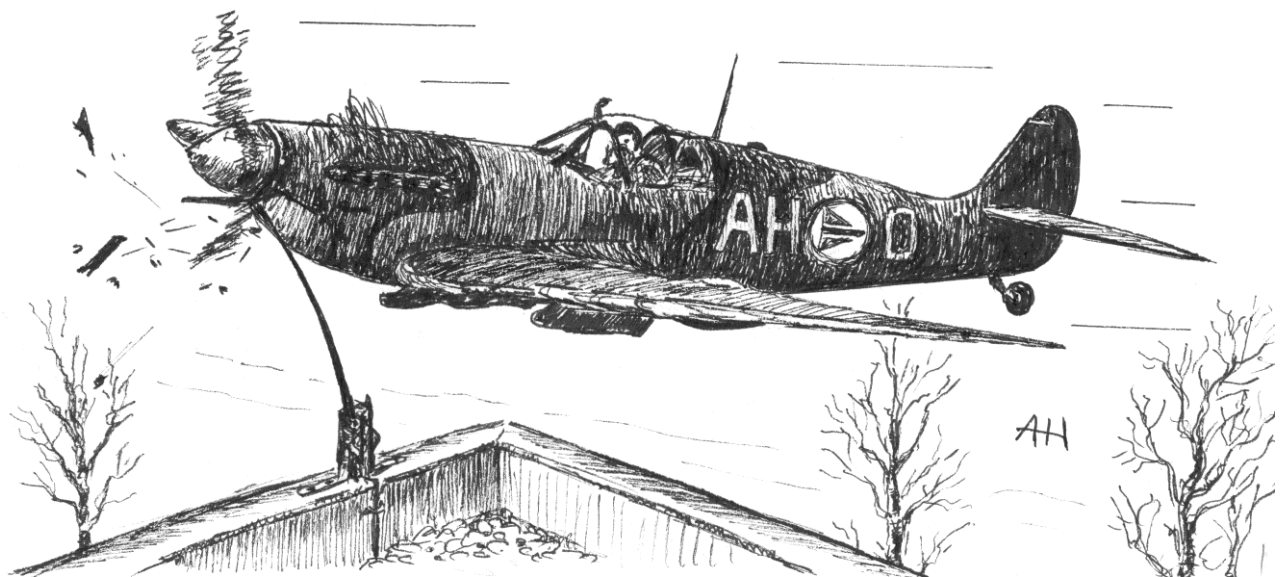


1946 Spitfire kolliderer med antenner på Værnes

Klokken nærmer seg 1500 onsdag 20. februar i 1946. Sjefen for vedlikeholdsavdelingen på 332-skvadronen, løytnant Hans Rohde - står og snakker med fenrik R.Hatlø. De var sugne på en flytur denne vakre februar dagen. Met-offiser Mads Tandberg hadde gitt til kjenne under morgenbriefen at været ville holde seg pent. Det var kun halvskyet, meget god sikt, ingen turbulens og minus fem grader. Hans Rohde hadde vært innom kontoret til stasjonssjefen for å utbe autorisasjon til å fly. Men stasjonssjefen var ikke inne. Han var på skytebanen i Lysgrava. Løytnant Rohde kvitterte derfor selv ut to fly. De to flygerne ble enige om å fly litt formasjonsflyging til å begynne med, for så å gjøre et "attack" (angrep) på brannstasjonen. Fenrik Hatlø skulle være formasjonsleder ("lead"). Han tar av som førstemann klokken 1550 med Spitfire AH-N. Straks bak følger løytnant Rohde i AH-O. Rohde ble liggende som toer i "echelon starboard". Leaden beordret så toeren over til "echelon port". Og slik holdt de på med glidende og stigende svinger noen minutter nordvest av Værnes.

Fenrik Hatlø gjør seg så klar til et innlegg mot brannstasjonen, kurs tilnærmedesvis 150 grader. De to Spit'ene kommer meget lavt inn over Tangen. Hatlø har fortalt at han var godt klar over at brannstasjonen hadde noen antenner, og han trakk derfor opp i god tid. Det synes som om Hans Rohde var litt på etterskudd. Han fortalte at han plutselig merket at flyet begynte å riste voldsomt. Han hadde en følelse av at det ville "stalle". Ikke kunne han kontrollere instrumentene, og avgjorde i løpet av et tiendedels sekund at han ikke hadde tilstrekkelig kontroll, og måtte nødlande øyeblikkelig. På dette tidspunktet ligger han i en oppadstigende left bank (sving til venstre). Rohde fortsetter svingen til venstre, store og harde utslag på rorene – landingshjulene inne, og buklander med nesen lavest på det snødekte gresset på andre siden av hovedrullebanen. Da flyet gikk i bakken ble venstre vinge revet av og slengt ca. 70 m avsted. Resten av flyet skled 100 m fremover før det tilslutt havnet på ryggen og kom til ro. Det skal bemerkes at tårnet observerte at høyre vinge ble avrevet!



Fenrik L.Devold er vakthavende flykontrolløffiser. Han merker ikke med en gang at Spitfirene angrep. Dette fordi "Darky" sto på og overdøvet bråket fra flyene. Men brått blir han oppmerksom på at to Spit'er kommer meget lav mot brannstasjonen - som ligger bare

noen få meter til venstre for selve kontrolltårnet. Brannstasjonen er ca. 25 m høy og hadde den gangen ei mast med et par antenner. I følge protokoller hadde masta en høyde på 5 m. Fra tårnet observerer de at en gjenstand faller ned fra taket på brannstasjonen, og skjønner at det ene jagerflyet har truffet antennene eller selve masta. Det viser seg at propellen ble splintret i sammenstøtet med antennene, og store stykker ble slengt langt av sted. Den ene antennen var knekt 2/3 nede, den andre på toppen.



Da Devold i tårnet registrer hva som skjer utløste han straks alarmen. Heldigvis gikk det bra. Løytnant Rohde var uskadd. Hadde utfallet personmessig blitt annerledes kunne nok ”redningstjenesten” ha kommet i et underlig søkelys. Først kom brannbilen seg ikke over hovedrullebanen (10/28) da den skulle krysse. Bilen ble heftet på veien fordi den andre Spit'en med fenrik Hatløy skulle lande. En skulle tro at brannbilen i utrykning ville ha prioritet, og at Hatløy burde ha tatt seg en ny landingsrunde. - Sykebilen som rykket ut fra sykestua kom først frem til havaristen, men uten lege. Sistnevnte ganske alvorlig dersom Rohde hadde vært livstruende skadet. På den tiden var det slik at stasjonslegen måtte være på flystasjonen når flyging foregikk. Devold og hans mannskap i tårnet gikk ut i fra at lege var til stede med basis i tjenestetiden, som var 0830 - 1200 og 1300 - 1630. Ingen spesielle foranstaltninger ble derfor tatt da flyene tok av. Kontrolltårnet var ikke inneforstått med legens nye tjenestetider som var 0830 - 1030 og 1630 - 1700. Derfor var det ikke lege på Værnes da havarieret fant sted. Havaristen ble senere løftet opp av en kran og tauet over til hangar 3. Flyet ble ansett for totalhavarert, og demontert for å nyttiggjøre seg brukbare deler. Gangtiden var da 169 timer, og motorens gangtid var på 72 timer.

Heldigvis gikk det bra med flygeren. Men ingen av de to pilotene kom fra det uten ”striper i lakken”. Episoden ble ikke bare markert på rullebladet, men et internt oppgjør fant sted. Hovedpoenget var naturligvis flyging uten tilstrekkelig autorisasjon. Løytnant Hans Rohde hadde to ganger tidligere pr. tlf blitt gjort oppmerksom på at all flyging måtte ha stasjonssjefens tillatelse. Så mye tyder på at dette ikke var første gangen et par flygere ”tok seg litt frihet”. Flygerne på den tiden var bare sånn. Flygerne ble ilagt refselse med basis i:



1. Tillatelse til flyging var ikke innhentet.
2. Brudd på bestemmelsene om lavflyging.
3. Brudd på bestemmelsen om maksimalhastighet på 200 mph i landingsfeltet.
4. Brudd på bestemmelsen om å stupe inn mot landingsfeltet.

Stasjonssjefen foreslo 300 kroner i bot for Rohde og 250 for Hatløy, og med flyforbud i tre måneder. Men det synes som noen i Forsvarsledelsen nå skulle statuere et eksempel, og økte bota til 1 000 kroner, subsidiert 30 dagers vaktarrest. Men den 5. april 1946 ble Hans Rohde av Luftforsvarets Overkommando ilagt 14 dagers vaktarrest og 3 måneders flyforbud. Bota ble trolig strøket. Og kanskje var han fornøyd med det, for 1 000 kroner på den tiden er vel omkring kr 100 000.- i dag. Og jeg tviler på at vaktarresten ble gjennomført. Samholdet var den gangen som nå meget nært og godt på skvadronene. Men på papiret måtte alt se riktig ut. Det skal også bemerkes at dette var andre havariet Hans Rohde var delaktig i på en uke, se side... , og med tanke på de to hendelsene må det trygt kunne sies at noen holdt sin beskyttende hånd over Rohdes liv i februar 1946.

Hans Rohde var en usedvanlig flyger, la oss ta sjansen på å kalle ham en ”råtass” – et ord som ofte har en litt vågal og kanskje negative tone i seg sett fra hans partentlig motpart, *for-stå-seg-påere* i form av alle verdens mer eller mindre kloke kommisjoner og tilsyn, populært kalt ”den nye wienbrødgjengen”, - mennesker som ofte selv aldri lyktes. Hadde det ikke vært for Hans Rohde og hans kaliber, hadde ikke luftfarten kommet videre.

Hans Rohde havarerte en gang på Frøya. Med fare for eget liv, tok han sjansen på å gå ned for å hente en meget syk person – et såkalt ambulanseoppdrag. Under landing innså Rohde at den improviserte landingsstripen var for kort. Han avbrøt landingsforsøket, men et gjerde i enden tok fatt i hjulene og det ble havari. Utrolig nok gikk det bra. At han holdt på å miste livet, var nå en siden av saken. Det som gjorde Rohde så forarget i ettertid, var at det viste seg at pasienten ikke var syk i det hele tatt.

Hans Rohde ble født den 12. november 1923 i Fana utenfor Bergen, hvor hans far var arkitekt og hans mor lærer. Da krigen kom rømte han sammen med en gjeng gutter ved hjelp av en fiskeskøyte over til Shetland. Senere ble han sendt til Little Norway i Canada for flygerutdannelse. Som en del av hans militære karriere etter krigen var Hans Rohde luftattache ved ambassaden i Washington. Da han sluttet som Brigader i Forsvaret, tok han seg konsulentarbeid for Honeywell. Rohde var meget aktiv innen RAF-association, hvor han blant annet var formann i den norske avdelingen. Han var gift med Kathleen Mary. Hans Rohde døde den 27. april 2004.



Hans Rohde fra krigens dager

Etter samtale med Rohdes sønn, Erling – er det enkelte forhold som har festet seg hos sønnen hva gjelder farens erindringer fra hans flygerkarriere. Først og fremst hans ”ville turer” i lag med kompisen Egil Hagen (se side.....). Rohde og Hagen var det de kan kalle ”venner for livet”. Dernest det faktum at han bestemte seg tidlig for at han aldri ville hoppe ut i fallskjerm. Til det hadde han sett for mange skjerner som ikke åpnet seg. Hans Rohde var her i et meget celebret selskap. Eric Hartmann hadde samme synet. (Hartmann er den i verden med flest ”kills”, 352 stk). Hans Rohde skadet to fingrer i en kappsag. Han fikk beskjed fra legen at senene i fingrene var ødelagte og ville gjøre at han ikke kunne fly, hvorpå Rohde beordret legen til å kutte de av for da ville de ikke være i veien for hans flygerkarriere.



Sønnen Erling Rohde