fres hadde drevet skvadronen hardt og sterkt i det forløpne år. Begrensning i flytid den gang var et ukjent begrep bortsett fra at det tekniske per-

sonell nødvendigvis måtte ha noen timers søvn av og til. Major Jørstad fortsatte ved Gardermoen som Flygruppesjef.

I løpet av våren fikk vi en del nye flygere som ble sjekket ut på Vampire etter en sjekkrunde med Harvard. To-seter Vampire hadde vi ikke fått ennå, og noe så fint som Jet-treningsskvadron eller OTU fantes ikke.

Utpå sommeren dro vi til Lista for våpentrening med raketter, bomber og selvsagt Vampire 4 x 20 mm. En dag fikk vi uventet besøk av daværende forsvarsminister Langhelle med frue som kom til bunkersen for å se på skytingen og bombingene. "Levende" bomber ble sluppet ved bunkersen og sølespruten sto himmelhøyt. En bombe ga som resultat at forsvarsministerens bil fikk en dusj av søle og stein og ble hastig evakuert.

Forøvrig minnes en spesiell sjt Fagernes's "flik-roll at sea level" etter et skyteangrep mot skive. Close shave. Før avreisen fra Lista hadde vi utdrikkingslag for ltn Weisteen som skulle gifte seg. Vi tok med noen flere ungekarer i samme slengen med henblikk på eventuelle giftemål i de nærmeste år.

I september dro 336 og 337 til Nord-Norge for å delta i MAIN-BRACE. 336 skvadron var stasjonert på Bodø, og en dansk Meteor flight ble attachert til skvadronen.

337 skvadron samt Flygruppesjefen var stasjonert på Bardufoss. Da øvelsen begynte og strømmen av fly kom fra hangarskipene ved Lofoten, var Bodø flystasjon i livlig aktivitet fra morgen til kveld, mens våre kolleger og våpenbrødre fra 337 skvadron lå innhyllt i tåke på Bardufoss. Vår medfølelse med 337 var rørende og nesten oppriktig. Dessuten var det dårlig samband til Bardufoss slik at Flygruppesjefens håndfaste direktiver til 336 skvadron kunne oppfattes etter ønske.

Så vidt jeg erindrer var det i løpet av sommeren eller høsten at de første Texas-guttene kom til Gardermoen og "over-svømmet" 336 og 337 skvadron, og det ble etterhvert overgang til amerikansk organisasjon med norsk-engelsk-amerikansk style og sjargong.

Ved årskiftet begynte konverteringen til F-84 og i februar 1953 gikk jeg over til Flygruppen, og major Klevan tok over 336 skvadron.

Livet ved en jagerskvadron har sin egen style, og perioden ved 336 skvadron har gitt mange gode minner og noen triste. Det er imidlertid sikkert at karer som har fløyet sammen i lengere tid ved en skvadron etablerer en kontakt og et vennskap som varer langt ut i livet.

N. Jørgensen

UNGKARSKLUBBEN KONSTITUERT

Jeg ble tilbeordret 336 skvadron som sjef 5 juli 1958. Skvadronen var da forlagt Sola flystasjon for årlig våpenflygningstrening.

I perioden juli 1958 - juli 1959 opererte skvadronen rundt regnet 6 måneder samlet ut fra egen stasjon. Først 2 måneders opphold ved LBSS, Sola, 3 mndr ved Lista i forbindelse med reparasjonsarbeider på Rygge og så en ny måned på Sola ved LBSS etter at julematen så vidt var fordøyet.

Lista-oppholdet er vel det detasjement som står frem som det mest interessante i den første perioden, krabbearrangementene, raidene til omliggende distrikter og besøkene til Sørlandets hovedstad, Kristiansand. Alt dette på toppen av en periode med godt vær og mye flyging sier en hel del om aktiviteten.

Skvadronens 10 års jubileum gikk av stabelen i juli måned 1959 med stort "party" i messa. Av tidligere skvadron-

sjefer som var tilstede kan nevnes:

oberst J. Ryg
oblt N.M. Jørgensen
oblt H. Wergeland

Ungkarsklubben ved 336 skvadron hadde også sitt konstituerende møte samme kveld. Løytnantene Rønning og Askvik feiret begivenheten over 10 flasker Golden Power. (Det var ikke så mye å se til ungkarene da jubileumsfesten nådde sitt høydepunkt).

Høsten 1959 deltok skvadronen for første gang i "Aim High" våpenflygingskonkurranse med danske og andre norske skvadroner på Sola. Det ble dansk lagseier og norsk individuell seier. 725 eskadrille og kaptein A. Thorvaldsen tok hvert sitt trofé.

Året 1959 ble avsluttet med at skvadronen for første halvårs vedkommende ble tilkjent MAAG-trofeet som landets beste basert på treningsprogrammer etc.

1960 ble et nytt merkeår for skvadronen. Etter å ha hatt en kombinert "squadron exchange" sammen med 332 skvadron til Jever i Nord-Tyskland, dro "våpenflygingsteamet" til Danmark for å delta i en ny "Aim High" konkurranse.

Ålborg, karakterisert som Danmarks muntreste provinsby, var første tilholdssted under Air/Ground fasen og siden gikk turen til Karup for Air/Air.

336 skvadron hevdet seg som beste norske skvadron her. Forøvrig gikk danskene av med begge prisene. Allikevel ble vi for hele 1960 igjen tildelt MAAG-trofeet.

1961 ble innledet med en fire ukers skyteperiode på Sola. Så en ny kombinert "exchange", denne gang til Eindhoven i Holland. Hollandske tullipanfelt, "shopping" og "sightseeing" i Amsterdam.

For tredje gang deltok 336 skvadron i "Aim High" konkurransen, denne gang på Sola. Umiddelbart før var en nas-

jonal konkurranse avviklet og her gikk 336 skvadron til topps med løytnant Østby som bestemann sammenlagt.

Denne gang lykkedes det også 336 skvadron å seire i konkurransen med dansker og nordmenn. Skvadronen fikk det seirende lags trofé og skvadronsjefen trofeet for beste individuelle resultat. Etter "løperfesten" i messa returnerte laget påfølgende dag til Rygge hvor en del av skvadronens personell hadde arrangert en enkel mottakelsesseremoni. Stasjonens representanter glimret forøvrig med sitt fravær. Resultatet ble imidlertid kunngjort på stasjonens dagsordre en uke senere. (8 juni 1961).

I forbindelse med overrekkelsen av MAAG-trofeet for 1960, som foregikk en måned senere, kan også nevnes at skvadronen her står til rest med en sammenkomst i messa. Det lot seg ikke gjennomføre på overrekkelsesdagen grunnet tjeneste påfølgende dag. Jeg får håpe at anledningen byr seg siden en gang og at jeg selv får anledning til å være tilstede.

Perioden som sjef for 336 skvadron har ikke bare vært den mest interessante og krevende stilling jeg hittil har hatt, men også den mest takknemlige.

Et raskt tilbakeblikk over tjeneste og aktivitet konstaterer en fremragende "esprit de corps" og samarbeidsvilje. Oppgaver venter på å bli løst.

Skvadronens motto "Samhold og styrke" er i seg selv den beste kontrakt for et godt resultat.

M.T. Sørensen

FØRSTE BESØK AV F-5 "FREEDOMFIGHTER"

Å føye til et kapittel i en skvadrons historie er i og for seg ingen lett oppgave, og ser jeg tilbake på årene 62, 63 og 64 finner

jeg det vanskelig, for ikke å si umulig å gi et tilbakeblikk som yter rettferdighet overfor alle de enkeltpersoner og støttefunksjoner som bidro til å få tjenesten til å gli og som satte farge på tilværelsen. Derfor må jeg holde meg til ordet "Ingen nevnt, ingen glemt" uten at dette skal forringe den enkeltes innsats for å heve avdelingens standard.

Jeg overtok etter major Sørensen en kald dag i januar 1962. Skvadronen hadde begynt forberedelsene for detasjering og i februar satte personellet kurs for Sola, hvor Revtingen og Ut-sira skulle tas under behandling av bomber, raketter og "halvtommeren".

Rent flymessig ble ikke skyteperioden noen ubetinget suksess. Været slo seg fullstendig vrangt og enda en gang kunne en konstatere at sne bare skaper vanskeligheter og elendighet.

I ledige stunder ble det utvist stor energi, og virksomheten i den sosiale sektor må karakteriseres som livlig. Fra før av hadde skvadronens personell ry på seg for hengivenhet overfor spesielle kategorier husdyr. Favoritten av disse var utvilsomt hester. Vertene hadde tatt forholdsregler og vaktholdet rundet messa var effektivt organisert for å hindre gjentakelsen av rodeoen i 1959. Hest ble det ikke denne gang, derimot ble det avviklet en del selskapsleker av uortodoks natur. F eks ble det bowlet livlig på loftet i forlegning 1 Sola Sjø med intendantens lampeskupler.

Etter returen til Rygge falt livet tilbake i sine vanlige folder. Varmhangaren ble igjen fylt av fly som måtte overhales. Et hjørne var reservert for maritimt interessert personell hvor finpuss var farskostene foregikk før sommerens regattaer på Hankø. Skvadronens kaldhangar var et kapittel for seg. Egentlig hadde vi to slike hangarer, men fordi stasjonens brøytemateriell og bataljonens

skyterør ikke tålte frisk luft, men måtte plasseres innendørs, var vi henvist til kun en hangar hvor så mange fly som mulig ble kjørt inn. Å se "line"-personellet stue flyene var i og for seg et mareritt, men med tiden innså en at de behersket kunsten til fullkommenhet og en sluttet å stå på ett ben hver gang et fly ble lirket på plass.

Året 1963 var preget av tiltagende sprekkproblemer i sentersksjonene på flyene. Nye seksjoner ble montert både på Rygge og Kjeller, men en ble aldri helt ferdig med modifikasjonene.

Restriksjonene på flyene begynte å bli harde og svelge og mang en gang satt flygerne fra skvadronen og skar tenner bak maska når kollegaer fra 717 boltret seg med sine "strykejern" uten at vi kunne riste den av eller følge dem i en "tight turn."

"Aim High" ble vel, uten å desavouere andre hendelser, skvadronens største bragd i 1963. Etter hard fortrening reiste laget til Skrydstrup for å ta gullet. Allerede etter første turen på skytefeltet lå skvadronen så langt foran konkurrentene at kun en total bombetur kunne frata oss førsteplassen. Det hele utviklet seg i gunstig retning. Skvadronen besatte førsteplassen både lagmessig og individuelt. Ved hjemkomsten til Rygge var både stasjonssjef, gruppesjef, musikkorps oppstilt sammen med hjemmeværende del av skvadronen for å gratulere og bese pokaler og andre minnegjenstander som var medbragt.

Ellers må en nevne skvadronutvekslingene med utenlandske avdelinger. Besøk ble avlagt på Weathersfield i England, Bitburg i Tyskland og St. Dizier i Frankrike. Gjenbesøkene var både interessante og slitsomme.

Et besøk må nevnes spesielt. I forbindelse med den forestående utskiftningen

av flyparken, kom en F-5B til Rygge for demonstrasjon. Både Forsvarsministeren, sjefen for Luftforsvaret pluss adskillige andre notabiliteter var møtt frem for å få en flytur. Flygingen gikk greit unna her i Norge og nye bekjennskaper ble stiftet. Det var derfor med stor sorg vi mottok budskapet om at Oven Popish, en av Northrops flygere, ble drept like etter besøket på Rygge. Dette skjedde i Spania.

Fra begynnelsen av 1964 utviklet sprekkproblemene seg i foruroligende grad og G-begrensningene ble stadig verre å godta for flygerne. Da jeg reiste fra avdelingen i februar 1965, hadde personellet på skvadronen et felles ønske, nemlig å motta de nye flyene så fort som mulig for igjen å komme seg opp på operativ status.

Min periode som sjef for avdelingen forløp dessverre ikke uten tragiske hendelser. Vi minnes Arne Enger som omkom da flyet hans styrtet ved Pålsumdammen. Han ble revet vekk i sin beste ungdom, og ikke bare hans nærmeste familie, men også kameratene på skvadronen mistet noe de satte umåtelig stor pris på.

Jeg vil til slutt takke samtlige som var på avdelingen i min periode for den helhjertede innsats de leverte, og for den lojalitet de viste i alle situasjoner. Jeg ønsker skvadronen alt godt i årene som kommer og vil avslutte med å minne alle på skvadronens forpliktende motto: Samhold og styrke.

A. Thorvaldsen

"HERE'S TO US, NOTHING LIKE US"

At jeg smilte i "skjegget" og var svært fornøyd da jeg ble beordret som sjef for 336, er vel i grunnen unødvendig å si. Men likevel, la meg nevne to spesielle grunner for min glede:

- Fra min tidligere tjeneste ved skvadronen visste jeg at jeg ville komme til en avdeling med en god (om enn egenartet) avdelingsånd, noe som jeg hadde lært å sette så stor pris på.
- Dernest fordi "Norges første jetskvadron" igjen skulle være først til å ta imot nye fly.

Nye fly ja, selv om vi ikke var preget av noen særlig sorg, var det likevel med et visst vemod vi avleverte de siste F-86'er i februar/mars 1966.

De hadde tross alt vært med oss i mer enn 8 år - tilsvarende ca 45000 flytimer. Men vi hadde ikke tid til å se bakover. Den 8 mars fikk vi de første F-5'er til Rygge. Og innen den offisielle overleveringsseremoni fant sted den 22 mars med HKH Kronprinsen og USA's ambassadør i spissen for mange prominente gjester, hadde vi allerede rukket å sjekke ut halvparten av skvadronens flygere. Og før 6 uker var gått, var vi i full sving med skytetrening på Børja. Jo, vi hadde det travelt i de dager.

Det å være de første til å få en ny flytype, har nå forresten sine bakdeler også. Det var ikke få flygere og teknikere fra andre avdelinger som fikk sin utsjekk og trening ved 336 skvadronens forsorg det første året. Så hvis det er noen som synes understellet på skvadronens tosetere skrangler vel mye, er det på den annen side de av oss som satt bak som synes det er et under at de fremdeles henger på. - Ellers var kompressorsteiling sommerens "gjennomgangsmelodi" i 1966. Aldri før i historien har så mange motorer blitt tatt ut av og satt inn i så få fly på så kort tid. Våre teknikere fikk i et hvert fall de første indikasjoner på at livet med F-5 kanskje ikke ville bli så lett likevel.

Tross et begivenhetsrikt

år kunne en etter hvert merke en voksende rastløshet blant skvadronens personell. Såvidt vites var det nemlig for første gang i skvadronens historie ikke forekommet en eneste "deployering" på mye over et år.

Da vi derfor tidlig i 1967 fikk vår første "exchange" med F-5'en til en RAF base i Tyskland med en skyteperiode på Sola like etter, virket dette som den rene balsam. En kunne formelig se hvordan personellet "blomstret opp". Men reiselysten fortok seg nok en del utover året. Bortsett fra "Bulls Eye" på Sola fikk vi nemlig to Nord-Norges turer i siste halvår. Den første til Bodø i september var kjent på forhånd. Det var derimot ikke 3-ukers turen til Bardufoss i oktober/november, som vi "overtok" for 332 på meget kort varsel. Historien vet å fortelle at det vistnok skulle ha forekommet en del panikkartet sus i vannrørene rundt i de mange hjem i helgen før avreisen. Rent faglig hadde vi imidlertid som vanlig et meget godt utbytte av begge turene nordover. Selv om ikke "Napalmen" og de nye "fuzene" til bombene virket helt etter oppskriften, høstet vi verdifulle erfaringer med "profile"-turene vi fløy i forbindelse med våpenflygingen.

Våpenflyging ja, at vi også med F-5'en klarte å hevde oss i toppen under våpenflygingskonkurransene "Bulls Eye", var noe vi var ekstra glade for. For nettopp på dette område har jo skvadronen meget fine resultater og stolte tradisjoner å se tilbake på. Ganske spesielt var det fornøyet å "banke" våre danske venner fra "arvefienden" 725 skvadron på Sola i 1967. På Schleswig året etter var de dessverre avskåret fra å delta, slik at vi ikke fikk gjort opp vårt mellomværende. Men da vi ble slått av en tysk Fiatskvadron og havnet på 2. plass, fant de det betimelig å sende oss et telegram.

I juni 1968 nærmet vi oss 10000 flytimer på F-5, og igjen var det statistikken

som trakk det lengste strå. Under en avgang fra Sola med PX-0 fikk kaptein Laache brann i begge motorene. Men han lagde et skoleeksempel på et utsprang i lav høyde og havnet i Sola-bukten. Vi ilte til sykestuen hvor han ble bragt inn av et helikopter. Der sto Laache i slåbrokk, uten en skramme, omgitt av pengesedler til tørk (representert ved de forskjelligste valutaer) spredd utover det hele. Det var i sannhet et herlig syn.

Innledningsvis nevnte jeg skvadronens egenartede avdelingsånd. Den er vanskelig å forstå for en utenforstående. Denne litt småfrekke og selvbevisste holdningen som er så irriterende for andre, har nok hatt sin betydning og misjon gjennom årene. Følgende typiske 336 bemerkning overfor en stakkar utenforstående, som jeg en gang overhørte i baren, får tjene som en liten illustrasjon: "Ja visst skryter vi, men så har vi da grunn til det også". - Valgspråk som blir annektert for spesielle anledninger som for eksempel; "not to win is a very bad thing", eller "Kuppers's sølv er nederlag", virker nok kanskje litt naive. Men det markerer en riktig innstilling, og ikke minst det erter opp andre. Og da er jo mye av hensikten oppnådd. - "Teknisk" har en stor del av æren for opprettholdelsen av den gode "spiriten" på skvadronen. Mens gjennomtrekken på flygersiden har vært større enn det som ønskelig er, representerer "teknisk" kontinuiteten og har virket som den stabiliserende faktor.

De har utviklet en meget sunn innstilling som er verdifull å ta med seg gjennom hverdagens trivialiteter. Den kan vel best karakteriseres ved Juliussens valgspråk som lyder: "Det stå kke på".

Like før jeg sluttet var det

en som sa til meg; "Du har hatt det godt på 6'ern, major". Og det hadde han så evig rett i. Det "stå'kke på" å være sjef for en avdeling med en slik innstilling som det 336 har.

Til slutt, motta mine hjerteligste gratulasjoner i anledning 30 års jubileet og alle gode ønsker for fremtiden.

Men husk - "Here's to us, nothing like us".

A. Granviken

"MED NANNESTADBUSSEN TIL GARDERMOEN"

Etter en kort men hektisk og lykkelig periode ved 331 skvadron på Gardermoen med Spitfire, ble jeg sensommeren 1949 sammen med noen kollegaer beordret til den nyopprettede 336 skvadron, som var satt opp med Vampire MK-III. Overføring til jet skjedde igrunnen før denne beordringen idet 331 skvadron for overføringsformål var tildelt endel Vampires (B-ving).

Jeg glemmer aldri den dagen da jeg, etter å ha taxet min Spitfire på plass og parkert, ble meddelt at jeg like etter skulle ut på min første jet-tur. Jo, dette var fine greier fra i det ene øyeblikk å bli trukket til værs av en gedigen propeller til i neste øyeblikk å ri solo på en blåselampe som uten en lyd og uten den velkjente odøren av bensin og oljedamp, steg til himmels med en engstelig fenrik klammrende til stikka. Etter noen turer rettet dette seg opp.

336 skvadron var en behagelig opplevelse. Med krigsflygeren som skvadronsjef fant fighting-spirit raskt vei inn i våre rekker og vi gikk med glød inn for den oppgave vi var satt til.

I og med at samtlige turer foregikk solo måtte egen-

treningen stundom kunne betraktes som forskning, men man fant ut av dette, enkelte ganger med antydning av "close shave". Som sagt, flygingen måtte utforskes på egenhånd og det sier seg selv at det knyttet seg visse forventninger både til f eks nattflyging og skyflyging.

Jeg minnes da vi med stor spenning møtte frem på skvadronen til vår første nattflyging, en begivenhet som var så stor at vi for anledningen hadde medbragt noen kasser øl som skulle fortæres (feires) dersom alle kom helskinnet fra denne operasjonen. Det gjorde vi da, og etter hvert ble vi såvidt profesjonelle på nattflyging, at slik feiring ikke lenger var nødvendig, men ble heller lagt til messa til mere egnede tidspunkter. Skyflyging foregikk til å begynne med på denne måten: Man fant seg en dertil egnet sky (f eks en snill Cu) og fløy for sikkerhets skyld rundt den for å konstatere at den ikke var for gedigen i omfang, for deretter, etter å ha "obtained ATC clearance", å sette flyets nese inn i det ukjente og således oppleve noen minutters instrumentflyging.

Senere ble større og større skyformasjoner tilstrebet og instrumentflygings-kunnskaper steg proporsjonalt med denne treningen, men til hvilken nytte. Som kjent var Vampen meget sparsomt utstyrt med instrumenter for let-down, kun radio sammen med kunstig horisont og gyro, og bortsett fra enkelte QGH stasjoner var der ingen hjelpemidler på bakken som kunne ta ned et fly. Resultatet av dette var at VMC flyging ble tilstrebet, det være seg under eller over skyer. QGH metoden var den gang et meget omfattende og tør si "hairy" foretagende, og foregikk omtrent på følgende måte: Flyet ble peilet inn av QGH stasjonen (Holmenkollen) og gitt kurs nord av Oslo for deretter å bli dirigert på en sydlig (Larvik) kurs, derfra i venstre sving med nedstigning mot Fredrikstad, og etter å ha brutt skydekket, "hopefully"

over Østfold, ble kursen satt mot Øyern som ble "forfulgt" på vestre side frem til Lillestrøm, hvorefter man fløy jernbanen til Jessheim og deretter Nannestadbussen til Gardermoen. En slik operasjon tok svært lang tid (ca 30 min) og det sier seg selv at en "emergency" som tilsa QGH måtte oppstå på et meget tidlig stadium av flygingen, faktisk like etter avgang dersom ikke ekstra tanker var påmontert.

Flygingen foregikk imidlertid oftest uten ekstra brennstoff-tanker i lokalområdet, da disse hadde en tendens til å falle av ved "dog-fight", og etter et par hendelser med fulle brennstoff-tanker hvirvlende i retning Oslo by, ble det bestemt at luftkamp skulle utføres med "cleane" fly eller fly med tomme ekstra tanker og da med G-restriksjoner. Vanlig flytur varte ca 40 minutter med en "endurance" på 45, altså ikke så svært meget å gå på. Dårlig-vørs ruten var Oslofjorden-Oslo Rådhus (høyre, østre side)- Nordstrand kirke (høyre, østre side hadde forøvrig et lysende kors på spiret som var til hjelp adskillige ganger ved innflyging i mørke) - Lillestrøm - Jessheim og så til Gardermoen. Spinn skulle også inngå som en del av treningsprogrammet og jeg må innrømme at jeg etter å ha gjort dette et par ganger fra 38-40000 fot uten mulighet til å få ut flyet før man nærmest seg 15000 fot i noen forferdelige rundkast, anbefalte at man sluttet med dette og heller gikk inn for den preventive side ved denne saken, nemlig å forebygge at spinn skulle oppstå, og at flygeren skulle få kronisk høyt blodtrykk.

I og med at Nannestadbussen er nevnt i det foregående så synes jeg følgende historie er på sin plass her: En søndag tok 12 Vampires av fra Gardermoen for å fly air-show over Fornebu i anledning flygingens dag. Etter "join-up" og i en venstre sving kom formasjonen ICM og plutselig var alle mine partnere forsvunnet (brukket av) bortsett fra formasjonslederen som jeg fløy som to'er på og som jeg klamret meg til med all konsentrasjon jeg var istand til å yte (hadde jo tross alt ikke tidligere fløyet formasjon i skyer) og resultatet uteble ikke, jeg lå på plass da vi kom på topp i nogle tusen fot. Her observerte vi en enslig Vampire som virret rundt, og etter å ha etablert radiokontakt med eieren, "joinet" han opp hvorefter vi dro til Fornebu og utførte "air-show" med 3 -tre - fly og returnerte via dårlig-vørs-ruten til Gardermoen. Et av flyene fra formasjonen havnet på Værnes flystasjon og pilotens forklaring lød slik: "Jeg fant et hull i skydekket og kom meg ned over Lillestrøm, fulgte jernbanen (som seg hør og bør) til Jessheim, men der var Nannestadbussen gått, så det var bare å fortsette langs jernbanen frem til Værnes."

Så gjenstår å takke skvadronen for en meget begivenhetsrik tid, for godt kameratskap blant alle kategorier personell, for gode minner fra såvel flyging som midtsommer- og nyttårsball og å ønske skvadronen alt godt i fremtiden med "many happy landings".

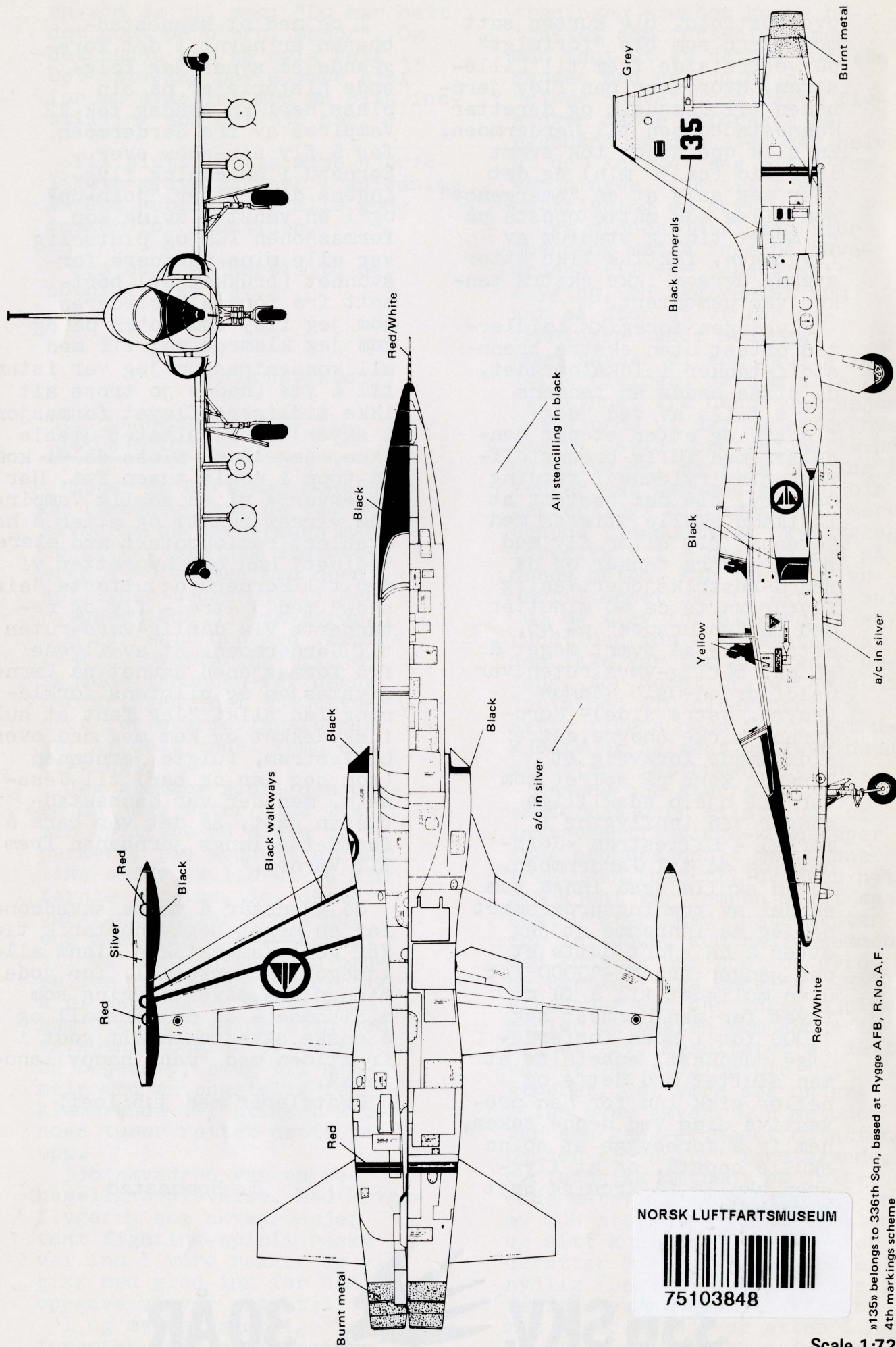
Gratulerer med jubileet!

J. Hemmestad

336 SKV.



30 ÅR



NORSK LUFTFARTSMUSEUM



75103848

»135» belongs to 336th Sqn, based at Rygge AFB, R.No.A.F.
4th markings scheme

Scale 1:72