



# Arne Thorvaldsen og hans bemerkelsesverdige karriere

SONDRE B. HVAM

Stavangermannen Arne Thorvaldsen var jagerflyger og ansatt i Luftforsvaret i hele sin yrkesaktive karriere. I denne artikkelen kan leseren følge Arnes veg mot å bli flyger, og ta del i hans innholdsrike karriere med luft under vingene. Hans etterkommere har gitt flere flotte uniformer i gave til Jærmuseet, blant annet en paradeuniform, en arbeidsuniform og en gallauniform. Men vel så spennende som uniformene er historien om mannen som bar dem. Her har vi fått låne minnebøker og fotoalbum fra Arnes liv som flyger. Disse er blitt kopiert og dere vil finne et utvalg av fotoene i denne artikkelen. De fleste fotografiene er tatt av Arne, men noen har ukjent fotograf. Summen av gavene gir museet mulighet til å ivareta historien og det flotte kildematerialet for ettertiden.

Ved fredsslutningen i Europa eksisterte det stor fredsoptimisme i alle sjikt av det norske samfunnet. Etter fem år med krig og tysk okkupasjon proklamerte politikerne at Norge skulle bygges opp igjen. Militæret måtte vike til fordel for det sivile og den såkalte gjenoppbyggingen av landet. Som en følge av dette ble store deler av Forsvaret nedlagt i løpet av siste halvår 1945, blant annet hele det norske jagerflyvåpenet. Den internasjonale situasjonen skulle snart endre dette bildet fullstendig gjennom en tiltakende spenningsspiral ledet an av de to supermaktene USA og Sovjetunionen. Fra slutten av 1940-årene og gjennom 1950-tallet førte dette til en enorm ekspansjon og oppbygging av Forsvaret. En forsvarsgren som ble prioritert var Luftforsvaret, som under den kalde krigen nok må betraktes som Norges skarpeste våpengren.

Gjennom 1950-tallet opplevde Luftforsvaret en vekst som mangler sidestykke. Fra 1951 til 1966 mottok Luftforsvaret over 600 fly og helikopter kostnadsfritt fra amerikanerne via det amerikanske våpenhjelp-programmet. Den absolutte majoriteten av de mottatte luftfartøyene var jetjagerfly. I løpet av 1950-tallet alene, mottok Luftforsvaret 438 jetjagere. Den enorme økningen av Luftforsvarets flystyrker førte til et umiddelbart behov for flere militærflygere. Etter at forsvarrets flyskole hadde holdt til på Gardermoen og Rygge de første årene etter andre verdenskrig, ble det ved overgangen til 1950-årene drastiske endringer i den norske flygerutdanningen. Som en følge av våpenhjelp-programmet og den kvantitative økningen av luftforsvarets flystyrker ble det et stadig

økende behov for flygere. Det ble raskt klart at behovet ville bli alt for stort til at utdanningen kunne fortsette i Norge med norske lærere og instruktører. Som en del av våpenhjelp-programmet ble det inngått avtaler om at den videregående opplæringen av norske flygere skulle foregå ved militære flygerskoler i USA og Canada. For de ti nordmennene som ble uteksaminert i Flykull F I / 50, innebar dette at deres utdanning ble gjennomført i regi av det canadiske flyvåpenet i Canada. For påfølgende kull, ble all utdanning gjennomført i USA, i etterkant av innledende seleksjonsprosess og uttaksflygning i Norge. På det første store skolekullet med norske flyskoleelever som fikk sin utdanning i USA, var stavangergutten Arne Thorvaldsen, som museet har vært så heldige å få privatarkivet etter. I denne artikkelen formidler vi glimt fra Luftforsvarets historie gjennom perioden 1950 til 1972 med utgangspunkt i kildene fra Arnes arkiv.

## **FLYSKOLEN I USA**

Arne Thorvaldsen ble født i Stavanger 8. september 1930. Etter eksamen artium våren 1950, søkte han seg til Luftforsvarets flygerskole. Gleden var nok stor da han noe senere fikk et telegram som informerte om at han var innkalt til opptaksprøve. Mandag 14. august møtte han og de 74 andre håpefulle aspirantene som utgjorde Flykull F II / 50 opp på Fornebu før veien gikk videre til Kjeller flystasjon for å ta fatt på opptaksprøvene. Gjennom de neste tre månedene gjennomgikk flyskoleaspirantene en seleksjonsprosess som bestod av uttaksflygning i Fairchild PT-19 Cornell, gymna-



Oppstilling på Kjeller.

stikk, drill, befalsfag og engelsk-undervisning. Ved en høytidelig seremoni på Kjeller flyplass lørdag 4. november tok sjefen for Luftkommando Øst, generalmajor Georg Bull, farvel med de 55 aspirantene som hadde bestått de forberedende opptaksprøvene og skulle sendes videre til flyskolen i USA.

Mandag 6. november gikk veien videre til USA i et innleid fly fra Braathens SAFE for de 55 elevene på Flykull F II /50, med løytnant Jørgen Mørtvedt fra Hadeland som kontingentleder. Vel fremme i det sørlige USA ble de møtt av major M. Smith som ble nordmennenes første lærer på flyskolen ved Connally Air Force Base like nord for den amerikanske småbyen Waco i Texas. Gjennom det første halvåret i USA gjennomførte de norske elevene, på det som i USA gikk under beteg-

nelsen Class 51H, sin elementære trening på basen. Her fikk elevene raskt føle på det som beskrives som en beinhard og til tider brutal hverdag preget av en jerndisiplin langt over det de hadde opplevd hjemme i Norge. Foruten teoretiske studier av alt mellom himmel og jord, bestod skoledagen av fysisk trening, sluttet orden og selvfølgelig skoleflyginger med propell-drevne Harvard-maskiner. De norske flyskoleelevene hadde likevel rukket å gjøre seg bemerket i området. Like før veien gikk videre fra Texas til Arizona hvor den avanserte flygerutdanningen skulle påbegynnes, ble alle de norske elevene på individuell basis utropt som æresborgere av staten Texas 18. juni 1951.

Etter seks måneder på Connally Air Force Base, gikk veien videre til Williams Air Force Base nær storbyen Phoenix i Arizona. På starten av 1950-tallet ble Williams Air Force Base betegnet som amerikanernes stolthet innenfor jetflygning. På denne tiden stod basen



En av de amerikanske Harvard-maskinene som ble brukt av de norske flyskoleelevene ved Connally Air Force Base i Texas, USA vinteren 1950/51.



Arne ligger på vingen på et Harvardfly.

for utdanningen av de fleste kampflygerne i det amerikanske Luftforsvaret. At området basen ligger i ofte omtales som Soldalen sier det meste. Ettersom dette er et område hvor det tilnærmet alltid er fint vær, med lite vind, ble det i 1941 anlagt en større militærbase på den åpne ørkenstletten. Dette ble ansett som den perfekte lokasjonen for en treningsbase for kampflygere.

Treningen ved Williams Air Force Base ble beteg-

net som hard, på mange måter enda mer anstrengende enn de seks månedene de norske flyskoleelvene hadde vært igjennom på Connally Air Force Base. Utover intensiv jettflygning, som tok voldsomt på kreftene for elevene som fremdeles var forholdsvis ukjent med denne typen flygning, ble det i tillegg også gjennomført flere krevende teorikurs i en rekke fag som navigasjon, meteorologi, mekanikk osv. i løpet av den såkalte arbeidsdagen som varte fra klokken seks på morgenen til klokken 18 på kvelden. Det var dessuten sjeldent fri ved arbeidsdagens slutt. Det var mye som skulle studeres, leses og pugges, om man ønsket å komme seg gjennom utdanningen, og hvem ønsket vel ikke det?

Ved ankomsten til Williams Air Force Base begynte elevene umiddelbart å fly i det toseters jet-trenings-



En norsk elev i forsetet og en amerikansk instruktør på vei ned i baksetet på en T-33 T-Bird.



Et av de mange bildene Arne tok i forbindelse med skoleflygningen i T-33 T-bird ved Williams Air Force Base

flyet Lockheed T-33 T-Bird. Etter omkring 70 timer i T-33 startet elevene å fly soloflygninger i jetjageren Lockheed F-80 Shooting Star. Gjennom flytreningen lærte de seg formasjonsflyging, instrumentflyging, nattflyging osv. Et av de mer spennende punktene i treningen var den såkalte utskytningen fra et eget apparat som dominerte ørkenlandskapet. Dette skulle gi elevene en så reell erfaring med utskytning på et katapultsete som mulig. Katapultsetet var en innretning mange av flygerne på kullet kom til å få bruk for gjennom sin operative karriere i Luftforsvaret. Og når vi først snakker om ulykker, Class 51H som det norske Flykull F II /50 var del av, visstnok det eneste flykullet som frem til da ikke hadde hatt noen alvorlige ulykker i forbindelse med utdanningen.

Etter et drøyt år i USA, var endelig den store dagen kommet. Lørdag 15. desember 1951 kunne 43 nordmenn omsider motta hvert sitt flyvinge-embem

som bevis på at de hadde fullført flyskole og var å regne som ferdigutdannede jetjagerflygere under en høytidelig seremoni på Williams Air Force Base. Høytidelighetene ble åpnet med en jetflyoppvisning, før et militærorkester spilte nasjonalsangene til de ulike nasjonene som hadde elever på Class 51H. Foruten norske og amerikanske elever, bestod kullet på Class 51H også av elever fra en rekke europeiske NATO-land.

Mens filmkameraene surret og blitzlampene lynte gikk de norske kadettene en etter en til det flaggsmykkede podium og mottok sine amerikanske flyvinger fra skolesjefen. De norske flygerne fikk flyvingen sin fra den norske USA-ambassadøren Wilhelm von Munthe af Morgenstjerne. Allerede påfølgende dag reiste de nybakte norske flygerne hjemover til tre års pliktjeneste som militærflygere. Etter det sto de fritt til å velge mellom å fortsette en militærkarriere eller søke sivile jobber. Men først fikk de en velfortjent juleferie.

### TIL 334 SKVADRON PÅ SOLA HOVEDFLYSTASJON

6. januar 1952 stilte de nyutdannede flygerne fra Flykull F II / 50 opp til omstillingskurset på Værnes flystasjon. Den neste måneden fikk de nyutdannede flygerne innføring i norske administrative- og kommandoforhold, før de tok fatt på sin operative tjeneste i Luftforsvarets flyavdelinger som tjenestepliktige sersjanter. Etter å ha fullført omstillingskurset 14. februar, ble Arne sendt videre til Sola Hovedflystasjon og 334 skvadron. Her var de i ferd med å etablere Luftforsvarets første jetjagerskvadron, oppsatt med amerikanske fly i form av Republic F-84G Thunderjet.



F-84G Thunderjet. 334 skvadronens fly parkert på Sola flyplass.

Våren 1952 ventet 334 skvadron fremdeles på at hovedleveransen som skulle bringe skvadronen opp i 25 Thunderjet. Frem til dette, måtte flygerne i 334 skvadron ta til takke med å fly de propelldrevne Harvard-maskinene. Dette forandret seg raskt utover sommeren 1952 da 334 skvadron begynte å motta de nye jetjagerflyene i raskt tempo. I løpet av sommeren mottok skvadronen et tjuetalls Thunderjet og ble fullopsatt med flytypen. Den 6. juni 1952 gjennomførte Arne sin første flygning i en F-84G Thunderjet med kjennetegnet RI-R. Ettersom det ikke eksisterte tosetere av denne flytypen, var turen som varte én time

og 15 minutter også hans første solotur i Thunderjet!

Utover sensommeren og høsten deltok flygerne i 334 skvadron i en rekke øvelser og hverdagen var preget av høy flyaktivitet og mange tragiske ulykker. Mellom 21. august og 13. september opplevde skvadronen fire totalhavari med Thunderjet. Disse ulykkene kostet to flygere fra skvadronen livet. Utover de alvorlige ulykkene hvor fly gikk tapt, var det også flere mindre alvorlige ulykker med Thunderjet fra 334 skvadron på denne tiden. De mange ulykkene 334 skvadron var utsatt for gjennom siste halvår 1952, blir for øvrig gjennomgått av undertegnede i en egen artikkel i Sola Historielags årbok for 2019.



## INSTRUKTØR PÅ LBSS

På denne tiden var det ikke uvanlig at flygere måtte tilbake til USA for videreutdanning og spesialisering innenfor avgrensede områder. Ettersom Luftforsvarets skyte- og bombeskole (LBSS) ble flyttet fra Lista til Sola våren 1953, ble det lagt spesielt vekt på å videreutdanne flygere med tilhørighet til Sola innenfor våpenbruk. 19. september 1953 satte Arne derfor atter en gang kurs vestover til USA og til Nellis Air Force Base like nordøst for Las Vegas. Gjennom oppholdet på Nellis Air Force Base deltok han på Flight Gunnery Instructor Course i regi av USAF Fighter Weapons School for å videreutdanne seg som våpeninstruktør. 16. desember ble han uteksaminert fra skolen som gunnery instructor på flytypene F-84 Thunderjet og F-86 Sabre.

Etter hjemkomsten fra USA ble Arne omdisponert fra 334 skvadron til LBSS hvor han ble våpeninstruktør på skolen alle norske jagerflygere måtte innom årlig for å holde sine skyteferdigheter ved like. Hvert eneste år måtte alle jagerflyskvadroner gjennomføre et opphold på omkring en måned ved LBSS på Sola for å beholde sin operative status. Ettersom skvadronene benyttet sine egne fly i forbindelse med treningsoppholdet, var ikke LBSS oppsatt med egne fly, men de hadde meget dyktige instruktører og en del støttepersonell som var ansvarlig for den fagmessige gjennomføringen av øvelsene. LBSS benyttet skytefeltet ved Revtangen i Klepp kommune som skytefelt for øvelsesammunisjon. Ved øyene Rott og Flatholmen, like vest for Tananger i Sola kommune, var det et felt

som ble benyttet ved bruk av skarpe luft-til-bakke-våpen, mens det var et felt for luft-til-luft-skyting like vest for Utsira.

Etter tre års pliktjeneste som operativ militærflyger i Luftforsvaret stod valget på 1950-tallet mellom å enten bli værende i Luftforsvaret eller søke seg til en sivil



Napalmbombing på skytefeltet ved Rott med F-84G Thunderjet.



Her inspiseres beholderen med napalm under vingen på en F-84G Thunderjet på Sola.



jobb. Dersom man ønsket å fortsette sin videre militære karriere som flyger i Luftforsvaret var det naturlig å søke seg til Luftkrigsskolen ved plikttjenestens utløp. Ettersom Arne ønsket å fortsette sin militære karriere etter plikttjenesten, startet han på Luftkrigsskolen sensommeren 1955. Samme sommer var det også over for 334 skvadronen på Sola. 20. juli flyttet skvadronen til den nyetablerte flystasjonen i Bodø som forble avdelings hjem frem til skvadronenes nedleggelse i 2002. Med dette ble Gunnery Meet den siste store øvelsen 334 skvadron deltok i gjennom sine år med Sola som hjembase. Gunnery Meet ble avholdt på Sola fra 7. og 9. juni 1955. Dette var en storstilt konkurranse hvor de fem Thunderjetskvadronene 334, 331, 336, 332 og 338, samt et team med instruktører fra LBSS, konkurrerte om å bli Norges best-treffende jagerflyskvadron dette året! Hvert team bestod av fire flygere og fire fly. Påfølgende måned opplevde 334 skvadron for øvrig sin siste dødsulykke før flyttingen til Bodø. 9. juli omkom sersjant Eirik Gude da flyet hans styrtet i sjøen i forbindelse med napalmbombing på skytefeltet på Rott-Flatholmen.

## TIL LUFTKRIGSSKOLEN

På sensommeren 1955 møtte Arne og elleve andre flygere opp på Luftkrigsskolen på Fornebu for å gjennomføre den toårige spesialutdanningen som trengtes for å avansere til offisers grad. Gjennom de to neste årene fikk kadettene på Luftkrigsskolens kull 6 en mangfoldig utdanning som var sentrert rundt skolens kjerneoppgaver; luftmakt og ledelse. Kunnskap om luftmilitær maktbruk og evne til å lede luftmilitære

operasjoner i en fellesoperativ ramme var spesielt sentrale læringsmål. Utover den akademiske utdanningen la skolen også stor vekt på praktisk rettet lederutdanning og økte praktiske ferdigheter med feltooperasjoner og alt det vi forbinder med soldatliv. Etter uteksamineringen fra Luftkrigsskolen med kapteins grad sommeren 1957, ble Arne Thorvaldsen innrullert i sin gamle skvadron som nestkommanderende.

## NORTH AMERICAN F-86F OG F-86K SABRE

På grunn av utbedringen av rullebanen i Bodø, ble hele 334 skvadron forlagt på Bardufoss flystasjon for en sammenhengende periode på seks måneder fra april 1958. I løpet av oppholdet på Bardufoss byttet 334 skvadron ut sine F-84G Thunderjet med det mer moderne jetjagerflyet North American F-86F Sabre. I løpet av tiden på Bardufoss deltok skvadronenes flygere også i sin første storøvelse med sin nye flytype. I løpet av november og desember det samme året deltok skvadronene også på sine første skarpskytingsøvelser med den nye flytypen. Disse øvelsene ble utført med Sola som utgangspunkt.

Påfølgende år viste Arne at han utvilsomt behersket sin nye jetjager og at han enda ikke hadde glemt ferdighetene han tilegnet seg gjennom Flight Gunnery Instructor Course i løpet av oppholdet på Nellis Air Force Base høsten 1953. Under skytekonkurransen Aim High på Sola i 1959, mellom tre danske og tre norske skvadroner hver med fire flygere og fire fly, samt en flyger og et fly i reserve, gjorde Arne seg bemerket i flygermiljøet og i den lokale dagspressen gjennom en ekstraordinær treffsikker skyting. Stavanger Aftenblad



North American F-86F Sabre som Arne fløy med i både 334 og 336 skvadron.

skrev med store bokstaver at han hadde 70 % treff i en hastighet av 700 kilometer i timen og karakteriserte han som en enslig svale i toppen med sine 664 poeng ved konkurransens slutt. I lagkonkurransen endte den danske 725 eskadrill opp med seieren, mens 334 skvadron fikk andreplass.

Kun to år etter at han startet å fly med F-86F Sabre tok Arne den mer moderne storebroren til F-86F i bruk. Våren 1960 konverterte 334 skvadron til North American F-86K Sabre. Etter å ha gjennomført et

teknisk teorikurs med ei ukes varighet på Kjeller, ble Arne sendt til Gardermoen hvor 337 og 339 skvadron var stasjonert med sine North American F-86K. Her fikk han sin praktiske flytrening på typen, før veien gikk tilbake til Bodø Hovedflystasjon og den operative hverdagen med F-86K tok til. Sensommeren 1960 bestod også av en periode ved den amerikanske flybasen Wiesbaden AB, kjent som Linsey Air Station i Vest-Tyskland. Her ble Arne uteksaminert fra kurset Intelligence Training for NATO Officers & NCOs. AB.



10-årsjubileet på Sola. Thorvaldsen sitter i fremre rekke som nummer to fra høyre.

## 10-ÅRSJUBILEET

Kvelden 15. desember 1961 var et storinnrykk fra fjern og nær i offisersmessen på Sola Sjø da de som en gang hadde utgjort Flykull F II /50 skulle feire at det var nøyaktig ti år siden de hadde fått sine flygervinger på Williams Air Force Base etter endelig uteksaminering fra Class 51H 15. desember 1951. For å markere begivenheten var ikke mindre enn 25 av de 46

nordmennene som fikk sin ving denne dagen samlet i Sola Sjø for festlig lag og utveksling av erfaringer og opplevelser siden den gang. At 10-årsjubileet ble holdt i befalsmessen på Sola Sjø var ingen tilfeldighet. Selv om klassekameratene hadde blitt spredt utover de ulike skvadronene i Luftforsvaret etter hjemkomsten fra flyskolen i USA, hadde alle sammen vært stasjonert på Sola gjennom en kortere eller lengre periode i løpet av

sin operative tjeneste i Luftforsvaret.

På midten av 1950-tallet var Sola Hovedflystasjon nemlig et av de mest sentrale knutepunktene i hele Luftforsvaret. Da flyplassen på Sola hadde sitt toppunkt for militær aktivitet i 1954/55 var det over 2000 mann som hadde den militære delen av flyplassen som sin faste arbeidsplass og det var over 100 militærfly fast stasjonert på flybasen. Dette førte på sin side til en enorm flyaktivitet. Både i 1954 og 1955 var det anslagsvis 16 000 militære avganger og landinger på flyplassen. Før tiåret var omme, hadde flybasen vært hjemmebase for 334, 331 og 338 skvadron og deres F-84G Thunderjet. 717 fotorekognoseringssving som byttet navn til 717 skvadron våren 1956 i forbindelse med utfasingen av sine seks RF-84F Thunderjet til fordel for det som etterhvert skulle bli 31 RF-84F Thunderflash. Jettreningsflyene T-33 T-bird fra Jettreningsvingen, som i 1955 skiftet navn til 718 skvadron. 333 skvadron og deres Consolidated PBY 5A Catalina. Luftforsvarets bombe- og skyteskole, samt støtteflyene i kommunikasjonsving nr.7192 som i 1957 skiftet navn til støtteving nr 7191 da avdelingen ble slått sammen med 7202 helikopterseksjon.

Med alle disse skvadronene og avdelingene, var det kanskje ikke helt overraskende at samtlige militærflygere fra Flykull F II /50 hadde hatt et kortere eller lengre opphold på Sola i løpet av sin operative flygerkarriere i Luftforsvaret. Mens noen hadde takket for seg og gått over til en sivil flygerkarriere etter at de tre pliktårene i Luftforsvaret var fullført, hadde andre blitt værende i Luftforsvaret helt siden de møtte opp som

aspiranter til flyskolens opptak 14. august 1950. Av de 46 nordmennene som fikk vingen i Arizonas stekende ørken på dagen ti år tidligere, hadde kun to forlatt flygeryrket, i følge Stavanger Aftenblads reportasje i forbindelse med tiårsjubileet.

### SKVADRONSSJEF ARNE THORVALDSEN

Etter et nytt år med F-86K og 334 skvadron i Bodø gikk veien nok en gang sørover for Arne da han ble forflyttet til 336 skvadron på Rygge i januar 1962 og tok over stafettspinnen som avdelingens nye skvadronssjef etter major Magne T. Sørensen. Med dette fulgte også forfremmelse til major. Det følte likevel kanskje som et tilbakesteg at han måtte forlate 334 skvadrons F-86K til fordel for den eldre utgaven av F-86 i form av F-varianten som 336 skvadron benyttet.

Det tok ikke lang tid før en liten sensasjon fant sted på Rygge flystasjon da flybasen ble besøkt av amerikanske McDonnell Douglas F-4B Phantom II fra det amerikanske flyvåpenets 4453rd Combat Crew Training Wing. Foruten å være det første besøket av



McDonnell Douglas F-4B Phantom II.



Arne står til høyre for skiltet som ønsker besøkende velkommen til 336 skvadrons bygningsmasse på Rygge Hovedflystasjon.



Phantom Phlyer er en eksklusiv klubb forbeholdt de få som har vært med F-4 Phantom II til himmels. Dette diplom beviser at Arne er en av dem.

det helt nye F-4 Phantom II på norsk jord, vil spesielt interesserte legge merke til at det her er snakk om B-utgaver av flyet tilhørende det amerikanske flyvåpe-

net. Og hvorfor er dette spesielt? 4453rd Combat Crew Training Wing var den eneste avdelingen i det amerikanske flyvåpenet som ble oppsatt med B-versjonen av F-4 Phantom II ettersom B-versjonen egentlig var lagd for den amerikanske marinen, mens flyvåpenet skulle ha C-versjonen. Årsaken til dette var at produksjonen av C-versjonen lå noe etter B-versjonen. For å kunne starte utdanningen av flygere fra flyvåpenet på denne typen i forkant av at produksjonen av våpengrenens tiltenkte versjon tok til, ble 4453rd Combat Crew Training Wing derfor utstyrt med 27 splitter nye F-4B på utlån fra marinen. I starten av juni 1962 var noen av deres F-4B på norgesbesøk, blant annet for å delta i den storslåtte markeringen av 50-årsjubileet for norsk militærflygning som ble markert med et flyshow på Gardermoen 3. juni som per da etter sigende var det største flyshowet noen gang avholdt i Norden. Gjennom norgesoppholdet var flystasjonen på Rygge vertskap for de amerikanske Phantomene. Og hva var vel da mer naturlig enn at skvadronssjefen på en av flystasjonens jagerflyskvadroner fikk seg en baksetetur i flytypen i løpet av deres opphold på Rygge. Som et minne etter flyturen ble Arne forært et diplom og en patch som dokumenterte at han var blitt medlem av den eksklusive i Phantom Phraternity. Med andre ord, gjengen som kan skryte av en tur med F-4 Phantom II.

Etter at de amerikanske Phantom hadde forlatt Rygge, tok det ikke lang tid før basen igjen ble vertskap for en amerikansk skvadron. I september ankom en kontingent bestående av de toppmoderne jagerbomberne Republic F-105 Thunderchief fra det

amerikanske 36th Tactical Fighter Wing Rygge. Avdelingen som til daglig opererte fra den amerikanske flybasen Pitburg AFB i Vest-Tyskland hadde tatt flytypen i bruk for halvannet år siden. Som den amerikanske F-4 Phantom, var også F-105 Thunderchief i stand til å fly over to ganger lydens hastighet og var dermed mer enn dobbelt så raskt som et hvilket som helst fly det norske luftforsvaret benyttet på denne tiden. 36th Tactical Fighter Wing opererte for øvrig sammenhengende fra Vest-Tyskland i 42 år fra 1952, og var dermed den amerikanske kampflyavdelingen med lengst sammenhengende operasjonshistorie i Europa under den kalde krigen.



Republic F-105 Thunderchief

Samvirke med utenlandske flystyrker var dog ikke uvanlig i Luftforsvaret gjennom den kalde krigen. Gjennom første halvdel av 1960-tallet var 336 skvadron en aktiv avdeling som deltok i en rekke øvelser, både i utlandet og innenlands. Skvadronene gjorde seg spesielt godt bemerket under skytekonkurranser og på Tv-skjermen. Mellom 29. august og 6. september 1963

deltok skvadronen i den fjerde utgaven av NATO-øvelsen Aim High som dette året ble avholdt på Skrydsrup i Danmark. Foruten de to norske skvadronene oppsatt med F-86F i form av 336 og 338 skvadron, deltok også tre danske skvadroner oppsatt med F-100D Super Sabre i form av eskadrill 725, 727 og 730, samt en tysk skvadron oppsatt med F-84F Thudnerstreak i form av 351 fra Husum. Hver skvadron stilte med fire flygere og fire fly, en reserve på en flyger og et fly, samt 22 teknikere og bakkefolk til å ta seg av skvadronenes støttetjenester på bakken. Som tidligere år, bestod konkurransen av et lagmesterskap og et individuelt mesterskap hvor alle flygerne konkurrerte mot hverandre uavhengig av nasjonalitet og skvadrontilknytning. Den tyske deltakelsen var i seg selv en liten sensasjon, da dette var første gang siden andre verdenskrig en større tysk kontingent hadde vært å se på den danske flybasen. Gjennom de neste dagene fant en knivskarp og jevn skytekonkurranse sted på skytefeltene Rømø og Oksbøl hvor på 336, sikret seg sammenlagtseierne i lagkonkurransen. Ettersom også den individuelle konkurransen ble vunnet av en flyger fra 336 skvadron, ble dette en meget lystig konkurranse for den norske skvadronen fra Rygge. Etter hjemkomst ble seierne markert i en høytidelig seremoni på Rygge flystasjon, skvadronens personell ble overrakt trofeet som beviste skvadronens seier i den internasjonale skytekonkurransen av sjefen for operasjonsstaben i LKS oberst M. Gran. Mens selve premieseremonien ble avholdt i en av skvadronenes hangarer, var det duket for en høytidelig middag i befalsmessen på flystasjonen senere på





Arne feirer 336 skvadronens seire i den internasjonale skytekonkurransen Aim High

dagen. Det tok deretter ikke lang tid før 336 skvadron nærmest fikk rollen som rikskjendis. På denne tiden var NRK det eneste alternativet for dem som ønsket å sette seg ned foran fjernsynsapparatet. Det som gikk på NRK ble dermed sett av mange og ofte snakket om påfølgende dag i det ganske land. Man kan dermed regne med det var mange som fikk et lite innblikk i hverdagslivet på Rygge Hovedflystasjon og aktiviteten til flyplassens skvadroner da NRK sendte programmet Med ørneblikk over Norge kvelden 20. november 1963.

Sentralt i programmet sto et simulert angrepstokt mot en fiendtlig styrke som rykker frem i nærheten av Holmenkollen i Oslo. Etter at en Republic RF-84F Thunderflash tok av fra Rygge for å identifisere fienden, ble det opp til 336 skvadron å uskadeliggjøre denne. Med dette som bakteppe tok tre F-86F av fra Rygge, ført av skvadronssjef Thorvaldsen, flankert av løytnant Vik og kaptein Mossing. I forkant av dette stuntet møter vi skvadronens flygere i deres oppholdsrom hvor vi gjennom reporterens intervju får et innblikk i deres arbeidshverdag. For spesielt interesserte kan vi nevne at programmet ligger tilgjengelig på NRK nett-tv.

#### **FØRSTE NORDMANN I NORTHROP F-5 FREEDOM FIGHTER**

I det kalenderen viste 1963, var det kun 336 og 338 skvadron som fremdeles var oppsatt med den aldrende F-86F. Ettersom det på denne tiden til stadighet ble oppdaget sprekkeformasjoner i flyene, ble flere og flere fly satt på bakken. På starten av 1960-tallet begynte Luftforsvaret derfor å se seg om etter en arvtaker for F-86F, som også kunne erstatte dets mer avanserte



storebror F-86K. Dette ble funnet i den helt nye jet-jageren Northrop F-5 Freedom Fighter som på denne tiden var under utvikling i USA som et kostnadseffektivt og forholdsvis enkelt og robust jetjagerfly tiltenkt USAs NATO-allierte i Vest-Europa. Den første virkelige prototypen, som i realiteten var en videreutvikling av det allerede eksisterende treningsflyet Northrop T-38 Talon, fløy første gang 31. juli 1963. Allerede februar påfølgende år ble det besluttet at Luftforsvaret skulle motta 64 fly gjennom det amerikanske våpenhjelp-programmet. Senere kjøpte Norge flere F-5. Forutsetningen var at enkelte modifikasjoner ble utført for å tilpasse maskinen norske forhold. Med dette ble Norge den første operative brukeren av flytypen. Det var derfor neppe noen tilfeldighet at det første stoppestedet til det nye jagerflyet som var på Europaturne sommeren 1964 var Norge og Rygge.

Tirsdag 23. juni 1964 landet dermed en Northrop F-5 Freedom Fighter på norsk og europeisk jord for første aller første gang. Flyet ble ført av to testflygere fra Northrop-fabrikken. Ettersom flyets europabesøk best kan betegnes som en markedsføringstur, var det naturlig nok en B-utgave som ble benyttet. Dette innebar at flyet hadde to seter fremfor A-utgaven som var standardutgaven. Med dette fikk en rekke høytstående offiserer og erfarne flygere sin første flytur med den nye flytypen Norge snart selv skulle ta i bruk. Først ut var Arne som dermed ble den aller første nordmannen til å få seg en tur med flytypen hvor han attpåtil passerte lyduren!

To år senere ble 336 skvadron den aller første

kampskvadronen til å ta i bruk flytypen. 26. april 1966 landet de elleve første F-5'erne som skulle tas i bruk av skvadronen på norsk jord. På vei fra sin mellomlanding på Grønland til Rygge måtte flyene også mellomlande på Sola, som ble flyenes aller første møte med norsk jord. På denne tiden hadde Arne forlatt 336 skvadron til fordel for jobben som sjef for operasjonsavdelingen på Sola Hovedflystasjon, men før den tid skulle han rekke å feire skvadronenes 15-årsjubileum.

### **SJEF FOR OPERASJONSAVDELINGEN PÅ SOLA**

Etter lengre tids fravær var Arne tilbake på Sola i 1965 som sjef for operasjonsavdelingen på flystasjonen. De kommende årene fikk han ansvaret for organiseringen av en rekke store internasjonale øvelser. Deriblant gjennomføringen av skytekonkurransen Bulls Eye 67 i slutten av juni 1967, en konkurranse han som kjent selv hadde vunnet både individuelt og på lagbasis en rekke ganger tidligere. Dette året deltok både Danmark og Vest-Tyskland med tre lag hver, mens Norge deltok med to lag. Danskene benyttet F-100D Super Sabre, nordmennene benyttet F-5 Freedom Fighter, og tyskerne benyttet F-104 Starfighter og Fiat G-91. Som vanlig bestod hvert lag av fire fly og fire flygere, samt en av hver i reserve. Med dette betydde årets Bulls Eye på Sola at basen fikk besøk av omkring 40 fly og 400 mann fra de deltagende lagene.

En annen større øvelse Arne hadde ansvaret for å organisere gjennom sin tid som sjef for operasjonsavdelingen på flystasjonen, var fotokonkurransen Big Click 72 i regi av NATOs Nordkommando på Kolsås sen-



Her får Arne gratulasjon like etter at han har landet som første nordmann noensinne med flyet F-5.

sommeren 1972. I forkant av øvelsen hadde dens arrangementskomiteer under Arnes ledelse jobbet mer eller mindre daglig med planleggingen gjennom et halvt år.

Som så mange andre militærøvelser, både nasjonale og internasjonale, var Big Click en fast øvelse som ble avholdt regelmessig. Den første øvelsen i Big Click-serien ble holdt i september 1965. Gjennom resten av 1960-tallet, foruten 1966, ble øvelsen holdt på årlig basis som en såkalt flerbaseøvelse, hvorpå de deltagende skvadronene opererte ut i fra sin faste hjembase. En felles konkurransestandard og stor grad av sentralisert styring hva gjaldt utvelgelse av mål, samt nøytrale stridsdommere på de deltagende basene, førte til at skvadronene så langt det lot seg gjøre kunne konkurrere på lik linje. Ettersom denne øvelses- og konkurranseformen ikke tillot de ulike skvadronene utveksling av erfaringer og tilstrekkelig samtrening, ble det besluttet at Big Click fra 1970 skulle gjennomføres med utgangspunkt i en enkelt base, som var Aalborg flystasjon i Danmark dette året. Samme år ble det bestemt at Big Click skulle avholdes annethvert år. Den samme beslutningen ble tatt for skyteøvelsen Bulls Eye. Som Big Click var også dette en NATO-øvelse som i det store og hele ble utført etter de samme prinsipper og retningslinjer som Big Click, om vi ser bort fra at fotorekognoserings-jagerne var byttet ut med tungt bevæpnede jagerbomberfly. Fra og med 1970 ble Big Click holdt i partallsår, mens Bulls Eye ble holdt i oddetallsår.

18. august braket det løst på Sola da fem fotoskvadroner fra like mange NATO-land var samlet for å

konkurrere om å ta de beste bildene, samt oppdage og identifisere flest mulige mål gjennom den drøye uken øvelsen pågikk. Fra Norge deltok 717 skvadron med sine Republic RF-84F Thunderflash fra Rygge, fra Danmark kom 729 Eskadrill med sine RF-35 Draken fra Karup, Vest-Tyskland var representert med F-104G Starfighter fra Marinefliegergeschwader 2 fra Eggebek Naval Air Station, USA var representert med RF-4C Phantom II tilhørende 26th Tactical reconnaissance Wing på Ramstein AFB i Vest-Tyskland, mens Storbritannia var representert med McDonnell Douglas Phantom FGR2 fra No. 2. RAF squadron stasjonert på RAF Laarbruch i Vest-Tyskland. Som i tidligere fotokonkurranser Arne hadde deltatt i, fulgte også Big Click det innarbeidede øvelsesopplegget der hver skvadron hadde fire fly og fire flygere, samt en av hver i reserve. Med alle disse flyene og de mange toktene de skulle gjennomføre, ble det 60 – 70 flygninger fra basen hver dag. Gjennom den drøye uken øvelsen pågikk, nærmet man seg aktiviteten som hadde funnet sted på midten av 1950-tallet. Da øvelsen ble rundet av 28. august, kunne man konstatere at den britiske 2. skvadron fra RAF hadde gått til topps og vunnet det gjeve Big Click trofeet for andre gang på rad. Kort fortalt var denne skvadronen best i alt. Skvadronssjef Sady Wilson og løytnant Derrich Andrews fra den britiske skvadronen fikk en delt førsteplass i den individuelle konkurransen. Skvadronen hadde dessuten det beste fototydelaget og det beste fotolaboratoriet. Amerikanerne stakk på sin side av sted med andreplassen i sammendraget.

Arne gjennomførte siden stabsskole, ble gruppe-



Far og sønn i F-16. 1984.

sjef på Bardufoss og var med på NATOs Tac Eval team før han de siste årene av sin aktive tjeneste var ved Forsvarskommando Sør-Norge ved Jåttanuten. Som 53 åring skapte Arne Thorvaldsen og hans sønn med samme navn nok en gang historie da de 20. januar 1984 tok til værs sammen i en F-16. Selv om dette ikke var første gang far og sønn fløy sammen, var det siste gang en far og en sønn som hadde vært aktive ved samme skvadron tok til værs i et jetjagerfly fra skvadronen de begge hadde flydd i. Episoden ble godt dokumentert gjennom et omfattende avisoppslag i Stavanger Aftenblad 21. januar 1984.

## NOTER

- <sup>1</sup> Våpenhjelpprogrammet ble etablert i kjølvannet opprettelsen av av den vestlige forsvarsalliansen NATO våren 1949
- <sup>2</sup> Sluttet orden er begrepet det norske Forsvaret bruker på oppstilling og samtidig forflytning av mannskap. Mannskapet står oppstilt på geledd med faste mellomrom. Hensikten med sluttet orden å lære hvordan man skal opptre korrekt når man bærer uniform og fungerer som militær vakt i tillegg til å bidra å utvikle: Årvåkenhet og reaksjonsevne ettersom alle bevegelser skal skje fullstendig synkront for alle som står oppstilt, presisjon og nøyaktig utførelse av ordre, en stram og god fysisk holdning, samt følelse av fellesskap og bidra til å styrke samholdet i avdelingen gjennom at alle handler som en enkelt organisme
- <sup>3</sup> Soldalen betegner avslutningen på ørkenplatået som ligger mellom Sierra Nevadas forrevne tinder i vest og Rocky Mountains ruvende fjellmasser i øst. Dalen selv ligger på 500 meters høyde, mens fjellene på begge sider går opp i 3000 meters høyde
- <sup>4</sup> Vingen er et jakkeemblem som bæres av de som har fullført flygerutdanningen som et godt synlig bevis på at de er flygere