

1953 Flyger gjennomførte det umulige

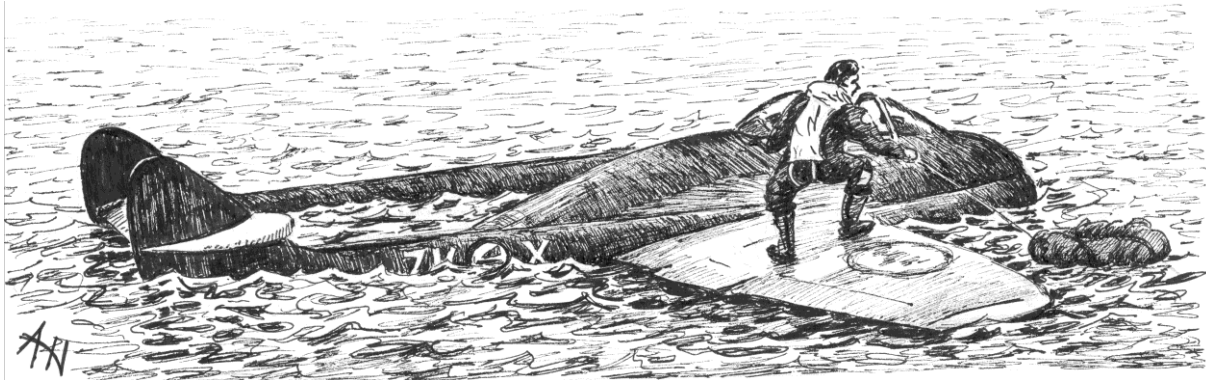
Onsdag den 5. august 1953 sitter Kyrre Ringstad i sin motorbåt ute på Trondheimsfjorden, ca. 2 km nordvest for Østmarkneset. Det var omtrent midt på dagen. Av og til skimmet han havflaten og horisonten. Plutselig ser han en kraftig sjøsprut i retning Skatval. Han trodde det var en flokk *størje* og brydde seg ikke mer om dette. Noen minutter senere blir han praiet av folk i en annen motorbåt. Disse lurte på om han hadde sett et fly som hadde styrtet i fjorden. Nå ga ovennevnte sjøsprut en mening. På veien innover mot land oppdaget han flere ting som lå og fløt i sjøen, ca. en km nordøst av Djupvika. Disse tok han med seg. Det var deler av et kanondeksel fra en Vampire.

Denne augustdagen i 1953 ble fenrik Jan Larsen og fenrik Petter Møller beordret til formasjonsflyging med Vampire, med Larsen som "lead" (formasjonsleder). Oppdraget omfattet øvelsene åpen "line astern" og "tail chase". Turen ble autorisert av kaptein Egil Hagen (se side....), hvor det ble presisert at turen skulle foregå visuelt (VFR) hele turen, og "tail chase" i sikker høyde, minimum 5 000 ft. Været var overskyet, trykket 999 og temperaturen var 15,2 grader.



Klokken er nøyaktig 1203 da Vampire ZK-X og SI-C letter fra Værnes, med kallesignal *Jazzlife Red*. Alt forløp normalt inntil Jan Larsen ca. kl 1218 foretok en krapp sving til høyre med stubbremsene ute. Krengingen var 70-80 grader, farten 280 kts og turtallet 9500 Rpm. Høyden var nå ca. 6 000 ft (2 000 m). Mye tyder på at Larsen tok inn stubbremsene, hvorpå flyet øyeblikkelig hevet nesen og ble belastet med 6-8 G. Flyet flikket hardt og horisontalt mot venstre i en roll-lignende bevegelse. Larsen klarte å stoppe rotasjonen ved et normalt uttak av stallingen. Men nesen hever seg igjen, ny flikking – og nytt uttak. Nå kom flyet ut i ca. 45 grader stup. Så en flikking for tredje gang, stup i 60 grader. Flygeren trimmet og fikk full kontroll over flyet igjen. Men under den andre flikkingen stoppet flyets motor. Da Larsen ble oppmerksom på null turtall var høyden 1 200 ft. Han anså det ikke tilrådelig å hoppe ut i fallskjerm, og bestemte seg for å lande flyet på vannet, hvilket ikke var i henhold til boka. Han varslet flygekontrollen om dette. Da var klokken nøyaktig 1219. I henhold til logg i kontrolltårnet brukte Larsen uttrykket "bail out", hvilket tyder på at han skulle hoppe. - I ti fots høyde satte han 10 grader flaps og tok vannet med ca. 100 kts hastighet. Det var nok

bakre del av undre motordeksel som tok vannet først. Etter hvert som hastigheten avtok, senket flykroppen seg i vannet, hvoretter kanondekslene og deler av flykroppen foran disse sannsynligvis ble suget ut og slitt i stykker. Larsen hadde ganske bra kontroll, og Vampiren tilbakela nærmere 300 m før den stanset. Larsen var en dyktig og avbalansert fyr. Mens alt dette pågikk fikk han åpnet "hooden", spent seg løs – og klatret umiddelbart ut på vingen. Her gjorde han klar gummibåten og gikk i den. Dette var en stor prestasjon. En må huske at det trolig ikke gikk mer en ca. 20 sekunder fra flyet stoppet til det forsvant under vannflaten. Flyet sank ca. 400 m fra land, 3 km nord av Lade - på 230 m dyp. Da Jan Larsen entret gummibåten skjøt han opp 2 røde raketter.



Vingmannen, fenrik Møller - fulgte selvsagt med, og sirklet over området. Han så under det andre spinnet at det kom en distinkt og ganske kraftig flamme fra eksosrøret. Dette tyder på at motoren til Larsen allerede hadde stoppet, men roterte – og at det brennstoffet som ble sprøytet inn, brant bak turbinen. Flygekontrollen hadde straks etter meldingen fra Larsen, tatt kontakt med KNM Tarva, som ble beordret mot havaristedet. I følge loggen i kontrolltårnet kom det melding klokken 1220 fra Red 2 om at Red 1 hadde *ditched* i fjorden. Larsen ble plukket opp ca. 20 minutter senere. Jan Larsen ble etter den medisinske undersøkelsen samme dag sendt opp i lufta igjen i en annen Vampire. Noen sammenligner det med en skihopper som har falt stygt. Få han til å hoppe straks for at vedkommende ikke skal miste lysten til å fortsette med skihopping.

I "*pilots handbook*" for Vampire 52 karakteriseres flyets landingsegenskaper på vann som meget dårlige. Nødlanding på vann frarådes. Etter at kommisjonen, ledet av kaptein Opaker, hadde kommet med sine første betraktninger, ble major Stigseth, beordret til å teste en del av de manøvrer som Larsen hadde utført, spesielt i forhold til bruk av stupbremsene. Denne testflygingen forgikk selvsagt i meget stor høyde. Stigseth sjekket blant annet dette ved å slippe stikka, og kula lå i midten. Likevel merket han, da han tok inn stupbremsene under krappe svinger, at flyet fikk en markert "nose down" tendens. Konklusjonen og tilrådingen dreiet seg altså om bruk av stupbrems i lavere høyder. For øvrig var dette ifølge pressen tredje gang i norsk flygings historie at en vampireflyger slapp fra en nødlanding med livet i behold.

Teknisk skal følgende bemerkes: Brennstoffpumpene ble luftet og justert den 3.august. Flygerne hadde klaget over "røff" gange og "surging" av motoren. Flyet ble fløyet av Eigil Stigset fra England til Norge i mai 1950. På denne turen fikk han motorstopp i 35 000 ft, og måtte nødlande på Säve flyplass ved Gøteborg. Flyet ble sterkt skadet, og måtte demonteres og fraktes til Kjeller med tog og lastebil for gjenoppbygging. Fenrik Jens Holter foretok en testflight klokken 0815 – 0900 samme dag, med berørte Vampire, ZK-X – på grunn av

innkomne rapporter om ”suring”. Den 11. august ble det avgitt en rapport, skrevet av kaptein K. Bjørge Hansen, som tok for seg et såkalt *dårlig rykte* blant flygerne vedrørende ZK-X. Dette skyldes en del snags. Ja, faktisk mente de fleste at fly måtte settes u/s etter hver tur på grunn av snags.

Med tanke på å berge flyet, søkte kommisjonen kontakt med Sjøforsvarskommando Trøndelag og Norsk Bergingskompani. Et sivilt firma i Bodø tilbød seg å forsøke å heve flyet. Men i samråd med generalsinspektøren ble det bestemt å ikke gjøre noe forsøk på å heve Vampiren. Vampiren var av type 52, serienr. V-0126. Motor: Coblin mrk.III, serienr. 8267. Drivstoff ved start var 1 500 liter. Ved havariet ca. 1 000 liter. Gangtiden: 167:25 timer.

Det skjedde mer den dagen. Før dagen var omme, nødlander Henrik Vollan fra Trondheim flyklubb med en Piper Cub, LN-SAD - på et jordet tilhørende Grilstad eiendom på Ranheim. Vollan, som hadde med en yngre ”passasjer”, har fortalt at han merket en vibrering straks etter at de tok av fra Lade. Han forstod at han ikke ville rekke tilbake til Lade, og valgte å nødland så fort som mulig. Senere viste det seg at et stykke av propellspissen var blitt slått av i luften gjennom at et beslag hadde røket. ”*It was a sad day*”.

Jan Larsen ble født i Horten i 1930. Han fikk sin flygeropplæring på Fairchild i mars 51, senere på Harvard og T-33. Larsen begynte å fly Vampire den 13. oktober 1952. Da havariet inntraff hadde han total flytid på 570:50 t, hvorav 110:35 på Vampire. Så vidt man vet var dette første gangen en flyger har sluppet helskinnet fra det etter en nødlanding med jetfly på vann. De fleste har dessverre omkommet. I det Larsen setter seg i flåten sank flyet med nesen først, slik at halen var noen sekunder rett opp i luften. I det flyet forsvant ga han det et klapp på halen, ”...for det var jo mitt fly”, sa Larsen til Adresseavisen dagen etterpå.

Under Forsvarsmessa i Trondheim året før var Larsen beordret på såkalt ”stand”, hvor det var utstilt et større bilde av en Vampire. Ei dame kom bort til ham og spurte om det gikk an å lande med en Vampire på sjøen - for det så ut som flyet hadde så fine flottører (dobbelthaleror). Larsen svarte at det nok ikke var mulig. Dette ergret trolig damen litt, og hun spurte om noen hadde forsøkt. Larsen bemerket at det var det ingen som hadde prøvd eller hadde lyst til å prøve heller!

