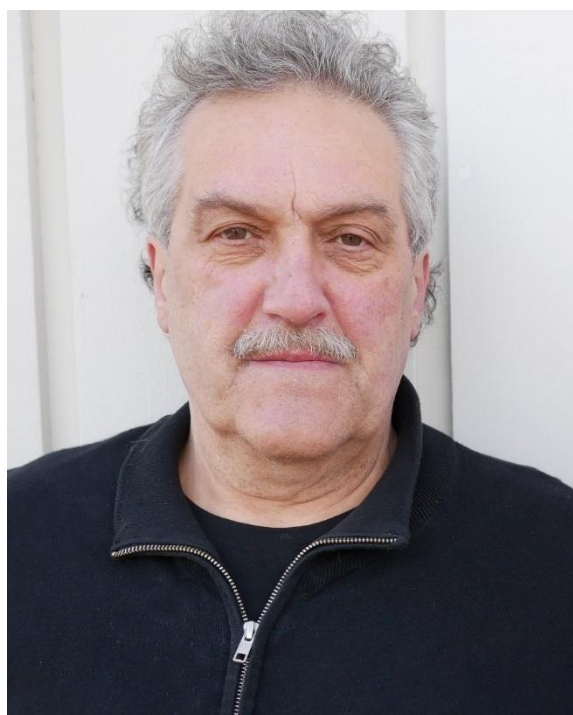


1987 Aldri mer nødlande i Sverige

En februar dag i 1987 er det fint vær over hele Midtnorden, det som kalles Cavok på det meteorologiske språket innen luftfarten. Cavok står for Ceiling (skyhøyde) and visibility (sikt) ok, og betyr enkelt sagt at det er sikt på 10 kilometer eller mer og ingen skyer under 5 000 fot. Det er med andre ord ganske så flott vær. Et såkalt småfly, en Cessna 210, har planlagt å fly fra Værnes til Umeå tur-retur på noen få timer. Fire timer eksakt. Men slik skulle det ikke gå. Turen tok nesten 48 timer, takke være en førevarslanding og et overivrig svensk Forsvar - som sjelden er i kontakt med fienden. Om bord var pilot Arnt Ring, en ikke ukjent flyger i midtnorsk luftfart sin historie, ref. Helitrans. Sammen foran med ham satt 2p (2nd pilot) - Trond Haug, og i baksete satt to kollegaer av Trond Haug som ordinære «pax» (passasjerer). Trond Haug, som har fortalt meg denne historien, er en ganske kjent Dr.Philos / psykologspesialist i Trøndelag med mangfoldige år innen Luftforsvarets seleksjonssystem.



Arnt Ring



Trond Haug

På tilbaketuren fra Umeå denne tidlige vinterettermiddagen sa det plutselig «pling» og turtelleren døde. «Null turtall - vel, det er ikke så farlig», tenkte Trond, som forteller at etter noen år i lufta kjenner man turtallet så noenlunde via det «øre-hjerne» baserte måleinstrumentet. Men i fly, som med mange andre apparater, er det selvsagt mangt som henger ihop, og de to foran fikk det plutselig for seg at de kjente lukta fra varm, fersk motorolje. «Aha, strømpa rundt turtellerwiren fikk sikkert en knekk da wiren røk». Selvfølgelig kjente de straks sterkere oljelukt. Sånn er det når kunnskapene er minimale om de tekniske tingene, «fantasien tar overhånd», har Trond selv skrevet det, psykologen kom plutselig frem i ham. Gode råd var ikke lenger på tilbud, sekseren spydde ikke olje så lenge, før den ble tørr. Og 210'n er nå ikke det aller beste seilflyet. Så de hadde ikke noe valg, gikk etter læreboka. Hva er nærmeste sted for en sikker landing! Passasjerer og fly skal sikres på beste mulige måte.

De internasjonale ICAO-kartene for all luftfart, er bra å ha, og leser man kartene litt på forhånd kan man ha en liten fornemmelse av hvor flyplassene ligger langs ruta, også vanligvis avmerket med symboler på kartet. Det kalles «good airmanship». Det er ikke bare i speideren det heter «*vær beredt*». I Luftforsvaret er det slik at våre flygere, inklusivt jagerflygere, skal vite om potensielle nødlandingsplasser i sitt frekvente operative flygeområde. Det inkluderer også steder en ikke kan ta av igjen fra, men lande og berge både liv og materiell. Forvarsflygere har navigasjonsturer til slike potensielle plasser, for å kjenne på termikken, lokal forhold etc.- Dette «*føre-var-prinsippet*» kan senere redde liv, og er faktisk en del av vår beredskap.

Hva gjelder returen fra Umeå, så Trond Haug raskt på kartet hvor regulerte landingsplasser var markert. Den nærmeste het Kubbe, som ligger 50 kilometer på rute 348 nordvest for Örnsköldsvik. Fra Östersund, er det 250 kilometer (3 t 32 min med bil). Kubbe, i likhet med flere andre, ligger ofte som deler av en skogsvei, men er adskillig bredere, «*som om veibyggerne gikk amok midt ute i ødemarken, og hadde fått det for seg at nå skulle det bli motorvei*», bemerker Trond når han gjengir fra turen. Vi kjenner godt til det svenske systemet med «shelters» ute i skogen, til bruk for single jagerfly. Et system svenskene har hatt i mange tiår.



Trond forteller videre metaforisk: «*Vi var sivile, kledde som gorbatsjov'er alle sammen, noe som tilsier at du skal fly videre til det sivile flyet finner en behørig sivil flyplass, selv om motoren har tenkt å skjære seg. Det sto ikke Aeroflot på 210'n, men det kunne det like gjerne ha gjort*».

Så de ga beskjed til *Sundsvall kontroll* og fortalte om både stoda og intensjonene, og minuttet etter at de hadde landet var de i det svenske forsvarrets forvaring. Oljelekkasjen var ikke slik de tenkte, og de kunne ha fortsatt turen umiddelbart. «*Men nix, ... eller njet, overkommandoen i Stockholm sa at vi skulle bli, ingen diskusjon*». Og så kom politiet, som lurte på hvordan de

hadde fått tak i kartet som viste hvor Tre Kronors hemmelige flyplasser lå! Det internasjonale ICAO-kartet, altså?!

Det må skytes inn at Trond Haug ikke var ukjent med å lande utenom regulert landingsplass, for å si det enkelt. I lag med Per Jevne nødlandet Trond Haug i 1977 på rettstrekningen sør av Mulekrysset ved Levanger. Se *Stjørdalens krønike*, bind 17, side 180. Den gangen var veien ganske så mye smalere enn nå. Da Per Jevne skulle informere sin sjarmerende kone om at han ikke kom hjem til forventet tidspunkt, ringte han fra kontrolltårnet på Værnes. Hun var ikke helt blid, da det skulle være et familiært selskap med langveisfarende fra Kristiansand. Hun ble jo litt opphisset og spurte hvorfor de hadde landet på en vei ved Levanger. Per kunne ikke dy seg, og hans forklaring var: «...det heter jo en landevei...».

Tilbake til Kubbe. Alle måtte de gi en forklaring, og lensmannen skrev i blokka, til det ble langt på kveld og hele Midtnorden gikk til sengs med en tykk, tykk tåkedyne over seg. De ble i Kubbe. Neste morgen var det tidlig på'n. De varmet opp flyet og ventet på at overkommandoen i Stockholm skulle gi klarsignal. De ventet og ventet, og etter to timer kom det grønt lys. «*Og så kommer vi til rosinen i pølsa*», forteller Trond. I forfjamselsen glemte Trond Haug fotoveska si i Kubbe. Og det i bagasjerommet til selveste stasjonssjefen i Kubbe. «*Nei, nei, nei ... har du hørt det indre ekko noen gang?*», gjenskaper Trond.

Det skal her skytes inn at Kubbe ligger i Örnsköldsvik kommune, som vel må sies å ha et «kommunvapen» fra 1894 som står godt til hele hendelsen: *I felt av sølv en blå stilk dannet av en nellik og over det en flygende svart ørn med føtter og nebb av gull, som i disse holder et blått skjold med Oskar IIs kronede navnekryptering av gull*. Symbolsk til situasjonen: Her kommer du ikke usett, med ørneblikk og klør plukker vi deg opp i kongens navn og ordre.



Vel, de kom seg trygt tilbake til Værnes hvor de landet. Dagen etter la de an en tynn, bedende stemme på en utenrikstelefon. De fikk en skarp og streng beskjed om at fotoutstyret var sendt til sikkerhetstjenesten! Fordi det etter svensk lov, i henhold til den svenske stemmen i andre enden, er «*forbjudet att i flygplan medföra fotografiapparat under flyging som Ni gjort, om inte fotografiapparaten forvaras så at den inte kan användas*».

Trond spurte ikke, men har gjort det for seg selv siden: «*hvor hen i en 210, hvor hen i en C-172, hvor hen i en PA-28?*» Det er forbudt å oppbevare gjenstander i disse flyene hvor disse gjenstandene IKKE er tilgjengelige. Altså, enten tar du med fotoapparatet i flyet eller så sender du det i posten.

Sikkerhetstjenesten sendte Trond Haug utstyret i posten. Filmene var tatt ut, fremkalt og kopiert. Der var alle de fine bildene av bestemor, Asta fra California og Tora på Kvål, fremkalt og kopiert gratis. Og i tillegg fikk han «åtalsunderlåtelse» (påtaleunntatelse) for sitt «brott» (forbrytelse). Moral: Safety first! Ikke individuell sikkerhet, men nasjonal sikkerhet først.



Trond Haug i Kubbe, Sverige

«Ja, en kan jo bli betenkt av mindre...»!