

På et NATO-møte i Lisboa i 1951 vedrørende fordelingen av infrastrukturprogrammets midler ble det for alvor ytret et ønske om å bygge en flyplass på Andøya. Temaet ble etter dette satt på dagsordenen og stadig drøftet av de militære lederne, som også mente at Andøya hadde en ypperlig beliggenhet, både flymessig og strategisk sett.

I Harstad Tidende den 6. februar 1952 sier sjefen for luftforsvaret Generalløytnant Finn Lambrechts, at Andøya ligger ypperlig til for flyplass. Med bakgrunn i denne og lignende uttalelser begynte ryktene å gå om at NATO og Forsvaret planla å bygge en flyplass på Andøya. I midten av mars samme år opplyste Forsvarsminister Nils Langhelle til pressen at det var avgjort at det skulle bygges flyplass på Andøya.

Det var flere alternativer til hvor flyplassen skulle ligge på Andøya. Der var alternative plasseringer både sør på øya, midt på øya, samt nord på øya. Det som sannsynligvis ble avgjørende for valg av sted for flyplassen var tilgangen til havneanlegg. På Andenes øynet Overingeniør Holst i Statens Havnevesen en mulighet for havneutbygging for å utvikle Andenes til en stor fiskerihavn. Dette argumentet veide nok tungt.

Helt på slutten av 1952 kom så bekreftelsen fra Forsvaret om at man hadde bestemt at Andøya skulle få den tredje flyplassen i Nord-Norge, og at flyplassen skulle ligge mellom Andenes og Haugnes. I følge sjefen for Luftforsvaret Generalløytnant Finn Lambrechts ville dette innebære store fordeler militært sett. Det ville nå være et triangel av flyplasser i Nord-Norge, med Bodø i sør, Andøya i nordvest og Bardufoss i nord. Også øverstkommanderende for Natostyrkene i Nord-Europa, General Sir Patrik Brind, sa at flyplassen på Andøya ville få stor betydning for forsvaret av Nord-Norge.

Utbyggingen startet våren 1953. Dette ble gjenstand for stor interesse fra lokalbefolkningen. Kommunens folketall var på denne tiden under 2000 mennesker. Med etableringen av en flyplass på Andenes så man for seg mange nye arbeidsplasser og et betydelig oppsving både økonomisk og kulturelt.

Men, det var ikke bare lokalbefolkningen som viste interesse for dette prosjektet. I den Sovjetiske avisen "PRAVDA" ble det skrevet en anklagende artikkel mot den Norske regjeringen og byggingen av flyplass på Andøya.

*Sitat " Utbyggingen av sjø og flybaser i Nord-Norge er en uvennlig handling overfor Sovjetsamveldet. Den norske regjering har bygget og fortsetter å bygge, flåte og flybaser i stor skala i områder i Nord-Norge som grenser til Sovjetsamveldet. Det vedtaket som Atlanterhavspaktens råd nylig fattet i Paris, om anlegg av baser i Norge, kaster lys over de Amerikanske planene om å bruke Norsk område i aggressiv hensikt. Norge får store bevilgninger for å bygge flyplasser i tillegg til de som allerede er bygget. Hovedprosjektet er den såkalte internasjonale flyplassen på Andøya", sitat slutt.*

For å kunne utnytte flyplassområdet i større utstrekning gikk Forsvarsdepartementet til den største eksproprieringssaken man noen sinne hadde gjort. Bygda Haugnes måtte fjernes fra kartet. Her ble både bygninger og jordeiendommer ekspropriert. 72 bolighus, samt fjøser og uthus måtte fjernes. Det bodde 310 mennesker på Haugnes på denne tiden. Bygda omfattet også et stort husdyrhold med 70 kyr, 400 sauer og 14 hester. Eksproprieringen kostet Staten kr. 1 991 000. Et formidabelt beløp den gangen.

Nå foregikk det en hektisk byggeaktivitet på flyplassen. Det ble jobbet på både flystripe og bygninger. Utpå høsten i 1954 ble det satt en milepæl. Den 17. september 1954 var en historisk dag for både Luftforsvaret, Andøya flystasjon og hele Andøysamfunnet. Da landet det første flyet på flyplassen, som ikke på noen måte var ferdig. Det var en Dakota fra Det Kongelige Norske Luftvåpen. Ombord i dette flyet var sjefen for flyvåpenet, Generalløytnant Finn Lambrechts, og sjefen for Luftkommando Nord-Norge, Generalmajor Bull, pluss en del andre offiserer. Det var kun 1500 meter av landingsstripen som var ferdig, men dette var nok til at det kunne foretas en vellykket landing. Denne landingen var en prøvelanding med inspeksjon av flyplassen og havna. En hel del av stedets befolkning hadde også møtt frem for å se på denne historiske landingen, og det var rene 17. mai stemningen da flyet tok bakken, særlig blant de unge.

På slutten av året 1954 ble kaptein Erling Omtvedt i statsråd konstituert som major og beordret som den første stasjonssjefen for Andøya flystasjon.

Den 16. juli 1955 skjedde det igjen en flylanding på denne uferdige flyplassen. Da ble det foretatt nødlanding av tre jetjagere. Flyene som var stasjonert på Bardufoss var på øvelse og ble overrasket av en uværsfront over Senjaområdet. De hadde lite drivstoff og bestemte seg for å lande på Andøya. De måtte fly noen ganger over flystripa for å signalisere at de aktet å lande. Det ble da en ganske hektisk aktivitet med å få ryddet stripa for folk, utstyr og stein. Når alt var klart gikk landingen helt greit til tross for at den ferdige delen av banen fortsatt var noe for kort for jetjagere.

I 1956 begynte det også å komme noen befal og offiserer til Andøya. Disse hadde da til oppgave å tilrettelegge for det som etter hvert skulle bli en stor militær flystasjon. Da det ikke ennå var bygget noen militær forlengning her måtte befal og offiserer bo på hybler eller i leiligheter hos sivile på Andenes.

En annen stor begivenhet som skjedde i 1956 var ervervingen av Skarsteindalen. I henhold til NATOs "Spredningsprinsipp" skulle forlegninger og administrasjonsområde ligge i god avstand fra selve flyplassen. Dette var for å verne mot angrep med atomvåpen. Dermed startet et nytt byggeprosjekt med beliggenhet 12 – 13 km fra flyplassen.

I løpet av 1957 var det også kommet en del soldater til Andøya og allerede i mai dette året kom stasjonens første leiravis ut. Denne hadde da fått navnet "Utposten". Ut på høsten dette året kunne flystasjonen endelig erklæres som operativ. Denne anledningen ble markert med den første offisielle landingen med jettfly den 15. september. Våren 1958 ble to jagerskvadroner fra Bodø midlertidig stasjonert på Andøya. De samme kvadronene kom også tilbake for en periode i 1959.

Den 22. mars 1959 ble Skarsteindalen leir tatt i bruk av forsvaret. Og på høsten samme år kom en Luftvern bataljon fra Harstad til Andøya. Senere kom det også avdelinger fra Hæren til Andøya. Et geværkompani fra 3. bataljonen i Harstad og en stridsvogntropp fra indre Troms etablerte nå seg i Skarsteindalen for å være nærforsvaret til den etter hvert store og betydningsfulle flystasjonen. Luftvern bataljonens oppgave på Andøya var primært å forsvare Andøya flystasjon mot luftangrep. Men hva så med flyene.

Planene var i emning og det var kommet klare signaler om at 333 kvadronen skulle flyttes fra Sola til Andøya. Dette ble en realitet i desember 1961. Da kom det første flyet fra 333 kvadronen. Dette var en HU-16B Albatross, Etter hvert kom det flere fly til stasjonen og i januar 1963 var hele kvadronen samlet på Andøya.

Etter hvert som samfunnet vokste og flyplassen var et faktum så også den sivile luftfarten sitt behov og den 2. april 1964 landet SAS med sitt første rutefly på Andøya. Da det første flyet landet hadde mange nysgjerrige møtt frem. I et forferdelig uvær, med sterk vind og snøfokk akkompagnert av hornmusikkorps landet endelig en 56 seters Metropolitan.

Det ble etter hvert klart at man hadde behov for å bygge en tverrvindbane. Det herjet mye uvær på høst og vinter på slutten av 60-tallet noe som var med på å forsure planene.

Klarsignalet for bygging ble gitt og i oktober 1968 ble den nye tverrvindbanen overlevert. Banen var 1800 meter lang og 50 meter bred.

Etter 68-generasjonens blomstringsår kom også Forsvarets nye maritime fly. Albatrossen ble nå byttet ut med flunkende nye Orion-fly. All maritim flyvirksomhet skulle nå drives fra Andøya. Også flyvedlikeholdet til Orion-flyene ble lagt til Andøya. Det første av fem P-3B Orion kom i 1969.

Etter hvert så man også behovet for å investere i fly som kunne utføre oppgaver for Kystvakten. Og 26. februar 1980 kom det første av to fly som var spesialutrustet for å fly kystvaktoppdrag. Et annet behov som oppsto var en oppgradering av de flyene man hadde. Som et ledd i denne prosessen ble det besluttet å selge P-3B'ene til Spania. Den 4. november ble det første av 5 fly solgt. Samtidig startet Luftforsvaret nå anskaffelsesprosessen for nye og oppdaterte fly. Og den 21 juli 1989 kom det første av 4 nye P-3C Orion til stasjonen.

Så rev de muren mellom Øst og Vest. Andøya flystasjon ble nå i likhet med mange andre avdelinger et offer for en kraftig nedbygging. Fra slutten av 80-tallet og fram til i dag har stasjonen blitt kraftig redusert. Luftvern bataljonen har forlatt sine stillinger, geværkompaniet har forlatt sine skyttergraver og stridsvogntroppen har paradert i gatene for siste gang.

Det som gjenstår i dag er en gripbar, kompakt og tidsriktig enhet nede på flystasjonen som løser Forsvarets oppgaver både hjemme og ute. Våpenplattformen som Orion-flyene med sin skreddersydde støttevirksomhet utgjør er en høyaktuell kapasitet i fremtiden for det nye Forsvaret.