

1950 Jagerfly blir stående på riksvei 50

For folk som har opplevd krigen, var det ikke uvanlig at et eller annet fly havnet på riksvei 50 (dagens E6), som den gangen gikk helt oppunder enden av rullebanen i vest på Værnes. Men i fredstid hører det heldigvis til sjeldenheten at en møter et jagerfly når en kommer kjørende på vår hovedpulsåre. I dette kapittelet skal vi ta oss tilbake til en novemberdag i 1950. Da sto plutselig en Spitfire midt på riksveien.

Den 15. november var været litt utrygt. Fire jagerfly av typen Spitfire hadde tatt av fra Værnes klokken 1345, autorisert av sjefsinstruktøren, kaptein Isachsen. Kallesignalet var Master Red. De skulle utøvde formasjonsflyging i en kort halvtime nordvest av Levanger, under ledelse av løytnant Anderssen. Klokken 1415 blir formasjonen kalt tilbake etter initiativ av kaptein Isachsen på grunn av en værfront som beveget seg fra vest mot øst. Fronten utviklet nedbør i form av tette snøbyger. I ettertid kom det sterk kritikk av flygekontrollen. Kritikken gikk på at kontrolltårnet burde ha tilbakekalt flyene på et tidligere tidspunkt ut i fra at de burde følge utviklingen av vær-situasjonen.



Klokken 1425 fløy formasjonen i åpen høyre rekke inn mot Værnes i retning fra nord mot sør, brøt så venstre og entret landingsrunden til rullebane 28 (landing fra øst). Dette var i og for seg ikke vanlig prosedyre. Normalt ville de "brukket" på vanlig måte (break-pattern), men denne gangen oppløste formasjonen seg ved å øke avstanden innbyrdes mellom flyene, og så entre direkte inn på medvindsleggen. Formasjonsleder, toer og firer gjorde normale landinger, men det skulle gå verre med treeren, sersjant John A. Larsen i Spitfire ACH.



John A. Larsen og Birger M. Strand da de fløy Harvard

John A. Larsen kom ganske så lavt inn i landingsrunden. Været begynte å gjøre seg gjeldende, med sikt på ca. 2 km i snø, hvilket er temmelig lite. Da Larsen svingte høyre inn mot finalen, ble nok svingen i trangeste laget, og han kom over på nøytral side. Han måtte kompensere, og

var engstelig i forhold til sikker margin over steilehastigheten. Dette medførte at farten lå på ca. 120 kts ved krengingen, underforstått: overspeed (for stor hastighet). Som flyger var han innprentet: ”*Er du i tvil, gå rundt*”. Men han tenkte nok mer på snøveggen som kom inn fra vest. Han beregnet landing der bane 14 (skråbanen) krysser bane 28. Han glemmer å sette ut flaps. Han er lav, har høy hastighet og feilberegner med over 200 m. Plutselig hører han at tårnet gir beskjed til Red 1 om å klarere banen. I frykt for kollisjon, letter han opp halen for å få utsikt fremover, og oppdager Red 2 og Red 1 ca. 2 – 300 meter foran seg. Larsen har senere fortalt at han igjen vurderte å gjøre en ny landingsrunde, men nå hadde snøtykket kommet innover rullebanen. Han fortsatte utrulling. Da halehjulet tok bakken, presset han bremsehåndtaket helt inn, men uten synlig virkning. Sekundene hadde gått, han hadde passert midt mellom de to andre Spitene (som holdt til siden) – og befant seg nå kun 50 m fra enden av rullebanen. Unge Larsen skjønnte at han ikke ville kunne klare dette, så han ga fullt høyre sideror for å ”groundloope”. Flyet vred seg da på siden, 90 grader på fartsretningen, sklei bortover de siste meterne av banen, gjennom piggrådsgjerdet og stoppet på riksvei 50. Kontrolltårnet skrev i loggen at flyet landet klokken 1328 (1428 lokal tid).



Etter nærhullet, samlet skvadronen seg og analyserte situasjonen. Særlig ble det diskutert om Larsen skulle ha gått om igjen (ny runde). Det var tydelig tre faktorer som spilte inn:

1. For lavt og trangt innlegg.
2. Medførte overspeed.
3. Glemte å sette ut flaps.
4. Lavt erfaringsgrunnlag hos piloten, kun 18 timer på Spitfire.

Senere under etterforskningen kom det frem ulikt syn på hvorvidt en så fersk flyger bør gå rundt eller lande sett i relasjon til den pressede vær-situasjonen som plutselig oppsto. Igjen ble det reist kritikk mot flygekontrollen som ikke hadde vært våkne nok og tilbakekalt formasjonen tidligere. Det ble også påpekt at Larsen burde ha trukket inn understellet da han måtte forstå at han ikke kunne få stanset flyet på banen. Det kom også opp forslag om å benytte en metode ved innflyging i dårlig vær, hvor formasjonsleder lar formasjonen lande i omvendt rekkefølge, d.v.s 4-3-2-1 – sett i relasjon til erfaringsnivået hos de impliserte. Larsen ble ansett for å



Spitfire ACH heises opp etter uhellet

være en av de aller beste flygerne på kurset.

Så hopper vi tre år frem i tiden. Fredag 10.juli 1953, litt før klokken 1300, er John Larsen i ferd med å foreta en GCA-innflyging til rullebane 36 på Sola ved Stavanger. Det vil si at han kom inn sørfra med sitt jagerfly, en F-84G Thunderjet. GCA (ground control approach) var en ganske ny innflygingsmetode, hvor flygeren ble ”pratet ned” av en militær radarkontrollør. I treningshensikt, ble slike ”talk-downs” utført også i fint vær. Samtidig som John Larsen mottar sine ordrer på GCA-frekvens i form av kurser (venstre/høyre) og høyder (opp/ned), blir en DC3 Dakota fra det amerikanske flyvåpenet klarert inn i landingsrunden til bane 29 via venstre medvindslegg (left downwind), hvilket betydde at flyet måtte krysse kursen til jagerflyet. DC3-en kom fra Lakenheath i England, og hadde et mannskap på fire og seks passasjerer. Sistnevnte gruppe var tekniske rådgivere, samt personell på permisjon. Alle var amerikanske statsborgere. Dette flyet var under kontroll av sivil flygeleder i kontrolltårnet, som utøvde sin tjeneste på en annen frekvens. De to flyene visste ikke om hverandre, og kolliderte i ca. 1 000 fot over Gimra. Jagerflyet falt ned og eksploderte like nordøst av Gimraleiren, mens Dakotaen ble knust i en åker på Killingland. Alle 11 omkom. Vi lar årsak og skyldspørsmålet ligge, men ut i fra dagens rutiner og prosedyrer konstaterer vi enkelte forbausende og merkverdige omstendigheter.



John Larsen var født i Oslo i 1929. Etter sin tid på Værnes, begynte Larsen på Krigsskolen og ble i januar 1953 beordret til 331-skvadronen på Sola. Han var gift med Kari Kleveland og bosatt i Stavanger da ulykken inntraff. John var vingsjef, og hadde i følge kamerater og overordnede en lysende karriere foran seg. Stavanger Aftenblad skrev at Larsen hadde større evner og forutsetninger enn de fleste andre, og var i uvanlig ung alder nådd så langt som til løytnant. Birger Martin Strand, kullkamerat og meget nære venn av John, nå pensjonert militærflyger og brigader bosatt på Sola, bekrefter Larsens dyktighet og talent. Nordahl Griegs ord om ”*de beste har nok med å dø*” gjelder kanskje ikke bare i krig.

