

1954 Utrolig flaks under nødlanding i Hegra

Fenriken kommer hesblesende inn på Flygeskolen på Værnes en overskyet marsdag i 1954. Han var litt sent ut, etter at påtroppende vakthavende offiser ble noe forsinket til avløsningen klokken 0900. Fenriken hadde gått på vakt som ”daghavende” ved Værnes flystasjon to dager tidligere. Tildelt elev den morgenen var klar over dette, og satt tålmodig og ventet. Siden fenriken hadde vært på nevnte beordring, kunne han ikke ta del i dagens brief. Men flyelev nr.22, Alf Tveit – hadde fulgt nøye med, sågar gjennomført en ”stand-up” (fremføring av puggede sjekklister), og satt nå klar med flygeordren, været, reiseplan og andre nødvendige opplysninger vedrørende oppdragets art og øvelsesmomenter. De andre *flightene* var for lengst i luften. Normalt ville flyeinstruktøren ha ringt inn flygeturen til flygekontrollen, men akkurat denne mandagen hadde flyprogrammet i sin helhet blitt meddelt flygekontrollen pr. telefon av kullsjefen, fenrik Tore Barreng. Dagens treningsmoment var ”Instruksjon i lavflyging”, som normalt foregikk i lavflygingsområdet øst av Værnes, nedunder Strætefjell. Denne mandagen i mars 1954 var det tre av skoleflyene som ble programmerte for lavflygingsområdet. Det var Barreng, Sætre og vår fenrik. (I artikkelen vil vår mann bli kalt ”fenriken” ut i fra at ”familien til vedkommende” ikke ønsket noen offentliggjøring, det være seg navn, bilder eller tekst. ”Historien” er derfor tonet betraktelig ned, kraftig amputeret, anonymisert og gjenspeiler kun forhold hentet fra avisutklipp og rapporter).



Det er mulig at allerede under ”briefen”, - eller mangel av så dann for fenrikens vedkommende, - begynner den første dominobrikken å falle. *Fenriken* og hans elev foretar de rutinemessige preflight-sjekkene, og er i luften klokken 0936. Det var eleven som fløy. Alf Tveit foretok sin avgang på bane 10 og steg i nordøstlig retning – hvilket ikke var mot lavflygingsområdet. Dette skulle bli et avgjørende moment for den misforståelsen som oppsto et par minutter senere.

Fenrik Tor Barreng hadde tatt av ganske tidlig med sin elev, som het B.Sande, i Fairchild LAG. Vanligvis var det første flyet som erfarte flygeforholdene. Dagens rutiner ved Flygeskolen tilsier at en av instruktørene tar av for ”værsjekk”. Vitale opplysninger blir straks meldt tilbake til Flygeskolen pr. radio før programsjef og instruktørene avgjør hvorvidt flyging skal finne sted. I 1954 var i og for seg ikke rutinene så mye annerledes, men enkelte forhold tyder på at andre flighter ofte gikk i luften før ”værflyet” eller ”førstemann” hadde returnert eller tilkjennegitt situasjonen. En vesentlig forskjell fra dagens rutiner, var det faktum at datidens skolefly av typen Fairchild ikke hadde radio. Mulighetene for kommunikasjon og dermed tilbakemeldinger var begrenset. Denne mandagen hadde Barreng ikke funnet forholdene i lavflygingsområdet tilfredsstillende. Han erfarte sterk turbulens og nedadgående luftstrømmer fra fjellsidene (wind, gusty and downdrafts). Vinden var generelt den dagen på Værnes fra øst, svak – men i 1000 m var den 240 grader og 20 kts. Det var overskyet, av og til litt regn, temperaturen omkring 5 grader. Flere fly som var i luften rapporterte om sterk vind fra fjellsidene.

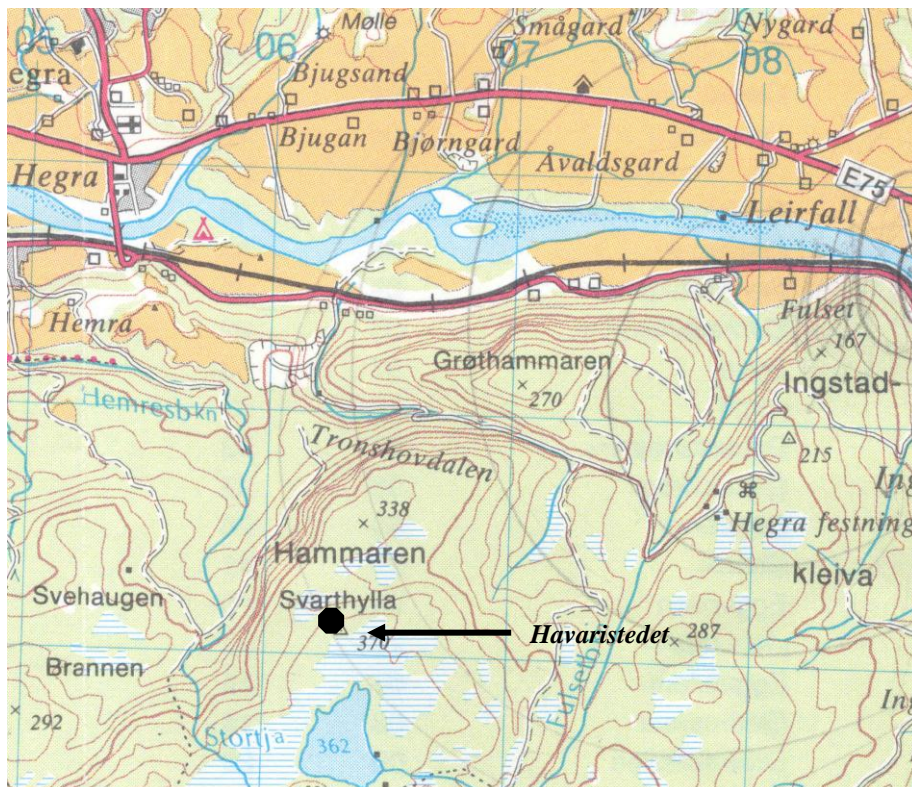
På den tiden, var luftfarten og Flygeskolen, på et vis inne i et generasjonsskifte hva gjaldt flytyper, fra Fairchild til Harvard. Flere av instruktørene var nettopp kommet tilbake fra Canada, og ble beordret til f.eks 337-skvadronen på Værnes, hvorfra de igjen var utlånt til Flygeskolen. For disse ble det på en måte å bevege seg i ulike ”generasjoner”, underforstått: de varierte mellom å fly enklere fly utstyrmessig, eksempelvis uten radio, med mer avanserte flymaskiner. Dette kunne føre til at treningsgrunnlaget hva gjaldt visuelle tegnangivelser i

lufta ikke var på topp for flyging med fly uten radio. Akkurat dette skulle få konesekvenser for *fenriken* denne vårdagen i 1954.

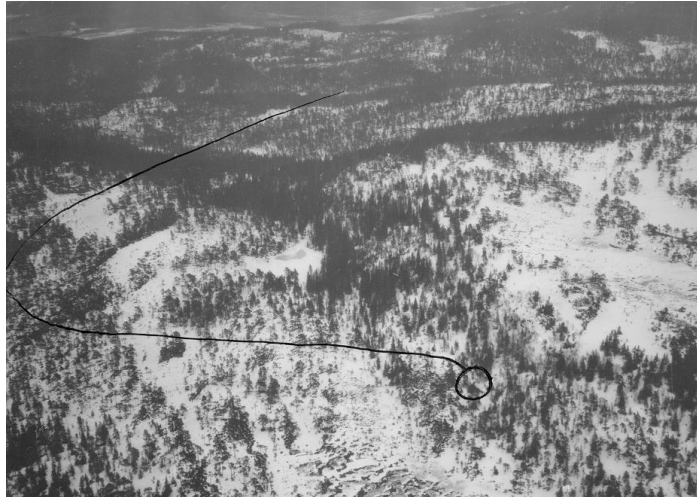
På tilbaketur til Værnes møter Barreng først kollega Torleif Sætre (se bind 5, side 145) i Fairchild LCV. Barring skulle nå uten radio forsøke å stoppe Sætre fra å entre lavflygingsområdet. Korrekt flyging og tegnangivelse ville være å fly foran fra styrbord til babord, en bevegelse som tilsa: ”følg meg”. Dette gjorde i og for seg Barreng, men pekte samtidig mot lavflygingsområdet, hvoretter han beveget hånden tvers over halsen og ristet på hodet. I ettertid viste det seg at Sætre misforsto dette og likevel entret lavflygingsområdet. Dominoeffekten kunne trolig ha blitt stanset dersom Barreng hadde forvissnet seg om at Sætre hang på hjem. Men dominobrikken ble ikke fjernet, fordi Barreng straks etterpå møter tredje pilot autorisert for lavflyging den dagen – nemlig vår *fenrik* i Fairchild LBE. Denne gangen foretar ikke Barreng korrekt avskjæringsmanøver, men kommer opp på siden av *fenriken*/Tveit, peker mot lavflygingsområdet, beveger hånden tvers over halsen og rister på hodet. Svendsen nikker tilbake. Både *fenriken* og hans elev, Tveit – misforstår tegnangivelsen. Her er det tre viktige faktorer som ledet frem til mistolkningen:

- i) *Fenriken*/Tveit var ikke på direktekurs mot treningsområdet, men litt offcentret på nordøstlig kurs.
- ii) Hånd tvers over / under halsen kan oppfattes som ”kutt ut” nåværende kurs.
- iii) Barreng pekte mot treningsområdet, hvilket ble tolket som ”fly dit”.

Både Sætre og *fenriken* misforsto sin kullsjef. Dette er likevel kun indirekte årsak til det som videre hendte. Torleif Sætre erfarte raskt at forholdene var for ustabile til å gjennomføre ”lavflyging” og avbrøt sitt oppdrag og returnerte til Værnes for landing. *Fenriken* derimot valgte å gjennomføre sitt tentative program.



Etter at *fenriken* hadde vist eleven lavflygingsområdet, fløy *fenriken* selv en demonstrasjonstur. Luften var en del turbulent, og etter hans eget utsagn merket han den nedadgående luftrømmen i fjellet nord for Stortjønna (se kartet), men mente at det var forsvarlig å la eleven overta etter at han hadde gjort oppmerksom på forholdet. Det skal innskytes at vindforholdene med utgangspunkt i Stråtesfjell og knausene nedunder, ble gjennomgått mellom instruktør og elev før de tok av fra Værnes



noen minutter tidligere. Så her blir faren for "downdrafts" altså nok en gang påpekt. Likeledes hadde "briefen" innholdt momenter rundt Fairchildens svake motorkraft ved lavflyging. Crewet var altså forberedt. Eleven fløy to runder, hvorpå *fenriken* ga ordre om å svinge til venstre og sette kurs for en bestemt fjelltopp. Alf Tveit oppfattet ikke ordren korrekt og satte istedenfor kursen for en fjellknaus som lå til venstre for flygeretningen. Flyet lå i dette øyeblikket på høyde med toppen av fjellknausen. Den nedadgående luftrømmen i området presset flyet ned. For å kompensere for dette, ga eleven full motor og svingte kraftig til høyre for å komme ut over lavere terreng. *Fenriken* skjønnte at det var fare på ferde, og ga eleven ordre om å overlate kontrollene ("styret") ved å si: "My controls" ("Jeg overtar"). Dette betyr i dette tilfellet at instruktøren, *fenriken* - ville overta føringen av flyet. Responsen skal da være: "Your controls" ("du flyr nå flyet"). Flyelev Alf Tveit fortsatte imidlertid å beholde kontrollene inntil han merket at *fenrik* Svendsen hadde overtatt. Dessuten, og svært avgjørende, - eleven ble sittende med beina på siderorspedalene, hvilket resulterte i ukoordinert flyging. Litt komisk uttrykt: "Begge fløy flyet samtidig". På dette tidspunktet begynte flyet å falle gjennom i svingen, og da instruktøren merket faren for at flyet skulle steile, og at de ikke ville kunne gå klar av tretoppene, rettet *fenriken* opp flyet og landet "kontrollert" i trærne rett forut.



Flyets propeller, vinger og haleflate ble ødelagt. Motoren ble revet av mot et solid tre før flyet kom til ro etter 20-30 m. Klokken var da 1010, mandag 22. mars 1954. Åstedet: 66 m nordvest av Svarhylla ved Stortjønna i Hegra. Posisjon: N63.26.814 – E011.07.851. Det oppsto ikke brann. Både *fenriken* og Tveit kunne forlate flyet uten særlige skader. De fikk kun slått av bryterne til bensinkranen. Så godt som alle andre brytere var låst fast. *Fenriken* som antok at det var fare for brann, tok ut brannslukningsapparatet for å ha det klart. Redningsutstyret ble også tatt ut og plassert under en utbrettet dinghy. Da de så fly i retning Værnes, forsøkte de å tilkalle seg oppmerksomhet ved hjelp av å avfyre signalraketter. Etter en stund valgte de å ta seg ned til bygda, mot Hembre gård. Men først tok de pulver fra den ene flytevesten, som gir en gul kraftig farge ved berøring med fuktighet, og så skrev de en V i snøen (require assistance).

Kommisjonen som kom sammen for å granske havariet, kom ganske raskt til at det ikke var noe teknisk feil med flyet. Årsakene var:

- i) Eleven misforsto ordren om retningen han skulle fly.
- ii) På grunn av flyets posisjon i forhold til terrenget, måtte det svinges kraftig til høyre, hvorunder flyet mistet fart.
- iii) Eleven oppfattet ikke ordren om at instruktøren overtok kontrollene. Eleven ble sittende med beina på siderorspedalene, flyet ble fløyet ukoordinert, og tapte raskt høyde.
- iv) Den nedadgående luftstrømmen presset flyet ytterligere ned. For å unngå hindringer på bakken, måtte instruktøren heve nesene, hvoretter farten avtok faretruende – og for å unngå steiling, rettet han opp flyet og landet det i skogen.

Undersøkelseskommissjonen mener at eleven handlet riktig ved å gi på motor for å komme ut over lavere terreng. At eleven ikke hørte instruktørens stemme, må nok skyldes det svake interkommunikasjonssystemet som Fairchild er utstyrt med. I den forbindelse kom kommisjonen med tilrådning om at ordregiving for overtakelse av kontrollene i et fly – foruten å bli gitt muntlig – også blir tilkjennegitt ved risting i stikka, samt at eleven strekker armene i været. Slik er det ved militære flygeskoler i dag.

Etter at kommisjonen kom med sin rapport, ble den skjerpet vesentlig ved at sjefen for Luftkommando Trøndelag ila *fenriken* vesentlig kritikk for ikke å ha grepet inn tidligere. *Fenriken* ble ilagt 300 kroner (30 000 i dag) i bot, subsidiært 10 døgn vaktarrest. Sjefen for Flyvåpenet, generalløytnant Finn Lambrechts kom også med en viss disens i forhold til kommisjonen.

Flygekontrollen fikk igjen kraftig kritikk, slik flere rapporter fra 50-tallet viser. Undertegnede kan ikke annet enn å registrere at det stadig var en viss uenighet og diskusjon mellom lufttrafikkjenesten og Luftforsvaret på den tiden, forhold som overrasker meg ut i fra de inntrykk og formidlinger jeg tidligere har blitt gjenstand for! Medisinsk autoritet kritiserte at ikke engang saniteten ble varslet av flygekontrollen. Krasse brev gikk den



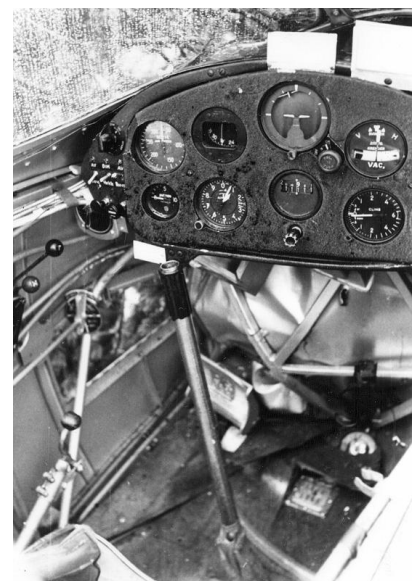
gangen mellom ledelsen av flystasjonen og ledelsen av flygekontrollen, og ble etter hvert brakt opp på stabs- og direktoratnivå. Jeg skal la dette ligge nå, men ser gjennom tilgang på dokumentasjoner en viss sendretighet hos lufttrafikkjentesten den gangen. Først klokken 1130 ble en oppmerksom på at flyet ikke var kommet tilbake. Klokken 1210 ringte *fenriken* til flygekontrollen, hvor assistent Nils Christian Nielsen, f. 7.juni 1931, tok telefonen, og videre varslet fenrik Lindahl på flygeskolen, likeledes løytnant Jakobsen på materiellgruppen.

Flygerne ble hentet på Hembre gård og brakt til sykehuset, hvor lege, lt. Egenes foretok undersøkelse klokken 1615. Kaptein G. Strømmen tok av med en Harvard og fotograferte havaristedet fra luften klokken 1600. Flygeren avla også i den forbindelse en værrapport ut i fra sin erfaring med nedadgående luftstrømmer fra Strætessfjell. Flyets Form 700 og loggbøker ble beslaglagt klokken 1630. Flyet var altså et Fairchild skolefly, nr.PT.26 – 42/4116. Serie /fabr.nr.: 10206 med gangtid totalt på: 2 067:35 t. - Kommisjonen og en vaktstyrke bestående av flyelever og teknikere dro fra Værnes klokken 1710 og ankom havaristedet med weasel klokken 1815. Kommisjonen og vaktstyrken tilbrakte natten i en hytte ved Stortjønna, tilhørende Anders Hembre (grunneieren). Arbeidet var ferdig tidlig dagen derpå, slik at demontering tok til ca. klokken 1000. Flyet ble transportert til Værnes med weasel og lastebil neste dag, onsdag 24.mars.



Havariet medførte en viss uenighet også internt i Luftforsvaret. Rutiner og regler ble nødvendigvis diskuterte, og som så mange ganger – både før og etter den tiden, kom den såkalte sædvaneretten i høysete. Det menneskelige, ved å henvise til tidligere praksis og allmenn fortolkning uten å vise til dokumentasjoner – måtte kjempe en kamp for å overbevise ”selvfølgeligheter” – sett fra den ene part, mot forsvarsmekanismer hos den annen part – som skylder på manglende skriftlige henvisninger. Slik har det alltid vært, og slik vil det alltid bli. En benytter sine muligheter etter behov. Å forsvare sine handlinger, vil ofte bli en kamp mot veggen. Logikk, fornuft og tillit synes mange ganger kun å være ord uten mening ovenfor jegerne etter syndebukker.

Det skal innskytes at samme dag skled en Harvard ut av banen under avgang rullebane 28, over snøbrøytekanten og havnet vest av rullebane 01/19 – og ble liggende på det vi i dag kaller C5-plattformen (M4-6). Etter dette uhellet ble rutinen innført om at en brannbil med sjåfør skulle stå klar ved rullebanen mens flyging pågikk, noe som fortsatt gjelder ved soloflyging for flyelever.



Fenriken var nok ikke den som hadde mest flaks her i livet. Enkelte uhell i det militære vitner om det. Den 18.mai 1954 hadde han et større havari med Vampire på Bardufoss. Under en crashøvelse skulle han den dagen foreta en simulert avgang med Vampire SI-L og stanse ved enden av banen hvor ”havariet” skulle markeres med røykbomber. Under utrulling klarte ikke *fenriken* å bremse ned farten i tide og kjørte utfor enden av rullebanen - etter å ha kuttet motoren og trukket inn understellet. Han ble ikke skadet, men betydelig skader oppsto på flymaskinen. Den 18.juni 1958, på flybasen Metz Frascati i Frankrike, steilet han i lag med sersjant Johan Kleven med en T-33 bare 2 – 3 m over banen etter avgang bak fire F-84G. Understellet var nettopp tatt inn, og flyet buklandet og skled nedover rullebanen.

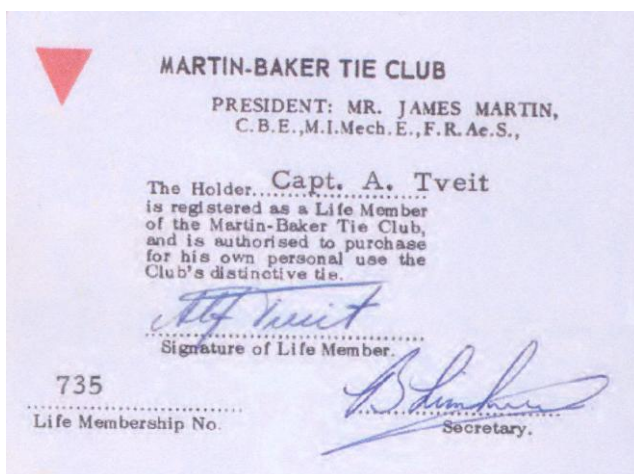


Alf Tveit

Flyelev Alf Tveit hadde da havariet inntraff i Hegra 17:00 timer på Fairchild. Han fikk noen hudavskrapninger, en lokalisert hevelse og distinkt ømhet, som trolig skyldtes slag mot kneet forårsaket av stikka. Psykisk var han relativt upåvirket. Alf Tveit ble født 28. april 1934 i et lite hus på en liten holme i havgapet sør for munningen av Sognefjorden, på et sted de kaller Byrknesøy. Etter realskolen begynte han i 1952 på Luftforsvarets tekniske skole på Kjevik. Han søkte seg som hjelpemekaniker til den nyopprettede helikoptervervingen på Sola, og var faktisk med å motta de tre første helikopterene til Forsvaret. Men han ønsket å bli flyger, og etter en langvarig kamp, fikk han endelig sin mors underskrift slik at han kunne søke flygeskolen. Etter uttaksflygingen på Værnes, gikk turen til Canada for trening på Harvard og T-33 Silver Star. Han ble tilsatt ved 334-skvadronen i Bodø hvor han fløy F84 Thunderjet, pluss noen få timer på F-86/Sabre. I perioden 1959 -1962 gikk Tveit på Krigsskolen, som den gangen var på Fornebu (senere begravd under rullebanen). Var så en kort tid instruktør på Flygeskolen. Fra 1962 tjenestgjorde Alf Tveit ved 717-skvadronen på Rygge hvor han fløy RF84F Thunderflash (fotorekognosering).

En mørk vinterkveld, den 2.februar 1965 – midt over Oslofjorden, måtte han ta i bruk ”Martin Baker” (utskytningssystem) – og reddet livet i fallskjerm – etter at svikt i brennstofftilførselen resulterte i motorstopp. Han hadde nettopp tatt av fra Rygge og var ved siden av Larkollen. Da han merket motorsvikten, snudde han flyet og fikk det ut over sjøen igjen med tanke på at

det ikke skulle falle ned over tettbebyggelse. For denne manøveren ble han kreditert følgende ord: ”...for hans omtanke og kaldblodighet”. Flyet falt ned ca. 200 m fra Mefjordbåen, mens Alf Tveit lyktes etter utskytingen å manøvrere fallskjermen bortover mot Eløen, hvor han landet i det tynne snølaget. Det skal opplyses at flyet begynte å brenne før Tveit fikk skutt seg ut, og øyenvitner observerte jagerflyet som en ildkule på himmelen. Mange odds imot, men det gikk bra også den gangen til tross for noen uker på sykehus. Høsten 1965 sluttet Alf



Tveit i Luftforsvaret, og begynte sin sivile karriere i SAS, hvor han fløy Convair Metropolitan, DC-9, DC-8, B747-jumbojet og MD80 – frem til han gikk av med pensjon i

1994. I 1977 påbegynte Tveit et større byggeprosjekt av en seilskute. Han bodde da i Røyken. 20 år senere var han klar, og den 5.juli 1997 seilte han og kona sørover, ganske så planløst for øvrig. Ved Kanariøyene krysset de Atlanterhavet, og tilbrakte ett år i Caribbean. Så seilte de gjennom Panamakanalen og ut i Stillehavet: Galapagos, Marquesas, Tuamotus, Tahiti, Bora-Bora, Vest Samoa, Tonga til New Zealand – hvor de hvert år tilbrakte sommeren. Ellers holdt de til rundt Fiji-øyene. I 2004 dro de til Singapore, for så å slå seg ned i Phuket i Thailand, hvor de nå bor. Den 2.juledag i 2004 var de tilfeldigvis i ly av noen øyer da *thunamien* kom. En kan vel si at Alf Tveit ”reddet livet” for tredje gang.

Ser vi på karrieren og livet til de to som denne marsdagen i 1954 ufrivillig havnet i tretoppene i Hegra, må en kunne si at *fenriken* hadde litt uflaks gjennom livet - og som til slutt endte så tragisk i Spania hvor han omkom i en fallulykke i en nedlagt gruvesjakt, mens Alf Tveit – tross sine ”tilbud” hadde flaks. *Fenriken* gikk på sin måte foran og ”kvistet løype” – nesten i dobbelforstand med tanke på hans kontakt med trærne i Hegra. - For oss som kommer etter, har vi lært av det. Flere kjenner hans familiære liv, og vil sikkert ha sine meninger, men jeg velger å tone ned det rent personlige. Som militær var *fenriken* et klokt og godt menneske, som ga samtiden og sine etterkommere av sin erfaring. Det norske Luftforsvaret har mye å takke *fenriken* for.