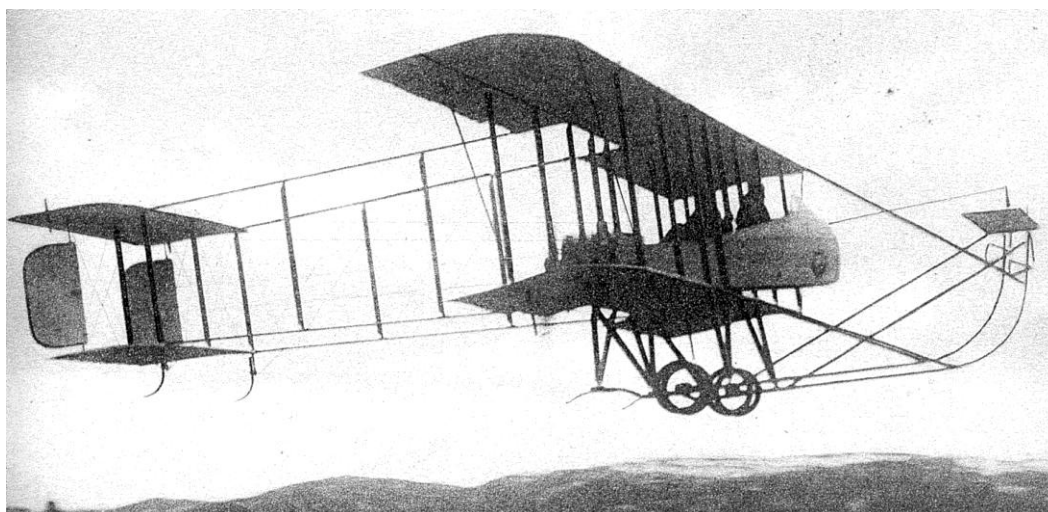


1913 Forløperen til flyging på Værnes

Det kan av og til være slik at opphavet til en ulykke eller hendelse kan starte langt tidligere og på en annet plass enn åstedet for relaterte hendelse. Det ser vi av og til hos havarikommisjonen innen moderne luftfart hva gjelder årsaken til et havari. Dette kapitlet dreier seg ikke om en slik kjedereaksjon, men likevel beslektet ved at det er en link til involvert person gjennom to ulike hendelser. Og den vi tenker på er Einar Sem-Jacobsen (se bildet fra teknisk museum), som foretok den første offisielle flygingen på Værnes den 26. mars 1914 med en Farman Longhorn med døpenavnet «Olav Tryggvessøn». Luftfartøyet var gitt som gave av direktør Blakstad med forutsetning at flyet skulle komme det nordenfjeldske forsvar til gode. I dag befinner ”Olav Tryggvessøn” seg ved teknisk museum i Oslo. Vedrørende direktør Blakstad og gaven, se *Stjørdalens krønike*, bind 19 - side 21.



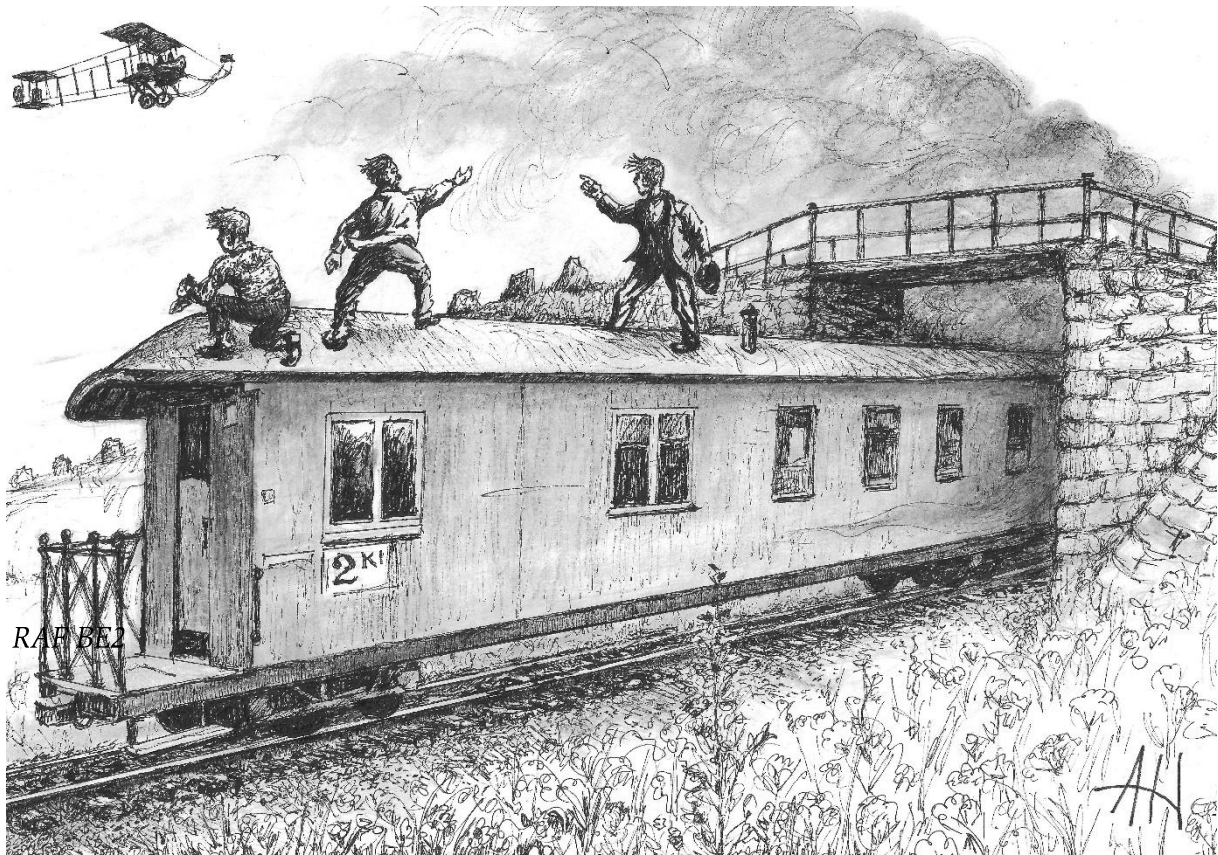
Gjennom min samarbeidspartner og kilde, Per-Øivind Skarphol - fortelles følgende to tragiske flyrelaterte ulykker, hvor to ungdommer ble drept uten at noen av dem hadde vært oppe med fly. Ganske så spesielt. Vi skal til Grue sør av Kirkenær i 1913. Bakgrunnen for historien var følgende: I 1912 ble Hærens flyvåpen opprettet på Kjeller. Kaptein Einar Sem-Jacobsen var en av de fire første flygerne her i landet. 14. juni året etter skulle han avlegge prøve for internasjonalt flygersertifikat. I den anledning skulle han foreta en navigasjonstur. Turen innbefattet også en mellomlanding underveis, samt en høydeprøve. Flygingen skulle gå fra Kjeller med en mellomlanding på Mysen. Deretter videre via Skotterud og Kongsvinger - for så å lande på gården Bjørneby på Flisa. Flygingen var kunngjort i god tid i forveien. Folk var naturligvis svært oppsatte på å få et glimt av flyet da det passerte.

Ca. klokka 2045, og noe forsinket startet flyet, en Farman Longhorn med reg. nr. 2 og satte kursen mot Skotterud. Like før hadde kveldstoget på Solørbanen reist fra Kongsvinger mot Elverum. Da toget kom dampende opp gjennom Grue og flyet etter planen skulle passere Kirkenær, klatret tre



Per-Øivind Skarphol

gutter i 18 - 20 års alderen opp stigen fra togplattformen til togtaket for bedre å kunne nyte synet da flyet kom. Litt syd for Kirkenær stasjon krysset en veibro jernbanelinjen. To av guttene ble plutselig klar over faren, og rakk å hoppe av. Den tredje gutten, ved navn Thorvald Bye, ble drept momentant. Folk ble klare over tragedien da toget stoppet på Kirkenær stasjon. I det samme øyeblikket falt det avrevne hodet til unggutten ned på plattformen. Min kilde, Per-Øivind Skarphol sin tilkommende svigerfar, Gotmar Rustad (d.e.) fra Flisa - og som gikk på realskolen på Kongsvinger, var også med i toget. Han skulle hjem i helgen. Han fortalte Skarphol at konduktøren på toget hadde løftet opp hodet til unggutten og båret det innendørs. Konduktøren var Skarphols bestefar Marius Nilsen Pelerud. - Historien forteller ingenting om Sem-Jacobsen fikk vite om ulykken. Selv om det var ni måneder til han skulle bli den første til å fly på Værnes, gikk han nok heller ikke svanger med slike tanker.



Kroppen til avdøde lå fortsatt på togtaket da toget ankom stasjonen. Fra Kirkenær ble det sendt ut folk sørover med en dresin for å undersøke ytterligere. Ved Kongshaug bro fant man de to andre guttene. For den ene, som viste seg å være bror til avdøde, var situasjonen lenge kritisk, mens den andre slapp relativt heldig fra ulykken. Flyet landet på gården Bjørneby ved Flisa klokken 22:20.

Så gjør vi et hopp frem til søndag 6. juni 1920. Da var flyet BE-2e nr. 41 ute på et oppdrag over Solør. Flyet fikk motorproblemer, og flygeren ltn. Erling Eckhoff foretok en nødlanding på et jorde like ved Grue kirke på Kirkenær. Det var en mekaniker med i flyet, og han greide å reparere feilen. I mellomtiden hadde det strømmet til mange tilskuere. Flygeren ga beskjed om at de måtte holde seg unna da starten skulle foregå. Ettersom flyet ikke hadde bremses, fikk han tre mann til å holde igjen flyet under oppstarten. Flygeren gikk så ut for å turne propellen, mens mekanikeren satte seg inn på førersetet. Under dette ble gasshåndtaket

skjøvet for langt fram. Ved neste forsøk startet motoren, og den ruste opp slik at karene på den ene siden av flyet ikke greide å holde flyet igjen. Propellen på BE-2e var firebladet, og den ga



nok en god trekkraft. Flyet gjorde en 180-graders sving og raste inn mot folkehopen. Det oppsto panikk, og et gjerde ble tråkket ned. Et høyt smell lød idet propellen ble splintret da den traff en 18-års gutt ved navn Olav Økstad. En annen fikk slått av lårbeinet, mens en tredje ble truffet i hodet og slått bevisstløs. Lege ble budsendt, men Økstad døde etter ca. 15 minutter. Skaden på flyet begrenset seg til propellen. En ny propell ble sendt fra Kjeller. Etter at denne var montert kunne flyet returnere til Kjeller der det landet ved 21-tiden samme dag. Olav Økstads pårørende ble senere tilkjent en erstatning på kr 400.-

At publikum har blitt «drept av flyhavari» kjenner vi fra flere flystevner og oppvisninger. Likeså at noen har gått seg i propellen og blitt drept, jfr. Op-elev på flygeskolen på Værnes den 26. september 1956, en finsk general på besøk i Norge - gikk i haleratoren på en UH-1B, og noen få sivile flygere, men at en propell selv finner sitt offer er vel temmelig sjelden, heldigvis.