



LN-PABs siste flytur

Fortalt av Jan Antonsen, mekaniker på LN-PAB.

"Vi var i Bodø da oppdraget ble gitt til flygerne på LN-PAB, Knut Karlsen og Trygve Rydland. Jeg fikk ikke vite noe, jeg spurte heller ikke! Vi får om bord tre personer som ikke sier noe – Ingen hilsen eller presentasjon. Vi tar av fra Bodø og flyr til Narvik hvor vi overnatter. Jeg må, på grunn av plassmangel på pensjonater ligge i samme rom som de tre passasjerene som fremdeles ikke sier noe, det til tross for at de utover kvelden har drukket tett. Det eneste tegn til identitet finner jeg på en merkelapp på den ene ryggsekken deres; Der står det München. Der vet jeg at amerikanerne har en spionskole. Kan disse være spioner? Men hvor er de fra? De ser finske ut. Jeg slår meg til ro med dette.

Neste morgen, 2. september, tar vi av fra Narvik og flyr videre nordover. Vi lander omsider på et vann på Finnmarkvidda, nær en veg, men jeg vet ikke hvor dette er, jeg spør heller ikke. De tre passasjerene forlater flyet. Herfra flyr vi videre til Kirkenes hvor det blir overnatting. Ordføreren i Sør-Varanger har hybler og huser oss for natta.

3. september flyr vi til Vadsø hvor vi får en ny passasjer, en norsk løytnant fra hæren. Så flyr vi til Alta, hvor alle passasjeretene i flyet tas ut bortsett fra setet til løytnanten. Vi laster inn en del utstyr i kasser. Innholdet er ukjent for meg. Når vi igjen tar av settes kursen østover og innover vidda. Vi kom til et større vann (Siden har jeg brakt i erfaring at vannet heter Gavnevann.) hvor vi ser en del folk og et telt nær stranda. Flygerne tar en runde for å orientere seg og går inn for landing. Det er ettermiddag med lav sol. Dette gjør at flygerne sannsynligvis blir blendet og kommer noe ut av kurs. 2. flygeren (Rydland) roper plutselig "Knut det er land forut", i det samme treffer vi kanten på vannet og flyet går rundt i luften og lander på ryggen. Jeg hadde ikke sete, satt bare på noen kasser, var ikke festet. Jeg havner bak i flyet sammen med alle kassene, og løytnanten, som fremdeles sitter i stolen som er revet løs fra festene.

Nå er det masse rot og virvar i flyet. Vi ligger opp ned og det er derfor vanskelig å orientere seg. Løytnanten kommer seg fri fra stolen. Det lukter kraftig bensin. Vi må ut! Jeg slår hull i et vindu. Det viste seg å være vinduet i døra. Den lot seg åpne og vi to kom oss ut i en fart. Flygerne var da allerede ute. Flyet tok heldigvis ikke fyr. Litt småskrammer her og der, men ellers hele. Personene vi hadde sett på stranda på andre siden av vannet tidligere hadde observert hele havariet. To av disse kom rundt

vannet og nådde oss etter en times mars. Flyet: Den ene flottøren hadde brukket. Den andre var hel. Og i den var nødutstyret som bestod av oppblåsbar gummibåt med tilbehør samt en del annet nyttig utstyr. Dette haler vi ut, blåser opp dingyen og padler over til andre siden av vannet til folkene i telteleiren. De to som kom rundt vannet, løytnanten, de to flygerne og jeg – 6 mann i den lille gummibåten – Det gikk godt! To – tre mann tar imot oss på stranda. Den ene kjenner jeg som Tore Sneffjellå, kjent motstandsmann. Vi blir i teltet til unnsetningen kommer etter en særdeles kald og guffen natt.

En Catalina lander. Flygeren viser seg å være den legendariske Catalina- flygeren major Anonsen. Gummibåten overlates til folkene på bakken som laster inn det vi hadde hatt med i flyet. De padler innover det store vannet, og vi ser ikke mer til disse. Vi lander på Skattøra med Catalinaen, glade for at vi hadde sluppet fra dramatikken uten de store skadene på oss. Flygerne og jeg reiser med SAS til Harstad og videre med buss til Narvik. Slik endte altså LN-PAB sin siste flyvning for 50 år siden!

Ett år etter:

Sommeren 1953 er jeg fremdeles mekaniker hos Widerøes og stasjonert i Narvik. Sjefsflyger Kaare Friis Baastad, jeg og to medhjelpere lokalt fra Narvik flyr opp til Gavnevannet med Norseman LN-PAE. Her demonterer vi propellen og motoren fra LN-PAB, noe som gikk helt greit. Baastad flyr så korteste vegen tilbake til Narvik, sansynligvis er vi ulovlig innover svensk territorium ved Torneträsk. Motoren og noen smådeler sendes med jernbanen til Oslo.

I 1994 er jeg igjen tilbake ved Gavnevann hvor vraket av LN-PAB fremdeles ligger, tydelig preget av at folk har koset seg i ly av dette. Årsaken til at jeg er her denne gangen er at NRK gjør opptak og hører historien om havariet. Jeg vet ikke om opptaket noen gang er sendt. NRK ville sikre seg autentisk stoff fra hendelsen i 1952, som en del av et program om den kalde krigens begivenheter."

PS!

"Høsten 1952 hørte jeg (Jan Antonsen) over NRK radio en melding fra Sovjetunionen om at de hadde tatt til fange spioner som fortalte at de ble fløyet til grensetraktene Norge/Finland med norsk småfly. Herfra hadde de tatt seg inn i Sovjet. Norge dementerte den russiske meldingen!"

DS



LN-PABs siste flytur

Fortalt av Jan Antonsen, mekaniker på LN-PAB.

“Vi var i Bodø da oppdraget ble gitt til flygerne på LN-PAB, Knut Karlsen og Trygve Rydland. Jeg fikk ikke vite noe, jeg spurte heller ikke! Vi får om bord tre personer som ikke sier noe – Ingen hilsen eller presentasjon. Vi tar av fra Bodø og flyr til Narvik hvor vi overnatter. Jeg må, på grunn av plassmangel på pensjonater ligge i samme rom som de tre passasjerene som fremdeles ikke sier noe, det til tross for at de utover kvelden har drukket tett. Det eneste tegn til identitet finner jeg på en merkelapp på den ene ryggsekken deres; Der står det München. Der vet jeg at amerikanerne har en spionskole. Kan disse være spioner? Men hvor er de fra? De ser finske ut. Jeg slår meg til ro med dette.

Neste morgen, 2. september, tar vi av fra Narvik og flyr videre nordover. Vi lander omsider på et vann på Finnmarkvidda, nær en veg, men jeg vet ikke hvor dette er, jeg spør heller ikke. De tre passasjerene forlater flyet. Herfra flyr vi videre til Kirkenes hvor det blir overnatting. Ordføreren i Sør-Varanger har hybler og huser oss for natta.

3. september flyr vi til Vadsø hvor vi får en ny passasjer, en norsk løytnant fra hæren. Så flyr vi til Alta, hvor alle passasjeretene i flyet tas ut bortsett fra setet til løytnanten. Vi laster inn en del utstyr i kasser. Innholdet er ukjent for meg. Når vi igjen tar av settes kursen østover og innover vidda. Vi kom til et større vann (Siden har jeg brakt i erfaring at vannet heter Gavne vann.) hvor vi ser en del folk og et telt nær stranda. Flygerne tar en runde for å orientere seg og går inn for landing. Det er ettermiddag med lav sol. Dette gjør at flygerne sannsynligvis blir blendet og kommer noe ut av kurs. 2. flygeren (Rydland) roper plutselig “Knut det er land forut”, i det samme treffer vi kanten på vannet og flyet går rundt i luften og lander på ryggen. Jeg hadde ikke sete, satt bare på noen kasser, var ikke festet. Jeg havner bak i flyet sammen med alle kassene, og løytnanten, som fremdeles sitter i stolen som er revet løs fra festene.

Nå er det masse rot og virvar i flyet. Vi ligger opp ned og det er derfor vanskelig å orientere seg. Løytnanten kommer seg fri fra stolen. Det lukter kraftig bensin. Vi må ut! Jeg slår hull i et vindu. Det viste seg å være vinduet i døra. Den lot seg åpne og vi to kom oss ut i en fart. Flygerne var da allerede ute. Flyet tok heldigvis ikke fyr. Litt småskrammer

her og der, men ellers hele. Personene vi hadde sett på stranda på andre siden av vannet tidligere hadde observert hele havariet. To av disse kom rundt vannet og nådde oss etter en times mars.

Flyet: Den ene flottøren hadde brukket. Den andre var hel. Og i den var nødutstyret som bestod av oppblåsbar gummibåt med tilbehør samt en del annet nyttig utstyr. Dette haler vi ut, blåser opp dingyen og padler over til andre siden av vannet til folkene i telteleiren. De to som kom rundt vannet, løytnanten, de to flygerne og jeg – 6 mann i den lille gummibåten – Det gikk godt! To – tre mann tar imot oss på stranda. Den ene kjenner jeg som Tore Sneffjellå, kjent motstandsmann. Vi blir i teltet til unnsetningen kommer etter en særdeles kald og guffen natt.

En Catalina lander. Flygeren viser seg å være den legendariske Catalina- flygeren major Anonsen. Gummibåten overlates til folkene på bakken som laster inn det vi hadde hatt med i flyet. De padler innover det store vannet, og vi ser ikke mer til disse. Vi lander på Skattøra med Catalinaen, glade for at vi hadde sluppet fra dramatikken uten de store skadene på oss. Flygerne og jeg reiser med SAS til Harstad og videre med buss til Narvik. Slik endte altså LN-PAB sin siste flyvning for 50 år siden!

Ett år etter:

Sommeren 1953 er jeg fremdeles mekaniker hos Widerøes og stasjonert i Narvik. Sjefsflyger Kaare Friis Baastad, jeg og to medhjelpere lokalt fra Narvik flyr opp til Gavnevannet med Norseman LN-PAE. Her demonterer vi propellen og motoren fra LN-PAB, noe som gikk helt greit. Baastad flyr så korteste vegen tilbake til Narvik, sansynligvis er vi ulovlig innover svensk territorium ved Torneträsk. Motoren og noen smådeler sendes med jernbanen til Oslo.

I 1994 er jeg igjen tilbake ved Gavnevann hvor vraket av LN-PAB fremdeles ligger, tydelig preget av at folk har koset seg i ly av dette. Årsaken til at jeg er her denne gangen er at NRK gjør opptak og hører historien om havariet. Jeg vet ikke om opptaket noen gang er sendt. NRK ville sikre seg autentisk stoff fra hendelsen i 1952, som en del av et program om den kalde krigens begivenheter."

PS!

"Høsten 1952 hørte jeg (Jan Antonsen) over NRK radio en melding fra Sovjetunionen om at de hadde tatt til fange spioner som fortalte at de ble fløyet til grensetraktene Norge/Finland med norsk småfly. Herfra hadde de tatt seg inn i Sovjet. Norge dementerte den russiske meldingen!"
DS