

## 1955 Et fly i grøfta på Ydstines

Klokken har passert 1100 onsdag den 5.januar 1955. Årets flykull på Værnes hadde fått sin morgenbrief for tre timer siden. Deretter ble de ulike flyene fordelt. Kullet var nesten ferdig med sin uttaksflyging, de fleste hadde for lengst gått solo. Men det var ingen grunn til å tro at en var igjennom utsilingen likevel, så konsentrasjonen var på topp. Det var et stort kull som hadde påbegynt uttaksflyging og elementære grunnutdanning den 13.september. Etter jul økte spenningen. Stadig var elever på skoleråd og ble terminerte (sendt hjem). I april ble utsilingen avsluttet og 18 elever fikk "flashen" i lua (beviset for å ha bestått opptaksflygingen).

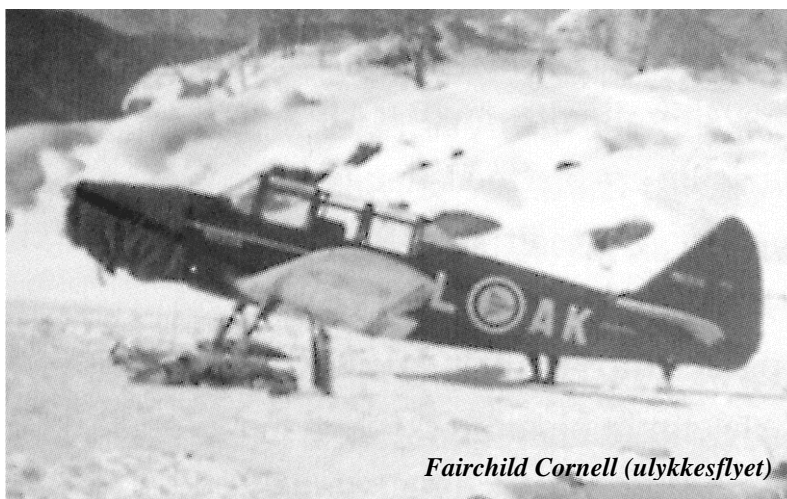
Oddvar Kristoffersen var en av de som skulle fly solo denne vakre januar dagen for 50 år siden. Han kom fra Østfold, og var nå en del av kull 5 ved Luftforsvarets flygeskole på Værnes, en skole som kom til Værnes i 1952. Det var klart at det pirret ekstra i magen denne dagen.



"Jeg må pisse", sier Oddvar til seg selv mens han gjør seg klar. Det var ikke bare våre store hoppere som laget gule kremmerhus på den tiden. En form for positiv nervøsitet. Så tar han på seg hjelmen, sjekker annet utstyr – og rusler ut til flyet, en Fairchild Cornell med kjennetegnet L-AK. Turen var for lengst gjennomgått med instruktør, nå var alt opp til ham selv. Utvendig inspeksjon, innvendig check, gjennomgang av checklister, tegnangivelse til crewchiefen, motorstart, kontakt med tårnet – og så takser han ut, "rutinert" og tilfreds, men samtidig ydmyk, - vel vitende om at både instruktøren og safety-piloten i kontrolltårnet fulgte ham med argusøyne.

Første soloturen bestod vanligvis av en avgang, en landingsrunde, stoppe flyet på rullebane - såkalt "stop and go" - en ny avgang og landingsrunde, før "full stop landing". Oddvar Kristoffersen hadde gjort dette

flere ganger med instruktør, han hadde tørrtrenet i flyet og gjennomgått soloturen i hodet hundrevis av ganger. Hver eneste detalj var terpet gang på gang. Han følte seg vel, men magen ga de normale signaler om å være på vakt, underforstått: positiv nervøsitet igjen. Han kalte tårnet, - nå skulle han vise alle de djevlene som hadde hauset med ham i 4 måneder. Flygelederen kommer omtrent inn i øret på ham, men



*Fairchild Cornell (ulykkesflyet)*

ikke så myndig og bestemt som tidligere ganger. Oddvar føler at stemmen var på hans side på alle vis denne gangen: "Oxford 67, cleared for take-off runway 28 – dette klarer du fint". Med stolt stemme leser Oddvar tilbake instruksjonen, gir gass og så raser han nedover banen. For en følelse, helt alene. Han er plutselig i lufta, flyr rett frem til 500 fot, bryter så til høyre,

høyre igjen og flyr over Stjørdalshalsen. Klokken nærmer seg 1130.

Oddvar Kristoffersen føler at dette er ren planke, han svinger på "base leg", og gjør seg klar til sluttinnlegget for landing. Plutselig hoster motoren, alt skjer så fort. Sjekklista, hva sa den? Hva nå? *Ikke sving – da ståler du!* Hva hadde han terpet på ved motorstopp? Se etter nødlandingsplass. Men hvorfor jeg? Hvorfor denne maskinen? Ett sekund går – ett til. *Skal jeg forsøke det vi hadde trent på under "PFL" (practise forced landing / gli inn til rullebanen), har jeg nok hastighet, hvor langt er det? Er det ikke et jorde rett foran?* Alt, absolutt alt gikk så fort. Høyden avtok raskt – jordet, ja – sjekkliste.....*Neeei, - dette går ikke!*



Og slik ser flere øynevitner på Haraldreina, Hognesaune og Prestmoen at et småfly glir "feil vei"- lander på jordet hos Peder Ydstines. Flyet treffer bakken ganske hardt, sklir bortover, men synes ganske tidlig å få revet av understellet (hjulene), slik at det svinger ufrivillig ut i ei dyp grøft hvor det kommer til stopp. Trolig kom det bort i et tre. Se side .....for vitnebeskrivelse av hendelsesforløpet straks etter nødlandingen.

Det ble samme dag nedsatt en undersøkelseskommissjon, hvori blant annet - etter bestemmelsene, - en av samme grad som flygeren var med (en flyelev). Stasjonssjefen, oblt. Heine Erichsen, uttalte til pressen at uhellet neppe vil få noen innflytelse på hvorvidt aspiranten er skikket for videre utdanning i Canada. "Når først uhellet var ute, var det etter omstendighetene en meget bra nødlanding eleven gjorde", sa Erichsen. "Vi regner det alltid for bra når man kan gå bort fra flyet etterpå", uttalte oberstløytnanten videre.

En må nok innrømme at hver gang det skjedde et uhell med enkelte av Flygeskolens første flytyper, så kom spekulasjonene om flyenes driftsikkerhet. Så også denne gangen.

Stasjonssjefen uttalte til pressen etter dette uhellet: "Fairchildene som brukes som skolefly er regnet for å være meget gode og sikre treningsfly, men de er gamle. De stammer fra Canada-tiden, og det er meningen å skifte dem ut med mer moderne fly. Når, og med hvilke fly – er det ikke tatt noen avgjørelse om ennå. At Flyvåpenet tenker på denne utskiftningen, må imidlertid ikke forstås derhen at flyene er uskikket til sitt bruk, men etter hvert som Flyvåpenet teknisk går frem med stormskritt, bør også treningsflyene følge etter, og det er derfor man planlegger å benytte en mer høyverdig type treningsfly". (Flyene ble byttet ut



med Saab Safir i 1956/57).

Flyet ble levert fra Fairchild, Hagerstown til Toronto den 23. august i 1940. Forsvaret hadde kjøpt inn 4 treningsfly PT-19A-FA til den nette sum av \$ 42 668. Flyet kom til Flygeskolen i juni 1952, og hadde gått 2 461 timer da uhellet inntraff. Flyet ble avskrevet noen dager senere, den 18. januar 1955.



Oddvar Kristoffersen ble født den 4. mai 1935 på gården Gutuskaug i Trøgstad. Han var yngstemann av fire søsken. To av disse lever pr. 2005. Det er bror Per, som er enkemann og bor på odelsgården, og så er det søster Karin, gift Hagestande på Lesja. Oddvar Kristoffersen giftet seg i 1957 (skilt 1974) og fikk tre barn. Femtallet var ingen god periode hva gjelder luftfarten. Mange dødsulykker og havarier i Luftforsvaret. Flere flygere "grounded" seg selv (sluttet med flyging), og svært få fikk sivile flygerjobber da det var liten ekspansjon og gjennomtrekk på flygermarkedet. Dette ble Oddvar også et offer for. Luftforsvaret ble tappet for utrolig mange dyktige mennesker på den tiden. Oddvar Kristoffersen var en ener. Han gikk over i det sivile i 1962, som selger i firmaet Andersen & Ødegaard (Hydrauliske koblinger). Kristoffersen bygde seg hus i Rygge, hvor han hadde flere venner på flystasjonen. Oddvar Kristoffersen senior døde den 16. mai 1980 av hjerteinfarkt da han var sammen med venner på fisketur. Kullkamerater fra hans flygertid på Rygge bar båra. Det skal også nevnes at hans sønn, med samme navn: Oddvar - var en anerkjent og prisbelønt journalist innenfor luftfartsmiljøet i Norge, og var meget delaktig i "debatten" (research) vedrørende Mehamn-ulykka (Widerøe, mars 1982). Undertegnede hadde på 80-tallet stor glede av å samarbeide med journalisten om andre luftfartsrelaterte forhold. Oddvar junior døde i desember 2001.

