



## EN FLYTUR MED

— Det har jo blitt en del flyturer man husker særlig godt, både i krig og fred, sier general Odd Bull i en samtale med Luftens Helters medarbeider. — Det er ikke så lett å si at akkurat denne bestemte turen glemmer jeg aldri. Men jeg husker i hvert fall en tur som jeg kanskje heller vil kalle «en flytur med forhindringer».

— La oss få høre litt om den turen da, general.

— Det var om sommeren i 1938. Jeg var midlertidig beordret til tjeneste i 6. divisjon i Nord-Norge, og hadde planlagt å reise hjem igjen i

september over Sverige via Kirkenes og Finland. Denne planen ble plutselig forandret da det kom en telefon fra Generalinspektøren og sjefen for Hærens Flyvåpen, dengang oberst Gulliksen. Han spurte om jeg var interessert i å reise til Italia for å fly hjem et italiensk fly, en Caproni C 310. Flyvåpenet hadde en ordre på levering av endel slike to-motors rekognoserings- og bombefly. Vi fikk flyene på varebytte, og de ble derfor kjent som «klippfisk-bomberne».

— Dette var en sjanse som jeg ikke syntes jeg kunne la gå fra meg, og jeg svarte derfor ja med en gang.

**Den flyturen glemmer jeg aldri**

**I et intervju med Kaare Paulsen forteller generalløytnant ODD BULL spesielt for Luftens Helter om en flytur med en «klippfiskbomber».**

En ukes tid etter at jeg hadde forlatt Nord-Norge, var jeg allerede fremme ved fabrikken i Milano. Det var i alt 4 fly som skulle hentes hjem, med rittmester Normann, kaptein Feiring, løytnant H. Hansen og jeg som piloter.

Disse Caproni-flyene var jo en noe uvant type for oss norske, så oppholdet ved fabrikken i Milano innbefattet et kort overføringskurs på 5–6 timer. Det var forresten også første gang jeg fløy et to-motors fly. En ting å legge merke til var at gass-



**GENERALLØYTNANT  
ODD BULL**

er en av forgrunnsfigurene i norsk militærflyvning. Han tok Krigsskolen 1927–28, og flyskolen på Kjeller 1929–30. Etter en rekke kurser og studiereiser i utlandet, ble han da krigen kom i 1940 leirkommandant og sjef for øvelsesavdelingen i Little Norway. 1941–42 var han sjef for de norske jagerskvadronene i England. Etter krigen var Bull sjef for LK Trøndelag 1945–46, for organisasjonsstaben i Luftstaben 1946–48, sjef for Luftstaben 1948–51. 1951–52 tilknyttet NATO, i 1953–56 sjef for LK Nord-Norge, 1956–60 Flykommandør. I 1958 permittert for tjeneste som medlem av FN's 3-manns observatørgruppe i Libanon, og som sjef for observatørkorpsset; ca. 600 mann fra 21 nasjoner. Bull blir i disse dager ny sjef for Luftforsvaret. Han er dekorert med bl. a. St. Olavs orden med eikegren, og er Ridder av Æreslegionen.

# FORHIN- DRINGER

håndtaket virket motsatt av det jeg tidligere var vant med, slik at om man skjøv håndtaket frem, minsket man turtallet. Men jeg kom jo fort inn i den vanen også. Før leveransen til Norge ble dette endret slik som vi var vant til.

Etter at kurset var ferdig og flyene sjekket opp, hygget vi oss noen dager i Rom før vi bega oss på hjemreisen til Norge. Vi skulle fly den første etappen etter ruten Milano–Lago de Garda–Bolzano–Innsbrück–Augsburg–Stuttgart. Over Sveits hadde vi ikke tillatelse til å fly.

Som besetning hadde jeg i mitt fly

kaptein Hansen, teknisk offiser og mekanikerløytnant Larsen. Vi hadde radio ombord også, men ingen til å betjene den, så det ble å fly etter kart og kompass.

— Hadde dere fallskjermer med på turen?

— Nei, det hadde vi ikke. Vi dro av gårde sammen med rittmester Normann før de andre flyene, og værmeldingene før start var ikke så verst. Over Alpene fløy vi i ca. 3 000 m høyde, og vi satt faktisk og frydet oss over den vakre naturen. Store fjelltopper dekket med snø raget høyt opp, og det glitret i vakre farver i det strålende solskinn.

Da vi fløy over Augsburg, la jeg merke til en flyplass like ved byen som ikke sto avmerket på kartet mitt: jeg så landingsmerkene ute på plassen. Hittil hadde alt gått uten vanskeligheter av noen art, men så skjedde det plutselig.

Den ene motoren begynte å fuske, og med ett sa den plutselig helt stopp. Det måtte være noe i veien med bensintilførselen. Fenrik Larsen gjorde sitt beste med håndpumpen, men til ingen nytte. Med den minimale erfaring vi hadde på to-motors fly, var det vanskelig å holde høyden på en motor.

Jeg husket den flyplassen jeg hadde sett ved Augsburg, og bestemte meg til å snu og lande der. Jeg fikk snart peiling på Augsburg, og så plassen like ved. Vi kom fint ned, og taxet opp mot noen hus øverst på plassen.

En bil kom susende mot oss i rasende fart, og en tysk offiser i luftvernartilleriuniform hoppet ut. Han begynte å forhøre oss med opphisset stemme, ville vite hvem vi var og

hvorfor vi kom hit. Flere tyskere strømmet til, så vi snart var omringet av en skare med grønne uniformer. De virket alle synbart nervøse og ansente.

Nå må en huske på at dette var like etter at München-avtalen var inngått, bare ca. en uke etter, og stemningen var meget spent i Tyskland i de dagene. (Redaksjonen vil her gjerne innskyte at München-avtalen i 1938 var kommet i stand etter britisk initiativ for å bremse opp for Hitlers aggressive angrepsplaner i Europa. I siste halvår av 1938 var det flere ganger på nippet til at krig skulle bryte ut, men avtalen i München mellom Hitler og premierminister Chamberlain fra England gikk ut på at nå skulle ikke Hitler annektere flere land enn han allerede hadde gjort, og at det skulle herske fred og vennskap landene imellom. Denne avtalen var bare et år etter ikke mer verdt enn det papiret den var skrevet på.)

Jeg fikk forklart den opphissede offiseren hvem vi var og hvorfor vi hadde landet. Våre uniformer hjalp vel også litt til, for tyskerne hadde jo en egen respekt for uniformer. Offiseren ble straks litt blidere, og lovet å finne en utvei til hjelp.

Senere fikk vi vite at det var bare så vidt tyskerne ikke hadde skutt på oss. Det viste seg nemlig at vi hadde landet på øvelsesplassen til Messerschmitt-fabrikkene. Det var kanskje ikke så rart soldatene var litt oppjagede når et bombefly med fremmede kjennetegn landet midt oppe i prøvofeltet for Bf 109 og Bf 110-jagerne!

Fabrikken i Milano hadde forbudt oss å åpne motoren, så vi var nødt



*Caproni CA. 310 «Libeccio» hadde to 470 Hk Piaggio P.VII.C 35 motorer, som ga en toppfart av 370 km/t. Tjenestehøyde: 7 000 m. Rekkevidde: 1 200 km. Vekt lastet: 4 650 kg, tom: 3 050 kg. Bevæpning: to-tre 7.7 mm maskingeværer. Vingespenn: 16.2 m, lengde: 13.4 m, høyde 3.03 m.*

til å kontakte Milano over telefonen. De lovet å sende en mann avsted for å rette på feilen.

— Hvordan opptrådte egentlig tyskerne overfor dere?

— De var høflige og absolutt korrekte. Men vi fikk «avstått» en mann som skulle holde oss «med selskap». Det var naturligvis minst like mye for å passe på at vi ikke begynte å rusle rundt på steder der de ikke ville ha oss gående.

Montøren fra Milano kom, og fikk rettet feilen. Jeg var på kino denne siste kvelden vår her i Augsburg, og da jeg kom tilbake derfra, fikk jeg beskjed om at mekanikerløytnant Larsen var blitt syk. Legen sa det var blindtarmbetennelse, og han måtte øyeblikkelig på sykehuset for operasjon.

Jeg måtte utsette reisen en dag, og fikk kontakt med den norske konsulen i München, som lovet å yte Larsen den nødvendige hjelp. Da jeg hadde forvissnet meg om at han var på bedringens vei, dro jeg dagen etter videre til Stuttgart. Der fikk jeg vite at de andre norske Caproniflyene skulle mellomlande. De hadde startet så lenge etter oss fra Milano at de ennå ikke var kommet hit.

På denne strekningen fikk jeg trøbbel med kompasset, som viste helt galt, men ved Lufthansa's hjelp fikk jeg fikset dette i Stuttgart.

Nå ble været riktig dårlig, med lavt, tungt skydekke og endel regn. Jeg fløy over skydekket til å begynne med. Det viste seg ganske snart at kompasset ikke var blitt noe bedre. Det viste fortsatt like galt, så jeg kunne ikke rette meg etter det lenger. Jeg måtte derfor gå ned under skydekket, for å finne noen landemerker jeg kunne plasere på kartet mitt. Det var ikke så lett, for jeg kjente ikke områdene jeg fløy over, og en stund var jeg langt fra sikker på hvor jeg var. Men så fikk jeg se en by like øst for Frankfurt under meg, og da visste jeg at kursen bar for langt mot vest. Jeg fulgte kartet og fant de velkjente kanalsystemene nedenfor Hannover. Sikten var blitt enda dårligere nå, men ikke vanskeligere enn at jeg fant flyplassen.

Jeg hadde ikke før hoppet ut av flyet, så kom de andre norske flyene inn over plassen. De hadde hatt samme været som meg, og hadde funnet ut at det var best å gå ned på første og beste sted.

Det ble ingen særlig bedring i

Forts. side 22

## FLYTUR MED FORHINDRINGER

(Forts. fra side 7)

været det døgnet vi oppholdt oss i Hannover. Værmeldingene lød på lavt skydekke, regn og svært dårlig sikt. Vi hadde nå igjen strekningen Hannover — Hamburg — København — Oslo.

På tross av været, var vi på vingene igjen dagen etter, og sveitføreren, kaptein Feiring, besluttet at vi skulle gå under skydekke. Vi fløy i lav høyde nordover, enkelte ganger var vi nesten nede i høyde med tre-toppene. Nå var sikten meget dårlig, regnet øste ned, og vi merket snart at vi måtte være kommet på avveier.

Vi trakk derfor alle et lettelsens sukk da vi fikk øye på elven Weser. Vi fulgte denne et stykke opp i retning av Bremen, og fløy så ut mot sjøen, fulgte kysten rundt og kom over Cuxhaven.

Dette var jo en viktig tysk marinebase, og forbudt område for fly. De tyske myndighetene hadde ikke blitt varslet om vårt komme på forhånd, og det var derfor rent merkelig at vi ikke ble beskyttet her. Vi kom heldigvis forbi området, og satte kursen mot Hamburg. Her landet vi i god behold alle sammen.

Allerede nå var vi blitt en god del forsinket etter planen, og vi satte snart etter kursen mot København. Været var blitt mye bedre nå, og vi kom frem til denne byen uten vanskeligheter.

Vi fylte bensin, og gjorde oss klar for siste etappe til Kjeller. Straks etter at vi hadde tatt av fra Kastrup, spratt brannvarsleren i flyet mitt ut. Jeg fikk satt på brannslukningsapparatet så fort jeg klarte, og bestemte

meg for ikke å ta noen sjanser, men snu og gå ned på Kastrup igjen. Heldigvis viste det seg å være falsk alarm, men jeg måtte etter bestemmelsene fylle brannslukkeren min igjen før jeg kunne ta av. Dette forsinket hjemreisen med ytterligere ett døgn for mitt vedkommende. De andre fortsatte hjem i forveien.

Neste dag var jeg startklar igjen, og nå gikk resten av turen i fint vær. Jeg kom til Kjeller uten ytterligere forsinkelser, ett døgn etter de andre.

— Ja, det kan en nok kalle en flytur med forhindringer!

— Å fly en slik tur i dårlig vær, uten radiosamband og med et ubrukbart kompass var ikke bare moro heller, smiler general Bull. — Når jeg i dag tenker på den nervøse stemningen i Tyskland i de dagene, på randen av krig som landet var, så var kontrollen meget dårlig. Vi kom jo faktisk helt uventet på tyskerne i Augsburg. Det var i grunnen litt merkelig at det gikk så bra.

Det er forresten en liten pussig epiløp til denne historien. Etter at krigen var brutt ut i Norge, og vi var kommet oss over til England, fikk vi en melding fra Capronifabrikken i Milano. Vi var jo ennå ikke i krig med Italia, og nå kunne vi komme og hente resten av de bomberne landene hadde avtale om. Det er vel unødvendig å si at disse flyene aldri ble hentet, slutter general Bull.

SLUTT



### FLY PÅ TOPPEN AV MONT BLANC

*Et lite sportsfly med ski har landet på den snødekte toppen av Mont Blanc og lettet igjen uten vanskeligheter. Det er første gang et vanlig fly har erobret Europas høyeste fjell. Tidligere har et fransk helikopter landet på toppen.*