

1954 Vampire styrter sørvest av Sørungen i Selbu

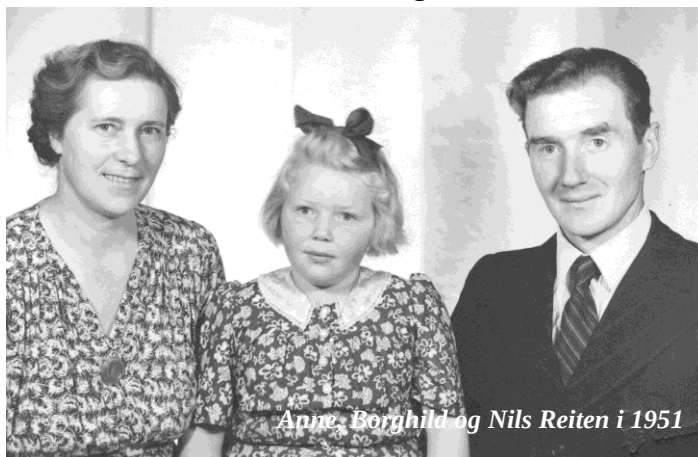
Søndag den 18.juli 1954 har de to brødrene Nils og Per Reiten tatt seg inn til Storlivollen, for å utføre noe mannfolkarbeid, slik de måtte med jevne mellomrom utover hele sommeren. På setrene var det som vanlig kvinnfolkene som styrte. Og sammen med dem var alltid de mindre ungene, mens de større oftest var hjemme på gården og hjalp til med de ulike onnene. Når hesjinga og forkjøringa sto på som verst kunne de voksne, både kvinnfolk og mannfolk - veksle mellom seterarbeid og gardsarbeidet hjemme. Det var ikke få turene som ble tilbakelagt opp og ned gjennom skogslia. De fikk så men ikke noe gratis. Likevel fikk de alltid tid til litt fiske - og hygge seg så godt de kunne til tross for myggen som nok var ganske aggressiv på denne tiden. Denne hyggen var en viktig del av matauken. Nils var 37 år og herredsskogmester i Midtre Gauldal. Han bodde på Bjørgen i Singsås, mens broren på 29 år hadde kommet ned fra Røros, hvor han var sagbruksbestyrer på Gjøsvika. På Storlivollen den sommeren var begge kjerringene budeier, henholdsvis Anne (d. juni 2005) og Oddrun.

Tirsdag morgen hadde de gjort unna litt arbeid. Det var så vidt de to mannfolkene overlevde angrepene fra "mosquitoene", og nå lå de på sengene og hvilte ut, vel vitende om at de hadde det best inne nettopp nå inntil vinden og temperaturen fikk roet ned djevleskapen der ute. Men ungene, nei – de var for lengst over alle hauger – og syntes å være immune mot alt og ingenting.



På Storlivollen setret også Liv Almås. Sønnene Per Ingar og Håkon Arne var med som vanlig, men hadde den morgenen for lengst løpt over til Borghild. Alt var som det pleide og skulle. Senere rammet ulike tragiske skjebner familien Almås. Per Ingar veltet med en gravemaskin den 16.oktober 1978. Han fikk begge beina klemte og knust under maskinen, og måtte amputere et ben i kneleddet og det andre under kneet. Faren, han Oddvar, omkom da han veltet med traktor under snørydding den 27.november 1979. Den 29.august 1997 mister Kari Helen og Håkon Arne sin 20-årige sønn Terje, som drukner under bading i Gaula. Det er noen som "får alt".

Tirsdagen i juli 1954 gjør fenrikene Torleif Sætre og Arne Eirik Berntsen fra 337-skvadronen på Værnes seg klare for å ta av med hver sin Vampire jagerfly - for en såkalt værttest. Men Sætre fikk ikke startet opp da batterivognen ikke hadde



Anne, Borghild og Nils Reiten i 1951

tilstrekkelig strøm. Fenrik Berntsen dro derfor av sted alene. Sætre ble en stund senere autoriserte av løytnant Fridjof Sund for annet oppdrag. Sætre ble pålagt å bruke radioen jevnlig for, i tillegg til egen trening, også å gi personellet ved radiopeilestasjonene trening i å gi fiks og ”heiming” (homing). Været var overskyet, rolig - skydekket i Værnesområdet var ca. 3 500 fot, i Selbu var det opp mot 4 000 fot. Fenriken ble orientert om luftvernartilleriets skyting ved Midtsandan og om været, men fikk for øvrig ingen detaljert briefing idet oppdraget var enkelt og rutinemessig. Sætre hadde tidligere utført lignende oppdrag. I SOC (mil kontrollør) sin rapport står oppført fiks, heiming og snitt. Det er imidlertid fastslått at Sætre ikke skulle utføre snitt-flyging, og grunnen til at snitt synes å være meldt inn, skyldes en feil enten i ordren eller fra flygelederassistenten. Klokken 0900 er Torleif Sætre i lufta med Vampire ZK-X med kallesignal Boy Scout 46.



*Håkon Arne Almås
som ungdom*



Liv Almås



*Per og Oddrun Reiten
først på 50-tallet*

Klokken nærmere seg 0930. Som Nils Reiten ligger der på Storlivollen og smådøser, registrerer han en flydur. Lyden kom fra sør og gikk nordover. Han mente flyet fulgte Hukkeldalen, og gikk forholdsvis lavt. Utover dette brydde han seg ikke mer om forstyrrelsen – flydur var ikke uvanlig i disse trakter. Plutselig kommer hans datter, Borghild – på 8 år, løpende inn i rommet i lag med Anne og Oddrun: ”Pappa, dæ æ stor svart røyk”, og så peker hun ivrig nordover. Nils og Per velter seg ut av sengene og ser ut av vinduet. De ser en svart røyksopp stige opp over åskammen. De ser raskt på hverandre, og uten å si noe, tenker de nok det samme: ”Flyet”. Nils hentet en kikkert. I den ser han et fly sirkle rundt røyksoppen som steg høyere og høyere. Han kunne og se at røyken var lyserød i roten. ”Flyet må ha styret”, sier han høyt. Han ser at flyet som sirkler er en Vampire, såpass visste han ut i fra to halefinner.



”Her er ikke tid å miste”, sier Per – han er på vei ut på kjøkkenet. Familiene uttrykker sine tanker, noen raske beskjeder blir gitt – sekker pakkes. Transalven blir kastet opp i sekken, før den slenges på ryggen, - så er de to på fullt firsprang ut av setervollen, hvor flere barn som var på vollen, blant annet Håkon Arne Almås, - pratet ivrig i munnen på hverandre. Da de gikk inn i småskogen så de at røyken var borte. De mer løp enn gikk. Mens de tar seg nordover gjennom krattskogen, gir Per uttrykk



Tilsvarende fly

for at han mener bestemt han hørte at motorduren forandret seg. Det hørtes ut som motoren fusket eller harket. Etter ca. 35 minutter gange ser de to brødrene et fly kretse over området. (Det var Norseman tatt av fra Værnes). 50 minutter etter de forlot Storlivollen, var de fremme ved åstedet. Det var lett å finne fordi det var meget sterk parafinlukt, en lukt de mente å sanse minst en kilometer fra havaristedet. De så ingen ild eller røyk, men fullt av deler spredt rundt omkring. De så først etter flygeren. Til å begynne med fant de kun personlig utrustning. De hvite hanskene hadde store brannmerker. De så en fallskjerm som fløt på vannet, og like ved en gummibåt. Nils og Per Reiten ble gående rundt krateret i vel 1 time, inntil et helikopter kom. Så tok de seg ”hjemover” til sine familier. Det var tirsdag den 20.juli 1954. Stedet var ved Fjelltjern sørøst av Sørungen i Selbu kommune. Posisjon: N63.05.989 E010.53.063. Flygeren som hadde forulykket var den 21-årige Torleif Mineur Sætre fra Bergen.

Fenrik Sætre tok av fra Værnes klokken 0900. Klokken 0914 befant flyet seg vest av flyplassen på sørlig kurs. Sætre kalte da opp Værnes heimer for å få peiling til stasjonen. Klokken 0920 ble SOC (militær kontrollør) anropt for å få fiks. Sætre oppga da flygehøyde på 3 000 fot, fart på 280 kts og kurs 190 grader. SOC oppga posisjonen til å være Gulsosen. Klokken 0922 sendte Sætre igjen for fiks, og posisjonen var da vestenden av Selbusjøen. Den posisjonen ble også bekreftet av flygeren. Nye fiks ble utvekslet klokken 0923 og 0924. Sætre sa han var over sydvestenden av Samsjøen og ba om klarering til å kalle opp ”heimeren” på Værnes. Klokken 0928 kaller han opp Værnes kontrolltårn på vanlig måte. Flygelederen hørte ham dårlig, og ba Sætre holde inne sendeknappen noen sekunder for derigjennom å få en peiling på ham (QDM). Sætre svarte ikke



på denne anmodningen, og det var ikke mulig å få kontakt med flygeren etter dette tidspunktet. Kommisjonen antok at flyet styrtet kort tid etter.

Fenrik Knut Fjell befinner seg på dette tidspunkt over Selbustrand i Vampire ZK-H, som en del av en rutinemessig navigasjonstur til Tynset. Han ser et lysglimt rett sør for seg, etterfulgt av en svart røyksopp. Han setter kursen mot røyksoppen og ankommer noen sekunder senere over det han etter første observasjon anser for å ha vært en flyulykke som nettopp hadde inntruffet. Knut Fjell sirkler et par ganger over stedet, uten å se antydning til liv. Det brenner fra noen få vrakrester, men for øvrig ser han kun et stort svart hull. Han klatrer raskt opp og avgir melding til kontrolltårnet på Værnes, og utber klarering for å komme inn og lande så raskt som mulig, med tanke på å tilføre alarmert personell sine observasjoner. Det skal her innskytes at ifølge loggen i kontrolltårnet melder Boy Scout 53 (Knut Fjell) klokken 0832 over radioen at han har observert et havari sør av Samsjøen. I henhold til vaktloggen ankommer Fjell til kontrolltårnet klokken 0840 og bekrefter ny posisjon til å være Burusjøen. På 8 minutter har han fløyet fra Selbu, landet, satt fra seg jagerflyet og rukket å komme opp i kontrolltårnet. Det synes noe urealistisk. Riktignok gikk det fort, men kanskje for fort. For denne unøyaktige stedsangivelsen førte til at det ble alarmert "feil" ovenfor personell i Singsås, og likeledes ovenfor helikopter Craven 14 som tok av fra Ørland. (Dette var første gang et helikopter ble benyttet i flyredningstjenesten i Trøndelag). - I løpet av den neste halvtimen klarer vakthavende flygeleder, Magne Nerby og distriktssjef Carl Norløff å få en Vampire og en Norseman i lufta for å utøve samband. Fenrik Fjell ble med i Norseman R-AX, ført av fenrik Rasmussen. I henhold til redningsprotokollen synes det å være stor usikkerhet om havaristedet, og klokken 0945 er Norseman med Rasmussen og Fjell tilbake på Værnes. Nå angir de enda en ny (den tredje) posisjon, - denne gangen til å være ved Flomyrene. (Hukkelvannene). Norseman R-AX og en Vampire går på lufta for på nytt å hjelpe



Knut Fjell

helikopteret å finne crashstedet, som er meget vanskelig å se fra lufta, pluss at berørte observasjoner viser seg å være for unøyaktige, da havaristedet i virkelighet ligger flere kilometer nord fra Hukkelvannene. Craven 14 finner ikke havaristen grunnet manglende referanser, og er ikke ved havaristedet før 1158. Først klokken 1135 blir posisjonen korrekt oppgitt til Fjeldtjern. Og mens alt dette pågår, leter folk på feil plasser, og berørte ledd fra Gauldalen blir ikke stanset før etter flere timer. Så sent som klokken 1315 blir lt. Rynning med en Fairchild sendt opp for å slippe ned meldeposser til mannskaper som er på feil søkeområde. Selv om dette ikke fikk noen betydning hva gjelder "utfallet" i dette tragiske tilfellet, så ble det i ettertid reist meget sterk kritikk mot at redningsmannskaper ble sendt av sted uten at åstedet var bekreftet geografisk, men var kun angitt som relasjonsposisjon. Faktisk ble lege og sanitetsmannskaper fra Værnes kjørt til Rognes i Singsås, hvorpå 3 timer gikk tapt.



Per og Oddrun Reiten 19.juli 2005

Vampiren havarerte ved Fjelltjern, ca. 2,5 km sørvest av Sørungen, i posisjon 6306N 1053Ø. Flyet gikk i bakken ca. 40 m fra vannkanten i en forholdsvis bratt vinkel og med stor fart. Ingen ting tyder på at flygeren har gjort forsøk på nødlanding. Deler av flyet lå spredt utover strandkanten og i tjernet. Det var ikke noe som tydet på brann i flyvraket på det stedet flyet traff bakken, men små deler fra brennstofftankene, som lå spredt rundt i terrenget, viste imidlertid tegn på brannskade. Ingen av flydelene var større enn at de kunne løftes med hånd. Tyngre deler av motoren var trolig slynget ut på dypt vann og forsvunnet i slam på bunnen av tjernet. Froskemennene, kapteinløytnant Ove Lunde og fenrik Ralph Olsen, som kom til stedet, kunne heller ikke finne slike deler på grunn av de vanskelige bunnforholdene. Flyet hadde ikke ammunisjon eller bomber om bord. Alle fire kanonene ble funnet ødelagte. Fallskjermen og redningsbåt var fullstendig ødelagt. Fallskjermen hadde delvis åpnet seg under havariet og ble funnet flytende et stykke fra land. Tallrike deler av forulykkede ble funnet over et større område. Tre dager etter ulykken var det funnet deler som i vekt til sammen utgjorde 1/3 av den forulykkedes legeme.



Kommisjonen:

Oblt.	Nils M. Jørgensen	flyger / formann
Kapt.	Knut R. Lundell	tekn off / medlem
Lt.	Sigurd Eggen	lege / medlem
Fenr.	Hans Jakob de lange	flyger / medlem
Lt.	Herbert C. Edvardsen	flytrygg.off / sekretær
Politi	Reidar Dahl	oppnevnt av politimesteren
Maj.	Paul Kjølseth	teknisk rådgiver

Kommisjonens formann dro ved 12-tiden til havaristedet i helikopter, og returnerte umiddelbart etter å ha konstatert totalhavari, og at flygeren var omkommet. Kommisjonen samlet seg på Værnes, hvorpå de utrustet seg for 2 døgn og kjørte fra Værnes klokken 1700. De ankom ved midnatt Morsethvollen, ca. 2 km fra havaristedet, etter å ha fått med seg Halvard Morseth som kjentmann. Klokken 0630 den 21.juli forlot kommisjonen Morsethvollen, og satte i gang med arbeidet på ulykkesstedet. I de påfølgende to døgnene ble froskemenn fløyet inn. Manngard ble etablert, som søkte i en avstand av 1 km for å finne deler, samt merker på bakken og trær. Rester av flygeren og spesielle deler fra flyet ble tatt i land. Størsteparten av delene ble



gravd ned i krateret. Samtlige hytter og sætrer i området ble oppsøkt for eventuelt å knytte til seg vitner. Da kommisjonen igjen var samlet på Værnes for bearbeidelse, viste det seg at kontrolltårnets lydbåndopptaker var av så dårlig kvalitet at opptaket var uleselig. Gjennom de nærmeste dager systematiserte kommisjonen innsamlede opplysninger, inklusivt avhør av en rekke vitner. Det ble foretatt 8 krigsforhør, ledet av krigsadvokaten for Trøndelag – og 10 politiforhør, ledet av politibetjent Dahl, - til sammen 18 vitner.

Kommisjonen trodde at en av tre forhold kunne ha hendt:

- i) Flygeren hadde fått et illebefinnende, og flyet hadde kommet ut av kontroll.
- ii) Flyet hadde kollidert med fugl som enten hadde gått igjennom ”hooden” og truffet flygeren, eller truffet og ødelagt et styreorgan på flyet.
- iii) En teknisk feil ved flyet.

Vampirene ble etter ulykken tatt ut av tjeneste frem til 11.august samme år. Flytypen skulle tas ut av tjeneste for godt den 1.januar 1955, og ytterligere restriksjoner ble pålagt fra 13.august, blant annet:

- i) Frivillig sjokksteiling skal ikke utføres
- ii) Dive-bombing vil inntil videre ikke bli utført
- iii) Ikke overskridelse av x antall G

En hadde ved prøver som ble foretatt, tatt sikte på å finne tekniske feil som kan ha forårsaket havariet. Det ble på havaristedet funnet flere balanse- og stabiliseringslodd til høyderoret og sideroret. Bolten som holdt et lodd inkorporert i den bevegelige delen av ”elevator actuating mechanism”, var brukket i gjengene inne ved loddet. Bruddstedet tydet på en sprekkdannelse av eldre dato. Ved undersøkelse av andre bolter av samme type ble det funnet to bolter som var bøyd på det stedet hvor forannevnte bolt var brukket. Ved magnaflux-prøven ble det funnet to bolter tilhørende andre typer lodd som viste tegn til sprekkdannelser. Tidligere prøver har vist at når angjeldende bolt blir brukket og stabiliseringsloddet derved blir frigjort, vil det kunne legges seg i en slik stilling at det kan binde høyderorets styrestang - og derved låse høyderoret i ”ned-stilling”.



Familien Sætre på hytta på Askøy. Torleif og hans forlovede helt til høyre

Dermed kom kommisjonen frem til følgende årsaker:

- a) brudd av ”fork end P/N K, 00384” i ”rod elevator control assy” med påfølgende låsing av ”elevator” med nedgangsrør.
- b) Svikt i brakett for ”elevator static balance weight” med ”tail flutter” til følge.

Det ble også ”spekulert” i om Sætre utøvde snittflyging (acrobatic) eller fløy aggressivt på annen måte og utsatte flyet for stor g-belastning. Det vises blant annet til den teorien at ovennevnte brudd kunne ha inntruffet på tidligere turer eller omsider etter et bestemt antall svinger – og at dette tallet nå var nådd. Andre mente dette ikke kunne være tilfellet, siden Sætre fløy rett fram med minimal bruk av ror. Men det er bevist at Sætre umiddelbart før ulykken inntraff, foretok en sving til venstre for å fly på nordlig kurs. I forbindelse med denne svingen kan høyderorets omtalte komponenter sviktet som følge av stor ”g-belastning”.

Knut Fjell var den siste som fløy Vampire ZK-X før den skjebnesvangre turen. Det skjedde dagen før, den 19.juli – og ifølge rapporten fra Fjell oppførte flyet seg normalt på turen som var klarert for snittflyging. Fjell opplyste at det ble trukket maksimalt 5G under visse manøvrer, blant annet 2 loop og noen Immelman og Cloverleaf. Fjell uttrykte under krigsforhøret at han la merke til at flymaskinen hadde et mye større utslag på stikka (balanseroret) enn de andre Vampirene.

Det var ingen direkte vitner til ulykken, kun vanlige observasjoner som alltid kommer i kjølevannet av en ulykke: Magnar Søbestad, 33 år, snekker, Heimdal – hørte flydur ved Reinsfjellet hvor han oppholdt seg på en hytte. Fru Marie Lodgård fra Singsås befant seg sammen med sin mann på deres hytte ved Vognildfjell ved Orsfjellet. Hun iakttok et fly som fløy veldig lavt og i meget stor hastighet fra Samsjøen og rett over Orsfjellet. Rolf Gulbrandsen, murarbeider, 45 år fra Trondheim - fisket i Gaula og så flere fly. Johan Hugås, 27-årige gårdbruker på Singsås, så en Thunderjet, - det var han sikker på siden han hadde vært radarmekaniker på Sola. Ingen Thunderjet var i lufta den dagen. Alf Mjøen, 41 år, bygningssnekker fra Strinda hadde også gjort sine observasjoner.

Torleif Mineur Sætre var født den 13.mars 1933, og bodde i Herman Foss gt. 7 i Bergen. Etter realartium påbegynte han sin militære flygerutdanning den 25.juni 1951 som flyaspirant ved LFS (Luftforsvarets flygeskole) på Rygge. Torleif fikk vingen i USA den 19.desember i 1952. Gjennomgikk Combat Crew Training ved Luke AFB i USA i perioden 05.01. – 21.03 1953. Gjennomførte instruktørkurs på Fairchild i mai/juni samme året, og var instruktør ved LFS (som ble flyttet til Værnes i 1952) frem til 20.oktober 1953. Påbegynte overføringskurs til Vampire på Sola den 20.oktober, og kom tilbake til Værnes, nå til 337-skvadronen - den 11.desember i 1953. Da uhellet inntraff hadde Sætre nettopp gjennomført instrumentkurs ved JTS på Sola. Sætre hadde 822 timer, hvorav 114 på Vampire. Forøvrig: 10 timer på T-33, 124 på Mustang, 215 på Harvard og 356 på Fairchild. Torleif Sætre var ansett for å være en meget rolig, pålitelig og veldisiplinert flyger.

Torleif hadde 3 søsken, hvorav kun hans søster, Karen Jensen (f.1925) lever. Hun har vært i skoleverket siden 1954, og bor nå som pensjonist i Andebu utenfor Tønsberg. Deres far, Tor Sætre, var driftsingeniør hos Mjellem & Karlsen. Karen forteller meg at de kalte Torleif for ”Burre”. Da Karen var nygift bodde de i nærheten av Salsbruket ved



Torleif stående. Foran på huk, Alf Granviken – senere general



Torleif



Karen Jensen i 1954

Kolvereid, og "Burre" kom på besøk i den tiden han var stasjonert på Værnes. "Burre" var så stolt over sin lille nevø, Tor. Nevøen er f.t lege (onkolog) på Radiumhospitalet. Bestefar til Torleif og Karen, som var skolebestyrer i Bergen, sa da "Burre" døde: *"Her lever jeg, og han er borte, han som var den beste av oss alle"*. Torleif var, da han omkom - forlovet med Sissi Rosmer, som studerte til tannlege.

General Alf Granviken forteller meg at han første gangen traff Torleif M.Sætre på vei fra Rygge jernbanestasjon til Lille Rygge hvor Flygeskolen den gangen var lokalisert. Siden holdt de sammen og delte rom i USA under videre utdannelse. Det samme gjorde de på Værnes, hvor de begge var instruktører en stund, samt flygere ved 337 skvadronen. Det utviklet seg et meget godt vennskap de to imellom. Blant gutta ble Sætre kalt for "Kjeks". Torleif var en meget dyktig pianospiller, og på Værnes underholdt han stadig vekk, blant annet spilte han ofte firhendig med Tor Barreng. Alf Granviken trekker spesielt frem Torleifs omtanke for venner og andre. Da ulykken inntraff var Alf Granviken på ferie. Det var et tungt budskap. Han var naturligvis til stede i Bergen i forbindelse med bisettelsen. Granviken forteller også at han fløy 9 turer med ZK-X (flyet som Sætre havarerte med). ZK-X ankom Norge den 10.desember 1949 og hadde 561:20 timer i lufta da det styrtet. Bildet nedenfor viser en annen type Vampire.



Under såkalt krigsforhør (som det het den gangen) uttrykte både løytnant Fridjov Sund og fenrik Eirik Berntsen at Sætre ville aldri foreta snittflyging eller annen ikke-autorisert flyging, da Sætre var en pålitelig type som kjente sin begrensing og ikke ville fravike sin autorisasjon. Ingen kunne gi noen forklaring på uoverensstemmelsen mellom hva som var anført i autorisasjonsprotokollen og flygekontrollens logg hva gjaldt snittflyging. Kommisjonen kjente også til en episode som skjedde kort tid før den skjebnesvangre dagen, da fenrik Møller erfarte at høyderoret ble låst på grunn av et sprengt kulelager.

Fenrik Petter Laurits Fjeld, f. 27.juli 1927 i Oslo, hadde tatt av med Vampire ZK-8 klokken 0906 og landet igjen klokken 0950 samme dag som ulykken inntraff. Under vitneavhør uttalte han at han ikke likte ZK-X (flyet Sætre fløy), og mente at heller ingen andre på skvadronen likte dette flyet. Flere hadde uttrykt at det ikke var noe "fres" over flyet. Jfr. også utsagnet fra Knut Fjell om stort utslag på rorene. Fenrik Petter Fjeld ga for øvrig Torleif Sætre det beste skussmål både som flyger og menneske.



Torleif Mineur Sætre's siste tjenesteuttalelse: "Fenrik Sætre har en meget god militær opptreden både i og utenfor tjenesten. Han har et godt humør, og samarbeider godt. Han er måteholden og har gode utviklingsmuligheter ved jagerflyskvadronen". Fenrik Sætre's siste ord var: "Hallo Værnes heimer, this is Boy Scout 46, over". Hans liv var i dobbelt forstand over – Luftforsvaret hadde mistet en av sine beste menn.