

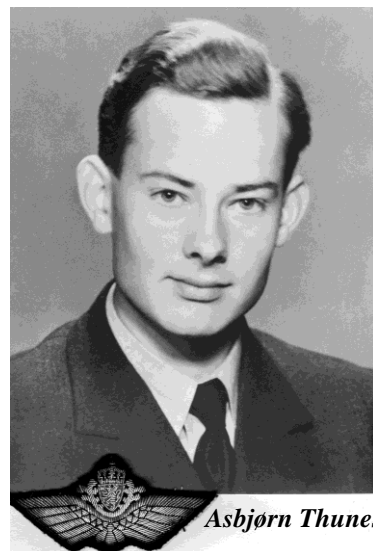
1950 Spitfire fra Værnes styrter i Beitstad

Han satt kanskje og tenkte litt på de der hjemme i Bergen. Sendte dem en takknemlig tanke. Livet var ikke så verst, det å fly Spitfire var en guttedrøm. Det var bare noen dager siden han ble overført til Spitfire. Og det var kun fem år siden krigen. Det ga visse assosiasjoner. Plutselig harker motoren. Han titter raskt ut, bekrefter for seg selv hvor han er og terrenget under - in case. Så ser han raskt på høydemåleren, som viser 11 000 fot, mens vidvinkelen skummer øvrige instrumenter og hjernen går i retning relaterte sjekklister. Motoren stanser helt. Han gjør sine nødvendige grep. Bakerst i hodeskallen sitter den stående ordren om å hoppe. Igjen sjekker han høydemåleren. *"Jeg har tid til restart"*, sier han til seg selv. Motoren vil ikke starte. Han tenker på å hoppe, men mener å ha tid til å meddele situasjonen. Han trykker inn miken og sier: *"OPUS, Master 44, position Steinkjer, 11 Angels, engine trouble, over"*. Opus var på den tiden kallesignalet for flygekontrollen på Værnes, som tross sivil status var underlagt Luftforsvaret, ved at det var kun militære som opererte på Værnes på den tiden. SAS kom til Værnes i 1952 og Braathen i 56. "11 Angels" var en uttrykksmåte pilotene brukte den gangen for å indikere sin flygehøyde, i dette tilfellet: 11 000 fot (3 200 m).

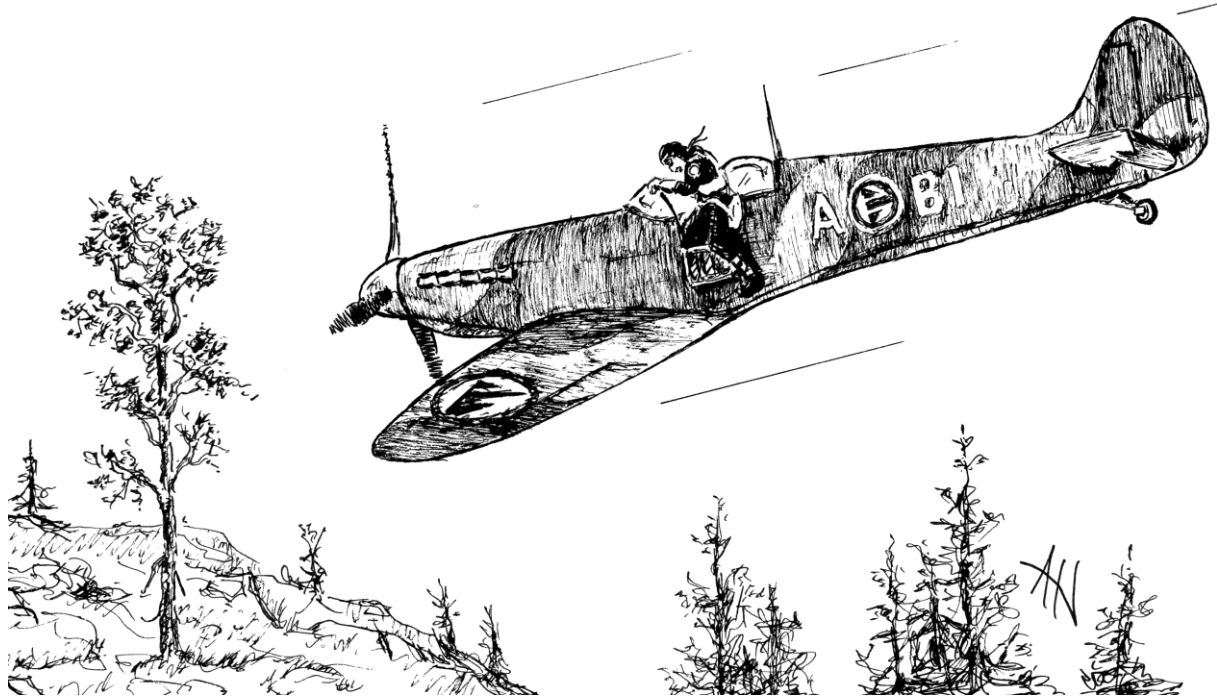
Master 44 var jagerflyger, sersjant Asbjørn Thunes fra 331-skvadronen på Værnes. Stedet var som nevnt over Steinkjer. Datoen var tirsdag 26. september 1950 og klokken var 1140 lokal tid. Sersjant Thunes fikk sin avgangsklarering klokken 1004 z fra flygeleder og Spitfireflyger Tore Dahle, senere flykaptein i SAS. Flygeleder Tore Dahle hadde avløst flygeleder Reidar Woll som hadde vært på nattevakt. Tore Dahle registrerer avgangen med Spitfire A-BI fra rullebane 28 kl 1005 z, for såkalt høydeflyging i sektor 2 (nord av plassen).

Da sersjant Thunes fikk motortrøbbel 35 minutter senere og hadde sendt sin melding, fikk han ikke svar fra flygekontrollen. Hans flygerkollega, sersjant Halvard Waale i Spitfire A-AB oppfatter meldingen og kaller opp Thunes:

"Master 44, this is Master 45, reading you five". Thunes som oppfatter kontakten går da over på norsk og sier: *"Jeg ligger i 11 000 fot over Steinkjer, motoren har kuttet"*. Sersjant Waale formidler denne meldingen videre til "Opus", og mottar en ordre han ikke oppfattet. "Opus" kaller da opp Master 16, som er løytnant og vingsjef Ingolf Klevan, som straks etter har forbindelse med Thunes. Klevan ber han prøve "supercharger test-knappen". Thunes meddeler at det ikke hjalp, han hadde forsøkt testknappen for supercharger og sa han hadde 6 i boost, men sa ikke noe om pluss eller minus, men at motoren vispet og ga ingen trekraft. Da sa Klevan: *"Har du ikke fått motoren igjen, så hopp"*. Klevan ba så Thunes om å trimme flyet og hoppe. Han gjentok ordren flere ganger. At Thunes så i neste omgang oppga å være i 3 500 fot oppfattet ikke Klevan. Vingsjefen satte kurs mot Steinkjer for å lete. Da var han i kontakt også med Kingbolt (militær kontroll og overvåkning på Kuhaugen), som hadde en ca. posisjon for Master 44 (Thunes). Både flygekontrollen og andre piloter i området hørte at lt. Klevan ga Thunes ordre om å hoppe. Men det kom aldri noen kvittering fra sersjant Thunes. Dette selvsagt ikke unaturlig eller merkelig ut i fra den situasjonen vi vet Thunes befant seg i.



Dette er de reelle fakta om hva som skjedde i lufta over Steinkjer en tirsdag i september 1950. Hvilke disposisjoner som Asbjørn Thunes foretok seg – og hvordan han tenkte, vil vi aldri få vite. Sersjant Thunes fulgte flyet ned og omkom. Men ut i fra de undersøkelser som ble gjort, og de vitner som så flyet - kan følgende antas å ha skjedd videre.



Sjt Thunes forsøkte trolig å hoppe ut

Sersjant Asbjørn Thunes var født i Bergen den 8. mai 1929, som sønn av Ellen og Julius Thunes. (Svein Kåre Thunes, en bror av Asbjørn, lever i dag i Bergen og er min kontaktperson overfor familien). Asbjørn var en ung og uerfaren flyger, spesielt på Spitfire hvor han var ute på sin tredje tur og hadde kun 2:50 i flytid på flytypen. Han kom til Værnes i august. Denne tirsdag morgen i september deltok han på *briefen* ledet av lt. Klevan. Sersjantene Thunes, Waale og Sveen fikk sine oppgaver som var høydeflyging og spinn i 20 - 25 000 fot, og deretter litt snittflyging i 6 000 til 10 000 fot dersom området var fritt for skyer. Surstoffsystemet ble repetert. Surstoffet ble beordret påsatt før avgang, og beholdningen skulle kontrolleres med jevne mellomrom under turen. Sersjantene ble bedt om å være spesielt oppmerksomme på de temperturstigninger vedrørende olje og kjøleveske som vanligvis forekommer under en langvarig stigning med Spitfire. De ble fortalt i hvilken høyde 2. trinn av motorens *supercharger* kommer inn og hvordan dette påvirker flyet. En kunne påregne en viss uregelmessighet ved motoren under stigning til - og flyging i så store høyder, kombinert med slike øvelser som skulle bli foretatt. Videre ble hvert øvelsesmoment gjennomgått. Thunes kvitterte ut mottatt *brief* og ordren - både muntlig og skriftlig.

Da sersjant Thunes får motorkutt over Steinkjer, forteller trolig underbevisstheten ham at han har tid til å forsøke å få motoren i gang igjen. Ref. høydemåleren. Dette kan en tolke ut i fra de samtaler han i løpet av noen sekunder hadde med sine kollegaer rundt ham i lufta i Nord-Trøndelag. Alt dette skjer *simultaneously* (samtidig). Det tredje momentet er at han opp i alt dette både *hører og ser* overkommandoens meget klare ordre om å hoppe ved motorkutt med Spitfire. Allerede fra 1948 innskjerpet Luftforsvaret ordren om å hoppe ved motorstopp. Flere ulykker som fulgte nødvendiggjorde stadig innskjerpelser, da flere ignorerte ordren og

forsøkte å nødlande, ofte med fatale følger. Underforstått: En skulle ikke nødlande med Spitfire utenom flyplassområder. Det skal også tilføyes, at til tross for denne fatale ulykken med Thunes, ble ikke hoppordren pånytt innskjerpet. ”Innskjerpelser av bestemmelsen kan neppe hindre gjentakelser”, ble det sagt. ”Bestemmelsene er så klare at de ikke kan misforstås”, hevdet den oppnevnte havarikommisjonen i sine tilrådninger. Det sier ikke så lite om hvordan dette hadde blitt terpet på for ankommende flygere på Spitfire. Det finnes ikke noe forsvar for ordrenekten fra enkelte Spitfireflygere, all erfaring tilsa hva som var rett og galt her. Men det er likevel en viss årsaksforklaring på pilotenes holdninger - eller mangel på sådanne, nemlig det som fulgte med mange krigsflygere, og som forplantet seg inn i de unge og uerfarne flygerne. Krigsflygerne var skeptiske til denne ”nylonstrømpa”. Holdning var at det var bedre å forsøke en nødlanding, hvilket svært mange praktiserte med et viss hell flere ganger. Jfr. Erik Hartmann, verdens fremste jagerflyger hva gjelder ”kills”. Han krasjlandet vel 14 ganger. Det må også innskytes at Luftforsvaret mistet i alt 190 flygere de første 20 årene etter krigen, inkl. de som omkom i trafikkulykker (motorsykkler etc.). Det vitner om litt av hvert til ettertanke.



*Åstedet ved Bardal gård, f.v: Carl Morten Bardal, Einar Morten Bardal og Eva Bardal
lørdag 1. september 2012*

Det gjorde det trolig ikke bedre at Asbjørn Thunes muligens hørte skrikene og ordrene fra sin vingsjef om å hoppe. Eller kanskje oppfattet han dem ikke. Kanskje fortrenget han disse - ut i fra hans avgjørelse om å forsøke å starte motoren på nytt, vel vitende om at han brøt reglementet. Et annet forhold kan være at han lyktes med å få startet motoren, og var i ferd med å ”normalisere” og gjenvinne kontrollen over maskinen. Vitneutsagn kan tyde på det. Men så skjer det umiddelbart en ny motorkutt. Thunes forsøker kanskje på nytt å starte, men var nå kommet ”for lavt”. En skal her huske at en skjøt seg ikke ut av en Spitfire, men fysisk åpnet døra, steg ut og hoppet. Da måtte en ha en viss høyde skulle en ha tid til alt, samt ha mulighet for at fallskjermen skulle løse seg ut etter å ha fysisk selv dratt i utløserknappen. Dette var ingen F16 med helautomatisk utskyting. Høyden og tiden var til å begynne med på

Thunes side, men en eller flere *restarter* spiste fort opp marginene. Til slutt var det for sent, og uheldigvis befant den unge flygeren seg på feil sted, noe navnet i seg selv indikerer, nemlig over Bardal i Beitstad. Rett nok var det noen jorder under ham, men glidevinkelen, flyets ytelse og terrenget stemte ikke overens. Her var det barskog og daler. Å nødlande der ville trolig gi kun ett utfall. Terrenget var ikke egnet for nødlanding. I det Thunes kommer over åssiden oppdager han trolig et jordet på høyre side som ser brukbart ut. Han svinger derfor til høyre, men mister fart og går i bakken ca. 100 m fra kanten av jordet da ene vingen treffer et tre.

Grunnet berøring med treet, falt flyet ned ganske så loddrett, ved siden av en bratt knaus. Piloten ble funnet ca. 10 - 15 meter unna vrakrestene, med fallskjermnsnorene fastbundet på kroppen mens selve skjermen hang i greinene på et tre bortenfor. Ref. avisa Nord-Trøndelag og Inn-Trøndelag (forløperen til Trønderavisa), torsdag den 28. september, som hevder de var på åstedet kl 1215 - og dermed så det hele. Da var det kun Severin Bartnes (første som kom til åstedet) og folkene på Bardal gård og lensmannen som hadde kommet til havaristedet. Straks etterpå kom doktor Russwurm. Spørsmålet er altså om Thunes kom seg ut, fikk trukket i utløserknappen på fallskjermen - men at det var for sent høydemessig. Kommisjonen synes ikke å ha reflektert over dette, men skriver: *Det later til at flygeren ikke har forsøkt å hoppe, til tross for at det var innskjerpet nylig at en ikke skal nødlande Spitfire ute i terrenget. Trolig ble nødlandingen feilbedømt og mislyktes. Videre heter det: Flygeren hadde ikke gjort noe forsøk på å hoppe eller åpne fallskjermen. Han har beviselig vært fastspent i havariøyeblikket.* Men dette stemmer lite med den første meldingen som kom flygekontrollen i hende fra fru Bardal kl 1225 lokal tid (sitat): *"Fru Bardal melder at ingen så flyet falle ned, men de så mannen (føreren) komme ned uten at fallskjermen foldet seg ut"*. Tyder ovennevnte på at kommisjonen ikke hadde fått med seg meldingen fra fru Bardal?

Flyet styrtet kl 1140 lokal tid, ca. 60 m fra Bardal gård. Motoren var løsrevet og lå et stykke unna. Interkjøleren lå 50 meter unna vraket, inne ved gårdsbygningen. Flyet hadde kuttet et grantre med høyre vinge straks før det gikk i bakken. Selve den offisielle bekreftelsen på havariet kom kl 1217 fra Luftkommando Trøndelag, som meddelte at et av deres fly hadde falt ned ca. seks kilometer vest av Steinkjer.

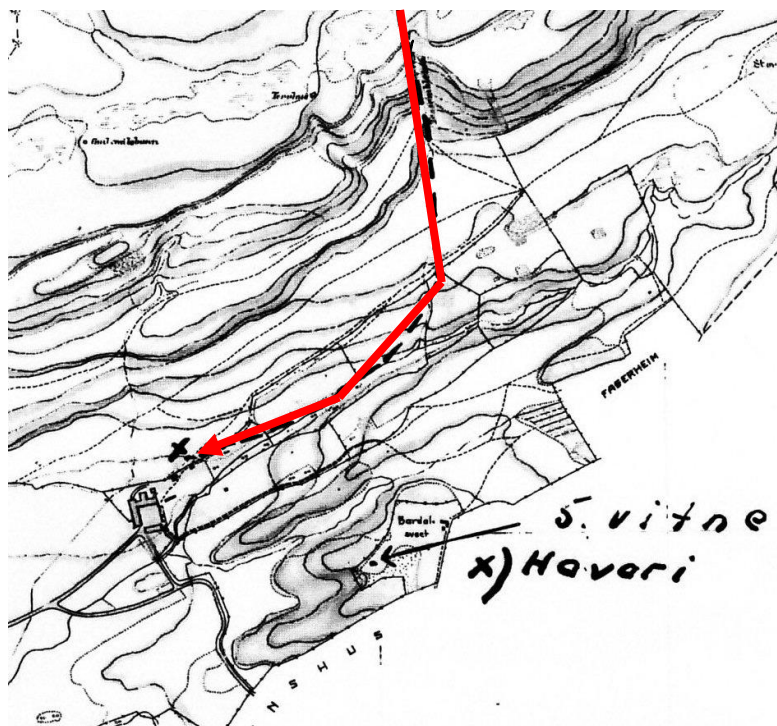


Birger Martin Strand

Sjefen for Luftkommando Trøndelag, oberst Birger F. Motzfeldt, ble straks informert om ulykken og kom kort etter til 331 skvadronen. Han ønsket å bli fløyet til ulykkesstedet for å få overblikk over situasjonen på stedet. Skvadronledelsen utpekte da sersjant Birger Martin Strand, som var kullkamerat og god venn av sersjant Asbjørn Thunes, til å fly obersten i et Fairchild Cornell skolefly opp til området hvor havariet skjedde.

Været hadde ikke hatt noe betydning. Vakthavende meteorolog Ola Olstad ga til kjenne følgende vær: Stille, med kun 3/8 skyer. Lettskyet, spredte skydotter i ca. 5 000 fot, litt disig.

Det ble stilt spørsmål om flyet hadde tilstrekkelig beholdning av bensin. Det burde i utgangspunktet være unødvendig, da det var påfylt 230 liter. Ved start var det 385 liter, og oljebeholdningen komplett. Forbruk er ca. 240 liter pr. time ved full gass og flyet hadde vært i lufta langt under en time. Overordnet ledd stilte spørsmål om dette var dokumentert gjennom skriftlige rutiner! LTE (Luftforsvarets tekniske etat) ga den 26. oktober til kjenne at det var tegn som tydet på manglende bensintilførsel. Det fremgår av at det ikke brøt ut brann og at det var lite bensinlukt på



havaristedet. Dette kan tyde på at det var lite bensin i flyet i havariøyeblikket. LTE konkluderte ikke noe, da motoren på dette tidspunktet var på Kjeller til undersøkelse. Topptanken var pulverisert. Bunntanken var opprevet, sammentrykt og helt tørr. Kommisjonen benyttet følgende uttrykk: "forbausende lite bensinlukt". Bensinfilteret i forgasseren ble funnet i god stand. Det ble ikke konstatert noe resterende bensin i "injector"-systemet. Det meste syntes å være i orden. Bensinfilteret i forgasseren (fuelscreen) var tørt og rent. "Spraynozzle", som normalt ville vært fylt med bensin, var tørr og ren. Dette var merkelig!

Spitfire PV215 A-BI var heloverhaldt ved Air Service Training Ltd, Exeter i England den 11. april 1945. Flytid fra 11. april 1945 til 25. oktober 1947 var 103:40. Flyet stod så lagret ved flylagringsveiten på Værnes. Motoren var en Merlin nr. 162911. Den var heloverhaldt den 3. februar 1950 etter 208:45 gangtid siden forrige heloverhaling. Propellen (Rotol type: R12) var overhaldt sist den 12. mai 1950, og var installerte i relaterte flymaskin den 7. juni. Første tekniske undersøkelse på åstedet viste at av de 14 tennpluggene var 11 intakt, to fungerte normalt da oljen ble tørket bort, kun en plugg sviktet. Flyet hadde ikke vært i bruk mellom den 25. oktober 1947 og 8. mars 1950, deretter en gangtid på 98:40.

Luftkommando Trøndelag (LKT) mener at Thunes trolig hadde fått motoren i gang igjen "til visse tider" og at han til slutt hadde kommet så lavt at da motoren stoppet helt, hadde han for

liten høyde til å hoppe. En ser heller ikke bort i fra at flygeren kanskje med hensikt valgt å ikke hoppe, men hadde bestemt seg allerede ved første motortrøbbel for å nødlande. Sjef LKT påpeker i sin fremsendelse av rapporten at det ofte er brudd på fastsatte bestemmelser og læresetninger. Det burde vel kanskje overveies om ikke en film eller annet bildemateriale av alvorlige ulykker ville kunne understreke for flygere under utdanning betydningen av å overholde bestemmelsene. "*Slikt undervisningsmateriale ville brutalt og usensurert vise resultatet av ulykkene*", uttrykte sjefen for LKT.

Asbjørn Thunes var begavet og pliktoppfyllende - som kjente bestemmelsene vedrørende det å hoppe. Hans generelle ferdighet var middels på sitt kull. Piloten var i god *flytrim*, som det het den gangen. Av og til fløy han noe ujevnt - lite *spirit* i flygingen. Et ikke ukjent fenomen på enkelte dager. Han virket rolig og forstandig og var av de skarpeste på kullet i teori. Virket litt tilbakeholden og lite meddelsom. Han besvarte alle prøver meget godt, alle erklæringer var forstått og meget klart utfylt. Enkelte stilte spørsmål om sjt Thunes hadde tilstrekkelig øvelse og erfaring for den flyging hvorunder han omkom. Thule hørtes ganske rolig ut på radioen, som skurret en del. Flygeren oppga ingen årsak til motorstoppen. Han kvitterte ikke på "hopp", og deretter ble det ikke oppnådd mer kontakt.



*Vitner den gangen: Brødrene Konrad Elnan (91) og Odin Elnan (95)
lørdag 1. september 2012*

Følgende vitner ble avhørt: Konrad Elnan, f. 11. desember 1921. Gartner, bodde på Elnan i Beitstad. Han stod og så på et rutefly fra sin bolig på Elnan. Så oppdager han jagerflyet som holdt ganske sakte fart. Han hørte at flyet ga fra seg to smeller og så at det tapte høyde. Det virket som at motoren da fusket. Han mente likevel at motoren kort tid etterpå igjen gikk som normalt og at piloten holdt høyden da han forsvant bak Bardalsåsen. Vitnet så ikke at flyet styrtet, ei heller hørte noen eksplosjon.

Odin Elnan, f. 18. februar 1917, var gårdbruker og var ute på nepeåkeren på Elnan. Han hadde stått litt og sett på et rutefly. Så dukket jagerflyet opp. Vitnet hørte først at motoren gikk støtt med jevn dur. Deretter fusket motoren og flyet falt ca. 50 meter. Han hørte så tre-fire smell. Odin Elnan hadde inntrykk av at motoren etter en stund gikk jevnt igjen og flyet rettet seg opp og fløy horisontalt. Så begynner flyet å gå på skrått ned og forsvinner bak Bardalsåsen. Det var ikke i spinn. Vitnet hørte ingen eksplosjon.

Ole Indgjerd, f. 7. januar 1914, var verkstedarbeider fra Follafoss som den dagen var på elgjakt. Han stod på post på Storvarden ca. en kilometer nordøst av Bardal gård. Jagerflyet fløy midt over ham, med lav jevn motordur. Så registrerte han at motoren plutselig stoppet og

at flyet gikk på skrå nedover. Da hørte han flere smell fra motoren, og flyet rettet seg ikke opp igjen så lenge han så flyet. Vitnet antok at motorstansen var en del av øvelsesopplegget fra flygerens side.

Julie Gurine Bartnes, f. 14. mars 1908, var husmor på Granli. Den formiddagen var hun ute på potetåkeren sammen med sine fem barn fra to til 11 år. Hun holdt på med bøtte nummer to da hun ble oppmerksom på en rar lyd fra luften. Hun snur seg og ble skremt da Spitfiren kom så lavt seilende mot henne fra Bardalsåsen. Plutselig foretok flyet et stup på skrå ned og var nesten i bakken på en rydning i skogen like nedenfor potetåkeren. Flyet var trolig bare et par meter over bakken, og kun 15 meter fra der hun stod, men gikk opp igjen og mot Bardalshalla, der det forsvant bak berget. Hun syntes ikke motoren var normal, den ulte. Hun så ikke flyet styrte, men hørte eksplosjonen.

Folket på Bardal gård holdt på med på sitt. Far Kåre var på elgjakt, mens gårdens vanlige drift ble ivaretatt av blant annet Severin Bartnes (gift med overnevnte Julie), som var gårdskar på den tiden. Da Thunes styrtet, satt omtrent alt folket på gården inne og spiste tidlig middag/lunch. Mor Ragnhild hadde ordnet med lammefrikassé. Severin var den som gikk ut da de skjønnte at et fly hadde styrtet i nærheten. Han kom raskt tilbake og fortalte hva han hadde sett, og "nektet" de andre å gå ut. Det var ikke et hyggelig syn. Mor Ragnhild fikk likevel med seg noen glimt, som gjorde så sterkt inntrykk på henne...."*at hun for ettertiden aldri mer ville lage eller spise lammefrikassé*", forteller Eva og Einar Morten Bardal det til meg en septemberdag i 2012, da jeg besøkte denne vakre, velstelte og storslåtte gården, både inn- og utvendig. For et fantastisk flott sted - som kun driftige folk kan fremskaffe. Dyktighet, disiplin og flid gir gjenskinn overalt. For en gård! For et sted. For noen mennesker, - fra 1 til 10, gir jeg 11.

Så er det ofte slik med en historie, at den blir på et vis ikke fullstendig før en har fått med "the rest of the story". For vårt kapitels del skjedde dertil følgende, nemlig to bilkollisjoner. Ambulansebilen fra Værnes, som skulle hente den forulykkede Thunes, ble ved Røra påkjørt av en lastebil fra Bøndenes Salgslag på Levanger, som ønsket å kjøre forbi. Sjåfør på ambulansen var soldat Rolf Thyholt fra Stjørdal. Bilen var en høyrestyrt Austin. I venstresete satt sersjant Arne Sandfærhus. At rattet var på høyre siden hadde ikke noe med ulykken å gjøre, selv om det var litt uvant med rattet der. En av årsakene var nok heller at Austin var meget treg, og mulig feilberegnet lastebilen fartsforholdet de to imellom - og skar inn for tidlig. Tross at veien var om lag 6 meter brei, klarte altså lastebilen under forbikjøringen å kjøre inn i ambulansen, slik at sistnevnte fikk døra revet av, likedan en skjerm, forlykt og radiator. Skadene var så omfattende at ambulansen måtte hentes av servicebil og kom aldri frem til åstedet og sitt gjøremål. Rolf Thyholt forteller at han aldri glemmer bilnummeret som brått skar inn foran ham. Det var V-2095. "*Og ikke nok med at lastebilen forårsaket en kollisjon, han stanset ikke - men kjørte videre*", forteller Rolf Thyholt nå 62 år senere. - Asbjørn Thunes ble derfor fraktet til



12. september 2012: Rolf Thyholt kjørte ambulansen den gangen i 1950



Værnes med en bil fra Røde Kors på Steinkjer. Deretter ble kisten med Thunes under eskorte sendt til Bergen med sørgående hurtigrute.

Den andre kollisjonen skjedde da lensmannsbetjent Øystein Myhr i Beitstad skulle rykke ut i all hast etter at det kom melding om havariet. En ny lastebil kjørte ikke tilstrekkelig langt ut ved passeringen, og dermed smalt det. En ulykke kommer sjelden alene, heter det seg vel! Lensmannsbetjenten ble deretter medlem av den straks oppnevnte havarikommisjonen som kom til åstedet kl 1530. Da Myhr gikk der på åstedet senere på dagen og sparket blant flyrestene, fant han armbåndsuret til Asbjørn Thunes. Livet til Thunes hadde stoppet, men klokka var uskadd og gikk som normalt, som en symbolikk til etterlatte og oss andre - om at livet måtte gå videre.