

## 1960 Utskyting fra jagerfly av ikke-flyger

Det var noe som ikke stemte. Han sveipet igjen over hele instrumentpanelet, alt var «operation normal». Likevel satt han med en merkelig mistanke. Et slags varsel om at noe ville skje. Han tenkte på sjekklister: og ord som *dersom, så men, om, hvis*. - Disse listene kunne han att & fram og «*i søvne*», som de ofte spøkte med. Heldigvis hadde han gått nøye gjennom brief av potensiell utskyting. Han følte ansvaret, skjønt han visste at passasjerer kunne mer enn det som vanlig var for tilfeldige passasjerer. Det var uhyre sjelden at lekfolk fikk seg en baksetetur, dersom de da ikke var storkjendiser eller det var i et eller annet PR-stunt. Han rykket til, var det en slags eksplosjonslignende lyd fra motoren? Et par nåler fortalte ham brått at de mistet både fart og litt høyde - han kompenserte raskt. «*Hva sa jeg*», sa han lavt til seg selv, samtidig som han registrerte at oljetrykket steg til 100 PSI. Han visste så vel at normalt oljetrykkintervall er 12-45 PSI. Vibrasjonene økte og nye illevarslende lyder kom fra motoren. Han reagerte på disse uregelmessigheter med å trekke throttlehåndtaket (gassen) tilbake til tomgangsposisjon. Likevel økte ristingene og «exhaust temperature», som normalt skulle ligge på 250-300 grader, steg til over 1 000 grader. Han hadde ikke noe annet valg enn å slå av motoren. Datoen er 28. februar 1960 et sted over Sognefjorden. Et jagerfly av typen T-33 Shooting Star begynte sin ferd i glideflukt mot bakken. Denne litt fingerte innledningen på kapitlet, som faktisk er sann nok, kan avsluttes med det faktum at i en nødsituasjon kan livet fare forbi i revy. Piloten visste at han var i nærheten av Sogn, som lå under ham. Der hadde hans far mistet livet for nesten 24 år siden, den 16. juni 1936, i Norges første flyulykke med rutefly, da «Havørn» fløy seg inn i fjellet Lihesten.



*Det gule spareset ved cockpits venstre side var 718-skvadronens spesielle særegne kjennemerke på sine T-33.  
Foto: Guttorm Fjeldstad, Forsvarets Flysamling Gardermoen. Bistand: Rolf Liland*

T-33 Shooting Star kom første gangen til Norge i april 1953 under det som het prosjekt «Early Bird». De tre flyene, som hadde kommet med skip fra USA til Danmark, ble så fløyet til Sola den 27. april av kaptein Gunnar Berge, kaptein Bjørn Meyer og fenrik Kjell Finnebråten. Norges vel første virkelige «kjendis», Rolf Kirkvaag, fikk sitte på med Gunnar Berge i baksete og laget reportasje fra turen.

Av og til blir fly stjålet, tatt opp i lufta og utfallet enten eller, skulle jeg til å si. 13. september 1955 var det T-33 sin tur, da en teknisk sersjant stjal ett av flyene. Han klarte å innbille kontrolltårnet at det var en reell flyger og dermed fikk sin «cleared for take off» fra flygeleder

Arne Helvik. Sersjanten hadde aldri fløyet tidligere. Det ble mye dramatikk og flere fly kom på vingene for å rettleder «piloten». Han kom seg ned, havnet utenfor rullebanen, men klarte faktisk å få stanset maskinen, som fikk betydelige skader. Sersjanten ble dømt til å betale en erstatning til Luftforsvaret på 1,75 millioner kroner. En svimlende sum den gangen. Men han stakk av og forsvant visstnok ut av landet.

718-skvadronen var siste skvadronen uten eget skjold. De fikk sitt, godkjent av kong Olav den 28. januar 1959 og overrakt 718 skv under markeringen av NATO's 10-årsdag den 4. april 1959. Motto ble: *“For framgang og styrke”* etter forslag fra major Peter Lynge Nissen, en ikke ukjent personlighet innen norsk luftfart. For øvrig fikk Shooting Star flyene antagelig rundt 1960 påmalt Orange Day Glo felt for å gjøre de mer synlig og for å markere at dette var andrelinje fly, underforstått: treningsfly.



*Tilsvarende fly tilhørende 718-skvadronen på Sola*

T-33 Shooting Star hadde en svakhet hva gjaldt utskyttingsmekanismen. Den var sårbar ved utskytning i lavere høyder. Derfor fikk de norske T-33 montert Martin Baker seter i 1963. Den 4. juli 1968 ankom de første Northrop F-5 flyene, og T-birdene sin tid i Norge var forbi. Det første totalhavariet med T-33 Shooting Star på 718-skvadronen fant sted 17. april 1958 på Sola flystasjon. Flyet havarerte under en treningsflyging for et forestående flystevne på Sola. Under overflyging av plassen foretok flygeren en “stall-turn” og under uttak fra denne, flikket flyet inn i et spinn. Det lyktes ikke piloten å ta T-birden ut av spinnet. Flyet sank igjennom og traff bakken i omtrent horisontal stilling ca. 400 m nord for bane 11 -29 på Sola. Det eksploderte umiddelbart. Piloten, kaptein Rolf Iversen Tokerud omkom.

Den 15. januar 1960, en drøy måned tidligere enn «vårt havari» i dette kapitlet, var pilot, løytnant Ludvig Moksnes ute på et spesialoppdrag, sammen med passasjer, løytnant/idrettsoffiser Magne Sagmoen. Oppdraget for turen var elektroencefalograf-testing (EEG) av en fysisk sterk person. Testen var ledd i et program som hadde til hensikt å klarlegge hjerneaktiviteten hos flygere under relativt anstrengende flyging. Havariet skjedde etter ca. 15-20 minutters flyging, da flyet gikk i sjøen etter stup fra 5000 fot høyde, ca. 5 nautiske mil sørvest for Kvitsøy fyr. Årsaken var antagelig feilbedømming av høyden over blankt vann. Begge om bord omkom.

Et havari med passasjer fant sted 27. oktober 1962 utenfor Rennesøy. Hendelsen fant sted i forbindelse med slepemålsflyging på Utsira skytefelt. Piloten bommet litt på målet, og valgte å returnere til Sola. Under svingen merket han en risting og fikk “flame out”. To ganger ble

det forsøkt å starte motoren igjen. Men lyktes ikke og de valgte å hoppe ut. Det ble gjennomført vellykkede fallskjermutsprang. De landet uskadde i sjøen nordvest av Finnøy, mens flyet gikk i sjøen ca. 2 km nord for Rennesøy. Flyger var løytnant Svein Flotten med løytnant Ingjald Rogstad som passasjer.

Den 11. mai 1964 opplevde 718-skvadronen et totalhavari ved Randaberg kirke. Jeg tar dette med fordi det var flyger og passasjer, slik dette kapitlet omhandler. Flygeren fikk problemer med høyre tank da han skulle fly fra Sola til Bodø. Han forsøkte å rette feilen, men måtte gi opp. Da var flyet over Dombås, og de bestemte seg for å returnere til Sola. Etter foreskrevne rutiner skulle flyet droppe sine tipptanker i Solabukten. Under innlegget begynte flyet å krenke og gikk i bakken. Begge fikk skutt seg ut, men fallskjermstroppene til passasjeren tvinnnet seg slik at skjermen klarte bare delvis å folde seg ut. Piloten, kaptein Hans Martin Bredvei (d.05.02.2022), kom fra det med ubetydelige skader. Passasjeren, vingløytnant Are Kårbø, omkom.



*Skvadronen på Sola mistet flere T-33 Shooting Star i en periode med mange ulykker i Luftforsvaret*

Den 15. oktober 1964 fløy en T-33 seg direkte inn i Gaustadtoppen, under det som skulle være en rutinemessig navigasjonstur i lav høyde fra Sola via Nisservann, Tunnhovdfjorden, Dokka og Geilo. Flyet traff Gaustadtoppen ca. 100 m under selve topp-punktet. Været var dårlig i havariområdet. Flygeren, løytnant Karl Olav Aanestad og eleven, sersjant Arne Hitsay, omkom.

Et nytt totalhavari med T-33 fant sted 7. april 1965 i Korsfjorden sør av Flesland (Bergen). Under simulert angrep mot fartøy sank flyet igjennom, berørte havflaten og eksploderte. Flygeren, løytnant Odd Kårtvedt og eleven, løytnant Arne Hals fra 334 skv, omkom.

Så skal vi tilbake til dette kapitlets innledning, og det som mange mener er første gangen en ikke-flyger skjøt seg ut av et jagerfly i Norge - og overlevde. Klokken er 16:32 i luftrommet øst av Bergen, søndag 28. februar 1960. Om bord i et jagerfly av typen T-33 Shooting Star, med kjenningsbokstavene DP-R, er piloten, løytnant Jan Petter Hegle fra Horten - og i baksete satt Johannes Urstad fra Namdalen, tekniker på 338-skvadronen på Ørland. Oppdraget den dagen var beordret og autorisert av ukens operasjonsoffiser på 718-skvadronen på Sola,

løytnant Svein Flotten, som i tillegg var vingsjef på skvadronen. Jan Petter Hegle skulle fly fra Sola til Ørland for å hente teknisk sjef på 338-skvadronen. Turen nordover fra Sola til Ørland hadde gått helt problemfritt. Med seg om bord hadde han derfor teknisk offiser på Ørland, Johannes Urstad. De tok av fra Ørland klokken 15:59 (A) og satte kursen direkte mot Sola. Alt forløp normalt. Flyhøyden var 15 000 fot, og de fløy på det vi kaller «on top», altså over skylaget. Klokken 16:32 inntraff de første vibrasjoner og uregelmessigheter i motoren. Posisjonen var nå omtrent over indre Sognefjorden, ca. 60-70 nautiske mil nordøst av Bergen. Da piloten Hegle skjønnet at han måtte stoppe motoren, for å unngå eksplosjon som kunne rive flyet og de selv i filler, måtte han i løpet av noen sekunder utføre, avklare, evaluere og avgjøre. Altså i rekkefølgen: «*aviate, navigate and communicate*», som det heter. Jan Petter Hegle sørget for at flyet var best mulig konfigurert



*Cockpit T-Bird*

for glidning, og at kursen var direkte Sola. Mens han sikret dette, oppnår han kontakt med kontrolltårnet på Flesland og fikk ut sin nødmelding, samtidig som han fikk avklart været på Flesland. Det var så dårlig at han ikke kunne nødlande der. Valget med å glide mot Sola var enkelt, tross alternativer gikk lynraskt igjennom hodet. Jagerflygere vet om de fleste mindre «flystriper» i vårt land, og disse finnes det ganske mange av. Disse jordene, private flystriper etc.- kan, om ikke forhindre - så i alle fall potensielt minske konsekvensene. Alternativene var der, dersom det skulle bli nødvendig. «*La oss gli så langt vi klarer*», sa han til Johannes Urstad som satt bak. I den beskjeden lå det underforstått at de med stor sannsynlighet måtte skyte seg ut. Heldigvis visste Hegle at passasjeren kunne litt om flyging av nettopp jagerfly, for å si det mildt. Jeg ser at det har blitt skrevet, både i aviser og bygdeblad, en del unøyaktigheter og feil. Det vil fort lett bli slik, og er selvsagt helt «normalt», altså ikke bevisst gjort. Det ble skrevet at piloten Hegle i det motoren ble stoppet, ga passasjer Urstad en

opplæring i hvordan en skal skyte seg ut, det som vi ofte benevner som «å hoppe ut». Dette medfører trolig ikke riktighet. At Hegle ga noen korte «instruksjoner» i stikkordsform, var nok noe helt annet enn opplæring/brief. Den hadde Urstad motta helt korrekt og rutinemessig før avgang gjennomtikket i form av sjekklister/dokumentasjon. Slik var det, og slik er det - og slik må det være. En kan ikke begynne med første gangs opplæring i det øyeblikket en er i fare.

Klokken 16:40 oppnår flygeren god radiokontakt med Sola. Flyet ble peilet i retning 030 grader fra Sola og flyhøyden var nå 11 000 fot. Jeg synes dette var høyt, tatt i betraktning og at de var i 15 000 fot da motoren ble stoppet åtte minutter tidligere. GCA ble alarmert og bemannet, og klokken 16:49 oppnår Sola GCA (Ground control approach) sin første kontakt med T-birden, som da befinner seg 40-45 nautiske mil ute. GCA er en militær «talk down» prosedyre.

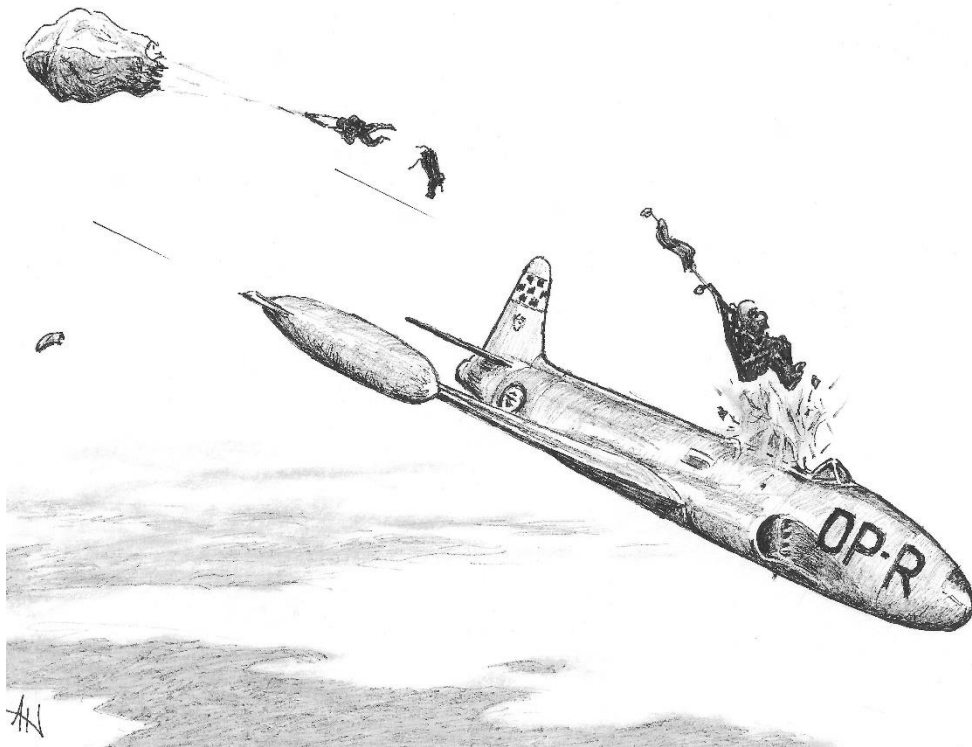


*Tilsvarende fly*

Piloten Jan Petter Hegle var med stor sannsynlighet allerede klar over at de ikke hadde tilstrekkelig høyde til å gli helt frem til Sola. Nå hadde de også kommet inn i skyer, og skybasen på Sola var i tillegg meldt lav. Piloten visste altså ikke om han var over vann eller land. Han foretok derfor en kursendring mot øst for å søke inn over land, men kalkulerte for mulig stigende terreng. Håpet var nok i det minste å komme under skyene. Kursdreiningen ble observert av GCA, som kunne oppgi posisjonen Nedstrandfjorden, som er innerste delen av Boknafjorden.

Klokken 16:54 ga Hegle ordre til Urstad om å hope ut. Straks etter at Urstad hadde hoppet, skjøt løytnant Hegle seg ut. Høyden var anslått til 6 500 fot, (ca. 1 981 meter). Høyt terreng kunne når som helst komme. Likeledes ble det sagt at T-33 Shooting Star hadde sine svakheter hva gjaldt utskytningssete, en burde ha en viss høyde. Dette var altså ikke Martin-Baker sete, selv om T-33 også hadde en viss automatikk som frigjorde stolen fra cockpit med enorm kraft, og deretter ved topphøyde frigjorde person og fallskjerm fra stolen igjen. Kroppsvekten øker betraktelig og kan være kritisk på visse systemer for utskyting. De ulike flytyper har ulike måter (devices) å iverksette en utskyting. På alle kjente seter er det et håndtak, eller en gardin som trekkes ned foran pilotens ansikt, som initierer setet. Et sete kan også ha et håndtak nede på setet eller mellom beina. F-104 Starfighter hadde fabrikkens sete, som var kraftigere enn setet på F-16 (Martin-Baker). På F-5'en var det håndtak på begge armlenene. Disse var samkoblet, så en kunne dra enten det høyre eller det venstre. Men normalt fattet man begge når man skjøt seg ut. Når disse var dradd opp, ble seteladningen

armert. Da kom et nytt håndtak fram under det første. Når disse to håndtakene så ble klemt sammen, gikk først canopy, så setet noen tiendedeler etter. Og resten gikk automatisk, til en hang i skjermen. Litt slik var det nok på T-33 Shooting Star. Når det gjelder utskytninger fra



tosetere, så var det normalt at vedkommende i baksetet skjøt seg ut først. For å unngå «blasten» fra setet foran. Mens på moderne jagere i dag er det piloten i fremre setet som skyter ut begge, hvor det er lagt inn en liten delay (forsinkelse) mellom de to setene. I vårt tilfelle med Hegle og Urstad, ventet piloten litt etter at Urstad skjøt seg ut, så kom Hegle etter. Begge landet «uskadd» på Erøy i Ryfylke, mens flyet havarerte i sjøen ca. 100 meter ut fra land ved Langvik i Erfjord, hvor de etter hvert så olje komme opp. Draftet tilsier en dybde på 160-180 meter. Johannes

Urstad landet i Øspedalen, en liten plass ved Erøygarden. Fallskjermen hang igjen i et gammelt pæretre. Piloten landet litt høyere oppe, på Haugland. Åsmund Erøy hørte en smell og telefonerte til Sola. Da han kom ut så han at flygeren hadde nettopp landet med fallskjerm omtrent 200 meter fra huset. Flygeren spurte etter kameraten, og via noen telefoner fikk de vite at han hadde landet lengere oppe på Erøy og kommet inn til Birger Sandvik. Sete til



piloten fant folk høyt oppe i lia over Farmannsvik. Det ble værende hos ett av vitnene i årevis. Redningstjenesten var selvsagt alarmert, og helikopter landet på kaia, og en time etter at de om bord i jagerflyet landet i sine fallskjermer, var de på legesjekk på Sola.



*Brudebildet av Turid og Jan Petter Hegle*



*Johannes Urstad*

Kommisjonen mente med sikkerhet å kunne anføre at havariet skyldes feil oppstått i flyets motor, skjønt primær årsak ble karakterisert som ukjent. Men med stor sannsynlighet oppsto motorsvikten ved at kjøleviften begynte å dreie på turbinen. Denne rotasjonen medførte slitasje med påfølgende forurensing av motorens oljesystem. Dermed ville oljedysene bli tettet til slik at motoren fikk utilstrekkelig smøring. Dette kan før eller siden ha medført nedbryting av motorens lagre. På folkemunne benevner vi det vel med: *«motoren skar seg»*.

Hvordan kom en frem til dette? Fordi at det forelå en T.O (teknisk ordre): *«Installation of Turbine Cooling Vane to Rotor Retaining»*. Svakheter med feste av kjøleviften til turbinhullet hadde blitt oppdaget, og beordret forsterket ved hjelp av to stålpinner. Dette hadde blitt iverksatt, men grunnet manglende verktøy på Sola tok det sin tid, og ved havariet den 28. februar 1960 med Hegle/Urstad - hadde alle flyene, unntatt seks, blitt modifiserte. Ett av disse var altså jagerflyet med registrering DP-R. Hvorfor igjen? Det kom kritikk av at nevnte T.O hadde så lav prioritet. *«Ikke senere enn 120 dager, eller ikke senere enn ett av de 2 neste planlagte ettersyn»*. Noe slikt ville ikke skjedd i dag. I dag ville de fly som ikke hadde gjennomgått forsterkningen, blitt «grounded» (satt på bakken).

Innhentet rapport fra flyger på neste siste tur med DP-R, samt fra teknisk personell, ga ifølge kommisjonen ingen indikasjon på menneskelig svikt. MEN det er fortsatt merkelig at de seks flyene som ikke hadde blitt oppdaterte i henhold til T. O ikke ble parkert inntil videre. Etter havariet med Hegle/Urstad ble de motorene på T-33, som ikke hadde gjennomgått overhaling, tatt ut av tjeneste og sendt til LFK/Kjeller for modifikasjon.



Hva gjelder større hendelser med T-33 i det norsk Luftforsvar kan det oppsummeres slik:  
(d: døde, o: overlevde)

<i>Dato</i>	<i>Pilot</i>	<i>Elev</i>	<i>Pax</i>
17.04.1958	Tokerud (d)		
15.01.1960	Moksnes (d)		Sagmoen (d)
28.02.1960	Hegle (o)		Urstad (o)
27.10.1962	Flotten (o)		Rogstad (o)
11.05.1964	Bredvei (o)		Kårbø (d)
15.10.1964	Aanestad (d)	Hitsay (d)	
07.04.1965	Kårtvedt (d)	Hals (d)	

I perioden 1945 - 1965 mistet Luftforsvaret 119 piloter. (Mrk: i fredstid).

I perioden 1945 - 2014 mistet Luftforsvaret 27 pax.

I perioden 1945 - 2014 mistet Luftforsvaret 166 piloter \*) + annet crew: 53 = 219 crewmedl.

I perioden 1945 - 2014 mistet Luftforsvaret: crew, pax + andre: **270** personer.

\*) inkludert elever. (Mrk: mistet = døde/drepte i ulykker).

I årboka for Suldal sogelag, skriver Bjarte Skipevåg noen linjer om havariet med Hegle/Urstad, og der forteller han at da havariet hendte, var halve bygda samlet på bedehuset på Erøy. Det var søndag ettermiddag og såkalt Sanitetsfest. Lærer Karl Porten var til stede og holdt et foredrag. Plutselig kom Birger Erfjord heseblesende inn og fortalte med kraftig stemme at et fly hadde styrtet. Folk reiste seg og ville ut og se. Det heter seg at lærer Porten da hadde sagt: «*Det er ikkje muligt å stansa litt til?*» - han hadde visstnok noen linjer igjen av sitt foredrag. Men han talte for døve ører. Folk var allerede på vei mot Hauasundet - der helikopter fra Sola landet like ved veien til Myrå, og plukket opp Hegle og Urstad. Det sies at da helikopteret igjen lettet, strømmet folket tilbake og inn på bedehuset igjen. «*De hadde ikke fått mat*».

Piloten Jan Petter Hegle ble født i Horten i desember 1933. Han gjennomførte uttaksflyging med skoleflyet Fairchild Cornell ved Luftforsvarets flygeskole på Værnes på flykull F-IV høsten 1953, forøvrig på samme kull som stjørdalingen Tord Tangvik (Se *Stjørdalens krønike*, bind 15, side 99). Deretter ble det utdanning som jagerflyger i Canada, hvor han graduerte 29. april 1955. Etter utdannelsen kom han til 718-skvadronen på Sola hvor han etter hvert ble instruktør. Han hadde 1 400 timer på jagerfly, og var ansett som en meget erfaren flyger. Han giftet seg med Turid Marthinsen, og de fikk to sønner, blant annet min kilde: Jan Erik Hegle. Etter endt plikttjeneste som jagerflyger, kom Jan Petter til Fairchild C119 Boxcar, senere DC3 Dakota og fløy i to kontigenter i Kongo i Afrika. Miljøet på den tiden var noe spesielt i flygermiljøet i Luftforsvaret, og Jan Petter Hegle fikk på linje med flere piloter en viss personlig utfordring. Ekteskapet røk, og han havnet i det sivile som flyger på DC6 hos Fred Olsen.



*C119 Boxcar. Et slikt fly måtte nødlande i Brønnøysund*



Sønnen, Jan Erik, ble også flyger, men det gjennom en karriere på 80 og 90 tallet som var temmelig usikker og kronglede, hvor mange kjørte taxi for å klare seg, Jan Erik ikke noe unntak. Han kom seg inn på Ascor flygeskole i 1990, som ble drevet av den kjente Holter-Sørensen, som vel i utgangspunktet var delaktig i et tankrederi. Jan Erik tok ATPL i Amerika. Kjørte stadig drosje og jobbet på seg flytimer der det var mulig. En ganske så vanlig metode for å få seg flygerjobb på den tiden. Han begynte å fly hos Gofjeld Fly og videre for Norsk Flytjeneste. I dag er han flykaptein hos Sundt Air, et executive charterselskap med ca. 100 ansatte, hvorav ca. 40 flygere.



*Jan Erik Hegle, flykaptein hos Sundt Air - som flyr næringslivet over hele verden*



*Jan Erik Hegle sammen med datteren Helena Waage Hegle og samboer Liv Kari Waage*

Johannes Urstad ble født i Grong. Han sa fra seg odelen til fordel for en utdanning i Luftforsvaret, som etter hvert skulle bringe ham til Kjevik for teknisk befalsskole og senere til England for fagutdanning. Etter befalsskolen tjenestegjorde Urstad ved 331 og 332 skvadronen på Værnes, og deretter ble det i 1955 ett års teknisk offisersutdanning hos RAF i England. Etter

utenlandsoppholdet begynte han i 1956 som teknisk offiser på 338-skv på Ørland. Her skulle han bli frem til 1960. En stund var han også i Bergen da rullebanen på Ørland ble oppgradert. I 1960/61 ble han beordret til Værnes, hvor han avsluttet sin tjeneste ved oppnådd aldersgrense i 1973. I 1952 giftet Johannes seg med Tora fra Trondheim, og de fikk to barn, en datter Tove Toradatter, og Rolf, som bor på Hognesaunet i Stjørdal. Rolf er min kilde, og er gift med Kari. De har tre sønner. Rolf forteller



*15. juni 2023. Rolf og Kari Urstad*

at han ikke husker at det ble snakket noe om ulykken, kanskje mest for å skåne ham. Men det var ganske så vanlig på den tiden at ulykker og tragiske hendelser snakket en mest aldri om. Kanskje lå det noe også i det. Men Rolf husker at de reiste med Fosenbåten til Trondheim til sine besteforeldre, trolig fordi hans mor Tora var noe oppskjørtet over hendelsen. Over radioen i salongen på båten ble det opplyst om flyulykken. Rolf mener å huske at mor hans da sa noe om at det hadde gått bra. Rolf forteller videre at de hadde utskytingssete liggende bak huset, og at han skrudde det i biter, og til slutt ble det kastet. Han angrer på det i dag. Johannes Urstad døde i 1995.



*Rolf Urstad, Petter Urstad, Kari Mette Kvernberg Urstad, Johannes Urstad og Magnus Gedderås Urstad*

Da pressen innhentet Hegle og Urstad på sykehuset, satt de to klistret til radioen for å få med seg det olympiske hopprennet i Squaw Valley. De likte ikke å bli forstyrret. Da Trønderavisen

intervjuet Johannes Urstad, omtrent to timer etter havariet, var Urstad opptatt av hvor dårlig Norge hadde gjort det i Squaw Valley den dagen. Torbjørn Yggeseth ble nr. 5 i hopp. Yggeseth gikk for øvrig på flygeskolen på Værnes på kullet foran Hegle. Da var alt så meget bedre dagen før, da Knut «Kupper'n» Johannessen tok gull på 10 000 meter med den legendariske tiden 15.46.6, som vi alle som hørte det den gangen husker den dag i dag. Og for Stavanger Aftenblad var det den prestasjonen som fikk størst spalteplass og ikke et havarett jagerfly på Erøy. Hvem bryr seg om slikt?

Som nevnt innledningsvis, mistet piloten her i kapitlet sin far i flyulykken med ruteflyet «Havørn» den 16. juni 1936. Flyet, som var på vei fra Bergen til Tromsø, fløy seg inn i fjellet Lihesten i Sogn, og alle sju om bord omkom, blant dem radiotelegrafist Per Erling Hegle, 28 år gammel. Han var altså far til vår mann i dette kapitlet: Jan Petter Hegle og bestefar til Jan Erik Hegle, broren Per Christian og deres søskenbarn Øyvind Hegle. Det må sies å være litt spesielt at faren omkommer i Lihesten, og hjemme venter hans 2-årige sønn. Og 24 år senere er det nettopp sønnen som jagerflyger som får problemer omtrent rett over stedet faren omkom - og må skyte seg ut i skyer, og med flaks reddet livet. Og i dag er det hans sønn igjen, Jan Eik, som flyr over der som flykaptein i Sundt Air.



*Siste bildet tatt av «Havørn»*

Da jeg skulle titulere, underforstått lage *headingen* til dette kapitlet, ble jeg noe fristet til å bruke følgende: *Det skal en kule til en trønder*. Dette er ett av de aller mest kjente uttrykkene vi har i vår kulturhistorie, ved siden av «*Enig og Tro til Dovre faller*» og «*Samling i bønn*». Og uttrykket stammer ikke fra Tordenskiold, men har en relasjon til navnet Wessel, som også var familienavnet til Tordenskiold. Derfor trolig misforståelsen til krigshelten. Uttrykket stammer imidlertid fra en bekkasinjakt i Danmark, hvor forfatteren og dramatikerens Johan Herman Wessel (1742-1785) var sammen med en jysk venn og Johan Randulf Bull (1749-1829) fra Stod i Trøndelag. Det kom til et vådeskudd som traff Bull i hodet. Bull bare ristet på hodet og gikk videre. Det var da Johan Herman Wessel skrev et dikt om Bull, og avsluttet med den berømte setningen. Far til dikteren var brorsønn av Tordenskiold. Johan Randulf Bull

ble senere Norges første høyesterettsjustitiarius. Og for øvrig var foreldrene til Bull oldeforeldre til fiolinisten Ole Bull. Litt voksenopplæring skader ikke!



*«Det skal en kule til en trønder»  
Johannes Urstad og Johan Randulf Bull*

Og hva har så dette med Johannes Urstad å gjøre? Jo, det har seg slik at Urstad nok hadde tenkt å bli flyger. Men en hendelse skulle sette en effektiv stopper for det. Under en øvelse ble han nemlig truffet også av et vådeskudd, en trepropp fra øvelsesammunisjon gikk tvert inn i hans ene øret og han mistet hørselen helt på det øret. Det indre øret var fullstendig smadret og ga ham mye smerte i lang tid fremover. Det hele var også meget synbart og måtte fjernes ved operasjon. «*Ja, det skal en kule til en trønder*». Det skal også minnes om at Johannes Urstad og Johan Randulf Bull var begge født i samme region, nemlig fra nord og sørsiden av Snåsavatnet. Ikke så dårlig det, spør du meg!