

1955 Jagerfly styrter i Stjørdalselva

To unge trøndere står ute på "line" på Ørland Flystasjon. De hadde vært med på den rutinemessige briefingen om morgnen. Vær og annen informasjon var nøye gjennomgått, flygeturen likeså, - nå var det kun et par siste detaljer mellom "lead" (leder av formasjonsflygingen) og vingmann som ble gjennomgått. Arne Haave var ganske nylig overført til 338-skvadronen fra en annen skvadron, og denne dagen skulle han følge med Per Matheson-Bruun på et rutinemessig oppdrag hvis hovedhensikt var å bli kjent i området. Dette til tross var Arne Haave en erfaren flyger, med totaltid på 617 timer, hvorav 394 på jet, inkludert 264 timer på relatert flytype - som var en F84-G Thunderjet. Dette var faktisk tur nr.6 denne måneden. Datoen er



Haave som instruktør på Flygeskolen

11.november 1955. Klokken har nettopp passert 11 denne vakre fredagen. De utveksler noen kommentarer seg imellom før de klatrer opp i hvert sitt jagerfly. Noen minutter senere tar flyene av i tett formasjon og svinger ut til venstre mot planlagt kurs sørover. *Kilroy White* hadde påbegynt en tur som skulle bli skjebnesvanger for den ene piloten.

Turen var planlagt som følger: Tett formasjonsflyging i retning Røros, deretter litt fri flyging mot Tydal, videre nordover for å komme inn fra nordøst som "attack" (angrep) mot Værnes. Over Værnes skulle "lead", Matheson-Bruun - bryte av til venstre og angripe selve kontrolltårnet, mens Haave som vingmann skulle bryte av til høyre og angripe hangar 3.

Da de nærmet seg Værnes, var været brukbart, med ganske høy skybase, klar og god sikt - og ikke snø på bakken. Alt lå til rette for et vellykket treningsangrep, som var - og er - en nødvendig del av en jagerflygers hverdag - det å kunne kjenne alle flyplasser fra de forskjellige retninger.

Alt var timet, innlegget syntes å være godt. De to jagerflyene kommer inn forholdsvis lavt over Koksåsen, så smeller det i lufta

over Værnes i det *Kilroy White One* passerer hovedkrysset mellom rullebane 18 og rullebane 10.

Haave tett inntil, men til høyre.

Klokken passerer nøyaktig 12:00.

Matheson-Bruun drar opp og til venstre. Haave trekker opp i en

krapp stigning for å starte angrepet på hangar 3, men halvveis gjennom innlegget ser han at det ikke vil

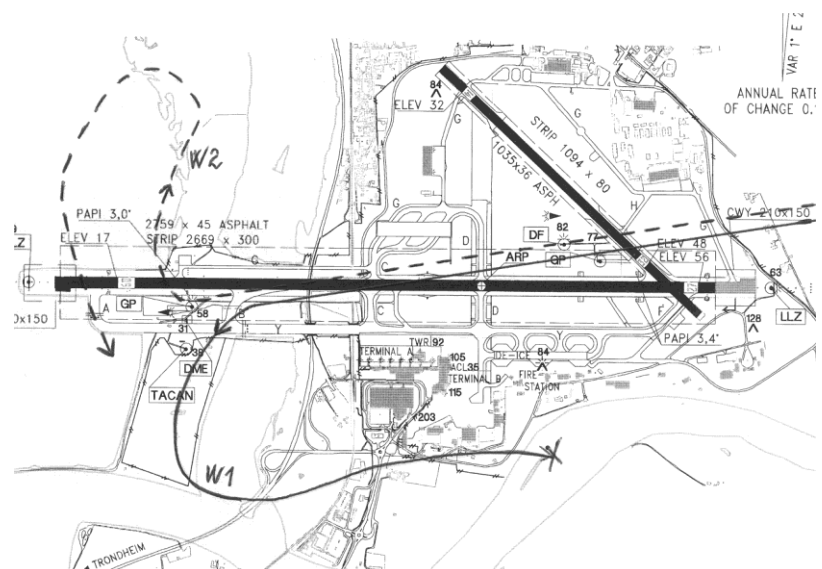
være forsvarlig å fortsette dette

angrepet siden hangar 3 ligger så

nært tettbebyggelsen og Stjørdal

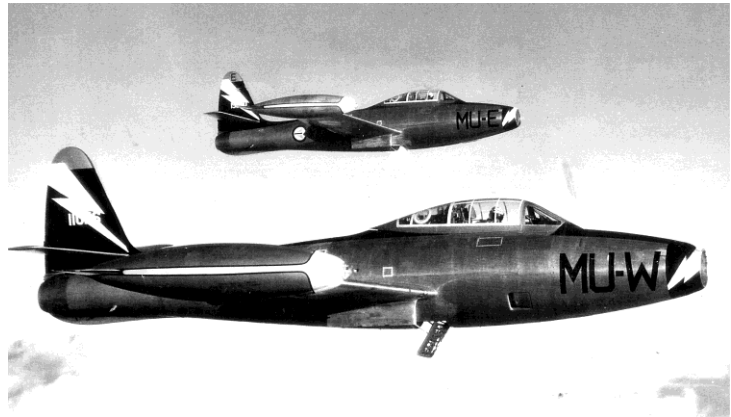
sentrum – og dermed med fare for å

komme for lavt. Haave velger raskt



å reversere høyresvingen, svinger brått til venstre – og får i et splitt sekund øye på ”eneren” – som treffer elva – og eksploderer i et flammehav litt nord av Kapteinsøra. Klokken er 12:01. Arne Haave gir øyeblikkelig beskjed til kontrolltårnet, som slår alarm.

Arne Haave sirklet litt for å områ seg, og setter deretter kursen mot Ørland. Han kan ikke lande med en gang på grunn av mye drivstoff om bord, og dermed for høy vekt. Han velger å gjøre en instrumentinnflyging for å bruke tiden. Det blir en tung slutt på en tur som endte med at ”eneren” – en god kollega, endte sitt liv i Stjørdalselva. Haave og Thunderjet MU-I lander trygt på den lange rullebanen. Det hadde gått 1 time og 15 minutter siden *Kilroy White* tok av.



I kontrolltårnet på Værnes har det siden havariet vært en hektisk virksomhet for å alarmere relaterte redningsledd. Klokken 12:01 ble brannstasjonen og sykestua informert. Klokken 12:02 mottok stasjonssjef Oblt. Tarald Weisteen meldingen fra vakthavende flygeleder, Asbjørn Barkost. I følge loggen blir det klokken 12:03 ringt til flypolitiet, uten å få svar. Det viser seg senere at de hadde oppservert havariet og rykket ut på eget initiativ.

Otter OAE befinner seg i luften, og blir anmodet av flygekontrollen om å fly over havaristedet for å gi rapport. Da er klokken 12:04. 3 minutter senere rapporterer OAE at jagerflyet er knust og at det ligger brennende vrakrester på stedet. Klokken 12:09 ankommer stasjonssjef Weisteen til kontrolltårnet, og opplyser at det er gitt ordre om å få en båt på elva.

Da de to jagerflyene simulerte angrepet på Værnes, satt Leif Lyngby (se side:) i en DC3 (Dakota) over Malvik. Han kjente igjen stemmen til Per Matheson-Bruun. Lyngby sier det slik: *"Jeg lå forøvrig på finalen med en Dakota ute ved Midtsannan, da Matheson-Bruun ba om "low pass" fra nordøst. Tårnet spurte om det var ok for oss, og vi sa at vi så dem, og at det var god plass. Vi passerte Hommelvik da de kom inn og vi hadde "orkesterplass" til tragedien. Det steg en soppsky av fuel til himmels. Da vi taxet inn til hangar 1 nedenfor tårnet luktet det kraftig fuel over hele området".*

I en kanonstilling ved Stjørdalselva satt Trond Holand, svoger av journalist Bjarne Vestmo - og nåværende eier av Svarefamiliens gård i Vågå. Han var så nær selve havariet at han fikk "hele elva" over selv - og ble dynket av flyparafin da Thunderjeten traff elva. Trond Holand har fortalt at han opplevde flyet som et lysende kors i vannet i selve krasjøyeblikket. Det fortelles også at Arnfinn Dybwad, som holdt på med noe arbeid i nærheten, måtte huke seg ned for å beskytte seg mot regnet av vrakdeler. Bjarne Vestmo har fortalt undertegnede at han selv syklet avsted og kom så nært krasjstedet som Flypolitiet tillot. Men det skulle han nok ikke ha gjort, fordi lokale guttjækler av noen lankbygg likte ikke at en prestmoing kom for å se på vraket "deres", og ga ham en skikkelig omgang juling.

Hva var så årsaken til ulykken? Muligens en "High-speed stall" - et ikke ukjent fenomen på den tiden. Arne Haave sier det selv slik: ”Jeg vet det selvfølgelig ikke, men jeg har en mistanke om at en high-speed stall – muligens på grunn av mye fuel, og tilsvarende høy vekt – kan være en grunn til at Mattis havarerte. Hadde jeg gjennomført mitt angrep ville jeg sannsynligvis havarert rett i Holms bakeri eller Televerkbygget”.



Matheson-Bruun

Per Matheson-Bruun hadde så ufrivillig fått "heimlov". Han føyde seg dessverre så tragisk inn i rekken av omkomne jagerpiloter på 50-tallet. Av Haave's kull på 34 elever, mistet hele 18 livet. Arne Haave sluttet i Luftforsvaret, og ble flygeleder med tjenestested ved flere flyplasser i landet. Som sjefflygeleder ved Værnes kontrolltårn ble han pensjonist i 1997.



Haave