



Universitetet
i Stavanger

FAKULTET FOR UTDANNINGSVITENSKAP OG HUMANIORA

MASTEROPPGAVE

Studieprogram: Historie og historiedidaktikk
masteroppgave MHIMAS 1

Høstsemesteret, 2021

Åpen

Forfatter: Anne Katrine Branderud

.....
(signatur forfatter)

Veileder: Ketil Knutsen

Tittel på masteroppgaven: Jagerflygere under den kalde krigen – en analyse av jagerflygeres minner fra tiden de tjenestegjorde.

Engelsk tittel: Fighter pilots during the cold war – An analysis of the fighter pilots' memories from the time they served.

Emneord:
Jagerflygere
Den kalde krigen
Minner
Kollektive minner
Kulturelle minner
Kommunikative minner

Antall sider: 100
+ vedlegg/annet: 89

Stavanger, 19.11.2021

Forord

Denne oppgaven marker slutten på min studenttid; bachelor i samfunnsøkonomi ved NTNU i Trondheim og lærerutdanning samt mastergrad i historie og historiedidaktikk i Stavanger ved UiS. Arbeidet med masteroppgaven har vært litt av en reise. Først og fremst er det et privilegium å ha muligheten til å skrive en masteroppgave. Det har vært lærerikt rent faglig, men jeg har også lært mye om meg selv så vel som andre. Selv om masteroppgaven er et selvstendig stykke arbeid, og til tider en ensom prosess, hadde jeg aldri klart dette alene:

Takk til informantene som har delt sine minner med meg. Uten dere, ingen oppgave.

Takk til min veileder Ketil Knutsen, du har gitt meg mange gode samtaler, viktige råd og utvist stor tålmodighet.

Takk til Marie Smith-Solbakken, Sondre B. Hvam og Else Tunglund, dere har uselvvisk delt av deres kunnskap og tok meg med på et prosjekt som muliggjorde min egen oppgave.

Takk til medstudenter, venner og familie for oppmuntring og støtte gjennom hele perioden. En spesiell takk til mamma, Trine Branderud.

Den siste takken går til min kjære, Rolf Bjørnar Jemne, for alt du er og gjør for meg.

Anne Katrine Branderud

Leirsund, november 2021

Sammendrag

Denne masteroppgaven undersøker hvilke minner jagerflypiloter har fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen. I oppgavens første kapittel presenteres oppgavens problemstilling: **«Hvilke minner har jagerflypiloter fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen?»**. Minnene til jagerflygerne er innhentet gjennom kvalitative forskningsintervju og videre analysert med narrativ analysemetode og drøftet opp mot minneteori. Teoriene som utpreger seg mest er «kollektive minner» av Maurice Halbwachs, Assmanns' «kommunikative- og kulturelle minner», «multidirectional memory» av Michael Rothberg og ulike typer stillheter skrevet om av blant andre Alexandre Dessingue, Jay Winter og Ketil Knutsen.

I oppgavens siste kapittel blir problemstillingen besvart og oppgavens funn presentert. Det kommer frem at jagerflygernes minner er sammensatt av forskjellige type minner og at minneteoriene og begrepene som er brukt i oppgaven går inn i hverandre. I yrket som jagerflyger har det meste vært taushetsbelagt, likevel minnes de tiden i tjenesten på et meget detaljert nivå. Minnene deres er kommunikative innad i gruppen, men for oss som står utenfor gruppen har det vært stillhet, frem til nå. Kulturelle minner står også sterkt innad i gruppen, som for eksempel gjennom hvordan de snakker og ter seg, eksempelvis gjennom hvordan de håndterer fatale ulykker. Et annet funn er hvordan minnet av andre verdenskrig påvirker minnet om den kalde krigen og motsatt.

Denne oppgaven bidrar til å belyse jagerflygernes minner og gjør dem kjent for oss som står utenfor gruppen. Mange av disse minnene kunne ellers gått fra kommunikative minner innad i en lukket gruppe over i stillhet. Ved at de kommer til uttrykk gjennom denne oppgaven er de med på å gi oss og vårt samfunn kunnskap og retningslinjer slik at vi kan orientere oss mellom fortid, nåtid og på den måten påvirke fremtiden.

Abstract

This master's thesis examines the memories of fighter pilots from the time they served during the Cold War. The first chapter of the thesis presents the thesis' problem: "What memories do fighter pilots have from the time they served during the Cold War?". The memories of the fighter pilots were obtained through qualitative research interviews and further analyzed with a narrative analysis method and discussed against memory theory. The theories that stand out the most are "collective memories" by Maurice Halbwachs, Assmann's "communicative and cultural memories", "multidirectional memory" by Michael Rothberg and various types of silences written about by Alexandre Deringue, Jay Winter and Ketil Knutsen.

This master's thesis show that the fighter pilots' memories are composed of different types of memories and that the memory theories used in this thesis overlaps. In the profession as a fighter pilot, information and memories have been confidential, yet they remember the time in the service at a very detailed level. Their memories are communicative within the group, but for us who are outside the group, there has been silence, until now. Cultural memories are also strongly within the group. An example on this is how they talk and behave, for example through how they handle fatal accidents. Another finding is how the memory of the second world war affects the memory of the Cold War and vice versa.

This assignment helps to illuminate the fighter pilots' memories and makes them known to the public. Many of these memories could otherwise have gone from communicative memories within a closed group into silence. Their memories examined in this thesis give us and our society knowledge and guidelines so that we can orient ourselves between the past, the present and in that way influence the present and the future.

Innholdsfortegnelse:

FAKULTET FOR UTDANNINGSVITENSKAP OG HUMANIORA	1
MASTEROPPGAVE	1
1. Innledning	8
1.1 Bakgrunn og valg av tema.....	8
1.2 Problemstilling.....	9
1.3 Tidligere forskning.....	10
1.4 Historisk kontekst	13
1.5 Oppgavens oppbygning	18
2. Teori	19
2.1 Minner.....	19
2.2 Kollektive minner	20
2.3 Kommunikative og kulturelle minner.....	23
2.3.1 Kommunikative minner	23
2.3.2 Kulturelle minner	23
2.4 Multidirectional memory	28
2.5 Stillhet og glemsel.....	28
3. Metode	32
3.1 Intervju som metode	33
3.2 Kvalitative forskningsintervju	33
3.3 Analysemetode.....	38
3.4 «Kritikk».....	39
3.5 Etske betraktninger	40
4. Analyse	42
4.1 1950-tallet	42
4.1.1 Barn av krigen.....	42
4.1.2 Motivasjon for yrkesvalget	45
4.1.3 «Et mentalt helvete» - hard disiplin og tøff kultur i Amerika.....	46
4.1.4 Tilbake på norsk jord	50
4.1.5 Operativ risiko	53
4.1.6 Oppsummering 1950.....	58
4.2 1960-tallet	59

4.2.1 Oppvekst, veien til flyinteresse og utdannelsen.....	59
4.2.2 Tjeneste i Norge.....	61
4.2.3 Utdanningen i Norge.....	64
4.2.4 Operativ risiko	66
4.2.5 Alkoholkonsum.....	71
4.2.6 Hemmelighetskultur.....	72
4.2.7 Oppsummering 1960.....	75
4.3 1970-tallet	76
4.3.1 Flyinteresserte i ung alder	76
4.3.2 Utdanningen i Norge.....	77
4.3.3 Utdannelsen i utlandet.....	79
4.3.4 Jobben i Norge	81
4.3.5 Ulykker og bearbeidelse	84
4.3.6 Operativ risiko	87
4.3.7 Alkohol	89
4.3.8 Hemmelighold og status	91
4.3.9 Oppsummering 1970.....	92
4.4 1980-tallet	93
Veien mot å bli flyger: Interesse og krav.....	93
4.4.1 Jobben i Norge	95
4.4.2 Operativ risiko, ulykker og bearbeidelse	96
4.4.3 Oppsummering 1980.....	100
5. Avsluttende drøfting og konklusjon	102
6. Litteraturliste	108
7. Vedlegg.....	112
7.1 Vedlegg 1: Bekreftelse på samarbeid	112
7.2 Vedlegg 2: Informasjonsskriv og samtykkeerklæring	113
7.3 Vedlegg 3: Intervjuguide	114
7.4 Vedlegg 4: Intervju 1 - Michael.....	115
7.5 Vedlegg 5: Intervju 2 - Sverre	125
7.6 Vedlegg 6: Intervju 3 - Harald.....	131
7.7 Vedlegg 7: Intervju 4 - Knut.....	135
7.8 Vedlegg 8: Intervju 5 - Per.....	146

7.9 Vedlegg 9: Intervju 6 - Finn.....	153
7.10 Vedlegg 10: Intervju 7 - Bjørn.....	159
7.11 Vedlegg 11: Intervju 8 – Gunleik	163
7.12 Vedlegg 12: Intervju 9 - Geir Inge.....	173
7.13 Vedlegg 13: Intervju 10 - Leif	179
7.14 Vedlegg 14: Intervju 11 – Knut	182

1. Innledning

1.1 Bakgrunn og valg av tema

«*I dag, i fredstid, kreves det atter offervilje fra våre flygere*» - Kronprins Olav V.
(NTB 29.09.1952).

Sitatet ovenfor gir et lite innblikk i noe av det som skal undersøkes i denne oppgaven; «våre flygere» og deres innsats under den kalde krigen gjennom deres egne minner. Selv om tiden etter andre verdenskrig betegnes som fredstid, antyder sitatet ovenfor at det ble det vist stor offervilje av enkeltmennesker for at vi nettopp skulle få leve i fred. Etter andre verdenskrig levde fredsoptimisme og frykt for en ny krig side om side i det norske samfunnet. Mye på grunn av sin geografiske posisjon ble Norge og flere nordmenn sentrale brikker i perioden vi i dag omtaler som den kalde krigen. Det skulle vise seg å gå spesielt hardt ut over det norske luftforsvaret: i løpet perioden 1950-1989 mistet 199 mennesker livet som følge av 161 militærflyulykker (Hvam, 2019). At mennesker i militærtjeneste dør under krig er i seg selv ikke overraskende, snarere en forventet, negativ og brutal konsekvens av krig. Krig er unntakstilstand. Fredstid derimot, er en tid hvor det ikke forventes.

Det var en dag tilbake i 2017 at jeg for første gang hørte om at 199 mennesker mistet livet i Norge under den kalde krigen, som følge av militærflyulykker. Undervisningen jeg og mine medstudenter fikk den dagen på flyhistorisk museum Sola reiste mange spørsmål hos meg. Jeg ble sjokkert og en gryende følelse av nysgjerrighet vokste seg større og større, ettersom det ikke var enkle svar på noe av det jeg lurte på. Hvorfor hadde jeg ikke hørt om disse dødsfallene før? Hvordan og hvorfor døde de, så mange, i fredstid? Hvem er det som frivillig påtar seg en slik jobb, hvor så mange dødsulykker inntreffer? Hva gikk jobben deres ut på? Var den kalde krigen så kald som mange påstår? Disse spørsmålene samt mange flere ble starten på arbeidet med denne masteroppgaven.

Min interesse for temaet ble for alvor vekt den dagen i 2017, beskrevet i avsnittet over. Mitt kunnskapsmessige utgangspunkt innen kald krig og militærflyulykker var på det tidspunktet begrenset. At jeg skulle skrive om det i min masteroppgave så jeg på som en utfordring, men en

spennende én. Jeg ble satt i kontakt med Sondre B. Hvam ved flyhistorisk museum Sola og en forskergruppe ved museet og UiS som samtidig med oppstarten av denne oppgaven satte i gang med et omfattende arbeid inn forbi det samme temaet. Jeg ble tatt imot med åpne armer og møtt av en god arbeids og ikke minst -delingskultur. Jeg ble gjort oppmerksom på at det er gjort lite forskning på temaet, noe som gjorde det desto mer spennende å skulle utforske. Med denne oppgaven ønsker jeg å gi jagerflypilotene, som arbeidet under den kalde krigen, oppmerksomhet. Sammen med veileder kom jeg fram til at en spennende tilnærming kunne være å skrive om jagerflygernes minner fra tiden de tjenestegjorde. Få frem deres stemmer, deres fortellinger, deres minner. Jeg forstod tidlig at det finnes lite dokumentasjon på nettopp dette, i Norge, fra før av. De muntlige kildene vil med tiden forsvinne, mange av dem har allerede gått bort og flere er på vei mot å gå bort. Jeg ønsket å bidra med å bevare deres minner, før det er for sent. Ikke bare er det relevant og viktig for jagerflygere, de som i denne oppgaven minnes, at deres narrativ og minner blir belyst og undersøkt. Det vil også kunne være viktig for deres familier og samfunnet vårt for øvrig. Gjennom å minnes og å analysere deres minner knyttes samtid med fortid og på den måten påvirker vi fremtiden.

1.2 Problemstilling

Dermed ble det klart for meg at mitt mål med masteroppgaven er å undersøke hvilke minner et gitt utvalg jagerflygere har fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen. Følgende er min problemstilling:

«Hvilke minner har jagerflygere fra sin tjenestetid under den kalde krigen?»

For å kunne svare på problemstillingen måtte en plan legges og en jobb utføres. Det essensielle med min problemstilling er at jeg skal si noe om noen sine minner. For å kunne gjøre det har jeg utført kvalitative forskningsintervju av et utvalg jagerflygere. Problemstillingen er styrende for oppgaven og det jeg sikter mot å finne svar på. For å kunne svare på problemstillingen vil jeg gjennom narrativ analyse analysere min empiri opp mot ulike minneteorier. I oppgavens siste kapittel er målet å kunne svare på problemstillingen: «hvilke minner har jagerflypilotene fra sin tjenestetid under den kalde krigen?» Problemstillingens ordlyd er i seg selv ganske vid. Jeg vil derfor presisere en avgrensning av problemstilling; «jagerflygere» er i mitt tilfelle 11

jagerflygere med tilknytning til Rogaland. Det var hensiktsmessig å avgrense det geografisk i forhold til reisetid for å gjennomføre intervju, og som det går nærmere inn på i metodekapitlet, var rundt 10 informanter passende i forhold til empirisk mengde til oppgaven.

Noe av det første arbeidet som måtte gjøres med denne oppgaven var å orientere meg i forhold til hva som er blitt gjort av annen forskning på temaet tidligere. I neste delkapittel presenteres funn gjort om «tidligere forskning».

1.3 Tidligere forskning

Brytes denne oppgaven ned del for del vil man finne en sammensatt oppgave med et overordnet tema, et teorigapittel med utgangspunkt i et teoretisk fagfelt, en forankret og etablert metodedel, og undertegnede analyse og drøfting. De ulike områdene av oppgaven har tilsvarende ulik forskningsstatus. Som nevnt var det ulykkene og de 199 menneskene som mistet livet som følge av dem som er bakgrunnen for denne masteroppgavens problemstilling. I og med at jeg, med flere, aldri hadde hørt om verken ulykkene eller dødsfallene hadde jeg tidlig en hypotese om det var lite skrevet om ulykkene og historien fra jagerflygernes narrativ. Jeg skal nå presentere tidligere forskning hva gjelder denne oppgavens tema samt andre oppgaver jeg har sett til som har andre tema, men som er forankret i samme teori, nemlig minneteori.

Kald krig er et stort internasjonalt forskningsfelt. Kald krig som generelt tema er forsket på av mange, men også «jagerflypiloter under den kalde krigen» gir mange treff, særlig hvis man retter blikket internasjonalt og mot USA. Likevel, inn forbi historiefaget, har jeg til gode å finne en masteroppgave som omhandler nettopp jagerflypiloter under den kalde krigen. Minneteori, som jeg benytter i denne oppgaven, har blitt et populært felt de siste tiårene. Det er fortsatt ikke lett å spore opp mange andre masteroppgaver i Norge som benytter seg av samme teori.

Kombinasjonen jagerflypiloter og minneteoretisk perspektiv snevrer inn tidligere forskning ytterligere.

For å finne tidligere forskning har jeg gjort søk på oria og google scholar, med ulike søkeord. Eksempel på søkeord jeg har brukt er: «Jagerfly», «Jagerfly + masteroppgave», «jagerflygere», «jagerflygere + master», «kald krig + masteroppgave». Jeg påstår, etter å ha undersøkt, at det

mangler dokumentasjon og forskning på jagerflygere under den kalde krigen, i Norge. Det finnes likevel noe forskning om temaet som må nevnes her.

Det er forsket på norsk forsvarshistorie under den kalde krigen generelt, men også spesifikt på historien til Luftforsvaret. Jeg vil her trekke frem følgende bøker: «Luftforsvarets historie, Bind 3, Kalde krigere og barmhjertige samaritaner» av Svein Duvsete (Duvsete, 2004) og «Luftforsvarets historie – sett ovenfra» av Ole Jørgen Maaø og Steinar Sanderød (Maaø og Sanderød 2017). Duvsete sin bok fra 2004 beskriver og gir et forholdsvis grundig innblikk i utviklingen Luftforsvaret har hatt fra 1945 til 1990. Duvsete viser blant annet til de mange ulykkene i våpengrenen under den kalde krigen og går innpå konkrete eksempler fra noen av ulykkene. Da boken til Duvsete dekker Luftforsvarets mangfoldige historie over mange år blir ikke jagerflygerens perspektiv eller stemmer verken systematisk eller sælig grundig presentert, kun sporadisk fremstilt. Maaø og Sanderød analyserer i sin bok Luftforsvarets utviklingen fra grenen ble opprettet og frem til i dag. Det som umiddelbart skiller seg ut med Maaø og Sanderød sin bok, er at den bruker Luftforsvarets toppsjefer som prisme (Maaø og Sanderød 2017). På den måten formidler Maaø og Sanderød Luftforsvarets historie på en helt ny måte, men fortsatt mangler fokus på jagerflygerne og deres narrativ.

I artikkelen «Norske militærflyulykker under den kalde krigen» fra 2019 skriver Sondre Hvam om de fatale flyulykkene som kostet 199 mennesket livet. Hvam har gjort en systematisk gjennomgang av Stavanger Aftenblads arkiv for 1950-1989 med det formål å finne ut om avisene omtalte ulykkene. Hvam sine funn viser at ulykkene ble omtalt i avisen, i sin samtid, men at ulykkene aldri ble en del av vårt kollektive minne (Hvam, 2019). Ulykkene og jagerflygerne er i fokus i Hvam sin artikkel, men ikke jagerflygernes egne minner. Jagerflygerne sine egne fortellinger mangler.

Det som også skal nevnes om Hvam er arbeidet han med flere har startet, og som jeg også har vært en del av med denne oppgaven, ved flyhistorisk museum Sola underlagt Jærmuseet. Hvam er i gang med en doktorgrad og et museumsprosjekt hvor det i den sammenheng intervjues og innhentes minner fra jagerflygere i hele landet. Fram til Hvam sin doktorgrad publiseres kan prosjektet leses om på museets hjemmeside under fanen «minnebank». Intervjuene jeg har

gjennomført gjennom arbeidet med denne oppgaven finnes som del av museets minnebank, dette kommer jeg nærmere inn i kapittel tre, metode.

En annen bok som må nevnes er Birger Martin Strand sin. Han var selv jagerflyger under den kalde krigen og har skrevet boken «Jagerflyger under den kalde krigen», utgitt i 2014. Strand sin bok defineres ikke som forskning, boken er en biografi om Strand sitt liv, med vekt på tiden som jagerflyger. Strand stiller seg kritisk til forhold i Luftforsvaret innen personell disponering og flysikkerhet, basert på hans egne opplevelser. Et konkret tilfelle Strand er meget kritisk til er håndteringen før og etter Grytøyaulykken, en ulykke mange av mine informanter viser til. Mer om det kommer i kapittel 4, analyse. Boken til Strand bærer stemmen til én jagerflyger, men det mangler fortsatt stemmen til flere og over en lengre periode.

Robert Hundstads hovedoppgave fra 2001 og Per Morten Storengens masteroppgave fra 2015, slik de er beskrevet i Hvam (2019) omhandler mange av militærflyulykkene under den kalde krigen. Fokus er riktig nok, samlet sett, ulykkene. Årsakene til dem og tiltak som ble satt inn for å begrense antall ulykker.

I forhold til minneteorier har jeg sett til tre masteroppgaver publisert ved Universitet i Stavanger. Selv om de omhandler andre tema enn mitt eget har de vært gode ressurser på den måten at alle anvender teori jeg selv har benyttet meg av. Oppgavene det er snakk om er «Minnestedet etter Utøya-massakren – en analyse av den offentlige debattens utvikling og konsekvenser» skrevet av Charlotte Søyland (2018), «Etableringen av 22. juli-senteret: En undersøkelse av diskursen i media» av Ingrid Forsell (2018) og «Skeiv historie i Rogaland – en analyse av eldre kvinners minner om skeiv historie» av Grethe Marie Strøm (2020). Gjennom disse tre oppgavene fikk jeg tips og inspirasjon til flere nyttige kilder til bruk i teorikapitlet.

Som vist i dette delkapitlet finnes det interessant forskning som på ulike måter kan sies å være nærliggende min egen oppgave. Likevel vil jeg trygt konkludere med at det mangler forskning på nettopp det jeg forsker på gjennom denne masteroppgaven. Det er ingen andre masteroppgaver eller annen forskning meg bekjent som handler om 11 jagerflygere og deres minner fra 1950-

1980 analysert opp mot minneteori. Dermed vil denne avhandlingen tilføre viktig kunnskap som fram til nå har manglet.

1.4 Historisk kontekst

Da jeg skal omtale og undersøke jagerflygernes minner fra den kalde krigen ser jeg på det som fordelaktig å gjøre leseren kjent med den historiske konteksten disse minnene er fra. Det vil i den sammenheng også være nødvendig med en begrepsavklaring av «den kalde krigen».

Det er delte meninger om når den kalde krigen starter og slutter. Noen historikere mener periodens start var så tidlig som før andre verdenskrigs slutt, på bakgrunn av tidlige konfrontasjoner og uenighet mellom USA og Sovjetunionen. Andre mener den kalde krigen startet noe senere, da spenningsnivået økte etter lanseringen av Trumandoktrinen i mars 1947 etterfulgt av Marshallhjelpen i juni (Pharo, 2021). Etter dette begynte virkelig snøballen å rulle og konfliktene oppstod på løpende bånd. Når den kalde krigen tok slutt, er det heller ikke entydig enighet om. Cubakrisen i 1962 er kanskje den alvorligste konfrontasjonen og står som et vendepunkt for noen og en slags avslutning for andre. For de aller fleste er åpningen av Berlinmurens grenseoverganger 9. november 1989, «Berlinmurens fall», en symbolsk avslutning på den kalde krigen. Den videste avgrensningen kan sies å være fra 1944 til Sovjetunionens fall i 1991. Fra visse hold påstås det at den kalde krigen aldri tok ordentlig slutt. Avgrensningen som virker å være hyppigst brukt er 1947-1989. Det finnes i tillegg til de jeg har nevnt, flere definisjoner og meninger omkring når den kalde krigen var og oppdelinger av den (Tvedt og Tjelmeland, 2021).

Hvorvidt den kalde krigen startet i 1944, 1947 eller et annet år, er ikke av største betydning for denne oppgaven. Heller ikke hvilket år den endte. Jagerflygerne jeg har intervjuet tjenestegjorde i alle tiårene gjennom den kalde krigen; 1950-, 1960-, 1970- og 1980-tallet, og det er således de tiårene, gjennom informantenes minner, som siktes til når det videre i denne oppgaven snakkes om «den kalde krigen». Hva preget samtiden da jagerflygerne tjenestegjorde og så mange som 199 mistet livet? Det korte svaret er den kalde krigen, sett fra et historisk perspektiv. Oppgavens fokus ligger geografisk sett på Norge, men jeg ønsker i korthet å ta med det internasjonale bildet,

før jeg går inn på de norske forholdene, ettersom de norske forholdene henger tett sammen med de internasjonale.

Vestlige makter, med USA i spissen, likte dårlig tanken om utbredelse av den kommunistiske ideologien. For å forhindre videre Sovjetisk ekspansjon satte USA i gang en rekke politiske tiltak, blant annet Trumandoktrinen og Marshallhjelpen etterfulgt av NATO militæralliansen i 1949. NATO ble dannet for å ha en kollektiv forsvarspakt og skulle fungere som en motvekt mot trusselen fra den sovjetiske hæren stasjonert i Øst-Europa (Kendall, 2017, s. xi-xviii) Motsvaret til NATO ble Warszawapakten med Sovjet Unionen i spissen, opprettet i 1955 (Fanebust, 2016, s. 25-28). I løpet av noen få år etter andre verdenskrig var Europa igjen en konfliktfull sone gjennom stor ideologisk og politisk splittelse, med splittede Berlin i hjertet av det hele. I stedet for at Storbritannia, Frankrike og Tyskland dominerte kontinentets diplomatiske sjakkbrett var nå de ledene maktene på hver sin side av kløften henholdsvis USA og Sovjetunionen (Kendall 2017, s. xi-xviii).

USA sin frykt for kommunismen ble så stor at de satte i gang heksejakt av tusener av amerikanere. De ble forfulgt og trakassert ved den minste mistanke om sympatisering med Sovjet Unionen. Parallelt med de tydelige kampene som øst mot vest, kommunisme mot kapitalisme og i manges øynes kommunisme mot demokrati pågikk flere kappløp mellom de to supermaktene. Det mest kostbare kappløpet, sågar det med størst potensielt katastrofalt utfall, var kappløpet om å bygge og utplassere atomvåpen (Fanebust, 2016, s. 25-28).

Selv om det aldri brøyt ut krig mellom Sovjetunionen og USA, var ikke den kalde krigen alltid kald. I stedet støttet supermaktene hver sin motpart i krigene som forløp seg, eksempelvis det kommunistiske kuppet i Kina i 1949 hvor Sovjetunionen støttet vinneren Mao Zedong og USA ga sin støtte til Chiang Kai-Shek. Det samme mønsteret utløp seg under Koreakrigen så vel som i Vietnamkrigen; en supermakt med støtte til hver sin part (Fanebust, 2016, s. 25-28).

Det er mye man kan si om Norge etter andre verdenskrig. En periode med stor forandring og mange ulike narrative vinklingsmuligheter, eksempelvis: «kald krig i Norge», «etterkrigstiden», «velferdsstaten bygges», og flere med. For denne oppgaven sin del vil det ikke være tid eller rom

for å gå i dybden på noen av narrativene. Jagerflygerne sine minner oppstod gjennom perioder hvor flere av narrativene utspilte seg samtidig, og fra år til år kan noen av narrativene ha vært sterkere enn andre. Narrativet som vil bli mest lagt til grunn for i denne oppgaven er «kald krig i Norge». Jeg skal presentere konteksten «kald krig i Norge», en periode som preget Norge gjennom flere tiår i tiden etter at andre verdenskrig var over.

Frykten for en tredje verdenskrig og den nye tilstanden i verden påvirket Norge, til tross for landets lille størrelse med tanke på både areal og innbyggertall. Norge måtte ta et stort og viktig valg: Hvordan navigere seg gjennom et slikt landskap, mellom to stormakter? Det politiske klimaet i Norge balanserte mellom å skulle lede landet mot lysere tider, bygge opp landet, samtidig som militæret måtte rustes opp. Vi skulle ikke la oss invadere igjen. Selv om det var blitt fred levde totalitære ideer videre. Norge havnet i en klemme; Sovjet hadde jo frigjort Nord-Norge. Sett med et vestlig syn var det Stalin holdt på med i form av å fylle maktvakuumet etter Hitler-Tyskland en trussel (NRK, 2019, ep. 1-5).

Norge sin geografiske plassering, med en lang kystlinje og grense til Sovjet, var interessant for begge stormaktene. Ikke bare grenset Norge til Sovjet; like ved grensen har Sovjet sin viktige isfrie havn, Murmansk. Hemmelige norske forsvarsstudier hadde kartlagt hvor lett Norge kunne bli ett bytte for Sovjet og bildet som ble malt var ikke pent (NRK, 2019, ep. 1-5). Hvam (2019) trekker frem at Norge var en slags frontlinje mellom USA og Sovjet. Kom det et angrep mot de vestlige landene var det de norske jagerflygerne som ville være de første i møte med Sovjet. På bakgrunn av denne kunnskapen trente og forberedte de norske jagerflygerne seg på krig, en krig som kunne inntreffe når som helst (Hvam, 2019).

1950-tallet var et spesielt tiår. Alle voksne hadde kjent andre verdenskrig på kroppen, alle som ble født ble oppdratt av mennesker og et samfunn som hadde opplevd krigen. Fra krig til fred, Livene var preget av beredskapsmodus. De fleste var villige til å strekke seg langt for ikke å oppleve en ny krig. Norske forsvarsanlegg ble byttet ut og oppgradert. USA betalte regningen for Norge. Spesielt i det norske flyvåpenet fikk Norge stor hjelp fra USA og båndene mellom de to landene ble meget tette. Alt av materiell og alle flyene fikk Norge fra USA og de norske flygerne ble sendt til USA for trening. Denne treningen skal vi se minner fra gjennom alle de fire tiårene

jeg tar opp i denne besvarelsen. Det blir i retroperspektiv sagt at vi fikk alt for mange fly, på alt for kort tid. Dette er også noe som vil bli påpekt av en av informantene i analysekapittelet (NRK, 2019, ep. 1-5), og noe som trekkes frem av Hvam (2019) og kan være en årsak til at 95 av de 199 omkomne pilotene under den kalde krigen, gikk bort på 1950-tallet.

USA ønsket å bruke Norge sin geografiske plassering; de ville oppbevare atomvåpen på Norsk jord. Det ble et jordskjelv i norsk politikk. Gerhardsen sa nei og Norge reserverte seg mot oppbevaring av atomvåpen så lenge det var fred. Dette er et minne jeg kommer tilbake til senere i oppgaven ettersom en av informantene minnes Gerhardsens nei. Likevel trente de norske jagerflygerne systematisk på slipp av atombomber på norsk jord. Denne treningen får vi et innblikk igjennom informantenes minner. De gjorde seg klar for krig. For myndighetene var det en stor frykt at militære hemmeligheter skulle komme ut. Så få som mulig skulle vite (NRK, 2019, ep. 1-5).

1960-tallet var også konfliktfylt. I Bodø var den militære aktiviteten stor. Flyplassen i Bodø var tiltenkt en helt sentral rolle ved et eventuelt angrep fra Sovjet. En av datidens store hemmeligheter i Bodø, noe færrest mulig skulle vite, var USA sin bruk av Bodø; base for etterretningsarbeid. Parallelt vokste velferdssamfunnet fram i Norge og TV-apparatet kom inn de norske stuer. På en ny måte og i økende grad kom verden til synet for folket. Det skapte større engasjement. Flere av mine informanter har hatt aktiv tjeneste i Bodø. Begge pilotene som var aktive på 1960-tallet hadde deler av sin plikttjeneste i etterretningens tjeneste, og deres tjeneste er derfor sterkt preget av denne delen av den kalde krigen (NRK, 2019, ep. 1-5).

På begynnelsen av 1970-tallet var det stort fokus på havområdene utenfor Nord-Norge. Grensene i havet mellom Sovjet og Norge var ikke avklart. NRK kaller 70-tallet for «dialogens tiår». Oljen var oppdaget og fiskerettigheter var mildt sagt ettertraktet. Havområder var blitt en enda større ressurs enn tidligere. Gråsonen ble et særlig omstridt område (NRK, 2019, ep. 1-5). I 1972 jaktet den norske marinen sovjetisk ubåt i Sognefjorden, noe en av mine informanter har førstehåndsberetning.

Flere nordmenn engasjerte seg i politikk, det kom til uttrykk blant annet gjennom demonstrasjoner i gatene. På andre områder kunne det på 70-tallet virke som en slags avspenning var i ferd med å skje. Situasjonen i verden virket å roe seg. Vietnamkrigen var over, det samme var romkappløpet. Supermaktene skrev under på nedrustningsavtaler. For Norge sin del var det ikke sånn situasjonen var – i Barentshavet var det mange sovjetiske ubåter. Med alt hva gjaldt gråsonen fulgte det strid. Flere av de norske jagerflypilotene hadde som tjeneste å identifisere og lokalisere Sovjetiske ubåter og fly. Dette kommer jeg tilbake til i oppgavens analysedel. Det som tidligere var en kald krig basert på ideologisk ståsted, var blitt mer og mer en beskyttelse av norske økonomiske og nasjonale interesser (NRK, 2019, ep. 1-5).

Lite dialog, kjølig politisk klima mellom supermaktene og et Europa som fortsatt var delt i to preget også Norge i inngangen til 1980-tallet. På ny var det usikkerhet knyttet til hva Sovjet kunne komme til å finne på, samtidig som konservative ideer kom til uttrykk i landet gjennom Willoch og Høyre. I 1981 gikk en sovjetisk ubåt på grunn i den svenske skjærgården, et bevis på at Sovjet opererte i fremmed farvann i fredstid. Ombord hadde ubåten atomvåpen. På ny fikk de norske forsvarsbudsjettene økte midler. Den norske militære etterretningstjenesten hadde gjort rede på Sovjet sine planer, konkrete planer, for et eventuelt angrep på Norge. Sovjet hadde stadig økende militær aktivitet i nord. Alene ville Norge aldri klart å forhindre et slikt angrep, men hadde det skjedd, skulle de norske styrkene etter planen kjempet mot med alt de hadde av styrker. Jeg vil i analysedelen gå nærmere inn på arbeidsoppgavene pilotene på 1980-tallet hadde under denne kaotiske tiden. Norge fikk nye jagerfly, denne gangen kjøpt av USA med egne midler, og det er disse flyene noen av mine informanter fløy med i sin daglige tjeneste i luftforsvaret (NRK, 2019, ep. 1-5).

I mai 1984 var det for alvor nære på at krig brøyt ut. Hele den sovjetiske marinen var på vei til Nord-Norge. Aktiviteten fra Murmansk var så stor, at det norske forsvaret tolket situasjonen som mulig at Sovjet trodde de var under angrep fra vesten. Alt av militære styrker i Sovjet nær grensen til Norge ble mobilisert. Norge forberedte seg på det verst tenkelige og beskjeden ovenfra var å gjøre seg klar til krig. Det ble ingen av skrekk-scenarioene og hendelsen ble aldri et tema for offentlighetene, vist på TV eller skrevet om i avisene. På midten av 80-tallet ble det et roligere klima i Norge. På slutten av 80-tallet var det store ting som skjedde i Europa.

Kommunistregimet stod for fall. Berlinmuren falt i 1989 etterfulgt av Sovjetunionens oppløsning i 1991. Mange spurte seg om den kalde krigen var en epoke man nå kunne legge bak seg (NRK, 2019, ep. 1-5). Eller vil det for alltid være en form for kald krig så lenge det er fred og Norge grenser til Russland?

Jeg har når vist til den historiske konteksten, den kalde krigen, som preget perioden jagerflygerne jeg har intervjuet tjenestegjorde under. Frykten for ny krig var grobunnen for treningen jagerflygerne la ned, de måtte være forberedt. I analysen vil jagerflygernes egne minner fra den kalde krigen presenteres og drøftes opp mot minneteorien.

1.5 Oppgavens oppbygning

Denne masteroppgaven består av totalt fem kapitler med underliggende delkapitler. Her, i kapittel en, innledning, har formålet blant annet vært å informere leseren om oppgavens tema, bakgrunnen for valg av temaet, relevans, tidligere forskning, problemstilling og en ramme for den historiske konteksten, samt å gi et frempek på hva som vil skje videre i oppgaven. Med andre ord en oppklaring i hva leseren kan forvente seg av oppgaven og i så måte også en avgrensning av oppgaven. I kapittel to, teori, redegjøres det for hvilken teori oppgaven er forankret i og derunder et utvalg teoretiske begrep. I kapittel tre, metode, redegjøres det for oppgavens metode i forhold til både innhenting og analyse av empiri. Det vil også bli formidlet generelt om arbeidsprosessen og etiske vurderinger. I det fjerde kapitlet, analyse, blir empiriske funn presentert og drøftet opp mot minneteorien. I kapittel 5, avsluttende drøfting og konklusjon, forsøker jeg å trekke alle trådene sammen og det siktes mot å svare på oppgavens problemstilling: «**Hvilke minner har jagerflygerne fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen?**»

2. Teori

I følgende kapittel redegjøres det for oppgavens teoretiske forankring; minnestudier som teorifelt og følgende relevante begrep for oppgaven. Jeg kommer til å legge vekt på kollektive minner, kommunikative- og kulturelle minner, multidirectional memory, stillhet og glemsel.

2.1 Minner

Denne oppgaven er forankret i det teoretiske feltet «minnestudier». «Minner» er et av de mest sentrale begrepene i denne oppgaven. Selve ordet kan bety så mangt, det finnes mange forskjellige definisjoner og innfallsvinkler, avhengig av kontekst. I hverdagen er minner ofte noe man referer til i de gode samtale om noe fortidig knyttet til hukommelse; «husker du feriene da vi var barn, når vi var på hytta nesten hele ferien og fikk spise is hver eneste dag?». Begrepet brukes også inn forbi flere og ganske ulike fagfelt. I naturvitenskapen hører man om at minner er koblinger mellom hjerneceller og at man kan se fysiske spor etter minner i hjernen. Det starter med synsfeltet, videre til korttidshukommelsen og så til langtidshukommelsen, hvor det hele veien skjer en seleksjon både inn og ut av hukommelsen, det er noe som foregår i hjernen (Lossius, 2019, 8:00). Minne og hukommelse har vært av interesse gjennom flere tusen år, det kan spores tilbake til antikken og knyttes til navn som Platon og Aristoteles (Garde-Hansen, 2011, s. 13). Vitenskapelig var minner noe som fram til begynnelsen av 1900-tallet tilhørte naturvitenskapen. I dag er «minner» etablert og viktig i mange vitenskaper; vi finner det eksempelvis i både samfunnsvitenskap og humaniora - det tilhører ikke lenger kun naturvitenskapen. Det var særlig på 1980-tallet, etter den kalde krigen, at minnestudier som vitenskapelig fagfelt skøyt i været og fikk mange bidragsytere. Den store økningen av minner og stemmer som kom til, som tilførte nye perspektiv på fortidige hendelser, blir gjerne omtalt som «memory boom» (Winter, 2006, s. 55).

Minnestudier er i dag ikke knyttet til en spesifikk disiplin, snarere et fenomen som flyter over og på tvers av akademiske felt. Det har altså skjedd en utvikling fra at fokuset som gjelder minner har vært på det psykologiske og nevrologiske til at vi i dag undersøker hvordan minner påvirker oss som individ og videre samfunnet som helhet, med Maurice Halbwachs i spissen fra starten av 1900-tallet (Erl, 2011, s. 14). Som fagtradisjon kan man overordnet si at feltet minnestudier binder fortid, nåtid og fremtid sammen gjennom at subjektive minner studeres og forklares.

Jeg vil påstå at det er lite banebrytende for de fleste at det finnes individuelle, personlige og «kognitive» minner, som vist med eksempelet om en sommerdag. Det som gjør minner ytterligere spennende og viktig er grupper og samfunns evne til å minnes. I denne oppgaven blir det videre ikke skrevet noe mer om det naturvitenskapelige perspektivet – det som er av interesse for min problemstilling er hva minner har å si for enkeltindivider, grupper og samfunn; minner som sosialt fenomen. Det jeg vil undersøke i denne oppgaven er hva et gitt utvalg jagerflypiloter minnes fra sin tid som yrkesaktive piloter under den kalde krigen og hvilke typer minner de har. Med det som fokus, informantenes egne minner, ble det naturlig at oppgavens teoriforankring ble minneteorier. Kan minner forklares? Finnes det ulike typer minner og kan disse skilles? Hva minnes de, hva minnes de ikke, minnes de det samme – og er dette likt eller forandrer det seg på tvers av tiårene? Jeg trenger teoretiske minnebegrep som jeg senere vil benytte i analysen og drøftingen for å kunne si noe om jagerflygernes minner og for å svare på problemstillingen: «Hvilke typer minner har jagerflygerne fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen?». Minnebegrepene som er sentrale for denne oppgaven og som blir presentert i dette kapitlet er: kollektive minner, selvbiografiske minner, historiske minner, kommunikative og kulturelle minner, multidirectional memory og ulike typer stillheter.

2.2 Kollektive minner

Halbwachs, mannen bak begrepet «kollektive minner», kom til verden i 1877 i Reims, Frankrike. I en alder av to år flyttet han med sin familie til Paris hvor han vokste opp i et intellektuelt miljø. Det viste seg tidlig at Halbwachs var en begavet person. Han studerte blant annet ved det prestisjefylte Lycée Henri IV. De første årene hadde han blant andre Henri Bergson som lærer, noe som skulle ha stor betydning for Halbwachs skrivning. Senere i Halbwachs karriere skiftet han spor fra filosofi til sosiologi og på mange måter inspirasjonkilde fra Henri Bergson til Emile Durkheim. Halbwachs ønsket å skifte fokus fra «individualism» til «scientific objectism». Videre skulle hans tid ved universitet i Strasbourg ha stor påvirkning på hans arbeid. Her arbeidet han med kollegaer med store navn inn forbi ulike fagfelt, eksempelvis juss, historie, psykologi og filosofi. Her arbeidet de blant annet med å etablere intellektuelle broer mellom historie og andre disipliner, noe som på mange måter var med på å berike historieskrivingen. Det

var også der Halbwachs skrev *The Social Framework of Memory*, i 1925. (Halbwachs, 1992, s. 3-11).

Det var i utgivelsen til Maurcie Halbwachs fra 1925 begrepet «kollektive minner» kom frem. Det var et slags motsvar til de som mente at minner kun kunne forstås som noe individuelt lokalisert i hjernen. Halbwachs argumenterte for at minner ikke er noe som bare er individuelt. Man vil ikke finne alle svar ved å undersøke noen sin hjerne og hvor i hjernen minnene er lokalisert, de kan ikke forstås i et vakum. Minner fungerer interaktivt og oppstår i møte og kommunikasjon med andre mennesker. Minner fungerer ulikt i ulike sammenhenger. Er du medlem i en politisk organisasjon vil du for eksempel dele felles minner med den organisasjonen gjennom de andre medlemmene. Det samme ser vi i religiøse samfunn, familier med egne familieminne, og så videre. I 1950 ble det publisert en bok med navn *La mémoire collective* hvor det bygges videre på Halbwachs arbeid fra blant annet utgivelsen i 1925. Boken ble publisert seks år etter hans død (Halbwachs, 1992, s. 40).

Begrepet *la mémoire collective* er det vi på norsk kaller «kollektive minner». Fra at minner var forbeholdt det personlige, som et vakum i hvert enkelt menneske, overførte Halbwachs minnebegrepet til å omhandle det sosiale og kollektive. Hans hovedteori som gjelder kollektive minner, er nettopp at minner du og jeg besitter er noe vi har ervervet via våre sosiale liv. Et kollektivt minne er ikke medfødt, men en sosialt konstruert forestilling (Halbwachs, 1992, s. 22). Ifølge Halbwachs er det via andre mennesker vi lærer, hadde vi ikke hatt andre mennesker som en sosial ramme hadde vi heller ikke husket, fordi vi ville ikke hatt noen minner å huske (Erlil, 2011, s.15). Halbwachs påpeker at kollektive minner ikke er noe eget eller avgrenset fra andre type minner, men at det tvert om er en sammenheng og avhengighet mellom ulike typer minner. Dette gjør han ved å eksemplifisere at en person husker fordi den plasserer seg i forhold til «gruppen», og at man kan si at gruppen har minner som fester seg og blir en del av personens individuelle minner (Halbwachs, 1992, s. 40). I dag hvor Halbwachs arbeid er om lag 100 år gammelt og vel anerkjent, vil jeg minne om hvor revolusjonerende hans teorier var da de først ble utgitt – hans tanker var helt nytenkende og utfordret datidens allerede etablerte teorier.

Halbwachs viser også til hvordan kollektive minner alltid er selektive. For å belyse dette peker han på hvordan forskjellige grupper av mennesker kan ha ulike kollektive minner knyttet til en og samme hendelse. Med tanke på jagerflygernes minner vil det bli interessant å se hvordan «gruppen» jagerflygere minnes den kalde krigen, om det vil være likheter eller forskjeller på tvers av tiårene. Selv om et kollektivt minne er felles innad i en gruppe er det enkeltindividene i gruppen som husker det kollektive minnet. Det er mennesker som husker, ikke institusjoner eller grupper. På litt flåsete vis kan en si det sånn at en gruppe ikke har én felles hjerne, derfor er det ikke gruppen som husker, men menneskene som definerer seg som en del av en gruppe danner sammen minner fra en hendelse eller kontekst for å huske fortiden slik gruppen enes om (Halbwachs, 1992, s. 21-22).

Videre skiller Halbwachs mellom «selvbiografisk minne» og «historisk minne». Selvbiografisk minne er minner om fortidige, selvopplevde hendelser. En svakhet med selvbiografiske minner er at de lettere kan tape seg over tid dersom de ikke belyses eller snakkes om sammen med de en delte opplevelsene med. Selv om selvbiografiske minner er selvopplevde vil de alltid være avhengig av andre mennesker. Det hviler dermed et ansvar på «gruppen», store som små, for at selvbiografiske minner ikke skal forsvinne (Halbwachs, 1992, s. 23). Et eksempel på dette kan være minner jagerflypilotene har fra sin utdanning i starten av 20-årene; hvis dette ikke snakkes om dem imellom vil minnene fra utdannelsen over tid svinne hen, men dersom historier og minner fra utdannelsen snakkes om når de treffes under jubileum eller andre treff, vil minnene få nytt liv og leve videre. Historiske minner lives opp gjennom at noe aktivt minnes gjennom tilstelning av arrangementer, eller at noe leses eller høres. I kontrast til selvbiografisk minne er historisk minne ikke selvopplevd, men noe en person husker gjennom at fortiden er tolket og lagret av andre, på et institusjonelt plan. Historisk minne når med andre ord ut til gjeldene aktører ved at noe, for eksempel en historisk hendelse, er nedskrevet, fotografert eller filmet (Halbwachs, 1992, s. 23-24).

Selv om Halbwachs sitt arbeid ble og blir sett på som banebrytende i sin tid og kontekst, og brukes i akademien den dag i dag, vokste det på 1980-tallet frem nye minneteorier. Mange av dem bygger på Halbwachs' kollektive minner.

2.3 Kommunikative og kulturelle minner

Kommunikative og kulturelle minner er to begrep som henger sammen med begrepet kollektive minner. De kan anses som kategorier eller en slags videreutvikling av Halbwachs arbeid med kollektive minner. «Kulturelle minner» ble skapt av Aleida og Jan Assmann i 1988.

«Kommunikative minner» er også utviklet og definert av Aleida og Jan Assmann, og kan sies å være et produkt av Assmanns´ arbeid som beskriver forskjellen mellom «kollektive minner» og «kulturelle minner»; for å vise til hva som skiller nettopp de to begrepene fra hverandre oppstod teorien om kommunikative minner (Assmann, 2011, s. 16).

2.3.1 Kommunikative minner

Kommunikative minner oppstår under kommunikasjon og i hverdagslig interaksjon mennesker imellom og har dermed en ikke-institusjonell form. Minnene er knyttet til den relativt nære fortiden og oppstår mellom mennesker som lever i felles samtid (Assmann, 2011, s. 18).

Kommunikative minner har derfor ikke særlig lang levetid, anslagsvis vil de vare i tre til fire generasjoner. Den korte levetiden følger av at minnene oppstår, og dermed følger, samtidige mennesker (Assmann, 2011, s. 18). Et eksempel på et kommunikativt minne kan være at en bestefar som opplevde 2. verdenskrig forteller barnebarnet sitt om det han opplevde. Det vil bli interessant å se senere i oppgaven på jagerflygernes minner – utover at de i denne oppgaven deler sine minner med meg, har de fortalt familie og venner om det de opplevde under den kalde krigen? Det en velger å fortelle om i kommunikasjon med andre er med på å skape ens identitet (Assmann, 2011, s. 15). Minnene som jagerflygerne forteller til meg blir kommunikative ved at de forteller om dem til meg, og minnene er identitetsskapende.

2.3.2 Kulturelle minner

Kulturelle minner er en form for kollektive minner, eksempelvis gjennom at en gruppe mennesker deler samme kulturelle minner og at det gir gruppen en kollektiv identitet. Jan Assmann (2011) påpeker riktignok at Halbwachs var nøye med å holde kollektive minner adskilt fra kulturelle aspekt som tradisjoner, bøker, musikk, bilder, med mer. De kulturelle formene å minnes på er altså ikke en del av Halbwachs «kollektive minne»-begrep. Det var i Assmanns´ øyne mangelfullt, som dermed plasserte de kulturelle aspektene innunder begrepet kulturelle minner. Assmann (2011) ønsker verken å utvide eller utvanne Halbwachs begrep, ei heller at

man skal erstatte kulturelle minner med kollektive minner, snarere deler han kollektive minner inn i to underkategorier: kommunikative- og kulturelle minner, for å gjøre plass til de kulturelle aspektene Halbwachs utelot (Assmann 2011, s. 17).

Minner eksisterer ikke kun i interaksjon med andre mennesker, de eksisterer også mellom mennesker og materielle ting. Det være seg gjenstander, symboler og artefakter som får en til å minnes. Kulturelle minner er, i motsetning til kommunikative minner, «kroppsliggjort». En annen måte å si det på er at minnene er lagret i symbolske former. Kulturelle minner vil på den måten ha potensiale til å overleve lengre enn kommunikative minner, da de er knyttet til materielle gjenstander eller symbol og sånn sett ikke har en gitt og begrenset levetid på jorden. En statue som står i byen og minner om hvem som var konge på 1700-tallet vil kunne fungere som et kulturelt minne langt lengre enn et kommunikativt minne om samme konge. Det er likevel ikke så enkelt som kan det høres ut; for at et kulturelt minne skal fungere må det som påminner ikke bare bevares rent materielt, men dets minne må gjenleve og sirkulere i samfunnet. (Assmann, 2011, s. 18). Tidligere, før Assmann definerte kulturelleminner, var dette utenkelig; minner krevde tenkende mennesker. Gjenstander som bibliotek, akviv, monumenter, museum med mer, er i seg selv ikke tenkende, men de er bærere av minner som kan føre et minne videre ved å påminne et tenkende menneske (Assmann, 2011, s. 17).

«(...) monuments, archives, libraries, anniversaries, feasts, icons, symbols, and landscapes cannot have or carry memory, for they lack a mind. This objection, however, rests on a complete misunderstanding. Neither Proust nor Halbwachs nor anyone else who speaks or writes of collective memory has ever asserted that collective or cultural memory “exists in something that has no mind.” Dishes, feasts, rites, images, texts, landscapes and other things do not “have” a memory of their own, but they may remind their beholder, may trigger that person’s memory because they carry the memories that he or she has invested them with.» (Assmann 2011, s. 17).

En kan med andre ord si, på bakgrunn av Assmanns’ definisjoner av henholdsvis «kommunikative minne» og «kulturelle minner», at kommunikative minner i løpet av omtrentlig 80 år må befeste seg som et kulturelt minne for å overleve lengre enn tre til fire generasjoner. Minner som «overlever» levetiden til et kommunikativt minne vil ta form som et kulturelt minne

og fungere som kommuniserende lærdom på tvers av tid og rom og binde fortid, nåtid og fremtid sammen. Det skal bli interessant og ta et dypdykk i jagerflygernes minner og finne ut av hvor i landskapet deres minner befinner seg.

Assmann og Czaplicka (1995) har utarbeidet ulike karakteristikk for kulturelle minner, hvor de knytter minner, kultur og samfunn sammen. Til sammen er det seks karakteristikk. Disse er interessante for oppgaven med tanke på jagerflygerne som gruppe.

Første punkt omhandler skapelse av identitet og relasjonell kontakt med «gruppen». Gjennom kulturelle minner kan kunnskap om en gruppes særegenhet og egenart lagres og bevares, og gruppe-medlemmene kan på den måten hente kunnskap om dem selv gjennom de kulturelle minnene. De objektive måtene de kulturelle minnene manifesterer seg på er definert gjennom en identifiserende bestemmelse som enten er positiv (vi er dette), eller negativ (det motsatte av oss). Tilgangen som er av kunnskap i et slikt kulturelt minne er karakterisert av store skiller mellom de som hører til og de som ikke gjøre det. Overføring og tilgang til en slik kunnskap styres av et behov for identitet (Assmann & Czaplicka, 1995, s. 130). Det vil bli spennende å se om dette er en karakterisering som kommer tydelig fram eller ikke i analyse av jagerflygernes minner.

Det andre punktet i deres karakteristikk for kulturelle minner handler om kulturelle minners mulighet til å rekonstruere. Kulturelle minner fungerer til å rekonstruere når det relaterer sin kunnskap til samtiden og den situasjon, festet i gjenstander og kunnskapslagre. Det vil være opp til enhver tid og tilhørende kontekst hvordan man forholder seg til dem. Man kan med det si at kulturelle minner eksisterer på to måter. Den ene måten er som et arkiv ved at tekster, bilder og oppførselsregler er bevart. Den andre måten er hvor mennesker i en gitt samtid benytter seg av arkivet og gir det mening i sin egen nåtiden, i sitt eget perspektiv (Assmann & Czaplicka, 1995, s. 130). Det vil i mine øyne bli særlig interessant å se til hvorvidt «oppførselsregler» som kulturelt minne er bevart på tvers av tiårene under den kalde krigen. Har den historiske konteksten endret måten jagerflygerne oppfører seg på, eller blir den å kjenne igjen i de ulike samtidene?

Karakteristikk nummer tre omhandler «formation». Objektivisering av kommunisert mening og kollektivt delt kunnskap er en forutsetning for en overføring til den kulturelle og institusjonaliserte arven til et samfunn. Skrivning så vel som bilder og ritualer vil fungere som medium. I forhold til språk skjer «formation» også lenge før skriften ble oppfunnet. Med det kan vi forstå at forskjellen mellom kommunikative minner og kulturelle minner ikke alene skilles med hvorvidt det er forskjell mellom muntlig eller skriftlig språk (Assmann & Czaplicka, 1995, s. 131).

Karakteristikk nummer fire henger sammen med nummer tre og omtales som «organization». De deler dette punktet inn i a) institusjonell forsterkning av kommunikasjon, eksempelvis gjennom å formalisere den kommunikative situasjonen i en seremoni og b) spesialisering av de som bærer et kulturelt minne. Det finnes ingen «spesialister» i forhold til kommunikative minner, da de som tidligere nevnt oppstår mellom mennesker i hverdagslige situasjoner. Fordelingen og strukturen for deltakelse i kommunikative minner er ifølge Assmann og Czaplicka (1995) diffus. Kulturelle minner er derimot avhengig av å bli brukt gjennom en spesialisert praksis. I spesielle tilfeller i skriftlige kulturer med kanoniserte tekster kan en slik bruk, eller dyrking, få et stort omfang og vokse i ulike retninger.

Karakteristikk nummer fem kaller de for forpliktelse. En gruppe sitt selvbylde er med på å skape et system av verdier som ligger til grunn for struktureringen og forsyningen av kulturelle symboler og kunnskap. Det vil variere om disse er viktige eller uviktige, nære eller perifere, avhengig av hvordan de fungerer i produksjon, representasjon og reproduksjon av gruppens selvbylde. Det forpliktende med kunnskapen bevart i det kulturelle minnet har to sider ved seg: en formativ med siviliserende, humaniserende og lærerike funksjoner og en normativ med tanke retningslinjer og regler for atferd (Assmann & Czaplicka, 1995, s. 131-132). Gjennom arbeidet som jagerflyger er det stor grad av forpliktelse, for å kunne være i stand til å gjennomføre jobben, og strenge regler for atferd.

Den sjette og siste karakteristikken handler om at kulturelle minner er refleksive og at de er det på tre forskjellige måter. Den ene måten er gjennom praktisk refleksivitet hvor det tolker ritualer, ordtak, oppførselsregler, osv. Den andre måten er at det er selv-refleksivt. Det vil si at det viser

til seg selv for å kritisere, skille, forklare, tolke, osv. Den tredje måten er at det reflekterer gruppens eget bilde gjennom selvopptatthet knyttet til sitt sosiale system (Assmann & Czaplicka, 1995, s. 132).

Kulturelle minner omfatter blant annet tekster, ritualer og bilder som blir benyttet av hvert samfunn i hver epoke, for å dyrke, stabilisere og formidle samfunnets selvilde. Gjennom tilgang til kunnskap gjennom de kulturelle minnene fra fortiden, og noe fra ens samtid, baserer hver gruppe og hvert samfunn seg på sin bevissthet om egenart og særegenhet. Både innholdet i kunnskapen og måten den er organisert vil variere mellom ulike kulturer og ulike epoker. Det samme gjelder den forpliktende og refleksive karakteren til en arv. En gruppe eller et samfunn kan basere sitt selvilde på hellige skrifter, mens det i neste epoke baserer seg på rituelle aktiviteter. Et samfunn sin grunnholdning til historien og fortiden og derigjennom samfunnets evne til å huske og forstå seg selv vil også variere. Noen grupper husker fortiden i frykt for forandring og brudd på det konservative. Andre husker i frykt for at fortiden skal gjenta seg selv (Assmann & Czaplicka, 1995, s. 132-133). I forhold til jagerflygerne som gruppe er dette gjenkjennbart gjennom forsvarets mantra «aldri mer 9. april». Gjennom et samfunns kulturarv blir samfunnet synliggjort både for seg selv og andre og er med på å forme samfunnet og dets deltakere sin identitet. Det vil også kunne fortelle hvordan et samfunn eller land blir styrt politisk, hvor åpent og demokratisk det er (Assmann & Czaplicka, 1995, s. 133).

Gjennom de ulike karakteristikkene kommer det også tydelig frem hvordan kulturelle minner kan være mye mer enn en materiell ting, som for eksempel en statue, men at det også innbefatter rituelle aktiviteter og språk. Til sammen minner det om en kulturell «sfære» som bærer kulturelle minner. Jagerflygere som utdannes i dag trenger ikke lære seg alt på nytt, mye fra tidligere generasjoner jagerflygere blir overført, men så kan en spørre seg om det det er utelukkende positivt med en rigid arv.

2.4 Multidirectional memory

Multidirectional memory er en teori Michael Rothberg har utviklet. Den forteller oss at de minnene vi fra om historiske hendelser av traumatisk karakter påvirker hverandre. For å forstå størrelsesforhold og alvorlighetsgraden av ting, har vi mennesker en tendens til å sammenligne og sette ting opp mot hverandre. I stedet for at minner er konkurrerende hevder Rothberg de låner fra hverandre. Som eksempel på dette i forhold til minner viser Rothberg til fremstillingen av Holocaust og fremstillingen av kolonitiden og slaveri. Hvordan disse kulturelle minnene er fremstilt mener Rothberg er påvirket av hverandre. Måten Holocaust blir fremstilt ville med andre ord vært annerledes dersom slaveriet aldri hadde funnet sted. På samme måte kan en anta at dagens kulturelle fremstilling av slaveriet skjer i lys av Holocaust. Minner kan derfor betraktes som en aktiv diskusjon som henter inspirasjon og referer til forskjellige historiske hendelser (Rothberg, 2009, s. 1-5). Det kan tenkes at jagerflygernes minner om den kalde krigen er påvirket av fremstillinger og minner fra andre historiske hendelser og omvendt; at minnene om den kalde krigen påvirker fremstillingen og hvordan vi minnes andre historiske hendelser. I denne oppgaven blir det blant annet drøftet hvordan minner om den kalde krigen er påvirket av 2. verdenskrig. Det blir ikke analysert på hvilken måte de påvirker hverandre, men det vil bli vist hvordan det skjer en bevisst sammenligning av de to historiske epokene, gjennom jagerflygernes minner.

2.5 Stillhet og glemsel

I dette delkapitlet skal jeg se nærmere på stillhet og glemsel. Denne oppgaven handler om jagerflygere sine minner fra den kalde krigen, og jeg er avhengig av deres kapasitet til å huske langt tilbake i tid. Noen vil kunne påstå at mye fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen husker de ikke i dag, spesielt de som tjenestegjorde så tidlige som på 1950-tallet. Flere forskere innenfor minneteori har pekt på «faren» ved å snakke om minne som enten til stede, eller borte. For hvor går egentlig skillet mellom å ikke huske og bevisst ikke fortelle? For å se nærmere på dette spørsmålet, vil jeg se på teori fra Kaldal (2016), Dessingué og Winter (2016) og Knutsen (2016).

Det å huske noe er ikke bare å fylle informasjon på hjernen, og det å glemme er ikke bare en lekkasje av samme type informasjon. Kaldal (2016) skriver at glemselen er sterkest kort tid etter

at noe har skjedd, og så går det saktere. Skal en tro persepsjonspsykologien, så glemmes det meste av detaljer i det øyeblikket vi opplever de. På den andre siden, vil det vi faktisk husker etter en viss tid, sitte lenge. Kaldal (2016) beskriver derfor en kurve som er bratt i starten, men som slakker ut og blir utflatende. Han peker på de mange skeptikerne som vil bruke glemsel som argument for å ikke bruke minner som kilder. De som bruker minner som kilder, vil bruke denne grafen som argument. En vil ikke etter lang tid, nødvendigvis, ha færre minner om noe en har opplevd, enn etter kort tid. Skillet mellom minner fortalt etter kort- og lang tid vil med det viskes ut (Kaldal 2016). For at en person skal huske bedre, hevder Kaldal (2016), at det bør kommuniseres. Forteller du om minnet, og setter språk på det, vil det huskes. Vi har en tendens til å glemme det vi ikke skriver ned eller snakker om. Kaldal (2016) trekker frem dette som en slags forklaring på hvorfor vi husker så lite fra vår egen tidlige barndom. Det at minnene må kommuniseres for at vi skal huske, overlapper med teorien rundt de kommunikative minnene beskrevet av Assmann (2011).

Alexandre Dessingué og Jay Winter (2016, s. 1-11) har skrevet om skillet mellom, og vanskene med å skille mellom, det å huske og det å glemme. De stiller seg kritisk til måten Marc Augé beskriver det å huske og glemme. Ifølge Dessingué og Winter (2016, s. 1-11) omtaler Augé det på samme måte som «liv og død». Gjennom denne metaforen kan vi se på det å huske og å glemme som tilstedeværelsen- eller mangelen på minner. Denne forståelsen er ifølge Dessingue og Winter (2016, s. 1-11) ufullstendig, og hjelper oss ikke med å forstå «stillhet». Stillhet må forstås som et fravær av konvensjonell verbal utveksling, og ikke som fraværet av lyd. Videre må stillhet forstås som en aktiv prosess innen det å huske og glemme, som en slags tredje dimensjon. Ricœur hevder at det det å glemme innebærer at det som er glemt ligger som en ressurs eller arkiv, og at det ikke må ses på som «sletting» av minner. Dette kan vi tolke som at glemt minner ligger og venter på å bli vekket som en «latent stillhet». Mellom amnesi, som er fullstendig mangel på minner, og hyperthymesia, som er den totale mangel på glemsel, finner vi prosessene mellom å huske og å glemme, hvor «stillhet» spiller en stor rolle. Du kan for eksempel ikke tvinge noen til å glemme, med mindre du bevisst ødelegger hjernen med medisiner eller ved kirurgi. Det er på den andre siden lett å tvinge mennesker i stillhet, og gjennom det, håpe at stillhet gjennom flere generasjoner vil føre til glemsel. Dessingue og Winter (2016, s. 1-11) har en illustrasjon som viser ulike grader av stillhet og ikke-stillhet. Hvis

en beveger seg fra total glemsel mot det å huske finner vi begrep som arkiv, tabu, sensur, traume og amnesti. Jeg vil her trekke frem arkivet: ved å intervju og samle inn minner fra jagerflygerne kan minnene deres lagres i arkiv, men hvis de ikke videre analyseres og forskes på vil de kunne bli glemt igjen i arkivet. Beveger vi oss ytterligere mot ikke-stillhet finner vi begrep som kanon, minnesmarkeringer og kulturelle og kommunikative minner (Dessingue & Winter, 2016, s. 1-11). Stillhet er altså ikke synonymt med å glemme og ikke-stillhet er ikke synonymt med å huske. Et eksempel på det siste kan være minnesmerke eller minnesmarkeringer hvor det å huske en person, hendelse eller ulykke gjennom minnesmerke eller minnesmarkering ikke betyr at det faktisk blir husket. Fram til 2014 fantes det ikke noe minnesmerke for jagerflygerne som omkom under den kalde krigen. Luftforsvaret sa i førsteomgang nei til et minnesmerke, men snudde (Veum, 2014). I en artikkel publisert av NRK i 2014 skrives det at jagerflygerne fram til da har vært helt glemt, men ved at minnesmerke som blir reist vil gi de etterlatte en mulighet til å minnes, til tross for at ingen navn blir nevnt da identiteten til mange av flygerne fortsatt er hemmelig (Veum & Gravdal, 2014). Minnesmerke som ble reist i 2014 har i liten grad ført til at vi husker jagerflygerne som mistet livet (Hvam, 2019).

Knutsen (2016, s. 125-136) trekker frem at ikke-bruk av historie er forankret i den bevisste og ideologiske grunnen til at politikere og folk generelt velger å ignorere deler av historien. Vi dekonstruerer ikke historien, vi rekonstruerer den til å passe inn i vår egen agenda. Samfunn og dets deltakere tar valg som balanserer mellom det å minnes og stillhet, som kan føre til det å glemme. Gjennom yrket som jagerflyger har mesteparten av deres jobb vært taushetsbelagt grunnet nasjonal sikkerhet.

«Communitarian silence» involverer å fortelle om fortiden på en måte som skjuler den delen av historien vi ikke ønsker å belyse. Knutsen (2016, s. 125-136) bruker 17.mai som et eksempel. Vi feirer denne dagen som et symbol på demokrati og selvstendighet. Politikere, og også vi som feirer 17.mai, trekker frem det positive og det vi kan være stolte over, men vi velger å ikke trekke frem den utbredte diskrimineringen som var i lovgivningen. Den kommunitære stillheten bygger et sterkere fellesskap rundt det som er positivt (Knutsen, 2016, s. 125-136). Vi kan for eksempel velge å se på norsk oljevirkosomhet som grunnlaget for den norske velferdsstaten, fremfor en virksomhet som bidrar til en global klimakrise. Hvilke deler av norsk forsvarshistorie

er det vi velger å trekke frem? Vi peker ofte på heltene fra 2.verdenskrig, rettmessig nok, vil mange hevde. Da tar vi også et valg om hvem vi ikke ønsker å ha i lyset. Dersom en begynner å hedre jagerflygerne under den kalde krigen, vil kanskje antall dødsfall komme frem? Vil vi se på dødsfallene og hvem som er ansvarlige for dem på en annen måte i dag? Er det systemsvikt, dårlig ledelse, manglende oppfølging, eller er det fremdeles bare teknisk svikt eller pilotens egen feil at det gikk som det gikk med de 199 pilotene som gikk bort mellom 1950 og 1990?

«Adversarial silence» er en type stillhet som kommer frem når politikere forsøker å sanke stemmer gjennom å ikke kommunisere noe negativt som deres politiske parti tidligere har stått bak, men heller sette søkelys på det negative en kan koble til andre partier. Denne type stillhet kan kobles til jagerflygerne gjennom hva forsvaret velger å fokusere på ved å fremme sin rolle og deltakelse under den kalde krigen, via narrativet USA mot Sovjet. «Reconciliatory silence» innebærer å ta et oppgjør med historie ved å jobbe seg gjennom og lære av det, for å komme seg videre. Med tanke på jagerflygerne og deres minner er dette noe som er langt unna for deres del, da deres innsats under den kalde krigen virker å være en lite kommunisert del av historien i vår samtid. Den siste type stillhet Knutsen (2016, s. 125-136) trekker frem er stillhet som følge av tabu. Dette kan være historie og minner det er vanskelig å hankses med, som for eksempel at 199 mennesker mistet livet i norske tjeneste under den kalde krigen.

3. Metode

I dette kapitlet vil det bli gjort rede for den vitenskapelige metoden som er brukt i arbeidet med det som utgjør det empiriske grunnlaget for denne avhandlingen. Deretter vil det bli gjort rede for metoden som er brukt for å analysere empirien. Til sist i denne innledningen vil jeg informere om at det gjennom oppgaven veksles mellom å bruke betegnelsen jagerflyger og pilot.

At denne masteroppgaven handler om et utvalg jagerflygere sine minner fra den kalde krigen bunner i en nysgjerrighet og motivasjon hos undertegnede rundt å skulle forske på og dokumentere et tema det fra før ikke finnes mye om. Undersøkelsen jeg videre foretok om tidligere forskning, som lagt frem i innledning, viste at temaet er lite forsket på i Norge. Etter samtaler med forskergruppen på flyhistorisk museum Sola ble jeg ytterligere overbevist om valg av tema. Det ble raskt klart at masteroppgaven skulle bygges på jagerflygernes egne minner. Deres minner måtte derfor samles, bevares og videre analyseres. På et slikt grunnlag ble det tidlig i prosessen klart for meg at foretrukken metode for å samle inn empiri ville bli gjennom intervju. Jeg ønsket å komme i kontakt med jagerflygere som selv hadde opplevd og levd igjennom historien og den historiske konteksten oppgaven baser seg på.

I dette kapitlet skal jeg gjøre rede for metodebruken i oppgaven, både metoden for å samle empiri og analysemetoden. Metode er de teknikkene som benyttes for å skaffe informasjon om forskningsprosjektet (Clifford et.al, 2010). Jeg vil begrunne og reflektere over de valgene jeg har tatt. Det første som presenteres er metoden som ble brukt for å samle empiri, i dette tilfelle kvalitative forskningsintervju. Jeg har hovedsakelig benyttet meg av Kvale sin bok «Det kvalitative forskningsintervju», 3. utgave fra 2018 og Hauan (2006). Metodeteori fra Kvale (2018) og praktisk utførelse er flettet sammen og presenteres i rekkefølgen Kvale (2018) selv har brukt i sin bok, da jeg mener det gir en god kronologisk og oversiktlig presentasjon. Jeg vil gjennom metodekapittelet referere til flere ulike kilder som alle støtter opp om Kvale (2018). Til slutt i kapitlet blir analysemetoden gjort rede for, hvilken er narrativ analysemetode. I neste delkapittel, «Intervju som metode», vil jeg ta en rask gjennomgang av intervju som metode.

3.1 Intervju som metode

Denne oppgaven handler om enkeltpersoners minner og opplevelser. Jeg ønsker i denne studien å se på enkeltpersoners minner, og trenger av den grunn en kvalitativ tilnærming til problemstillingen. For å kunne svare på problemstillingen min må jeg derfor snakke med personene jeg skal forske på. Jeg har derfor valgt kvalitativt forskningsmetode. I følge Thagaard (2010, s. 13) kan en dele opp kvalitativ forskningsmetode opp i fire kategorier. Dette er observasjon, intervju, tekstanalyse og analyse av lyd- og videoopptak. For å besvare problemstillingen gjennom kvalitativ metodebruk, har jeg valgt å benytte meg av intervju som metode. Dette fordi det kun er gjennom intervju jeg vil kunne finne og høre minnene og tankene til jagerflypilotene. Disse minnene er nødvendige for å svare på problemstillingen min, og det er viktig å dokumentere minner som er i ferd med å bli borte, for fremtiden. Hauan (2006) skriver at utgangspunktet for et hvert intervju, er at man ønsker å se nærmere på noe, for å lære mer om det. Velger man intervju som metode, er det fordi problemstillingen man har valg berører det menneskelige sinn og individets subjektive minner. Målet er å svare problemstillingen med de intervjuedes egne erfaringer og minner (Hauan, 2006).

3.2 Kvalitative forskningsintervju

Fra tidligere har jeg erfaring med intervju som metode fra da jeg benyttet metoden til min bacheloroppgave i 2018, men jeg har aldri brukt en slik metode til et så stort og omfattende prosjekt som det en masteroppgave er. Som jeg skriver innledningsvis, har jeg støttet meg til Kvale (2018) og Hauan (2006) i arbeidet med metoden til dette prosjektet, samt noen flere kilder som blir brukt i mindre grad.

Gjennom et kvalitativt forskningsintervju forsøker man å forstå verden gjennom intervjupersonens perspektiv. Både Kvale og Hauan beskriver intervju som en samtale og dialog mellom to eller flere individer. Samtalen handler om å dele og erverve erfaringer og kunnskap. Samtalen foregår mellom informanten og intervjuer (Hauan 2006). Hauan (2006) beskriver det kvalitative forskningsintervjuet som en faglig samtale med et mål. Det kvalitative i denne sammenhengen handler om å lete, og forhåpentligvis også finne en betydning og mening hos den intervjuede. Det blir så intervjueren sin jobb å lytte og tolke beskrivelsene til den intervjuede. Intervjueren ønsker å oppnå det Hauan kaller et «innenfra-perspektiv» på det feltet, situasjon,

tema eller kultur som oppgaven ønsker å ta et dypdykk i. Harriet Holter i Hauan (2006, s. 9) beskriver kvalitative metoder på følgende måte:

«Kvalitative metoder er overlegne i forbindelse med å produsere nye vitenskapelige synspunkter eller begripe ubegrepne tanker».

Det kvalitative intervjuet er overlegent som metode for å avdekke de skjulte virkelighetene som pilotene i denne studien sitter på (Hauan, 2006).

Et intervju kan utføres på flere ulike måter. Longhurst (2010) trekker frem tre former for intervju. Strukturert, semistrukturert og ustrukturert. Det strukturerte intervjuet er nøye planlagt med kun forhåndsbestemte spørsmål, og intervjueren ønsker kun svar på de spørsmålene som stilles og viker ikke fra planen. Det ustrukturerte intervjuet nærmer seg det vi kjenner som en «dagligdags samtale» mellom to eller flere personer. Her er ingen av spørsmålene bestemt på forhånd, men intervjueren går inn i samtalen med et forhåndsbestemt tema hen ønsker å undersøke. For å besvare denne oppgaven har jeg benyttet meg av semistrukturerte intervjuer. Det som kjennetegner denne typen intervju er at intervjueren beholder den uformelle samtalen fra det ustrukturerte intervjuet, men samtidig beholder en fastsatt plan over hva intervjueren skal finne ut av og derav spørre informanten om. Ut fra denne beskrivelsen kan vi kalle det en blanding av strukturert- og ustrukturert intervju (Longhurst, 2010). Kvale (2018) poengterer at om en sammenligner en hverdagslig samtale med et kvalitativt forskningsintervju vil en se den metodiske bevisstheten rundt spørreformen, fokus på dynamikken i interaksjonene mellom intervjueren og informanten. Et siste viktig skille er ifølge Kvale at intervjueren stiller seg kritisk til det som blir sagt. Dette er mulig å gjennomføre om en velger å utføre et kvalitativt semistrukturert forskningsintervju.

Før intervjuene ble gjennomført tok jeg noen valg gjennom forarbeidet som hadde betydning for hvordan intervjuene ble formet. Dette vil jeg se nærmere på i neste delkapittel.

3.2.1 Forarbeid og rekruttering

Her skal jeg beskrive og reflektere rundt mitt forarbeid før intervjuene og rekruttering av informanter.

Som østlending uten noen videre tilknytning til verken Rogaland eller flymiljøet, vil jeg si jeg er det Crang og Cook (2007) kaller en outsider, og jeg hadde av den grunn behov for å oppholde meg i og rundt miljøet rundt flymuseet på Sola. Jeg besøkte flymuseet sammen med andre forskere, og fikk på den måten et innblikk i sjargongen. Gjennom besøkene kom jeg et steg nærmere kulturen jeg selv ønsket å se nærmere på, men som følge av min manglende tilknytning til sted og miljø, vil jeg aldri kunne bli en insider (Crang og Cook 2007). Dette er ikke bare negativt. Thagaard (2010) hevder at det kan oppstå negative eksternaliteter ved at forsker og informant har bakgrunn i samme miljø. Dette kan eksempelvis være at forskeren ikke stiller de spørsmålene han/hun burde stille. Årsaken til dette kan være at enkelte spørsmål, vil for insidere ha opplagte svar, og vil derfor aldri bli spurt. Dette kan da føre til at forskeren går glipp av viktige perspektiver og minner.

I prosessen rundt det å finne informanter fikk jeg hjelp av forskergruppen jeg fikk bli en del av via Flyhistorisk museum Sola og UiS. Det var gjennom museet at jeg kom i kontakt med de jeg har vært så heldig å få intervjuet. I forhold til hvor mange informanter jeg trengte til denne avhandlingen så jeg til Kvale, og hans litt vage poengtering, om at en vil trenge så mange informanter som nødvendig med tanke på å kunne svare på den en spør seg om. Jeg visste tidlig at jeg ønsket å snakke med informanter som til sammen hadde tjenestegjort under hele den kalde krigen; tiårene fra og med 1950 til og med 1980. Det beste scenarioet ville være å ha minst en informant fra hvert tiår, helst to. Resultatet ble at jeg til sammen intervjuet 11 stykker og fikk ønsket oppfylt om minst to informanter fra hvert tiår. Det skal sies at noen av flygerne tjenestegjorde under to tiår, de har da blitt plassert under tiåret de hadde flesteparten av sine år. Alle 11 tjenestegjorde under den kalde krigen og er slik sett å beregne som førstehåndskilder. Det er viktig for meg med denne oppgaven å få frem jagerflygernes fortellinger, deres minner. Det som er av historieskriving om den kalde krigen i Norge fra før er i stor grad ledelsesfokuseret og på et metanivå i forhold til nasjonens historie og forsvaret som organisasjon. Det er på tide at de som utførte den risikofylte jobben får et talerør og en plattform for sine minner, og jeg føler

meg bæret over at jeg får være med på å forvalte deres minner. Mennene jeg endte opp med å intervjuer har alle tilknytning til Rogaland. Noen har vokst opp i Rogaland, mange har jobbet der og alle bodde der da intervjuene fant sted. Den yngste informanten er født i 1957 og den eldste ble født i 1930. Selv om de alle i denne oppgaven iblant kalles for den samlede betegnelsen «jagerflygere», er de 11 unike individer. Felles for alle er at de ønsket å stille opp ved prosjektet og deler, i varierende grad, av sine minner fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen. Ingen hadde ønske eller behov for å være anonyme i denne oppgaven. I analysekapitlet vil informantene blir skrevet om ved bruk av fornavn og de er som følgende: Michael, Sverre Harald, Knut, Per, Gunleik, Geir-Inge, Finn, Bjørn Leif og Knut.

3.2.2 Selve intervjuet

Informantene fikk selv være med på avgjørelsen om hvor intervjuet skulle finne sted. Jeg intervjuet alle 11 sammen med en representant fra forskergruppen fra museet. Det var en stor støtte og trygghet for meg å gjøre det sammen med noen med lang erfaring. Det var viktig for oss som intervjuet at intervjuene skjedde på informantenes premisser, slik at de skulle føle det komfortabelt. Samtlige intervju med unntak av ett fant sted i informantens hjem. Jeg opplevde selv at det fungerte fint og skapte en fin og trygg ramme for praten å gjennomføre intervjuene slik. Informasjonsskrivet og samtykkeerklæring ble i forkant sendt, lest gjennom og signert av informantene. Intervjuene ble tatt opp på lyd samtidig som jeg tok notater underveis når det følte nødvendig. Noen pratet fritt og hadde mye å fortelle hvorpå praten gikk sin naturlige gang. Andre snakket mindre hvorpå vi som intervjuet stilte flere dog åpne tillegsspørsmål. Intervjuguide ble benyttet, men ikke konsekvent, intervjuene fikk stort sett leve fritt, men de var rammet inn av intervjuguiden. Min viktigste jobb under selve intervjuene bestod i å lytte og la informanten snakke fritt. Samtlige informanter ble intervjuet alene, med andre ord var det individuelle intervju, men det hendte at kone eller andre familiemedlem var til stede i huset under intervjuet.

3.2.3 Etterarbeid

Etter intervjuene skulle lydfilene gjøres om til skriftlig format. Det var til sammen mange timer med råmateriale som skulle transkriberes. På samme måte som at vi var to under intervjuene delte vi også på jobben knyttet til transkriberingen. Det er i dag Flyhistorisk museum Sola som forvalter de transkriberte intervjuene slik at arbeidet som ble lagt ned med å transkribere intervjuene inngår i en minnebank som flere siden kan benytte seg av. Etter transkriberingen gjensto mange runder med lesing og bearbeiding av tekst. Det har tatt mange timer og har nok vært den største og mest krevende enkeltjobben med hele masteroppgaven, hvis en ser på de ulike delene av oppgaven hver for seg. Etter mange runder med bearbeiding av tekst har jeg tematisert det informantene har sagt og det presenteres i oppgavens analysekapittel. Alle transkripsjonene er lagt ved oppgaven som vedlegg.

3.2.4 Kildehenvisning til intervju

I analysekapitlet vil det refereres til de forskjellige intervjuene som fant sted. For å få til det på en oversiktlig måte har jeg lagd tabellen nedenfor, som viser hvem som ble intervjuet i tillegg til at hvert intervju fått et intervjunummer. Intervjunummeret kommer kronologisk fra hvilket tiår de tjenestegjorde, ikke utfra rekkefølgen intervjuene fant sted. Det er intervjunummeret samt vedleggsnummer til transkribert versjon, som vil vises til i analysekapitlet.

Informant	Intervjunummer
Michael	1
Sverre	2
Harald	3
Knut	4
Per	5
Finn	6
Bjørn	7
Gunleik	8
Geir-Inge	9
Leif	10
Knut	11

3.3 Analysemetode

Når en skal skrive en oppgave som denne må en ha empiri, og for å skaffe empiri valgte og gjennomførte jeg som tidligere nevnt semistrukturert kvalitativt intervju som metode. Når empirien er på plass, må den analyseres i lys av valgt teori for å kunne svare på oppgavens problemstilling. Analysemetoden jeg har valgt kalles av Steinar Kvale (2018) for narrativ analyse. Det jeg i hovedsak skal gjøre er å analysere intervjuene jeg har utført. En intervjuanalyse kan ifølge Kvale ses på som en fortelling og en fortsettelse på den historien som informantene har fortalt i intervjuene. En forskers jobb, når det drives med narrativ analyse, er å strukturere og organisere teksten. Det tidsmessige og sosiale må komme frem, samtidig som en får frem en større mening med teksten. Den narrative analysen har fokus på fortellingene som blir presentert under intervjuene, og har som mål å utarbeide deres narrativ og handlingsforløp. I denne oppgavens empiridel er det en hel rekke minner, uttalelser og historier som i utgangspunktet er enkeltuttalelser fra ulike intervju fordelt på fire tiår. Ifølge Kvale (2018) er det fullt mulig å skape en sammenhengende historie ut av enkelthistorier, og det er det jeg forsøker å gjøre i empiri- og analysedelen. Analysen blir da en slags rekonstruksjon av mange korte fortellinger som informantene har fortalt. Jeg kan da gjøre mange fortellinger om til en fortettet og mer sammenhengende fortelling innenfor de ulike temaene som diskuteres.

Gjennom analysen forsøker jeg etter beste evne å ta vare på intervjupersonenes eget språk, og bruker derfor en god del sitater fra intervjuene. Intervjuene er lange, men jeg har forsøkt å trekke ut essensen, og det er denne essensen jeg analyserer opp mot minneteori. En fordel med å kombinere semistrukturert intervju med narrativ analyse er at forskeren under intervjuene kan stille oppfølgingsspørsmål, samt be informantene utdype og fortsette på historien sin. På denne måten kan fortellingen forsterkes, og spontane historier kan oppstå. Kvale sier derfor at forskeren vil variere mellom å være en fortellingsfinner, og en fortellingsskaper. En som leter etter historiene i intervjuene, og en som setter mange små historier sammen til en sammenhengende historie (Kvale, 2018).

Som nevnt har jeg valgt å bruke en del direkte sitat i teksten. Disse sitatene er forsøkt skrevet på deres talemåte gjennom transkriberingen. De intervjuede har ulike dialekter, både fra Vestlandet, ulike deler av Østlandet og Nord-Norge. Når disse intervjuene transkriberes til bokmål, vil noe

av talemåten forsvinne, men jeg har etter beste evne forsøkt å bevare den. Jeg har ønsket å bruke sitater og deres talemåte i analysen, for i størst mulig grad bevare deres minner, slik informantene minnes dem. Dersom jeg hadde skrevet historiene deres om til en fortelling i tredjepersonperspektiv, i større grad enn hva jeg har gjort, er jeg redd analysen ville blitt mine minner av deres historier. Jagerflypilotene er førstehåndskilder, og gjennom å analysere deres sitater, bevares deres minner i større grad. Dette fører, i mine øyne, til at pilotene får fortelle sin egen historie til alle fremtidige lesere av den. Dette er i mine øyne overlegent at jeg forteller deres historie.

Når pilotenes minner skal analyseres gjennom narrativ analyse har det vist seg å være vanskelig å skille mellom de ulike minneteorier. Et eksempel på dette er Halbwachs kollektive minner og Assman sin teori om kommunikative minner. Disse kan ses på som overlappende. Etersom de er overlappende har det tidvis vært vanskelig for meg å skille hvilke minner som hører til under hvilken teori. Mange av minnene kan karakteriseres som både kollektive- og kommunikative, og det er flere minner i analysen som kan tolkes som flere enn ett type minne. Det er derfor noen ganger drøftet empiri opp mot flere typer minner, andre ganger er det kun drøftet opp mot én minneteori. Dette er også noe som vil bli tatt opp i oppgavens siste kapittel avsluttende drøfting og konklusjon.

3.4 «Kritikk»

Det er menneskelig å gjøre feil, og ettersom både forskeren og informanten dermed kan gjøre feil i både intervju og tolkning, er det viktig å være bevisst nettopp det.

I mine intervjuer har jeg intervjuet personer som var yrkesaktive tilbake på 1950-tallet. I teoridelen ble det beskrevet hvordan menneskers minner vil falme over tid, og her er det da snakk om minner som er så gamle som 70 år. Her er det mulig at flere minner har falmet, blitt forvrengt og endret med tidens løp. Det er viktig å huske på at minnene til informantene blir delt i dagens samtid, mens minnene omhandler en helt annen tid. Gjennom å velge å ha mange informanter, vil en kunne stille samme spørsmål til flere, og på den måten kunne se om minnene av en kultur går igjen.

Som intervjuer må jeg ta med i betraktningen at de jeg intervjuer er insidere i miljøet jeg ønsker å undersøke. Personene har et personlig forhold til temaet og har viet mange år av sitt liv til dette miljøet. Jeg må da være bevisst på at personene muligens vil ønske å fremstille tjeneste, arbeid og seg selv i et godt lys. På den andre siden vil kanskje en outsider, som meg, være mer negativ og skeptisk til miljøet. Å være bevisst på sin egen og andre sin rolle i intervjuer som dette er svært viktig for å ikke overtolke meninger, minner og betraktninger kun i henhold til sitt eget narrativ. Det er et uttalt mål å være så objektiv som mulig, men gitt at både informanter og jeg vil tolke ut fra eget narrativ er det også fordelaktig at leseren er bevisst på dette.

En annen side ved å benytte seg av kvalitativt forskningsintervju som metode går på intervjueren og intervjuerens evne til å stille de riktige spørsmålene. Skal intervjueren godta alle svarene som blir servert, eller skal intervjueren stille kritiske oppfølgingsspørsmål. Dette handler om å balansere på en knivsegg. Forskeren ønsker svar, men en ønsker ikke å sette informanter i en ubehagelig situasjon. Selv opplevde jeg, som nevnt under deloverskriften intervjuenes gang, at intervjuene gikk godt for seg og at stemningen var god, men det er ikke gitt at det alltid er sånn.

3.5 Ethiske betraktninger

Kvale (2018) trekker frem god forskningsetikk. Det trekkes frem fire områder som tradisjonelt sett blir diskutert blant forskere. De fire områdene er informert samtykke, fortrolighet, konsekvenser og forskerens rolle. Tidligere i metodekapittelet er det blitt beskrevet min rolle i denne studien, jeg vil nå derfor vektlegge informert samtykke, fortrolighet og konsekvenser og koble dette opp mot egen forskningspraksis. Informert samtykke kan forstås som at informanten, altså den intervjuede, mottar og forstår studiens formål og hovedtrekk ved studiens oppbygging og design. Ifølge Kvale (2018) må informantene bevisstgjøres de ulike fordelene og ulempene ved å delta i studien. Jeg som forsker må forsikre meg om og være sikker på at informantene deltar av egen fri vilje. Informantene kan derfor trekke seg fra studien når som helst i løpet. Alle informanter skal ha tilgang på transkripsjoner av deres eget intervju. Alle mine elleve informanter har over telefon, epost eller i person blitt informert om studiens formål, og blitt forklart at de når som helst kan trekke seg fra studien. Alle informantene har også mottatt transkripsjon av deres intervju og alle har godkjent disse. Jeg ser derfor på retningslinjene for informert samtykke innen det Kvale (2018) kaller forskningsetikk som fulgt. I tillegg er

prosjektet meldt inn til NSD samt at museet står som ansvarlige for forvaltning av minnebanken og har sine avtaler om personvern gjennom datatilsynet, se vedlegg 1.

Fortrolighet er også et viktig aspekt innen forskningsetikk (Kvale 2018). Det å opprettholde studiedeltakernes rett til privatliv kan være vanskelig og er sterkt knyttet til de spørsmålene som blir stilt. Informantene er intervjuet i kraft av sine tidligere stillinger som jagerflypiloter under den kalde krigen. Tiårene jeg setter søkelys på har nedjustert sikkerhetsklarering og de tidligere pilotene kan derfor prate om det meste fra tjenesten. Dilemmaet oppstår når jeg stiller personlige spørsmål som går på alkoholkonsum, dødsfall hos venner og bekjente og deres følelser knyttet til dette. Det er derfor særdeles viktig at jeg tilbyr informantene å lese gjennom og godkjenne transkripsjonene, at de kan velge å være anonyme, og at de som nevnt kan trekke seg når som helst.

Informantene må også opplyses om konsekvenser knyttet til intervjuene og studien. De har blitt informert om at deres navn vil komme på trykk, noe ingen av mine elleve informanter har motsatt seg. Informantene vet ikke på forhånd hvilke spørsmål som kommer, men de vet at studien dreier seg om deres tidligere arbeid som jagerflygere. Hver informant bestemmer selv hva han vil svare og om han i det hele tatt ønsker å svare på et spørsmål. Det er viktig for meg, og for generell forskningsetikk at ikke informantene føler seg presset til å svare.

4. Analyse

I dette kapitlet analyserer og drøfter jeg empiri opp mot minneteori, for at jeg senere i oppgaven kan besvare oppgavens problemstilling: «*Hvilke minner har jagerflypiloter fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen?*». Jeg har delt analysekapitlet inn i fire delkapitler, ett for hvert tiår under den kalde krigen; 1950-, 1960-, 1970- og 1980-tallet. Videre er hvert tiår delt inn i tematiske underkapitler som springer ut fra analysen av intervjuene. Inndelingen ble valgt med bakgrunn i å kunne legge frem stemmene til de ulike flygerne fra hvert ti-år på en oversiktlig måte i tillegg til å muliggjøre en sammenligning av minner fra de ulike tiårene under den kalde krigen. Det starter med 1950-tallet og fortsetter kronologisk frem til 1980-tallet.

4.1 1950-tallet

4.1.1 Barn av krigen

Intervjuobjektene som var jagerflygere på 1950-tallet hadde tre vidt forskjellige oppvekster. Til tross for det endte alle opp som jagerflygere. Det er derfor interessant å høre hvilke minner de ulike mennene har fra sin oppvekst; forhold de kommer fra og minner de har knyttet til da de ble interessert i fly og flygning. Det som kan sies å være felles for deres oppvekst er at de alle vokste opp under krigen. De opplevd andre verdenskrig og har blitt bærere av den. To av de intervjuede knytter minner fra krigen til oppvekst og hvorfor de ble jagerflygere. Det kommer frem at krigen har vært identitetsskapende for alle tre.

Michael trekker han frem sin stefar, marineoffiser og senere admiral, Charles Oluf Herlofson. Han forteller om da stefaren fikk fri under krigen, og hadde tid til å være sammen med han og moren. Videre forteller han om jobben stefaren utførte:

«De torpederte mange tyske skip. De lå helst i kamuflasje bak holmer og skjær på Vestlandet og senket tyske skip.». (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Jobben stefaren utførte er ikke noe Michael selv opplevde, det er likevel interessant hvordan han formidler fortellingen som en del av sin egen historie. Det kan tenkes at dette er hendelser stefaren eller andre kjente har fortalt Michael som et kommunikativt minne (Jfr. Kap. 2.3.1), eller at fortellingen har blitt formidlet til Michael på et senere tidspunkt gjennom det

kollektive/historiske minnet som er etablert om den norske marinen sin innsats under krigen. Uansett har krigsinnsatsen til Michaels stefar blitt med Michael og er noe han referer til når han forteller om sin egen oppvekst. (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Michael trekker også frem selvopplevde minner fra krigen. Han flyttet til besteforeldrene som bodde på en gård et stykke utenfor Portsmouth. Portsmouth var ifølge Michael et yndet bombemål for tyskerne under krigen:

«Så det var jo livlig å bo der da. Da vi kjørte buss til skolen, var det antiluftskyts langs hele veien til skolen. Jobben vår var å plukke metall, vi gikk ut på jordene på dagen etter at tyskerne hadde vært der. De skøyt jo tonnevis av skudd. Det var veldig viktig å samle det for å lage nytt. Om natta fikk jeg ikke lov å gå ut av huset, men jeg stod noen ganger i vinduet og så på bombingene. En natt ble en tysker skutt ned så han holdt på å fly inn i huset med bombeflyet. Tyskeren hoppa ut på andre siden av dalen og havnet i en høyspent. Det var «livlige» tider.». (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Minnet Michael trekker fram i sitatet er det Halbwachs viser til som et selvbiografisk minne. (Jfr. Kap. 2.2) Dette er et minne Michael opplevde som barn sammen med skolekamerater og besteforeldre. Det er rimelig å anta hendelsene har blitt snakket om mellom både kamerater og familie, i vil å så måte også kunne defineres som kommunikativt minne. Ifølge Halbwachs vil et selvbiografisk minne falme om det ikke blir kommunisert og ettersom Michael mest sannsynlig ikke har noen kommunikasjon med de han opplevde hendelsene med, i tiden da intervjuet fant sted, skulle deler av minnet vært borte. Hendelser fra krig er sterk kost og det kan hende det er derfor Michael likevel minnes det han forteller fra krigen; at Michael tidligere har kommunisert minnet til andre og på den måten holdt minne ved like, slik A. Assmann beskriver minner som er gjemt bak andre (jfr. Kap.2.3.1). Minnet er også kommunikativt i den form at minnet blir formidlet fra Michael til meg i intervjusituasjonen.

Sverre trekker også frem minner fra krigen. 9. april 1940 så han krigsfly for første gang. Sverre fortsetter så å fortelle at det inspirerte han til å lage egne seilfly av materialer han fant rundt omkring. Som 12-åring var Sverre med på oppbyggingen av Bodø. Han trillet store industribærer

med sand fra grustak, over i prammer, som ble slept til Bodø. Det Sverre forteller fra krigen er selvbiografiske minner (Jfr. Kap. 2.2) som er med på å beskrive hvordan han ble formet og hvordan flyinteressen ble til. (Jfr. intervju 2, vedlegg 5)

Harald forteller ikke fra krigen som en direkte del av oppveksten, men deler likevel minner som handler om krigen; som har vært en del av hans oppvekst. Han var nesten 8 år da krigen brøt ut og forteller:

«Under krigen havarerte 6 tyskere på øya der jeg vokste opp. De gikk rundt til de fant husly. En av dem, som snakket brukbart norsk kom inn og spurte høflig om han kunne få bo hos oss til de ble plukket opp. Det fikk hans selvsagt. Mennesker er mennesker selv om de er fienden. Tyskeren slengte geværet i et hjørne og hang uniformsjakka på en stol og ble værende hos oss i en uke. Han oppførte seg eksemplarisk og sa han ikke skjønnte hvorfor Tyskland hadde gått til krig mot Norge, for vi hadde jo ikke gjort noe galt! Det eneste han tenkte på var at han ville hjem igjen til barna sine. Han hadde to gutter på min egen alder. Det var også en annen episode der vi gikk med matpakker til russiske krigsfanger, som det var mange av i nord. Dette var ikke lov, men tyskeren som sto vakt ble plutselig veldig interessert i et fjell når vi kom og lot som han ikke så hva som foregikk. Jeg lærte at det var mennesker blant tyskerne også. «Fienden» er også mennesker og vi er ikke så ulike.» (Jfr intervju 2, vedlegg 5)

Dette minnet er interessant da det kan tolkes som to ulike typer minner, i likhet med de øvrige minnene fra dette delkapitlet. Harald husker godt soldaten som banket på døren deres. Dette er et selvbiografisk minne slik Halbwachs definerer det. (Jfr. Kap. 2.2). Det er selvopplevd og formidlet av Harald selv. Det at seks tyskere havarerte på øya er ikke noe Harald selv har opplevd, men han kan likevel minnes dette. Minnet er et kommunikativt minne, basert på Assman sin definisjon, for Harald er det bevart gjennom interaksjon og kommunikasjon med andre (Jfr. Kap. 2.3.2). Ettersom alle de intervjuede forteller om minner fra 2. verdenskrig kan det forstås som at krigen har vært særlig identitetsskapende for de intervjuede fra denne perioden. 2. verdenskrig gikk igjen i de intervjuedes minner. De deler minner om hvordan krigen har vært en sentral del av deres oppvekst, krigsminner som har vært med på å forme deres identitet.

4.1.2 Motivasjon for yrkesvalget

De intervjuede fra 1950-tallet så på det å bli jagerflyger som en god mulighet til å oppnå økonomisk trygghet samt et spennende og bra liv.

Michael flyttet fra England til Norge og beholdt sitt britiske statsborgerskap. Han søkte seg inn i Royal Air force, men kom ikke inn. Til tross for skuffelsen og sitt britiske statsborgerskap søkte Michael det norske flyvåpenet:

«Royal Air Force er litt annerledes enn Luftforsvaret. Jeg var på opptaksprøve, men jeg kom ikke inn der. Jeg hadde ikke den engelske måten «å være» på. Jeg kom fra Norge som var mer fritt for ungdommen og sånt, sammenlignet England. Jeg hadde ikke den rette attityden. (...) Jeg kom til Værnes og måtte igjennom alle testene, psykologiske prøver og så videre. Der kom jeg inn. Selv om jeg var Engelsk statsborger. Jeg fikk beskjed at «det er greit det Boxill, men du må ikke gå utenfor leiren i uniform, for du er jo engelskmann». Men det var ingen big deal det altså, det var jo rett etter krigen det her.». (Jfr. Intervju 1, vedlegg 4).

Selv om Michael ikke kom inn i Royal Air Force har han en klar mening om kulturen og identiteten der og sammenligner forholdene med forholdene i det norske flyvåpenet. Minnet vitner derfor om å være både kommunikativt og kulturelt, i den grad det sier noe om den kulturelle sfæren i forsvaret, både det norske og det engelske (Jfr. Kap. 2.3). Minnet omhandler, i tillegg til Michael, to grupper - selv om minnet tilhører og formidles av Michael. (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Sverre var også tidlig flyinteressert, men at han skulle bli flyger var mer tilfeldig. Søknad om å bli jagerflyger skjedde på bakgrunn av et ønske om forandring:

«Det var kaldt og følt da jeg var på Tromøya i begynnelsen av 1951. Jeg tenkte at det hadde vært fint med en tur til Oslo. Jeg hadde en bror som bodde der og nettopp hadde bygget nytt hus. Jeg ville gjerne besøke han. Jeg så en annonse om flyskolen og tenkte at jeg nok ikke var verre karen enn at jeg kunne bli innkalt dersom jeg søkte. Frammøte var på Fornebu. Så det var altså

Oslo-turen som motiverte meg til å søke flyskolen. Deretter gikk det slag i slag.». (Jfr. intervju 2, vedlegg 5)

Harald sitt valg om å bli flyger kobles til en tøff oppvekst og god forståelse og interesse for matematikk. Da han var 11 år hadde han mistet hele familien sin. Far, mor og to brødre døde i løpet av en relativt kort periode. Far, bestefar, oldefar og tippoldefar døde alle på sjøen som fiskere. Som han selv sier under intervjuet: «*Det må da kunne finnes noe annet enn å drukne på sjøen?*». (Jfr. intervju 3, vedlegg 6)

Det er rimelig å anta at Harald husker at egen far, mor og søsken gikk bort. Dette er selvopplevd og derfor et selvbiografisk minne (Jfr. Kap. 2.2). Desto lengre bakover i familietreet en kommer, jo mer sannsynlig er det at minnet er kommunikativt (Jfr. Kap. 2.3.1), da de færreste har opplevd sin egen tippoldefar. Harald har en klar oppfatning gitt sine minner om at yrket som fisker er et farlig yrke.

Harald så på utdannelse i militæret som sin mulighet til å skaffe seg et bedre liv og søkte derfor flyskolen og kom inn. Det å bli jagerflyger er ikke noe alle kan oppnå. Det stilles fysiske, mentale og faglige krav, og for å komme igjennom nåløyet må man bestå en rekke tester. Alle jeg har intervjuet kom igjennom dette nåløyet. Sverre fortalte at av om lag 200 kadetter var det i siste omgang rundt 50 stykker som kom videre og fikk reise til Amerika for videre utdanning. (Jfr. intervju 3, vedlegg 6)

4.1.3 «Et mentalt helvete» - hard disiplin og tøff kultur i Amerika

Michael, Sverre og Harald ble sendt til ulike steder i Nord-Amerika for opplæring. Når de ser tilbake på utenlandsoppholdet er det hard disiplin, straff og tøff trening som går igjen i deres fortellinger.

Michael ble sendt til Canada. Han var i Ontario, Alberta og Gimly. På disse stedene lærte og trente han på blant annet språk, propellfly, jetfly og skyting. Michael minnes tiden i Canada på følgende måte:

«Hele Canada var et stress med eksamen, eksamen, eksamen og eksamen. ... Neste uke, da er det slutt, da ryker jeg, da er det hjem» konstant, ikke sant. Men så går det bra. (...) Det som var interessant det var å fly. Skolen og alt det andre, det kan jeg ikke huske så godt. Det kjekkeste var å fly. Vi fløy jo jetfly, det var litt spesielt. Når du tar av da er det helt stille. Ikke noe traktor. Vindsus og så helt stille. Et sånt jetfly går jo høyt, fort, smooth og stille.» (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Michael sitt minne av hvordan et jetfly går er et selvbiografisk minne (Jfr. Kap. 2.2). De fleste som ikke har flydd et fly med jetmotor ville nok antatt at det bråker. Det er også interessant å se hvor selektive minne kan være. Ut fra dette viser at Michael husker best det han selv syntes var mest morsomt.

Sverre var på Luke Air Base i Phoenix i USA. Dagene bestod av mye teoretisk opplæring og flytrenoing. Flytrenoingen var hard, de lærte ikke bare å fly maskinen, men trente på å fly i krig. Noe av det de øvde på var å slippe stubbomber fra 12.000 fot, bombing av bakkemål med napalm og skyting på luftmål. De amerikanske elevene Sverre var der samtidig med ble sendt til Korea. (Jfr. intervju 2, vedlegg 5)

«Her fikk jeg opplæring sammen med amerikanere, engelskmenn og italienerne. Instruktørene var folk som kom hjem fra Korea og var litt hissige på det. Jeg var den første norske som ble sendt dit. ... Treningen ellers var hard. Mye gikk på øyemål. Det var en god del krasj. En belgisk romkamerat mistet canopyen under et bombetokt. Den traff en pigg på visiret på hjelmen hans slik at han ble slått ut. Visirene ble senere modifisert. Det var flere som falt ned og ble drept under trening, enn som omkom under luftkamper i Korea. Vi stilte opp ved kistene og sto æresvakter og sånt. Man venner seg til mye.» (Jfr. intervju 2, vedlegg 5)

Harald var i likhet med Sverre i USA, men Harald ble sendt til Missouri på Malden Army Airfield og i Arizona:

«Det var egentlig en sivil flyplass drevet av «Anderson Air Activities», som det militære benyttet for flyopplæring. Her bodde det kun militære og det var ikke som forventet. Jeg forventet å bli

behandlet som et menneske. Mye av det som skjedde her er ting jeg har lagt på hylla og helst vil glemme ... Det var på mange måter veldig greit også. Jeg behersket engelsk, men for at vi skulle lære språket bedre ble utlendinger plassert på rom sammen med bare amerikanere. Det var 4 mannsrom, 3 amerikanere og en utlending. Det var folk fra mange nasjoner, nordmenn, franskmenn, hollendere og belgiere. Forholdet oss kadetter mellom var veldig bra. Vi forsøkte å gi hverandre en håndsrekning. Selve utdannelsen må vel kunne beskrives som et mentalt mareritt. For å bruke et uttrykk som ikke er så veldig pent, men veldig dekkende: Man ble rauvkjørt! Du ble sett på som et null og et niks. En av offiserene sa det slik: «A private in the US Navy is nothing, and you guys are two feet below that.»». (Jfr. intervju 3, vedlegg 6)

Vi ser her at ikke alt pilotene opplevde i opplæringen var hendelser de satt pris på. Dersom minner er virkelig vonde hender det at minnene, slik Aleida Assmann beskriver glemselsprosessen, blir gjemt, fortrent, skrevet over og til en viss grad visket ut. Her ser vi at Harald kan minnes dette, samt sitere en offiser direkte. Dette minnet er ikke glemt, men det kan hende han bevisst har unngått å prate om det tidligere (Jfr. Kap. 2.5).

I tillegg til dette trekker Michael fram at feil buksepress, manglende hilsen i møte med en offiser eller undergodkjent inspeksjon av rommet kunne føre til straff: *«Det ble jo en litt annen disiplin i Canada. Det ble et hierarki med elevene. Det eldste kullet var sjefer og kunne gi straff og alt mulig rart. Det var de som tok inspeksjonene. Mye ble overlatt fra instruktørene til elevene og de måtte styre selv.»*. (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

En straff kunne være å måtte marsjere frem og tilbake utenfor kinoen, mens de andre så på film. Den strenge disiplinen hadde en hensikt. Den var en del av hverdagen og var nødvendig for å takle det å være jagerflyger: *«Det hadde en hensikt. Du gikk ikke med henda i lomma. Du marsjerte uansett hva du skulle, om du skulle på do eller, ja. Det var liksom sånn det var da.»*. (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Det skal også nevnes at den harde disiplinen ikke bare gjaldt i møte med offiserer og under inspeksjoner. Sverre forteller at det også var streng disiplin i messa under måltidene. Bordene var pent dekket med hvite duker og de som var nye måtte sitte på enden av bordet og ble kalt for

«gunners». De som var «gunners» skulle se rett frem og fikk på ingen måte lov å se til sides, men samtidig hadde «gunners» ansvar for å passe på at alle fikk det de trengte. Ikke en lett jobb. Alle måtte lære å spise på amerikansk vis, maten skulle skjæres opp og gaffelen skulle holdes i høyre hånd. Ingen skulle ha mer mat i munnen enn at de kunne plystre. Da blir det vanskelig å forspise seg. Dette var en del av opplæringen og disiplinen som skulle bygges opp var viktig for å kunne fly. (Jfr. intervju 2, vedlegg 5).

Den tøffe tonen under opplæringen gikk ikke bare nedover i gradene, men også kadettene imellom: *«Det er alltid noen som blir mobbet. Jeg hadde en god venn som var lang og lenkete og i så måte et godt mobbeoffer. En kveld kom han og sa: «Sverre jeg tror jeg gir opp». Da var det å komme på noen oppmuntrende ord for å få han bort fra den tanken. Det var en spesiell kadett som plaget han. Han var i klassen over oss. En dag vi var i brakka og holdt på med rengjøring, sa jeg at han måtte slutte å plage kameraten min. Det hadde ikke jeg noe med! Jo, sa jeg, det er ikke fint å gjøre det du holder på med. Slik holdt vi på til vi røk i trottende på hverandre. Jeg vant over han. La han i bakken og holdt han nede til han lovet å være snill. Hadde dette kommet ut hadde jeg vært i trøbbel for vi hadde ikke lov til å sloss».* (Jfr. intervju 2, vedlegg 5)

De tre intervjuede fra 1950-tallet forteller alle om en tøff kultur og hard disiplin. Sverre minnes et utsagn fra basesjefen Luke air base i Pheonix som viser en macho- og alkoholpreget kultur:

«A man who doesn't drink and fuck, doesn't fight either.» og *«... dere kan drikke så mye dere vil, men nåde den som viser seg full!».* (Jfr. intervju 2, vedlegg 5)

Alle tre beskriver minner fra opptrening i Nord-Amerika som er preget av hard disiplin, straff, machokultur og hard trening. Sverre, Harald og Michael presenterer alle minner som støtter opp under at opptreningen i utlandet var hard. Dette er selvopplevde, selvbiografiske minner (Jfr. Kap. 2.2). Halbwachs poengterer at dette er minner som vil forsvinne etter hvert med mindre de blir kommunisert med de en opplevde det sammen med. Det er naturlig å anta at treningen har blitt pratet om på beer call og andre tilstelninger, samt at pilotene har snakket om «gamledager» i tjenesten sin, og på den måten holdt minnene liv i minnene. Dette gjør også minnene

kommunikative, i tillegg til at de blir kommunikative når de formidles til meg som skriver av denne oppgaven (Jfr. Kap. 2.3.1)

4.1.4 Tilbake på norsk jord

Da opptreningen i Amerika var over startet plikttjenesten i Norge. Ut ifra minnene til de intervjuede er det to tema som går igjen fra denne perioden. Trening til en eventuell krig og endeløs venting. For Sverre sin del ble det mye venting på grunn av at han gikk fra å være offiser i USA til befal på Sola. Han hadde mange flere flytimer i F84 enn de som allerede var stasjonært på Sola, men ble på bakgrunn av sin militære rang og at «gamlekara er eldst», ble han satt bakerst i køen. Krigstreningen i Norge forteller Sverre bestod av taktikk, planlegging, tekniske ting og avskjæring av sovjetiske fly og båter. Etter de var ferdige med oppgavene sine fløy de ofte akrobatikk og jaktet hverandre i lufta:

«Vi hadde mye moro. (...) Ellers var det mye kortspill og venting til daglig. Det ble lagt mange kabaler. Jeg veddet med en kompis om hvis han klarte å få kabalen sin til å gå opp 3 ganger etter hverandre skulle jeg spise lua hans. Det måtte jeg jaggu gjøre. Den ble servert med øl og saks. Da jeg hadde kommet et godt stykke på vei, sa han at nå var det nok.» (Jfr. intervju 2. vedlegg 5).

Minnet om lua som måtte spises er selvopplevd og selvbiografisk (Jfr. Kap. 2.2). Dette er ikke noe en gjør til daglig, og er et minne som vanskelig vil glemmes. Det kan tenkes at dette er noe som ble snakket om og derfor et kommunikativt minne (Jfr. Kap. 2.3.1).

Også Michael og hans kolleger trente til krig. De slapp våpen på og rundt Bodø flyplass, både napalm og vanlige bomber. I tillegg forteller Michael at han var med i en gruppe som trente på å slippe atombomber. Han husker i detalj hvordan de øvde på noe som heter labs og habs angle og han minnes i detalj hvordan han fløy inn mot målet, i en viss høyde over bakken, i maks fart. I det du kom over målet, måtte du trekke stikka mot deg og fly oppover. Når du holdt så og så mye G trykte du på en knapp, og så gikk bomba:

«Vi bare fortsatte ut i full rulle og forhåpentligvis hjem. Vi traff jo målet med noen 100 meter med disse her. Alt det her var jo veldig hemmelig. Det er jo slik at vi vet jo aldri. Plutselig var vi nødt til å gjøre det. Må være klar da. (...) Vi var jo jagerbombere. Oppgaven ville jo være å fly med bomber et sted inn i Russland, slippe bombene, hoppe ut og antagelig ikke komme tilbake – men det vet man jo ikke.» (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Minnet Michael deler er interessant da gruppen han er en del av kommer tydelig frem. Selv om minnet er selvopplevd (Jfr. Kap. 2.2) og sånn sett handler om Michael bruker han konsekvent «vi» når han formidler innholdet. «Vi'et» viser til at dette er opplevd sammen med noen. Et kommunikativt- og selvbiografisk minne. Selv om det var mye krigstrening, forteller Michael om mye venting og dødtid:

«Stort sett spilte vi bridge eller ludo og håpa på at været skulle lette så vi kunne fly. Vi hadde mye fly og fløy mye. Men det ble aldri nok da – å sitte på skvadronen å spille ludo var liksom ikke det vi ville.» (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

I motsetning til Sverre og Michael ønsker ikke Harald å dele minner fra sin tjenestetid under den kalde krigen:

«Det som skjedde militært har jeg ikke lyst å fortelle om. Jeg har gjort det til en vane å ikke snakke om dette. Jeg prøvde etter beste evne å skille mellom jobb og privatliv og har pålagt meg selv en form for taushetsplikt, selv om jeg vet at noe av dette muligens er nedgradert informasjon nå.» (Jfr. intervju 3, vedlegg 6).

Harald ønsker ikke å dele sine minner fra tjenestetiden. Dette kan tolkes som at minnene er glemt, eller det kan tolkes som stillhet. Stillhet forklares av Winter og Dessingue (2016) som fravær av verbal utveksling. Amnesti er et begrep som kan assosieres med en form for politisk stillhet. Harald har arbeidet under strenge regler for taushetsplikt og jobbet med strengt hemmelig materiale. Det kan tenkes at Harald har satt bort minnene, og bevisst ikke prater om, fordi det er det han alltid har gjort, og taushetsplikten har blitt en del av han. Dette er ikke taushetsbelagt lengre, men minnene behandles som om de er det. Ifølge Assmann kan minnene

til Harald være traumatiske og vonde og derav være glemt, i tillegg til og på grunn av Haralds aktive valg om ikke å dele (Jfr. Kap. 2.5).

Likevel forteller Harald noe, han forteller om fotorekognisering hvor han fotograferte russiske mål på lang avstand og at han trente med våpen:

«I min tid i forsvaret drev vi også med trening og skyting på Revtangen. Så skjøt vi på luftmål ved Utsira. Hva vi ellers holdt på med i militæret, snakker jeg helst ikke om. Jeg har vent meg til å ikke snakke så mye om dette.» (Jfr. intervju 3, vedlegg 5)

For de som var yrkesaktive på 1950-tallet var det ikke mange årene siden 2. verdenskrig var hverdagen. Det er noe Sverre trekker frem:

«Det var rett etter krigen. Diktaturregimer var ikke bedre enn Hitler. Vi ble indoktrinert med at vi var de gode gutta på riktig side. Vi skulle forsvare det vi sto for. Det var formålet. Vi skulle forsvare landet.» (Jfr. intervju 2, vedlegg 5) Minnet vitner om en sterk gruppeidentitet. Det er «oss» mot «dem» og Sverre og de andre ble ifølge han selv indoktrinert med at de var «de gode». Dette tolker jeg som et kollektivt minne, men jeg vil legge til at det kollektive minnet tilhører en liten gruppe. I dette tilfellet piloter (Jfr. Kap. 2.2).

Michael forteller at det var flere fra krigen som hadde stillinger der han plassert, en av dem var Martin Gran:

«Det var flere fra krigen som hadde stillinger, Martin Gran hadde jo vært skvadronssjef på 331 under krigen, han var sjef på radaren. Og det var jo en stasjonssjef som hadde vært med under krigen. I 50-årene var det ganske mange. Det var jo positivt, sånn som Martin Gran som fløy Spitfire under Krigen og hadde masse historier, han kom jo ned på skvadronen når det var dårlig vær og fortalte om fight med tyskerne. Det var interessant.» (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Det Michael forteller er at de som hadde deltatt under krigen og fortsatt jobber i forsvaret delte sine minner fra krigen. Minnet er kommunikativt (Jfr. Kap. 2.3.1) i tillegg til at det kan kobles til

Rothbergs «multidirectional memory» - jeg vil her påstå at andre verdenskrig og minner fra den påvirket hvordan man så på den kalde krigen, og vica versa (Jfr. Kap. 2.4) Kanskje er samspillet mellom disse minnene en av grunnene til at man godtok den høye risikoen og alle ulykkene?

4.1.5 Operativ risiko

At det er knyttet stor risiko til jagerflyging er noe alle de intervjuede forteller at de var klar over. De har alle minner av mange ulykker, både ulykker som rammet dem selv, men også venner og kollegaer. Det som er interessant er hvordan de ser på alle ulykkene og dødsfallene som en vanlig del av jobben, noe de ble vant med på lik linje med alle andre aspekt av jobben. Ut fra dagens samtid er det lett å ta krisehjelp og psykologer for gitt; på 1950-tallet derimot forteller de intervjuede om helt andre forhold etter at en ulykkene hadde inntruffet. Ulykkene gjorde dem heller ikke redde; enten var det noe galt med det tekniske og da kunne de skyte seg ut, eller så var det gjort en flyverfeil - noe de selv ikke ville gjøre. At det var stor risiko knyttet til yrket var også noe forsvarrets ledelse kan tenkes å ha vært klar over, da de utdannet langt flere flyvere enn de hadde bruk for på 1950-tallet, og på den måten hadde de råd til å miste mange. Dette støttes også av Hvam (2019).

«I løpet av 1954 så var vi noen og 80 flyvere som ble utdannet i Canada. Det er veldig mange. De så for seg at de kunne miste fly og erstatte fly. Men å erstatte flyvere, det var ikke så enkelt – det tok mye lengre tid. Så de ville ha en reservestyrke av flygere som gjerne tok utdanning i Canada, også kjørte de heller drosje (...) «Vi fikk et par hundre thunderjets. Og vi mista bortimot halvparten. Det gikk jo bortimot 30-40 flygere. En av grunnene til at så mange omkom var for eksempel at av de noen og 80 flygerne på trening i Canada, så var det noen som ikke skulle vært der engang. Uttaket var ikke godt nok. De slapp igjennom litt for lett. Mange av de som kom hjem til Norge ble tatt av flyging. Det var jo greit – da var de redda, men det gikk ikke slik for alle. Jeg vet ikke altså, men det var «jævla tøft» vet du, å være flyger. Trodde de da. Så kom de hjem også ... nei, så fungerte det ikke.» (jfr. Intervju 1, vedlegg 4).

Dette minnet til Michael er en god blanding av selvbiografiske minner (Jfr. Kap. 2.2). og kommunikative minner (Jfr. Kap. 2.3.1).. Noe av dette er selvopplevd, men Michael presenterer

også minner som andre piloter har beskrevet. Sånn sett kan dette kalles selvbiografisk minne da han har opplevd andre dele minne som et kommunikativt minne.

Allerede under utvelgelsesprosessen på Værnes i Trøndelag var Michael i tre begravelser i løpet av en tidsperiode på 5-6 måneder. «*Det var nokså vanlig*». En annen ulykke Michael forteller om omhandler en kollega:

*«Han het **SENSURERT NAVN**. Det var merkelig. Jeg lå ved Narvik. Han stakkar hyperventilerte, han. Han var en av de som kanskje ikke skulle kommet så langt. For han holdt på å ta knekken på en buddy av meg noen dager i forveien i en sånn stor formasjon, han holdt på å fly inn i oss. Jeg hørte han på radioen at han hyperventilerte. Jeg var aleine. Skulle lande øst over på Bodø. Og da hadde jo han fløyet en del ganger rundt uten å få til det her, med folk i kontrolltårnet som skulle veilede han og hjelpe han. Han måtte gjøre noe i cockpit først, før han kunne lande, men han fant jo faen ikke frem til bryteren. Alt stopper opp. Så til slutt så lå han i en landingsrunde i lav høyde også stoppa han motoren og hoppa ut. For lavt. Også kom jeg. De fant han ikke. Jeg kom rett forbi så jeg så han og skjermen; at han lå der. Men de fant han ikke fra bakkenivå. Så jeg taxet inn jeg, hoppa ut og inn i et helikopter og dirigerte så de fant han. Han omkom. Vi hadde noen sånne som kom såpass langt. Flyet var i småbiter. Vi ble jo vant med det, det gikk jo en del folk. (...) Det var en del av gamet. Man regnet med det, at folk dreit på draget, som vi sa. Eller at noe teknisk inntraff».* (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Michael omtaler her en kollega som gikk bort. Han minnes i detaljer hvordan denne personen reagerte i flyet og hendelsesforløpet for ulykken. Dette er også et selvbiografisk minne.

Selvbiografiske minne falmer om de ikke kommuniseres, og ut fra detaljnivået Michael besitter så lang tid etter ulykken, regner jeg med at dette ikke er første gang han diskuterer ulykken med andre (Jfr. Kap. 2.2).

Sverre forteller om en selvopplevd ulykke, og derfor et selvbiografisk minne. Han skulle trene på akrobatikk, men så ville ikke kontrollene på flyet lystre. Det hele resulterte i at han krasjet på et jorde og flyet ble delt i tre:

«Vi fløy ikke med hjelmer den gangen, så jeg ble slått i svime og våknet ikke før jeg var på vei til sykehuset. En bonde fant meg og plukka meg opp. Det første jeg sa da jeg kom til meg selv var: «Am I dead or alive»? Jeg var ikke helt sikker på om jeg hadde overlevd. (...) «Vi var forberedt på dette. Vi tok det som det kom. Det var som det skulle være. Det er som å lage eggedosis, det går ikke uten å knuse noen egg. Vi ble jo vant til det på en måte.» (Jfr. intervju 2, vedlegg 5)

Harald gjentar at han ikke ønsker å snakke om det militæret. Dette ser jeg på som en form for stillhet som jeg vil kommentere videre seinere i delkapittelet. Han forteller likevel at han 23. mars 1954 var nødt til å skyte seg ut av et jagerfly øst for Bodø ved Fauske. I noen dramatiske sekunder gjorde han sitt for å unngå at flyet skulle treffe byen. Etter å ha skutt seg ut fortsatte flyet på egenhånd og holdt på å ta livet av presten da det krasjlandet 20 meter fra prestegården:

«Jeg hadde ikke annet valg enn å skyte med ut. Været kom som det kunne. Jeg er for dum til å være redd og stolte på at utstyret virket. Først gikk kuppelen av, så skjøt jeg meg ut med stolen. For å løse ut fallskjermen måtte jeg trekke i et håndtak. Ingenting skjedde. Fallskjerm slo seg ikke ut. Det var synd, tenkte jeg. Jeg hadde ikke trukket hard nok. Da jeg skjønte dette trakk jeg snoren helt ut og fallskjermen løste seg ut. Så åpnet jeg glidelåsen i bukselommen og puttet håndtaket nedi der. Det var kjekt å ha som suvenir. Jeg var i over 4000 meters høyde og hadde god tid ... Da jeg kom hjem tok jeg meg en drink, fikk plaster på en finger, så var det tilbake på jobb et par dager etter. Regelen var at vi skulle opp i luften så fort som mulig etter en ulykke. (...) «Vi tenkte ikke nærmere over det. Slik er livet. Enten lever du eller så lever du ikke.» (Jfr. intervju 3, vedlegg 6)

Harald er den dag i dag i besittelse av håndtaket, mens han forteller om ulykken henter han frem håndtaket og viser det fram. Håndtaket er på den måten blitt til et kulturelt minne for Harald, håndtaket er ikke bare et hvilket som helst håndtak – det vekker liv i minnet om da det holdt på å gå som verst. Det kan bare tenkes hvor viktig dette håndtaket må være for Harald, når man blir klar over at han ellers ikke snakker om minnene fra den kalde kalde krigen. Kanskje er det også derfor han husker og forteller om akkurat dette minnet som han har en påminner til gjennom håndtaket; det får han til å huske. (Jfr. Kap. 2.3.2).

Når en ulykke først hadde inntruffet var det viktig prosedyre å finne ut hva som hadde gått galt for å lære. Var det teknisk feil eller var det pilotfeil? Samtidig var det like viktig å komme seg raskt opp i luften igjen for å riste det av seg. Michael forteller at de kunne prate med hverandre rett etter en ulykke hadde skjedd, for å finne ut av årsaken:

«Enten var det teknisk eller så var det pilotfeil» (...) Det var en del av gamet. Man regnet med det, at folk dreit på draget, som vi sa. Eller at noe teknisk inntraff. Så ble det en del ekstra i baren også ferdig med det. Stort mer kunne vi ikke gjøre.» (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Minnet er selvopplevd og derav det Halwbachs definerer som selvbiografisk, men det kan også være kulturelt i den grad minnet vitner om en gruppes oppførsel og «regler» etter en ulykke slik Assmann og Czaplicka (1995) karakteriserer kulturelle minner (Jfr. 2.3.2). Minnet forteller oss at de snakket sammen om hendelsene, men at fokuset var på å lære for å unngå gjentakelse (Jfr. Kap. 2.2).

Også Sverre forteller at det etter en ulykke var viktig å finne ut hva som hadde skjedd:

«Vi lurte på hva som hadde skjedd. Noen ganger var det opplagte ting. Vi var fullt klar over at yrket var forbundet med risiko. Men jeg tror ikke det har satt varige spor etterpå. Vi konstaterte fakta og kalkulerte med det. For hver ulykke lærte vi noe. Det var slik flysikkerheten blir bygget opp over tid til slik den er i dag. Nå er den fantastisk!» (Jfr. intervju 2, vedlegg 5)

Avsnittene og sitatene over viser tydelig en farlig tjeneste med høy operativ risiko. Dette var en risiko alle pilotene følte på kroppen. Alle har vært utsatt for noe eller sett noe som kan være livstruende. Dette er i utgangspunktet selvbiografiske minner, men som vist over glir flere av de inn i hverandre. En nestenulykke, ulykke eller bare det å være vitne til et dødsfall er et traume som ikke glemmes med det første, og det er gjerne hendelser som dette en prater om når en er sammen med andre piloter, og på den måten har pilotene holdt minnene og detaljene ved like. Noen hendelser er kanskje vanskeligere å prate om enn andre, og pilotene velger derfor stillhet.

Det at ulykkene er en «del av gamet», som Michael sier, vitner om en form for stillhet. Skulle de holde ut som jagerflygere på 1950-tallet med alle ulykkene som var i det tiåret, kan det være en beskyttelsesmekanisme for å slippe å prate følelsesnært om et tema som synes å være tabubelagt i gruppen slik Knutsen (2016) beskriver stillhet som tabu. I en machokultur, slik pilotene beskriver tidligere delkapittel, snakker en ikke så mye om følelser knyttet til ulykker og frykten for selv å havne i en. Dette er en form for stillhet som kan oppstå hvis en er redd for at ens egne verdier trues eller blottlegges. Det er også interessant å undres over hvem som er tjent med at denne machokulturen opprettholdes. Er det i pilotenes og de pårørendes interesse, eller er det i forsvaret og rikets interesse? (Jfr. Kap. 2.5).

Et annet eksempel på stillhet kommer frem når Michael forteller at han ikke kunne fortelle kona noe om jobben som jagerflyger: *«Jeg kunne ikke fortelle hun noe om det jeg sier til dere i dag. Jeg kom hjem og ble spurt «ja hva har du gjort i dag» ja ... «Jeg kan ikke si det. det er hemmelig». Alt var jo hemmelig. Det lager en sånn gnist, da. (...) Det var jævla mye spioner og greier oppi Bodø på den tiden. Sånn generelt lærte vi ganske tidlig å hold kjeft. Det går jo tilbake til alle kriger det. Nå er det 70 år siden sist, det er ingen som bryr seg om jeg har lært meg å droppe en atombombe eller ikke i dag. Men jeg kunne ikke drive og snakke om det den gangen.»* (Jfr. intervju 1, vedlegg 4)

Denne formen for stillhet tolker jeg som en form for strategisk stillhet, ettersom det i realiteten er den politisk bestemte hemmeligstemplingen og Michael sin taushetsplikt som driver han til å tie. En innøvd stillhet. Da tjenesten hans ble offentliggjort, ble det til kulturelle minner, og Michael kunne da også kommunisere minne sine da de allerede fra offentlig hold var blitt offentlig kommunisert (Jfr. Kap. 2.3.2).

Det risikofylte arbeidet og alle ulykkene gjorde at mange unge flygere på 1950-tallet mistet livet. Jeg spurte de jeg intervjuet om hva de syns om måten storsamfunnet i dag minnes de omkomne. Harald konstaterer at ja – vi mistet mange flygere under den kalde krigen, men han har ikke tenkt på at de burde huskes eller minnes fordi de tilfeldigvis var flygere. Han ser på det som at de gjorde et vanlig arbeid, de var vanlige folk som dro på jobb. Til sammenligning sier han:

«Pappa var fisker og døde da han var 46 år.» (Jfr. intervju 3, vedlegg 6)

Sverre sammenligner oppmerksomheten flygerne fra andre verdens krig har fått sammenlignet med de fra den kalde krigen og oppsummerer det slik:

«Flygere under den 2 verdenskrig var helter som skjøt andre eller ble skutt ned selv. I den kalde krigen var det bare navn som har forsvunnet.» (Jfr. intervju 2, vedlegg 5)

Minnet til Sverre kan her kobles sammen med Rothberg sin teori om «multidirectional memory». Sverre sammenligner egen tjeneste, og bygger sin innsats ned når han sammenligner egen innsats med pilotene fra 2.verdenskrig. Det de i 2.verdenskrig opplevde og gjorde var verre og større, kan dette tolkes som (Jfr. Kap. 2.4).

4.1.6 Oppsummering 1950

Vi kan ut ifra empirien fra 1950-tallet se at alle jagerflygerne er farget av krigen. Ikke alle prater om den direkte, men alle presenterer direkte eller indirekte som et barn av krigen, gjennom selvbiografiske- eller kommunikative minner, og på den måten fått motivasjon til å bli pilot i det norske forsvaret. Her skiller Harald sitt minne om motivasjon seg ut fra de to andre. Hans motivasjon var å få et bedre liv enn sin far og forfedre. Alle de tre pilotene trekker frem opptreningen i Amerika som hard og krevende. Det var hard disiplin og en nådeløs kultur. Var du svak, var det rett ut. Pilotene ble ferdig med opptreningen, og kom tilbake til Norge for å gjennomføre pliktjenesten sin. Michael og Sverre deler villig om denne perioden, mens Harald er mer tilbakeholden. Han ønsker ikke å dele for mange minner fra denne tiden. Dette tolker jeg som en form for videreføring av taushetsplikten og strategisk stillhet (Jfr. Kap. 2.5). De beretter om mye venting og dødtid, og at det var moro å fly, og at det var det de helst ønsket å gjøre. Pilotene forteller om en høy operativ risiko. Krig er farlig, og en må øve på det en skal gjøre i krig. Pilotene minnes mange ulykker, både selvopplevde minner og kommunikative minner (Jfr. Kap. 2.2 og 2.3.1). 1950-tallet er like etter 2.verdenskrig, og det er da naturlig at mentalitet, offervilje og kultur henger igjen fra denne tiden. I neste kapittel analyseres Per og Knut sine minner fra yrket som jagerflygere på 1960-tallet.

4.2 1960-tallet

4.2.1 Oppvekst, veien til flyinteresse og utdannelsen

Med yrkesaktiv periode fra 1960-tallet intervjuet jeg Per og Knut som vokste opp på hver sin side av landet, men som begge utviklet en interesse for fly og flyvning gjennom oppveksten.

Per ble født i 1945 og vokste opp i Bærum med kort vei til Fornebu flyplass, som var Norges hovedflyplass frem til 1998. Det bodde ifølge Per mange piloter i området som bidro til interessen. I tillegg kunne han som ungdom lese om Torbjørn Yggseth i bladet «Vi flyr».

Yggseth var skihopper, journalist og jagerflypilot og Per minnes følgende:

«Han var mitt store forbilde. Han bodde ute i Asker ikke så langt fra Bærum. Han ble også flyger. Det var en reportasje om ham i bladet «Vi flyr» med stort bildet av ham foran et jagerfly. Da var jeg solgt. Da skulle jeg følge i hans fotspor og bli jagerflyger.» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8)

Dette er det Halbwachs kaller et historisk minne (Jfr. Kap. 2.2). Bladet har påvirket Per til å bli pilot. Det er et historisk minne ettersom dette aktuelle minnet om Yggseth har nådd ut til Per gjennom en ytre kanal gjennom bladet «Vi flyr». Det kan også ifølge Assmann sin teori kalles et kulturelt minne ettersom leserne er en del av en subkultur (Jfr. Kap. 2.3.2).

Knut var i motsetning til Per barn under krigen. Knut minnes at han så tyske fly utføre krigshandlinger og beskriver følgende minne: *«Jeg opplevde jo også som liten å se og høre bombeangrep mot Bergen blant annet, og skipstrafikk»*. (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7). Dette er slik det blir forklart et selvbiografisk minne, men det kan også tenkes at det er i Knut sitt minne som et historisk minne, bevart iblant annet bøker som en del av Bergens historie. Minnet kan også være kommunikativt, noe de snakket om i familien. I tillegg er minnet kommunikativt ved at han forteller minnet til meg og det blir kulturelt ved at jeg skriver akademisk om det (Jfr. Kap. 2.2, og 2.3.1).

Knut fikk i første omgang avslag på sin søknad om å komme inn på flyskolen. Dette på grunn av skjeve hornhinner på det ene øyet. Oberst Nyby, sjefslegen, sa: *«Jeg beklager Lande, men synet*

ditt er et grensetilfelle, og det er sånn her hos oss at vi lar tvilen komme foreldrene til gode». Knut klarte ikke å gi slipp på drømmen om å bli flyger, så han søkte igjen. *«Jeg følte meg ikke hjemme som ingeniør, det ble for kjedelig. Heldigvis kom jeg da inn selv om jeg egentlig var for gammel. Jeg var 24 år, men jeg fikk dispensasjon fordi jeg hadde vært tidligere teknisk befal. Jeg gikk først flyskolen på Værnes og så kom jeg til Canada og fløy da jetfly».* (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7). Begge disse minnene er selvopplevde og må ha påvirket Knut. Avslag på drømmen, og så seinere få dispensasjon for å følge drømmen. Knut sine selvbiografiske minner blir til kommunikative og historiske minner i det de henholdsvis blir fortalt videre til andre og i det de blir skrevet ned (Jfr. Kap. 2)

Per hadde sitt utenlandsopphold i USA og forteller: *«Jeg fikk min flygerutdannelse ved Williams Air Force Base, en base som ligger i Arizona, omtrent 30 km sørøst for Phoenix. Etter min mening var vi som kom til USA heldigere enn de som fikk utdannelsen sin i Canada. Her hadde de et kadettsystem, noe som innebar at de ble dårligere betalt enn oss som kom til USA, for der ble vi offiserer og det var jo en forskjell. Vi hadde ingen streng disiplin som offiserer. I USA fløy vi dessuten i nydelig vær hele tiden. Det gjorde de ikke i Canada. Selve undervisningsopplegget var ellers nokså likt begge steder. Opplæringen besto av teori og trening på 3 forskjellige flytyper. Williams var en veldig fin base. Jeg var den første norske eleven der siden Koreakrigen, ble jeg fortalt.»* (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8)

Den milde disiplinen Per her nevner står i sterk kontrast til det vi hører fra Harald, Sverre og Michael om forholdene på 1950-tallet. Det er også interessant hvordan Per beretter om minner fra sin utdanning i USA, samtidig som han påstår ting om utdannelsen i Canada, som han ikke har vært en del av. Dette er et fint bilde på ulike typer minner. Minnene om hvordan utdannelsen i USA var er et selvbiografisk minne (Jfr. Kap. 2.2), mens det han forteller om Canada er et historisk minne (Jfr. Kap. 2.2) ev. kommunikativt (Jfr. Kap. 2.3.1). Det vil si at han har lest om dette et sted, eller fått høre fra kolleger i tjenesten om hvordan ting gikk for seg i Canada. Er dette tilfellet gjør det kommunikative i minnet seg aktuelt, da det har blitt kommunisert fra en annen person, og til Per.

4.2.2 Tjeneste i Norge

Per var på flere steder før han til slutt havnet på Andøya flystasjon hvor han jobbet med rekognosering. Knut sitt første møte med tjeneste i Norge var i 718-skvadronen på Sola. Her trente de jet-trening og skulle bli vant til å fly under norske forhold. De måtte lære seg norske bestemmelser, de var annerledes enn bestemmelsene de var opplært i, i utlandet. De fløy omtrent 35 timer på to måneder og trente på å bruke instrumenter og navigering riktig. På Utsira og Revtangen trente de simulert skytetrening. Etter opplæringen havnet Knut i 717-skvadronen, og her ble han introdusert for RF-84F Thunderflash og fotorekognosering. Knut minnes arbeidet på 717 i detalj:

«Vi fløy og fotograferte russiske fly, marineskip og spiontrålere. Vi fløy langs Sovjetgrensen og fotograferte, og vi hadde krigsoppdrag – som vi heldigvis slapp å utføre – for det ble jo ikke krig, heldigvis, men det var jo fotooppdrag inne i Sovjet da. Som vi skulle ha flydd hvis det hadde blitt krig (...) Vi fotograferte. Veldig skarpe bilder – vi kunne ta bilder fra lav høyde til 10 000 m. Vi hadde kamera i alle størrelser og brukte de forskjellige kameraene avhengig av hvilke oppdrag det var. Vi fikk oppdrag fra vår fotooffiser, og det kunne være oppdrag pålagt av skvadronen for egentrening, eller det kunne være oppdrag pålagt av Forsvarskommando Sør-Norge, Forsvarskommando Nord-Norge. Hvert år deltok vi på store Nato-øvelser, både i Sør-Norge og Nord-Norge. Da vi fløy egentrening hadde vi som regel 3 mål langs ruten vi fotograferte og skulle observere så mye som mulig.» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8).

Knut minnes her det han gjorde under tjenesten sin. Han fotograferte ulike mål, og han klarer tidvis å være veldig detaljert. Dette er selvbiografiske minner (Jfr. Kap. 2.2). Han viser også til minner om hva som skulle blitt gjort dersom det brøt ut krig med Sovjet. Han skulle fly inn i Sovjet og ta bilder der, og forsøke komme seg hjem i live. Dette er ikke selvbiografisk, men jeg vil kalle det et kulturelt minne ettersom instruksene nok var skrevet ned slik at pilotene kunne følge den (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7).

Før jobben på Andøya arbeidet Per som jagerflyger på 338-skadronen på Ørland. Til slutt endte han opp på Andøya, og minnes hvorfor valget falt på nettopp denne stasjonen:

«Som nybegynner var jeg nederst på rangstigen på listen for tildeling av forsvarets boliger. På det tidspunktet var jeg nygift. Vi fikk et sted å bo på Uthaug, som lå langt fra flyplassen. Det var ikke noe holdbart hverken for meg eller kona. Så dukket det opp et prosjekt på Andøya Flystasjon, der de skulle få inn kliss nye avanserte Orion fly. Her fulgte det med både leilighet, et ½ års opplæringskurs i USA pluss utenlandstillegg. Så valget var enkelt. Jeg søkte meg til 333 skvadronen på Andøya og fikk reise til Statene. Dette passet veldig godt for lommeboka, samt at det var en veldig interessant utdanning på US Navys baser i Norfolk og ved Patuxent River, en utdanning og veivalg jeg aldri har angret på.» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8)

Per var med på å fly Norges første Orionfly til Norge. Han beretter at oppgaven var å drive overvåking og rekognosering i Barentshavet med vekt på å finne og overvåke ubåter. Han forteller at han tror russerne ble tatt med buksa nede, og at det tok noen år før russerne faktisk forsto hva Per og de andre i 333-skvadronen var i stand til å gjøre. Minnene Per forteller om er selvbioGRAFISKE minner ettersom de er selvopplevde (Jfr. Kap. 2.2). Disse minnene må kommuniseres for at de skal fortsette å eksistere, og vil ifølge teorien slutte å eksistere etter en stund om de ikke kommuniseres. Derfor er det nyttig at de blir skrevet ned og gjort om til et kulturelt minne gjennom denne besvarelsen. Per fortsetter i detalj hvor han forteller om tjenesten han utførte på Andøya:

«Vi takser ut og tar av på vanlig måte. Oppdraget er å finne ubåter, og det klarer vi nesten hver eneste gang. Vi setter kursen nokså lavt når vi flyr ut Finnmarkskysten og runder Vardø. Vi er nær Russer-grensen og flyr veldig lavt i ca 70 meters høyde så vi ikke synes på radaren. Det er fortsatt mørkt. Så begynner vi å slippe bøyer for å lytte etter undervannsbåter. Vi har en plan for hvor de skal slippes. Tactical coordinator forteller flygerne hvor vi skal fly og hvor bøyer skal slippes. Vi slipper først en BT-bøye (baty termografisk bøye) som måler temperaturen i havet. Undervannsbåtene opererer nemlig i såkalte «sjikt», som dannes av ulike temperaturer i havet. Sjikt er en slags «tunnel» eller kanal som består av saltvann som er mye saltere enn omkringliggende vann. Inni et sjikt går lyden bare i liten grad opp eller ned, så det er her undervannsbåter gjemmer seg. Lyden rekker imidlertid veldig langt inne i selve sjiktet. Men undervannsbåtene er veldig begrenset i sitt operasjonsmønster øst av Storegga fordi Barentshavet bare er 300m dypt. Når vi har bestemt hvor dypt vi skal lytte, slippes sonarbøyen

som egentlig er et rør med en antenne som går opp ca. en halv meter når den treffer vannet. En mikrofon går ned til en pre-satt dybde der vi tror undervannsbåten opererer. Dermed kan den plukke opp lyder og sende dem opp til flyet. Det er litt katt og mus, cowboy og indianer.» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8)

Selv om Per sitt arbeid besto av mye alvor, hadde de det likevel morsomt på jobb:

«Om vi oppdager at russerne har noe nytt er dette veldig viktig for NATO. Vi har et 70 mm kamera under flyet som kan ta bilder i mange vinkler - men de beste bildene får vi fra håndholdte kamera. Mens vi fotograferer hører vi på radio at nå har de sett oss. Vi forstår ikke russisk, men kan endel ord og uttrykk og vet at nå kommer det et russisk jagerfly ut for å lete etter oss. Vi kan se på ESM (Electronic Support Measures) at han nærmer seg. Da han er vel 8 nautiske mil unna ser vi en sky. Vi flyr inn i den og gjemmer oss. Jagerpiloten er avhengig av å se oss med øynene. Han flyr forbi. Vi går inn bak og overrasker ham. Det er gøy! Vi er som guttunger!» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8)

Begge intervjuobjektene har produsert mengder med materiale til etterretningstjenesten. Materiale som har vært unntatt offentligheten og som det er forbundet høyt hemmelighold rundt. Pilotene minnes likevel i dag det de har produsert og hva de har sett og gjort. All moroa, fagtermer og prosedyrer er ting de ikke kunne prate med allmennheten om, men minnene fremstår likevel som detaljerte og sterke. Dette kan tyde på at minnene er kommunikative innad blant flygerne som gruppe. Det meste de forteller er selvopplevd, sammen med kollegaer, og derfor blitt kommunisert dem imellom. Totalt sett er det ikke mange jagerflygere eller militære piloter i Norge på en og samme tid. Det er en liten gruppe med en tydelig gruppetilhørighet. De må huske sin tjeneste, detaljer, oppdrag, hendelser, kultur og skikker fra perioden som pilot for å føle en tilhørighet til gruppen. Assmann hevder som tidligere nevnt at individer kan skape seg en identitet, som for eksempel jagerflyger, ved å huske minner og sette det inn i dagens kontekst. På denne måten vil pilotene, ved å minnes, alltid forbli piloter. Kommunikative minner dør ut etter tre generasjoner, dersom de ikke skifter form. Denne oppgaven er derfor viktig for at minnene ikke skal forbli kommunikative minner, kun innad i en lukket gruppe, men bli publisert og gjennom det bli tilgjengelig som et kulturelt minne for offentligheten. Måten de tidligere pilotene

kommuniserer minnene på kan også knyttes til kulturelle minner. Gjennom opptak, opptrening og et yrkesliv i forsvaret utvikles det et «stammespråk». Det vil si en egen forsvars- og pilotsjargong. Tradisjon, ord og uttrykk henger igjen fra tiden i forsvaret og påvirker måten minnene blir kommunisert på. Ettersom intervjuene er av tidligere piloter, og oppgaven handler om piloter, er det rimelig å anta at pilotene antar at intervjuerne kjenner sjargongen. Sjargongen er et minne i seg selv, og en kan spørre seg selv om hvorfor de fortsatt bruker dette språket. Om svaret på dette spørsmålet er Assmann og Czaplicka tydelige. Det handler om tilhørighet til en gruppe – pilotene (Jfr. Kap. 2).

4.2.3 Utdanningen i Norge

For å bli jagerflygere måtte de gjennom tøffe opptaksprøver. Under kan vi se hvordan alle de intervjuede som var aktive på 1970-tallet minnes opptaksprøven og den første del av utdannelsen i Norge som vanskelig. De skulle gjennom et nåløye før den virkelige utdannelsen og treningen startet.

For Gunnleik begynte opptakene på Rygge hvor rundt 100 håpefulle møtte opp:

«Her gikk vi gjennom en rekke tester. Det var psykologi, simultanøvelser og medisinske sjekker. Det var en voldsom avskalling. På Værnes ble vi blant annet sendt ut på plenen for å plukke sigarett stumper og vaske toalett, slike ting for å se hvor mye du tålte, uten å bli sint og irritert. 20-25 av oss ble sendt videre via Trandum til Værnes hvor vi også fikk noe befalsutdanning. Det var vel 17-18 av kullet mitt som ble sendt til utdanning i Canada eller til Statene. Jeg kom til Canada.» (Jfr. Intervju 8, vedlegg 11).

Finn forteller om sin opplevelse fra Rygge, hvor han var en av rundt 150 rekrutter:

«Her gikk vi gjennom diverse psykotekniske tester. Det gikk på kunnskap, men også på koordinasjon - evnen til å gjøre flere ting samtidig. Hver morgen ved oppstilling ble de som måtte dra hjem opplest. Når vi kom tilbake på brakka etter testene om ettermiddagene var det alltid noen som snakket om hvor lett de syntes prøvene hadde vært. De kunne alle svarene osv. Jeg syntes ikke at det var så lett, det var mye jeg ikke kunne – men om morgenen var det ofte de som

«kunne alt» som forvant. Jeg tror vi var 24 stykker som ble sendt videre til Værnes. Da vi var ferdige der, var det 12 igjen. Deretter ble vi sendt videre til USA, etter hvert som det ble ledige plasser.». (Jfr. Intervju 6, vedlegg 9).

Også Geir Inge startet utdanningen sin ved Rygge:

«Jeg søkte opptak på flyskolen i 1970 og var da en av godt 1000 andre søkere. Rundt 300 ble innkalt til opptak ved forsvarts flyskole på Rygge. Her var vi i 4-5 dager og gjennomgikk ulike tester. Mange ble sendt hjem igjen.

Rundt 40 stykker kom videre og ble sendt fra Rygge til Værnes. Her skulle vi først gjennomgå en måneds rekruttskole. Rekruttskolen i forsvaret varte vanligvis i 3 måneder, men selv om vi slapp unna med en måneds rekruttskole på Værnes var det en hard måned. (...) Ingen av oss hadde sovet noe særlig så vi tenkte at nå skulle det bli godt å hvile litt, men det ble det ikke mye soving framover. Det var de eldre elevene ved på Flyskolen som ble foresatte for oss «ferskinger,» og de var ikke nådige. Det var en «kadaver-disiplin» som førte til at flere sluttet.» (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

Bjørn søkte på flyskolen, men fikk i første omgang avslag. Han ville være over 23 når han ble ferdig og fikk beskjed og det var for gammelt. Verneplikten gjennomførte han i Kautokeino som fjernskriveroperatør. I denne perioden søkte Bjørn flyskolen igjen og denne gangen kom han inn. Han var i kull F2-70; et sommerkull. Opptaksprøvene var på Rygge. Det var bortimot 500 søkere og av disse gikk ca. 40 videre til Værnes. Her ble antallet ytterligere redusert, før utlandet stod for tur. (Jfr. Intervju 7, vedlegg 10).

Gjennom å individuelt kommunisere disse minnene skaper hver og en av pilotene tilhørighet til en eksklusiv gruppe. De som kom gjennom nåløyet. Halbwachs teori tar for seg dette, grupper som dette kunne være familie, nabolag, klubb, trossamfunn osv. Helt opp til nasjoner. Hvert individ tilhører flere slike grupper, men felles for de fire intervjuede er at minnene deres binder dem sammen som jagerflypiloter som kom gjennom nåløyet og fikk bli nettopp det. Jagerflypiloter (Jfr. Kap. 2.3.2). Minnene de kommuniserer i intervjuet er for det meste

selvbiografiske minner (Jfr. Kap. 2.2) ettersom de forteller om det de har opplevd i egen utdanning i Norge.

4.2.4 Operativ risiko

At det var stor risiko knyttet til å være flyger i luftforsvaret under den kalde krigen var ingen hemmelighet. Risikoen knyttet til yrket kom blant annet til uttrykk gjennom de mange fatale ulykkene som fant sted, og det stod alltid en overskrift eller notis om ulykkene i avisen (Hvam, 2019). Mødre var engstelige for sønnene sine. Det er risikabelt å trene på krig i lufta, men en nødvendig risiko, ifølge de involverte. De kaller det for operativ risiko. Med Knut sine ord:

«Krig er farlig, og vi trente til krig, og skal du trene på krig så må du trene slik som oppdragene vil bli gjort i krig. Amerikanerne har et uttrykk for det: «train as you fight, fight as you train». Det må være realistisk trening, og i realistisk trening til krig så vil det skje ulykker. Dette var akseptert. (...) «Så kan du spørre deg, tenkte du ikke på det da? Nei, vi tenkte ikke på det. Det har nok noe med det menneskelige, selvoppholdelsesdriften, du tenker ikke på at det vil skje deg. Du tenker det vil skje alle andre. Det er akkurat som når dere setter dere i bilen og kjører til Sørlandet eller til Oslo, så tenker ikke dere på at dere kan komme til å forulykke en bilulykke, sant? Det er sånn som skjer andre. Det skjer ikke meg.» (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7). Når noen var utfor en ulykke tenkte Knut at enten at han selv ikke ville gjøre noe så dumt, hvis det var opplagt at flygeren hadde fløyet i bakken, eller så ville han skutt seg ut, dersom ulykken kom av teknisk svikt.

Gjennom det Knut forteller kommer det tydelig fram at Knut sine minner er preget av gruppen han tilhører. Det kommer også fram av minnet at det innad i gruppen er en form for polarisering; de som havnet i ulykker og de som ikke havnet i ulykker. De som ikke mestret og de som mestret. Knut forteller videre at han aldri var redd:

«Nei, jeg var ikke det. For det første hadde jeg vært flytekniker og kjente godt til vedlikehold og konstruksjon, og så hadde jeg en tiltro til teknikeren og teknisk vedlikeholdet, så jeg stolte på at de gjorde en god jobb, og det så jeg jo daglig og. Vi så også at våre fly var godt vedlikeholdt. Men – det skjedde jo teknisk svikt. Men vi hadde veldig gode utskytningsseter. På min skvadron

var det totalt 6 utskytninger i fallskjerm og de var 100 % vellykket. Derfor fikk vi også en tiltro til setet, så hvis alt annet gikk galt, var det bare å trekke i håndtaket, så hang du i fallskjermen. Dermed så stolte du på det, så jeg var aldri redd. Følte meg alltid helt sikker. Jeg opplevde jo selv et tilfelle av motorsvikt, men jeg fikk start på motoren igjen. Du stolte også på deg selv, vi fikk veldig god trening, og vi hadde trent på nød-prosedyre, sånn at da jeg fikk motorsvikt så behøvd jeg ikke leite opp noen sjekklister – det var det ikke tid til – jeg måtte stole på det jeg hadde lært. Prosedyrene hadde jeg drillet inn så jeg slo på de riktige bryterne og fikk start på motoren igjen.» (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7)

Igjen vises en stor tiltro seg selv. I tillegg stolte Knut på det tekniske, teknikeren og utstyret. Dette minnet og tilliten til utstyr og seg selv mener jeg er en form for kulturelt minne innen gruppen jagerflygere, en del av måten jagerflygere har lært å oppføre seg på (jfr. Kap 2.3.2)

Selv om Knut og hans kolleger godtok risikoen gjorde ikke nødvendigvis foreldrene deres det. Myndighetsalderen var 21 år, men man kunne søke flyskolen som 18-åring, gitt at man hadde foreldrenes underskrift *«Jeg beklager Lande, men synet ditt er et grensetilfelle, og det er sånn her hos oss at vi lar tvilen komme foreldrene til gode»* (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7). Sitatet over, som også er brukt tidligere i oppgaven, av sjefslege Oberst Nyby, viser at faren ved denne jobben var kjent for både pilot, forsvar og foresatte.

Denne episoden ser Knut på som den mest dramatiske han selv opplevde under den kalde krigen: *«Rent personlig, det mest dramatiske, selv om jeg ikke gikk og følte på det sånn etterpå, så var det episoden da jeg fikk motorstopp. Det var den ene gangen jeg kjente etterpå at jeg var «mo i knærne» for å si det sånn. Reaksjonen kommer jo alltid etterpå, ikke når du er midt i det, for da er du så opptatt.»* (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7).

Da Knut så at han hadde tid til å redde flyet var det snakk om sekunder hvor en innøvd prosedyre måtte gjennomføres. Heller ikke det skapte følelse av redsel:

«Nei, for da var jeg så opptatt med prosedyren. Men jeg skal innrømme at da jeg landet på Rygge og steig ut av cockpit, så kjente jeg meg litt «mo i knærne», jeg skal innrømme det. Men

det gikk fort over. Så neste dag fløy jeg igjen, og tenkte ikke noe mer på det, men jeg kjente vel mer på mestringsfølelse. At dette hadde jeg løst OK. Det bidro til at jeg stolte enda mer på fly, utstyr og meg selv.» (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7).

Opplevelsen Knut forteller om var altså ikke avskrekkende, men snarer tvert om; det bidro til at han stolte enda mer på fly, utstyr og seg selv. Dette er et selvbiografisk minne, men i likhet med de fleste andre selvbiografiske minner er det også kommunikativt (Jfr. Kap. 2.2 og 2.3.1).

Knut forteller om flyging i ukjent terreng, uten radar, i mørket og i lave høyder. Alt dette regnes som operativ risiko, og var noe som gjorde flygingen farligere. Knut poengterer at han ikke følte seg presset til å ta denne risikoen. *«Jeg var bevisst på den risikoen. Den største risikoen vi hadde var at vi kunne kollidere med terrenget. Jeg opplevde flere ganger at nå er det for dårlig og prosedyren da var å trekke opp. Komme seg på topp av skydekket, og det gjorde jeg mange ganger. Så, det jeg mente, er at jeg var forsiktig og var bevisst på det at nå må du ikke presse. For i min tid så var det jo flere som fløy i bakken. Hvert år var det noen som omkom. Bare sånn anslagsvis; på 50-tallet var det minst 2 per flykull som omkom. På 60-tallet var det kanskje 1 per kull og på 70-tallet kanskje 1 på annet hvert kull. Det omkom jo jagerflygere helt opp til, den siste som omkom i jagerfly, det var vel i 1992 på Rygge. Jeg sluttet i luftforsvaret i 1981, så i hele min tid i luftforsvaret omkom det flygere hvert år. Så du var veldig bevisst på det. Risikoen var ikke teknisk svikt. Du visste det at risikoen det var vi – oss selv – derfor var det viktig å bruke erfaring, ta lærdom av andre sine feil, være forsiktig og følge prosedyren og ikke presse i dårlig vær.» (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7).*

Det kommer fram av minnet at Knut ikke bare minnes det selvopplevde, det Halbwechs kaller selvbiografiske minner (Jfr. Kap. 2.2), men han trekker også inn historiske minner (Jfr. Kap. 2.2) og kulturelle minner (Jfr. Kap. 2.3.2) fra andre tiår enn da han selv fløy, både tiårene før og etter 1960-tallet. Tiltroen og de kulturelle minnene om evner og godt utstyr forsterkes her. Pilotene bruker kulturelle minner til å lære mer om hvordan mindre dyktige piloter gjorde feil.

Per poengterer at det var langt lavere risiko å fly Orion enn med jagerfly og forteller at han nesten ikke var involvert i noen ulykker selv. *«Jeg har nesten ikke hatt noen uhell. Kun 3*

nødlandinger i hele karrieren. Ingen på kullet mitt døde, men det var noen før og etter.» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8)

Han trekker frem en alvorlig ulykke i Mistfjorden: *«En jeg kjente godt fløy inn Mistfjorden i marginalt vær og kom aldri ut igjen. Når det skjedde en ulykke var vi alltid interessert i å finne ut hva som gikk galt og hva piloten eventuelt gjorde feil. På den tiden var det ikke så interessant å diskutere bakenforliggende årsaker, slik det er nå. Det meste var "flygerfeil".» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8)*

Selv om Per i liten grad var involvert i uhell eller ulykker, var han med på oppdrag som han ikke følte seg kvalifisert for: *«På nattoppdrag der du skal angripe target i måneskinn sitter du med avgjørelsene alene under vanskelige navigasjonsforhold. Da har du minimum av lys i cockpit. Lyset er rødtlig, så vi fortsatt kan se ut og ikke mister nattsynet. Det er vanskelig å se, været er kanskje også dårlig. Du må hele tiden være obs på hvor du flyr. Ruta må planlegges nøye. Kursen er staket ut på forhånd og du beregner hele tiden hvor du befinner deg i forhold til kartet, minutt og sekunder, du vet akkurat når du må svinge. «Time and heading». Du har kartet foran deg og må vite hvor du er, og hva slags minstehøyder det er i ditt område. Du flyr lavt for å unngå radaren og stiger opp for å angripe målet. Du må vite på sekundet når du skal gjøre hva, beregne vinkel, hastighet og mål. Da kan det gjøres feil og noen ganger ble vi sendt ut på oppdrag vi ikke var kvalifisert for. Jeg synes ikke at 199 omkomne flygere er så mange i forhold til alle de feilene som ble begått. Flygerne opererte naturligvis alene og hadde ingen å diskutere operative løsninger med.» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8)*

Minnene Per har fra jobben i Norge er personlige- og selvbiografiske minner, men også historiske minner (Jfr. Kap. 2.2). Per nevner flere ting som kommer fra opplæringen på andre siden av Atlanterhavet. «Time and heading» er et eksempel på dette. Per nevner flere minner knyttet til risiko, for eksempel da han skulle ta bilde av en vulkan på Jan Mayen:

«Da jeg fløy Orion fikk vi i oppdrag å fly ut å se å vulkanutbruddet på Jan Mayen i 1970. Det var før vi skjønnte at dette kunne være farlig. Vi hadde med oss en vulkanolog på denne turen og vedkommende ville absolutt ha oss inn i en sky der han skulle ta noen målinger. Han mente at

det ikke var noe farlig for skyen var bare var vanndamp. Vi trodde på ham og fløy inn, men det skulle vi aldri ha gjort. Lavaen rant ut i sjøen så det var mye vanndamp, men den skya inneholdt ikke bare damp. Den var fullt av pimpestein; «Leca-kuler». Flyet ble sandblåst. Vi kunne ikke se ut av frontruta etterpå. De var fullstendig ødelagte. Vi hadde kun sikt i sidevinduene da vi skulle lande. Både propellene og motoren var skadd. Det kunne gått skikkelig galt.» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8)

«Vi hadde med en stein i cockpiten. «Bernie» het han og var fra Island. Amerikanerne hatet Island. Keflavik var det verste stedet de kunne være på, for der skjedde det ingenting. De gjorde hva de kunne for at Island skulle bli mindre. Så hver gang de fløy ut derfra hadde de med seg en stein som de slapp i havet. Det var deres måte å gjøre det på. Så vi fikk beskjed om at vi måtte også ta med oss en stein. Så vi tok med oss «Bernie», men vi kasta han ikke ut. Vi fløy rundt med den steinen i mange år. Han hadde caps, vi hadde boret hull til sigarett og han kunne drikke whisky. Det var en del morsomheter rundt ham. Hvor lenge han holdt det gående vet jeg ikke, men det var risikabelt å ha med en stein. Det kunne gått kunne gått veldig galt om den traff roret når vi åpnet cabin døren for å kaste ut noe, eller om "han" løsnet i turbulens.» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8).

De siste sitatene og avsnittene viser at Per, og mest sannsynlig andre piloter på denne tiden, var veldig lite risikoavers. Dette kan også gitt pilotene «bragging rights», noe som da gjør minnene kommunikative (Jfr. Kap. 2.3.1). Historien om Jan Mayen og steinen «Bernie» er følgelig personlige og selvbiografiske ettersom Per selv har opplevd disse hendelsene og sett begge med egne øyne (Jfr. Kap. 2.2).

4.2.5 Alkoholkonsum

I følge de intervjuede har alkoholkulturen bedret seg betraktelig frem til i dag. Da de var aktive flygere var alkoholkonsumet høyere enn i dag, men messelivet ble og blir sett på som noe positivt. Per og Knut trekker frem samme ulykke og beskriver og minnes den. Ulykken de minnes er Grytøyaulykken i 1972, og den knyttes til alkoholkonsum.

Per har personlige minner knyttet til ulykken og minnes den slik: *«Det var noen som hadde problemer. Piloten som fløy et av Luftforsvarets passasjerfly, en Twin Otter, i fjellveggen på Grytøya i 1972 hadde hatt alkoholproblemer i lang tid. Vi visste hvem han var. Styrmannen hans burde ha stoppet ham, men han var en muligens en svak personlighet som ikke turte å si fra. Dette skjedde mens jeg var på Andøya. Vi fløy over med Orion og fotograferte alle disse omkomne som lå i skråningen. Det var ganske tøft. 17 mennesker omkom i den ulykken»* (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8).

Også Knut hadde nærhet til ulykken gjennom personlig tilknytning:

«Vel, det var jo fest i messa. For på den tiden var det mye det vi kaller «messeliv». Mange bodde inne, mange var ugift og det var jo bar i messene så det ble jo servert alkohol om kveldene. Men du hadde jo regler da. Du skulle ikke drikke 8 timer før du fløy og vi hadde 0,2 promille som grense. Men jeg skal ikke påstå at det ikke forekom. Jeg vet ikke om dere har hørt om Grytøyaulykken med en Twin-Otter? Der var kapteinen beruset. Det kom frem 30 år etter, for da ble rapporten frigitt, og da først fikk de pårørende vite om at kapteinen hadde vært alkoholpåvirket. De pårørende gikk til rettsak mot staten, men de tapte, dessverre. Birger Strand som jeg nevnte, han var jo vitne i den rettsaken, og han sa jo som vitne da, at alle visste om at den offiseren hadde et alkoholproblem. Jeg visste det også, mine kolleger visste det. Personen var en meget hyggelig person og du ville ikke angi. Vi mente det var ledelsen sitt ansvar – og det var jo òg. Jeg er enig med Strand, jeg mener «alle» visste om det, inkludert hans ledere. Men de nektet for det i rettsaken. Det mente Strand var veldig galt. Begrunnelsen fra regjeringsadvokaten, som jeg har lest etterpå, den var det at hvis Staten ble dømt, så ville ettermålet til disse offiserene være skadet; sjefen for Luftforsvaret og sjefene til vedkommende flyger. Jeg mener at det var veldig dårlig at de pårørende ikke ble tilkjent erstatning. Begrunnelsen var at det ville sette disse

offiserene som nå var pensjonerte eller døde, –i et dårlig lys, og det syns jeg var en svak begrunnelse. Men de ble som sagt frikjent.» (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7).

Selv om dette var en stygg sak som involverte alkoholkonsum, hevder Knut at Alkohol ikke var et stort problem generelt. Dette var en enkeltstående sak. Det er slik Knut minnes det fra sin egen skvadron. Det hendte at noen fløy med bakrus, men Knut sier at de var bevisst på alkoholbruk på 717-skvadronen. Kulturen endret seg gradvis til det bedre ettersom ledelsen ble byttet ut. Det ble mer og mer fokus på sikkerhet. Per forteller om da han fløy over ulykken for å ta bilder for forsvaret. Det beskrives som en tøff opplevelse, noe som er forståelig. Rent minneteoretisk må dette ses på som et selvbiografisk minne, ettersom Per forteller om kjennskap til piloten som fløy flyet, og jobben han gjorde (Jfr. Kap. 2.2). Knut sine minner knyttet til Grytøya-ulykken er kulturelle- og kommunikative minner. Knut har ikke selv vært med på arbeid rundt ulykken, men han har lest avisen, tidsskrifter og hørt om ulykken på radio. Praten har nok også gått varm i leiren og på «beer call», slik at mange av minnene Knut sitter på rundt ulykken er kommunikative (Jfr. Kap. 2.2 og 2.3.1). Dessuten er det å anta at boken Birger Martin Strand ga ut i 2014 også har bevart minnet om Grytøya-ulykken da ulykken omtales i hans bok og hvor Strand går hardt ut mot ledere i luftforsvaret.

4.2.6 Hemmelighetskultur

I forsvaret er mye hemmeligstemplett, og de som arbeidet i forsvaret hadde taushetsplikt. Om taushetsplikt sier Per følgende:

«Jeg tror folk er flinke til å overholde taushetsplikten. Taushetsplikten er i prinsippet evigvarende. Jeg kunne ikke si så mye til kona engang. Jeg holdt taushetsplikten helt til jeg skjønnte at noen hadde publisert det meste allerede. Dessuten skjedde det vi snakker om her for 50 år siden og det er ikke noe poeng å holde dette hemmelig lenger. Teknologien har gått fra oss og er ikke relevant i dag. Utstyret vi brukte er helt borte, kanskje skiftet ut flere ganger. Taktikken er annerledes, flyene er annerledes, sensorene er helt forskjellige og verdensbildet er forandret, det har blitt mye mer rotete.» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8).

Først da minnene var blitt gjort til kulturelle minner av noen andre følte Per han kunne snakke om sine egne minner og på den måten gjøre de kommunikative til ander utenfor pilot-gruppen (Jfr. Kap. 2.3). Taushetsplikten kan tolkes som en form for stillhet knyttet til et tabu. Knutsen (2016) peker på at politikerne kan bestemme hva som skal være taushetsbelagt i tjenesten for å ta vare på norske verdier, både materielt og væremåte. Er det forenelig med norske demokratiske verdier, og for Norge som fredsnasjon, å kringkaste at nasjonens piloter trener daglig på krig? Det er spesielt lite fordelaktig at utenlandsk etterretning får vite dette, og derfor er stillhet knyttet til forsvaret en stillhet mange godtar og ser på som nødvendig, men det må også være mulig å stille seg spørsmålet – til hvilken pris? (Jfr. Kap. 2.5).

Per synes det er rart at det ikke snakkes mer om jagerflypilotene og deres innsats under den kalde krigen:

«Jeg synes at dette er rart for å være bønn ærlig. Alle flygerne har jo vært borte i mye rart. Det er merkelig at det ikke er flere som snakker om dette nå. Dette er ikke hemmelig lenger. Jeg synes at det vi gjorde fortjener mer oppmerksomhet. Det er vi som gjorde jobben. Jagerflyene var veldig primitive, i alle fall F-5, i forhold til Orion inntil F-16 kom. F-104 Starfighter hadde radar, men var avhengig av bakkeradar for å lokalisere objekter.» (Jfr. Intervju 5, vedlegg 8)

Knut forteller at stillheten henger sammen med kulturen som ble tatt med fra krigen og minnet kan således knyttes til Rothbergs «multidirectional memory»:

«Det var veldig mange ulykker. Mange av våre kolleger omkom. Uten at det ble et ramaskrik blant «publikum» eller pårørende. Det virket som det ble stilltiende godtatt, og dette tror jeg hadde sammenheng med at Norge var i en krig i 5 år hvor mange ble drept. Etter krigen viste det hvor viktig det var å ha et forsvar, for det hadde vi ikke i 1940, det hadde Arbeiderpartiet forskuslet. Under oppbyggingen av forsvaret etter krigen, så var det akseptert av sivilbefolkningen, publikum, for det var viktig å ha et Forsvar, og alle visste hva som hadde skjedd i 1940. (...) Det ble jo skrevet om det i avisene etter hver ulykke, og det kom bilde av flygeren i avisen, men du hørte aldri noe om det fra pårørende eller pårørendes advokater eller noe sånt. Det ble stilltiende godtatt, og alle var klar over risikoen.» (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7).

Det at pilotene fikk en notis i avisen etter dødsfall eller ulykke støttes oppunder av Hvam (2019), og viser at det personlige- og selvbiografiske minnet til Knut også er kulturelt og kommunikativt (Jfr. Kap. 2.3).

På spørsmål om hva Knut syns om hvordan storsamfunnet minnes flygerne fra den kalde krigen, svarte han:

*«Det er et vanskelig spørsmål. Jeg vet sannelig ikke. For det er jo ikke noe snakk om det, men det er vel på tide kanskje, at det blir skrevet om det. For mye av det som foregikk under den kalde krigen er jo fortsatt hemmelig og vi er fortsatt underlagt taushetsplikten. Hvis vi forteller hemmeligheter så kan vi bli tiltalt og straffet, akkurat som han; det var en major, ****SENSURERT NAVN****, tror jeg han het, som røpet at han hadde vært med på spionasjeoppdrag i Sovjet. Han ble venstreradikal på sine eldre dager og derfor så røpet han disse hemmelighetene for han var plutselig blitt imot NATO og militæret og alt. Han ble tiltalt og straffet og mistet tittelen sin, han var vernepliktig major, og den ble han fradømt, og det var på grunn av brudd på taushetsplikten som er lovpålagt. Så det er vel derfor det har vært så stille om det. Og mange offiserer som tjenestegjorde under den kalde krigen de føler seg fortsatt bundet av taushetsplikten. Snakker ikke om det. Vi har sett at det har vært en del skriverier av pårørende som ønsket å få belyst mer om sine fedres ulykker og sånn. Det har jeg sett.»* (Jfr. Intervju 4, vedlegg 7).

Når det kommer til stillheten rundt pilotenes minner, ser vi et godt eksempel i sitatet over, hvorfor så mange tar vare på stillheten. Dersom du gjennom ditt yrke vet at brudd på taushetsplikten vil gi kraftige sanksjoner, og at du vet at det vil skade nasjonen, kan det tenkes at det ikke er lett å plutselig en dag begynne å prate om det du en gang holdt hemmelig for selv de nærmeste. Det legges et lokk på minnene (Jfr. Kap. 2.5).

4.2.7 Oppsummering 1960

I motsetning til pilotene på 1950-tallet, ser vi nå at vi begynner å distansere oss fra 2.verdenskrig. Kun en av de to informantene har opplevd krigen, men begge er vokst opp i eller i nærheten av den, og har tydelige kommunikative minner knyttet til krigen. Begge ble tidlig flyinteressert, men den ene hadde en mer vrien vei til pilotyrket enn den andre. Både Per og Knut tok sin utdanning i Amerika, men de trekker i mindre grad dette frem enn pilotene på 1950-tallet. Det er verdt å vise til den store forskjellen i disiplin. Den harde disiplinen som ble beskrevet på 1950-tallet er ifølge Per tilnærmet borte på 60-tallet. Hvorvidt dette er gjeldende for alle baser i USA, er uvisst. Begge informantene arbeidet med etterretning, noe som kanskje kan si noe om samtiden. Det ble etter hvert større og større fokus på informasjonsproduksjon. Begge pilotene trekker frem at det er en form for operativ risiko involvert i yrket, men få selvbiografiske minner knyttet til ulykker. Vi vet av Hvam (2019) at det ble færre fatale ulykker på 1960-tallet enn på 1950-tallet. Som piloter som driver med etterretning er det lavere risiko enn ved å fly kampfly.

På 1960-tallet var det fremdeles et betydelig alkoholkonsum, men sammenligner vi minner fra 50- og 60-tallet, er det langt mindre alkohol på 60-tallet. Pilotenes minner om i hvilke sammenhenger alkoholen ble konsumert sammenfaller mellom begge årtiene. Yrket er en stor identitetsfaktor, og veldig mange snakker om jobben sin, og definerer seg selv ut fra den. Det å være pilot under den kalde krigen og ha som jobb å samle informasjon om «fienden», legger ikke til rette for mange middagssamtaler om yrket utenfor leiren. Veldig mye av livet til disse pilotene har vært hemmeligholdt, og det kan vi tolke som en form for strategisk stillhet, slik Ketil Knutsen (2016) beskriver det.

4.3 1970-tallet

4.3.1 Flyinteresserte i ung alder

Alle de fire informantene som var yrkesaktive på 1970-tallet forteller at de ble interessert i fly og flyvning i ung alder, til tross for svært ulike forutsetninger.

Gunnleik fra Numedal lekte med modellfly og leste «Flynytt» og «Luftens helter». Numedal flommet ikke over av flytrafikk, men Gunnleik så en del seilfly i Hokksund og på Notodden og begynte selv med seilfly da han var 17 år gammel. (Jfr. Intervju 8, vedlegg 11).

Finn vokste opp på Våland i Stavanger. Da han var 10-12 år gammel så han et fly som kom over Vålandstårnet: *«Jeg så en hjelm inne i flyet. Wow, that was it. Da visste jeg hva jeg skulle bli. Etter den opplevelsen var det ikke noen vei tilbake»* (Jfr. Intervju 6, vedlegg 9).

Geir Inge fra Sola forteller at han som barn lekte med modellfly og bygget sitt eget glidefly i balsamtre. Videre forteller han: *«... Det var først etter gymnaset at jeg bestemte meg for å prøve å bli jagerflyger. Jeg visste det var vanskelig, men ville prøve likevel. Far syntes det var spennende, men mor satte seg på helt bakbeina. Hun var nok redd. Det var noen fly som ramla ned i 60-årene. Folk snakket om dette og hun leste jo aviser».* (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

For Bjørn sin del var det ikke mange fly å se i oppveksten; han vokste opp i Florø – et sted uten flyplass. Likevel har han vært flyinteressert hele livet. 14 år gammel brukte han konfirmasjonspenge på seilflykurs på Notodden. Han måtte ha spesialtillatelse fra foreldre for å delta og faren var usikker på om det var en god idé. Kurset ble gjennomført og var på mange måter begynnelsen på flygerkarrieren. Bjørn deler også følgende minne, som han knytter til flyinteressen:

«Hjemme i min bestemors kommode lå det en Spitfiremodell. Dette var et minne etter min onkel, Nils Jørgen Fuglesang. Han fløy i 332 skvadronen under krigen. Han ble skutt ned, tatt til fange av tyskerne og havnet i fangeleiren Stalag Luft III i Sagan, Schlesien. Han var med på «Den store flukten» da han sammen med 80 andre rømte gjennom en tunnel som de hadde gravd ut under minefelt og piggrådgerder, den 23. mars, 1944. Den 29. mars ble han skutt da han

sammen med noen kamerater ble arrestert av Gestapo i Flensburg, ved grensen til Danmark. Historien om onkel har vært med å trigge interessen for fly.» (Jfr. Intervju 7, vedlegg 10).

Alle fire har hatt perioder eller en hendelse som skapte en flyinteressen som var viktig for at flygeryrket skulle bli deres levevei. Gunleik sin flyinteresse knytter han til historiske minner fra flyblader fra barndommen og selvopplevde minner da han så fly som barn (Jfr. Kap. 2.2). Det å stå på Vålandtårnet i Stavanger å se et fly passere så lavt at en kan se hjelmen til piloten er et sterkt selvbiografisk minne (Jfr. Kap. 2.2). Geir Inge, som vokste opp på Sola var i umiddelbar nærhet til en av landets største flyplasser, positive selvopplevde minner (Jfr. Kap. 2.2). Minnet Bjørn trekker frem er spennende da det er sammensatt; minnet om onkelen fremstår å ha vært et kommunikativt minne innad i familien og har blitt et historisk minne gjennom at historien om onkelen er vel dokumentert og skrevet om i historiske verk (Jfr. Kap. 2.3).

4.3.2 Utdanningen i Norge

For å bli jagerflygere måtte de gjennom tøffe opptaksprøver. Under kan vi se hvordan alle de intervjuede som var aktive på 1970-tallet minnes opptaksprøven og den første del av utdannelsen i Norge som vanskelig. De skulle gjennom et nåløye før den virkelige utdannelsen og treningen startet. Til tross for et roligere klima i den kalde krigen på 1970-tallet (Jfr. Kap 1.4) ser vi at utdanningen og treningen er like operativ som under 1950- og 1960-tallet.

For Gunleik begynte opptakene på Rygge hvor rundt 100 håpefulle møtte opp: *«Her gikk vi gjennom en rekke tester. Det var psykologi, simultanøvelser og medisinske sjekker. Det var en voldsom avskalling. På Værnes ble vi blant annet sendt ut på plenen for å plukke sigarett stumper og vaske toalett, slike ting for å se hvor mye du tålte, uten å bli sint og irritert. 20-25 av oss ble sendt videre via Trandum til Værnes hvor vi også fikk noe befalsutdanning. Det var vel 17-18 av kullet mitt som ble sendt til utdanning i Canada eller til Statene. Jeg kom til Canada.»* (Jfr. Intervju 8, vedlegg 11).

Finn forteller om sin opplevelse fra Rygge, hvor han var en av rundt 150 rekrutter:

«Her gikk vi gjennom diverse psykotekniske tester. Det gikk på kunnskap, men også på koordinasjon - evnen til å gjøre flere ting samtidig. Hver morgen ved oppstilling ble de som måtte dra hjem opplest. Når vi kom tilbake på brakka etter testene om ettermiddagene var det alltid noen som snakket om hvor lett de syntes prøvene hadde vært. De kunne alle svarene osv. Jeg syntes ikke at det var så lett, det var mye jeg ikke kunne – men om morgenen var det ofte de som «kunne alt» som forvent. Jeg tror vi var 24 stykker som ble sendt videre til Værnes. Da vi var ferdige der, var det 12 igjen. Deretter ble vi sendt videre til USA, etter hvert som det ble ledige plasser.» (Jfr. Intervju 6, vedlegg 9).

Også Geir Inge startet utdanningen sin ved Rygge:

«Jeg søkte opptak på flyskolen i 1970 og var da en av godt 1000 andre søkere. Rundt 300 ble innkalt til opptak ved forsvarts flyskole på Rygge. Her var vi i 4-5 dager og gjennomgikk ulike tester. Mange ble sendt hjem igjen. Rundt 40 stykker kom videre og ble sendt fra Rygge til Værnes. Her skulle vi først gjennomgå en måneders rekruttskole. Rekruttskolen i forsvaret varte vanligvis i 3 måneder, men selv om vi slapp unna med en måneders rekruttskole på Værnes var det en hard måned. (...) Ingen av oss hadde sovet noe særlig så vi tenkte at nå skulle det bli godt å hvile litt, men det ble det ikke mye soving framover. Det var de eldre elevene ved på Flyskolen som ble foresatte for oss «ferskinger,» og de var ikke nådige. Det var en «kadaver-disiplin» som førte til at flere sluttet.» (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

Bjørn søkte på flyskolen, men fikk i første omgang avslag. Han ville være over 23 når han ble ferdig og fikk beskjed og det var for gammelt. Verneplikten gjennomførte han i Kautokeino som fjernskriveroperatør. I denne perioden søkte Bjørn flyskolen igjen og denne gangen kom han inn. Han var i kull F2-70; et sommerkull. Opptaksprøvene var på Rygge. Det var bortimot 500 søkere og av disse gikk ca. 40 videre til Værnes. Her ble antallet ytterligere redusert, før utlandet stod for tur (Jfr. Intervju 7, vedlegg 10).

Gjennom å individuelt kommunisere disse minnene skaper hver og en av pilotene tilhørighet til en eksklusiv gruppe. De som kom gjennom nåløyet. Halbwachs teori tar for seg dette, grupper som dette kunne være familie, nabolag, klubb, trossamfunn osv. Helt opp til nasjoner. Hvert

individ tilhører flere slike grupper, men felles for de fire intervjuede er at minnene deres binder dem sammen som jagerflypiloter som kom gjennom nåløyet og fikk bli nettopp det.

Jagerflypiloter (Jfr. Kap 2.3.2). Minnene de kommuniserer i intervjuet er for det meste selvbiografiske minner (Jfr. Kap. 2.2) ettersom de forteller om det de har opplevd i egen utdanning i Norge.

4.3.3 Utdannelsen i utlandet

Alle fire reiste for videre utdanning til Nord-Amerika. Finn, Geir Inge og Bjørn i USA, Gunleik i Canada. Alle forteller om minner med positive fortegn; de hadde det bra og ble godt behandlet under utdannelsen i Amerika. Jevnt over forteller de intervjuede om gode og nokså like forhold, sett bort fra økonomien; den var bedre for de som havnet i USA enn de som havnet i Canada.

Gunleik forteller at han trente på alt mulig i Canada. Dagen begynte gjerne med en vær-briefing etterfulgt av teori og flytning. Videre forteller han: *«Vi ble ganske fint behandla. Men du var jo kadett kan du si, så du måtte vaske rommet og det var jo mye inspeksjoner og styr og spektakkel. De kom inn på brakka og kikket. Men det var ikke så gærent som på Værnes. (...) De hadde det jo bedre de i statene når det gjaldt økonomi. Vi hadde vel 120 dollar i måneden. Også måtte vi betale for maten i messa, 20-30 dollar, så vi hadde ikke så veldig mye igjen. Mens de i statene var oppe i over 400, så det følte vi var urettferdig.»* (Jfr. Intervju 8, vedlegg 11). Sett i lys av minneteori er dette minnet interessant ettersom det er basert på to ulike typer minner. Minnet om hans privatøkonomi som kadett i Canada er et selvbiografisk minne (Jfr. Kap. 2.2). Gunleik prater også om økonomien til nordmennene som var stasjonert i USA. Dette har ikke Gunleik opplevd selv, men blitt fortalt av noen som mest sannsynlig har opplevd det. Dette er derfor et kommunikativt minne (Jfr. Kap. 2.3.1).

Finn var i USA og Williams Air Force Base i Arizona:

«Vi hadde offisersgrad i USA og ble godt behandlet. Var midlertidig fenrik, men ble degradert til sersjant når vi kom tilbake til Norge. Slik var reglene. Det var lange dager og tett program. Noen ganger begynte vi med flyging klokka 5 om morgenen. Halve dagen var flyging og resten teori.» (Jfr. Intervju 6, vedlegg 9). Det hendte de hadde fritid og Finn forteller om helgeturer til

Flagstaff, skiturer på vinteren og lek og moro i elvene om sommeren. Dette, sammen med minnene om behandlingen på Williams Air Force Base i Arizona er selvbiografiske minner, ettersom det er minne Finn selv har opplevt sammen med, eller siden kommunisert med andre i omgangskretsen.

Geir Inge forteller fra Vanse Airportbase i Oklahoma:

«Førsteinntrykket av USA var stort, spennende og nesten litt skremmende. Jeg hadde aldri vært i utlandet før og hadde knapt sittet i passasjerfly. På Vanse var det sikkert flere fly enn det hele det norske forsvaret hadde til sammen. Når jeg ser tilbake på det så var vi nokså ukritiske til alt som var amerikansk. Vi var veldig Pro Amerika, selv om dette var midt under Vietnamkrigen. Vi hadde nok litt skylapper og mange av oss en slags taknemlighet for hva USA hadde gjort for oss under krigen. Vi så ikke for oss at amerikanerne kunne gjøre noe galt» (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

Ettersom Geir Inge ikke hadde råd til å reise hjem på juleferie, dro han på juleferie i USA sammen med noen dansker i stedet for:

«Vi reiste fra Oklahoma til Los Angeles, Hollywood og Disneyland. Vi så Grand Canyon og var innom Las Vegas. Det ble mye kjøring, men det var kjempegøy». (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

Bjørn ble sendt til Texas og Laughlin sammen med to andre nordmenn:

«Det var et veldig godt system i USA. De norske flyelevene hadde et godt omdømme. Vi ble ikke utsatt for noe særlig practical jokes eller lignende. Vi ble tatt godt vare på, også i lokalbefolkningen. Ellers på basen var det mye arbeid, teori og testing. Vi måtte jobbe. Det var teoretiske tester, motorlære, dynamikk osv. alt som har tilknytning til faget. Det var ingen nordmenn som strøyk faglig, men det var en som kom hjem uten ving grunnet «for meget moro».». (Jfr. Intervju 7, vedlegg 10).

Alle de intervjuede som var aktive piloter på 1970-tallet var stasjonert i USA, foruten Gunleik. Dette skaper noe interessant. Bjørn, Geir Inge og Finn snakker alle om selvbiografiske minner om deres egen tid i USA (Jfr. Kap. 2.2). Stort sett om hvor bra det var å være norsk på en Amerikansk base. Gunleik, som var stasjonert i Canada minnes å være misfornøyd med betalingen når den settes opp mot betalingen nordmenn fikk i USA. Det interessante er at det kun er den som var misfornøyd, og stasjonert utenfor USA, som trekker frem minner som ikke er egenopplevd i fortellingen om utdannelsen i utlandet.

4.3.4 Jobben i Norge

Gunleik forteller om hyppige «hot scrambels» hvor de måtte opp i luften og avskjære sovjetiske fly. Han husker ikke å ha vært redd, men kunne være spent:

«Nei, ikke som jeg husker. Klart du kan være litt spent noen ganger, men ikke redd for at det skal gå gærent. Jeg tror som sagt det er mye opp til deg selv når det gjelder å havne i farlige situasjoner, så lenge materiellet virker, ikke sette seg opp i noen kinkige situasjoner. Det går jo fort, så det er fort gjort.» (Jfr. Intervju 8, vedlegg 11).

For oss «vanlige» sivile, er det vanskelig å forstå hvordan du kan lette med et jagerfly, klar for strid, uten et snev av redsel. Enda vanskeligere er det å forstå at en ikke blir redd i møte med sovjetiske fly. Dette kan selvfølgelig være en del av pilotenes stammespråk, som et kulturelt minne (Jfr. Kap. 2.3.2). At en gjennom lang tjeneste snakker om frykt som å være spent. Følelsen redsel kan også være noe som er gjemt som en form for stillhet.

Finn forteller om hans rolle dersom det ble krig; ved mobilisering skulle han fly fra Rygge og til Bardufoss. Derfra skulle han fly en planlagt rute langt inn i Sovjetunionen:

«Vi øvde på å fly lavt uten å bli oppdaget på noen rader. Jeg skulle være med på å bombe radarstasjonen i Petsjenga, Murmansk. Vi var inne og kikket på turene med jevne mellomrom. Målet var å huske de. Banak flystasjon Lakselv var der vi skulle nå frem til på hjemturen, men vi måtte ha mye flaks om dette skulle lykkes. Jeg tenkte ikke over den politiske situasjonen, men godtok oppgaven. Det var dette vi skulle gjøre. Jeg hadde kanskje sett annerledes på det i dag.»

(Jfr. Intervju 6, vedlegg 9). Mobiliseringen skjedde aldri. Minnet som Finn her forteller om er et selvbiografisk minne, men når det er snakk om militære instruksjoner må dette også anses som kulturelle minner, tilgjengelige for en liten gruppe med den riktige sikkerhetsklareringen. For de som er outsiders vil disse instruksene i praksis ikke eksistere, og vi kan snakke om strategisk stillhet. Sommeren 1970 skiftet Finn beite til Sola og 718-skvadronen. Her fikk han nye oppgaver:

«Vi drev med skolering av de som kom hjem fra Statene. Vi hadde tre avdelinger. Den ene drev med instrument flyging, så var det en survival-avdeling og den taktiske avdelingen hvor jeg var. Vi drev med luftkamp, våpen levering og slike ting. Samtidig var vi en operativ avdeling. Vi skulle også delta i krigen, for å si det på den måten. Vi hadde blant annet missiler for å senke båter. Det foregikk på en litt annerledes måte enn i dag. Vi øvde på å fly så lavt som mulig for å ikke bli oppdaget, men måtte opp for å se målet. På ca. 10 kilometers avstand fyrte vi av mot målet. Vi styrte flyet med høyre hånd og fyrte av missilet med den andre hånda. I en reel situasjon ville vi vært mye av en «sitting duck», det vi si en som det er lett å skyte på.» (Jfr. Intervju 6, vedlegg 9).

Geir Inge sin oppgave da han var stasjonert i Bodø var å identifisere russerne. Han forteller følgende om jobben:

«Vi hadde beredskap 24 timer i døgnet. Det var alltid 2 personer på vakt. Vi jobbet 12 timers-skift og lå da alltid med flysuiten på oss. Vi fikk melding fra de som drev med radar-overvåkning om når det kom inn fly. Da ble vi «scrambla». Det var en klokke som ringte i oppholdsrommet. Fra klokka ringte hadde vi 15 minutter på komme oss oppi en vanntett drakt, hive oss i flymaskinen og komme oss opp i lufta. Dette gikk vanligvis veldig fort. Vi var ofte i lufta etter 5 min. Vi ble «scrambla» ca. 1 gang i uka.» (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

Ut fra beretningene til Geir Inge i avsnittet over, kan en se at det er snakk om mye som er selvopplevd. Altså selvbiografiske minner. Samme type minne kan vi identifisere i avsnittet under. Sammenligner vi avsnittene er det interessant å se ulikheten i hvordan de forteller om tjenesten. Geir Inge har en tydeligere «pilotsjargon» enn hva Bjørn har. Dette kan ha en

sammenheng med hvem en har pratet med tidligere. Omgås du andre piloter og har pratet mye om minner fra tjenesten, vil en bevare sjargongen. Bjørn har muligens ikke pratet om det i samme omfang med andre piloter, dette har jeg tidligere koblet til kulturelt minne (Jfr. Kap. 2.3.2

Hovedoppgaven til Bjørn var å forhindre en eventuell invasjon:

«... vertfall slik vi så det. På øvelser fløy vi og bombet mål etter anvisning, eller vi navigerte oss fram til et spesielt mål. Vi fløy gjerne 2-4 fly samtidig og øvde mot mål på bakken. På Ørlandet var det også litt luft til luft-beredskap. Hvis man var heldig fløy man hver dag, man ville jo gjerne opp i luften. Noen ganger kunne det gå dager mellom hver gang man var i luften, mens det noen ganger var flere turer på en og samme dag. Dette var avhengig av vær, vind, fly og oppdrag». (Jfr. Intervju 7, vedlegg 10).

Da Bjørn skiftet tjenestested fra Ørland til Bodø, skiftet også arbeidsoppgavene. Ved 331 skvadronen i Bodø var oppgavene luft-til-luft, i motsetning til luft-til-bakke som på Ørland. Bjørn minnes oppgavene i Bodø på følgende måte:

«Oppgaven var å avskjære russiske fly eller båter som kom nær norskegrensen. Radarstasjonen sendte oss i luften når det ble observert en inntrenger, eller noe som kunne bli en inntrenger. Meldingen var da: «hot scramble». I perioder skjedde dette 2-3 ganger daglig. I begynnelsen da jeg kom til Bodø bodde vi 10-12 stykker på samme brakke, det var ikke mange «stille stunder». Det ble gjerne en liten fest i ny og ned, pluss at vi kunne dra inn til byen». (Jfr. Intervju 7, vedlegg 10).

Alle pilotene har hatt en relativ operativ tjeneste i Norge, og de er ikke redde for å prate om den. I forrige kapittel, om 1960-tallet, kom jeg inn på stammespråket til pilotene. Noe av den samme sjargongen kan vi peke på i intervjuene av Gunleik, Bjørn, Finn og Geir Inge. Også disse knyttes til en spesifikk gruppe gjennom språket de snakker. Det er også verdt å nevne at de virker veldig bevisst på at tjenesten deres ikke lengre er taushetsbelagt. Dette kommer tydelig frem i sitatet *«Jeg skulle være med på å bombe radarstasjonen i Petsjenga, Murmansk.»*. Vi har beveget oss et tiår lengre bort fra 2.verdenskrig og kulturen i forsvaret er endret. Pilotene minnes hendelser og tjenesten i Norge med stor detalj. Dette er nevnt tidligere, men også her har jeg grunn til å tro at

minnene er så detaljrike fordi minnene har blitt kommunisert som kommunikative minne mange ganger tidligere, innad i «pilot-gruppen». (Jfr. Kap. 2.3.1).

4.3.5 Ulykker og bearbeidelse

Alle intervjuobjektene ble spurt om de opplevde ulykker, noe alle gjorde. Om ikke personlig, så via venner og kolleger, både fatale og ikke-fatale ulykker.

Gunleik forteller om en ulykke som skjedde ved Steigen i Nordland:

«Det gikk to i en fjellvegg oppi Steigen. De hadde programmert navigatørboksen feil, antageligvis. Det var nok enten mørkt eller skyer/dårlig sikt. I det tilfellet hvor radarstasjonene er nede så hadde man et system hvor man la maskinene, for eksempel rundt Bodø, - de bare fløy og fløy som en slags vakt, for å kunne oppdage fiender som kunne trenge igjennom og komme inn. En øvelse.» (Jfr. Intervju 8, vedlegg 11).

Dette minnet bærer preg av å ikke være selvopplevd. «Det var nok enten mørkt» gjør at jeg tolker dette minnet som kommunikativt- eller historisk minne. Dette er noe Gunleik har lest om, eller blitt fortalt av personer som var nærmere ulykken. Er det noe han har lest i flytryggingen er det historisk eller kulturelt minne. Det er interessant at han peker på årsaken. Dette er noe jeg har pekt på tidligere i oppgaven. Pilotene er opptatt av årsak til ulykker, og jeg mener dette er en del av kulturen i forsvaret. En form for stillhet (Jfr. Kap. 2.5), for å holde pilotene fokusert på oppgavene de skal utføre.

Gunleik kjente også annenflygeren i Grytøyaulykken:

«... Det er sånn som setter spor, når det går så mange. Vi tenkte ikke så mye på det når vi gikk opp og fløy neste dag, så. Det nytta ikke å legge det på seg, ellers hadde det vært vanskelig å jobbe.» (Jfr. Intervju 8, vedlegg 11).

På oppfølgingsspørsmål om hvordan de håndterte slike ulykker svarte Gunnleik at det ikke ble gjort noe spesielt ut av det:

«Snakka litt om det, hva kan ha skjedd, og litt sånn. Så var det neste dag. Følte ikke at det gjorde noe stort inntrykk, det var liksom en del av det som kunne skje. Det var back to normal. Men klart, var det begravelse på stasjonen så var det jo ned i Bodø domkirke» (Jfr. Intervju 8, vedlegg 11). Igjen ser vi at pilotene pratet om det tekniske ved ulykken, men det følelsesmessige gjemmes bort. Denne formen for stillhet er veldig lik den som er beskrevet for 1950-tallet i delkapittelet «Operativ risiko». (Jfr. Kap. 2.5).

Det første Finn forteller om, hva gjelder ulykker, var noe som skjedde på den første nattflygingen han hadde etter hjemkomsten fra USA. Det var det første dødsfallet Finn opplevde i tjeneste for Norge, og den som gikk bort var en av de to han hadde reist til USA med, Finn forteller dette tydelig preget:

*«Vi hang mye i hop. Jeg har ikke tenkt så mye på det, men det kom over meg nå. Han het ****SENSURERT NAVN**** og var fra Balsfjord. Han kom aldri tilbake. Neste dag var vi i luften igjen. «The show must go on». Det var slik det var. Vi reiste i begravelsen. De 10 årene jeg var på skvadronen mistet luftforsvaret 34. Jeg kjente alle. «Operativ risiko» kalte vi det. Mange døde på grunn av «flyger feil». Vi følte oss trygge så lenge det ikke var redskapen som sviktet (...) Men mange døde nok også fordi vi gjorde ting vi ikke var utstyrt for. Norge skulle vise at de også kunne angripe om natta. Vi drev visuell lavflyging i stupmørke med kartet på kne, og leverte våpen mot bakkemål. Vi var egentlig ikke utstyrt for å gjennomføre slike operasjoner, men de skulle vise at vi hadde kapasitet. I dag hadde nok ansvaret for ulykkene blitt flyttet til et annet nivå, til ledelse og sjefer som bestemte hva som skulle gjøres. Vi følte oss ikke presset til å gjøre dette». (Jfr. Intervju 6, vedlegg 9).*

Etter ulykker forteller Finn at de fylte ut et skjema. Hendelsesforløpet ble kartlagt, og konklusjonen ble som regel «flyverfeil» eller «operativ risiko». Ulykkene ble siden omtalt i bladet «flygtrygging», et blad pilotene leste nøye for å lære av feil andre gjorde. I dag mener Finn at ansvaret for ulykken hadde havnet hos ledelsen. «Flygtrygging» er et historisk minne ettersom det er skrevet ned og pilotene kan oppleve det gjennom bladet (Jfr. Kap. 2.2).

Geir Inge følte seg aldri presset til å gjøre noe han var ubekvem med å gjennomføre, men en viss form for risiko vil det alltid være. Dette minnet må vi ta på alvor, men en må også stille seg kritisk. Det er en form for lojalitet knyttet til et yrke som jagerpilot. Det kan her være snakk om en form for stillhet (Jfr. Kap. 2.5). Geir Inge trekker spesielt frem en ulykke som hans kamerat, ****SENSURERT NAVN****, var involvert i. ****SENSURERT NAVN**** styrtet på midten av 1970-tallet, og kom seg ikke opp i lufta igjen:

«Ulykken må ha skremt han for han søkte om å bli instruktør på Værnes etter dette. Han var der 1 år, men ville ikke mer. Jeg tror han måtte være i forsvaret ut plikttjenesten, men sluttet helt å fly.» Ettersom ****SENSURERT NAVN**** var en venn av Geir Inge, er det rimelig å anta at ****SENSURERT NAVN**** har fortalt om tankene og minnene sine til Geir Inge. Dette minnet er et kommunikativt minne som følge av at Geir Inge har blitt fortalt dette. Geir Inge sier så at «jeg tror han måtte være i forsvaret ut plikttjenesten». Dette er et godt eksempel på hvordan minner går over i hverandre. Dette kan ****SENSURERT NAVN**** ha fortalt til Geir Inge, men Geir Inge kan også ha lest dette i reglementet. (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

Bjørn forteller at det ikke var noen ulykker mens han var under utdanning i USA, men i Norge mistet han noen av sine beste venner:

*«En fløy i sjøen, mellom Bodø og Lofoten. Mulig han traff en måke, han fløy fort og lavt. Jeg var den som måtte hjem å fortelle kona hans hva som hadde skjedd. De hadde en liten datter og han skulle være fadder for min datter noen uker etterpå. Det er klart, du må jo tenkte litt på det, men at folk krasjer visste vi jo. Det har jo alltid skjedd. Det er en del av gamet. ... Så var det en på skvadronen min som styrta inne i fjorden. Det var like etter at jeg kom til Bodø. ... En annen kamerat omkom da han fløy inn i en kraftledning i Tysfjord i en F-16. Han var nummer 3 i en 4-er-formasjon. ****SENSURERT NAVN**** het han. I mange år etterpå hadde vi årlig fest hos kona hans Astrid, sammen med andre som var Bodø.»* (Jfr. Intervju 7, vedlegg 10).

Felles for alle fire er at de ikke kan vise til all verdens bearbeiding, vertfall ikke via initiativ som kommer fra forsvaret. «Det er en del av gamet», «Det har jo alltid skjedd», «Det var slik det var», «Vi snakka litt om det, så var det back to normal» går igjen når vi snakker om tragedier.

Her igjen vil jeg trekke frem språket, som jeg tidligere i oppgaven har kalt «stammespråk» - et språk som gir de tilhørighet i pilotgruppen, som igjen kan sies å være et kulturelt minne.

Som intervjuer finner jeg det spesielt at ingen av intervjuobjektene egentlig har snakket ut om dødsfallene til sine nære venner som flere i sitatene over blir beskrevet som. Ut fra intervjuene blir nærmest ulykkene til kameratene redusert til å bli «flygervfeil». Hvorfor oppstår denne typen stillheten? Har dette også med forsvarets identitet og kultur å gjøre? Kanskje ønsker en ikke å snakke om minner rundt de døde for å ikke risikere å tape ansikt i en kultur som fremstår som veldig «macho». Det er også tenkelig at det er i forsvarets interesse at pilotene ikke skal være styrt av følelser, men heller være rasjonelle. Det kan være en fordel når en skal fly på små marginer. Minnene pilotene presenterer er for det meste selvbiografiske minner, ettersom intervjuobjektene leste en god del i Flytryggingen, vil jeg anta at en del av detaljene og historiene knyttet til forskjellige ulykker kan være kulturelle minner i tillegg som jeg har vært inne på tidligere i oppgaven; kulturelle i form av den kulturelle sfære i måten det forventes at en opptrer som jagerflyger (Jfr. Kap 2.3.2).

4.3.6 Operativ risiko

Det trekkes frem lavtflyging, høye hastigheter og flyging i mørke som ting som økte den operative risikoen. Nedenfor vil jeg trekke frem en rekke minner fra Finn, Gunleik og Geir Inge har om tjenesten sin og den operative risikoen som var knyttet til den.

Finn forteller at operativ risiko er betydelig mindre i dag, enn hva det var da han fløy for forsvaret:

«I dag har ikke flygere samme behov for å alltid å fly lavt. De kan levere sine våpen fra store høyder og bomben finner selv målet. Utstyret har også blitt bedre. I tillegg har flyene blitt så dyre og så få at det er et større tap å miste de. Dermed er man kanskje mindre villige til å ta risiko. Vi drev med visuell lavflyging om natta. Dette økte den operative risikoen. Da fløy vi med kartet på knærne, uten noen form for belysning. Det eneste vi hadde var en hodelykt vi kunne lyste på instrumentene i cockpiten med. Det er som å gå ute om natten, man er avhengige av å se. Vi gikk med solbriller om dagen for å styrke nattsynet.» (Jfr. Intervju 6, vedlegg 9).

Informanter fra tidligere tiår sammenlignet tjenesten sin med andre verdenskrig. En krig som var sterkt identitetsskapende for disse pilotene. Finn sammenligner med fremtiden. Minnet han har om sin egen tjeneste former det kommunikative minnet (Jfr. Kap. 2.3.1) han har om flyvning etter sin tjenestetid. Dette er en form for multidirectional memory (Jfr. Kap. 2.4).

Gunleik forteller at fugler var en fare, men det var en type risiko pilotene ikke kunne kontrollere:

«Fugler hadde vi jo ikke kontroll på, men kan ikke huske at det var noe problemer på det. En jeg var på kull sammen med, han ble drept ut forbi Lista. Han fikk en måke rett inn i ansiktet. Men vi fløy jo stort sett bare høyt og der er det ikke fugler. Vi måtte ta av og lande så klart. Vår hovedoppgave var avskjæring av andre fly i høyden, så vi lå lite på lavflyvning. Det farligste er vel om du er for dristig, presser inn i trange daler for eksempel. (...) Mye av feilene tror jeg ble unngått på grunn av at den tekniske tjenesten var veldig god der oppe. Det er klart de var ikke herre over alt, men.» (Jfr. Intervju 8, vedlegg 11).

Minnet om fuglen er et kommunikativt- eller historisk minne (Jfr. Kap. 2.3.1 og 2.2). Dette er noe Gunleik har fått høre fra andre i forsvaret. Ettersom piloten som ble truffet av fugl omkom, må minnet komme fra noen andre, eller gjennom nedskrevne kilder, som gjør minnet historisk. Geir Inge forteller om en hendelse:

«Dette skjedde under lavtflyging om natta. Jeg var på vei tilbake til Stavanger fra Bergen og lå i 5-6 tusen og så ikke så mye i mørket og da er du jo «dritredd» i utgangspunktet. Plutselig smalt det som faen. Det var som om et rifleskudd gikk av. «Hva skjedde nå»? Jeg sjekket instrumentene, men det var ikke noe galt med motorene. Jeg fløy videre og landet som normalt på Sola. Her fant de ut at jeg hadde truffet en gås. Gjessene var ute og fløy på om natta de.» (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12). En stund før denne hendelsen var det en lignende hendelse på Lista, som Gunleik forteller om. Da var det en måke som gikk gjennom frontruta, og flygeren omkom. På grunn av Listaulykken skiftet de ut ruta på flyet til Geir Inge bare to uker før hans møte med gåsa: *«Dersom de ikke hadde skiftet glasset hadde ikke jeg kunne fortelle om dette nå. Da hadde jeg nok blitt drept momentant.»* (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12). Dette minnet er interessant da det

baserer seg både på egenopplevde minner om når Geir Inge selv fløy, og på kommunikative minner knyttet til Listaulykken. Geir Inge har behov for begge to for å skape kontekst til minnene han selv har opplevd.

Det har vist seg i tidligere tiår at bearbeidelsen av ulykker har vært knyttet til alkohol, messen og prat mellom pilotene. Neste delkapittel vil ta en titt på om det også var gjeldende praksis på 1970-tallet.

4.3.7 Alkohol

I denne delen av besvarelsen vil jeg ta for meg minnene som blir fortalt av pilotene fra 1970-tallet knyttet til alkohol. Ettersom minnene og sitatene er relativt korte og mange, kommenterer jeg minnene opp mot minneteori etter at minnene er presenter, altså på slutten av delkapittelet.

Når det kommer til alkoholkonsum, kommer vi ikke utenom Grytøyulykken. Gunnleik forteller i forbindelse med denne ulykken at piloten hadde et alkoholproblem: *«Problemet der var vel at han ikke ble stoppet. Men det er klart, det er gamle kamerater mye, oppigjennom systemet. Uten at det skal ha noe å si. Han burde jo vært stoppet før, for å si det sånn. Det var nok en del som visste om det, men som sagt, så var det jo en del gamle kjenninger blant annet.»* (Jfr. Intervju 8, vedlegg 11).

Geir Inge forteller følgende: *«Det var nok et ganske høyt alkoholforbruk blant en del av oss. Det skjedde stort sett i helgene. Vi hadde «beer call» i messa på fredager. I Bodø gikk vi også ut i byen og drakk og tosket oss der. Det var forholdsvis løssluppent når det galt alkohol. Det var vår måte å av reagere på.»* (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

Han følger så opp med å fortelle om en kollega som mistet jobben på grunn av alkoholen: *«Da jobbet han sivilt, men problemene begynte i forsvaret. Noen hadde et drikkemønster som avvek fra de fleste av oss. Vi reagerte på det. De fleste tok oss en fest, ble fulle og gikk hjem. Dagen derpå angret vi på at vi hadde vært fulle og drakk ikke mer før neste fest. Men det var noen som ikke sluttet å drikke med fortsatt i flere dager. Akkurat der burde vi kanskje ha vært litt strengere. Vi burde ha sagt fra. Ellers så skjedde det jo at folk som hadde havnet på en fest*

kvelden før de skulle fly ikke var «fit for flight» og meldte fra om dette. Dette var akseptert dersom det ikke skjedde for ofte». (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

Geir Inge minnes en episode med presten Georg Abeln: *«Han var en av gutta. Han var med oss på Beer Call og var den første som kom og den siste som gikk. Han hadde mer godt å si en de fleste andre prester jeg har møtt. Han kunne vi snakke med om absolutt alt. Han hadde leilighet rett nedenfor messa. Vi var ofte på nachspiel der. Jeg husker at jeg hadde han med på en flytur til hjemgården hans ved Flekkefjord. Vi så far hans som sto ute på tunet og holdt seg for ørene. Han syntes flyturen var storartet og mente at han aldri hadde vært så nær Gud før.»* (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

Bjørn forteller at det var samling i messa på fredagene, og da gikk det i øl. *«Det var «Beer Call». Da kunne man blåse ut litt og man kunne snakke med sjefene og si hva man mente, uten at det fikk konsekvenser. Der kunne man klippe slipset av generalene. Det var en måte å ta «verdensmestere» litt ned på».* (Jfr. Intervju 7, vedlegg 10).

Ut fra minnene som er presentert i dette delkapittelet knyttet til alkoholkonsum, kan vi si at de aller fleste minnene er selvbiografiske og kommunikative (Jfr. Kap. 2.2 og 2.3.1). Alle minnes et stort alkoholkonsum, men i ulike kontekster. Noen i forbindelse med ulykker, andre i forbindelse med fest. Geir Inge minnes at alkoholen var deres måte å avreagere på. Minner en vanligvis ikke pratet om ble kanskje akseptable å prate om når alle var påvirket av alkohol. Stillheten (Jfr. Kap. 2.5) som var forventet i det vanlige tjenestelivet opphørte, og minnene og sorgene kunne deles. Alkoholen var derfor en katalysator for at minnene gikk fra å være selvbiografiske til å bli kommunikative. Dette er likt gjennom alle tiårene til nå.

4.3.8 Hemmelighold og status

Mye av det jagerflygerne jobbet med og trente på er nå nedgradert med tanke på hemmelighold, men den gang de var aktive var mye av arbeidet strengt hemmelig. Pilotene måtte være forsiktede med hva de pratet om. Kaptein Kristen GjØen ble dømt for spionasje på midten av 60-tallet, og de ble fortalt at de ikke måtte snakke for mye med folk på fritiden. Geir Inge forteller: *«Vi fikk vite at det var en spion på byen som prøvde å lure informasjon ut av militære. Vi ble derfor advart mot å si hva vi gjorde og hva vi holdt på med og å snakke for mye med folk på fritiden. Dette gjaldt spesielt når vi skulle på fest og det var alkohol i bildet.»* (Jfr. Intervju 9, vedlegg 12).

Bjørn forteller at han kunne snakke om jobben når han var hjemme: *«De fleste vennene fra Bodø er sivile folk, jeg er gift med en bodøjente, så jeg hadde litt mer kontakt med omverdenen. Var det flere enn to flygere på en plass var det stort sett bare fly som ble diskutert. Det var ikke så mye som var så hemmelig. Men mye ble stemplet hemmelig ... Du underholdt ikke i selskap om avskjæringer osv. De som gjorde det de skjønte til fort hvor dumt det var. Det var veldig lite sann.»* (Jfr. Intervju 7, vedlegg 10).

En skiller stillhet og glemsel. Det at en ikke prater om noe betyr ikke at noe er glemt, men noe en husker er ikke et minne før det blir kommunisert. Geir Inge sitt minne rundt taushetsplikt og spioner viser hvordan stillhet kan styres ovenfra. I Bjørn sitt tilfelle, kan det virke som om denne styringen var litt mer løssluppen. En snakket om mye, selv om det var hemmeligstemplet, men det var stort sett når det var mange andre piloter til stede. Her kan vi tenke på «stammespråk» igjen. Hva får andre egentlig med seg? Bjørn nevner også noe om at piloter som snakket litt for mye om tjenesten forsto at det ikke var lurt. Derfor var det lite prat om tjeneste.

Stillheten var altså styrt ovenfra, politisk, i tillegg til å være styrt gjennom sosiale sanksjoner innad i pilotgruppen (Jfr. Kap. 2.5).

4.3.9 Oppsummering 1970

I likhet med pilotene som var aktive på 50- og 60-tallet, fikk også pilotene som var aktive på 70-tallet en tidlig interesse for fly og flyvning, og alle trekker frem klare selvbiografiske minner som omhandler opplevelser rundt fly som barn. Dette gjelder for alle, bortsett fra Bjørn, som fikk sin interesse fra en spitfiremodell knyttet til hans onkel som var pilot under andre verdenskrig, og som kan tolkes som et kulturelt minne. Vi kan nå se at pilotene i større grad enn tidligere trekker frem utdannelsen i Norge, før de drog til utlandet, som viktig. Minnene fra tjenesten i Norge er preget av selvbiografiske minner om trening til krig. Mange oppdrag og hot scrambles i forbindelse med hendelser knyttet til Sovjet minnes både som selvbiografiske minner og kommunikative minner. Når det kommer til ulykker og operativ risiko kan vi si at alle pilotene på 1970-tallet melder om høy risiko. I motsetning til de andre tiårene er dette i all hovedsak knyttet til trening under vanskelige forhold, noe pilotene har selvbiografiske minner av. Ulykker de har lest om knyttes til kulturelle minner. Pilotenes holdning knyttet til ulykker, eksemplifisert i følgende sitater: «*Det er en del av gamet*», «*Det har jo alltid skjedd*», «*Det var slik det var*», «*Vi snakka litt om det, så var det back to normal*». Tolker jeg som en form for stillhet. En stillhet som var lett å opprettholde ettersom piloten fant «tilfredsstillende svar» i Flytryggingen som kulturelle minner.

Alle tiårene har til nå trukket frem alkohol som en del av kulturen og det indre liv på flybase/leir. Det som er nytt på 1970-tallet er at pilotene trekker frem alkohol som direkte årsak til en større ulykke. Tidligere minner har vist at alkoholen var mer for bearbeidelse av vonde selvopplevde-, kommunikative- og kulturelle minner. Dette videreføres fra 50-, 60- og videre til 1970-tallet.

Et tydelig skille mellom 60- og 70-tallet er hvordan de ser på hemmeligholdet. 60-tallet fremstår som strengere når det kommer til håndhevelse av taushetsplikten enn hva de kommunikative minnene om hemmelighold fra 1970-tallet forteller. Dette kan tolkes opp mot at andre verdenskrig og dets minne er nærmere for de som tjenestegjorde på 1960-tallet.

4.4 1980-tallet

Veien mot å bli flyger: Interesse og krav

Interessen for fly og flyvning startet i tidlig alder. Begge de intervjuede var omgitt av fly i sin oppvekst. Både Leif og Knut fikk pilotopplæringen sin i USA, og de minnes at det først og fremst var moro å fly, men at det ble stilt strenge krav i opptaket og for å gå videre i opplæringen. Når det kommer til utdannelsen i utlandet, foregår den fremdeles i Amerika, men fokuset til pilotene har skiftet fra å dreie seg om disiplin, til å dreie seg om økonomi. Hvilken økonomisk frihet den enkelte har er selvbiografiske minner, men det brukes kommunikative minner om andre sin økonomi for å sammenligne USA og Canada.

Leif ble flyinteressert under sin oppvekst på Sola med nærheten til Sola flyplass. Han minnes opplæringen som startet på Værnes i 1975: *«Her gjaldt det å plukke ut de som var best egnet for jobben i lufta. Man måtte ha riktig høyde, godt fargesyn, være god til å pugge og flink til å gjøre flere ting samtidig. Det var psykologiske tester der man blant annet måtte tappe med begge hendene mens man løste mattestykker. Vi drillet prosedyrer. Måtte vite hva vi skulle gjøre på forhånd. Det er vanskelig å improvisere når du er i lufta. Saab Safir var det første opplæringsflyet på Værnes. Mange måtte reise hjem. I april 1976 var det 12 stykk igjen som fikk et hvitt merke på lua: «Fledge». Det var de utvalgte som fikk komme videre til flyopplæring i USA, men først måtte de også gjennom en 3 måneders befalsopplæring i Norge.»* (Jfr. Intervju 10, vedlegg 13).

Knut sin flyinteressen startet tidlig. Han vokste opp på Kongsvinger i nærheten til radarstasjon og skytefelt. Det var ikke bare synet av fly som ga Knut interessen, men farens rolle i Sivilforsvaret spilte også en viktig rolle for utviklingen av interessen. Faren hadde som oppgave å varsle om mulige angrep på anleggene ved Kongsvinger. For å holde seg oppdatert abonnerte faren på bladet «Flynytt». Flynytt står seg som et kulturelt minne vi har sett gjennom alle tiårene:

«Dette begynte jeg å lese da jeg var en 8-10 år gammel. 17 år gammel fikk jeg stipend av luftforsvaret for å delta på seilflykurs. Dette var et 3 ukers ABC-kurs som ble avholdt i juli 1974. Norsk Aeroklubb delte ut stipendene etter søknad. Jeg fikk dekket halvparten av utgiftene. Sommeren etter tok jeg videregående kurs i seilflyging.» (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Knut søkte seg inn på flygeskolen på Værnes i Trøndelag. Etter Værnes gikk veien videre til USA både for Knut og Leif:

«Språket var litt vanskelig i begynnelsen. Det var mange flymekaniske uttrykk som vi norske ikke forsto, men vi fikk hjelp av de amerikanske elevene i klassen. Vi måtte gjennomgå mange tester. Ble blant annet satt i trykktank, der vi ble tatt opp i 25.000 fots høyde. Der skulle vi gjøre mattestykker. Tok ikke så lang tid før vi begynte å tulle. Vi hadde hvert vårt rom på basen. Om kveldene kom vi sammen og diskuterte fly. Det var litt alkohol, men ikke vanlig å drikke hele tiden. Vi elsket fly. Det eneste vi tenkte på var å komme oss opp i luften. Vi reflekterte ikke så mye over politikk eller hva vi var en del av.» (Jfr. Intervju 10, vedlegg 13).

Her ser vi tydelig hvordan minnene Leif snakker om har blitt skapt i fellesskap med andre. Minnene Leif forteller om fra USA handler om vi'et og ikke jeg'et. Dette er et selvbiografisk minne fra tiden i USA, men det forteller oss også at pilotene seg imellom kom sammen og diskuterte fly (Jfr. Kap. 2.2).

Knut minnes en tid med god råd, hvor han fikk lønn som sersjant med utenlandstillegg og med gratis hus og losji, ble det romslig økonomisk. *«Vi hadde det ekstremt bra. Det var det store biffer og øl året rundt, for å si det sånn!»*. Videre forteller Knut om hard trening og en disiplin som har blitt myket en del opp siden 50-tallet: *«Det var ingen streng disiplin, men vi måtte jobbe. Vi skulle ha progresjon hele veien. Jeg syntes at dette var gøy!»*. (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Dette står i sterk kontrast til beretningene og minnene fra 1950-tallet. Intervjuobjektene fra 1950-tallet forteller at det var bedre økonomi i å være stasjonert i USA for opplæring enn i Canada, men likevel minnes alle fra femtitallet en tid med trange kår sammenlignet med de intervjuede fra 1980-tallet. I tillegg omtaler informantene på 1950-tallet utdannelsen i utlandet som et mentalt mareritt.

4.4.1 Jobben i Norge

Da Leif og Knut kom tilbake til Norge havnet de på ulike steder i landet og fløy ulike fly. Det som går igjen fra det de forteller, om selve jobben i Norge, er hyppige flyvninger. Leif var først stasjonert på 336-skvadronen på Rygge, og deretter 718-skadronen på Sola. Begge steder fløy han F5. Om selve tjenesten minnes Leif at 50 prosent av jobben med F5-flyet var å være i beredskap, ta bilder og eventuelt skyte ned inntrengere om det ble aktuelt:

«Flyene i beredskap var alltid utstyrt med raketter, kanoner og fotokamera. Det var mange sikringer, så det skulle mye til før noe ble avfyrt. Kjenner ikke til at dette ble gjort i min tid. Det var alltid 2 fly i beredskap. Dette var en vaktordning som var fordelt mellom, Ørland, Rygge og Sola. Hver 3 uke var det dermed 2 flygere på beredskap på Sola. Sola hadde 20 F5, det var 40 på Rygge, Ørlandet ca. 30 og så var det noen andre som ikke var i bruk. Norge hadde ca. 100 F5 fly på det meste. Russerne kom av og til ned og la seg om lag 12 nautiske mil utenfor kysten. Dette var greit og de gjorde ikke noe galt, men da viste nordmennene sin tilstedeværelse.» (Jfr. Intervju 10, vedlegg 13). Det er interessant å se hvor detaljerte minnene om hvor mange fly som var i beredskap på de ulike basene i Norge. Jeg er usikker på hvordan en opplever antall fly, så derfor vil jeg anta at disse minnene både er kommunikative og kulturelle. Det er ikke utenkelig at antallet var oppført i en inventarliste som flyverne hadde tilgang på. Evt. ble det kommunisert flygerne imellom.

Knut kom til Bodø i 1979 og fløy Starfighter CF-104:

«De satte meg i et veldig avansert fly som hadde en dårlig historikk. Starfighter. Flyet var fantastisk, men du måtte vite hva du holdt på med. Det er et visst rom for feil, men på Starfighter var dette rommet lite. Det jeg ikke visste da var at dette var en skvadron med relativt lite erfaring med Starfighter, de hadde fått de første flyene i 1974. Tidligere hadde de hatt treningsstatus. Nå hadde skvadronen fått en operativ status.» (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Knut minnes det å fly Starfighter, dette er selvbiografisk minne (Jfr. Kap. 2.2), og det er rimelig å anta at han har diskutert problemstillinger knyttet til flytypen i sin daglige tjeneste med kolleger. Det at flyet hadde en dårlig historikk kan ikke sies å være et minne han har opplevd selv, men en etablert sannhet, kommunisert nedover av de som tidligere har flydd Starfighter.

Eller som et historisk minne gjennom tidsskrifter om flygning eller rapporter som pilotene ofte leste (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Arbeidsdagen varte vanligvis fra 0730 til 1530. Det ble flydd omtrentlig en tur til dagen hver dag. Oppdragene var først og fremst anti-shipping og det ble ofte øvd på båter og hangarskip. Oppdragene er like som de har var under de tidligere tiårene, til tross for endring i historisk kontekst (Jfr. Kap 1.4):

«Vi måtte kunne silhuettene på ulike fartøy og vite risikoen med anti- luftskyts. Vi fløy alltid 2 fly sammen, og ofte 4 flys angrepsformasjon. Jeg likte lavflyging. Vi fløy lavt og trente på å bruke radar mot sjømål. Det var gøy å fly det flyet som hadde radar og kunne plukke ut mål. Vi fikk beskjed om hvor det var fartøy. Da var det å fly ut og ta bilde med håndholdt kamera. Når det var mørkt måtte vi presse ASA-en for å få brukbare bilder.» (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Også under hvordan tjenesten i Norge var ser vi stor kontrast mot tidligere tiår. Der pilotene i tidligere tiår minnes mye venting og lite flytid, minnes pilotene fra 80-tallet hyppige flyvninger, noe som er selvbiografiske minne, ettersom det er pilotene selv som minnes at de fløy ofte (Jfr. Kap. 2.2).

4.4.2 Operativ risiko, ulykker og bearbeidelse

Leif og Knut fløy begge for forsvaret på 80-tallet. De har mer eller mindre samme utdannelse, men vidt forskjellige minner hva angår ulykker i forsvaret. Knut minnes en rekke ulykker og havari knyttet til både F16 og Starfighter, felles for minnene knyttet til ulykkene er at bakgrunnen for ulykken forklares. Leif minnes ingen ulykker knyttet til seg selv eller kollegaer. Begge trekker frem messa og «beer call» som et sted en kunne prate om hendelser, ulykker og savnede. Denne terapeutiske praten var ofte i sammenheng med alkohol, og den fant sted sammen med andre piloter da det kunne være vanskelig å snakke om tjenesten med sivile (Jfr. Intervju 10, vedlegg 13).

Med bakgrunn i antall arbeidsulykker i Starfighter, er det ikke urimelig å påstå at det var forbundet en høyere operativ risiko til flytypen sammenlignet med andre flytyper på 1980-tallet.

I tillegg til å fly Starfighter, trekker Knut frem selve oppdraget han ville fått om det hadde utviklet seg til en varm krig. Han skulle fly til Kolahalvøya og angripe båtene som lå til havn:

«Vi hadde sannsynlig ikke nok brennstoff til å komme oss hjem igjen etterpå. Vi kunne overleve ved å skyte oss ut. Etter dette var planen at vi skulle bli plukket opp av «Stay behind». Dette var sivile og x-militære som var organisert for å ta vare på de som hadde skutt seg ut å få dem i sikkerhet. Vi visste at det ville være en organisasjon som skulle ta vare på oss, men hvem de var visste vi ikke. Å skyte seg ut var greit. Du berger livet, men i en atomkrig, som en konflikt fort kunne utvikle seg til, var det ikke så greit å overleve uansett.» (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Leif som fløy F5 kan ikke minnes noen ulykker, men minnet om det han kaller «vår lille skrekk» er klart og tydelig: *«Tactical Air Navigation som viser retning og distanse til radiofyrtårn på bakken; hvis det var for svakt signal kunne pelen og tallet som viste distanse begynne og spinne.»* Det nærmeste Leif var en ulykke var da flymotoren i F-5 stoppet i luften: *«Dette kan skje i høyder der luften er veldig tynn, men da er det bare å gå ned og starte motoren om igjen.»* (Jfr. Intervju 10, vedlegg 13).

Knut derimot, viser til ni forskjellige ulykker han husker fra tjenestetiden. Han trekker frem flytype, år og hvem som var utsatt for ulykken. Både overlevende og omkomne. Noen av ulykkene minnes med mange detaljer, andre ikke.

En av ulykkene Knut forteller om førte til at flere elever trakk seg fra utdanningen etter en ulykke som hendte 10. mai 1977 og vitner om en ny tid sammenlignet med tiårene før:

*«Denne dagen måtte alle elevene bytte lærer, fordi vi ikke skulle bli så gode venner med bare en instruktør. Poenget var også at man skulle bli evaluert av mer enn en person. Instruktøren som fløy ulykkesflyet hadde vært på fest dagen før og var ikke helt edru. De krasjet. Flyeleven, som ikke hadde spendt seg godt nok fast, slo hodet inn i instrumentbrettet. Han ble ikke drept akkurat der, men fikk store skader og døde kort tid etterpå. Instruktøren fikk 1 uke i kakebu. Da kan man ikke bli straffet sivilt. Han fortsatte som flyger i forsvaret og deretter sivilt. Det er ikke en fin historie. Han som omkom het **SENSURERT NAVN**.»* (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Det er interessant hvor detaljrikt minnet over er; Knut husker fortsatt både årstallet for ulykken, men også datoen. Dette minnet er selvbiografisk (Jfr. Kap. 2.2) i den grad at Knut opplevde at ulykken under utdanningen sin, men det kommer også fram av minnet at det er kommunikativt (Jfr. Kap. 2.3.1) ulykken har vært snakket om, da minnet består av info som er lagt til det Knut selv opplevde. Som at flyeleven ikke hadde spent seg godt nok fast, og hvordan han skadet hodet. (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Noen av minnene er mer personlige enn andre. Felles for alle minnene knyttet til ulykkene er at årsak til ulykken vektlegges, slik sitatet over viser.

Knut trekker frem et annet personlig minne. Dødsfallet til ****SENSURERT NAVN**** i 1980:

*«**SENSURERT NAVN** var en god kar. Han var artig og alltid blid. Vi var ofte sammen på «beer call» på fredagene og drakk øl. Starfightereren han fløy fikk sannsynlig utilsiktet «kicker», et system som slo styrestikka kraftig framover for at flyet ikke skulle steile. I lav høyde gikk flyet rett i sjøen.»* (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Ulykker som dette skulle en tro ikke var enkle å komme over, spesielt når det er kjente og nære mennesker som omkommer. Knut forteller at etter den første ulykken han opplevde i 1977 tenkte han: *«dette skjer jo aldri meg. Jeg følte vel at jeg hadde såpass tak på flygingen at jeg kjente meg trygg på egne vegne.»* Og på generell basis tenkte Knut: *«Det skjer ikke meg»*, selv om han var klar over risikoen ved å fly jagerfly; *«Ulykker er en del av jobben»*. (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Det vitner som en slags stillhet, eller at det blir lagt et lokk på en del av følelsene knyttet til minnet, som igjen former minnet. Dette virker å være nødvendig, for å klare å stå videre i jobben, etter at ulykkene var et faktum (Jfr. Kap. 2.5). Det vitner også om en væremåte en måtte ha for å klare å stå i yrket som jagerflyger, noe vi ser gjennom alle tiårene, og således et kulturelt minne (Jfr. Kap. 2.3.2).

Etter ulykkene var det ingen felles samlinger, men Knut forteller at hver og en leste om ulykkene for å finne ut hva som hadde gått galt. Det leste de om i et blad som heter «flytrygging» utgitt av

Luftforsvaret. Der stod de fleste ulykker og nesten-ulykker omtalt, og alle flygere leste det nøye og står seg som et kulturelt minne (jfr. Kap 2.3.2).

Knut minnes alle ulykkene med en årsak og årsaken er enten menneskelig- eller teknisk svikt. Denne måten å minnes de omkomne og overlevende på, kan kanskje stamme fra omtalene av ulykkene fra Flytryggingen. Disse kan forklares som historiske minner da bladet «Flygtryggingen» tilførte Knut kunnskap som igjen ble videreført til de rundt han, og nå til denne analysen. Knut minnes ulykkene på en teknisk måte, slik også bladet gjorde. Det må også kunne regnes med at det er en del av kulturen i forsvaret, og derfor et kulturelt minne (Jfr. Kap. 2) (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Det var gjerne i forbindelse med alkohol at ulykkene ble snakket om. Leif forteller at det på kveldene kunne være litt alkohol, men at det ikke var vanlig å drikke «hele tiden». Knut minnes at alkoholen kunne være positiv og terapeutisk: *«Beer call var et sted der man kunne få ut ting man ellers ikke snakket om. Man kan vel si at alkoholen hadde sånn sett en positiv effekt. Alkohol ble også et problem for noen. Vi visste hvem dette var. Det var kjent. Jeg kan ikke huske at noen sluttet på grunn av alkohol problem, men de ble passet på.»* (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Minnet over forteller oss at alkohol fungerte som en katalysator for at hendelser gikk fra å være personlige, selvbiografiske til å bli kommunikative. Alkoholen fikk folk i tale og gjorde det lettere å snakke om de vanskelige tingene. Men minnene forble kun kommunikative flygerne imellom, innad i gruppen (Jfr. Kap. 2.2 og 2.3.1) noe som er helt likt med minner fra tidligere tiår.

«En ting som har vært litt vanskelig var at vi ikke fikk ikke formidlet til omverden hva vi holdt på med, hvilken risiko vi utsatte oss selv for. Vi var i 1. linje og hadde spesial oppdrag med enveis billett i tilfelle krig. Det var vi klar over. Vi var med å holde Norge trygt for alle. Dette fikk vi lite annerkjennelse for. Forvaret var uglesett spesielt i studentmiljøet. Mao var stor på Blindern og NATO var ikke noe populært i det politiske landskapet. Min x-svoger var ganske radikal. Jeg holdt meg unna diskusjonene i selskapslivet. Ingen sa noe direkte til meg, men jeg merket holdningene. Da jeg begynte å fly sivilt sleit jeg med å formidle det jeg hadde vært med på.» (Jfr. Intervju 11, vedlegg 14).

Vi ser i dette delkapittelet at det var forbundet mange farer ved å fly jagerfly, og at det var store forskjeller i hvorvidt pilotene pratet om ulykker. Knut fant det vanskelig å prate om tjenesten sin med sivile, også sammen med andre sivile piloter etter endt tjeneste i forsvaret. To svært interessante observasjoner kommer ut av dette delkapittelet. Den første observasjonen er måten minnet om ulykker blir delt. Teknisk og «kaldt», faktabasert. Jeg har tidligere antatt at dette handler om hvor informasjonen om ulykkene kommer fra. Pilotene leste om ulykkene i et flyblad, og de beskrev først og fremst ulykkene med fokus på det flytekniske. Det nedskrevne historiske minnet gjennom bladet påvirker hvordan Knut kommuniserer minnet videre til omverden. Den andre interessante observasjonen er hvor polariserte Knut og Leif er i sitt minne om ulykker og dødsfall. Der Knut detaljert kan ramse opp ulykker med navn, årstall, flytype og årsak, kan ikke Leif minnes et eneste uhell sett bort fra en gang hans egen motor stoppet på grunn av tynn luft. Hvordan kan to piloter, i samme tiår, i et lite miljø, ha så ulike minner knyttet til traumatiske hendelser? Her må vi se på muligheten om at Leif kanskje husker mange ulykker, men at han ikke ønsker å minnes de. Stillhet er ikke synonymt med å glemme. Stillheten kan være en prosess Leif gjennomgår med seg selv for å klare å gå videre. Dette kan kobles mot det Knutsen kaller forsoningsstillhet. Dette ses på som en lærdom av fortiden, slik at den ikke skal påvirke nåtiden på en negativ måte (Jfr. Kap. 2.5).

4.4.3 Oppsummering 1980

Gjennomgående for alle tiårene er pilotenes interesse for fly og luftfart fra tidlig alder, en høy operativ risiko, og bearbeidelse av ulykker knyttet til alkohol. Selv om disse går igjen i alle fire tiår, er de kontinuerlig i endring og varierer fra tiår til tiår. Minnene til pilotene knyttes til samtiden og kulturen de lever i. Merkelig nok forteller informantene på 1950-tallet om mye ventetid på å fly, til tross for alle flyene Norge fikk av USA. Dette med ventetid er ikke noe som trekker frem på 1980-tallet. Pilotene på 1980-tallet virker å ha en mer åpen kultur for å prate om vanskelige ting, enn hva pilotene hadde på 50-tallet. Det at ulykker blir pratet om, gjør at minnene holder seg ved like, og vi kan se detaljerte minner på 80-tallet. I tillegg må det tas med i betraktning at de som tjenestegjorde på 1980-tallet er av de yngste informantene og det er relativt sett ikke lenge siden de tjenestegjorde. Det er stort sprik i omfanget av ulykkene som minnes av informantene på 1980-tallet. Knut minnes mange, Leif ingen. Det er interessant å se hvordan

minner til ulykker og årsaker holder seg «kald» og teknisk gjennom alle fire tiår, det viser tydelig det jeg har omtalt som gruppens «stammespråk». Mer om utviklingen av de ulike type minnene kommer i neste og siste kapittel, avsluttende drøfting og konklusjon.

5. Avsluttende drøfting og konklusjon

I oppgavens siste og avsluttende kapittel skal jeg svare på problemstillingen «*Hvilke minner har jagerflypiloter fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen?*» og trekke frem hovedfunn som denne oppgaven kommer frem til gjennom analysen i forrige kapittel. Helt til slutt ønsker jeg å gi forslag til videre forskning rundt tema i denne masteroppgaven.

Analysen i denne oppgaven har vært en stor og krevende jobb å gjennomføre. Det er veldig tidkrevende å produsere empiri gjennom kvalitative semistrukturelle forskningsintervjuer og transkripsjon, og utvelgelsen av empiri for å lage en slags sammenhengende historie gjennom fire tiår har vært spesielt krevende, dog spennende. Jeg mener likevel jeg har valgt ut de sitatene og delene av intervjuene som er av interesse for denne oppgaven. Jagerflygernes minner og narrativ fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen er formidlet og drøftet opp mot teori.

Gjennom intervjuene fikk jeg høre mange minner om sorg, dødsfall og minner knyttet til glede. Dette har gitt meg en form for emosjonell tilknytning til flere av informantene. Det er derfor en viss fare for at det vil farge drøftingen, men jeg har etter beste evne forsøkt å være objektiv, og kontinuerlig hatt i tankene at oppgaven kan bli farget av dette. Sannsynligheten for at noen andre kunne tolket empirien på en annen måte er til stede. Derfor kan jeg si at empirien er subjektivt tolket, tross mitt forsøk på å være objektiv og upartisk. Drøfting, funn og empiri må derfor ikke ses på som en absolutt sannhet, men som et produkt av de utvelgelsene, valg og meninger jeg selv har gjort og står for.

Et funn som går gjennom hele analysedelen av oppgaven, er at minnene til jagerflygerne er sammensatte og komplekse. Teorien og de ulike formene for minner og stillhet jeg har benyttet i oppgaven viser seg å være overlappende og de glir over i hverandre når jeg tar de i bruk i analysekapitlet. Dette kommer til uttrykk når jeg går inn i jagerflygernes minner og benytter meg av teori for å si noe om hva slags type minner de besitter. Med andre ord kan en si at denne oppgaven dermed viser minnenes natur og det at minner er dynamiske og i en stadig endrende prosess. Et eksempel på dette er når den tidlige piloten Per snakker om hemmelighetskulturen som eksisterte på 1960-tallet. Gjennom analysen kommer jeg frem til at Per sine kommunikative minner ble til først da store deler av minnene forbundet med det hemmeligstemplede ble

kulturelle minner, gjennom publikasjoner av andre, for eksempel boken til tidligere jagerflyger Birger Martin Strand fra 2014. Frem til da påstår jeg i analysen at minnene har vært en form for strategisk stillhet. Her ser vi tydelig hvordan flere former for minner gjør seg gjeldende i en og samme situasjon, og jeg vil derfor hevde at å drive narrativ analyse av minneteori er et komplekst arbeid.

Det er ikke mulig å skulle svare på problemstillingen med én form for minne, men når det er snakk om enkeltminner beskrevet i empirien har jeg ved flere anledninger beskrevet minner som en form for minne, selv om det i noen tilfeller kan være flere. Dette er et av de valgene som gjør at denne besvarelsen må ses på som et produkt av mine tanker. En annen person ville kanskje prioritert annerledes og trukket frem andre teorier om minne i samme situasjon.

Det er som sagt flere ganger at jeg kobler flere teorier opp mot et enkeltminne, men i de situasjonene hvor jeg har valgt bort teorier, er det et resultat av en elimineringsprosess hvor jeg har sett på karakteristikene til de ulike teoriene, og forsøkt å definere minnene ut fra det.

I empirien jeg har tatt utgangspunkt i, står selvbiografiske minner sterkt (Jfr. Kap. 2.2). Dette er minner som de ulike pilotene selv har opplevd. Handlinger som er utført av dem selv. Halbwachs hevder dette er minner som vil falme etter hvert om de ikke blir kommunisert til andre. Geir Inge fløy på 1970-tallet lavtflyging fra Bergen til Stavanger, og et sted mellom byene fløy han på en gås. Dette er noe som ingen andre enn Geir Inge har opplevd. Det var han som var i flyet og opplevde smellet mot vinduet. Det er derfor et klart selvbiografisk minne. Hva skjer da når han melder om kollisjonen over radio og forteller sine kolleger om hendelsen når han kommer på bakken? Det selvbiografiske minner glir over til et kommunikativt minne (Jfr. Kap. 2.3.1), og gjennom kommunikasjon forsterkes det selvbiografiske minnet og holder seg sterkt helt frem til i dag. Dersom det ikke ble skrevet rapport om dette på 70-tallet, ble det ikke til et kulturelt minne. Før nå.

Videre ser vi at pilotene minnes hvordan kulturen innen opplæring, tjeneste, bearbeiding og hvordan de forholder seg til ulykker og dødsfall på en ganske uniform måte. Kulturelle minner (Jfr. Kap. 2.3.2) er også en viktig form for minne i denne sammenhengen. Et kulturelt minne må ikke tolkes som kun håndfaste objekter som bøker, bilder og artefakter. Vi må også ta med de

kulturelle omgivelsene vi er en del av. I forsvaret, enten det er snakk om sjø, luft eller hær, er det en kultur på hvordan en oppfører seg, reagerer og et tankesett. Denne kulturen og hvordan pilotene forholder seg til den ser vi gjennom hele analysekapittelet. Vi ser hvordan kulturen endrer seg fra 50-tallet til 80-tallet. Sakte med sikkert endres den, men alle pilotene er en del av kulturen som eksisterer i samtiden. Vi ser hvordan alkoholkulturen bedres. Vi ser hvordan den harde disiplinen mykes opp med årene. Vi ser hvordan en sikkerhetskultur vokser frem. Enkelte ting er i mindre grad i bevegelse. Eksempler på dette er måten pilotene bearbeider vonde hendelser på. Sterkt forenklet kan vi si at «ja, ja. Sånn er det bare» er måten pilotene reagerer på ulykkene på, og dette står seg gjennom alle tiårene.

En av måtene pilotene bearbeider positive og negative hendelser på er gjennom konversasjon og kommunikasjon med kolleger i forsvaret. Pilotene prater om arbeidshverdagen sin på beer call og diskuterer hendelsene på et faglig vis. Disse samtalene og deling av minner kolleger imellom har jeg i denne oppgaven tolket som kommunikative minner (Jfr. Kap. 2.3.1). Slik det fremstår av empirien er det ingen tabu å prate om ulykkene, men det fremgår ikke av empirien at pilotene pratet om det følelsesmessige som redsel, savn, sorg osv. Dette har jeg tolket som en form for stillhet som stammer fra kulturen i forsvaret. Den kalde og tekniske, svarsøkende piloten prater ikke om slikt. Sånn sett kan det kalles en form for kulturell stillhet innad i gruppa.

Jeg har i metodekapittelet reflektert rundt min rolle som outsider. I denne sammenheng er jeg outsider og pilotene er alle innsidere av samme miljø. Sjargongen og talemåten til pilotene er sterkt preget av deres yrke og kulturen i yrket. Dette kobler jeg også sammen med kulturelle minner. Altså hvordan å prate i denne kulturen. En som er fra utsiden av kulturen vil ikke henge med på en samtale om «hot scrambles», «beer call», «Starfighter» og «visuell lavflyging». Dette har jeg tolket som et kulturelt minne (Jfr. Kap. 2.3.2) gjennom språket deres som gruppe, hvilket er likt gjennom alle tiårene.

Et viktig funn er hvordan pilotene er drevet av stillhet. Jeg har tidligere nevnt stillhet som en del av pilotenes kulturelle minne, men jeg hevder i oppgaven at pilotene også utøver stillhet på andre måter. Jeg har nevnt hvordan taushetsplikt er en form for strategisk stillhet. Statshemmeligheter skal ikke bli offentliggjort, og dermed må forsvarsledelse og departement kreve taushetsplikt.

Gjennom årene har denne stillheten vært varierende, og vi ser den står desidert sterkest blant pilotene som har jobbet direkte med etterretning, tiårene nærmest andre verdenskrig. Mye av det som har vært taushetsbelagt, har vært kommunikative minner innad i pilotmiljøet (Jfr. Kap. 2.3). Den strategiske stillheten står så sterkt i pilotmiljøet at enkelte piloter, som for eksempel Harald, fremdeles følger den selv om det ikke lenger er pålagt (Jfr. Kap. 2.5). Dette til tross for at informasjonen ikke lenger er hemmeligstempelt. Når det kommer til ulykker og dødsfall er det stor kontrast mellom hva de ulike pilotene minnes. Noen minnes mye, mens andre minnes svært lite. Dette kan være en form for det Ketil Knutsen kaller forsoningsstillhet (Jfr. Kap. 2.5). Denne formen for stillhet kan hindre den tidligere, negative, historien i å påvirke nåtiden og fremtiden. På den måten vil ikke de negative hendelsene påvirke piloten på samme måte som om minnene ble kommunisert. Det jeg forsøksvist kalte kulturell stillhet tidligere kan også ses på som et uttrykk for en tabu. I et maskulint mannsdominert miljø snakkes det i liten grad, spesielt før, om følelser. Det sistnevnte her kommer tydelig frem i delkapittelet «operativ risiko» på 1950-tallet.

Et funn er også hvordan Rothberg sitt «multidirectional memory» utspiller seg ved at andre verdenskrig påvirker måten en del av informantene nedgraderer sin egen innsats. Under krigen var de helter, under den kalde krigen dro de bare på jobb. Dette til tross for at flere døde under trening, enn under strid. Andre verdenskrig preger kulturen gjennom ledere som selv deltok som igjen påvirker alkoholkulturen innad i gruppa. Etter hvert som ledere fra krigen blir byttet ut, skjer det endring, slik jeg tolker det gjennom informantenes minner. Vi ser det også gjennom hvordan ulykker på 1950- og 1960-tallet utelukkende enten er teknisk feil eller pilot feil, en kultur fra krigen. Dette er et kulturelt minne som går igjen i alle tiårene, men vi ser at fra 1970-tallet begynner det å pekes på dårlig ledelse som en årsak til ulykkene, dette mener jeg kan skje når krigen har kommet på trygges avstand.

Til tross for endring av historisk kontekst over tid og at noen av minnene endrer seg, som for eksempel synet på sikkerhet og ledelsen i forsvaret, viser minnene, særlig fra kap. «jobben i Norge», at jobben de utfører og det de trener på er nokså likt. Pilotene fortsetter å trene på krig, og de trener på å være klar for krig, selv om historisk kontekst og minnet fra andre verdenskrig forandrer seg. Sånn sett kan vi si at dette minnet, selv om det er detaljforskjeller fra hver enkelt pilot, er konstant.

Oppsummert, og for å svare på problemstillingene i denne oppgaven: «**Hvilke minner har jagerflypiloter fra tiden de tjenestegjorde under den kalde krigen?**», vil jeg si at analysedelen viser at pilotenes minner om den kalde krigen er svært mangfoldige, og at det er vanskelig å kategorisere minnene innen spesifikke teorier innen minneteori. For å svare på problemstillingen vil jeg si at hver og en av informantene har minner som kan trekkes til flere, om ikke alle, teoriene som legges frem i teoridelen. Enkeltpersonenes minner kan ikke kategoriseres som kun en bestemt form for minne, men som en stor blanding av minnetyper. Minnene pilotene beskriver går gjennom en aktiv prosess gjennom å bli opplevd og fortalt, til å bli kommunisert til meg, for så å bli tolket av meg. Dette settes så inn i en historisk kontekst, en kontekst som gjelder samtiden og i fremtiden. Analysen i denne oppgaven viser som sagt at minner ikke nødvendigvis kan klassifiseres som en type minne. Dette må ikke ses på som kritikk av teorien, men bør ses på som at minneteori er svært kompleks og at feltet er i stadig utvikling.

Min oppgave skal i hovedsak ikke bruke minnene til å beskrive «sånn var det» under den kalde krigen, men jeg peker likevel på visse utviklingstrekk minnene kan vitne om, da jeg har et ganske rikt empirigrunnlag med tanke på spredning over tid; jeg har intervjuobjekter fra samtlige tiår under den kalde krigen, noe som også var årsaken til at analysekapitlet er delt inn etter de ulike tiårene. Likevel må det presiseres at mitt empirigrunnlag på ingen måte er stort nok til å kunne etablere noen sannheter. Minnene til de jeg har intervjuet kan være helt annerledes enn minnene til andre som opplevde samme hendelse. På den andre siden har det vært viktig for meg at minnene til de intervjuede skal komme fram, det er deres fortellinger, deres minner.

Mange av minnene som er undersøkt i denne masteroppgaven har til nå kun vært kommunikative innad i den eksklusive gruppen bestående av jagerflygere. Gjennom denne oppgaven blir minnene til kulturelle minner og på den måten har de potensiale til å leve «evig», i stedet for å ha en levetid på omtrentlig 80 år, så lenge kunnskapen minnene tilbyr sirkulerer og blir høstet av menneskene i samtidens epoker.

Helt til sist vil jeg peke på forslag til videre forskning, hvilket er å samle og undersøke minner fra flere jagerflygere enn de 11 jeg har snakket med. I tillegg ser jeg på det som viktig å snakke

med og samle minner til familiemedlemmene til de 199 jagerflygerne som mistet livet under den kalde krigen. Jeg er sikker på at deres minner vil kunne gi oss som samfunn rik kunnskap og nøkler til å kunne påvirke fremtiden til det bedre. For som sitatet denne masteroppgaven åpner med, vil det garantert komme nye tider hvor det atter vil kreves offervilje fra våre flygere.

6. Litteraturliste

Assmann J. (2011). Communicative and Cultural Memory. In: Meusburger P., Heffernan M., Wunder E. (eds) Cultural Memories – The Geographical point of view. London and New York: Springer 15-28.

Assmann, J. & Czaplicka, J. (1995). Collective Memory and Cultural Identity. New German Critique, 65, 125-133. Hentet fra <https://www.jstor.org/stable/488538>

Clifford, N., French, S. og Valentine, G. (2010) «Getting started in geographical research: how this book can help». I Clifford, N., French, S. og Valentine, G. (red.) Key methods in geography, s.3-15. Sage:London.

Crang, M. og Cook, I. (2007). Doing ethnographies. Sage: Los Angeles.

Dessingué, A., & Winter, J.M. (2016). Introduction: Remembering, forgetting and silence. I Dessingué, A. & Winter, J.M. (Red.), Beyond Memory. Silence and the Aesthetics of Remembrance. (s. 1-12). New York: Routledge

Duvsete, S. (2004). Kalde krigere og barmhjertige samaritaner, Luftforsvarets historie bind 3. Oslo: Aschehoug.

Erl, A. (2011). Memory in Culture. London: Palgrave Macmillan Memory Studies.

Fanebust, F. (2016) Kald krig, hemmelig hær: Stay behind i Norge. [Masteroppgave Universitetet i Stavanger] Hentet fra https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2401029/Fanebust_Frode.pdf?sequence=4&isAllowed=y&fbclid=IwAR0PaffYzyVSJm-RbS8Q9uT6kqI3r9evO7xjKp4OchYwSZnWewz-8YwPTpg

Forsell, I. (2018) Etbleringen av 22.juli-senteret: En undersøkelse av diskursen i media. [Masteroppgave Universitetet i Stavanger] Hentet fra <https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/handle/11250/2503760>

Garde-Hansen, J. (2011). *Media and Memory*. Edinburgh: Edinburgh University Press.

Halbwachs, M. (1992). *On Collective Memory*. Chicago: University Press of Chicago.

Hauan, M. (2006) *Kunnskapssamtaler – samtaler til kunnskap: Intervju som metode* (pp.s.8-19). Oslo.

Hvam, S. (2019). I dag, i fredstid, kreves det atter offervilje fra våre flygere.

Arbeiderhistorie, 2019(01), 167-187. Artikkelnnummer 10: <https://doi.org/10.18261/issn.2387-5879-2019-01-10>

Kaldal, I. (2016). *Minner som prosesser i sosial- og kulturhistorie*. Cappelen Damm Akademisk: Oslo.

Kendall, B. (2017) *The cold war. A New Oral History*. London: BBC books.

Knutsen, K. (2016). Strategic silence: political persuasion between the remembered and the forgotten. In Dessingué, A. & Winter, J.M. (Red.), *Beyond Memory. Silence and the Aesthetics of Remembrance*. (s. 125-140). New York: Routledge

Kvale, S. og Brinkmann, S. (2018). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal.

Longhurst, R. (2010) «Semi-structured Interviews and Focus Groups».

I Clifford, N., French, S. og Valentine, G. (red) *Key methods in geography*. s.103-115.

Sage:London

Maaø, O.J og Sanderød, S. (Red). (2017) *Luftforsvarets historie – Sett ovenfra*. Bergen:

Fagbokforlaget.

NRK (2019, 24.november) Kald krig. Hentet fra [https://tv.nrk.no/serie/kald-krig/sesong/1/episode/5/avspiller den 12.09.21](https://tv.nrk.no/serie/kald-krig/sesong/1/episode/5/avspiller%20den%2012.09.21)

NTB (1952, 27.september) Kronprins Olav hyller flygerne. Stavanger Aftenblad. S.4.

Pharo, Helge: Truman doktrinen i Store norske leksikon på snl.no. Hentet fra <https://snl.no/Trumandoktrinen> den 12.09.2021.

Rothberg, M. (2009) Introduction: Theorizing Multidirectional Memory in a Transnational Age in Multidirectional Memory. Stanford, Stanford University Press. S. 1-29.

Strand, B.M. (2014) Jagerflyger under den kalde krigen. Oslo: Dreyer bok.

Strøm, G.M. (2020) Skeiv historie i Rogaland – en analyse av eldre kvinners minner om skreiv historie [Masteroppgave Universitetet i Stavanger]. Hentet fra https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2670895/Strom_Grethe%20Marie.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Søyland, C. (2018) Minnestedet etter utøya-massakren. En analyse av den offentlige debattens utvikling og konsekvenser [Masteroppgave Universitetet i Stavanger]. Hentet fra <https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/handle/11250/2504253>

Thagaard, T. (2010) Systematikk og innlevelse: En innføring i kvalitativ metode. Fagbokforlaget: Bergen.

Tvedt, K. A. og Tjelmeland, H.: den kalde krigen i Store norske leksikon på snl.no. Hentet fra https://snl.no/den_kalde_krigen den 17.11.2021.

Veum, E. (2014, 29. mars). Nesten hver måned omkom en norsk pilot under den kalde krigen. NRK. Hentet fra: <https://www.nrk.no/norge/pilotdodsfall-under-den-kalde-krig-1.11638130>

Veum, E. & Gravdal, L. G. (2014, 31. oktober) Falne piloter blir endelig hedret. *NRK*. Hentet fra: <https://www.nrk.no/trondelag/falne-piloter-blir-endelig-hedret-1.12019425>

Winter, J. (2006). Notes on the Memory Boom. War, Remembrance and the Uses of the Past” in Duncan Bell (ed.) *Memory, Trauma and World Politics. Reflections on the Relationship between Past and Present*. New York: Palgrave Macmillian. 54-73.

Østby, Y. (2019). Episode 138 – om hukommelse. I S. Lossius, Acast, Ingefær podcast. Hentet fra: <https://podcasts.apple.com/mt/podcast/episode-138-om-hukommelse-vi-har-alle-falske-minner/id1055815533?i=1000440414801>

7. Vedlegg

7.1 Vedlegg 1: Bekreftelse på samarbeid



Bekreftelse på samarbeid i forbindelse med intervju av flygere

Det bekreftes herved at mastergradsstudent Anne Katrine Branderud (f. 07.09.1993) ved Fakultet for utdanningsvitenskap og humaniora Institutt for kultur- og språkvitenskap, Universitetet i Stavanger var delaktig i intervjuarbeid og minneinnsamling i regi av Jærmuseets minnebankprosjekt høsten 2019. Se dokumentet «For våre kamerater» for mer informasjon om Jærmuseets minnebankprosjekt. Intervjuene skal benyttes i forbindelse med hennes masteroppgave som har tittelen Jagerflygere under den kalde krigen – en analyse av jagerflygeres minner fra tiden de tjenestegjorde.

Det innsamlede intervjumaterialet håndteres i tråd med museets interne retningslinjer og ICOMs etiske retningslinjer. Intervjuarbeid og kildeinnsamling inngår i museets daglige virke og vi har gode rutiner og prosedyrer for denne typen arbeid. Disse rutinene har dannet rammene for intervjuarbeidet Anne Katrine Branderud har deltatt i.

De elleve flygerne som Anne Katrine Branderud var med på å intervjuer, var de samme flygerne som deltok på Jærmuseets Krigsuke for lærerstudentene på samfunnsfag ved Universitetet i Stavanger 2 høsten 2019. I forkant av undervisningsopplegget ble flygerne orientert om prosjektet på telefon av en fagansatt ved Jærmuseet. Flygerne ble deretter innkalt til et fellesmøte på museet hvor blant annet en fagansatt fra museet og fagansvarlig for Samfunnsfag 2 ved Universitetet i Stavanger var representert. Her ble flygerne orientert om undervisningsopplegget, museets rutiner for personvern og dynamisk samtykke. Flygerne ble gjort kjent med prosjektets samtykkeerklæring som ble gjennomgått i fellesskap og signert. De signerte samtykkeerklæringene blir oppbevart i Jærmuseets saksbehandlingsarkiv.

I etterkant av undervisningsopplegget ble flygerne intervjuet av blant annet Anne Katrine Branderud. De enkelte intervjuene ble deretter transkribert og systematisert kronologisk og/eller tematisk. Det ferdige manuskriptet ble deretter sendt tilbake til den enkelte flyger som kunne komme med eventuelle korreksjoner og innspill før manuskriptet ble registrert og innlemmet i museets minnesamling. Lydfilene ble deretter slettet og det er kun de godkjente manuskriptene som er blitt bevart.

Sondre B. Hvam
Driftsleder/konservator og faglig kandidat
Jærmuseet avd. Flyhistorisk Museum Sola

Flyhistorisk Museum Sola
Besøkt: Flyplassveien 131, Sola
Post: Postboks 250, 4367 Nærbø
Tlf: +47 47 77 60 20 • Faks: +47 51 79 94 21
E-post: flyhistorisk@jaermuseet.no

Jærmuseet sine anlegg
Vitengården, Vitensfabrikken, Garborgsenteret,
Garborgheimen, Tungenes Fyr,
Flyhistorisk Museum Sola, Haugbakka,
Varden Sjøredningsmuseum,
Science Circus

Jærmuseet
Internett: jaermuseet.no
Org.nr.: NO 971 098 767

7.2 Vedlegg 2: Informasjonsskriv og samtykkeerklæring

JÆRMUSEET

Erklæring om samtykke angående innsamling, oppbevaring og bruk av intervju, fotografi og film

Om prosjektet

Backfire: Norske militærflyulykker under den kalde krigen er et forsknings- og dokumentasjonsprosjekt i regi av Jærmuseet i samarbeid med Universitetet i Stavanger, NTNU og Høgskolen i Innlandet. Hovedmålet med forsknings- og dokumentasjonsprosjektet, er å fremheve og synliggjøre innsatsen til norske militærflygere under den kalde krigen, innhente informasjon og sikre minner om en hittil lite kjent og dokumentert del av norsk forsvars- og arbeidslivshistorie.

Innsamlet materiale vil inngå i en minnebank med intervju, notater fra samtaler, dokumentasjon, bildemateriale og gjenstander, som skal ivareta kunnskap om historien til de norske militærflygerne som tjenestegjorde i Luftforsvaret under den kalde krigen, før det blir for sent.

Minnebanken skal forvaltes av Jærmuseet etter museale føringer og prinsipper, i tråd med personvernlovens bestemmelser. Minnebanken blir del av Jærmuseets museumssamling. Minnebanken skal være et kildemateriale for pågående og fremtidig forsknings- og formidlingsvirksomhet utført av profesjonelle fagfolk og mastergradsstudenter.

Jærmuseet bekrefter med dette å ha mottatt materiale fra:

Navn:

Født:

Adresse:

Tlf.:

Epost:

Erklæring om samtykke gjelder opptak av lyd og foto foretatt dato...

Publisering (sett kryss foran det som er avtalt)

..... Jeg tillater at alt materiale (foto, lyd og intervju) kan publiseres.

..... Materialet kan publiseres delvis, i henhold til informantens spesifikasjoner.

Underskrift av partene

Jeg tillater med dette at materialet kan oppbevares, brukes og formidles ved Jærmuseet i tråd med dette dokumentets bestemmelser.

Sted / dato

Jærmuseet

Kvlavegen 99 • Kvik • Postboks 250 • 4367 Nærbo
Tlf. +47 47 77 60 20 • Faks +47 51 79 94 21
E-post: post@jaermuseet.no

Våre anlegg

Vitengården, Vitenfabrikken, Garborgsenteret,
Garborgheimen, Knudåhelo, Tungenes Fyr, Flyhistorisk
Museum Sola, Grødalend, Vistnestunet, Haugabakka,
Limagården, Rogaland Krigshistoriske Museum, Vården
Sjareidningsmuseum, Science Circus

jaermuseet.no Org. nr.: NO 971 098 767

7.3 Vedlegg 3: Intervjuguide

Innledende spørsmål

- Alder
- Oppvekst- hvor?
- Familie?

Hvorfor ble du militærflyger?

- Guttedrømmen, tilfeldig, eller andre årsaker?
- Utdanning: hvilken utdanning har du?
- Karriere: hvilke jobber har du hatt?

- Fortell litt mer om hvordan karrierestigen er?
- Var det mange som sluttet under utdanning? – Hvorfor?

Hva gikk jobben ut på?

- Hvilke oppdrag hadde dere?
- Hvilke fly har du flydd?
- Hva er forskjellen på de ulike flytypene? Fordeler og ulemper.

Er det noen hendelser som har gjort spesielt inntrykk på deg?

- Kjenner du noen av flygerne som omkom?
- Hvordan påvirket dette dere?
- Hvordan var dette for familien/kone/barn/foreldre?
- Hva var det beste med jobben?
- Hva var det verste?

Hvordan var arbeidsmiljøet?

- Humor
- Festing
- Alkohol/rusmiddelbruk
- Vitser og spøker

Annet

- Hva er ditt sterkeste minne?

- Kjente du på et press fra den politiske situasjonen/spesielle (politiske) situasjoner?
- Hva er dine tanker om hvordan «storsamfunnet» minnes jagerflygere fra den kalde krigen?
- Var det en hemmelighetskultur i forsvaret da du tjenestegjorde? På hvilken måte?

7.4 Vedlegg 4: Intervju 1 - Michael

Bakgrunn

Hvorfor ble du interessert i fly?

Jeg flyttet til Norge fra England i 1947. Faren min var legestudent i London og giftet seg med moren min akkurat når krigen begynte. Da ble vi evakuert til landet til besteforeldrene mine. Mine foreldre ble skilt. Min mor jobbet for Røde Kors under krigen, i syd-England, også traff hun min stefar Charles Oluf Herlofson. Han var norsk marineoffiser og var på MTB ved Shetland, han endte forøvrig opp som admiral i forsvaret. De var med MTB-en om vinteren, om sommeren kunne de ikke, for da kunne tyskerne se de og skyte de i senk. Så de gikk i fra Shetland til norskekysten kun vinterstid. De torpederte mange tyske skip. De lå helst i kamouflasje bak holmer og skjær på Vestlandet og senket tyske skip.

Husker du at dette skjedde?

Jeg husker at om sommeren så fikk han fri. Enten hadde han fri eller så hadde de MTBen i kanalen og sloss der nede. Min mor og stefar giftet seg i slutten av krigen. Derfor kom jeg til Norge, i 1947, 11 år gammel. Jeg kom til Horten hvor marinebasen lå. Dagen etter var jeg på skolen. *Kunne du norsk da?* Nei. Men det gikk som et skudd det. Jeg var veldig nysgjerrig. Vi var delt inn i gutteklasser og jenteklasser den gangen. Det gikk bra det. Læreren min, Kristiansen, tok meg hjem i 14 dager – hver kveld var jeg hjemme hos han og lærte meg norsk. Så på 14 dager kunne jeg flytende norsk jeg, det var ikke noe problem. Jeg var nødt til det. Guttene i klasse min kunne ikke snakke noe annet enn norsk - de kunne ikke engelsk. Da vi begynte med engelskundervisning; det var jo litt artig da.

Når ble du interessert i fly?

Det var jeg før jeg kom til Norge. Jeg bodde jo hos besteforeldrene under krigen og de bodde på en gård. 20 minutter unna gården med buss var et Portsmouth(?) som var et bombemål for tyskerne. Så det var jo livlig å bo der da. Da vi kjørte buss til skolen var det antiluftskyts langs hele veien til skolen. Jobben vår var å plukke metall, vi gikk ut på jordene på dagen etter at tyskerne hadde vært der. De skøyt jo tonnevis av skudd. Det var veldig viktig å samle det for å lage nytt. Om natta fikk jeg ikke lov å gå ut av huset, men jeg stod noen ganger i vinduet og så på bombingene. En natt ble en tysker skutt ned så han holdt på å fly inn i huset med bombeflyet. Tyskeren hoppa ut på andre siden av dalen og havnet i en høyspent. Det var «livlige» tider.

Hva syns stefaren din om at du ble flyger, han som selv var i marinen?

Jeg ville bli flyger før jeg traff han. Jeg reiste rundt på flyplasser i syd-England etter krigen og så på hva de hadde av jetfly.

Hva syns moren din om yrkesvalget?

Det var greit det. Ingen av dem var sånn som blanda seg opp i hva jeg gjorde.

Hadde du kontakt med din biologiske far etter at din mor og han skilte lag?

Ja, i 20 minutter. Han var øyelege, spesialist, i Guildford. Jeg hadde aldri sett han bortsett fra da jeg brukte bleier. Han har samme navn som meg. Da jeg var ferdig med flyskolen og kom tilbake fra Canada besøkte jeg besteforeldrene mine. Da tenkte jeg «shit», jeg får gå og hilse på han der faren min da. Han hadde kontor i et hus så jeg går inn der og der sitter det en dame i resepsjonen. Så sier jeg «jeg skal gjerne snakke med Michael Boxill». Hva heter du da? «Michael Boxill». Han var sånn ... han var jo lege og flink. Han spurte meg: «er du interessert i en «profession»?» det er jo da enten lege, advokat, osv. Hvis jeg hadde sagt «ja, jeg ønsker å bli advokat» så hadde han spandert det med engang. Flyger, det var bønn i bøtta, antagelig. Møte var greit nok det. Han ble gift igjen og fikk to døtre og en sønn. Jeg er gudfar til barna til sønnen. Faren min fortalte aldri de nye barna at han hadde vært gift før. Halvbroren min var i Australia, der bodde søstera til min far. Han hørte noen prate i rommet ved siden av og syns det var noe mystiske greier. Han kom tilbake til London og fant ut at jeg eksisterte. Så skrev han til Luftforsvaret og skulle ha tak i meg. Jeg fikk brevet og fikk velge om jeg skulle ha kontakt. *Fikk dere et godt forhold?* Ja.

Utdanning

Begynte du i militærtjenesten i Norge?

Stefaren min var sjef for MTB stasjoner i Horten. Da jeg kom til realskolen flytta vi til Oslo og jeg gikk på Foss videregående. Jeg hadde jo vært interessert i fly hele veien, jeg lagde modellfly og holdt på fælt. Men jeg var jo engelsk statsborger. Så jeg tenkte «shit au»; jeg søker Royal Air Force. Samtidig reiste foreldrene min til Etiopia på grunn av jobb, stefaren min skulle bygge opp en marine der. Royal Air Force er litt annerledes enn Luftforsvaret. Jeg var på opptaksprøve men jeg kom ikke inn der. Jeg hadde ikke den engelske måten «å være» på. Jeg kom fra Norge som var mer fritt for ungdommen og sånt sammenlignet England. Jeg hadde ikke den rette «attituden». Så da søkte jeg Flyvåpenet (som det het den gangen). Jeg kom til Værnes og måtte igjennom alle testene, psykologiske prøver osv. Der kom jeg inn. Selv om jeg var Engelsk statsborger. Jeg fikk beskjed at «det er greit det Boxill, men du må ikke gå utenfor leiren i uniform, for du er jo engelskmann». Men det var ingen big deal det altså, det var jo rett etter krigen det her. Så kom jeg over til Canada.

Canada

Hvor i Canada var du?

Vi var forskjellige steder, blant annet i Ontario, Alberta og Gimly. Det første stedet vi var, var for å være sikre på at vi kunne engelsk. Videre var det opplæring propellfly, jetfly, skyting, osv.

Var det flere nordmenn der?

Det var en god blanding; folk fra tyrkia, danmark, england, tyskland, isreal, Canada – Nato. Tyrkerne hadde et stort problem, de kom dit som offiserer men kunne ikke et ord engelsk.

Hvordan var utdanning i Canada i forhold til det du var vant med fra Værnes?

Det ble jo en litt annen disiplin i Canada. Det ble et hierarki med elevene. Det eldste kullet var sjefer og kunne gi straff og alt mulig rart. Det var de som tok inspeksjonene. Mye ble overlatt fra instruktørene til elevene og de måtte styre selv.

Straff og disiplin

Hva slags type straff er det snakk om?

For eksempel når det var kino om kvelden, at du da måtte marsjere fram og tilbake utenfor kinoen.

Måtte du ofte gjøre det?

Ja, det var jo hvis du var litt uheldig.

Hva kunne man bli straffet for?

Hvis for eksempel senga og rommet ikke var rydda skikkelig, under inspeksjon. Hvis man ikke hadde pressa buksa skikkelig. Hvis du ikke hilste. Men det var greit det.

Var det nødvendig å bli disiplinert for å bli flyger?

Ja. Det hadde en hensikt. Du gikk ikke med henda i lomma. Du marsjerte uansett hva du skulle, om du skulle på do eller, ja. Det var liksom sånn det var da.

Var det noen som ikke fikk en sånn type disiplin?

Ja, det var noen som ikke fikk det til. I løpet av 1954 så var vi noen og 80 flyvere som ble utdannet i Canada. Det er veldig mange. De så for seg at de kunne miste fly og erstatte fly. Men å erstatte flyvere, det var ikke så enkelt – det tok mye lengre tid. Så de ville ha en reservestyrke av flygere som gjerne tok utdanning i Canada, også kjørte de heller drosje.

Høye dødstall og reserveflygere

Så de utdannet en reservetropp for de regnet med at en del ville omkomme i ulykker?

Ja. Du vet, under 2. verdenskrig var det flere som ble drept på trening enn under krigen.

Var det noen som døde under trening da du var i Canada?

Ja, det var det jo. Allerede på Værnes var jeg i tre begravelser, i løpet av en tidsperiode på 5-6 måneder. Det var nokså vanlig.

Førte det til at du ble redd for å bli flyger?

Nei, vi hadde fått underskrift av mor og far. Det måtte man ha. Og ikke være gift. Så var det greit.

Var det et krav at dere ikke skulle være gift?

Da jeg begynte på flyskolen var det et krav at du ikke skulle være gift, ja.

Ikke et yrke for alle

Hvorfor var det sånn, vet du det?

Nei altså, du vet. Vi fikk et par hundre thunderjets. Og vi mista bortimot halvparten. Det gikk jo bortimot 30-40 flygere. En av grunnene til at så mange omkom var for eksempel at av de noen og 80 flygerne på trening i Canada, så var det noen som ikke skulle vært der engang. Uttaket var ikke godt nok. De slapp igjennom litt for lett. Mange av de som kom hjem til Norge ble tatt av flyging. Det var jo greit – da var de redda, men det gikk ikke slik for alle. Jeg vet ikke altså, men det var «jævla tøft» vet du, å være flyger. Trodde de da. Så kom de hjem også ... nei, så fungerte det ikke.

Har du noen eksempler?

Ja romkameraten min en periode i Canada, han var fra Aurland i Sogn. Han stod i Oslo «skal/skal ikke», «skal/skal ikke», «skal jeg bli lærer eller skal jeg bli flyger?» Og du vet, da har du kanskje ikke riktig «attityde». Han ble lærer. Han kom hjem og ble tatt av flyging, han var nok ikke motivert nok.

Vanlig dag og spesielle hendelser i Canada

Hvordan var en vanlig dag i Canada?

Det som var interessant det var å fly. Skolen og alt det andre, det kan jeg ikke huske så godt. Det kjekkeste var å fly. Vi fløy jo jetfly, det var litt spesielt. Når du tar av da er det helt stille. Ikke noe traktor. Vindsus og så helt stille. Et sånt jetfly går jo høyt, fort, smooth og stille.

Er det noen spesielle hendelser fra opplæringen i Canada som du husker spesielt godt?

Det var jo noen hendelser ja, det var det. Jeg holdt på å kollidere en gang. Da skvetter du litt.

Skjedde det under kamptrening?

Nei, jeg visste ikke om han typen i det hele tatt og han visste vel ikke om meg. Jeg dreiv med akroflygning da.

Også hadde jeg et annet tilfelle. Det var slik at om morgenen var flyet fullt av fuel. Så kom det en elev og fløy to timer, så kom neste elev og fløy to timer. Jeg var elev nummer to og gjorde det jeg skulle og kom tilbake til basen. Jeg tenkte jeg må ta en sånn landing og så gå rundt igjen. Jeg gjorde det, men så stoppa motoren. Jeg fikk nesa litt ned så kom det litt bensin også starta den igjen. Det var «trekantbane» der med tre baner. Så etter å ha holdt på en stund kom jeg tilbake til en annen banen som ikke var for landing eller avgang. Men jeg landa der og det gikk greit. Så taxet jeg inn, men du vet det var så strict der borte, og jeg skulle på ground school. Hvis jeg ikke kom på ground school; det var jo et helvete å få. Jeg taxet inn og parkerte og så av gårde. Neste dag kom det en bort og sa «Boxill, hva i helvete er det du holder på med?». Jeg skulle jo skrevet rapport og alt mulig, men jeg måtte jo stikke på ground school for det var viktig. At jeg hadde klart å redde maskinen spilte ingen rolle.

Fra Canada til Norge

Hvordan var det å komme tilbake til Norge fra Canada? (Som ferdigutdannet flyger og klar til å tjenestegjøre i Flyvåpenet)

Det var greit det. Det var stress, selvfølgelig. Hele Canada var et stress med eksamen, eksamen, eksamen og eksamen. «Neste uke, da er det slutt, da ryker jeg, da er det hjem» konstant, ikke sant. Men så går det bra. Så kommer du hjem, også begynner det på nytt igjen. Da var det jet-treningseskvadronen på Sola, svette og prøve å få det til. Det er annerledes å fly i Canada enn å fly i Norge. Også språkmessig, snakker jo ikke engelsk i Norge. Alt blir litt nytt. Først var jeg på Sola, så var jeg på Gardermoen og så var det opp til Bodø.

Hvordan var forholda der (i Bodø) sammenlignet med de de andre stedene?

Det var veldig bra, det må jeg si.

331-skvadronen

Hverdag, oppdrag og våpen

Hvordan var en arbeidsdag i Norge, på 331-skvadronen med Thunderjeten?

Stort sett spilte vi bridge eller ludo og håpa på at været skulle lette så vi kunne fly. Vi hadde mye fly og fløy mye. Men det ble aldri nok da – å sitte på skvadronen å spille ludo var liksom ikke det vi ville.

Hva slags oppdrag hadde dere?

Kan du snakke om det nå, eller er det fortsatt taushetsbelagt?

Vi var jo jagerbombere. Oppgaven ville jo være å fly med bomber et sted inn i Russland, slippe bombene, hoppe ut og antagelig ikke komme tilbake – men det vet man jo ikke.

Fløy dere med våpen også?

Ja, men ikke daglig. Men jo, vi slapp våpen på Bodø vi - på flyplassen. Både napalm og vanlige bomber. Øvelser. Ordentlige våpen brukte vi ute på Rått(?)

Verdenssituasjonen og atomvåpen

Tenkte dere noe på verdenssituasjonen da dere var i Luftforsvaret?

Du var jo blant annet i militæret under Suezkrisa i 1956 – merket dere eller snakket dere om den krisa?

Altså vi var opptatt med det vi holdt på med. Det var for langt unna det. i 50-årene så var vi en gruppe på 331 som ble tatt ut til å øve oss på å sleppe atombomber. Taktiske atombomber. Så vi fikk modifisert noen av flyene. Det kom to amerikanske instruktører bort. Vi øvde på det ved Lyngvær utenfor Bodø. Det var interessant hva man kunne gjøre med det der. Vi fløy noe som het labs og habs angle. Det var slik at du fløy inn mot målet, en viss høyde over bakken i maks speed, og i det du kom over målet så trakk du opp. Så trykte du på en knapp og holdt så og så mye G. Så gikk bomba. Vi bare fortsatte ut i full rulle og forhåpentligvis hjem. Vi traff jo målet med noen 100 meter med disse her. Alt det her var jo veldig hemmelig. Det er jo slik at vi vet jo aldri. Plutselig var vi nødt til å gjøre det. Må være klar da.

Hadde dere atomvåpen da dere trente?

Nei. Vi hadde 5 pounds bomber. Gerhardsen hadde sagt «no way, skal ikke ha det». Det var interessant. Vi lå på Andøya vi den gangen, så fløy vi fra Andøya og til Lyngvær og trente og så tilbake igjen.

Hot-e situasjoner

Var det noen gang noen «hot-e» situasjoner, at dere var i nærkontakt med sovjetere eller andre?

Ja det var jo hele veien. De var jo veldig nysgjerrige. Men det var aldri noen kritiske situasjoner. Stort sett gikk det greit. Vi visste hva vi gjorde, både på den ene og andre siden. Litt spill. Vinket til hverandre. Nå snakker vi om 50-årene med Thunderjet som var jager-bomber, men vi hadde ikke så mye vi skulle sagt før vi fikk Starfighter og F5. Vi hadde for eksempel øvelser hvor engelskmennene kom med disse V-bombene; Victor, Valient og Vanguard. De kom fra England også fløy de opp og skulle bombe oss oppe ved Bardufoss og rundt omkring. Men vi nådde faen ikke opp til de vettu, de fløy så høyt. Det var ikke mye vi hadde. F-86-K, men den lå jo på Gardermoen, men vi fikk den etter hvert i Bodø. Den hadde litt mer «performance».

Hot-e situasjoner i Bodø, hva gikk de ut på?
Avskjære fly og båter.

Ulykker

Han het Holberg. Det var merkelig. Jeg lå ved Narvik. Han stakkar hyperventilerte, han. Han var en av de som kanskje ikke skulle kommet så langt. For han holdt på å ta knekken på en buddy av meg noen dager i forveien i en sånn stor formasjon, han holdt på å fly inn i oss. Jeg hørte han på radioen at han hyperventilerte. Jeg var aleine. Skulle lande øst over på Bodø. Og da hadde jo han fløyet en del ganger rundt uten å få til det her, med folk i kontrolltårnet som skulle veilede han og hjelpe han. Han måtte gjøre noe i cockpit først, før han kunne lande, men han fant jo faen ikke frem til bryteren. Alt stopper opp. Så til slutt så lå han i en landingsrunde i lav høyde også stoppa han motoren og hoppa ut. For lavt. Også kom jeg. De fant han ikke. Jeg kom rett forbi så jeg så han og skjermen; at han lå der. Men de fant han ikke fra bakkenivå. Så jeg taxet inn jeg, hoppa ut og inn i et helikopter og dirigerte så de fant han. Han omkom. Vi hadde noen sånne som kom såpass langt. Flyet var i småbiter. Vi ble jo vant med det, det gikk jo en del folk.

Hvordan blir man vant til det?

Det var en del av gamet. Man regnet med det, at folk dreit på draget, som vi sa. Eller at noe teknisk inntraff. Så ble det en del ekstra i baren også ferdig med det. Stort mer kunne vi ikke gjøre.

(Bilde av flere fra 331) Det er han (peker) som skøyt seg ut for lavt og omkom. *Var det flere av de på bildet som omkom i ulykker, eller var det bare han av de vi ser her?*

Uff. Han - ****SENSURERT NAVN****. Jeg fløy sammen med han når han ble borte. Vi var ved Langsund og gjorde angrep og så sa han at jeg måtte bare gå og lande for han hadde for mye fuel. Så jeg landa. Og så ble han borte. Vi fant noe fra utskyttingssetet nord av Bodø. Det var jo to.

Å slutte

Var det noen som ikke taklet det, som slutta?

Ja.

Var det greit å slutte?

Ja, det var i grunn en fordel at folk gjorde det. Jeg husker jeg lå på Andøya også hadde vi fått noen nye flygere. Jeg fikk beskjed av skvadronsjefen om å fly med han ene. Han reiste hjem dagen etterpå, han var ikke egnet. Det var jo positivt da.

Å være egnet

Hvordan så du at han ikke var egnet?

Flymessig. Hvis du begynner med litt dogfight og forskjellig så merker man om folk klarer det eller ikke.

Snakk etter en ulykke

Etter at en ulykke hadde inntruffet, var det noe dere snakket om dere imellom?

Vi snakket jo om det. Enten var det teknisk eller så var det pilotfeil. Det er vanskelig å finne ut av da. Men det var veldig mange som fløy inn i fjella i Nord-Norge. Navigasjonsfeil.

Ledelsen

Stilte dere dere noen gang kritiske til oppdragene dere fikk, om dere hadde trent nok/hadde godt nok utstyr til å gjennomføre?

Det var opp til flygeren å bestemme.

Så det var rom for egen vurdering?

Ja, men det var ledelsen som bestemte til slutt; om det var gode nok forhold og forsvarlig å fly eller ikke.

Gjorde ledelsen alltid de rette vurderingene?

Det gjorde de sikkert ikke.

Stilte dere ikke spørsmål til ledelsen?

Nei.

Trivsel

Trivdes du i Luftforsvaret?

Ja, det var kjempebra. Jeg hadde ikke lyst til å slutte der. Men det var jo slik at skulle du fortsette i luftforsvaret så måtte du gå gradene, og da ble det jo ikke noe flyging! Mange av oss kunne tenkt oss og vært flygere frem til pensjonsalder. Litt dumt at det var sånn, for da kunne de jo fått godt erfarne flygere som kunne veilede, istedenfor havnet man på en krigsskole eller lignende.

Fra jagerfly til helikopter

Men du gikk videre fra å fly jetjager til å fly helikopter i forsvaret?

Jeg måtte gjør det for å kunne fortsette på det tidspunktet. Plus at, ja det er en lang historie, men vi hadde vært der i 6 år. Blitt gift, fått barn, osv. også sier forsvaret: «sorry, that´s it.» Da tenkte jeg «hva i helvete gjør jeg nå?» sitter jo med hus og heim og alt som hører med. Et alternativ det var jo helikopter da. Så det var det jeg gjorde da. Selv om det var jo ikke ønskelig. Vi ville jo fortsette å fly, vi. *Hvor lenge fløy du helikopter?* Rundt 30 år, fordelt på luftforsvaret, helikopterservice, Braathens helikopter og ja, flere andre. *Hvor lenge fløy du helikopter i luftforsvaret før du gikk over til helikopterservice?* Jeg begynte i helikopterservice i 1962. Det var veldig spesielle forhold. Jeg slutta etter 6 år i forsvaret også plutselig fant de ut at «faen Boxill, du har jo plikttjeneste du, kom her». Da hadde jeg fløyet sivilt da. Men så røyk alle helikopterne i Bodø pga. girboksen. De hadde ikke lov å fly jetfly uten helikopter på beredskap. Så da stod Boxill der med en sivil Bell47 og sertifikat og den eneste som har lov å fly den. Det er mye rart som skjer.

Spesielle minner fra tiden i Luftforsvaret

Selvlagde skytefelt, bombing og napalm

Er det andre spesielle ting som skjedde i din tid i Luftforsvaret som du ønsker å fortelle om?

Det som var spennende var når vi bomba Bodø. Vi hadde ikke skytefelt i Nord-Norge, husk dette er 50-årene. Også skulle 331 på skytekonkurranse på Sola, men i helsike vi har jo ikke fått trent, hva gjør vi da? Da lager du ditt eget skytefelt. Vi begynte først med flyplassen. Vi satt opp noe som ligner et tennisnett like ved der hvor flyene er stilt ut i vestenden. Også fløy vi en runde rundt og skulle treffe nettet med bombene. For å treffe der må du være i ca. 50 fot og i 450 miles

pr heure. Hvis du er akkurat der så treffer du nettet, ellers risikerer du at bomben spretter og treffer noe annet. Så vi satte opp et løp man skulle fly. SAS-flyet kom en gang om dagen, så hvis SAS-flyet kom måtte vi stoppe opp. Det gikk jo bra det, bortsett fra at gruppesjefen, oberstløytnant Bing H., han var på møte, så ringer kona og sier: slutt - nå ramler kopper og alt ut av skapet, siden vi fløy rett over huset hennes. Også slapp vi napalm rett utenfor Bodø, på holmene.

Ordentlig napalm?

Ja.

Etter en stund fant vi ut at dette er ikke godt nok, så vi snekra en stor flåte og malte på et bulls eye. Vi fikk en redningsbåt til å taue den ut i Vestfjorden. Jeg glemmer aldri det; thunderjets og vi hadde åtte 5-toms raketter hver, fire under hver ving, og fult med maskingevær. Også skøyt vi alt «sånn» (på et blunk) og dæven steike meg. Det var fantastisk. Åtte sånne raketter som føyk av gårde, da lukta det kruttrøyk altså. Den flåten holdt en runde, så måtte vi lage en ny en. Vi lagde oss altså et skytefelt, midt i Vestfjorden, og det var bare en liten annonse i Nordlandsposten på forhånd - «ligg unna der ute for der skal vi skyte».

Da vi fløy og bomba i Bodø: her hadde vi flyene våres og her var målet (peker på bilde). Så slapp vi napalm på skjærene her ute (peker på bilde).

Ganske utrolig at dere hadde frihet til å lage deres egne bombefelt på flyplassen og så nære folk?

Ja. Og husk på, vi var bare 19-20 år da vi holdt på med det her, jækla artig vet du.

Andre «stories»

Gruppesjefen

Gruppesjefene hadde sine egne fly, med eget «tegn» på flyet. Just Kristian Bing Ebbesen (peker på bildet som viser gruppesjefens fly og «tegn»). Han var gruppesjef i Bodø. Han skulle sjekke ut på den her. Ebbesen satte seg oppi og fikk satt alle bryterne og starta motoren. Helge, som var intsruktør, hoppa ned. Meningen var at gruppesjefen skulle vente på instruktøren så de kunne fly sammen. Han ga faen, gruppesjefen bare tok av han (sagt med latter). Du vet, som gruppesjef, så flyr du et par ganger i måneden bare. Veldig lite.

En annen gang, det var på Sola, også skulle han tilbake til Bodø. Så han starta opp aleine da og skulle opp til Bodø. Han vinka på en flyger «kom igjen, kom hit», så tok han av hjelmen og satte den på hodet til den stakkars flygeren og det er jo et jævla bråk vet du, for han hadde radiokompasset på full rulle. Det er sånne «stories».

Ballast

Det er jo flere stories. Se her er: gun ports, på hver side (peker på bilde). Der var det jækla fint å ha danske pøler i stedet for ammunisjon. Men, man måtte jo ha ballast. Jeg skulle på tur fra Andøya. Jeg tok av og fløy høyt, så merka jeg at noe var rart. Etter hvert når jeg kom mot Sola ble det tyngre og tyngre og det var så vidt jeg klarte å styre maskinen. Ballasten hadde forflyttet seg. Det var en ting, en annen ting var at de hadde vært i Korea disse flyene, laget i Spania, så

etter hvert fant vi fuglereir bak i halen. Et annet funn vi gjorde var en elektrisk drill som en spanjol hadde glemte igjen. Men det gikk bra altså.

U2

(Nytt bilde) Vi stod ute på flyplassen der og venta. Ebbesen, og han (peker) pluss en US air force oberst og to transsportfly, US airforce. Så kommer han ikke. Dere vet jo historien videre da, han ble jo skutt ned over Sovjet og ble senere, etter noen år, utvekslet med en russisk spion. Så sjekka han ut på helikopter og så drepte han seg på helikopter. Han skulle jo tatt en sånn pille han, det var planen. Han var jo sivil, CIA, ikke forsvaret.

Hvordan var beredskapen hos dere da dette skjedde?

Krustsjov trua jo med alt mulig rart, men det ble jo aldri noe av det. Det var jo så hemmelig det her. Vi hadde jo to sånne i Bodø. Så vi fløy «værpatruljer» kalte vi det.

Messa

Dette var offisersbrakkene i Bodø også var messa her (peker på nytt bilde). *Var det mye sosialt på fritiden?*

Vi var jo en del i byen.

En gang hadde vi 40(?) årsjubileum i messa. 334 skvadronen hadde Starfighter. I baren var det da 5 generaler og fullt av folk. To Starfightere tok av fra 334 så kom de altså her i lav høyde og i full rulle. Da var det ikke vinduer igjen. Det var jo «interessant». I baren lukta det eksos og det var fem generaler som stod og hoppa. Neste dag var det to flygere som dreiv og kosta glass.

Var det lokale folk i messa, kunne man ta med folk utenfra?

Nei, jeg kan ikke huske at det var aktuelt. De hadde nok ikke kommet inn porten. Ganske strengt å komme inn hovedporten der, alt var jo hemmelig.

Flygere fra 2. verdenskrig

Var det noen der (på skvadronen i Bodø) som hadde flydd under krigen?

Ja, det var det.

Hadde de noe annerledes forholdt til alkohol i messa?

Ja, nei, det veit jeg ikke. Det var flere fra krigen som hadde stillinger, Martin Gran hadde jo vært skvadronssjef på 331 under krigen, han var sjef på radaren. Og det var jo en stasjonssjef som hadde vært med under krigen. I 50-årene var det ganske mange. Det var jo positivt, sånn som Martin Gran som fløy Spitfire under Krigen og hadde masse historier, han kom jo ned på skvadronen når det var dårlig vær og fortalte om fight med tyskerne. Det var interessant.

Practical jokes

334 holdt til i østenden og 331 i vestenden. Vi møttes av og til i baren. Du ser her er det en jævel som har malt «forsiktig - lærevogn» står det (viser på bilde). *Som en practical joke?*

Ja. Resultatet var at - utenfor skvadronbygget hadde vi en liten kaffebar et stykke unna, og da 334 var i byen så kjøpte de rødt fargestoff, en slags maling, som de stappet inni et par fly og bombet kaffebaren med. Men vi gjorde det samme vi, vi tok masse dasspapir og skar halvveis gjennom rullene og la det oppi på 4 thunderjets. Men vi tabba oss ut, for det var østavind. Så vi

fikk dopapiret tilbake. Senere kom det telefaks fra Kjeller som gikk gjennom flyene våre, de lurte på om vi hadde utedo på line.

Hemmelighetskultur

Hvorfor tror du vi har hørt så lite om flygere under den kalde krigen?

Vi gjorde jobben vår, var tidlig i 20-årene og hadde det veldig kjekt med å fly. Det var nok andre som stressa mer under den kalde krigen, vil jeg tro. Vi var rundt 20 år og kunne gjøre hva som helst, spilte ingen rolle. Det er forskjell på å være 20 år og 30-40. Vi hadde svetta og banna og trodde aldri vi skulle komme så langt, og plutselig så var vi der. Om det røyk med noen flygere så OK, det er en del av gamet det.

Man hadde kanskje en annen mentalitet med seg fra krigen også?

Ja, det har du nok rett i. Jeg tror det var verre for kona mi.

Var hun redd for deg?

Hun var nok det. Jeg kunne ikke fortelle hun noe om det jeg sier til dere i dag. Jeg kom hjem og ble spurt «ja hva har du gjort i dag» ja ... «Jeg kan ikke si det. det er hemmelig». Alt var jo hemmelig. Det lager en sånn gnist, da. Så jeg fikk beskjed av han som var flight commanden min, Ottar Askvik, han sa det at «du må ta med kart hjem, også må du tegne på kartet hvor du har vært hen». Det kunne man gjøre. Da fikk hun en liten info da.

Kunne du snakke om noe som helt fra jobben, eller var alt hemmelig?

Nei det var lite ja. Vi gjorde jo ikke det. det var jævla mye spioner og greier oppi Bodø på den tiden.

Visste dere hvem de var?

Nei, men vi hørte om de. Sånn generelt lærte vi ganske tidlig å hold kjeft. Det går jo tilbake til alle kriger det. Nå er det 70 år siden sist, det er ingen som bryr seg om jeg har lært meg å droppe en atombombe eller ikke i dag. Men jeg kunne ikke drive og snakke om det den gangen.

Da du mista kollegaer, prata du med kona om det?

Ja, vi gjorde nok det, men veldig kort. Vi visste jo aldri.

Hadde din kone omgang med konene til de andre flygerne?

Ja. Vi har til og med frem til i dag hatt årlige møter, konene og vi. Men nå er det nesten ingen igjen. Vi er faktisk 3 igjen, utenom oss. Skal du overleve i Bodø er du nødt til å gå på besøk. Den vinteren er lang. Og det er mørkt. Er nødt for å leve litt sosialt. Om sommeren var det sånn at kl 01.00 om natta kunne naboen komme innom å få kaffe.

Annet

Status

Var det status å være flyger?

Tenkte ikke akkurat på det. Ser du på det vi fikk av lønn og sånn var det ikke mye status. Nei det var ikke det.

Selv med tanke på hvor lite nåløyet var for å komme igjennom og faktisk bli flyger?

Ja det var kanskje litt status sånn sett. Men det varierte nok fra person til person hva man så i dette her.

Så jentene i byen flokka seg ikke rundt dere fordi dere var flygere?

Nei har du sett på amerikansk film, nå? (latter). Nei, jeg har aldri tenkt på det sånn.

Redsel

Var du aldri redd for at du selv kunne dø?

Nei, egentlig ikke. Du måtte leve slik at det ikke ble deg. Måtte bruke huet og det du hadde lært. Hvis du kunne jobben var det greit. Selv om det kunne oppstå situasjoner selvfølgelig og at du kom på kanten av det du kunne. Men herregud, om du sykler nede i byen tenker du jo ikke «åssen går det her», du sykler jo på riktig side av veien osv.

Aktør

Hvordan så du på deg selv om aktør da du var flyger?

Jeg håpet vi skulle fly og ikke spille ludo.

Plikttjeneste

Hvor lang pliktjeneste hadde dere?

6 år. Sønnen min hadde vel 8 om jeg ikke tar feil.

Selvbygde fly

(Bilde av fly Boxill har bygd selv) *Bygde du disse da du jobbet på helikopterservice?*

Det var helt på slutten da. Jeg brukte 5 år på den, og 5 år på den andre. Med den har jeg fløyet mange ganger frem og tilbake til syd-England, med kona ved siden av med strikkesøy og en liten cognac. Jeg solgte det for et par måneder siden. Jeg hadde det i 15 år. Bygd etter tegning, byggesett i glassfiber.

7.5 Vedlegg 5: Intervju 2 - Sverre

Bakgrunn

Sverre så krigsfly for første gang under den tyske invasjonen den 9. april 1940. Dette inspirerte han til å lage egne seilfly som han lekte med av materialer han fant rundt omkring.

Det var ikke rare greiene, men tok hva vi hadde. Jeg ble ganske god til å lage seilfly. Noen fikk de god oppdrift og landet høyere enn der jeg sendte dem fra. Dermed fikk jeg interesse for aerodynamikk.

Jeg vokste opp på gården Klette som ligger innerst i Misværffjorden. Far hadde et småbruk der han drev vekseldrift mellom skomakeri og jordbruk. Faren min var utdannet skomaker, men slo seg etterhvert ned på hjemmegården der hver jordflekk ble utnyttet. Plassen hadde mye sol så vi var alltid tidlig ute med innhøstingen. Det var så bratt at vi ikke kunne bruke maskiner, så jeg ble ganske god slåttekar.

Jeg var yngst av fem søsken. Det var 21 år mellom den eldste og den yngste.

Mor fikk slag da hun var 41 år og måtte på Rikshospitalet. Etter dette hadde distriktslegen antydnet at dersom hun fikk et barn til kunne kanskje kroppen bli bedre igjen. Så dermed kom jeg som etterpåsleng og et slags eksperiment. Moren ble bedre selv om hun alltid dro litt på ene foten.

Utdannelse

Sverre gikk på realskole i Misvær og gymnas i Bodø og Oslo. I 1950 ble han innkalt til militærtjeneste, der han tjenestegjorde på Tromøya og i Stavern. Her fikk han opplæring i lett og tungt luftvernartilleri.

Det var det kaldt og fælt da jeg var på Tromøya i begynnelsen av 1951. Jeg tenkte at det hadde vært fint med en tur til Oslo. Jeg hadde en bror som bodde der og nettopp hadde bygget nytt hus. Jeg ville gjerne besøke han.

Jeg så en annonse om flyskolen og tenkte at jeg nok ikke var verre karen enn at jeg kunne bli innkalt dersom jeg søkte. Frammøte var på Fornebu. Så det var altså Oslo-turen som motiverte meg til å søke flyskolen. Deretter gikk deg slag i slag.

Jeg kom til Eggemoen og drev med flytrenoing der. Av omlag 200 andre kadetter som møtte opp var det rundt 50 stykker som til syvende og sist fikk reise til Amerika og bli flygere. Det var ulike årsaker til at folk røk ut. Mange ble luftsyke av akrobatikkflygingen som rekruttene ble testet i. De som ble syke fikk en god jobb med å vaske cockpitene etterpå. Ettersom jeg har vært på sjøen vet jeg hva sjøsyke er, men har aldri vært luftfsyk.

Hva syntes foreldrene dine om yrkesvalget?

Jeg tror ikke at foreldrene mine var så veldig glade for at jeg ble flyger. Jeg måtte ha underskrift av far min og fikk den under tvil, men han ville ikke stoppe meg. Jeg kjenner flere som forfalsket underskriften.

Myndighetsalderen den gang var 21 år. Sverre fylte 21 år den 20. mai 1951.

17. mai 1951 reiste vi til USA med SAS en DC-6B, via Shannon og over til New York. Derfra gikk turen videre med en C-46, som tok oss med videre til Perrin AFB som ligger 30 miles Nord for Dallas, Texas. På veien dit ble alle mann så tørste etter feiringen av 17. mai at vi måtte mellomlande i Nashville Tennessee for å slukke tørsten.

Hvordan var det for en ung mann på 21 år fra Norge å komme til Amerika?

Jeg hadde jo vært i byer før, både i Oslo, Narvik og flere tyske byer som lå i ruiner etter krigen. Jeg hadde også vært i noen engelske byer for da jeg gikk på skole seilte jeg mellom semestrene. Jeg var på et malmskip som gikk mellom Narvik, kontinentet og England. Begynte der som maskingutt og avanserte etterhvert til fyrbøter, så Amerika var ikke mitt første møte med den store verden.

Perrin Air Force Base

Vi kom til Perrin Air Force Base den 18. Mai 1951. Her fikk vi den første opplæringen. Det var teoretisk opplæring i ulike disipliner og fløy Harvard T-6. Dette er en flytype også Norge har hatt som treningsfly.

På basen bodde det mange militære med familier. Noen bodde også utenfor. Basen hadde kjøpesenter, kirke, kino og andre ting for fritidssysler. Der var både protestantisk og katolsk prest der som på hver sin måte prøvde å kapre oss. Den katolske presten stiftet sangkor. «The singing Norwegian pilots». Vi ble relativt populære. Etter kirke på søndagene ble vi ofte invitert hjem til familier. Amerikanere var gjestfrie og hyggelige folk.

Det var også en del franske elever der, men vi kom ikke på så god bølgelengde med dem, sikkert mye på grunn av språket. Under utdanning hadde vi offiser status, men dårlig råd. Vi hadde knapt nok til skopuss og tannpasta. Amerikanerne måtte gi oss litt ekstra.

På basen var det et hakkesystem som i en hønsegård. De i klassen over hakket på oss, og de over der igjen hakket på de under. De nyankomne var lavest på rangstigen, så vi ble stadig utsatt for diverse prøver. Vår plikt var å kunne sjekklisterne for Harvard T-6 og hvilke filmer som ble vist på kinoen. Disse måtte kunne ramses opp. Hvis vi ikke gjorde dette tilfredsstillende fikk vi straff, en såkalt «gig».

I messen der vi spiste var det bord med hvite duker. Vi som var nye «class men» satt ved enden av bordet og ble kalt «gunners». Vi skulle se rett fram. Nåde den som så til siden, men samtidig skulle vi passe på at alle fikk det de trengte. Vi måtte lære å spise på amerikansk vis. Maten skulle skjæres opp og gaffelen skulle holdes i høyre hånd. Vi spiste med gaffelen. Så skulle vi aldri ha mer mat i munnen enn at vi kunne plystre. Det gjorde jo at man ikke akkurat forspiste seg.

Det var en del av opplæringen, disiplinen skulle bygges opp og var viktig for å kunne fly. Her var det også et gig-system. Dersom man ikke kunne svare tilfredsstillende, kunne man risikere å måtte gå med oppakning i solsteiken på lørdag da alle hadde fri. Det var en time per gig.

Noen gikk det verre utover enn andre. Det er alltid noen som blir mobbet. Jeg hadde en god venn som var lang og lenkete og i så måte et godt mobbeoffer. En kveld kom han og sa: «Sverre jeg tror jeg gir opp». Da var det å komme på noen oppmuntrende ord for å få han bort fra den tanken. Det var en spesiell kadett som plaget han. Han var i klassen over oss. En dag vi var i brakka og holdt på med rengjøring, sa jeg at han måtte slutte å plage kameraten min. Det hadde ikke jeg noe med! Jo, sa jeg, det er ikke fint å gjøre det du holder på med. Slik holdt vi på til vi røk i tottende på hverandre. Jeg vant over han. La han i bakken og holdt han nede til han lovet å være snill. Hadde dette kommet ut hadde jeg vært i trøbbel for vi hadde ikke lov til å sloss. Men han ble veldig snill. Han ble kurert og kom på andre tanker. Min venn fullførte utdanningen og hadde en fin karriere i flyvåpenet.

Det var mye kjekt også. Sonja Hennie opptrådte på “Holiday on Ice” i Dallas, Texas. Vi var inviterte ringside og fikk hilse på henne.

Ulykker

En dag jeg skulle trene akrobatikk (Harvard T-6 flyet), lystret ikke kontrollene på flyet da jeg var i lufta. Det endte med krasj. Jeg hadde litt trimkontroll, og traff et jorde nokså plant, men så traff flyet en grøftekant og ble slått i tre deler. Motoren rulla en vei, vingene en annen og jeg satt igjen i skroget. Vi fløy ikke med hjelmer den gangen, så jeg ble slått i svime og våknet ikke før jeg var på vei til sykehuset. En bonde fant meg og plukka meg opp. Det første jeg sa da jeg kom til meg selv var: «Am I dead or alive»? Jeg var ikke helt sikker på om jeg hadde overlevd.

Jeg hadde hjernerystelse og måtte være noen dager på sykehuset (avisartikkel fra lokalavis om hendelsen levert for skanning). Hadde mareritt og drømte om det som hadde hendt, men ved å gå inn i drømmen bearbeidet jeg hendelsen og ble kvitt marerittene.

Det skjedde en del havarier, men det var kun en fatal ulykke så lenge jeg var på Perrin AFB. Det var en instruktør som var oppe med en elev og fløy instrumentflyging. Eleven sitter da under en hette og kan ikke se ut mens instruktøren flyr for å forvirre eleven. Han fløy så voldsomt at vingen brakk. De styrtet og eleven omkom.

Vi var forberedt på dette. Vi tok det som det kom. Det var som det skulle være. Det er som å lage eggedosis, det går ikke uten å knuse noen egg. Vi ble jo vant til det på en måte.

Så var det en episode med en franskmann som skulle sendes hjem. Før han reiste skulle han få en siste flytur. Han gikk opp, sirklet over basen før han stupte rett ned og dett var dett. Han begikk selvmord. Det var nok forsedelig å bli sendt hjem. Dette var før jeg kom til Perrin AFB. Vi var ett halvt år i Texas. Så reiste vi til Williams Air Force Base i Arizona for avansert trening på jet jagerfly.

Williams Air Force Base i Arizona

Colonel Maiden som var basesjef ved Williams tok imot oss. Han holdt en pep-talk der vi fikk råd og levereregler. Han sa blant annet noe sånt som:

«A man who doesn't drink and fuck, doesn't fight either.» Han sa også at «dere kan drikke så mye dere vil, men nåde den som viser seg full!»

Vi fløy F-80 og T-33, en toseters utgave av F80, det første amerikanske jagerflyet.

Williams ligger like øst for Phoenix, hovedstaden, en fin by. Av og til var vi heldige og kunne vi få lengre flyturer, såkalte «cross country.» Vi fløy til blant annet til San Fransisco, og overnattet på hotell. Her kunne min instruktør løytnant Phillips, ikke bo på samme hotell som meg, fordi han var farget. Så galt var det den gangen. Hvite skulle sitte foran i bussen. Vi demonstrerte gjerne og satte oss bakerst i bussen. Vi var solidariske med de fargede på den måten.

Vi fikk flyvervingen på William AFB. Det vil si at jeg fikk den amerikanske, den norske ble symbolsk overrakt en i papirrull. Senere da jeg kom til Luke AFB uteble lønnen i flere uker. Jeg kontaktet den norske militærattasjen i Washington og informerte om at uten lønn så jeg meg nødt til å reise hjem på konsulatets bekostning. Da kom pengene. Administrasjon var vel ikke den sterkeste i flyvåpenet på den tiden.

I helgene dro vi ut og badet. Ellers var det jo steder der det var fest. Vi ble invitert på ball der det var kjekt å få inn et militært innslag. Det var antagelig litt status å være flyger for vi fikk en del oppmerksomhet. Amerikanerne var hyggelige og sosiale.

Det var fritt fram å drikke utenfor tjenesten. Det ble servert alkohol i baren i messa og til middag ved fester. Det gikk mest i øl og blandinger av amerikansk whisky og Cola. Noen drakk litt for mye. Alkohol var en felle som det var lett å falle i.

Vi hadde en stor julemiddag på i Williams i 1952 for våre instruktører der vi nordmenn spanderte akevitt, som vi hadde fått sendt hjemmefra. Da var det stort mannefall blant amerikanerne neste dag.

Luke Air Force base

Da jeg var nesten ferdig på Williams og skulle sendes hjem, manglet jeg noen flytimer fordi jeg hadde hatt problemer med bihulene. Jeg ble derfor igjen og graduerte med neste kull. Da var jeg alene nordmann på basen.

Jeg var klar til å dra hjem og hadde billetten i hånda da det kom kontraordre og beskjed om å dra til Luke Air Base. Det var en fly base som lå vest fra Phoenix. Der drev de skikkelig krigstrening for flygere som skulle til Korea. Her fikk jeg opplæring sammen med amerikanere, engelskmenn og italienerne. Instruktørene var folk som kom hjem fra Korea og var litt hissige på det. Jeg var den første norske som ble sendt dit. Senere kom det flere.

Vi øvde bl.a. på bombing fra 12.000 fot, stupbombing. Så bombet vi bakkemål med napalm og skjøt også på luftmål. Der gikk det av og til litt hardt for seg.

Flystripen var smal. Da vi tok av i formasjoner på fire var det så vidt vi holdt oss innenfor banen. Så var det så varmt at vi måtte være tidlig ute om morgenen før luften ble for opphetet. De første F 84 flyene var E-modeller, som ikke hadde så sterk motor, yteevnen ved å fly avtar ved varme og lavt lufttrykk. Noen fly endte i ørkenen.

Treningen ellers var hard. Mye gikk på øyemål. Det var en god del krasj. En belgisk romkamerat mistet canopyen under et bombetokt. Den traff en pigg på visiret på hjelmen hans slik at han ble slått ut. Visirene ble senere modifisert. Det var flere som falt ned og ble drept under trening, enn som omkom under luftkamper i Korea. Vi stilte opp ved kistene og sto æresvakter og sånt. Man venner seg til mye.

Var du redd?

Den som ikke er redd i visse situasjoner har ikke noe å gjøre i et fly. Vi hadde respekt for det vi holdt på med, det måtte man ha. Vi var innforstått med at det vi holdt på med ikke akkurat var noen søndagsskole. Vi kom jo i situasjoner der vi var redde, men man kan ikke la redselen overta.

Ingen er så tøffe som de tror når det kom til stykket.

Tenkte dere på den politiske situasjonen?

Dette var jo midt i jakten på kommunister i Amerika, FBI sjefen Hoover var helt nådeløs. Det er utrolig hva han fikk til av elendighet for en del mennesker. Kommunismen hadde dårlig rykte på seg. Det var rett etter krigen. Diktaturregimer var ikke bedre enn Hitler. Vi ble indoktrinert med at vi var de gode gutta på riktig side. Vi skulle forsvare det vi sto for. Det var formålet. Vi skulle forsvare landet.

Operative forhold i Norge

Da vi var ferdig utdannet og fikk vingen, ble vi degradert til sersjanter i Norge. Senere har de fått et system der elevene tar krigsskole på forhånd, blir offiserer og får ordentlig lønn.

Det var små forhold i Norge, sammenlignet med USA. Jeg kom til Sola. De fleste andre ble sendt til Værnes på såkalt «nedjekkingskurs». Vi skulle ikke tro vi var noe da vi kom tilbake. Jeg ble intervjuet av Stavanger Aftenblad og var jo litt høy i hatten.

Første kveld jeg kom i offisersmessa på Sola sjø, som nybakt sersjant, hadde jeg mer flytid på F-84 enn noen av de andre som var der. Gamlekara lot meg forstå at det ikke bare var å komme her og komme her. Sola hadde nettopp fått de første F-84 flyene, men jeg måtte finne meg i å stå litt bakerst i rekka til sjefene fikk mer trening.

Jeg ble innrullert på skvadronen, og fikk tildelt fly, ikke alltid det samme. De hadde mange F-84 den gangen, fire –fem skvadroner.

Oppdrag

Vi øvde på navigasjon, lavtflyging og hadde skyting på Revtangenen. Så var det et område utenfor Utsira hvor vi drev med fly til fly skyting, Air to air gunnery, som vi kalte det.

Ellers var det mye kortspill og venting til daglig. Det ble lagt mange kabaler.

Jeg veddet med en kompis om hvis han klarte å få kabalen sin til å gå opp 3 ganger etter hverandre skulle jeg spise lua hans. Det måtte jeg jaggju gjøre. Den ble servert med øl og saks.

Da jeg hadde kommet et godt stykke på vei, sa han at nå var det nok.

Vi var jo ungarer stort sett alle sammen, som dro rundt på dans, på boksen på Sola, i turnhallen på Sandnes og noen ganger helt til Oltedal. På spinneriene på Ålgård var det var det jo mange damer. I slike anledninger gikk vi gjerne i uniform. Det var ofte det greieste.

Sverre traff kona si dans i turnhallen på Sandnes. Hun solgte lodd.

Det fortelles at da hun spurte Sverre om han ville ha et lodd svarte han: «jeg vil gjerne ha en dans først».

Alkoholbruk?

Enten så drakk vi eller så drakk vi ikke, de fleste var mer moderate. Da krigen var slutt kom krigerne tilbake til Norge. Livet slik de hadde det under krigen var at de jobbet om dagen og tilbragte tiden i baren om kvelden. Noe av den skikken brakte de med seg til Norge og noe av dette smittet over på oss yngre. Det er ikke til å underslå. Det var jo regler om alt slik, men de ble strukket.

Militære oppdrag

Det var taktikk, planer og tekniske ting som det var selvsagt at vi holdt internt. Det samme gjaldt detaljer om lokasjoner på basen osv. Vi ble oppfordret til å ikke være løsmunnet.

Så var det en del patruljering langs norske kysten. Da Bodø ble operativ, ble jeg flyttet over dit og fløy «sorties» til Finnmark. Vi boret masse hull i lufta. Fløy mye unødig. Jeg har brent mye brennstoff.

Noen ganger var det russere som fisket litt for nær kysten.

En gang ble det løsnet skudd mot en av de russiske båtene, for å få de til å forandre kurs. Noen var nok litt «trigger happy».

Jeg hadde en tur der jeg var styrmann på et Catalina-fly (i drift i Norge fram til 1961. Ble blant annet brukt til å finne ubåter) i 12 og en halv time. Vi hadde ikke hørselsvern. Det var mere slitsomt å fly Catalina enn jagerfly.

Etter at vi var ferdige med oppgavene våre fløy vi gjerne litt akrobatikk og chaset (jaktet på) hverandre i lufta. Vi hadde mye moro.

Virksomheten på Sola i begynnelsen av femtiårene var stor. Vi hadde ikke så avanserte navigasjonsinstrumenter. Det var stort sett radiokompass. Flyene har blitt enklere å fly. I dag har man hjelpemidler som en før bare kunne drømme om.

Ulykker

Det var forskjellige typer ulykker.

1. Like før jeg kom til Sola i oktober 1952 omkom ****SENSURERT NAVN**** som var både flyger og navigatør. Flyet fik ising i motoren og falt ned utenfor kysten av Sola.
2. Den første ulykken hadde vi på Eggmoen der en instruktør som var ute fløy ikke kom helskinnet fra det.
3. En flyger, ****SENSURERT NAVN****, fikk motorstopp ved luft til luft skyting. Han skjøt seg ut og falt ned ved Kvitsøy i en ordentlig østavindskuling. Han ble dradd under vann med fallskjermen, men så var det noen sildefiskere fra Kvitsøy som greide å huke tak i han. Han fløy senere i SAS.
4. Så var det en avdelingssjef fra 331 skvadron som kolliderte med en amerikansk Dakota like før landing på Sola. Han fløy GCA og uoppmerksomhet fra det ene eller det andre flyet gjorde at kollisjon ikke var til å unngå.
5. ****SENSURERT NAVN****, en som gikk på samme kull som meg omkom på lavflyging nede ved Oгна. Han kan ha fått en fugl i motoren.
6. Det var også noen navigasjonsfeil. En annen omkom da han fløy inn i Gaustatoppen.
7. To flygere på vei i en Harvard T-6 fra Østlandet til Vestlandet fikk trøbbel med flyet og hoppet ut begge to. En av disse, ****SENSURERT NAVN**** fant man aldri.
8. Jeg var i avgangsposisjon på Sola med en F-84 i 1954 da piloten på en spitfire, som hadde tatt av like før, meldte fra om problemer nær Egersund. Han hoppet ut, men var for lavt til at fallskjermen åpnet seg. Det var en av de siste spitfirene i Norge. Etter avgang

fløy jeg mot Egersund og fant krasjstedet. Det var ****SENSURERT NAVN****, kjekk kar som omkom.

9. Bare på Sola antar jeg at over 60 mennesker er omkommet i flyulykker etter Krigen. På landsbasis er det langt flere.

Det var fire års pliktjeneste etter utdanning i min tid. Etter den tid fløy jeg for Braathens SAFE og Loftleidir i 34år. Har vært treningssjef i Norway Airlines og flygesjef i Coast Air.

Tenkte dere på risikoen dere var utsatt for?

Vi lurte på hva som hadde skjedd. Noen ganger var det opplagte ting. Vi var fullt klar over at yrket var forbundet med risiko. Men jeg tror ikke det har satt varige spor etterpå. Vi konstaterte fakta og kalkulerte med det. For hver ulykke lærte vi noe. Det var slik flysikkerheten blir bygget opp over tid til slik den er i dag. Nå er den fantastisk!

Hvorfor har historien til jagerflygerne ikke blitt mer omtalt

Det er ikke så lett å snakke om det vi gjorde til utenforstående. Det er mye internt språk. Shop talk. Så ble vi ble nok litt blaserte. Vi godtok det som skjedde. Det var bare slik det var.

Flygere under den 2 verdenskrig var helter som skjøt andre eller ble skutt ned selv. I den kalde krigen var det bare navn som har forsvunnet.

7.6 Vedlegg 6: Intervju 3 - Harald

Bakgrunn

Harald Risvik forteller oss ved ankomst at hans kone gjennom 59 år nylig er innlagt på sykehus der hun behandles for alvorlig kreftsykdom. De møttes da han jobbet i kontrolltårnet på Vigra flyplass. Det var vanlig rutine å kontakte rikstelefonen hver morgen, i tilfelle noe skulle skje på flyplassen. Her var det en hyggelig dame som tok telefonen. Ett års tid etter var de gift. Etter 2,5 år fikk de en datter og har i dag også barnebarn. Harald har hatt et godt voksenliv, men oppveksten var mer brutal.

Jeg kommer fra Nordland fylke og er født på en øy ca. 40 km syd for Harstad. Pappa og den eldste broren min omkom 2 måneder før jeg fylte 11 år. Mor døde av sykdom 10 måneder senere. Da jeg var 15 ½ år mistet jeg også den andre broren min og var dermed alene igjen – men jeg ble veldig godt tatt vare på av en eldre søster til mamma. Hun var husbestyrerinne hos en kjøpmann. Begge var ugifte og barnløse. Mens «de store gutta» diskuterte hva som skulle skje med meg, den foreldreløse guttungen, sa de at «vi tar han» og ferdig med det. Der ble jeg til jeg var 19 år og reiste ut.

Hvorfor ble du militærflyger?

Pappa omkom på sjøen, min bestefar omkom også på sjøen og hans far og faren hans. Alle var fiskere. Jeg oppdaget at jeg var over gjennomsnittet flink i matte og fysikk og tenkte at det må da gå an å få seg en utdanning og bli noe annet enn fisker og drukne på sjøen? Å finansiere en privat utdanning hadde jeg ingen mulighet til i begynnelsen av 50-tallet, men jeg fant ut at jeg kunne komme videre med en utdanning i militæret.

Jeg søkte flyskolen og kom inn der, så ble jeg flyger og fløy til jeg gikk av ved aldersgrensen 60 år gammel. De siste 32 årene som sivilflyger. De siste 28 årene som kaptein.

Utdannelse

Jeg ble sendt til «Lille Rygge» for å se om jeg kunne fly. De som kom videre fikk videre utdanning i USA. Jeg ankom Missori, Malden Army Airfield, 1. januar 1952. Her var jeg i 6 måneder.

Det var egentlig en sivil flyplass drevet av «Anderson Air Activities», som det militære benyttet for flyopplæring. Her bodde det kun militære og det var ikke som forventet. Jeg forventet å bli behandlet som et menneske. Mye av det som skjedde her er ting jeg har lagt på hylla og helst vil glemme.

Det var på mange måter veldig greit også. Jeg behersket engelsk, men for at vi skulle lære språket bedre ble utlendinger plassert på rom sammen med bare amerikanere. Det var 4 mannsrom, 3 amerikanere og en utlending. Det var folk fra mange nasjoner, nordmenn, franskmenn hollendere, belgiere. Forhold oss kadetter mellom var veldig bra. Vi forsøkte å gi hverandre en håndsrekning.

Selve utdannelsen må vel kunne beskrives som et mentalt mareritt. For å bruke et uttrykk som ikke er så veldig pent, men veldig dekkende: Man ble rauvkjørt! Du ble sett på som et null og et niks. En av offiserene sa det slik: « A private in the US Navy is nothing, and you guys are two feet below that!»

Vi var der i 3 måneder uten permisjon, da fikk vi ikke komme ut av leiren. Rett som det var ble vi vekket mitt på natta. Hele bølingen måtte ut mer eller mindre i underbuksa for oppstilling. Så var det litt «amaras» før vi kunne gå og legge oss igjen.

Dersom vi gjorde bommerter fikk vi straffe eksersis. En slik straff kunne være at vi måtte spasere rundt i en firkant på ca 70 meter i et par timer med full oppakning. Det skulle svært lite til før vi fikk straff. Det var nok at vi glemte å hilse på en offiser. Det var en måte å sile ut folk på. Mange sluttet.

Jeg kom over sammen med 5-6 andre nordmenn. Etter innledende trening i Malden ble vi sendt til ulike steder – men jeg overlevde det også. Jeg fortsatte treningen ved Bryan Air Force Base i Texas. Her ble vi behandlet noe bedre.

Arizona

2. februar 1953 var jeg ferdig utdannet. Da begynte plikt-tjenesten. Den varte i 6 år. Først var det bombetrening i Arizona i nærheten av Phønix. Her ble vi behandlet ordentlig, bortsett fra at vi nordmenn ikke ble offiserer. Vi ble i henhold til norsk lov sersjanter når vi var ferdige med utdanningen, mens amerikanerne ble automatisk offiserer, tilsvarende vår fenrik. Amerikanerne fikk dermed bo i offisersmesse, mens nordmennene fortsatt bodde i befalsmesse.

Hvert kull hadde sin egen klubbring. På Harald sin står det 53A fordi han ble uteksaminert som det første kullet i 1953. Den har sittet på fingeren hans siden og han får den ikke lenger av seg.

Var det mye festing og alkoholbruk?

Det ble kanskje drukket mer alkohol i militæret enn ellers? Jeg har aldri vært full. Jeg liker en øl og et glass vin til maten, men skulle jeg ut å fly i morgen hadde jeg ikke drukket i dag. Slik har jeg alltid vært.

Operative forhold i Norge

Mye av det Harald gjorde i tjenesten var taushetsbelagt, men noe kan han fortelle.

Det som skjedde militært har jeg ikke lyst å fortelle om. Jeg har gjort det til en vane å ikke snakke om dette. Jeg prøvde etter beste evne å skille mellom jobb og privatliv og har pålagt meg selv en form for taushetsplikt, selv om jeg vet at noe av dette muligens er nedgradert informasjon nå.

Jeg kom hjem til Norge i slutten av mai 1953 og ble stasjonert på Sola i skvadron 334. Her var jeg i 1 år. Så ble skvadronen flyttet over til Bodø og jeg fulgte med dit. Jeg var i Bodø i 2 år. Deretter ble jeg instruktør på flyskolen på Værnes. Jeg kom så tilbake til Sola og var i 717 skvadronen i 2,5 år. Vi var en rekognoseringsskvadron. Det var den mest interessante tiden jeg hadde som flyger.

Rekognosering

Vi drev med foto rekognosering. Dette var interessant fordi vi kunne tenke litt mere selv da. I 1958 ble jeg ansvarlig for et oppdrag i Bodø. Jeg fikk plukke med meg de fire beste pilotene vi hadde, pluss teknisk personell. Det var de som drev med fotoarbeid etter at vi hadde tatt bildene. Vi skulle kartlegge og ta bilder av militær interesse i Nordland, Troms og Finnmark. Dette jobbet vi med i 3 måneder. Været var veldig bra og folka var dyktige, så vi gjorde unna jobben på rekordtid. Militæret ville ha bilder av hele områder.

Fra 35 tusen fot kunne vi dekke et alvorlig stort område. Vi kunne ta bilder av mål på lang avstand. Vi hadde fantastiske kamera og ingen begrensninger i norsk territorium.

Ulike kamera kunne monteres på flyet etter behov, framme, under og på sidene. De var forhåndsinnstilte, så var det en mekanisme med knapper å trykke på når bildene skulle tas. Jeg fløy i enseter og tok bildene selv. Å fly inn i trange daler og fjorder var ofte krevende.

Mens vi fotograferte Troms og Finnmark hadde vi en avtale med Bardufoss flyplass hvor vi kunne lande, parkere flyet og spise matpakka. Det var veldig trivelig der og kaffen var alltid klar da vi kom. Dermed slapp vi å reise helt tilbake til Bodø for å ta pause.

Vi holdt oss på norsk side, men kunne ta bilder over grenser også. Det var et kamera som kunne settes på skrå. Vi fløy nokså nær alle grenser og kom over i Sverige innimellom, men det tok de ikke så alvorlig. De kunne også ha glede av bildene vi tok. Bildene ble også brukt til sivile formål, i planleggingsarbeid og slikt.

Andre oppdrag

Kan du fortelle om andre oppdrag du hadde? Var du noen gang i nærkontakt med «fienden»?

Da vi fløy langs grensen til Russland benyttet vi også anledningen og tok bilder. Vi så fly på den andre siden. Jeg var ikke redd for jeg gikk utfra at de ikke ville ha noen konflikt. De ville vel hjem til sine koner og barn de også.

Jeg husker at vi fløy ved siden av russiske marinefartøy som siktet på oss med kanonene. Men jeg tror at dersom vi hadde måtte skyte oss ut hadde de plukket oss opp. De var tross alt mennesker de også.

Under krigen havarerte 6 tyskere på øya der jeg vokste opp. De gikk rundt til de fant husly. En av dem, som snakket brukbart norsk kom inn og spurte høflig om han kunne få bo hos oss til de ble plukket opp. De fikk hans selvsagt. Mennesker er mennesker selv om de er fienden. Tyskeren slengte geværet i et hjørne og hang uniformsjakka på en stol og ble værende hos oss 1 uke. Han oppførte seg eksemplarisk og sa han ikke skjønnte hvorfor Tyskland hadde gått til krig mot Norge, for vi hadde jo ikke gjort noe galt! Det eneste han tenkte på var at han ville hjem igjen til barna sine. Han hadde to gutter på min egen alder. Han var fra Magdeburg.

Det var også en annen episode der vi gikk med matpakker til russiske krigsfanger, som det var mange av i nord. Dette var ikke lov, men tyskeren som sto vakt ble plutselig veldig interessert i et fjell når vi kom og lot som han ikke så hva som foregikk. Jeg lærte at det var mennesker blant tyskerne også. «Fienden» er også mennesker og vi er ikke så ulike.

I min tid i forsvaret drev vi også med trening og skyting på Revtingen. Så skjøt vi på luftmål ved Utsira. Hva vi ellers holdt på med i militæret, snakker jeg helst ikke om. Jeg har vent meg til å ikke snakke så mye om dette.

Dette var midt i den kalde krigen. Tenkte du på den politiske situasjonen oppdragene var en del av?

Vi fikk oppdrag og gjennomførte de og tenkte ikke på den politiske situasjonen.

Ulykker

Harald vil ikke snakke om oppdraget han var ute på. «Det er militært», men den 23. mars i 1954 måtte han skyte seg ut av et jagerfly, øst for Bodø ved Fauske.

Jeg forsøkte å unngå at flyet traff byen. Flyet fortsatte på egenhånd og holdt på å ta knekken på presten da det falt ned og stoppet ca. 20 meter fra prestegården.

Jeg hadde ikke annet valg enn å skyte med ut. Været kom som det kunne. Jeg er for dum til å være redd og stolte på at utstyret virket. Først gikk kuppelen av, så skjøt jeg meg ut med stolen. For å løse ut fallskjermen måtte jeg trekke i et håndtak. Ingenting skjedde. Fallskjerm slo seg ikke ut. Det var synd, tenkte jeg.

Jeg hadde ikke trukket hard nok. Da jeg skjønte dette trakk jeg snoren helt ut og fallskjermen løste seg ut. Så åpnet jeg glidelåsen i bukselommen og puttet håndtaket nedi der. Det var kjekt å ha som suvenir. Jeg var i over 4000 meters høyde og hadde god tid

Han har ennå håndtaket og sitter med det i hendene når han forteller dette

Jeg datt ned i sjøen. Vi satt på en sammenleggbar gummibåt oppi flysetet. Den blåste seg opp da den traff vann. Jeg forlot flyet 17 minutter over 11 og var i gummibåten 4 minutter over halv tolv.

En mann fortalte etterpå at han så at jeg datt ned i sjøen men han gjorde ikke noe anskrik, for han regnet med at det var andre også som så dette. Det synes jeg var dårlig gjort. Ser du en mann detter i sjøen midtvinters tar du en båt og ror ut!

Da jeg klatret opp i gummibåten hadde fallskjermensnoren viklet seg om foten. Da jeg tok tollekniven for å kutte meg løs oppdaget jeg at sliren var ødelagt. Den var laget av papp og gikk i oppløsning når den kom i kontakt med vann. Dette ble siden endret.

Det var en hette vi kunne trekke opp, så det ble litt ly. Da jeg satt der i gummibåten kom jeg på noe far min sa da jeg var med han ute på sjøen som guttunge. «Er du våt så sitt stille i båten! Sitt i ro! Da er vannet nærmest kroppen oppvarmet. Beveger du deg skiftes vannet ut. Da blir du kald.» Jeg satt i ro og ble bare litt valen på hendene. Det eneste jeg var redd for var Saltstraumen som kan være ganske stygg, men jeg hadde flaks og drev mot kysten.

Etter fire timer kom jeg nær land på den andre siden. Der var ned noen guttunger som hadde mer omløp i hodet enn den mannen som først så meg. Da jeg kom nært nok ropte jeg om hjelp. Etter 4 timer begynte det å bli småkjølig. Ungene hørte dette og sprang opp og varslet foreldrene. De sa at det er noen på sjøen som roper om hjelp.

De fikk meg på land og inn i hus. Jeg må ha sett ut som draugen sjøl for den lille datterdattera til de som bodde der hylte da hun fikk se meg. Men etter at jeg hadde fått på meg tørre klær og hadde vasket og stelt meg, satte hun seg på fanget og ville vise meg dukkemannen sin. Jeg ble

veldig godt tatt vare på. De hadde god gammeldags sveivetelefon, så jeg fikk ringt til Bodø flyplass og fortalt hvor jeg var. Jeg ble hentet med transport fra Bodø.

Da jeg kom hjem tok jeg meg en drink, fikk plaster på en finger, så var det tilbake på jobb et par dager etter. Regelen var at vi skulle opp i luften så fort som mulig etter en ulykke.

Etter ulykken måtte jeg skrive rapport. Da fortalte jeg om tollekniven og at de må lære folk at bevegelse ikke er måten man holder seg varm på om man er våt.

Det var mange flygere som omkom. Hvordan påvirket det dere?

Vi tenkte ikke nærmere over det. Slik er livet. Enten lever du eller så lever du ikke.

Vi mistet vanvittig mange flygere i den kalde krigen. Men jeg har ikke tenkt på at de skal huskes og minnes fordi de tilfeldigvis var flygere. Jeg ser på det vi gjorde som et vanlig arbeid. Vi var vanlige folk. Pappa var fisker og døde da han var 46 år.

Opplevde du at det var status å være flyger?

Noen ser kanskje på det slik, men jeg har selv aldri vært opptatt av status.

Jeg ser på flygeryrket som et vanlig arbeid.

7.7 Vedlegg 7: Intervju 4 - Knut

Bakgrunn og utdanning

Hvorfor ble du flyger?

Jeg kan jo si hvordan og når jeg ble flyinteressert. Da var jeg 8-10 år gammel. Jeg var jo liten under krigen så jeg så tyske fly og sånn, men det var en litt dramatisk setting, så det var ikke det som gjorde at jeg ble flyinteressert. Jeg opplevde jo også som liten å se og høre bombeangrep mot Bergen blant annet, og skipstrafikken, men det var først etter krigen da jeg så sivile og militære fly over bygda at jeg tenkte det måtte være fantastisk å sitte oppi der også se ned på bakken, så jeg ble bitt av det som heter «flybasillen».

Men jeg var også veldig teknisk interessert og leste alt jeg kom over om fly og bygde modellfly. Jeg lærte faktisk litt aerodynamikk ved å bygge modellfly. Jeg var veldig utålmodig, kunne ikke bli gammel fort nok. Allerede da jeg var 17 år søkte jeg meg inn på flyvåpenets tekniske skole på Kjevik. For å begynne på flyskolen måtte man være 18 år, men på den tekniske skolen kunne man være 17 år. Jeg tenkte at det var greit å få en teknisk utdanning før jeg ble flyger, for jeg var jo også teknisk interessert. Så jeg ble flymekaniker først og kom til Sola der jeg fikk ansvar for et fly, bare 18 år gammel. Det var et fly med to mann ombord, et stort ansvar for en 18-åring, så man ble fort voksen på den tiden.

Jeg søkte flyskolen første gang 18 år gammel, men da kom jeg ikke inn på grunn av at jeg hadde skjeve hornhinner på det ene øyet. Det var et grensetilfelle, men jeg ble innkalt til sjefslegen, en streng oberst Nyby, som sa: «Jeg beklager Lande, men synet ditt er et grensetilfelle, og det er sånn her hos oss at vi lar tvilen komme foreldrene til gode», for det var så mange ulykker. Man måtte være 21 år før du var myndig og kunne bestemme selv. Jeg var bare 18 år og måtte ha foreldrenes godkjennelse. Han syntes han gjorde foreldrene en god tjeneste som ikke slapp meg inn. Da tok jeg videreutdanning som flytekniker på Kjevik og kom tilbake på Sola som teknisk befal og flytekniker. Etter 1,5 år så søkte jeg meg videre på ingeniørutdanning og studerte maskinteknikk i Sverige i 3 år, og jobbet deretter som maskinkonstruktør og materiallaboratorie-ingeniør i ett år i Sverige.

Men jeg kunne ikke slå meg til ro for det var flyger jeg ville bli. Så jeg søkte igjen på flyskolen. Jeg følte meg ikke hjemme som ingeniør – det ble for kjedelig. Heldigvis kom jeg da inn selv om jeg egentlig var for gammel. Jeg var 24 år, men jeg fikk dispensasjon fordi jeg hadde vært tidligere teknisk befal. Jeg gikk først flyskolen på Værnes (fløy da Safir) og så kom jeg til Canada og fløy da jettfly. Det var først et lite 2-seters jettfly (Canadisk bygd Tutor). Fløy 180 timer på det, og så gikk jeg over på det som het T-33 Silver Star, et 2-seters jettfly, og fløy 80 timer på det.

Kald krig

Da jeg kom hjem til Norge igjen gikk vi først gjennom 718 jet-trening på skvadronen på Sola for å bli vant til å fly under norske forhold. Her fikk vi blant annet opplæring i norske bestemmelser og norske værforhold. Var der i rundt 2 måneder og vi fløy vel ca. 35 timer. Instrumenttrening, navigasjonstrening, simulert skytetrening – både luft til bakke ute på Revtingen og luft til luft over Utsira. Vi hadde ikke kanoner i flyene, men vi fløy simulerte angrep på et fly som tauet en fille, som vi siktet på. Så kom jeg til 717-skvadronen, fotorekognosering-skvadron, og fløy da RF-84F Thunderflash.

Hvilket år, husker du det?

Ja, jeg kom hjem i 1966 (26 år gammel). Begynte på flyskolen i 1964 (24 år gammel). Fikk da opplæring og trening på RF-84F Thunderflash og fløy på den i 3 år. Det var jo da under den kalde krigen. Jeg fløy RF-5A Freedom Fighter i 1 år. Så jeg fløy aktivt kald krig-tjeneste kan du si i 4 år. Øvrig tid i Luftforsvaret hadde jeg annen tjeneste, som operasjonsoffiser og som prøveflyger. Jeg fløy mange år som prøveflyger, ca. 10 år. Så den kald-krig-opplevelsen min var rekognoseringstjenesten, hvor vi fløy og fotograferte russiske fly, marineskip og spiontrålere. Vi fløy langs Sovjetgrensen og fotograferte, og vi hadde krigsoppdrag – som vi heldigvis slapp å utføre – for det ble jo ikke krig, heldigvis, men det var jo fotooppdrag inne i Sovjet da. Som vi skulle ha flydd hvis det hadde blitt krig.

De 4 årene du fløy under den kalde krigen, når var det de var?

Fra 1966-1970. Så hadde jeg en del videreutdanning i England og så hadde jeg tjeneste som stasjonsprøveflyger, da fløy jeg bare sporadiske oppdrag på skvadronen. Da var det mer sånn teknisk flyging.

Hva heter skvadronene du var på, kan du gjenta det?

Jeg var på 717 fotorekognoseringsskvadron som lå på Rygge da. I dag er 717-skvadronen fortsatt aktiv, men de flyr i dag elektronisk overvåking, med tomotors jettfly som egentlig er business-jets. Men de er innredet med elektronisk utstyr så de kan søke på russiske radarstasjoner og innhente elektronisk etterretning. Så tjenesten på skvadronen i dag er noe lignende, det er bare det at de innhenter ikke fotodokumentasjon, men elektronisk informasjon om bl.a. russiske radarstasjoner.

717-skvadronen

Da du fløy fotorekognosering, da tok dere fotografier?

Ja, vi fotograferte. Veldig skarpe bilder – vi kunne ta bilder fra lav høyde til 10 000 m. Vi hadde kamera i alle størrelser og brukte de forskjellige kameraene avhengig av hvilke oppdrag det var. Vi fikk oppdrag fra vår fotooffiser, og det kunne være oppdrag pålagt av skvadronen for egentrening, eller det kunne være oppdrag pålagt av Forsvarskommando Sør-Norge, Forsvarskommando Nord-Norge. Hvert år deltok vi på store Nato-øvelser, både i Sør-Norge og

Nord-Norge. Da vi fløy egentrening hadde vi som regel 3 mål langs ruten vi fotograferte og skulle observere så mye som mulig.

Da dere fotograferte på sånne oppdrag, hva var det dere så etter?

Det kom an på hvilket mål vi hadde, hvis det var radarstasjon så skulle vi observere – de var gjerne innebygd i sånne domer, kupler, - og så skulle vi gjerne rapportere hvor mange de var, hvor store de var, og hvis det var noe spesielt militært rundt de da, om det var noen bygninger, våpen, eller andre ting. Hvis det var en veibro, eller jernbanebro (som var målet), skulle vi rapportere hvilken type konstruksjon det var. Dette hadde vi lært – diverse konstruksjoner og faguttrykk vi skulle bruke da vi rapportere. Eller det kunne være sovjetiske ubåter, da hadde vi lært alle disse sovjetisk ubåt-typene, sånn at vi skulle da se hvilken klasse de tilhørte. De hadde Nato-betegnelser; Whisky-klasse, November-klasse, og så videre. Dere husker kanskje, eller har lest om, en sovjetisk ubåt som gikk på grunn i Sverige? Det var en Whisky-klasse. Da ble det vitset om at det var «whisky on the rocks». Også kom jo atom-ubåtene og da husker jeg det var en som het N-klasse, antakelig N for Nuclear, men det husker jeg ikke riktig. Alt dette skulle vi lære, og så skulle vi rapportere riktig type. Og da vi kom tilbake til skvadronen skulle vi studere bildene sammen med fototyder og da fikk vi se om vi hadde rett og rapportert riktig. Det kunne også være kryssere, og da skulle vi rapportere om det var en missilkrysser, for på denne tiden – på 60-tallet – så begynte Sovjet å få missilkryssere akkurat som de fikk missilubåter, - da skulle vi rapportere typen og mest mulig informasjon om den. Det hente også at vi ble ledet av radar inn mot sovjetiske fly, for vi hadde ikke egen radar, vi hadde bare kamerautstyr og mitraljøser til å skyte med. Noen ganger ble vi ledet av radar inn mot sovjetisk fly som vi skulle ta bilde av og rapportere om hvilken type fly det var.

Redsel og spesielle situasjoner

Var du noen gang redd?

Nei, jeg var ikke det. For det første hadde jeg vært flytekniker og kjente godt til vedlikehold og konstruksjon, og så hadde jeg en tiltro til teknikeren og teknisk vedlikeholdet, så jeg stolte på at de gjorde en god jobb, og det så jeg jo daglig og. Vi så også at våre fly var godt vedlikeholdt. Men – det skjedde jo teknisk svikt. Men vi hadde veldig gode utskytningsseter. På min skvadron var det totalt 6 utskytninger i fallskjerm og de var 100 % vellykket. Derfor fikk vi også en tiltro til setet, så hvis alt annet gikk galt, var det bare å trekke i håndtaket, så hang du i fallskjermen. Dermed så stolte du på det, så jeg var aldri redd. Følte meg alltid helt sikker. Jeg opplevde jo selv et tilfelle av motorsvikt, men jeg fikk start på motoren igjen. Du stolte også på deg selv, vi fikk veldig god trening, og vi hadde trent på nød-prosedyre, sånn at da jeg fikk motorsvikt så behøvd jeg ikke leite opp noen sjekklister – det var det ikke tid til – jeg måtte stole på det jeg hadde lært. Prosedyrene hadde jeg drillet inn så jeg slo på de riktige bryterne og fikk start på motoren igjen.

Du skøyt deg aldri ut, noen gang?

Nei, episoden med motorstopp var det nærmeste jeg kom, for første tanken var å skyte meg ut. Men så kom jeg ut over lavere terreng og da så jeg at nå har jeg tid til å prøve. Jeg hadde jo lært prosedyren og du hadde det i deg – ja det hadde de andre også - de som skøt seg ut, de hadde jo prøvd å starte først, men de fikk ikke start og da måtte de skyte seg ut.

Kjente du ikke på noen redsel da heller, de sekundene du måtte tenke?

Nei, for da var jeg så opptatt med prosedyren. Men jeg skal innrømme at da jeg landet på Rygge og steig ut av cockpit, så kjente jeg meg litt «mo i knærne», jeg skal innrømme det. Men det gikk fort over. Så neste dag fløy jeg igjen, og tenkte ikke noe mer på det, men jeg kjente vel mer på mestingsfølelse. At dette hadde jeg løst OK. Det bidro til at jeg stolte enda mer på fly, utstyr og meg selv.

Jeg hadde jo også andre opplevelser som bidro til å bygge opp erfaring. Jeg hadde et tilfelle i Bodø hvor jeg fikk totalt elektrisk svikt. Da måtte jeg kvitte meg med de store dropp-tankene, for jeg kunne ikke lande med det tunge flyet. Og da hadde jeg ikke radio eller noen ting.

Hva vil det si å kvitte seg med dropp-tankene?

Jo vi hadde to store brennstofftanker under vingene som kunne droppes, de veide veldig mye, og jeg kunne ikke lande med dem, så jeg måtte droppe de i havet vest av Bodø.

Kunne du landet med dem hvis det tekniske hadde vært i orden?

Nei, da ville det blitt krasjlanding og kanskje tatt fyr. Men jeg ble kvitt de da. Men jeg hadde ikke radio så da var prosedyren at jeg fløy lavt forbi tårnet, vinket med vingene, og så fløy opp på medvind og kikket ned på tårnet. Hvis du fikk grønt lys så kunne du lande. Det gikk bra. Det var jo mange andre hendelser, vi fløy mye i Tyskland òg. Hver uke hadde vi to fly som fløy oppdrag i Tyskland. Ja ikke bare Tyskland; men også Danmark, Belgia og Holland. Vi fløy og fotograferte mål og så landa vi, overnattet, og så fløy vi neste dag med 3 nye mål, landet på en ny flyplass som kunne være Belgisk, Amerikansk, Canadisk eller Tysk, og så fløy vi hjem. Vi dro kanskje ut på mandag med to fly og så kom vi hjem torsdag eller fredag. Den treningen vi fløy i Tyskland, det var for å venne oss til øst-europeisk terreng, hvor vi potensielt skulle fly i tilfelle krig. Min erfaring var at i Norge er det lett å navigere, for du har fjorder, fjell og vann – kjennemerker – det er lettere å orientere da. På flatt terreng så er det helt andre kjennemerker; du har jernbane, landsbyer, skogholt og sånne ting du må lære å navigere etter. Derfor trente vi mye i Tyskland, der er det mye av det samme terrenget som er i Baltikum og Polen, da fikk vi god trening og vi ble gode i å navigere. Men det var jo risikabelt da, for vi hadde ikke radar og vi var helt avhengig av god sikt. Så risikoen var jo at hvis vi kom inn i dårlig sikt, så kunne vi kollidere med terrenget. På de 13 årene skvadronen hadde RF-84 så var det en som omkom. Det var en flyger som fløy i et fjell.

Hvor?

Ved Kongsberg, et fjell som heter Skrimsfjellet.

Kjente du han?

Nei, det var før min tid. Men, sørgelig var jo det at han var en meget erfaren flyger og en operativ leder på skvadronen. Situasjonen var at de deltok på en Nato-fotokonkurranse, og da hadde de nok et visst press på seg til å fotografere alle målene, og det kan ha vært medvirkende til at han innså det for sent at det var for dårlig sikt.

Arbeidskultur - ytre press, egen holdning og ledelse

Kjente du noen gang på et sånt press i din yrkestid?

Vel, nei, jeg kan ikke si det. Jeg var bevisst på den risikoen. Den største risikoen vi hadde var at vi kunne kollidere med terrenget. Jeg opplevde flere ganger at nå er det for dårlig og prosedyren da var å trekke opp. Komme seg på topp av skydekket, og det gjorde jeg mange ganger. Så, det

jeg mente, er at jeg var forsiktig og var bevisst på det at nå må du ikke presse. For i min tid så var det jo flere som fløy i bakken. Hvert år var det noen som omkom. Bare sånn anslagsvis; på 50-tallet var det minst 2 per flykull som omkom. På 60-tallet var det kanskje 1 per kull og på 70-tallet kanskje 1 på annet hvert kull. Det omkom jo jagerflygere helt opp til, den siste som omkom i jagerfly, det var vel i 1992 på Rygge. Jeg sluttet i luftforsvaret i 1981, så i hele min tid i luftforsvaret omkom det flygere hvert år. Så du var veldig bevisst på det. Risikoen var ikke teknisk svikt. Du visste det at risikoen det var vi – oss selv – derfor var det viktig å bruke erfaring, ta lærdom av andre sine feil, være forsiktig og følge prosedyren og ikke presse i dårlig vær.

Var det en holdning du merket at alle rundt deg hadde, eller var det noe du måtte komme fram til selv?

På min skvadron mener jeg vi fikk veldig god opplæring, for det var erfarent lederpersonell. Men på mange av de andre skvadronene er jeg redd det ikke var så god opplæring. Vi hadde mindre ulykker på min skvadron enn de hadde på de andre jagerflyskvadronene. Dette kokte ned til, og jeg har sagt i mange sammenhenger; årsakene til de fleste flyulykkene var dårlig ledelse. Mange ganger var det svak ledelse fra toppnivå fordi at de første lederne i Luftforsvaret etter krigen, de var jo krigsflygere fra England, og de hadde en kultur. Mange av de omkom, enten i kamp eller ulykke, så de så på ulykker som en form for operativ risiko. Ja, det er farlig – ja, det er risikabelt. Du kan dø av å fly jagerfly. Denne kulturen tok de med seg fra England, og det var også kulturen i luftforsvaret på 40-, 50-, og 60-tallet. En tidligere flytryggingsinspektør som heter Birger Martin Strand, han har skrevet en bok «Jagerflyger under den kalde krigen». Han sa det rett ut og skrev det i boken - han var flytryggingsinspektør i mange år, og han sa at det å være flytryggingsoffiser i Luftforsvaret, det ble oppfattet som en bremse til operativ flyging. For mange av disse som var skvadronssjefer og operative ledere, de var veldig på at «dette her er militært», «vi skal trene for krig» og «ja det er farlig». Og det skjedde ulykker, og ja, man aksepterte det. Som Sondre sa, publikum aksepterte det. Man hadde ikke akseptert så mange ulykker i dag, da hadde det blitt ramaskrik. Men, sånn var det. Dette var jo etter at det hadde vært en krig og det var jo mye verre. Så flygerne som omkom i tjeneste, de trente jo for å motvirke krig, og det var akseptert. Ja – vi har et forsvar, og ja, det koster. Så det var akseptert. Det er en helt annen innstilling i dag. Er det en ulykke i dag er det jo svære overskrifter og masse om det. På den tiden, etter en ulykke, det var ikke snakk om krisehjelp. Du fikk ikke noe sånt, det var bare opp å fly igjen det. Sånn var det. For det mente lederne og det var sånn man gjorde det under krigen. Også når det kom til alkohol var det annerledes før. Det var mye mer alkoholbruk på den tiden enn det er i dag. Og det var også noe som de hadde med seg fra krigen. Det er jo forståelig – de hadde vært på tokt og mistet flere kollegaer, også skulle de liksom roe nervene i messa, også ble det gjerne noen drinker.

Så du det selv, noen gang?

Vel, det var jo fest i messa. For på den tiden var det mye det vi kaller «messeliv». Mange bodde inne, mange var ugift og det var jo bar i messene så det ble jo servert alkohol om kveldene. Men du hadde jo regler da. Du skulle ikke drikke 8 timer før du fløy og vi hadde 0,2 promille som grense. Men jeg skal ikke påstå at det ikke forekom. Jeg vet ikke om dere har hørt om Grytøy-ulykken med en Twin-Otter? Der var kapteinen beruset. Det kom frem 30 år etter, for da ble rapporten frigitt, og da først fikk de pårørende vite om at kapteinen hadde vært alkoholpåvirket. De pårørende gikk til rettsak mot staten, men de tapte, dessverre. Birger Strand som jeg nevnte,

han var jo vitne i den rettsaken, og han sa jo som vitne da, at alle visste om at den offiseren hadde et alkoholproblem. Jeg visste det også, mine kolleger visste det. Personen var en meget hyggelig person og du ville ikke angi. Vi mente det var ledelsen sitt ansvar – og det var jo òg. Jeg er enig med Strand, jeg mener «alle» visste om det, inkludert hans ledere. Men de nektet for det i rettsaken. Det mente Strand var veldig galt. Begrunnelsen fra regjeringsadvokaten, som jeg har lest etterpå, den var det at hvis Staten ble dømt, så ville ettermålet til disse offiserene være skadet; sjefen for Luftforsvaret og sjefene til vedkommende flyger. Jeg mener at det var veldig dårlig at de pårørende ikke ble tilkjent erstatning. Begrunnelsen var at det ville sette disse offiserene som nå var pensjonerte eller døde, –i et dårlig lys, og det syns jeg var en svak begrunnelse. Men de ble som sagt frikjent.

Jeg vil ikke påstå at det var et stort problem, det var nok en enkeltstående sak, i hvert fall slik jeg opplevde det på min skvadron. Vi var bevisst på det her. Men at noen fløy med bakrus, det var vel ikke usannsynlig. Men denne kulturen med hensyn til sikkerhet og i det hele tatt, den endre seg gradvis kan du si, etter som ledelsen ble byttet ut og man hadde mer fokus på flysikkerhet. Man kurset personellet, fulgte med i utviklingen, man kopierte mye av det sivil luftfart drev med hva gjaldt sikkerhet, simulatorentrening, utdanning av flysikkerhetsrådgivere, flytryggingsoffiserer og så videre. Det har nok bidratt til at vi har kommet dit vi er i dag og at det er ca. 30 år siden vi har hatt en fatal jagerflyulykke. Nå må jeg også si at det er jo veldig mye mindre flyging i dag enn det var i min tid; da hadde vi tre skvadroner på Rygge, en skvadron på Sola, en på Ørland og to i Bodø – jagerfly -, så det var noe helt annet. Det gjør jo sitt på statistikken òg, men allikevel er det min påstand at flysikkerheten i dag er vesentlig høyere. HMS og alt det er bedre. HMS; det var jo til stede selv om vi ikke hadde det regelverket som vi har i dag. Jeg mener vi ble godt ivaretatt, men vi hadde ikke dette med krisepsykologi blant annet. Hvis noen hadde en hendelse så var det bare å skrive rapport og hvis man kom uskadet fra det så var det opp å fly neste dag, kanskje til og med samme dag. De som måtte skyte seg ut i fallskjerm, de fikk gjerne kompresjonsskader i ryggen for det var så kraftig spark i setet, de skulle høyt ut. I det setet vi hadde var det to-trinns, det var bang-bang, to kruttladninger. Kanskje halvparten av de som skjøyt seg ut fikk kompresjonsskader så de måtte ligge 3 uker på sykehus, bare for at det skulle gro. Det var ikke det at de hadde mye følbare smerte eller noe sånn men de ble røntgenfotografert. De gikk jo etter utskytingen og sånn, men så kom de på legekontroll, og da fikk noen av de påvist brudd i ryggvirvlene. Derfor skulle de ligge i seng i 3 uker, eller noe sånt, og så var de friske. Men det var ingen som fikk noen psykologisk samtale eller noe, det var ikke snakk om det.

Snakket dere om det, dere kollegaene imellom, var det et samtaleemne?

Ikke så veldig. Det var noe du holdt mest for deg selv. Det ble vel ikke formelt, men uformelt, kanskje gjerne over et glass øl i baren eller noe sånn, at man var mer fortrolig med hverandre da, men ikke så mye på skvadronen. Man skrev en rapport og alle fikk jo lese rapporten.

Jeg var med som medlem i en havarikommisjon da vi hadde utveksling i Tyskland med en kanadisk skvadron. En av mine kollegaer kolliderte med et helikopter hvor de i helikopteret omkom. Han visste ikke hva han hadde kollidert med, han så det ikke, men han mistet kontrollen på flyet og skjøyt seg ut. Han var da i ca. 150 meters høyde. Han passerte rett over en landsby da han skjøyt seg ut – han så ikke landsbyen. Flyet fortsatte gradvis ned, og la oss si at dette er en kornåker (gestikulerer med hendene) som begynner her og slutter der, og her går det en vei og der går det en vei, og flaksen gjorde at flyet landet i enden av kornåkeren. Det løste seg opp i enkelte faktorer og stoppet før neste vei. Alt sammen lå i den kornåkeren, alle delene. Setet falt ned på en boligblokk, jeg tror det var i 3. etasje. Det traff gelenderet, så tippet det inn mot

balkongen, traff en stol og knuste den. Der hadde det sittet en ung frue med et barn på fanget. Hun var inne og skulle hente ett eller annet. Da hun var på vei ut stod hun i døra akkurat da setet kom inn. Hun fikk sjokk. Kollegaen min kom jo ned i fallskjerm, og som jeg sa ble det et veldig kraftig spark fra setet, så han besvimte i det samme han før ut, og så våknet han et kort øyeblikk – så kom skjermen – så fikk han et nytt sjokk og besvimte igjen for han var jo ikke helt våken heller – og så våknet han litt da han hang i skjermen og så traff han bakken og sluknet igjen. Han landet inntil veggen på en skolebygning og vi var borte og så på dette her, og det var en sånn gammel tysk bygning med masse spir på taket, så hadde han kommet litt lengre, kunne han blitt spiddet oppå taket. Det var sånn flaks! Veldig masse flaks, jeg har ikke sett så mye flaks. Bortsett fra de stakkarene, det var to i helikopteret som drev øvelsesflyving, det var en amerikansk statsborger som var instruktør og eleven var en libysk politioffiser. De fløy et tysk-registrert helikopter, i tysk luftrom, og kolliderte med et norsk militærfly, sånn at dette ble litt politisk. Formann i kommisjonen ble da en oberstløytnant, vanligvis var det en major som var leder for ulykkeskommisjonen, og det var jo ofte det var ulykker. Her hentet de ut en erfaren oberstløytnant fra staben, og han var vår undersøkelsesleder. Jeg var med i undersøkelseskommisjonen, for ordningen var at når en flyger hadde en ulykke så skulle det alltid være med en annen flyger av samme grad og med samme erfaringsnivå. Jeg representerte da vår kollega i kommisjonen og skulle forsvare han. Konklusjonen vår var at flygeren kunne ikke lastes, dette var operativ risiko, for det at han fløy forbi en liten flyplass hvor de drev sivil helikoptertrening, men på motsatt side lå en stor kanadisk flybase med masse jagerflyaktivitet. Så hans oppmerksomhet var rettet mot jagerflybasen – for det var det mange fly i lufta da. Han så jo ingen ting andre veien. Helikopteret det kom fra høyre, mens hans oppmerksomhet var rettet mot venstre, så han så ikke hva han kolliderte med – han ante ikke hva som hadde skjedd. Bortsett fra at han mistet kontrollen og måtte skyte seg ut. Det gikk bra med han og han ble etter hvert flyger i SAS og fløy i mange år. Møtte han seinest her nå forleden da vi hadde jubileum på 717-skvadronen på Gardermoen, der hvor skvadronen ligger i dag, så vi pratet om den ulykken da. Han fikk ikke noe mén hverken psykisk eller fysisk så vidt jeg vet. Klart seg bra siden. Det gjorde nok mye det at kommisjonen konkluderte med det at han kunne ikke lastes. Hvis konklusjonen hadde vært at han hadde gjort en feil som resulterte i at to personer omkom, så hadde jo han muligens slitt med det. Men det gikk bra.

Minner

Hva er ditt sterkeste minne, som flyger under kalde krigen?

Ja, hvordan tenker du da? Det er jo så mange minner.

Noe som sitter igjen, som har gjort et sterkt inntrykk på deg? Viktig for deg?

Det var jo flere hendelser. Ser jeg tilbake på tjenesten min på 717-skvadronen – så ga det meg en god følelse at jeg bidro til Vestens forsvar under kalde krigen. Det er det som sitter igjen hos meg, og der har jeg en veldig god følelse. Jeg følte at de oppdragene vi fløy, det var viktig for Norge, det var viktig for NATO, og det var viktig for Vestens rolle i forhold til Sovjet og Warszawapakten. Jeg følte at de oppdragene vi fløy, de var viktige, det var viktig informasjon til norsk etterretning og til NATO. Også heldigvis så ble det slutt på den kalde krigen. Det er kanskje naivt, men jeg følte da at vi bidro til å vinne den kalde krigen. Det er det som sitter igjen etter min tid i Luftforsvaret. Ja, ja, det er kanskje bare for å gi meg en god selvfølelse, men, det er det jeg sitter igjen med.

En akseptert risiko

Føler du at storsamfunnet har satt pris på innsatsen du og dere la ned? I ettertid?

Ja, som Sondre nevnte, var det veldig mange ulykker. Mange av våre kolleger omkom. Uten at det ble et ramaskrik blant publikum eller pårørende. Det virket som det ble stilltiende godtatt, og dette tror jeg hadde sammenheng med at Norge var i en krig i 5 år hvor mange ble drept. Etter krigen viste det hvor viktig det var å ha et Forsvar, for det hadde vi ikke i 1940, det hadde Arbeiderpartiet forskuslet. Under oppbyggingen av Forsvaret etter krigen, så var det akseptert av sivilbefolkningen, publikum, for det var viktig å ha et Forsvar, og alle visste hva som hadde skjedd i 1940. Og så var det det at krig er farlig, og vi trente til krig, og skal du trene på krig så må du trene slik som oppdragene vil bli gjort i krig. Amerikanerne har et uttrykk for det: «train as you fight, fight as you train». Det må være realistisk trening, og i realistisk trening til krig så vil det skje ulykker. Dette var akseptert. Det ble jo selvfølgelig skrevet om det i avisene etter hver ulykke, og det kom bilde av flygeren i avisen, men du hørte aldri noe om det fra pårørende eller pårørendes advokater eller noe sånt. Det ble stilltiende godtatt, og alle var klar over risikoen. Myndighetsalderen var 21 år, men du kunne søke flyskolen da du var 18 år. Det betydde at du måtte ha foreldrenes underskrift når du søkte flyskolen. Jeg søkte flyskolen første gang da jeg var 18 år og fikk underskrift både av far og mor, for de visste at det var kun det jeg tenkte på og hadde lyst til. Jeg hadde vært flyinteressert siden jeg var 8-10 år gammel så det visste de. Men, spesielt mor, er jeg sikker på at var bekymret. Det var jo gjerne mødrene kanskje, som tenkte mest på det, og jeg husker hun sa til meg da vi skiltes før jeg dro til Canada: «Nå må du ikke falle ned». Så det er klart at hun tenkte på det. Seinere så fikk jeg en kollega hvor moren hadde nektet å underskrive, jeg tror faren var borte så det var kanskje bare moren som levde, hun sa blankt: «nei, det er for farlig». Da signerte han selv for moren, sendte inn søknaden og kom inn. Det var jo også derfor sjefslegen sa til meg, da jeg ikke kom inn første gangen på grunn av skjeve hornhinner; «her hos oss er det sånn at vi lar tvilen komme foreldrene til gode», for det var så mange ulykker. Så kan du spørre deg, tenkte du ikke på det da? Nei, vi tenkte ikke på det. Det har nok noe med det menneskelige, selvoppholdelsesdriften, du tenker ikke på at det vil skje deg. Du tenker det vil skje alle andre. Det er akkurat som når dere setter dere i bilen og kjører til Sørlandet eller til Oslo, så tenker ikke dere på at dere kan komme til å forulykke en bilulykke, sant? Det er sånn som skjer andre.

Tenkte du på at det kunne skje deg etter en ulykke skjedde?

Nei. Da tenkte du fremdeles: det skjer ikke meg.

Du tenkte det fremdeles?

Ja. Da tenke man enten at; jeg vil ikke gjøre noe så dumt, hvis det var opplagt at flygeren hadde fløyet i bakken, eller hvis det var teknisk svikt og han ikke skøyt seg ut så vill jeg tenkt «jeg ville jo skutt meg ut».

Å miste

Mistet du noen som stod deg nær?

Ikke som stod meg veldig nær, men jeg mistet kolleger, ja. Mistet ikke nære venner, men de var gode kolleger. Jeg hadde jo venner på skvadronen men også privat, for det var jo ikke sånn at vi bare hadde et militært liv. Vi hadde jo naboer og venner sivilt som man omga seg med. Men heldigvis opplevde jeg ikke akkurat det, det kunne være traumatisk. Jeg kjenner andre kollegaer, som hadde veldig god og nær kamerat, og det var nok ille. Men det opplevde ikke jeg altså. Men

jeg mistet gode kolleger som du kjente godt og var venner med. Det å miste en kollega, jeg opplevde jo det i Helikopter Service også, i mine 19 år i helikopterservice så mistet jeg 8 kolleger. Det var 4 flygere og 4 teknikere.

Var det samme holdning da, til ulykken, at det var noe som ikke skjedde deg og noe du skulle lære av?

Nei, i Helikopter Service der var det ikke naturlig å miste noen i det hele tatt. Så det gikk mer inn på oss og på meg, enn det gjorde i Luftforsvaret. For i Luftforsvaret var det militærflygning, og vi visste om operativ risiko, men sivilt så skal du ikke omkomme i en ulykke. Det var ikke akseptert. Derfor så var det så brutalt. Jeg var da teknisk sjefsflyger og jeg jobbet mye med det tekniske og det sikkerhetsmessige. Jeg følte det var urettferdig – jeg tenker spesielt på Norneulykken, som skjedde i min tid. Et offshorehelikopter som fløy fra Brønnøysund ut til Norne oljefelt utenfor Brønnøysund, i 1997, 3 år før jeg gikk av. Det opplevde jeg som brutalt og jeg kjente litt på den samme følelsen når Turøy-ulykken skjedde, for jeg opplevde det som veldig likt, for i begge de ulykkene så var det ikke flygeren som hadde gjort noe feil, ikke teknisk som hadde gjort noe feil, men det var konstruksjonsfeil. Det var så bittert, følte jeg. Alt det arbeidet vi hadde lagt ned i sikkerhet og så skjer dette likevel altså. Fabrikken har jo tatt ansvar. Det satt langt inne, for etter Turøy så prøvde jo Airbus Helicopters å insinuere at det var noe teknisk feil. Og de stakkars teknikerne som hadde gjort vedlikeholdet gikk jo og lurte, men så var det jo ikke de, det var konstruksjonsfeil i girboksen. Seinere, da havariundersøkelsen klarla hva som hadde skjedd, så har fabrikken innrømt det, og at det skulle ikke ha skjedd.

Flere minner

Vi har vært innom det, men jeg lurer på hva var det mest dramatiske du opplevde som flyger under den kalde krigen? Ikke nødvendigvis en ulykke, det kan være en politisk spenning som påvirket en arbeidsdag e.l.

Ja altså politisk, det mest dramatiske da, det var Cuba-krisen, den var dramatisk. Så hadde vi Tsjekkoslovakia i 1968, var det vel? Også hadde vi, det var en ting til, hvor vi fikk øket bedreskap. Det var noe som skjedde i 1967, hva var det? Var det Tsjekkoslovakia? Det var en internasjonal krise, da var det øket beredskap på skvadronene. Og det er klart da er det et skritt nærmere krig, og da føler du spenning.

Rent personlig, det mest dramatiske, selv om jeg ikke gikk og følte på det sånn etterpå, så var det episoden da jeg fikk motorstopp. Det var den ene gangen jeg kjente etterpå at jeg var «mo i knærne» for å si det sånn. Reaksjonen kommer jo alltid etterpå, ikke når du er midt i det, for da er du så opptatt. Men jo altså, jeg hadde jo opplevelser som flyger som jeg følte var dramatisk. Jeg husker første oppdraget mitt i Tyskland. Jeg fløy sammen med en erfaren flyger. Vi fløy i dårlig vær og jeg var ganske fersk og uerfaren så jeg hang på han. Sikten var veldig dårlig og jeg hadde jo ikke sjans til å følge med i navigeringen så jeg ante jo ikke hvor vi var, jeg bare hang på han. Så husker jeg han sa noe på radioen som jeg ikke oppfattet, men jeg flyttet blikket fra han og så rett fremover, og da kikket jeg inn i buken på et tysk jagerfly som hadde sett oss, så han brakk hardt bort fra oss. Hadde ikke han sett oss så hadde vi kollidert. Det var jo en dramatisk opplevelse.

Og så kan jeg fortelle om en annen opplevelse som var litt artig også. Jeg tror det var på samme turen, så hadde vi landet på flere baser, og det var på siste basen; det var en stor amerikansk base - Ramstein i Tyskland. Da fikk jeg influensa. Jeg hadde brygget på det, men det var da det slo ut. Så jeg kunne ikke fly videre. Den amerikanske flylegen kom og sjekket meg, «nei du kan ikke

fly» sa han, og jeg ble lagt inn på feltsykehuset på Ramstein. Dette var krise for lederen, dette var rett før Pinse og han skulle hjem til familien, dette var i 1967. Han følte han ikke kunne forlate meg heller, som fersk flyger i Tyskland. Han følte nok et ansvar for meg og ville ha meg med hjem, men legen nektet. Så spurte han legen «jo med hva om vi flyr lavt?», jeg var tett i bihuler og ører og alt, så jeg kunne ikke fly høyt. Etter litt diskusjon, så aksepterte legen hjemreisen «ok, bare fly lavt». Da skulle vi mellomlande på en tysk base i Nord-Tyskland og etterfylle drivstoff der, for så å kunne vi fly videre hjem til Rygge. Vi startet opp, jeg sjekket inn på radioen og vi taxet ut, og så skulle vi gjøre avgangsjekken, og når alt var klart så ventet jeg at jeg skulle høre han på radioen; at nå er vi klar. Men så hørte jeg ingen ting. Da så jeg at han kikket på meg og jeg så på han, så pekte jeg på hjelmen min, også gjorde jeg sånn og pekte den med tommelen (gestikulerer) – radioen virket ikke. Jeg snakket til han på radioen, men jeg fikk jo ikke noe svar. Og så så jeg han satt og tenkte litt, så gjorde han sånn med hånda, førte hånda fremover (gestikulerer), så da forstod jeg at, ja, da skal vi fly likevel da - men jeg har jo ikke radio. Jeg tenkte det her er krise, for hvis jeg mister han av synet; jeg har jo ikke radio, jeg vet ikke hvordan jeg skal komme meg ned eller noen ting. Men i hvert fall, vi fløy nordover, men så begynte vi å møte dårligere og dårligere sikt og jeg klemte meg inn – fløy så nær han som jeg kunne, og så så jeg hånda hans gjøre sånn; pekte opp (gestikulerer) - vi må stige. Og det var jo det vi ikke skulle vet du. Vi fløy jo i skyer og jeg ante ikke hvor vi var. Det var tette skyer. Så begynte vi innflygningen og jeg tenkte «ja, ja» vi skal jo lande - vi skulle lande på Leck, og vi landet i veldig dårlig vær og taxet inn. Så kom det en offiser til cockpit, og så sier han, på dansk, «velkommen til Skrydstrup». Og jeg forventet jo at vi var i Tyskland! Jeg har tenkt på det etterpå, hvis jeg hadde mistet han, hva skulle jeg gjort? Antakelig så kunne jeg ha sendt ut nødmelding som ville blitt oppfattet på radarstasjonen, ikke på radio, men radartransponder, så da kunne beredskapsflyene kommet opp og hentet meg ned. Det er vel eneste måten jeg kunne kommet meg ned. Det var en «opplevelse».

Oppmerksomhet/erindring fra «storsamfunnet»

Hvordan syns du storsamfunnet minnes dere fra den kalde krigen, sammenlignet med hvordan i minnes eksempelvis flygerne fra 2. verdenskrig? (Flygerne, skipsseilerne etter 2. v.k. fikk til slutt stor oppmerksomhet for sin innsats. Hvordan syns du minnene om flygerne fra den kalde krigen står seg i forhold?)

Det er et vanskelig spørsmål. Jeg vet sannelig ikke. For det er jo ikke noe snakk om det, men det er vel på tide kanskje, at det blir skrevet om det. For mye av det som foregikk under den kalde krigen er jo fortsatt hemmelig og vi er fortsatt underlagt taushetsplikten. Hvis vi forteller hemmeligheter så kan vi bli tiltalt og straffet, akkurat som han; det var en major, Blindheim tror jeg han het, som røpet at han hadde vært med på spionasjeoppdrag i Sovjet. Han ble venstreradikal på sine eldre dager og derfor så røpet han disse hemmelighetene for han var plutselig blitt i mot NATO og militæret og alt. Han ble tiltalt og straffet og mistet tittelen sin, han var vernepliktig major, og den ble han fradømt, og det var på grunn av brudd på taushetsplikten som er lovpålagt. Så det er vel derfor det har vært så stille om det. Og mange offiserer som tjenestegjorde under den kalde krigen de føler seg fortsatt bundet av taushetsplikten. Snakker ikke om det. Vi har sett at det har vært en del skriverier av pårørende som ønsket å få belyst mer om sine fedres ulykker og sånn. Det har jeg sett.

Hvor har du sett det, i aviser, eller?

Ja i aviser. Det har vært artikler om det at de, etter hvert som de har blitt eldre, så har de begynt å tenke mer på «hva var det som skjedde med faren min» og omstendighetene og de har da fått lest ulykkesrapporter og sånne ting for å få et innblikk i det som skjedde. Men generelt blant sivilbefolkningen er det vel ikke noen spesiell interesse for det, har jeg et inntrykk av.

Slik du ser det er taushetsplikten en mulig årsak til denne stillheten?

Ja, fra de involverte ja, men fra de pårørende så vet jeg ikke. De har vel bare godtatt det. Altså, jeg kan tenkte meg at de var klar over at vedkommende valgte et farlig yrke, for alle visste at det var farlig, at det var ulykker med jagerfly. Så det var jo ikke noen stor overraskelse – selv om det var selvfølgelig forferdelig trist, og tragisk for de det gjaldt, så var de vel egentlig ikke overrasket over at det *kunne* skje. Sånn som moren min sa: «nå må du ikke falle ned», da visste hun det at hvis jeg falt ned nå, så hadde hun tenkt tanken.

Men da har vi flygerne, de pårørende, men hva med politikere og de som bestemmer?

De har ingen følelse for dette her. Politikerne bryr seg ikke.

Hvorfor? Hva tror du?

De er mer opptatt av - for eksempel; hvis vi forteller mye om dette som var strengt hemmelig, så vil politikerne benekte. De ville sagt: «vi gjorde ikke sånt.», «vi snille Norge, spionerte ikke på Sovjet, vi.», «vi gjorde ikke noe sånt stygt». Sånn er min tanke om det der. De ville blånektet. Jeg vet jo at seinere så opererte Forsvaret i Kongo. Der var det noen uheldige episoder som jeg er ganske sikker på at ikke bare er rykter. Jeg er blitt fortalt det av noen som opplevde det. Det var blant annet en norsk flyger, som da fløy helikopter. - Flere FN-personell ble drept av opprørerne og noen av de drepte var nære venner av denne norske flygeren, så han skulle vel ta hevn. Historien sier at han skal ha tatt en håndgranat og tatt ut splinten oppi et glass. Først hev han ut godterier eller lignende, så alle på bakken samlet seg. Når de hadde samlet seg under helikopteret så heiv han ut glasset med håndgranaten og drepte flere. Dette sier da *historien* – jeg kan ikke gå god for den, men, det er det som ble sagt.

Hvilket år skjedde dette?

Det var under Kongo-krisen, det var rundt 60-62. Det her fikk media tak i. Da forhørte de seg i Forsvarsstaben, om dette var forekommet. «Bare tull» svarte de da. Så politikerne de vil ikke innrømme noe, hva skal vi si; de vil benekte at slike ting forkom.

Selv de mer «positive» beretningene?

Ja, for de vil ikke ha snakk om det som var hemmelig. Så jeg tror ikke man kommer noen vei hvis man prøver. Jeg har for eksempel samlet inn stoff til en bok om fotoskvadronen jeg var på, og det var mye hemmelig. Også var det spesielt om oppdraget langs Sovjetgrensen, så har jeg funnet ut at det var et strengt hemmelig direktiv som autoriserte disse oppdragene. Jeg har også søkt Forsvarsstaben om innsyn primært, eller sekundær nedgradering, men fikk avslag. Begrunnelsen var av hensyn til fremmed makt. Det kan jo være både Sovjet, i dag Russland, og USA. De vil ikke ha noe snakk om dette her. Dette er passert, kald krig er ferdig. Myndighetene vil ikke ha noe snakk om det. Kald krig det er ferdig for lenge siden. De er mer opptatt av forholdet med Russland i dag og opprustning.

7.8 Vedlegg 8: Intervju 5 - Per

Bakgrunn og yrkesvalg

Det var flere ting som bidro til at jeg ble flyger. Jeg er født i Oslo, oppvokst i Bærum, i nærheten av Fornebu flyplass og ble tidlig flyinteressert. Som barn likte jeg å leke med modellfly.

Der jeg bodde var det flere flygere som oppfordret meg til å søke flyskolen, for da fikk jeg fly jagerfly. Den gangen ville alle gutter bli jagerflygere. Så drev jeg litt med skihopping og kjente godt til Torbjørn Yggeseeth. Han var mitt store forbilde. Han bodde ute i Asker ikke så langt fra Bærum. Han ble også flyger. Det var en reportasje om ham i bladet «Vi flyr» med stort bildet av ham foran et jagerfly. Da var jeg solgt. Da skulle jeg følge i hans fotspor og bli jagerflyger.

Da jeg var 16-17 år fikk noen kamerater hyre som sjøfolk. I 1963 tok jeg hyre i NAL i sommerferien og dro med Stavangerfjord til New York. Da var jeg 18. Jeg likte godt å reise og dette bidro nok også til at jeg søkte flyskolen i 1965.

Foreldrene mine var ikke så interesserte i at jeg skulle bli flyger, fordi det var veldig mange ulykker med F-84F Thunderjet på den tiden, men jeg tenkte ikke så mye på dette. Andre døde – men ikke jeg.

Utdanning

De som skulle bli jagerflygere måtte gjennom et nåløye. Først kom jeg til Rygge for opptaksprøver til Luftforsvarets flygerskole. Her var det veldig mange som ble silt ut. Deretter var det flytrenoing og befalsopplæring på Værnes hvor de som skulle videre til flyskole i Statene eller Canada ble plukket ut.

Jeg fikk min flygerutdannelse ved Williams Air Force Base, en base som ligger i Arizona, omtrent 30 km sørøst for Phoenix. Etter min mening var vi som kom til USA heldigere enn de som fikk utdannelsen sin i Canada. Her hadde de et kadettsystem, noe som innebar at de ble dårligere betalt enn oss som kom til USA, for der ble vi offiserer og det var jo en forskjell. Vi hadde ingen streng disiplin som offiserer. I USA fløy vi dessuten i nydelig vær hele tiden. Det gjorde de ikke i Canada. Selve undervisningsopplegget var ellers nokså likt begge steder. Opplæringen besto av teori og trening på 3 forskjellige flytyper. Williams var en veldig fin base. Jeg var den første norske eleven der siden Koreakrigen, ble jeg fortalt.

I USA kunne alle amerikanske flygerne på kullet mitt regne med å komme til Vietnam. Vi fulgte med på nyhetene og visste om protestene mot krigen. Men holdningen på basen var at dette er en krig vi bare må delta i. Jeg merket ikke noen motstand mot forsvaret der. Jeg ble flyger fordi jeg var interessert i fly, ikke politikk. Jeg fikk flygervingen i februar 1968.

Etter dette var det tilbake til Norge, først til 718 skvadronen på Sola der vi ble introdusert til norske flyforhold. Vi fløy T-33, noe som var et voldsomt tilbakeblikk for dette var et ganske antikvarisk fly, men det var gøy å fly det.

Deretter ble jeg beordret til 338 skvadronen på Ørland, utenfor Trondheim. Her skulle vi være effektive jagerflygere. Vi fløy F-5 som var konstruert for å kunne bombe bakkemål i Sovjet, som militærinstallasjoner, kraftstasjoner ol. Vi øvde oss på slike mål. Jeg hadde ikke noe bestemt target, men noen hadde sikkert utpekt mål for oss i krig uten at jeg visste det da.

Jeg var jagerflyger i ca. 8 mnd. Som nybegynner var jeg nederst på rangstigen på listen for tildeling av forsvarets boliger. På det tidspunktet var jeg nygift. Vi fikk et sted å bo på Uthaug, som lå langt fra flyplassen. Det var ikke noe holdbart hverken for meg eller kona.

Så dukket det opp et prosjekt på Andøya Flystasjon, der de skulle få inn kliss nye avanserte Orion fly. Her fulgte det med både leilighet, et ½ års opplæringskurs i USA pluss utenlandstillegg. Så valget var enkelt. Jeg søkte meg til 333 skvadronen på Andøya og fikk reise

til Statene. Dette passet veldig godt for lommeboka, samt at det var en veldig interessant utdanning på US Navys baser i Norfolk og ved Patuxent River, en utdanning og veivalg jeg aldri har angret på. Etter 6 måneder i Statene fløy jeg i et av de to første Orion flyene som kom til Norge. Vi landet på Andøya den 2. april 1969. Skvadronsjefen ville lande det første, flyet jeg var i kom rett etter.

Jeg fløy Orion fra 1969 til 1975 og ville gjerne ha fortsatt med det lenger, men i forsvaret hadde jeg ingen garanti for at jeg kunne fortsette med dette. Jeg kunne bli beordret til andre oppgaver, så da søkte jeg meg heller sivilt.

Om oppdrag og jobben på Orion

P-3 Orion er et maritimt patruljefly spesielt utrustet for anti-ubåt krigføring. Det er et ganske stort 4-motors fly og en flytype som opprinnelig var laget som et passasjerfly. Orion var militærutgaven av Lockheed Electra. Det er en sprek maskin som for sin tid flyr langt og fort. Når vi skulle ha vedlikehold og utstyr fra USA fløy vi fra Andøya og over Nordpolen til Vestkysten av USA.

Flyet er inndelt i seksjoner og har en fast besetning på 10 personer, der alle har sine klare oppgaver. Besetningen satt ved siden av hverandre på konsoller bakover i flyet. Det var to flygere og en såkalt maskinist i cockpiten, så var det radiooperatør, radaroperatør, tactical coordinator, navigatør, to sensoroperatører og våpensystemoperatør.

Hovedoppgaven var å drive overvåking og rekognosering i Barentshavet, med vekt på detektering og overvåking av ubåter. Russerne ble nok tatt litt med buksa nede da Orion flyet kom. Det var et fantastisk fly! Det tok faktisk noen år før de skjønnte hva vi var i stand til å gjøre.

En vanlig dag på jobb

Meldinger om oppdrag som skal gjennomføres kommer fra «Maritime Air Operations Center» i Bodø. Operasjonsgruppen (Opsen) på Andøya bestemmer hvilke fly som skal gjøre hva. Vi får som regel vite om oppdrag en dag forveien. Jeg er skipper på crew 8, som skal på oppdrag dagen etter.

Vi blir hentet klokka 4 om morgen. Flyavgang er 2,5 timer senere. Vi bor i militære boliger som var bra, noen helt nye. De fleste var sør for flyplassen. Noen bodde også sivilt rundt omkring i Andenes. En militærbil kjører rundt og plukker opp alle. Vi kan komme oss til flyplassen selv også, dersom vi ønsker det, men de fleste foretrekker å bli hentet. Det er ingen store avstander. Vel framme ved flyet, fylles det brennstoff og det sørges for at vi har nok utstyr og mat i flyet. Vi skal kanskje være ute i 12 timer. Det er kjøkken og toalett ombord. Våpenoperatøren er både fotograf og kokk. Han lager frokost og middag og kaffen står alltid på. Vi setter i gang en motor (APU) som gir oss strøm og varmer opp flyet. Vi sjekker at alt funker som det skal. Dette bruker vi litt tid på. Avgangstidspunktet er bestemt på forhånd. Skipperen briefer besetningen om oppdraget. 10 minutter før avgang starter vi opp flyets fire motorer og ber om klarering. Vi takser ut og tar av på vanlig måte. Oppdraget er å finne ubåter, og det klarer vi nesten hver eneste gang.

Vi setter kursen nokså lavt når vi flyr ut Finnmarkskysten og runder Vardø. Vi er nær Russergrensen og flyr veldig lavt i ca. 70 meters høyde så vi ikke synes på radaren. Det er fortsatt mørkt. Så begynner vi å slippe bøyer for å lytte etter undervannsbåter. Vi har en plan for hvor de skal slippes. Tactical coordinator forteller flygerne hvor vi skal fly og hvor bøyer skal slippes. Vi slipper først en BT-bøye (baty termografisk bøye) som måler temperaturen i havet. Undervannsbåtene opererer nemlig i såkalte «sjikt», som dannes av ulike temperaturer i havet.

Sjikt er en slags «tunnel» eller kanal som består av saltvann som er mye saltere enn omkringliggende vann. Inni et sjikt går lyden bare i liten grad opp eller ned, så det er her undervannsbåter gjemmer seg. Lyden rekker imidlertid veldig langt inne i selve sjiktet. Men undervannsbåtene er veldig begrenset i sitt operasjonsmønster øst av Storegga fordi Barentshavet bare er 300m dypt.

Når vi har bestemt hvor dypt vi skal lytte, slippes sonarbøyen som egentlig er et rør med en antenne som går opp ca. en halv meter når den treffer vannet. En mikrofon går ned til en pre-satt dybde der vi tror undervannsbåten opererer. Dermed kan den plukke opp lyder og sende dem opp til flyet. Det er litt katt og mus, cowboy og indianer.

Sola begynner å komme opp når neste lyttebøye slippes ca. 20 nautiske mil bortenfor den første. Vi kan fly litt høyere nå for Sovjets radarhorisont når ikke helt ned til høyden vår.

Vi fortsetter å slippe bøyer med ca. 20 nautiske mils mellomrom (35 kilometer). Alle bøylene sender på sin egen radio frekvens. Om vi slipper 16 bøyer, dekker vi ett området på størrelse med Danmark i flateinnhold. Dette er i et område hvor vi vet det opererer mange sovjetiske undervannsbåter.

Etter å ha sluppet (f. eks.) 8 bøyer, har vi allerede fått inn kontakter. Lyttebøylene sender opp signaler til flyet. Her er det noen store skrivere med en penn som tegner en stripe som viser støyfrekvensen. Dermed kan vi se at her er det en spesiell type støy. Da slipper vi ikke flere bøyer. Nå gjelder det å identifisere støykilden. Undervannsbåtene er lette å kjenne igjen, særlig de atomdrevne.

For å finne ut nøyaktig hvor ubåten befinner seg slipper vi ut noen andre bøyer som viser retning til fartøyet. Nå gjelder det å få angrepskriteria. Det vil si å gjøre det som skal til for at vi kan slippe våpen på undervannsbåten og få en «kill». Flyr vi lavt over en undervannsbåt kan de merke at vi er der. Det er litt av vitsen at de skal vite at vi vet hvor de befinner seg.

Våpenrommet åpnes. Her har vi 8 stasjoner, eller oppheng som vi kan henge ulike typer våpen som torpedoer eller dypvannsbomber.

I det vi kjører over undervannsbåten kauker han som sitter i cabinen og opererer MAD utstyret; «Madman» og da simulerer jeg at jeg slipper en torpedo. Torpedoen er innrettet slik at når den treffer vannet så starter motoren automatisk. Den tar en venstre sving ned i vannet og kjører inn mot siden på undervannsbåten og sender ut et ping signal som gir ekko slik at den lokaliserer hvor båten er, så kjører den rett inn i ubåten. Det er dette som er teorien. Vi gikk så langt at vi åpnet bomberommet. Vanligvis har vi ikke våpen ombord, med mindre det er en «hot situasjon.» Så ser vi en del annen aktivitet på radaren i havet, noe som åpenbart er russiske marinefartøy ute på øvelse. Mens vi fortsatt lytter på bøylene flyr vi inn og tar bilder av de russiske fartøyene. Vi visste mye fra etterretning om nye fartøy russerne hadde under bygging. Vi prøver å være de første som får bilder av disse. Om vi oppdager at russerne har noe nytt er dette veldig viktig for Nato. Vi har et 70 mm kamera under flyet som kan ta bilder i mange vinkler- men de beste bildene får vi fra håndholdte kamera.

Mens vi fotograferer hører vi på radio at nå har de sett oss. Vi forstår ikke russisk men kan endel ord og uttrykk og vet at nå kommer det et russisk jagerfly ut for å lete etter oss. Vi kan se på ESM (Electronic Support Measures) at han nærmer seg. Da han er vel 8 nautiske mil unna ser vi en sky. Vi flyr inn i den og gjemmer oss. Jagerpiloten er avhengig av se oss med øynene. Han flyr forbi. Vi går inn bak og overrasker ham. Det er gøy! Vi er som guttunger!
Etter 8-10 timer flyr vi hjem igjen.

Straks vi lander kommer luft-etterretningspersonell og debriefer oss. Alle lyder/signaler vi har tatt opp både på LOFAR (Low Frequency Analysing and Recording), radar og radio blir analysert der og da, veldig fort. Da vet vi kvikt hvilke fartøy- og ubåt typer det er snakk om.

Det meste av dette foregikk i internasjonalt farvann, men vi fløy nokså nær grensen til Sovjet, altså inn til 12 nautiske mil. Etter hvert trakk vi oss lenger unna fordi de syntes det var provoserende at vi fløy så nær grensen. Det var greit, for undervannsbåtene måtte uansett transitere/passere utenfor Norskekysten for å komme ut fra Murmansk. Ubåtene klarte ikke å slippe unna oss. Vi fikk informasjon fra undervannskabler også, et lyttesystem som heter Sound Underwater Surveillance. Det var en voldsom trafikk. Utviklingen av russiske ubåter var helt fantastisk i denne perioden. Problemet for oss var at de ble mer stillegående etterhvert og dermed ble de vanskeligere å finne. Jeg fløy 5000 timer med Orion i løpet av nesten 7 år. Jeg føler den dag i dag at vi gjorde en særdeles viktig jobb.

Fløy dere noen gang med våpen?

I Sognefjorden fløy vi med hotte våpen, da det var en ubåt der. Sognefjorden er lett å gjemme seg i. Det er steder som en ganske dype, det er mye støy og mange sjikt mellom ferskvann og saltvann. Skulle vi ha funnet noe der måtte vi ha stoppe all sivil trafikk og det gikk ikke. Ellers fløy vi aldri med våpen bortsett fra under trening.

Ulykker

Jeg har nesten ikke hatt noen uhell. Kun 3 nødlandinger i hele karrieren.

Ingen på kullet mitt døde, men det var noen før og etter.

En jeg kjente godt fløy inn Mistfjorden i marginalt vær og kom aldri kom ut igjen. Når det skjedde en ulykke var vi alltid interessert i å finne ut hva som gikk galt og hva piloten eventuelt gjorde feil. På den tiden var det ikke så interessant å diskutere bakenforliggende årsaker, slik det er nå. Det meste var "flygerfeil".

På nattoppdrag der du skal angripe target i måneskinn sitter du med avgjørelsene alene under vanskelige navigasjonsforhold. Da har du minimum av lys i cockpit. Lyset er rødtlig, så vi fortsatt kan se ut og ikke mister nattsynet. Det er vanskelig å se, været er kanskje også dårlig. Du må hele tiden være obs på hvor du flyr. Ruta må planlegges nøye. Kursen er staket ut på forhånd og du beregner hele tiden hvor du befinner deg i forhold til kartet, minutt og sekunder, du vet akkurat når du må svinge. «Time and heading». Du har kartet foran deg og må vite hvor du er og hva slags minstehøyder det er i ditt område. Du flyr lavt for å unngå radaren og stiger opp for å angripe målet. Du må vite på sekundet når du skal gjøre hva, beregne vinkel, hastighet og mål. Da kan det gjøres feil og noen ganger ble vi sendt ut på oppdrag vi ikke var kvalifisert for. Jeg synes ikke at 199 omkomne flygere er var så mange i forhold til alle de feilene som ble begått. Flygerne opererte naturligvis alene og hadde ingen å diskutere operative løsninger med. Oppdrag som var over limit opplevde vi ikke med Orion. Men det var høy operativ risiko med jagerfly.

Nektet noen oppdrag fordi det var for farlig?

Kameraten min gjorde det. Han mistet jobben. Han er det eneste tilfellet jeg kjenner til. Det var ikke greit at han sluttet. Han måtte jobbe på bakken en stund og betale tilbake utdannelsen. Etter dette begynte han å fly sivilt.

Hvorfor har vi ikke hørt så mye om denne aktiviteten før?

Jeg tror folk er flinke til å overholde taushetsplikten. Taushetsplikten er i prinsippet evigvarende. Jeg kunne ikke si så mye til kona engang. Jeg holdt taushetsplikten helt til jeg skjønnte at noen hadde publisert det meste allerede. I dag finnes det referanser til publiserte kilder vi kan henvise til. Det gjelder bøkene “Strengt hemmelig”, “Request Tango”, “The Search for Red October” og “Blind Man’s Bluff: The untold story Of American Submarine Espionage”. Dessuten skjedde det vi snakker om her for 50 år siden og det er ikke noe poeng å holde dette hemmelig lenger. Teknologien har gått fra oss og er ikke relevant i dag. Utstyret vi brukte er helt borte, kanskje skiftet ut flere ganger. Taktikken er annerledes, flyene er annerledes, sensorene er helt forskjellige og verdensbildet er forandret, det har blitt mye mer rotete.

Flygerne fikk mye oppmerksomhet etter den andre verdenskrig- men flygerne under den kalde krigen har fått lite oppmerksomhet, hvorfor?

Jeg synes at dette er rart for å være bønn ærlig. Alle flygerne har jo vært borte i mye rart. Det er merkelig at det ikke er flere som snakker om dette nå. Dette er ikke hemmelig lenger. Jeg synes at det vi gjorde fortjener mer oppmerksomhet. Det er vi som gjorde jobben. Jagerflyene var veldig primitive, i alle fall F-5, i forhold til Orion inntil F-16 kom. F-104 Starfighter hadde radar, men var avhengig av bakkeradar for å lokalisere objekter.

Spesielle hendelser

Nærkontakt med russere

En gang kom vi flygende inn i et området der flere sovjetiske fartøyer lå stille i vannet. Det er uvanlig at de ligger slik helt stille, så vi måtte se hva de holdt på med. Da vi nærmet oss begynte de å skyte ut grønne nødraketter. «Kom dere vekk!» betyr dette på Russisk. (hos oss betyr det det motsatte). I det vi flyr inn er det en i cabinen som kauker; «Der går den».

Det var en *interkontinental ballistisk* undervannsrakett (SLBM) som var skutt opp fra en ubåt. Den lå neddykket inne mellom fartøyene. Jeg vrenger maskinen for å komme rundt og gå tilbake for å se på dette, men da hadde den gått inn i skya allerede. Jeg så bare en oljeaktig flekk og røyk. Det tok jeg bilde av. De prøvde ikke å treffe oss eller noe sånt. Tvert i mot så varslet de oss om fare. Vi kom midt i en øvelse de holdt på med, en øvelse som var ukjent for oss. Dette var internasjonalt farvann.

Jeg opplevde bare en gang at det var noen russere som siktet på oss. Dette skjedde da vi fløy ut om natten for å så på flere fartøy som kjørte uten de påkrevde navigasjonslysene i internasjonalt farvann, rett utenfor Troms eller Finnmark. Det var 5-6 russiske marinefartøy. Tenkte vi skulle få inn noen radarsignaler. Vi følger dem på kloss hold, men ingenting skjer, og det var ikke noe å se i det hele tatt. I det vi snur for fly tilbake smeller det kraftig, 3-4 skudd. Det må ha vært løskrutt for ellers hadde de skutt oss ned. Det ble litt rabalder av dette, men ikke noe vi snakket så mye om.

Fotografering

Vi fløy veldig nær russere men fikk aldri noen klager. Vi skulle egentlig holde oss på 300 meters avstand, men det gjorde vi aldri. Vi var mye nærmere og det måtte vi være for å ta skikkelige gode bilder. På et av bildene kan vi se en som sitter med maskinkanon rettet akterover. Han ignorerte oss og så rett fram, altså bakover, hele tiden, så vi lurte på om det var en dukke de hadde satt der.

En gang fløy vi opp og så på et flytype som heter «Mail». Det var et maritimt sjø/landfly som fløy sakte og hadde samme oppdrag som Orion. Mens vi fløy ved siden av det og kikket, var det en luke som gikk opp fremme på nesen. Vi så en kar som sto inni der med et svært kamera. Han vinker og ville ha oss til å fly litt til lenger fram og litt lengre ifra. Han veivet og dirigerte oss i riktig posisjon så han fikk tatt bilder. Deretter gir han oss en tommelen i været og luka går igjen. Da var han fornøyd. Han fikk gjort jobben sin og vi var samarbeidsvillige. Vi fløy mye i formasjon med sovjetiske fly, men opplevde aldri uvanlig oppførsel.

Vulkanutbrudd på Jan Mayen

Da jeg fløy Orion fikk vi i oppdrag å fly ut å se å vulkanutbruddet på Jan Mayen i 1970. Det var før vi skjønnte at dette kunne være farlig. Vi hadde med oss en vulkanolog på denne turen og vedkommende ville absolutt ha oss inn i en sky der han skulle ta noen målinger. Han mente at det ikke var noe farlig for skyen var bare var vanndamp. Vi trodde på ham og fløy inn, men det skulle vi aldri ha gjort. Lavaen rant ut i sjøen så det var mye vanndamp, men den skya inneholdt ikke bare damp. Den var fullt av pimpestein; «Leca-kuler». Flyet ble sandblåst. Vi kunne ikke se ut av frontruta etterpå. De var fullstendig ødelagte. Vi hadde kun sikt i sidevindue da vi skulle lande. Både propellene og motoren var skadd. Det kunne gått skikkelig galt.

Sosialt liv arbeidsmiljø practical jokes

På Ørland var det mye sosialt. Mange var ungarer. Da ble det mye øl på fredagen og fisketur på lørdag. På Andøya var den faste besetningen på Orion veldig mye sammen også på fritiden.

Familie var sammen og vi reise på skiturer sammen.

Det var mye konkurranse oss imellom. Det gjaldt å bli best; å se hvem som kunne få flest Kill. Om fredagen var det «bear call» og da er snippen ganske løs. Da kan du ta deg friheter og dra sjefen i slipset og si din mening uten at det fikk konsekvenser. Det var veldig vellykket. Tror generelt sett ikke det var et større alkoholbruk i forsvaret enn ellers i samfunnet, men hvis du ønsket sprit var det god tilgang på det selv om vi handlet til eget forbruk. Vi var mye på Island og shoppet både det ene og det andre. Når vi ikke var å jobb drakk vi som alle andre. Det var ikke Vinmonopol på Andenes.

Det var noen som hadde problemer. Piloten som fløy et av Luftforsvarets passasjerfly, en Twin Otter, i fjellveggen på Grytøya i 1972 hadde hatt alkoholproblemer i lang tid. Vi visste hvem han var. Styrmannen hans burde ha stoppet ham, men han var en muligens en svak personlighet som ikke turte å si fra. Dette skjedde mens jeg var på Andøya. Vi fløy over med Orion og fotograferte alle disse omkomne som lå i skråningen. Det var ganske tøft. 17 mennesker omkom i den ulykken

I messa på Andøya klarte de å feilplassere en person som alle visste at hadde et alkoholproblem. Hvor andre steder kan de komme på å gjøre noe sånt enn i forsvaret? De har et besetningsmedlem som er dranker, så plasserer de ham i et rom ved siden av baren!

Alkoholkonsumet og kulturen har forandret seg til det bedre. Flygere er i dag veldig spreke og måteholdne.

Selmer Nilsen

Selmer Nilsen var en norsk spion fra Bodø som drev omreisende tivoli/sirkus. Hang drakk med de militære og stilte spørsmål. Vi viste hva han holdt på med. Vi visste alt om ham. Han ble tatt og fikk over 7 år i fengsel.

Bernie

Vi hadde med en stein i cockpiten. «Bernie» het han og var fra Island. Amerikanerne hatet Island. Keflavik var det verste stedet de kunne være på, for der skjedde det ingenting. De gjorde hva de kunne for at Island skulle bli mindre. Så hver gang de fløy ut derfra hadde de med seg en stein som de slapp i havet. Det var deres måte å gjøre det på.

Så vi fikk beskjed om at vi måtte også ta med oss en stein. Så vi tok med oss «Bernie», men vi kasta han ikke ut. Vi fløy rundt med den steinen i mange år. Han hadde caps, vi hadde boret hull til sigarett og han kunne drikke whisky. Det var en morsomheter rundt ham. Hvor lenge han holdt det gående vet jeg ikke men det var risikabelt å ha med en stein. Det kunne gått kunne gått veldig galt om den traff roret når vi åpnet cabin døren for å kaste ut noe, eller om "han" løsnet i turbulens.

Videre karriere

Etter at Per sluttet i forsvaret fløy han sivilt helikopter. Han var blant annet med å redde 67 mennesker i Spania i løpet av en uke, i et forferdelig vær. Etter dette møtte besetningen innenriksministeren i Spania og fikk en Rolex som takk for innsatsen.

Venn med «fienden»

Jeg var med i Norsk flygerforbund der jeg etterhvert ble nestleder. De organiserte flygerne i alle selskap og var store på den tiden. Mens jeg var der ble vi veldig gode venner med noen russere. Dette var midt i perestrojka og glasnost perioden med åpenhet og reformpolitikk.

Vi var på en konferanse i Brasil der de russiske deltakerne ble robba for alle pengene sine da de gikk tur på stranda. De ble frastjålet alt de hadde, og de var ikke så mye de hadde. Da startet vi i Norsk flygerforbund en innsamlingsaksjon så de kunne komme seg hjem igjen. Vi fikk vi inn så pass mye penger at de kunne fortsette på konferansen.

Etter at vi kom hjem igjen gikk det ikke så lang tid før vi fikk en invitasjon fra myndighetene via Civil Aviation Workers Union, i Sovjet. Vi kunne komme over og se på sovjetisk flyvirksomhet og ha samtale med organisasjonene deres, flygere, mekanikere, værvarslere og sånt. Og ikke minst med luftfartsministeriet. Vi reiste over 4 mann fra flygerforbundet. Det var spennende for russerne hadde stengt de Transibirske rutene. De store selskapene måtte fly store omveier, noe som innebar betydelige omkostninger. Vi benyttet anledningen til å promotere åpning av sivilruten igjen. Ca. 4 mnd. etter at vi kom hjem åpnet ruten. Vi følte at vi var en brikke i spillet for å oppnå dette.

Vi ble sett på som offisielle besøkende på veldig høyt nivå og fikk både besøke Bolshoi balletten og se det enorme utdanningssenteret deres ved Volga, nær byen Uljanovsk. Vi var også offisielle gjester i fødestedet til Lenin i denne byen. Det som gjorde størst inntrykk var at de hadde stelt i stand en sammenkomst på dette utdanningssenteret der russiske piloter fra 2. verdenskrig deltok. Dette var de som hadde fløyet på Finnmarksfronten. De møtte oss med medaljer og greier. Det var de som bidro sterkt til frigjøringen av Finnmark. De gråt og syntes det var så fantastisk at de fikk snakke med nordmenn igjen. Vi tenkte at er det mulig- de var jo russere!

Annet

Klokker

I statene hadde vi 2 typer klokker. Den ene var «Steve Canyon» klokke. Den andre kalte vi «Mickey Mouse» klokke. Du visste ikke hva du fikk; det var tilfeldig. Den ene var tøff, den andre var barnslig. Vi måtte levere de inn igjen da vi dro.

Ord og Uttrykk

Operasjon Duck = Mystiske operasjoner i havet som vi måtte sjekke nærmere.

Bodø green= Kodet oppdrag som kom på telex. Radioen på flyet gikk også i koder. Vi skrev meldinger inn på et tastatur på kodemaskin, så ble det dekodet.

NATO betegnelser= NATO ga alle fartøy- og fly egne navn. De var ikke hemmelige.

7.9 Vedlegg 9: Intervju 6 - Finn

Bakgrunn

Jeg er oppvokst på Våland i Stavanger. 10-12 år gammel så jeg et fly som kom over Vålandstårnet. Jeg så en hjelm inne i flyet. Wow, that was it. Da visste jeg hva jeg skulle bli. Etter den opplevelsen var det ikke noen vei tilbake. Jeg har tenkt på hva som hadde skjedd dersom jeg ikke kom gjennom opptaksprøvene, for det var det ikke så mange som gjorde. For meg var det kun ett alternativ. Jeg skulle bli flyger.

På flyskolen var jeg en av de yngste aspirantene. Foreldrene mine tenkte nok at jeg kom tilbake snart, men så gjorde jeg ikke det. Søsteren min giftet seg med en på samme kull som meg og bror min gikk samme vei. Dermed satt de etterhvert med 3 jagerflygere i familien samtidig. De følte nok litt på det av og til. De hørte jo om episoder og ulykker. De syntes nok det var greit når vi begynte å fly sivilt.

Utdanning

Vi var rundt 150 rekrutter på Rygge. Her gikk vi gjennom diverse psykotekniske tester. Det gikk på kunnskap, men også på koordinasjon - evnen til å gjøre flere ting samtidig. Hver morgen ved oppstilling ble de som måtte dra hjem opplest.

Når vi kom tilbake på brakka etter testene om ettermiddagene var det alltid noen som snakket om hvor lett de syntes prøvene hadde vært. De kunne alle svarene osv. Jeg syntes ikke at det var så lett, det var mye jeg ikke kunne – men om morgenen var det ofte de som «kunne alt» som forvant. Jeg tror vi var 24 stykker som ble sendt videre til Værnes. Da vi var ferdige der var det igjen 12. Deretter ble vi sendt videre til USA, etterhvert som det ble ledige plasser.

Williams Air Force Base Arizona

19 år gammel ble jeg sendt til USA sammen med 2 andre fra Norge i 1967. Først var vi 6 uker på en språkskole i Texas. Etter dette ble vi sendt til hvert vårt sted. Jeg kom til Williams Air Force Base i Arizona og var den yngste der også. ****SENSURERT NAVN****(ett kull over meg) og jeg var de eneste nordmennene der. Det var en annen «utledning» der også. Han var amerikansk statsborger, men hadde asiatiske opprinnelse og var fra Hawaii. Vi to rottet oss sammen og har holdt kontakten siden. Jeg besøkte han for et par år siden.

Vi hadde offisersgrad i USA og ble godt behandlet. Var midlertidig fenrik, men ble degradert til sersjant når vi kom tilbake til Norge. Slik var reglene.

Det var lange dager og tett program. Noen ganger begynte vi med flyging klokka 5 om morgenen. Halve dagen var flyging og resten teori.

Vi bodde i en militærleir med leiligheter. Vi hadde egne rom. Noen hadde familien med seg. De hadde egne boliger. Vi var ofte hjemme hos de med familier.

De stengte badebassenget om vinteren. Det skjønte vi ikke for vinteren der var varmere enn Norge om sommeren. I fjellene var det snø. I helgene reiste vi til Flaggstad i nærheten av Grand Canyon på skiturer. Om sommeren hadde vi med oss slanger fra gamle bildekk og rant i disse ned fra fjellene i en elv.

Jeg opplevde ingen ulykker da jeg var i USA.

Ulykke etter hjemkomst

I mai 1968 kom jeg tilbake til Norge. Vanligvis var de som kom hjem fra USA på Sola i et halvt år og for opplæring der. Akkurat da hadde treningsskvadronen på Sola begynt med en ny flytype. Vi ble derfor sendt direkte til Rygge for å få opplæring der. Vi ble godt mottatt, men det var ingen myk overgang. I Arizona var det sol 360 dager i året. Det var noe annet å komme hjem til mørke og kuling.

På den første nattflygingen etter at vi kom hjem mistet vi den første. Det var en av de to jeg reiste til USA sammen med. Vi hang mye i hop.

(Finn må ta en liten pause her).

Jeg har ikke tenkt så mye på det, men det kom over meg nå. Han het ****SENSURERT NAVN****(og var fra Balsfjord. Han kom aldri tilbake. Neste dag var vi i luften igjen. «The show must go on». Det var slik det var. Vi reiste i begravelser.

De 10 årene jeg var på skvadronen mistet luftforsvaret 34. Jeg kjente alle. «Operativ risiko» kalte vi det. Mange døde på grunn av «flyger feil». Vi følte oss trygge så lenge det ikke var redskapen som sviktet.

Men mange døde nok også fordi vi gjorde ting vi ikke var utstyrt for. Norge skulle vise at de også kunne angripe om natta. Vi drev visuell lavflyging i stupmørke med kartet på kne, og leverte våpen mot bakkemål. Vi var egentlig ikke utstyrt for å gjennomføre slike operasjoner, men de skulle vise at vi hadde kapasitet. I dag hadde nok ansvaret for ulykkene blitt flyttet til et annet nivå, til ledelse og sjefer som bestemte hva som skulle gjøres. Vi følte oss ikke presset til å gjøre dette. Vi hadde det gøy.

Arbeidsmiljøet

Det var konkurranse hele tiden. Alt ble målt. Alle visste hvem som var best og nest best. Det var en tavle på veggen der vi kunne se på treff og hvor godt vi gjorde det. Jeg er rolig og avbalansert til vanlig, men noe skjer når du kler på deg flymaskinen. Da blir du mer aggressiv.

Det var kniving hele veien. Vi hadde en egen sjargong - noen ville kanskje kalt det mobbing. Når vi var på tur hjem var det alltid andre i luften. Hvis vi hadde litt fluel igjen var det alltid å se om vi kunne lure oss innpå noen bakfra og overraske de.

Plutselig når du sitter der og aner fred og ingen fare blir du «angrepet». Når vi klemte inn avtrekkeren for kanonen kom det et pip, som ble sendt ut på radioen. Da var det å kikke seg rundt å finne ut hvem som var bak deg. Egentlig skulle all øvelse i luftkamp være briefet på forhånd, men det var nokså vanlig å ta hverandre på vei hjem.

Vi flyger kollegaer hadde mye omgang på fritiden. Det var en offiser messe der det ble holdt messemiddager med tradisjonelle skåler for kongen og slikt. Dette var veldig internt.

Da jeg sluttet i militæret var overgangen til rekkehus på Tjensvoll stor. Naboen min var baker og jeg skjønte ført at jeg måtte passe meg litt og ikke bruke den tonen jeg var vant med. Spøk og ironi var det ikke alle som skjønte. Jeg var på utsiden av gjerdet nå.

Militære oppgaver

332 skvadronen Rygge

Da jeg kom til 332 skvadronen på Rygge fløy jeg sammen med ****SENSURERT NAVN****(på min første treningstur. I sin vurdering av turen skrev Utne blant annet følgende: «Det er tydelig at sersjanten bruker hodet til mer enn å sette hjelmen på».

Det var en del vi måtte gjennom før vi ble «combat ready». Først ble vi «limitid combat ready» og innviet i oppgaven vår. Hva som var oppgaven min, har jeg aldri fortalt til noen. Det er over 50 år siden nå. Vi snakket ikke om dette oss imellom, aldri på fest, ikke til noen. Når dette prosjektet dukket opp tenkte jeg at jeg må finne ut hva som er lov og si. Jeg ringte til en gammel kollega som ble general til slutt og som pensjonist satt han oppe i Reitan og nedgraderte dokumenter. Han sa at dette kunne jeg fortelle om nå. Det var litt morsomt for dette hadde jeg ikke fortalt til hun jeg er gift med heller før.

Min egentlige oppgave var en del av den såkalte «SNOW CAT» operasjonen. «Support Nuclear Operation With Conventional Air Tactic». Min eller vår oppgave ble kalt OPUS 1, det vil si det som kommer først. Grunnen til dette var strategien om null atomvåpen på norsk jord. Vi øvde på å brøyte vei for NATO så våre allierte kunne komme så lett som mulig til sine mål. Vi skulle brukes de første dagene i en eventuell konflikt og rydde for vei for de som kom med atomvåpen. Franskmenn, amerikanere, osv.

Ved en mobilisering skulle 332 skvadronen forflytte seg fra Rygge til Bardufoss og derfra skulle vi fly ferdig tygde turer, som gikk langt inn i Sovjet unionen. Vi fløy etter kartmapper som vi hadde på knærne. Vi øvde på å fly lavt uten å bli oppdaget på noen rader. Jeg skulle være med på å bombe radarstasjonen i Petsjenga, Murmansk. Vi var inne og kikket på turene med jevne mellomrom. Målet var å huske de. Banak flystasjon, Lakselv var der vi skulle nå frem til på hjemturen, men vi måtte ha mye flaks om dette skulle lykkes. Jeg tenkte ikke over den politiske situasjonen men godtok oppgaven. Det var dette vi skulle gjøre. Jeg hadde kanskje sett annerledes på det i dag.

Jeg var veldig ung da jeg var på 332 skvadronen. Vi skulle gå inn i Sovjet med 2 eller 4 flyformasjoner. Jeg var det vi kaller «vingman» som har en leder som flyr foran. Det var hans mål. Jeg hadde ikke et eget mål som var mitt, men det hadde formasjonslederen. Jeg visste hvor vi skulle og var inne i det aller helligste hos sikkerhetssjefen på flystasjonen og så på kartene og bladde i mappene.

Kaptein Kristen GjØen ble tatt og dømt for spionasje i 1964. Han ble dømt til 12 år i fengsel, men høyesterett reduserte straffen til 10 år (ifølge Stavanger Aftenblad). Jeg tenkte ikke på det den gang, men vår mulighet er jo ganske mye mindre dersom de på motstanderens side har samme kart som deg. Da vet de nøyaktig hvor vi kommer fra.

Forsvaret skilte mellom det som var kjekt å vite: «nice to know» og «need to know». Vi kunne ikke fortelle så mye om det vi holdt på med. I vanlige folk sine øyner hadde vi som jobbet i luftforsvaret ord på oss for å bare «bore hull» i lufta. Det var jo litt irriterende for vi syntes vi gjorde en viktig jobb. I dag er alt mye åpnere. Vi vet nok ikke alt i dag heller, men det står jo ofte i avisen om hvor mange avskjæringer det har vært i løpet av året. Dersom pressen fikk peiling på det vi holdt på med ble det benektet.

718 skvadronen Sola

Sommeren 1970 kom jeg til 718 skvadronen på Sola. Her var oppgavene annerledes. Dette var luftforsvaret fly-taktiske skole, LFTS. Vi drev med skolering av de som kom hjem fra Statene. Vi hadde 3 avdelinger. Den ene drev med instrument flyging, så var det en surviival avdeling

og den taktiske avdelingen hvor jeg var. Vi drev med luftkamp, våpen levering og slike ting. Samtidig var vi en operativ avdeling. Vi skulle også delta i krigen, for å si det på den måten. Vi hadde blant annet missiler for å senke båter med. Det foregikk på en litt annerledes enn i dag. Vi øvde på å fly så lavt som mulig for å ikke bli oppdaget, men måtte opp for å se målet. På ca. 10 kilometers avstand fyrte vi av mot målet. Vi styrte flyet med høyre hånd og fyrte av missilet med den andre hånd. I en reel situasjon ville vi vært mye av en «sitting Duck», det vi si en som det er lett å skyte på. Vi skjøt mest på en stor stein i havet ved Bodø.

Mer om jobben

Vi likte utrolig godt det vi holdt på med. Det var ingen som angret på yrkesvalget. Etter militæret jobbet jeg som flyger sivilt. Jeg gledet meg til å gå på jobb hver dag. I mine 30 år i Braathen hadde jeg ingen fraværsdager. Man er jo ikke frisk alltid, men det går an å psyke seg opp når man er ute og flyr og utsette å bli syk til du kommer hjem.

Kritiske situasjoner, ulykker og sikkerhet

Var du noen gang i kritiske situasjoner? Var du aldri redd?

Et av kriteriene når de tar ut folk som skal bli flygere er at de skal kunne takle kritiske situasjoner. Når du er i et jagerfly skjer ting fryktelig fort. Om du gjør en tabbe er det ikke tid til å bli redd og fundere over det som skjedde. Du må være fokusert på det som skjer i øyeblikket. Det gjelder om å ikke bli satt ut, om du gjør en feil. Hvis ikke kan det jo gå skikkelig galt. Det er som når noen gjør en feil i trafikken, da kjører mange som idioter etterpå fordi de tenker på det som skjedde, hva de burde gjort og hva som kunne gått galt. Det må du ikke gjøre! Det som skjer er historie med en gang. Vi snakket om dette på debrifinger. Jeg tror flygere må ha dette i seg, men at det nok også kan lærers.

D-dagen å Rygge

Vi hadde en dag på Rygge som senere ble kalt D-dagen. Da var det et hav av fly i luften samtidig. Det gikk som regel helt greit, men plutselig kom skodda og la seg som et teppe overalt. Alle manglet fluel og måtte lande, men vi så ingenting.

Vi har en minimumshøyde vi kan gå ned til i dårlig vær. Dersom du ikke ser rullebanen da må du snu og gå til et annet planlagt landingsalternativ. Denne dagen var værmeldingen så god at en alternativ landingsplass ikke var påkrevd. Dermed hadde vi hverken fluel igjen eller noe annet sted å fly til. Vi måtte lande, og fløy til vi traff asfalten.

Vi mistet ett fly den dagen. Det var en som måtte skyte seg ut. Han kom hjem med Bastøy-ferja med fallskjermen under armen.

Det kunne fort blitt flere ulykker. En gikk tom for fluel på rullebanen etter landing.

En annen på vei hjem hadde ikke fått med seg det som skjedde, men så at været var møkkadårlig. Han hadde lite fluel igjen og ba om en «Practice low on fluel», for han hadde ikke lyst å innrømme at han hadde lite drivstoff igjen. *På grunn av været har vi kun mulighet til å håndtere «real emergency»*, var svaret han fikk. Han var da rask til å si: *«I'll take one of those.»*

Luftspenn

Noen ganger var det nære på. En dag skulle vi opp og se på et skip som skulle til Murmansk. Da gjaldt om å komme seg fram usett. Det var 4 fly som fløy i taktisk formasjon. Jeg var nummer 3. Da vi kom ned Lofotveggen ser jeg plutselig en høyspentledning foran oss. Nummer 1 og 2 dunderer under. «Spenn» roper jeg i radioen for å gjøre han bak meg oppmerksom på faren, selv

om det egentlig var radio-taushet. Jeg kom meg under. Plutselig var alle under. Etterpå så vi på kartet at det spennet kun var 10-15 mener over bakken. Dette var vi under med fire fly. Vi fortsatte turen, reiste ut og så på denne båten som om ingenting hadde skjedd.

Du skulle tro at lederen hadde lært av denne hendelsen, men på hjemturen fant han ut at vi skulle trene i tettformasjon. Da vi kom opp over en topp i Kjøpsvik i Nordland var lederen plutselig helt borte. Hva skjedde nå? Da sa jeg en strek over fjorden. Han hadde han fløyet inn i et luftspenn som gikk over fjorden ved Kjøpsvik. Det var en diger kabel. Vi lå i en tett «finger four» formasjon. Det var et under at bare en traff spennet, han kunne lett tatt med seg hele gjengen. Så var han på radioen. Han hadde en skade på vingen, men kunne fly videre til Bardufoss. Han landet med en enorm fart, men det gikk bra med han.

Denne hendelsen ble gransket av en kommisjon. Alle de involverte var inne og svarte på spørsmål, men det var ingen som spurte om det hadde skjedd noe mer på den turen. At alle fire hadde fløyet under en annen høyspentledning var det ingen som nevnte. Vi var ikke enige om å holde kjeft eller noe, men vi svarte kun på det vi fikk spørsmål om.

Mototrøbbel

Mens jeg var på 718 skvadronen på Sola fikk to av oss i oppdrag å fly ut fra Ørland og se på en russer langt uti havet. Så fikk lederen jeg skulle fly sammen med et teknisk problem på bakken så det endte med at jeg dro alene. Det var 300 nautiske mil fra kysten. Senere ble det diskutert om man skulle sende folk så langt ut alene.

Jeg fløy høyt et stykke for å spare fuel og gikk lavt inn for å observere målet. Da jeg skulle snu og fly tilbake smalt det. Bom! Heile flymaskinen vrei seg. Den ene motoren hadde stoppet. Det hovedlageret var knust. Jeg var da så langt ute i havet at det var umulig å få kontakt med noen. Jeg begynte å fly mot land i S-er, så fiskebåter og tenkte at dersom det går galt er det jo kjekt hvis noen ser meg.

Jeg landet til slutt på Ørlandet uten problem. Der er det en teknisk base som skiftet motor så jeg kunne dra hjem til Sola. Da jeg kom i luften smalt det igjen. Da stoppet den andre motoren. Det var samme lagefeil som på den første. Da hadde jeg heldigvis en ny motor på den andre siden. Da var det bare å lande igjen. Etterpå begynte jeg å tenke. Hva hadde skjedd dersom turen fra havet hadde vart 5 minutter lenger? Vi likte ikke når det var feil på maskinen.

Vi drillet mye på nød-prosedyre. Det er læresetninger fra flyskolen som du husker, som «MAL» .

Når noe skjer skal du:

Analyse the situation take the proper action **M**aintain aircraft control **L**and at the nearest suitable airport.

Bang, bang, bang. Rekkefølgen i ting er viktig.

Erfaringer fra sivil luftfart, Braathen og SAS

Utstyr og treningsmuligheter utviklet seg mye i min flygerkarriere. Da jeg fløy sivilt hadde vi øvelser i simulator der instruktørene lesset på med problem til det blir for mye. Det gjør det jo til slutt. Da må du velge hva som er viktigst. Når du blir helt mett av inntrykk er hørselen det første som ryker. Når hjernen går i overload og har alt for mye å stri med. Instruktøren kunne rope til oss, men ingen reagerte. Vi satt der og jobbet med problemet og var helt vekke. Vi så det gang på gang at hørselen går. Etterhvert kunne vi også simulere ulykker som hadde skjedd i virkeligheten og se om vi kunne klare å redde flyet.

Etter en simulator øvelse diskuterte vi alltid det som skjedde under øvelse. Ofte hadde piloten en helt annen oppfatning av hva som skjedde enn det instruktøren hadde. Vi tegnet sirkler. Der er kapteinen sin oppfatning, der er styrmannen sin oppfatning, der er instruktøren sin oppfatning og der det som skjedde. Ofte var det enda lenger ut å siden.

Etterhvert begynte vi å få enda mer presise simulatorer der du kunne se hva som faktisk skjedde. Da var det bare å krype til korset og se at slik var det.

Ulykkene

En som fløy ved Lista fikk en svartbak i front vinduet. Den gikk dønn gjennom vinduet. 500 knop. 900 km i timen. Det var mange tonn det slaget. Måken lå bakerst i hjelmen hans. Det er sånt som er «out of your control». Det likte vi dårlig.

En annen krasjet syd av Sola på jordet til en bonde. Det var et motor-kutt på avgangen og mistet en motor og kontrollen over flyet. Flyet steilet. Det burde ha gått bra, men det gjorde det ikke. Vi fylte ut et skjema ved uhell, der hendelsesforløpet ble kartlagt. Konklusjonen ble som oftest «flyverfeil» eller «operativ risiko».

Ulykkene ble omtalt i bladet «Flytrygging». Dette leste vi alltid veldig nøye for å lære av andres feil.

Årsaker til at flysikkerheten er bedre i dag

Vi fløy alltid lavt og fort. Alt måtte koordineres. Det var et håndverk. I dag har ikke flygere samme behov for å alltid å fly lavt. De kan levere sine våpen fra store høyder og bomben finner selv målet. Utstyret har også blitt bedre. Operativ risiko har dermed blitt betydelig mindre. I tillegg har flyene blitt så dyre og så få at det er et større tap å miste de. Dermed er man kanskje mindre villige til å ta risiko. Vi drev med visuell lavflyging om natta. Dette økte den operative risikoen. Da fløy vi med kartet på knærne, uten noen form for belysning. Det eneste vi hadde var en hodelykt vi kunne lyste på instrumentene i cockpiten med. Det er som å gå ute om natten, man er avhengige av å se. Vi gikk med solbriller om dagen for å styrke nattsynet. Hvem sa vi skulle gjøre dette? Hvem hadde ansvaret? Tidligere var såkalte «flyger feil» alltid piloten sin skyld, i dag ville man stilt spørsmål ved om ansvaret lå noen hakk opp, kanskje helt til topps. Ansvaret lå hos luftforsvaret, kanskje ennå høyere.

Annet

Det var Finn Kloster som laget scrapbøkene for 718 skvadron da han var på Sola. Han laget kan gjerne gå gjennom disse og kommentere bilder som kan være aktuelle for dette prosjektet. En som tok mange bilder er en tidligere flymekaniker som heter Rudolf Holm, på Rygge. Han har mye bilder.

Julestjernen

Før jul mobiliserte vi alle flyene vi kunne få tak i og fløy i julestjerne formasjon. Vi fløy over Bergen Haugesund, Stavanger og Kristiansand for å vise oss fram. Ett år kom det en russisk båt som sikkert var på vei fra Svartehavet og opp til basen i Murmansk. Det var første gang den båten gikk forbi her. Mens vi holdt på med julestjerne formasjonen kom det forespørsel om vi hadde fluel nok til å gå ut å titte på båten. Vi reiste vi ut med tolv fly i julestjerne formasjon. Jeg tenker nok at de var passe overrasket da der nede. Det var en stor grå fregatt. Vi så dem av og til i havet.

En av oppgavene våre var å lære oss silhuetten på de ulike båtene og slik at kunne skille dem fra hverandre. Vi hadde ofte «flygjenkjenningstimer» om morgenen. Da kom det opp silhuetter på tavlen som vi skulle lære oss.

Noen år etter hendelsen med julestjernen ble det litt varmere i den kalde krigen. Jeg fløy sivile fly i Braathens og hadde en tur til Tromsø. Da så jeg at denne russiske båten lå inne ved kai. De var på vennsbesøk der. Morgenen etter da jeg skulle ta heisen ned til frokost på hotellet kom det inn en russisk offiser som bokstavelig talt var veldig høy i hatten. Det var skipperen på den russiske båten. Jeg spurte hva båten hans het. Han sa et navn jeg ikke skjønte – men NATO betegnelsen da, spurte jeg?

«Krivak», sa han.

«I have seen you before», sa jeg.

Det var nok ikke han som var der når vi kjørte over med julestjernen, men det var samme type båt. Jeg ble invitert ombord, men det hadde jeg dessverre ikke tid til da. Jeg var på vei til jobb.

Var det status å være jagerflyger?

Nei, det var vel heller litt motsatt i en periode. En gang hadde eldstemann tegnet et jagerfly på skolen. Da fikk han beskjed om at slikt var ikke noe man tegnet. Han var stolt av far sin og jeg syntes jeg gjorde en viktig jobb. Han kom hjem som et spørsmålsteget. Jeg hadde god kontakt med skolen og var med i FAU, så jeg tok det opp med dem. Jeg vet ikke om vi ble helt enige, men jeg ble litt overrasket da han kom hjem med den beskjeden.

Presten og legen

Militærpresten og legen (Endre Hove) var med på laget. Ved middag og festligheter var de alltid med. Av og til fikk de bli med opp og fly. Vi gikk vi gjennom lydturen og presten fikk rett til å bære tittelen SSP, som sto for : «Super Sonic Priest». Jeg husker han sto der etter turen, svett med langt hår, og en av flygerne spurte: «Såg du han». Georg Abeln het han. Han ble sjømannsprest i Gøteborg etterpå. Jeg var inn og besøkte han der.

7.10 Vedlegg 10: Intervju 7 - Bjørn

Bakgrunn og utdanning

Bjørn forteller at han alltid har vært flyinteressert, selv om han er fra Florø – et sted uten flyplass. 14 år gammel brukte han konfirmasjonspenge et seilflykurs, på Notodden. Han måtte ha spesialtillatelse fra foreldre for å delta og faren var usikker på om det var en god idé. Kurset ble gjennomført og var på mange måter begynnelsen på flygerkarrieren.

Etter gymnasiet på Voss, var det militæret som stod for tur. Han søkte på flyskolen, men fikk i første omgang avslag. Han ville være over 23 når han ble ferdig og fikk beskjed og det var for gammelt. Verneplikten gjennomførte han i Kautokeino som fjernskriveroperatør. I denne perioden søkte Bjørn flyskolen igjen og denne gangen kom han inn. Han var i kull F2-70, et sommerkull. Opptaksprøvene var på Rygge. Det var bortimot 500 søkere av disse gikk ca. 40 videre og ble sendt fra Rygge til Værnes. Her ble antallet ytterligere redusert kuttet ned:

Det var 17 stykk som ble sendt til flyskole i USA og av disse var det 16 som kom tilbake til Norge med ving.

Apropos fly-interessen. Hjemme i min bestemors kommode lå det en Spitfiremodell. Dette var et minne etter min onkel, Nils Jørgen Fuglesang. Han fløy i 332 skvadronen under krigen. Han ble skutt ned, tatt til fange av tyskerne og havnet i fangeleiren Stalag Luft III i Sagan, Schlesien. Han

var med på «Den store flukten da han sammen med ca. 80 andre rømte gjennom en tunnel som de hadde gravd ut under minefelt og piggrådgerder, den 23. mars, 1944. Den 29. mars ble han skutt da han sammen med noen kamerater ble arrestert av Gestapo i Flensburg, ved grensen til Danmark. Historien om onkel har vært med å trigge interessen for fly.

Hva syntes familien om karrierevalget?

De var jo litt bekymret. Det var nok en blanding av stolthet og nervøsitet. En jeg kjente fra Florø, litt før meg krasjet med en F-5. Så alle var klar over at folk mistet livet.

Da var i Bodø og skulle bli far for første gang i 1980 (32 år) var svigerfar tydelig på at det var viktig å gifte seg, datt du ned var det ikke noe å hente for den som satt igjen. Enker mistet til og med militærboligen. Hadde man ikke formaliteten i orden stod de etterlatte på bar bakke.

USA

Vi ble sendt til USA alt etter hvor det var ledige plasser. Jeg kom til *Laughlin* i Texas. Her var det tre fra Norge samtidig.

Det var et veldig godt system i USA. De norske flyelevene hadde et godt omdømme. Vi ble ikke utsatt for noe særlig practical jokes eller lignende. Vi ble tatt godt vare på, også i lokalbefolkningen.

Om det var så høy status å være flyger er jeg ikke så sikkert på, men det var nok interessant med folk fra Europa og Norge. Ellers på basen var det mye arbeid, teori og testing. Vi måtte jobbe.

Det var teoretiske tester, motorlære, dynamikk osv. alt som har tilknytning til faget.

Det var ingen nordmenn som strøyk faglig, men en kom hjem uten ving grunnet «for meget moro». Han tok litt av og kontrollerte ikke «fri flyt» i messa. Det falt vekk folk hele tiden, men mest i fly-perioden. Man ble pisket opp og måtte løpe hit og dit. Du skal være litt fjernstyrt og interessert for å gidde å holde på med dette.

Militære oppgaver i Norge

Etter ca. 1 år i USA kom jeg først til 718 skvadronen Sola for operativ trening i norske forhold. I Norge ble man «elev» igjen. Det var dårlig vær, flyving i fjell og fjord, skyting og våpenlevering. Her skulle man ikke gå rundt å tro at man var noe. Jeg var på Sola i 9 måneder. Opplæringen tok litt lang tid fordi de hadde lite fly.

Ved 338 skvadronen (1 år) Ørlandet var en av oppgavene luft til bakke (air to ground på fagspråket), bombing. Hensikten med et jagerfly er å forhindre invasjon, i hvert fall slik vi så det. Vi fløy F-5 og navigere oss fram til et mål. Vi opererte sammen med annen (kontrollant), som ledet ilden. På øvelser fløy vi og «bombet» mål etter hans anvisning, eller vi navigerte oss fram til et spesielt mål. Vi fløy gjerne 2-4 fly samtidig og øvde mot mål på bakken. På Ørlandet var det også litt luft til luft-beredskap.

Hvis man var heldig fløy man hver dag, man ville jo gjerne opp i luften. Noen ganger kunne det gå dager mellom hver gang man var i luften, mens det noen ganger var flere turer på en og samme dag. Dette var avhengig av vær, vind, fly og oppdrag.

Var alt øvelse, eller var det noen gang dere ble kalt ut på reelle oppdrag, i løpet av din tid?

Vi satt i beredskap en del av tiden. Da var det endel avskjæringer. Hvis det kom utenlandske militærfly nær kysten, ble vi sendt ut. Vi skulle vise se at vi var der og hadde kontroll og eventuelt lede de vekk hvis de kom for nærme. Det var aldri noe aggressivt, men vi fløy så nær de at man kunne se de ta opp en røykpakke el.

Ved 331 skvadron Bodø (7 år) var oppgavene luft til luft, Air policing(?). Oppgaven var å avskjære (russiske) fly eller båter som kom nær norskegrensen. Det var mest på flysiden.

Radarstasjonen sendte oss i luften når det ble observert en inntrenger, eller noe som kunne bli en inntrenger. Meldingen var da: «Hot scramble». I perioder skjedde dette 2-3 ganger daglig. I begynnelsen da jeg kom til Bodø bodde vi 10-12 stykker på samme brakke, det var ikke mange «stille stunder». Det ble gjerne en liten fest i ny og ned, pluss at vi kunne dra inn til byen.

Er det noen episoder som huskes spesielt?

Jeg er ikke plaget så mye med traumatiske opplevelser ..., eller senskader, for å si det sånn, men det er spesielle ting jeg husker, når det har holdt på å gå galt.

En gang gikk jeg av banen ved landing da jeg var ute på «Hot scramble», som vingman. Fikk ikke opp hjulene.

En annen gang fløy jeg nesten på en kanadier. Det var under en øvelse. Jeg var alene og lå lavt nord for Bodø. Oppgaven var å stoppe inntrengere. Da ser jeg 3 F-5 er, kanadiere som lå på Andøya. De lå i sving, jeg gikk etter dem. De var bare 3, men skulle de skulle jo ha vært 4, tenkte jeg akkurat da jeg holdt på å krasje i nummer 4. Hvis jeg ikke hadde svingt unna hadde vi blitt der begge to. Det var «too close for comfort». Du flyr litt rett fram og stille en stund etter noe sånt.

Så er det en episode da jeg var på Ørlandet, da vi skulle angripe nedi en dal på Møre. Jeg var vingmann. Mens jeg så etter målet skjedde det noe slik at jeg ikke så han som var lead. Plutselig ble det helt mørkt i cockpiten. Da var han så nærme at han stengte for solen. Det var heller ikke helt smart. Det går fort og uplanlagte ting skjer. Mye av jobben er å sørge for at det ikke skjer. I dag er de blitt flinkere til å unngå slike hendelser, pluss at de flyr på en mer kontrollert måte.

Når du ble sendt i luften visste du aldri hva du gikk til, eller hvor du skulle hen. Da var ikke ting planlagt på forhånd, noe som var spennende men ikke nervepirrende. «Ivan» eller «våre venner i øst», som var kallenavn på russerne, prøvde å stikke av noen ganger, men gjorde ikke noe som skulle tilsi aksjon. Vi visste jo hvem vi hadde med å gjøre, men opplevde aldri noen aggressiv opptreden fra deres side. Vi forventet ikke at de skulle skyte på oss.

Da russerne hadde storøvelser var det mer trykk - mer action, med flere som fløy beredskap. Vi fløy alltid beredskap med skarpe våpen, raketter og maskinkanon.

Før jeg begynte i Bodø, rundt 1970 kanskje, skøyt russere etter en av oss i norsk område, men det var trolig bare en nødrakett. De ville nok bare gi beskjed hvor de var.

Jeg på vakt den natten, 20 april 1978, da russerne skøyt ned et sivilt Koreansk 707 fly som skulle til statene det var i regulær rutetrafikk og ble avskåret av to russere som skøyt det ned. Flyet klarte å lande på en islagt sjø i Russland. Russerne har skutt ned flere koreanere. De har også skutt ned to svensker, i Østersjøen og et amerikansk etterretningsfly i internasjonalt luftrom.

Hva var kommentarene på bakken da det koreanske flyet ble skutt ned?

Hva i all verden er det som går av dem? Hva tror de et passasjerfly kan gjøre? De er paranoide!

Det var helt bak mål av russerne å skyte og grunn god nok til å ta han som gjorde det.

Skvadronssjefen skal ha sagt at det var synd at de som skjøt ikke kom lenger vest.

Ulykker

Det var ingen ulykker da jeg var i USA, men i en parallellklasse var det en som måtte skyte seg ut. Det var over 150 fly der og veldig mye trafikk, men utrolig nok var det ingen som omkom, i Norge mistet jeg noen av mine beste venner. En fløy i sjøen, mellom Bodø og Lofoten. Mulig han traff en måke, han fløy fort og lavt. Jeg var den som måtte hjem å fortelle kona hans hva som hadde skjedd. De hadde en liten datter og han skulle være fadder for min datter noen uker

etterpå. Det er klart, du må jo tenkte litt på det, men at folk krasjer visste vi jo. Det har jo alltid skjedd. Det er en del av gamet.

Så var det en på skvadronen min som styrta inne i fjorden. Det var like etter at jeg kom til Bodø. En annen kamerat omkom da han fløy inn i en kraftledning i Tysfjord i en F-16. Han var nummer 3 i en 4-er-formasjon. ****SENSURERT NAVN****(het han. I mange år etterpå hadde vi årlig fest hos kona hans ****SENSURERT NAVN****(, sammen med andre som var Bodø.

*Kom dere dit for å minnes ****SENSURERT NAVN****(?*

Vi snakket ikke mye om han direkte. Sitter ikke og sipper. Han ble jo nevnt der det virket naturlig med det er ikke noe vi snakker om sånn sett.

Var man dyktig nok så overlevde man?

Det var nok litt flaks også. Hvis man ikke var dyktig nok, så var man ikke der, da var man luka ut på forhånd. Men alle gjør jo feil. Absolutt alle. Flyr du med noen som aldri gjør feil, bør du holde deg unna! Det er noen som «aldri» gjør feil, fordi de ikke vil miste ansikt.

Mange av ulykkene forklares med at det var flygerens egen feil ...?

Ja, der og da, men det kan jo ha vært feil i opplæringen eller systemet. Noen av flyene var ikke egnet for oppdragene vi ble satt til å gjennomføre. Noen fly tålte ikke å fly lavt og sakte. Det var operativ risiko. Vi diskuterte ulykkene opp og ned.

Ulykkene virker ikke å bli husket i offentligheten, hvorfor ikke det?

Nei, si det. «Hva tror du?» Det blir jo skrevet en del, om gamle ulykker osv., eksempelvis i «VI-menn». Men det er jo så mange ulykker, folk dør jo på veiene hele tiden. Det blir jo også glemt. Mye av det som er ubehagelig det blir glemt. Kan ikke gå rundt å huske på alt sånt, da blir jo ting ulevelig kanskje.

Mer om jobben

Hvordan plasserte dere dere i den kalde krigen? Syns dere dere gjorde noe viktig for Norge?

Det tror jeg nok - men jeg tror ikke noen ble flygere for å forsvare Norge, vi var jo ikke i krig, sånn sett. Vi hadde oppgaver som skulle gjøres og var stolte av den jobben vi gjorde.

De fleste ble nok flygere fordi de likte å fly. Vi hadde en jobb der vi fikk anledning å fly det som var det mest attraktive, og fikk vi til og med betaling for det.

Hva er det tøffeste å fly?

Alle ville på jager. Det gikk fort. Alt jeg har flydd av jagere har vært dritmoro. Det var ingen som ble flyger for å fly helikopter. I dag gjør noen det, så det har forandret seg litt.

Var det de flinkeste som fløy jager?

Sitter du i et enseters jagerfly så kommer det ingen og hjelper deg om ting begynner å gå galt. En må stole på seg selv og ha gjennomføringsevne.

I utgangspunktet var det det som var ideen. Hvis det viste seg i jagerskvadronen at du ikke hadde så mye der å gjøre ble du kanskje sendt på flyskolen som instruktør. Eller hvis du gjorde noe dumt var det ofte en vanlig straff å bli satt på flyskolen eller 718 og fly Twin Otter. De har jo sluttet med det i dag, for det er jo helt tøvete. Det er ikke noe enklere å fly en Twin Otter enn å fly en jager, men det var et hierarki. Skulle du bli general måtte du nesten ha vært innom en jagerskvadron, selv om det ikke stod skrevet noen plass. Og skulle du bli general fort, måtte du ha vært på 331 skvadronen. Tidligere prøvde de å lage offiser av flygere, men i dag er det annerledes. Man går krigsskolen før man blir flyger.

Er det å fly Hercules ned i status?

Nei, ikke Norge, men da fikk man ikke fly alene.

Arbeidsmiljø og omgangstone

Hvis du hadde vært på en operativ skvadron og hørt på praten i oppholdsrommet ville du trodd at det var krig. Folk var «i tattene på hverandre» hele tiden. Man må være i det for å skjønne hva som foregår. Tonen er litt tøff, med kameratslig mobbing, gjør noen noe galt så får de høre det. Det er en litt «mobbet» tone, men vi kjente hverandre så godt at vi kunne si hva vi ville. Det var nødvendig at vi kunne stole 100% på hverandre. I Bodø var det en tabbeliste. Hadde man gjort noe dumt, ble man ført opp der, og fikk straff. En straff var antall øl man skylte til neste fredag. Tabbe kunne være f eks å svinge feil eller gjøre noe annet som ikke var riktig.

På fredagen de var samling i messa, da drakk vi øl. Det var «Beer Call». Da kunne man blåse ut litt og man kunne snakke med sjefene og si hva man mente, uten at det fikk konsekvenser. Der kunne man klippe slipset av generalene. Det var en måte å ta «verdensmestere» litt ned på.

Før hver jul var det overrekking av gaver og mobbing over en lav sko. Hvis en kjæreste eller kone kom ned i messa for å hente deg, da måtte du ut med en kasse øl. Og det hendte jo det, til stor glede for de andre. Jeg husker en som fikk en tynn innerhette med en plugg som skulle sette inn bak. «Head to brain». Han som hadde gjort det dårligst på en bombeøvelse fikk «Fredprisen».

Det som skjedde på jobben deres, pratet dere om det kun på jobb, eller kunne du snakke med de hjemme om det også?

Jeg kunne prate med de hjemme om det òg. De fleste vennene fra Bodø er sivile folk, jeg er gift med en bodøjente, så jeg hadde litt mer kontakt med omverdenen. Var det flere enn to flygere på en plass var det stort sett bare fly som ble diskutert.

Det var ikke så mye som var så hemmelig. Men mye ble stemplet hemmelig ... Du underholdt ikke i selskap om avskjæringer osv. De som gjorde det de skjønte til fort hvor dumt det var. Det var veldig lite sånn.

Hvert 5. år er det samling med flyskolekullet og skvadronen har jubileum hvert 5. år. Da er det middager og flyoppvisning. Vi er fortsatt sammensveiset, selv om man ikke lenger er aktiv flyger.

Annet

Det var rart å se lærerstuderenter gå så inn i materien, for spør du en 30-40-åring i dag, så aner de ikke noe om det vi holdt på med.

Er man borte fra jobben i tre uker på ferie så er du ganske rusten i en sånn jobb. Da må man fly noen turer før man er tilbake i salen.

En vanlig dag. Sitte inne i et fjell hele dagen. Mørkt når du kom.

7.11 Vedlegg 11: Intervju 8 – Gunleik

Bakgrunn

Kommer fra Numedal. Mellom Kongsberg og Geilo. 6 mil nord av Kongsberg.

Hvorfor ble du flyger?

Jeg ble tidlig interessert i fly. Som barn lekte jeg med modellfly og leste «Flynytt» og «Luftens helter».

Det var ikke mye fly i Numedal, men i Hoksund og på Notodden var det en del seilfly. Begynte med seilfly da jeg var rundt 17 år gammel

Søkte flyskolen i 1966. Da var jeg 19 år gammel.

Opptakene begynte på Rygge. Det var 100 pluss som møtte opp der. Her gikk vi gjennom en rekke tester. Det var psykologi, simultan øvelser og medisinske sjekker. Det var en voldsom avskalling.

På Værnes ble vi blant annet sendt ut på plenen for å plukke sigarett stumper og vaske toalett, slike ting for å se hvor mye du tålte, uten å bli sint og irritert.

20-25 av oss ble sendt videre via Trandum til Værnes hvor vi også fikk noe befalsutdanning. Det var vel 17-18 av kullet mitt som ble sendt til utdanning i Canada eller til Statene. Jeg kom til Canada.

Hva syntes mor og far om at du ble flyger?

De sa ikke så mye. Var sikkert ikke så veldig populært. På en annen side tror jeg ikke de hadde noen formening om hva det gikk ut på.

Var de redd for deg?

Vet ikke. Mor var kanskje litt, men.

Far var solt?

Nei, han sa ikke så mye. Hørte aldri noe for eller imot.

Utdannelse

Canada

Kan du fortelle hva som skjedde da du kom til Canada?

Jeg kom dit på høsten. Det var et fint sted å være, litt flatt og ikke mye å se på for å si det sånn. Helt flatt, prairie. Basen heter Gimli. Gammelt islandsk settlement. En fin tid det, vi bodde jo blant offiserene der, selv om ikke vi var så avanserte offiserer. Vi bodde i noen gamle brakker som var lagd under krigen, for det var jo en gammel krigsbasis.

Var det som en liten landsby med butikker, kirke, osv.?

Ja, det var det. Den har ekspandert etter vi var der. Den var ikke så stor. Det var en bade plass der, et slags resort om sommeren. Ganske populært badested.

Hva var det treningen gikk ut på? Hvordan var en vanlig dag?

Alt mulig; navigasjon, formasjonsflyging og instrumentflyging. Begynte på en to-seters jet-trainer. Den tror jeg de flyr enda, brukes på air show. Begynte gjerne dagen med en vær-briefing på den tida hvor man fløy mye. Så hadde vi teori innimellom. Flyteori, værteori, osv.

Når begynte dere på morgningen?

Husker ikke, men sikkert i 8-tiden. Spiste frokost i messa med servering og greier, det var style. Sivilt ansatte som serverte, husker det var en polsk dame der hvert fall. Det gikk i egg og bacon.

Var dere flere nordmenn som var der samtidig?

Ja. En god del. Ti-talls. I Canada hadde de jo Gimli og annen base lengre vest.

Når dere kom til Canada som ferskinger, var det noen spesielle ritualer eller practical jokes dere måtte igjennom?

Nei, det var i grunn ikke det. Vi ble ganske fint behandla. Men du var jo kadett kan du si, så du måtte vaske rommet og det var jo mye inspeksjoner og styr og spetakkel. De kom inn på brakka og kikket. Men det var ikke så gærent som på Værnes. De nærmest siktet om skoene stod på linje, osv.

Hvorfor holdt de på sånn tror du?

Det var nok et irritasjonsmoment, for å se hvor mye du aksepterer uten å bli sint eller gi opp. Kullet som var eldst fikk jo jobben med dette her. Så da var det litt å ta igjen.

Er det noen spesielle hendelser du husker fra tiden i Canada?

Nei, det var jeg i grunn skånet fra. Ingen jeg kjente som gjorde noen kuler der borte.

Hva husker du best? Hva sitter du igjen med som det sterkeste minnet fra Canada?

Messelivet var jo fint. Det var koselig. Det var ikke noe forskjell mellom de Canadiske offiserene og gjerne kapteiner og alt mulig der, vi følte oss som likeverdige. Også var det jo kjekt å fly, men jeg husker det var jo bitende kaldt om vinteren. Det var jo så kaldt at du nesten måtte starte opp inne i hangaren for starta du opp ute ble alt tåkelaagt. Instruktørene var fine.

Hva gjorde dere på fritiden?

Vi kjøpte oss en bil som vi kjørte med og gikk på kino, blant annet. Men det var såpass mye jobbing at du brukte mye av fritiden til å lese. Lese fagbøker. Det var jo samme presset der, en fare for å bli silt ut. Du lå litt i selen for ikke å bli sent hjem, for det skjedde jo, med nordmenn også. Det var hvert fall en som ble sendt hjem da jeg var der.

Jeg har hørt litt om at det er litt forskjell på utdannelsen i Canada og i USA?

Ja, de hadde det jo bedre de i statene når det gjaldt økonomi hvert fall. Vi hadde vel 120 dollar i måneden. Også måtte vi betale for maten i messa, 20-30 dollar, så vi hadde ikke så veldig mye igjen. Mens de i statene var opp i over 400, så det følte vi var urettferdig.

Etter Canada: Rygge og Bodø

Etter flyskolen, hvor ble du da stasjonert?

Da kom vi til Rygge på 336-skvadronen. Det var jo da i september. Hele den høsten på Rygge så var det bare låke og dritt og spetakkel. Så det endte opp med at vi ble sendt til Sola på 718-skvadronen, da var de blitt operative med f5-flyene. Vi fikk ikke flydd, vi fløy vel 2-3 timer på 3 måneder på Rygge. Da skulle vi jo sjekke ut på f5 for vi kom jo fra T-birden i fra Canada. Det var så dårlig vær at det var ikke praktisk mulig. Vi hadde jo ikke noe instrumentkort på den f5-typen så man kunne komme seg opp i 2-seter men man skulle jo fly 1-seter også. Så da kom vi til Sola og var vel derifra nyttår til april kanskje, husker ikke helt. Fikk da konvertering på f5 og så tilbake på Rygge. Så var jeg der til 71 og dro deretter til Bodø på 331-skavdronen.

Hvor lang pliktjeneste hadde du?

6 år. Var i Bodø fra 71 til våren 77, var et i Stavern i mellomtiden i 74 eller 75. jeg hadde ikke krigsskolen og hvis man skulle ha fast i forsvaret så måtte man ha en type sånn «light version» av krigsskolen, en offiserskole på Stavern. Så begynte jeg i helikopterservice.

Da du var på 718-skavdronen, var det kun for å bli opplært på f5 eller hadde dere også oppgaver der?

Det var ren og skjær trening på den maskinen.

Da du kom tilbake på Rygge da fløy du også f5?

Ja, men da var det vanlig skvadrontjeneste. Mye navigasjon og litt bombeskytetrening. Var jo her på Revtangen.

Øvde dere noe på å skyte med atombombe?

Nei. Aldri sjekka ut på det. Norge hadde jo ikke atomvåpen. Gerhardsen var jo ikke inn for det. Vi hadde jo ikke maskiner man kunne bruke til det heller, de var jo spesialøvde, maskiner med oppheng og.

Så på Rygge, der trente dere luft til bakke?

Ja. I Bodø var det luft til luft, stort sett.

Drev dere også med beredskapsøvelser eller var dere oppe i noen reelle situasjoner noen gang, da du var på Rygge?

Ikke på Rygge, nei. Men i Bodø var det mye beredskap, veldig mye avskjæringer ute i havet rett ut forbi. Jeg hadde jo en situasjon sammen med ****SENSURERT NAVN**** (hvor det kom russiske fly inn i Vestfjorden. Norge drev på denne tiden med oppgradering av radarsystemene sine. Det står om denne hendelsen i en bok, men da blir det brukt feil navn på meg.

Hvilken bok er det?

Jeg har ikke den boka, men jeg lurer på om det er den siste boka om luftforsvaret. Radarstasjonen var shutta ned stort sett helt fra Helgeland og opp til helt nord, på grunn av at de ble bygd om til et nytt system (på norsk side/i Norge). De virka ikke. Det må kanskje russerne ha visst, for de kom plutselig inn en kveld der. Det var første gang jeg fikk hot scramble, en reell scramble, vi hadde flydd mye trening mot hverandre. Da kom det maskiner inn til Bodø. Gråkallen ga beskjed til Reitan, som da var operativ og samordnet Nord-Norge, om at det var maskiner på vei nordover og at de kom til å komme inn i norsk territorium hvis de ikke forandret kursen. De hadde noen kystradarer de klarte å se litte grann på, men de har jo veldig dårlig dekning i høyden. Han som satt på radarkontrollen på Bodø da, uten i grunn noe utstyr i det hele tatt, han bare beregnet sånn noenlunde hvor de maskinene ville være på et gitt tidspunkt, også scramblet han oss. Vi før ut, og han klarte sannelig å få oss inn rett bak russerne. Vi hadde god hastighet, så kom vi inn og akkurat da vi kom inn så hadde ikke de her russerne lanternene på og det var mørkt, men vi var over skyene så det var fin sikt. Så skøyt de flairs for å gi seg til kjenne eller om de var redd for at vi skulle fly på de for de så nok at vi kom litt fort. ****SENSURERT NAVN**** (brakk ned og forsvant, men vi kom innpå og så hvilken maskintype det var. Det var i grunn det mest spennende jeg har vært borti sånn sett. Da fløy vi med hot-e våpen, rakettmisiller - raketter og kanoner.

Hva skulle skjedd for at dere skulle brukt våpnene?

Det er tungt prosjekt for du måtte i det tilfellet fått klarering helt ned til Brussel. Det er en kjede for å være sikker på at det ikke er en som er litt for trigger-happy.

Var det ofte hot scramble-situasjoner?

Ja det var det. ganske ofte. Vanligvis var det ikke noe problem, fint vær oftest og på dagtid. Da fløy man opp og tok noen bilder for å se om var noe nytt på maskinene. de satt jo bak der i haleskytten(?) og vinket og leste på magasiner.

Var det daglig dere hadde sånne situasjoner?

Nei, ikke daglig, men ... Det var i perioder. Nå har det visst vært veldig aktivt igjen, Putin skal vel markere seg at de er litt sterkere.

Messa & omverdenen i Bodø/Rygge

Var det forskjell på disse skvadronene, Rygge, Bodø, Ørlandet, sola, altså messene der man møttes om kvelden?

Nei, en offisersmesse var i grunn lik overalt.

Var det sånn at hvem som helst kunne komme inn, kom jentene?

Nei, du måtte nok være bedt inn, være med en annen. En sivil måtte være med en inn.

Var det stas å få komme på messene? Hang jentene rundt?

Nei jeg vet ikke ... Nei, jeg vil ikke si det.

Opplevde du noen gang at det var status knyttet til det å være jagerflyger?

Nei, jeg gjorde ikke det. Vi syns jo det var kjekt å fly da.

Opplevde du at noen var kritiske til militæret da?

Gjorde i grunn ikke det, hvert fall ikke i Bodø, hele byen var jo i grunn avhengig av dette her. Det viser seg jo nå når de flytter jagerskvadronene vekk, det er jo voldsom motstand for det var jo mange som tjente penger på det. Næringslivet. Det drar mye med seg. På Rygge var det litt utenom, et stykke fra Moss, så vi blanda oss ikke så mye med byfolk der.

Kultur, Bodø

Du var flesteparten av årene i Bodø. Hvordan var kulturen dere imellom? Noe mobbete tone, type kultur, tabbelister?

Nei. Det var godt kameratskap. I så fall var det koselig mobbing. Nei det var ikke noe tabbeliste. På flyskolen, hvis man tabbet seg ut der, så kunne man for eksempel måtte bære med seg et hjul, jeg husker ikke hvor lenge, men det måtte du ha med deg i messa osv. Men sånn var det ikke i Bodø, ikke på vår skvadron hvert fall.

Har du gjort noen tabber?

Njeei.

Vært redd?

Nei, ikke som jeg husker. Klart du kan være litt spent noen ganger, men ikke redd for at det skal gå gærent. Jeg tror som sagt det er mye opp til deg selv når det gjelder å havne i farlige situasjoner, så lenge materiellet virker, ikke sette seg opp i noen kinkige situasjoner. Det går jo fort, så det er fort gjort.

Ulykker

Var det noen ulykker da du var aktiv?

Ja, det var det. Rett før jeg kom opp var det jo den stygge, der hvor det gikk to i en fjellvegg oppi Steigen. De hadde programmert navigatørboksen feil, antageligvis. Og jeg hadde jo kompis som falt ute i Saltenfjorden.

De som gikk bort i Steigen, dreiv de med mørkeflyging?

Det var nok enten mørkt eller skyer/dårlig sikt. I det tilfellet hvor radarstasjonene er nede så hadde man et system hvor man la maskinene, for eksempel rundt Bodø, - de bare fløy og fløy som en slags vakt, for å kunne oppdage fiender som kunne trenge igjennom og komme inn. En øvelse.

Jeg har hørt noen fortelle at når noen omkom så måtte enka flytte ut av leiligheten eller huset de bodde i, innen tre uker, kan det stemme?

Nei, det har jeg ikke hørt noe om. Det hørtes litt brutalt ut. Jeg kan ikke tenke meg at det var så gærent.

Hadde du familie da du var aktiv?

Jeg ble gift på slutten, kan du si. Jeg traff hun her, mens jeg var på Sola på en skyteøvelse. Det er hun som kommer fra gården her.

Hva gjorde hun da dere bodde i Bodø?

Hun jobbet i televerket. Inntil hun første ble født, hun ble født i 75.

Var du i Bodø da den twin-otteren krasjet?

Ja. ****SENSURERT NAVN****(, Grytøya. Jeg kjente ****SENSURERT NAVN****, (han som fløy som annenflyger. Det er sånn som setter spor, når det går så mange. Vi tenkte ikke så mye på det når vi gikk opp og fløy neste dag, så. Det nytta ikke å legge det på seg, ellers hadde det vært vanskelig å jobbe.

Men det var mange ulykker, hvordan håndterte dere det?

Det ble ikke noe spesielt ut av det, for å si det sånn. Snakka litt om det, hva kan ha skjedd, og litt sånn. Så var det neste dag. Følte ikke at det gjorde noe stort inntrykk, det var liksom en del av det som kunne skje.

Ble det markert, var det noen spesielle minnesmarkeringer?

Nei, det var back to normal. Men klart, var det begravelse på stasjonen så var det jo ned i Bodø domkirke.

Da dere hadde sammenkomster i messa, var det noen som tok det ut litt på festing etter en hendelse? En eller annen plass må man ventilere ut litt, kanskje?

Nei, jeg tror ikke det var noe mer enn til vanlig.

Etter at en ulykke hadde inntruffet, snakket du hjemme om med, sammen med kona eller andre?

Nei, ikke noe sånn voldsom diskusjon.

Men kunne du prate om det hvis du ville, med andre utenfor stasjonen?

Ja, ja. Alle visste jo alt. Men som hun sa, hun har aldri vært redd for at det skulle skje noe.

Har du vært redd?

Nei. Jeg tror det er mye hva du gjør det til også, når du flyr. Du skal ikke stikke under nakken alt for mye ut på dristige operasjoner da. Det går jo an å mygge ut før det går gærent.

Så du følte du hadde kontroll sjøl? Derfor var det ingen grunn til å være redd, på en måte?

Følte jo jeg hadde kontroll. Og forhåpentligvis visste jeg jo hvor langt jeg kunne gå før det begynte å bli farlig. Det det du ikke hadde kontroll på det var jo teknikken hvis det skulle skje noe med maskinen, men vi hadde veldig god, på 331 der, veldig god tro på materiellet. Det var jo en del problemer, men vi følte det var veldig robust og godt. Teknikken hadde vi veldig god tro på, de gjorde hvert fall sitt.

Så det ga den trygghetsfølelsen du trengte, og resten var opp til deg selv?

Ja. Ja, var jo det. Du vet jo at du kan ikke gå alt for langt i visse ting, for da går det jo gærent.

Jeg har intervjuet dykkere tidligere, og for de var det verste at de ikke hadde kontroll på utstyret, de var helt avhengig av det andre gjorde, og de stolte ikke på det som skjedde. De opplevde at det var masse som gikk feil hele veien.

Ja, det var jo feil her også. Det var jo det så klart, men. Mye av feilene tror jeg ble unngått på grunn av at den tekniske tjenesten var veldig god der oppe. Det er klart de var ikke herre over alt, men.

Hva var de største truslene, hva var det som kunne gå galt?

Starfighterene hadde litt problemer med nozzle/del av etterbrenneren på motoren. Nozzle kunne gå i åpen stilling uten bruk av etterbrenner slik at mye av skyvekraften forsvant. I denne posisjon var det vanskelig å få tent etterbrenneren. Systemet ble modifisert med en emergency closing. Så de har vel en del folk som har hoppa ut på grunn av det. Tyskerne hadde jo voldsomt med problemer med det. de hadde 900 maskiner da, vi hadde 25.

Andre ting da, som vær, fugler, osv.?

Fugler hadde vi jo ikke kontroll på, men kan ikke huske at det var noe problemer på det. En jeg var på kull sammen med, han ble drept ut forbi Lista. Han fikk en måke rett inn i ansiktet. Men vi fløy jo stort sett bare høyt og der er det ikke fugler. Vi måtte ta av og lande så klart. Vår hovedoppgave var avskjæring av andre fly i høyden, så vi lå lite på lavflyvning.

Er det fuglene som er farligst når man flyr lavt?

Tja, ikke farligst, det farligste er vel om du er for dristig, presser inn i trange daler for eksempel.

Du kjente flere som gikk bort som følge av flyulykker. Mistet du noen som stod deg nær?

Nær og nær, ja. De var jo på skvadronen. Kjente flere av de godt. Vi gikk jo sammen med de på andre skvadroner også, på fritiden.

Kiellandulykken

Senere fløy du helikopter, var du på jobb da Kielland-plattformen gikk rundt?

Ja, mener jeg var med på å fly en tur med omkomne. De omkomne ble lagt i svarte poser, syns jeg å huske. Det var stygge greier, det der.

Når du sammenligner tiden som militærflyger med tiden som helikopterpilot, så var egentlig Kielland en sterkere opplevelse?

Njei, men det du kanskje reflekterte over var jo det at, altså, man begynner å tenke; jeg har jo vært der selv, husker ikke om jeg overnattet der, men tenker jo at det ikke hadde vært noe særlig hvis man hadde vært der.

I militæret, de som omkom, det var som regel en og en?

Ja, det var jo det, bortsett fra Grytøya da – det var jo ganske mange, og de fleste var jo sivile.

Så det blir en litt annerledes ulykke enn de andre?

Ja. Men det klart, jeg kjente jo godt han Sverre Knutsen da. Han vanket jo i messa og.

Annet

Var det mye sånt, at man viste seg litt og tok for store sjanser?

Nei, jeg følte ikke det. Det var nok verre før. På 50-tallet. Det ble strammere og strammere, mer og mer kontroll på flygingen vil jeg si, før var det mer «vill vest».

Hva var vill vest?

Nei, etter krigen, det var jo for det første uhorvelig med maskiner de fikk. Jeg vet ikke om det var dårlig kontroll eller at de for rundt på egenhånd, eller. Det var mye krasj i fjellsider og sånt noe. Og sånn som i Kjellsund, sundet svinger jo, hvis du har dårlig vær og feilberegner da kan hende du ikke klarer svingen.

Hadde du noen ledere som fløy under krigen?

Nei. De var på stabsnivå da.

Birger Strand skriver om at noen av de som fløy under krigen tok med seg en spesiell kultur fra krigen.

Ja, de gjorde nok det.

Han som fløy flyet i Grytøyuulykken, han var flyger fra 2. verdenskrig, var han ikke?

Ja. Men han hadde vel et problem med alkohol. Problemet der var vel at han ikke ble stoppet. Men det er klart, det er gamle kamerater mye, oppigjennom systemet. Uten at det skal ha noe å si. Han burde jo vært stoppet før, for å si det sånn. Det var nok en del som visste om det, men som sagt, så var det jo en del gamle kjenninger blant annet. Sjefene våre var nok etterkrigsutdannet. Første sjefen min på Rygge var ****SENSURERT NAVN****, han døde i fjor eller forfjor. Når jeg var på Rygge hadde han kommet fra nestkommandersjefen på 331skvadronen. Så det var han jeg snakket med, og fikk anbefaling om å søke meg til Bodø. Det hørtes litt spennende ut.

Er det sant at noen fløy sånn at de hadde kornaks under flyene når de landa? Sneiet åkre, fløy under broer, osv.

Ja, det har nok skjedd, jeg kjenner en som kappa en tretopp på Rygge. Han skulle slutte, det var jo sånn show på siste turen. Også er det en som, jeg lurer på om det stod på skvadronen på Rygge, altså en vedkubbe, som stod på et skap som et trofe. Han fikk den i luftinntaket, altså

kappet den av et tre med maskinen så den stod der på Rygge. Da har du hatt litt flaks da. Det med kornaks har jeg ikke hørt, men det kan nok ha skjedd. Også var det vel en som fløy under en bru også.

Jeg lurer på om det er såkalte vandrehistorier eller om det har skjedd?

Det har hvert fall skjedd med trær. Jeg kjenner de. Kunne sagt navnet på dem, men det kan ikke jeg si. Han er død han ene, men ikke på grunn av det.

Skjedde på 50-tallet eller 60-tallet?

Det må være slutten av 60-tallet.

Så på slutten av 60-tallet kunne man tøffe seg med sånt?

Ja, det var litt sånn. Det ene var med f5, det andre var RF84.

Aktør

Hvordan så du deg selv om som aktør i jobben som jagerflyger? Var det først og fremst en jobb, eller hadde du også i tankene at du gjorde en stor og viktig jobb for nasjonen?

Nei, jeg tenkte ikke på det. det er klart, det var jo en viss tilfredsstillelse å fly i Bodø, og ut å se på Russerne. Du følte jo at, okay, dette var sikkert.

Viktig?

Viktig ja.

Følte du på stolthet?

Begge deler kanskje.

Kjente du at arbeidet ditt var betydningsfullt?

Ja, gjorde jo det. Men jeg tenkte ikke sånn voldsomt politisk på det.

Var du stolt?

Ja, det var jeg jo. Ikke så mange som har fått muligheten. Eller, det er jo mange etter hvert, men.

Hvis du skulle sagt med to-tre ord, hva disse årene betydde for deg som menneske, hva gjordet det med deg?

Vet ikke. Kanskje at du ble strukturert. Det var jo et system. Du måtte holde deg, altså, det var ikke så mange vinglemuligheter.

Kjente du at du var en del av et fellesskap?

Ja. Skvadronen var veldig kameratskap og fellesskap.

Landet? At du gjorde noe for landet.

Nei, det har jeg egentlig ikke tenkt på.

Kongen, det henger vel bilde av han på skvadronen?

Ja, da.

NATO?

Ja, i NATO var det jo vel ansett alle bildene vi tok av russerne. De var jo interessert i å se om det var noe nytt.

Det var nordmenn som oppdaget nyhetene?

Ofte var det var. De nyste maskinene kom ut fra Kola. Ikke så ofte det kom noe nytt, men de gangene det kom så så vi de jo.

Så det politiske ved jobben var ikke så mye i tankene deres?

Nei, det var jeg ikke veldig affisert av, kan du si. Det var NATO og vesten, og klart, man ble sikkert litt formet, men.

Årene du var aktiv, skjedde det noe Europa som skapte en høynet beredskap for dere?

Vietnamkrigen var jo på den tiden, men det var jo litt langt unna for oss. Suez var jo over, Cuba var over. U2, hvilket årstall var det? da han ble skutt ned. 1960.

Status

Hvordan tror du flygerne ble oppfattet i samfunnet på 60-tallet?

Vet ikke, tror de var ganske anonyme. Blanda seg ikke så mye i politikk eller i samfunnsliv, de surra vel for seg selv de, på jobb og i messa.

Ungene dine, synes de det er stas at du var flyger?

Tror ikke de har tenkt over det, så mye.

Opplevde du at du hadde et høystatus-yrke?

Nei. Gjorde ikke det.

Nåløyet for å komme igjennom er lite, veldig mange som vil bli jagerflygere får ikke blitt det.

Ja, det er klart. Mange årsaker til det, medisinsk, opptaksprøven på Rygge, psykologer. Også gikk det nok på hvor mye du aksepterte å bli hundset med, at du ikke tenkte. En del av irritasjonen var jo for å sile ut folk. Være litt ufin.

Kultur – bajasene

Når tror du at det å tøffe seg i luften, når er det over, eller flater ut? 50-tallet, da hadde man lov å tøffe seg?

Det er nok litt som du sier, at det var litt etterdønninger etter krigen. Selv om de ikke var utdannet under krigen kan tenkes at det var litt av den kulturen.

Var det for at lederne ikke korrigerer de?

Ja, det er jo også. Men så fikk de jo voldsomt med maskiner. Kanskje ikke alle var kvalifisert skikkelig og at det gikk litt for raskt. Tyskerne hadde jo så grusomt med ulykker, og et av problemene var jo at de utdannet i hopetall da de fikk starfightern, hopetall av flygere borti statene i solskinnen. Aldri sett en sky, også kommer hjem til Tyskland. 4 maskiner krasjet i formasjon, rett i myra. Det relaterte de til at det var for dårlig, altså de hadde jo ingen instrumenttrening eller dårlig-vær-trening, og lite erfaring, og det var en ganske avansert maskin. Så det har nok mye med trening og oppfølging av ledelse. Hvis ledelsen ikke greip fatt i det, også er det alltid en og annen «bajas».

Hvor lenge får bajasene lov? For bajasen fikk utfolde seg på 50-tallet, fikk han utfolde seg på 60-tallet?

Jeg har vel ikke forutsetninger for å si om det var bajaser på 50-tallet. Men det ble gjerne litt flere restriksjoner på 60-tallet, da tror jeg de begynte å stramme inn.

70-tallet?

Under min tid følte jeg at det ble bra kontroll av flygingen.

Så 60-70tallet er vippepunktet. Hvorfor endres den kulturen?

Det er vanskelig å si. Det må jo være noen som ... noen i opinionen som begynte å stille spørsmål ved ledelse kanskje? Jeg vet ikke. Pressen kanskje undersøkte litt? Nei, jeg vet ikke, har i grunn aldri tenkt over det.

Sier du det er en arbeidskultur som endres?

Det må jo ha vært akseptert og så har man kanskje tenkt at nei dette må vi gjøre noe med?

Kanskje en ledelse i flytryggingssaker kanskje?

Så det kan være et ledelsesspørsmål som risler ned over organisasjonen?

Ja, det har jeg tro på. Hvis ledelsen driter i det, er det ikke så lett. Det har vært en del kritikk, hvis vi tar det her med Knutsen og hvorfor ikke han ble stoppet før. Jeg vet ikke hvem han var utdannet sammen med, men det er klart.

Var der flere som han, som det kunne gått galt med?

Det vet jeg ikke noe om. Det var det sikkert. Det og var kanskje en slags tidsepoke etter krigen. Under krigen var det sikkert en nødvendighet å av reagere. Var nok en røff tid, du visste ikke om kruset ditt hang der neste dag.

Bajasene, de som tok litt sjanser, hvis det gikk godt, beundret du de?

Nei. Det var ikke noe å beundre det. Å ta sjanser er ikke vits i. Det kan bli dyrekjøpt. Det som var, du prøvde å skyte godt, for å si det sånn – men det var jo kontrollert. Så en som traff mye kanskje, men nå var det ikke så mye skyting vi gjorde, for det kosta jo penger. Jeg tror man så like opp til en person, en ledertype, en real fair ledertype kunne man se opp til.

Det hang ikke nødvendigvis sammen med hvordan han fløy?

Nei, jo, det kan det jo også. Hvis du var god til å fly, du ledet en formasjon, og ledet den godt så var jo det noe å se opp til.

Sterkeste minne

Hva er ditt sterkeste minne fra tiden som militærflyger i Norge?

Det mest spennende, flymessig, er hot scramble situasjonen. Det gikk jo sin vante gang. Få dagen til å gå. Mye venting, sitting og venting. Tross alt bare 1000 timer i lufta på de åra jeg var der, så blir jo ikke mer enn 200 i året ca.

Kultur – hemmelig?

Er noe av det du var med på fortsatt hemmelig, eller kan du fortelle om alt som skjedde?

Nei, det er vel nedgradert alt sammen.

Hva var det som var mest hemmelig av det dere gjorde, som var viktig at omverdenen ikke fikk vite om?

Det som var hemmelig var vel anleggene kan du si, men det var før min tid – så var skvadronene tiltenkt angrepsmål rundt omkring.

Ble du påvirket av motstand mot NATO?

Nei.

Var det en sterk hemmelighetskultur?

Nei, men det er klart, man skulle ikke gå rundt å snakke om ting man ikke skulle snakke om. Men du fikk jo aldri spørsmål heller.

Hjemme da, kone og venner, snakket du med de om jobben?

Ja, gjorde jo det. Men det var jo ikke så mye hemmelig. De kjente vel til anleggene i Bodø og maskinene og hva de var gode for, hvordan vi fløy – det hadde de sikkert god oversikt over.

Da dere var oppe og fotograferte russere og sånn, var det også sånn som skulle være hemmelig?

Nei, var i grunn ikke det. Det var hemmelig så lenge, sånn som de tilfellene der vi brukte jo ikke radio, men.

Kona, hun jobbet i televerket?

Ja, rikstelefonen.

Var rikstelefonen involvert i det forsvaret holdt på med?

Nei det vet ikke jeg. Det var vanlig sivil rikstelefon. Ikke involvert de etter hva jeg vet.

Hvorfor tror du vi ikke har hørt så mye om jagerflygere fra den kalde krigen?

Det var jo ikke noe særlig spesielt som foregikk. Det var jo den vanlige jobben. Det skjedde jo ingen ting annet enn at de hadde planer, på statsnivå, hvis det skjedde noe. Under Ungarnkrisen var det sikkert litt opptrapping i beredskap, men altså, vi følte det var en jobb som andre jobber. Det var ikke så mye å gå rundt å briefe om.

Så du syns ikke det mangler noe oppmerksomhet knyttet til innsatsen deres?

Nei. Det gjør jeg ikke. Ikke noe behov for det.

Prat omkring bilder:

Her er det sikkert en middag, sånn felles, i forbindelse med jubileum eller noe.

Er det vanlig å minnes «våre falne kamerater»?

Ja. Det er jo en del sånne messemiddager og da skåles det for falne kamerater.

Er det noe mer enn det som gjøres for å minnes de falne?

Nei. Men nå er det mye på Facebook ser jeg, nesten hver dag er det noe, på en gruppe.

Men den da, hva er det?

Det er sånn som står på, vi hadde sånn, atom, ABC-kurs. Ikke for å drive med atom, men hvis du skulle inn i et område det var fare for stråling. Det står gjerne på et område hvis det har vært et utslipp.

Her er kongen?

Ja, jeg har vært på to middager med kongen. Jubileum i Bodø. Første gang var med Olav.

Fortsatt så ser du på jobben din som jagerflyger som en helt vanlig jobb, selv med to middager med kongen?

Ja, jeg gjør det. Han var hvert fall vanlig (folkelig) han Olav.

Hva har skjedd her?

Vi hadde jubileum på 331-skvadronen, også skulle 334, de kom med to fly midt under middagen, også skulle ta et low pass forbi messa. Men så bomma litt på hastigheten, så de gikk jo gjennom lydturen og da sprakk jo alle vinduene i messa. Da var det en general der som ble helt rød og tok tak i han skvadronsjefen for 334, for han var med i messa da. Var veldig populær en stund han da.

Var det rom for å gjøre feil?

Ja. Man prøvde jo å ikke gjøre det så klart, men vil si det var rom for det.

Så ikke «fyken» med en gang, hvis man gjorde en feil?

Nei, nei. Avhenger så klart av hvor alvorlig det var, i så fall. Uforskyldt feil var ikke så galt, men bevisst feil var ikke så bra. Kan ikke huske noen som fikk fyken for noe mens jeg var der oppe.

Koster penger, dyre saker.

7.12 Vedlegg 12: Intervju 9 - Geir Inge

Bakgrunn

Hvorfor ble du flyger?

Jeg er født og oppvokst på Sola og der var det jo mye fly. Dette bidro nok til interessen. Som barn og ungdom lekte jeg mye med modellfly. Jeg bygget glidefly i balsamtrelagde strikkpropell så de kunne fly.

Det var først etter gymnasen at jeg bestemte meg for å prøve å bli jagerflyger. Jeg visste det var vanskelig, men ville prøve likevel. Far syntes det var spennende, men mor satte seg på helt bakbeina. Hun var nok redd. Det var noen fly som ramla ned i 60-årene. Folk snakket om dette og hun leste jo aviser.

Jeg søkte opptak på flyskolen i 1970 og var da en av godt 1000 andre søkere. Rundt 300 ble innkalt til opptak ved forsvarfs flyskole på Rygge. Her var vi i 4-5 dager og gjennomgikk ulike tester. Mange ble sendt hjem igjen.

Rundt 40 stykker kom videre og ble sendt fra Rygge til Værnes. Her skulle vi først gjennomgå 1 måneds rekruttskole. Rekruttskolen i forsvaret varte vanligvis i 3 måneder, men selv om vi slapp unna med 1 måneds rekruttskole på Værnes var det en hard måned.

Vi reiste med nattoget til Trondheim og kom fram tidlig om morgenen. Ingen av oss hadde sovet noe særlig så vi tenkte at nå skulle det bli godt å hvile litt, men det ble det ikke mye soving framover. Det var de eldre elevene ved på Flyskolen som ble foresatte for oss «ferskinger,» og de var ikke nådige. Det var en «kadaver-disiplin» som førte til at flere sluttet. Det skulle være tellekanter på klærne i skapet. Skoene skulle være nypussa og stå på en snorrett linje. Sengene skulle være oppredd. Dersom noe ikke stemte heiv våre foresatte alt i en haug på gulvet, spente skoene veggimellom og reiv opp sengeklærne. Så måtte vi begynne på nytt igjen. Da fikk vi kanskje en halvtime på oss til å ordne alt om igjen. Det var for kort tid til at vi klarte alt . Så ved neste inspeksjon, en halvtime senere, skjedde det samme om igjen. Slik kunne vi holde på til 1-tiden om natta. Hensikten med dette var å teste hvor motiverte vi var. De som søkte flyskolen kun av eventyrlyst sluttet nok først.

Så hadde vi noe som het uniforms-drill, der vi skulle løpe ned på rommet og skifte uniform på 2-3 minutter. Da var det alltid noe som ble feil. Slipset var skeivt. Skjorta var ikke riktig knappet og da var det opp igjen. Slik kunne vi holde på 6-8 ganger. Dette ble det imidlertid slutt på etter at en sprang rett inn glassvingdører på brakka og ble skadet både i ansikt og øyner.

Etter 1 måned med rekruttskole begynte vi med flytrening. Da opplæringen ved Værnes var over var det 15 igjen som fikk reise til USA for videre opplæring, 1 navigatør og 14 flygere.

USA

4 av oss reise sammen til Statene i april 1971. Trond Haugsnes og jeg kom til Vanse airport base i Oklahoma. De to andre ble sendt til Williams i Arizona.

Førsteintrykket av USA var stort, spennende og nesten litt skremmende. Jeg hadde aldri vært i utlandet før og hadde knapt sittet i passasjerfly. På Vanse var det sikkert flere fly enn det hele det norske forsvaret hadde tilsammen.

Når jeg ser tilbake på det så var vi nokså ukritiske til alt som var amerikansk. Vi var veldig Pro Amerika, selv om dette var midt under Vietnamkrigen. Vi hadde nok litt skylapper og mange av oss en slags takknemlighet for hva USA hadde gjort for oss under krigen. Vi så ikke for oss at amerikanerne kunne gjøre noe galt.

****SENSURERT NAVN**** og jeg ble først innkvartert sammen med en amerikaner som het ****SENSURERT NAVN****. Poenget var at vi skulle lære språket bedre. Vi fikk enerom etter 2 mnd. Det var greit.

Amerikanere var spesielle. De var tilsynelatende hyggelige, oppmerksomme og kjekke til å begynne med, men utrolig overfladiske når det gikk mer enn 5 minutter. Etter dette snakket de mest om seg selv.

Da vi var ferdige med flyskolen fikk vi grad som sersjant. I USA ble vi oppgraderte til Fenrik. Vi hadde offiserstatus og var dermed ikke underlagt den samme strenge disiplinen som vi hadde gjennomgått i Norge. Grunnen til at vi ble offiserer var at alle våre amerikanere medelever var offiserer. Det var en egen messe for offiserer der menige ikke hadde adgang. Så om vi skulle ha noen sosial omgang med våre medelever måtte vi også være offiserer. Men vi ble nedgradert til sersjanter igjen da vi kom tilbake til Norge.

Alle fikk en «liasonfamilie» som hadde tatt på seg å gjøre «utlendingene» kjent med det amerikanske samfunnet. Det var mange nasjonaliteter på skolen, en god del var Iranere. Jeg møtte min vertsfamilie kun 1 gang. Det var et ektepar i 70-årene som inviterte meg på piknik. De snakket om hvor forferdelig det var at de hadde negere i nabolaget. Jeg husket at jeg reagerte. Før jeg reiste til USA hadde jeg lest om rasisme. Jeg ble derfor positivt overrasket når jeg kom til basen så at flere av instruktørene var fargede, men de positive erfaringene strakk seg ikke til nabolaget. Jeg ville ikke ha noe med vertsfamilien min å gjøre etter det første møtet, og så i fra om dette.

Da det nærmet seg jul reiste de andre nordmennene hjem på juleferie. De hadde familier og bekjente som jobbet i flyselskap og skaffet dem billige billetter. Jeg hadde ikke råd til reise hjem. Det endte med at jeg dro på juleferie sammen med noen dansker i stedet for. Vi hadde det fantastisk kjekt.

Danskene hadde mye bedre betingelser enn oss. De hadde råd til å flotte biler. Vi kjørte rundt i noen gamle vrak. Vi reiste fra Oklahoma til Los Angeles, Hollywood og Disneyland. Vi så Grand Canyon og var innom Las Vegas! Det ble mye kjøring, men det var kjempegøy.

718 Sola

Etter USA var det tilbake til Sola i april 1972. Her skulle vi egentlig hatt en 3 måneders opplæring i overgang fra T-38 til F-5 fly. Men det var god tilgang på flygere i forsvaret på denne tiden, så de hadde ikke bruk for oss. Vi ny-utdanna fra USA fikk ikke fly og ble gående og sulle i 2. mnd uten ha noe spesielt å gjøre. Men så fikk vi være med å et opplæringskurs sammen med noen utlendinger som kom til Sola. En som het Ludvig Tveit og jeg ble deretter tatt inn som flygere ved flyskolen. Vi fikk ikke status som instruktører og bra var det, for vi hadde ikke nok erfaring til å lære opp andre ennå. Dette var i en tid da forsvaret hadde begynt å spare så vi fikk ikke fly så mye. Vi fikk vel en 200 flytimer i året som var satt opp som et minimum. Mer hadde de ikke råd til. Vi ble gående på Sola fram til 1974.

331 Skvadronen Bodø

I 1974 ble vi overflyttet til 331 Skvadronen i Bodø og skulle fly Starfighter. Oppdragene vi hadde var å identifisere og se på russere som kom inn.

Vi hadde beredskap 24 timer i døgnet. Det var alltid 2 personer på vakt. Vi jobbet 12 timer skift og lå da alltid med flysuiten på oss. Vi fikk melding fra de som drev med radar-overvåkning om når det kom inn fly. Da ble vi «scrambla». Det var en klokke som ringte i oppholdsrommet. Fra klokka ringte hadde vi 15 minutter på komme oss oppi en vanntett drakt, hive oss i flymaskinen og komme oss opp i lufta. Dette gikk vanligvis veldig fort. Vi var ofte i lufta etter 5 min. Vi ble «scrambla» ca. 1 gang i uka.

2 fly dro ut samtidig. Vår oppgave å identifiserte fly og ta bilder. Det ene flyet la seg ved siden av det russiske flyet og tok bilder, mens det andre flyet lå bak. Vi hadde med oss missiler i tilfellet noe skulle skje. Etter ca. 5 minutter med selskap i lufta dro vi tilbake til Bodø. Filmene ble deretter sendt inn til Luftetterretningen for framkalling og analyse.

Russerne var ikke innfor 12milsgrensa. Grunnen til at vi ble sendt opp var at vi skulle å vise russerne at vi var der.

Et problem i Bodø var at de ikke hadde boliger til oss. Jeg var nygift på dette tidspunktet og måtte bo på brakke det første halvåret. Etter dette fikk vi låne en leilighet inne på basen så kona kunne flytte inn. Når vi ikke fikk bo der lenger fikk vi låne en annen leilighet inne i byen, men det var ingen holdbar løsning. Forsvaret kunne ikke hjelpe oss. Boligsituasjonen var

hovedårsaken til jeg søkte meg tilbake til Sola, i begynnelsen 1976. Her fikk vi leilighet med en gang på Sandnes. Da vi hadde bestemt oss for å flytte kom det et tilbud om bolig i Bodø, men da var det for sent. Jeg trivdes godt med jobben i Bodø, men kona ville hjem.

Hva gjelder kulturen flygerne imellom var det mye det samme både i Bodø og på Sola, men selve jobben var mer spennende i Bodø. Vi merket bedre den kalde krigen i Bodø. Det var mye som skjedde der. Vi fikk vite at det var en spion på byen som prøvde å lure informasjon ut av militære. Vi ble derfor advart mot å si hva vi gjorde og hva vi holdt på med og å snakke for mye med folk på fritiden. Dette gjaldt spesielt når vi skulle på fest og det var alkohol i bildet. Jeg fortalte kona det hun ville vite og følte ikke at det var noe jeg måtte holde hemmelig for henne. Det jeg holdt på med var ikke noe topp hemmelig, men en del av et større spill.

I min tid som jagerflyger følte jeg aldri det var fare for krig. Vi visste ikke spesifikt om hvilke oppdrag vi ville ha i tilfelle en konflikt, bare at vi ville bli flyttet nordover.

Tilbake til Stavanger

Da jeg kom tilbake til Stavanger hadde jeg to år igjen av plikttjenesten. Da fløy jeg F-5 og jobbet som instruktør. Jeg ble værende i forsvaret helt fram til august/september 1979, for det var ikke lett å få andre jobber på dette tidspunktet. I 1979 fikk jeg i sivil jobb i Braathen og jobbet her fram til jeg ble førtidspensjonert, 58 år gammel.

Spesielle hendelser

Jeg har vært veldig heldig og ikke opplevd noen store dramatiske hendelser, men noe har det jo vært.

Avskjæring med vertigo

Det hendte midt på svarte natta da vi var ute på et avskjæringsoppdrag i Bodø. Det var en «hot scramble» der vi hadde fått beskjed om to russiske fly som var nær Norske-kysten. Vi fløy ut la gikk opp på siden av det russiske flyet. Da vi nærmet oss satte vi på noen kraftige lyskaster. Vi måtte jo ha lys for å identifisere flyene og ta bilder. Da skjøt de plutselig sporlyst mot oss, (røde varslingslys). Det hadde ikke vært bra om de traff flyene våre. Selv om muligens var så pass langt at det ikke var noen stor fare for at de kunne treffe oss ble vi blendet av lystet! Kanskje vi blendet russerne med lyskasterne våre og at varlingslysene var en hevn for dette? Det var uansett veldig ubehagelig.

Jeg kunne ikke se noen ting ute og ble veldig desorientert. Jeg visste ikke hva som var verken opp eller ned. Jeg fikk noe man kaller «vertigo». Da er ballansenervene i hodet helt «fucket up»! Det er farlig! Det er mange har styrtet på grunn av dette. Da har vi lært at man må stole på instrumentene uansett om hodet forteller deg noe annet. Vi var langt ute på havet og hadde tid på oss til å fly litt rett fram for å få orden å hodet igjen. Da var jeg litt redd. Vertigoen ga roet seg etter 2-3 minutter. Vi fikk beskjed om å ikke snakke om denne hendelsen etterpå.

Det har vært andre ubehagelige situasjoner også:

Skyting på Revtangen

Under skyteøvelser å Revtangen løsna setet under flygning. Det var en feil som førte til at setet gikk i gulvet. Dermed fikk jeg et skikkelig slag i hodet og kink i nakken. avbryte Skytingen måtte avbrytes.

Trøbbel med bihuler

En annen gang fikk jeg et enormt trykk i bihulene under innflyging på Sola. Jeg så ingen ting pga. tårer i øynene (bihulene). Da måtte jeg gå rett til himmels igjen for å lette på trykket. Deretter tok jeg mye lenger tid på selve nedstigningen og da gikk det bra.

Smell i mørket

Dette skjedde under lavtflyging om natta. Jeg var på vei tilbake til Stavanger fra Bergen og lå i 5-6 tusen og så ikke så mye i mørket og da er du jo «dritredd» i utgangspunktet. Plutselig smalt det som faen. Det var som om et rifleskudd gikk av. «Hva skjedde nå»? Jeg sjekket instrumentene, men det var ikke noe galt med motorene. Jeg fløy videre og landet som normalt på Sola. Her fant de ut at jeg hadde truffet en gås. Gjessene var ute å fløy på om natta de!

Det må ha vært et kraftig sammenstøt for vinduskarmen var bøyd innover. Ikke lenge før denne hendelsen var det en ulykke på Lista der en annen flyger fikk en måke inn gjennom frontruta. Måken gikk gjennom ruta og flygeren omkom. På grunn Listaulykken hadde de skiftet ut ruta på flyet mitt med et tykkere glass. Dette gjorde de bare to uker før jeg traff gåsa. Dersom de ikke hadde skiftet glasset hadde ikke jeg kunne fortelle om dette nå. Da hadde jeg nok blitt drept momentant. Dette skjedde trolig i 1976.

F5 kabriolet

Da jeg nettopp hadde kommet hjem fra Statene skulle jeg ut å fly instrument trening, fra Sola og ned til Ørlanda, med skvadron-sjefen. Egil Omdal het han, og vi syntes at han var veldig streng. Han var «galen på oss» som lot hår og barter gro. Han ville ha crew-cut, men midt i hippie-tiden ga de fleste F i å klippe håret.

Når vi flyr instrument trening sitter vi under en sekk som trekkes fram over hodet, slik at vi ikke kan se ut. Poenget er at vi skal lære oss å stole på instrumentene. Da vi var ferdige med treningen skulle jeg trekke fram denne sekken. Når jeg trekker av sekken tar jeg samtidig tak i utløseren for canapien (flytaket) og drar i denne, dermed fyker taket av. Plutselig fløy vi F-5 kabriolet. Det gikk ikke så fort, for vi var i landingsrunden, men det var veldig ubehagelig. I framsetet hadde jeg en veldig streng skvadron-sjef, og jeg var sylfersk selv. Jeg hadde ikke mange timene i F-5 da dette skjedde.

Jeg var ikke høy i hatten da vi landet. Sjefen var rasende for han mente at jeg måtte ha skjønt hva jeg gjorde. Da vi landet sa han ingenting annet enn at: «Du får bli her!»! Så tok han et annet fly og dro tilbake til Sola. Jeg måtte sitte på brakka i 3 dager og tenkte over hva jeg hadde gjort før jeg ble hentet. De fant canapien i en myr like hel etterpå. Jeg ble mobbet for denne hendelsen lenge, men jeg følte aldri at det var noe ondsinnet.

Annet

Under 6-dagers krigen i Israel ble beredskapen høynet. Vi fikk beskjed om å holde oss i nærheten, ikke reise vekk noen plass og holde oss edru.

På begynnelsen av 60-tallet, under Cuba-krisen fortalte det at da var det rimelig hett i Bodø, men det var før min tid.

Hjelmene vi brukte veide rundt 2 kilo og var dermed ganske tunge. Tror nok at mange flygere har problemer med nakken.

Avreagering, Beer Call, og alkohol

Det var nok et ganske høgt alkoholforbruk blant en del av oss. Det skjedde stort sett i helgene. Vi hadde «Beer Call» i messa på fredager. I Bodø gikk vi også ut i byen og drakk og tosket oss der. Det var forholdsvis løssluppet når det galt alkohol. Det var vår måte å av reagere på.

Noen som fikk problem?

Ja. Har en kollega som mistet jobben. Da jobbet han sivilt, men problemene begynte i forsvaret. Noen hadde et drikkemønster som avvek fra de fleste av oss. Vi reagerte på det.

De fleste tok oss en fest, ble fulle og gikk hjem. Dagen derpå angret på at vi på at vi hadde vært fulle og drakk ikke mer før neste fest. Men det var noen som ikke sluttet å drikke med fortsatt i flere dager.

Akkurat der burde vi kanskje ha vært litt strengere. Vi burde ha sagt fra. Ellers så skjedde det jo at folk som hadde havnet på en fest kvelden før de skulle fly ikke var «fit for flight» og meldte fra om dette. Dette var akseptert dersom det ikke skjedde for ofte.

Presten

Presten Georg Abeln var «en av gutta». Han var med oss på Beer Call og var den første som kom og den siste som gikk. Han hadde mer godt å si en de fleste andre prester jeg har møtt. Han kunne vi snakke med om absolutt alt. Han hadde leilighet rett nedenfor messa. Vi var ofte på nachspiel der.

Jeg husker at hadde han med på en flytur til hjemgården hans ved Flekkefjord. Vi så far hans som sto ute på tunet og holdt seg for ørene. Han syntes flyturen var storartet og mente at han aldri hadde vært så nær Gud før.

Ulykker

Hvorfor var det så mange ulykker?

Det var spesielt i slutten av 50-årene at det var mange ulykker for Norge fikk så mange fly fra USA. Det var for mange som fikk utdanning, fordi det var så mange fly. Starfighterne fikk et dårlig rykte. «Widowmaker», men de fleste som datt ned var Tyske. De ble bygget på lisens i Tyskland. Det var egentlig ikke så mange som datt ned i Norge.

Vi fikk amerikanskproduserte fly som kom med båt til Bodø. De ble kjørt på lastebiler gjennom byen (har sett bilder på nettet av disse). Grunnen til at folk styret var etter min mening for dårlig utdanning og mangel på erfaring. Det var veldig avanserte fly. De hadde kun 3 års pliktjeneste på denne tiden. Dermed ble det stadig utskifting av folk.

Alt kan heller ikke læres gjennom utdanning. Etter opplæring måtte vi trene oss selv. Erfaringer og mengdetrening er nøkkelen. De fleste skjønnte at vi ikke måtte utfordre skjebnen. Vi måtte være forsiktige i begynnelsen, til vi fikk mer erfaring.

Jeg følte aldri at jeg måtte gjøre noe som var «galskap» med tanke på risiko. Vi hadde muligheten til å si ifra til våre overordnede hvis noe var på kanten. Da var greit å stille spørsmål og få svar.

Et eksempel på en gang jeg sa i fra var da jeg møtte en av lederne mine i «bykleløypa», fra Setesdalen til Ryfylke. Dette er et trangt skar der vi hadde en uskreven regel om at det skulle flys fra øst til vest, men lederen fløy «feil vei». Vi møttes i det trangeste av skaret. Da spurte jeg etterpå om han ikke hadde fått med seg den uskrevene regelen om øst-til vest. Det hadde han visst ikke. Det ble ingen konfrontasjon, men jeg spurte, og det var helt greit.

Kanskje har jeg vært heldige med mine ledere. Forsvaret hadde kanskje mer autoritære ledere før min tid? Da jeg fløy sivilt opplevde jeg noen ledere som var «alene vite best», og slike hadde som regel fortid fra forsvaret fra de tidligere årene.

Geir husker tre ulykker fra tiden han selv var jagerflyger. Påpeker at det kan ha vært flere.
Trond Haugsnes som jeg reiste til USA ble stasjonert på Rygge da vi kom tilbake fra USA. Jeg hadde ikke mye kontakt med han da. Mens han var her var han involvert i en ulykke. Han var med i en formasjon på 4 fly, der det ene styrtet. Dette skjedde i 1974 eller 75. Ulykken må ha skremt han for han søkte om å bli instruktør på Værnes etter dette. Han var der 1 år, men ville ikke mer. Jeg tror han måtte være i forsvaret ut pliktjenesten, men sluttet helt å fly.

Status og politisk landskap

Jeg føler at det var høyere status å være flyger i 1970-årene enn det det har nå. Mest av alt var vi stolte av den jobben vi gjorde og merket at vi på en måte ble beundret av omverden. Vi var sikkert noen drittsekker - men jeg opplevde lite negative tilbakemeldinger på min jobb i forsvaret. Det kan jo skyldes det miljøet jeg gikk i. Jeg var ikke i miljøer med folk som hadde andre verdier enn oss sjøl. Vietnamkrigen var riktignok mange imot, men vi var i likhet ned amerikanere overbevist om at kommunismen måtte bekjempes. Må nok innrømme at jeg også i dag er glad for at kommunismen stoppa i Øst-Berlin» men jeg har jo skjønt at alt amerikanere holdt på med ikke var greit det heller. Og når man ser på USA i dag og hva Trump holder på med så er ikke USA noen favoritt.

Hvordan så du på deg selv som aktør?

Jeg så på meg selv som en som hadde vanlig jobb. En viktig jobb. En livsstil også, men mer når vi fløy privat. Har ikke endret seg med tiden- måten jeg ser på det. Snakker ikke om dette (tiden som jagerflyger) i familieselskap, det blir kjedelig, men snakker om det når jeg møter gamle kollegaer.

Minner, storsamfunnet

Hvorfor har jagerflygere under den kalde krigen fått mindre oppmerksomhet enn flygere under 2. andre verdenskrig?

Det som omkom i den 2. verdenskrig gjorde nok enn større heltmodig innsats enn oss. Den kalde krigen er mer diffus. Jeg ser ikke at de som omkom under den kalde krigen skal æres på samme måte - Men forsvaret kunne gjort mer for å synliggjøre hva vi bidro med. Jeg skjønner ikke grunnen til å legge lokk på dette. Forsvaret sitter på nøkkelen, for mye er fortsatt taushetsbelagt, av en eller annen idiotisk grunn. Syns det er fantastisk at noen gjør noe med det nå!

7.13 Vedlegg 13: Intervju 10 - Leif

Bakgrunn

Oppvokst på Sola.

Foreldre som synes det var greit at han ble flyger.

Utdannelse

Opplæringen og opptaksprøver til flygerutdannelsen begynte på Værnes i november 1975.

Her gjaldt det om å plukke ut de som var best egnet for jobben i lufta. Man måtte ha riktig høyde, godt fargesyn, være god til å pugge og flink til å gjøre flere ting samtidig. Det var psykologiske tester der man blant annet måtte tappe med begge hendene mens man løste mattestykker (tappetesten).

Vi drillet prosedyrer. Måtte vite hva vi skulle gjøre på forhånd. Det er vanskelig å improvisere når du er i lufta. Saab Safir var det første opplæringsflyet på Værnes.

Mange måtte reise hjem. I april 1976 var det 12 stykk igjen som fikk et hvitt merke på lua: «Fledge». Det var de utvalgte som fikk komme videre til flyopplæring i USA, men først måtte de også gjennom en 3 måneders befalsopplæring i Norge.

USA

Hedland kom til USA i august 1976 USA, han var da 20 år gammel.

Språket var litt vanskelig i begynnelsen. Det var mange fly medisinske uttrykk som vi norske ikke forsto, men vi fikk hjelp av de amerikanske elevene i klassen.

Vi måtte gjennomgå mange tester. Ble blant annet satt i trykktank, der vi ble tatt opp i 25.000 fots høyde. Der skulle vi gjøre mattestykker. Tok ikke så lang tid før vi begynte å tulle.

Vi hadde hvert vårt rom på basen. Om kveldene kom svi ammen og diskuterte fly.

Det var litt alkohol men ikke vanlig å drikke hele tiden. Vi elsket fly. Det eneste vi tenkte på var å komme oss opp i luften. Vi reflekterte ikke så mye over politikk eller hva vi var en del av.

Etter utdannelsen var det 6 års plikttjeneste. Det var beordringssystem, der vi fikk være 3-5 år på hver plass. Jeg fikk leilighet av forsvaret.

Fløy først T37- jetfly og T-38.

Etter USA, var det teknisk kurs på Kjevik for å lære å fly F5 i Norge.

F5 A- en seter

F5 B- to seter. Likte dette best fordi det var lettere å manøvrere, hadde bedre sikt og vi satt bedre.

Var i 336 Skvadronen på Rygge.

Deretter i 718 Skvadronen på Sola.

Militære oppgaver

Beredskap avskjæringer

50% av jobben til F5 flyet var å være i beredskap, ta bilder eller om nødvendig skyte ned inntrengere. Flyene i beredskap var alltid utstyrt med raketter, kanoner og fotokamera.

Det var mange sikringer, så det skulle mye til før noe ble avfyrt. Kjenner ikke til at dette ble gjort i min tid.

Det var alltid 2 fly i beredskap. Dette var en vaktordning som var fordelt mellom, Ørland, Rygge og Sola. Hver 3 uke var det dermed 2 flygere på beredskap på Sola.

Sola hadde 20 F5, det var 40 på Rygge, Ørlandet ca. 30 og så var det noen andre som ikke var i bruk. Norge hadde ca. 100 F5 fly på det meste.

Russerne kom av og til ned og la seg omlag 12 nautiske mil utenfor kysten. Dette var greit og de gjorde ikke noe galt, men da viste nordmennene sin tilstedeværelse.

Fotoet under viser at Hedland blant annet var med på en slik avskjæring i høsten 1979. Han hadde vakt da det kom beskjed fra radarstasjon på Gråkallen, utenfor Trondheim, om at det var observert russiske fly på vei sydover. Begge beredskapsflyene tok av fra Sola. Hedland var «vingman» og kollegaen i det andre flyet var «lead».

Vi la oss i formasjon og fløy så nær at vi kunne hilse og vinke til de i det russiske flyet (ca. 10 fots avstand). Vi tok bilder med håndholdt kamera (bilde under.) Fotoavdelingen i forsvaret hadde gjort kamera klart alt på forhånd så det var bare å trykke på knappen. Vi fløy sammen i ca. 10 minutter, så lenge vi hadde fuel. Vi landet på Ørlandet etterpå og fylte tanken før vi gikk tilbake til Sola. Filmen ble levert til fotoavdelingen.

Var du noen gang i noen kritisk situasjon i forbindelse med jobben i forsvaret?

Nei, men på 80-tallet var det en situasjon i Polen rundt Lech Walesa. Da var det beredskap i 2 uker. Den største trusselen mot Sør-Norge ville komme fra Polen og Øst-Tyskland.

Øvelser

Den andre hovedoppgaven var å øve på oppdrag og på å trene på å være gode flygere.

Vi øvde oss på å angripe ting på bakken, ødelegge elektrisk forsyning og broer. Det var skyteøvelser på Revtangen. Noe av dette ble filmet og opptakene ble analysert etterpå for å se hva vi gjorde. Det var også øvelser på innflyginger, formasjonsflyging og øvelser i høyden. Jeg fløy ca. 200 timer i året, rundt 5 timer i uka. Det var som oftest 2 dager med flyging hver uke og ellers var vi på vakt.

Om vinteren vi fløy i tørrdrakt- så vi kunne overleve dersom vi måtte skyte oss ut over sjøen. I setepakken var det en flåte som vi kunne løse ut når vi hang i fallskjermen. Her var det proviant og nødraketter så vi kunne holde ut til vi ble plukket opp. Vi hadde øvelser 1 gang i året da ble vi satt i sjøen i en slik flåte og lå og ventet til Sea Kingen hentet oss.

Det var årlig to store øvelser.

Det kom mange spennende fly til Sola. Noen ganger hadde vi øvelser sammen med de som besøkte oss.

Det var også 2 turer til utlandet hvert år. Vi fløy to fly. En en seter og en to seter med mekaniker i baksetet. Mekanikeren gjorde klar flyene før hjemturen. Turen gikk til Ramstein i Tyskland. Der overnattet på flybasen før vi fløy tilbake. Formålet med dette var å trene navigasjon.

Vi måtte ha idrettsmerket for å komme til USA og på slutten av 80-tallet kom forsvaret med krav om at man skulle ta 3.000 meter på 15 minutter. Det var tilbud om trening en gang i uka, men ellers var vi ikke så opptatt av fysisk aktivitet. Mange røykte og drakk kaffe.

Viktigste instrumenter i F5:

Kunstig horisont

Kompass

Høydemåler

Fartsmåler.

Motorinstrumenter.

Tacan. «Tactical Air Navigation», som viser retning og distanse til radiofyr på bakken.

Hvis det var for svake signal kunne pilen og tallet som viste distanse begynne og spinne. Det var vår lille skrekk. Da måtte vi spør flygeleder om navigering.

Når skyhøyden var under 500 fot måtte vi bruke GCA(radaroperatør på bakken) Laveste skyhøyde og sikt for GCA innflyging(radarinnflyging) var 200 fot og 1 kilometer. GCA kontrolløren på bakken ga oss retning og distanse til rullebanen. Det var kun luftforsvaret som hadde slike operatører. Det var GCA kontrollører på Sola, Rygge, Ørland, Bodø, Bardufoss og Andøya. Alle ble nedlagt på 80-tallet, da det kom mer avansert navigering inne i flyene.

Hvis været var dårligere enn 200 fot måtte vi gå til alternativ flyplass. Dette kunne være Lista, Rygge eller Gardermoen.

Ulykker

Hedland har aldri måttet skyte seg ut eller opplevd noen ulykker i tjeneste. Han har aldri vært redd for å gå på jobb, men har opplevd at flymotoren stopper. Dette kan skje i høyder der luften er veldig tynn, men da er det bare å gå ned og starte motoren om igjen.

Annet

Det var som regel alltid noen som ringte til tårnet og klaget på flystøy. Vi fikk beskjed via flygeleder. Vi måtte unngå å fly i områder der det kom klager.

For å gi innbyggerne i området et mer positivt inntrykk av luftforsvaret og å skape julestemning, fløy vi julestjerne formasjoner før jul, med opptil 12 fly.

Skoleelever ble tatt med til flyplassen på oppvisning. Både for å skape større aksept for det forsvaret drev med og som et ledd i rekrutteringen av nye flygere. (bilde)

Uttrykk

Klatre over skyene.

Bore hull i luften.

Levle av = Flate ut

Crew chief – Mekaniker som klagjorde flyene

Starte vogn- Kasse på 4 hjul som blåser luft inn i motoren for å starte

Brenne fuel

2 ship – 4 ship osv. Betegnesle på antall fly i en formasjon

GCA innflyging. Assistert innflyging, se over

TACAN innflyging. Innflyging ved hjelp av radiofyr

Wing-landing. 2 eller 3 fly lander i formasjon

Bremeskjerm- Fallskjerm som bremset farten

Bremsewire- Wire i enden av rullebanen som hindret at flyet gikk av banen

7.14 Vedlegg 14: Intervju 11 – Knut

Bakgrunn

Hvorfor ble du flyger?

Jeg ble tidlig flyinteressert. Jeg vokste opp på Kongsvinger med radarstasjon og et skytefelt i nærheten, på Børja. Vi så ofte fly som øvde der. Jeg syntes det var spennende med fly. Far min var optiker og var med i sivilforsvaret og skulle varsle mulige angrep. Han abonnerte på «Flynytt, NAK» (Norsk Aero Klubb). Dette begynte jeg å lese da jeg var en 8-10 år gammel.

17 år gammel fikk jeg stipend av luftforsvaret for å delta på seilflykurs. Dette var et 3-ukers såkalt ABC kurs som ble avholdt i juli 1974. Norsk Aeroklubb delte ut stipendene etter søknad. Jeg fikk dekket halvparten av utgiftene. Sommeren etter tok jeg videregående kurs i seilflyging.

Utdannelse

Sommeren 1976 var jeg ferdig med gymnaset og ville gjerne begynne på Luftforavarets flygeskole, men jeg strøk i matte og måtte bruke høste på å fullføre videregående og få mattekarakter. I januar 1977 var jeg klar for Luftforsvarets flygeskole. Jeg slapp opptaksprøver fordi jeg hadde bestått opptaksprøvene sommeren 1976.

På flygeskolen gikk vi gjennom en litt spesiell utvelgelsesprosess. Hver morgen var det oppstilling. Da var det alltid noen som ble oppropt og måtte pakke sammen og dra hjem. Vi var vel 40- 50 stykker til å begynne med og av disse ble 20-25 sendt videre til Værnes på rekruttskole. Her fortsatte utvelgelsen. I slutten av juni 1977 var vi bare 4 igjen.

Noen trakk seg etterhvert. En av årsakene til dette var at vi den 10. mai 1977 hadde en ulykke. Denne dagen måtte alle elevene bytte lærer, fordi vi ikke skulle bli så gode venner med bare en instruktør. Poenget var også at man skulle bli evaluert av mer enn en person. Instruktøren som fløy ulykkes-flyet hadde vært på fest dagen før og var ikke helt edru. De krasjet. Flyeleven som ikke hadde spendt seg godt nok fast slo hodet inn i instrumentbrettet. Han ble ikke drept akkurat der, men fikk store skader og døde kort tid etterpå. Instruktøren fikk 1 uke i kakebu. Da kan man ikke bli straffet sivilt. Han fortsatte som flyger i forsvaret og deretter sivilt. Det er ikke en fin historie. Han som omkom het ****SENSURERT NAVN****.

Snakket dere om dette?

Ja, vi gjorde det. Det var flere av mine medelever som trakk seg etter ulykken. Jeg fortsatte for jeg tenkte at «dette skjer jo aldri meg». Jeg følte vel at jeg hadde såpass tak på flygingen at jeg kjente meg trygg på egne vegne.

Etter flygingen var det kurs i 3 måneder på befalsskolen fram til oktober. Deretter fortsatte utdannelsen i USA.

USA

10. oktober 1977 ble vi innrullert ved Williams Air Force Base i Arizona. Det var dit jeg ville. Basen var stor og fin. Her var det «style».

Vi måtte klippe håret og ble barbert rundt ørene. Det skulle være veldig kort. Vi kunne klippe oss utenfor basen også, men det kostet penger.

Vi hadde eget rom og delte kjøkken. Økonomisk var det veldig bra. Vi fikk lønn som sersjant med utenlandstillegg og bodde nesten gratis. Dessuten var alt rimeligere der borte. Vi hadde mye penger og kjøpte biler og stereoanlegg. Vi hadde det ekstremt bra. Det var det store biff og øl året, for å si det sånn!

Vi fløy T-37, det var et artig fly. Det hadde ganske små motorer med et enormt turtall. Jeg tror motorene egentlig var laget for missiler. Senere fløy jeg T-38 som er «søsteren» til F-5. Nydelig fly!

Det var ingen streng disiplin, men vi måtte jobbe. Vi skulle ha progresjon hele veien. Jeg syntes at dette var gøy! Instruktøren min var dessverre litt nervøs. Da vi skulle trene på spinn i T-37 lot han meg aldri få lære dette skikkelig selv. Han slapp aldri stikka.

Været var fint, hele veien. Det var ikke en sky på himmelen. Ulempen med dette var at da lærte vi ikke så godt å fly etter instrumenter. De hadde en ny simulator som sto inne i et svært rom der hvor det var laget et landskap slik at vi kunne fly i terrenget. Problemet var at vi satt på bakken. Dermed fikk vi ikke inn alle bevegelsene som er i flyet slik som g-krefter og roll-bevegelser. Det var nesten ingen som klarte instrument-sjekken. De skjønnte etterhvert at vi måtte få øvelse i et ordentlig fly. Vi fikk nok timer til at vi klarte å bestå. Vi kom gjennom alle sammen.

Fritid

Hva gjorde dere i fritiden?

Vi reiste mye. Det var snø i fjellene i Colorado. Vi var mye oppe i fjellene rundt jul og nyttår. Om sommeren parkerte vi en bil øverst ved en elv og en nederst, så seilte vi ned hele dagen på bilringer i elva og kjørte hjem igjen.

Practical jokes?

Det var det ikke så mye av. Husker bare at vi hadde dåp. Da ble vi hivd oppi ei tønne med kaldt vann. Noen danske flyelever hadde stor moro med å bruke brannslukkningsapparatene i tide og utide. Dette ble det slutt på da vannet ble farget med grønnfarge som var vanskelig å vaske bort. Synderne fikk grønne armer.

Etter 1 år i Arizona var det tilbake til Norge i oktober 1978.

718 Skvadronen

I Norge kom jeg først til 718 skvadronen på Sola, den såkalte «Bombe og skyte skolen». Her skulle vi blant annet lære å levere våpen. Vi hadde aldri fløyet med våpen før.

Den største forskjellen var at i USA var alt under radarkontroll. I USA passet de på oss hele tiden. Vi var alltid under kontroll. I Norge forgikk det meste utenfor radarkontroll, bortsett fra på flyplassene og under avskjæringer og slikt da vi fløy over 6-7 tusen fot - men vi fløy mye lavt, under radaren.

Det var ekstremt fritt. Vi måtte ta egne avgjørelser. Når jeg ser tilbake var det jo litt for slepphendt. Vi gjorde ting amerikanerne ikke fikk lov til å gjøre. Vi fløy så lavt vi kunne og fikk lov til å ta større sjanser. Vi gjorde ting som når jeg ser tilbake å det var helt vanvittige.

Hva da?

De drev med lavtflyging om natten. Lavt og fort. Det er ingen som kan se noe da. Vi fløy riktignok når det var måneskinn, men det var ikke alltid det hjalp så mye.

En øvelse gikk for eksempel ut på at et fly skulle komme inn og sende ut et lys-bluss om natten i mørket, for å lyse opp et målområdet. Deretter kom et annet fly inn for å skyte raketter mot målet. For det første var selve operasjonen ikke særlig strategisk smart. Når man sender et lys-bluss viser vi jo fienden hvor vi befinner oss. Når vi så hadde levert våpenet og fløy ut av det opplyste området og inn i mørket, så vi ingenting. Dette drev de og øvde på oppe ved Setermoen i et skar med mye fjell rundt. Det var risikabelt og en øvelse de etterhvert sluttet med. Men det var veldig gøy på 718 skvadronen. Vi hadde skyteøvelser på Revtingen med maskinkanoner, raketter og bomber.

Noen hendelser du husker spesielt?

Jeg husker spesielt en navigasjonstur langs kysten da jeg fikk en flymaskin uten brennstoff-tanker under vingene. Flyet var dermed mye lettere enn vanlig. På vei hjem fløy jeg skikkelig lavt og fort. 600 knopp over blikkstilt vann. Det var veldig gøy!

Bodø

Etter 6 måneder i Stavanger ble jeg beordret til 334 skvadronen i Bodø. Jeg kom dit i april 1979. Her fløy jeg Starfighter CF- 104, bygd i Canada. De var grønne.

Jeg gikk først gjennom teknisk kurs i Ålborg. Et såkalt MTU- kurs. (Mobil Training Unit). Det var ikke så mobilt for vi var i Ålborg hele tiden.

Det første året bodde jeg på Flystasjonen. Fra sommeren 1980 fikk jeg en leilighet sammen med en kompis. Vi leide privat. Boligmarkedet var presset og det var vanskelig å få militærbolig.

Da jeg havna i Bodø hadde jeg lite erfaring. De satte meg i et veldig avansert fly som hadde en dårlig historikk. Starfighter. Flyet var fantastisk, men du måtte vite hva du holdt på med. Det er et visst rom for feil, men på Starfighter var dette rommet lite.

Det jeg ikke visste da var at dette var en skvadron med relativt lite erfaring med Starfighter, de hadde fått de første flyene i 1974. Tidligere hadde de hatt treningsstatus. Nå hadde skvadronen fått en operativ status.

Om operasjonene

Arbeidsdagen var normalt fra 7.30-15.30. Vi fløy ca. 1 tur, nesten hver dag.

Oppdragene våre var først og fremst anti- shipping. Vi øvde på å ta båter og hangar skip. Vi måtte kunne silhuetene på ulike fartøy og vite risikoen med anti- luftskyts osv. Vi fløy alltid 2 fly sammen, og ofte 4 flys angrepsformasjon. Jeg likte lavtflyging.

Vi fløy lavt og trente på å bruke radar mot sjømål. Det var gøy å fly det flyet som hadde radar og kunne plukke ut mål. Vi fikk beskjed om hvor det var fartøy. Da var det å fly ut og ta bilde med håndholdt kamera. Når det var mørkt måtte vi presse ASA-en for å få brukbare bilder.

Fra 1982 fløy jeg F16

Vi hadde et treningsprogram med ting vi skulle gjennom. Vi satte opp trening og aktiviteter innenfor rammene av noen hovedmål. Dette var obligatoriske øvelser vi skulle gjennom.

Hvordan dette skulle utføres var nokså fritt. I praksis kunne vi nesten gjøre hva vi ville. Da jeg var i Bodø hadde jeg f.eks. «navigasjonsturer» til østlandet, der foreldrene mine bodde. Ned på fredag og hjem igjen på mandag. Flyet parkerte jeg på Gardermoen. Jeg hadde 4-5 slike hjemturer. Jeg måtte få turene godkjent, men det var sjelden noe problem. Jeg tror ikke dette hadde gått i dag.

En øvelse var å skyte mot en nett-fille som hang etter et fly. Det var en viss risiko forbundet med dette. Treningsammunisjonen var 20 mm kuler med fargestoff på kulespissene, uten eksplosiver, men det var ikke ufarlig om de traff flyet. Kom vi inn for liten vinkel bakfra ble så ble treffene i nettmaskene ikke godkjente, det var da også en fare for at vi kunne treffe flyet som slepte nettet. Jeg kjenner bare til ett tilfelle der det var en nestenulykke. Da kom flyet som slepte inn med kulehull.

Etter min tid i forsvaret på slutten av 80-tallet, gikk det tre F16 fly med korte mellomrom. Alle de tre flygerne ble drept. Disse ulykkene førte til at rutinene ble skjerpet. Da var det en menig flyger satte foten ned. ****SENSURERT NAVN**** heter han. Svein Dusete har skrevet litt om dette. Kjellesvik skal ha mye av æren for at det etter 1989 nesten ikke har vært ulykker. Etter dette ble det satt grenser, oppdrag skulle godkjennes og følges opp.

Konkurransen mellom 331 og 334 skvadronen

På skyteøvelser med Starfighter fikk 331 skvadronen alltid bedre treff. Vi visste at siktet i flyene måtte kalibreres, men det hjalp ikke. 331 var alltid bedre enn oss. Det vi ikke ble fortalt var at vi også måtte kalibrere radaren som ga informasjon om høyde. Det var altså en spesiell prosedyre som ikke ble gjort på flyene på vår skvadron (334). Teknikerne på 331 Skvadronen unnlot å gi oss beskjed om dette. Vi hadde ikke noen felles fiende nei.

Spesielle situasjoner

Sommeren 1980 var det en kjempesvær russisk øvelse, med slagskip, hangarskip og fly. Vi fikk beskjed hvor vi skulle fly fra radarkontrollører på bakken. Fra loggboka ser jeg at jeg fløy fire turer 1. juli. På tre av de avskar jeg tilsammen sju russiske fly. (Bilder fra 1 juli- øvelse.) Vi skjønnte at russerne trente på overlevering av atomvåpen. Da forsto vi at Bodø og Andøya er «gone» i en virkelig situasjon.

Kom dere noen gang i nærkontakt med russere?

Det var et litt gemyttlig forhold mellom oss. Hver tirsdag og torsdag fløy enten 03 eller 04 «Cub», et russisk spionfly proppet med elektronikk og etterretnings-utstyr. Vi vinket til hverandre og pleide «å si hei» både på vei opp og ned. De ville vi skulle fly lavere så de kunne ta bilde av cockpitene. Vi fotograferte hverandre.

På ett av bildene pekte løpene på haleskytterens kanoner rett mot meg. Dette oppdaget vi da bildene ble fremkalt. Det var første og den eneste gangen vi så at de gjorde dette. Vanligvis sto løpene rett opp.

Det var noen spente situasjoner. Jeg husker ikke detaljene, det dreide seg om en situasjon da et større ammunisjonslager på russisk side gikk i lufta ved et uhell. Det skjedde mai 1984.

Russerne skjønnte ikke hva som skjedde og sendte ut alt de hadde av marinefartøy ut i havet. Det var full mobilisering på Kola. Var det et angrep? En del av oss fløy til Banak. Det roet seg etterhvert.

Hva vi skulle gjøre i tilfelle krig var planlagt i detalj. Planene var klare og lå i en safe. Jeg fikk jo vite hva oppdraget var etterhvert. Vi skulle angripe båter som lå ved havn på Kola. Med raketter. Vi hadde sannsynlig ikke nok brennstoff til å komme oss hjem igjen etterpå. Vi kunne overleve ved å skyte oss ut. Etter dette var planen at vi skulle bli plukket opp av «Stay behind». Dette var sivile og x-militære som var organisert for å ta vare på de som hadde skutt seg ut å få dem i sikkerhet. Vi visste at det ville være en organisasjon som skulle ta vare på oss, men hvem de var visste vi ikke.

Å skyte seg ut var greit. Du berger livet, men i en atomkrig, som en konflikt fort kunne utvikle seg til, var det ikke så greit å overleve uansett. Folk visste at dersom noe skjedde var Bodø ett mål. Jeg tenkte på alle vennene mine i byen som jeg hadde blitt kjent med der. En mulig konflikt var noe reelt for oss.

Ulykker

Det var ingen ulykker i USA i min krets.

Kent Thygesen omkom i 1979. Han fløy F-5 i 336 skvadronen. Vi var i USA samtidig. Han styrtet i bakken under øvelse på et simulert angrep. Han fikk trolig «target fixation». Da blir du så fokusert på det du holder på med at du havner i bakken. Det er en kjent problemstilling. I juni 1979 skjøt skvadronssjef ****SENSURERT NAVN**** seg ut. Starfightereren fikk brann i motoren og havnet på øya Spildra i Kvænanger. Det var hull i en brennstoffledning. Han fløy sammen med 2 andre som fikk gitt ham beskjed om at flyet brenner og at han måtte skyte seg ut. Det gikk bra med ham.

****SENSURERT NAVN**** omkom i september 1980. Kåre var en god kar. Han var artig og alltid blid. Vi var ofte sammen på «beercall» fredagene og drakk øl. Starfightereren han fløy fikk sannsynlig utilsiktet «kicker», et system som slo styrestikka kraftig framover for at flyet ikke skulle steile. I lav høyde gikk flyet rett i sjøen.

I desember samme år fikk enda en Starfighter problemer.

Under bakkeledet radarinnflyging (GCA) til bane 26 på Bodø flystasjon, mistet flyet betydelig motorkraft. Flygeren, løytnant **SENSURERT NAVN** forsto at han ikke ville nå fram og valgte derfor å skyte seg ut. Han landet med ubetydelige skader i Valnesfjorden.

4. februar 1981 havarerte en toseter Starfighter ved Bodø. Flyet hadde avsluttet et rutinemessig treningstokt og skulle foreta en radarkontrollert landing på bane 08 i Bodø. Plutselig droppet motorens turtall og de to ombord valgte å skyte seg ut. Løytnant **SENSURERT NAVN** Torp (fremre sete) landet uskadd og løytnant **SENSURERT NAVN** fikk ubetydelige skader. Begge landet på stasjonsområdet. Det samme gjorde flyet som eksploderte da det traff bakken ved shelter 16. Årsaken var plexiglass som ble sugd inn i motoren. Canopy var blitt utløst og knust mot venstre skrogside.

18 januar 1983 havarerte en Starfighter ca 15 km vest av Bodø. Flygeren, løytnant **SENSURERT NAVN** mistet kontrollen over flyet i lav høyde, men klarte å gjennomføre en vellykket utskytning.

SENSURERT NAVN omkom 31 januar 1983. Han var en fantastisk kar. Jeg kjente ham før jeg kom i forsvaret. Han fløy sammen med to andre F-16. På vei hjem fant han ut at de skulle fly lavt. Han fløy inn i et luftspenn og ble drept momentant. Kona var gravid da det skjedde. Det var en trist begravelse.

I 1985 hadde **SENSURERT NAVN** og en annen en ulykke i en F-16 2 seter.

SENSURERT NAVN la flyet på ryggen under angrepet, men da han skulle rette det opp igjen reagerte det ikke. Han i baksetet var langbent og hadde sannsynligvis kommet borti styrestikka som står på høyresiden. Her er det er en swits på stikka der du kan overta kontrollen fra forsetet. Mulig han kom borti denne. **SENSURERT NAVN** fikk ikke rettet opp flyet. På vei ned mot sjøen skjøt de seg ut. På toseteren går baksetet ført. Setet på F-16 er fantastisk. Det har gyrostyring så setet retter seg opp og bremseskjerm som skal senke farten før hovedskjermen utløses - men **SENSURERT NAVN** havnet i sjøen før hovedskjermen kom ut. Han havnet på sjøen som en sprett-stein. Han må være den eneste som har skutt seg ut i 500 kilometer i timen, landa i havet og overlevd. Han ødela venstre albue, men ble bra igjen. Han jobbet senere mange år i Braathen.

Oberstløytnant **SENSURERT NAVN** som satt i baksetet omkom. Han brakk begge beina og blødde i hjel.

SENSURERT NAVN har senere vært i flere ulykker. Han fløy et lite militært passasjerfly som het Falcon da et F-16 fly kolliderte det og ødela deler av vingen på Falcon. Han overlevd dette også.

22 november 1985 omkom **SENSURERT NAVN** og en elev, **SENSURERT NAVN**, under innflyging til Kristiansund. Flyet, en Saab Safari fra flygeskolen, traff et luftspenn og begge omkom. **SENSURERT NAVN** hadde vært flyger i Bodø og var en av mine beste venner. Ved et par anledninger har jeg selv hatt noen nestenulykker. Hele Tyskland var et lavtflygingsområde. Her var det ingen begrensninger unntatt rundt flyplasser. Vi fløy med kart som skulle være holdt i øyehøyde så vi både kunne se ut og se på kartet samtidig. Jeg hadde det på kneet. Da jeg så opp var det bare en grønn ås foran meg og jeg var veldig nær en ulykke. Vi hadde øvelser et året ganger i året da vi skulle angripe en annen skvadron som skulle forsvare seg. Øvelsen ble kalt «Ekkø». Da ble det mange fly i lufta samtidig. Jeg fløy F-16 da jeg fikk beskjed om et fly kom inn bakfra. Jeg snur raskt, noe du kan gjøre med de flyene, så fort at operatørene på bakkeradaren ikke oppdaget at jeg hadde snudd retning. Han bak meg trodde fortsatt at jeg er på vei bort fra ham og sikter seg inn å meg. Vi hadde en samlet fart mot

hverandre på over 1.600 km i timen. Jeg registrerer at det blir veldig mørk over meg da flyet hans passerer. Det vær veldig nær.

Fikk dere noen opplæring i å takle slike ulykker?

For å si det litt flåsete var ulykker en del av jobben. Vi tenkte som 20-åringer tenker: «Det skjer ikke meg». Risikoen var der hele veien. Det skjønnte vi.

Beer Call

Beer kall hver fredag var nok en måte å avregere på. Det begynte klokka 15.30. Da var det å skryte, drikke øl og fortelle historier. Dersom noen hadde gjort noe dumt måtte de ut med en kasse øl. Det kunne være småting. Hver jul hadde vi jule-Beer Call. Da samlet de opp eksempel på hva vi hadde gjort galt i året som gikk. Det kunne være veldig artig.

Ett år fikk jeg en mahogni plakett med en valnøtt plassert på toppen med inskripsjonen «Bird Brain Award». Grunnen til at jeg fikk denne utmerkelse var en flause jeg gjorde en formiddag da jeg skulle teste om beeperen min virket. Jeg var fersk operasjonssjef på dette tidspunktet. Jeg så at det var en tallrekke med trykknapper, så jeg trykket inn 317 der. Plutselig gikk alle beeperne inne i vaktrommet.

«Hva gjorde du nå?», ropte assistenten min. «Scrambla du?»

I stedet for å trykke på knappene skulle jeg ha brukt en telefornskive. Når jeg trykket på knappene scrambla jeg jeg ca 150 mann. Det begynte å ringe med en gang. For de skulle jo ringe inn. Når sentralbordet ble overbelastet reiste folk på jobb. Jeg måtte ut med en kasse øl etter dette og fikk «Bird Brain Award» prisen på jule Beer-call.

I 1980 fikk jeg briller der rullebane i 08 og 26 var påmalt på hvert sitt glass, slik at jeg alltid kunne se den ene eller den andre rullebanen alt etter hvilket øye jeg holdt åpent.

Hendelsen bak denne gaven var en dag jeg hadde vært på en tur alene og kom hjem fra øst. Over flyplassen lå en tett snøbyge, ellers var sikten god. Jeg ba om å få lande på en «special VFR». Dette betyr at man får tillatelse til å lande flyet i situasjoner der sikten er for dårlig til lande på vanlig måte. Flygeren må da bekrefte at han ser nok til å kunne lande. Jeg så ikke selve flyplassen, men visste jo at flyplassen var rett under skya. Så da de spurte om jeg så flyplassen, sa jeg «ja», selv om det ikke stemte helt. Samtidig var det en «hot scramble» og to andre fly tok av. Dette var to Starfightere fra 331 skavdronen som gikk rett inn i skya. Samtidig hørte de at jeg fikk en «special VFR» og visste at det var umulig for meg å se flyplassen. Dermed fikk jeg briller med rullebaner på. Men landingen gikk uten problem.

Beer call var et sted der man kunne få ut ting man ellers ikke snakket om. Man vel si at alkoholen hadde sånn sett en positiv effekt. Alkohol ble også et problem for noen. Vi visste hvem dette var. Det var kjent. Jeg kan ikke huske at noen sluttet på grunn av alkohol problem, men de ble passet på.

Bladet «Flytrygging»

Vi hadde ingen felles samlinger der ulykkene ble omtalt, men hver og en av oss leste om ulykkene for å finne ut hva som gikk galt. Flytrygging var et blad som Flytryggingsinspektøren i Luftforsvaret ga ut.

Her sto de fleste ulykker og nesten ulykker omtalt. Dette bladet leste alle flygere nøye.

Ansvar, risiko og anerkjennelse

En ting som har vært litt vanskelig var at vi ikke fikk ikke formidlet til omverden hva vi holdt på med, hvilken risiko vi utsatte oss selv for. Vi var i 1. linje og hadde spesial oppdrag med enveis billett i tilfelle krig. Det var vi klar over. Vi var med å holde Norge trygt for alle. Dette fikk vi lite annerkjennelse for. Forsvaret var uglesett spesielt i studentmiljøet. Mao var stor på Blindern og Nato var ikke noe populært i det politiske landskapet. Min x-svoger var ganske radikal. Jeg holdt meg unna diskusjonene i selskapslivet. Ingen sa noe dirkete til meg men jeg merket holdningene. Da jeg begynte å fly sivilt sleit jeg med å formidle det jeg hadde vært med på. Jeg hadde flydilla og ville bli flyger. I forsvaret fikk jeg gratis utdanning. Etter 9 år i forsvaret tjeneste begynte jeg å fly sivilt. Det var det som var målet. Vi var veldig unge da vi tjenestegjorde. Vi fikk et stort ansvar, også for å lære opp andre. Alvoret i oppgavene sank inn etter hvert.