

1955 Skolefly nødlander på Ytteråsen

Programmet for dagen kom opp. Det nærmet seg avslutning for kull FII/1955 ved Luftforsvarets flygeskole på Værnes. Datoen var 1. september 1955. A-vingen holdt på med soloflyging, og fenrik Kristian Gulliksen hadde blant annet autorisert flyaspirant Roald Haarberg for hans femte og siste solotur, før uttaksflygingen skulle avsluttes og aspirantene bli tildelt "flashen", og klare for Canada. Å motta "flashen" var det synlige beviset på at aspiranten hadde bestått opptaksflygingen. I dag kalles aspirantene for elever også før de mottar "flashen". "Flashen" er et hvitt tøyestykke som brettes på innsiden av oppbretten på båtlua, slik at kanten langsetter får en ca. 1 cm hvit kårde. Denne dagen i september ble Haarberg beordret på en treningstur innenfor 30 km radius fra flyplassen. Han skulle repetere alle gjennomgatte øvelser unntatt spinn og nødlanding.

Etter morgenbriefen vandrer Roald Haarberg sammen med de andre flyaspirantene bort til hangeren, klokken nærmet seg 0830 denne første torsdagen i september. Han myser opp mot himmelen, for å få bekreftet hva meteorologen Ola Olstad allerede hadde fortalt. I løpet av den neste halvtimen gjør han både seg selv og flyet klar, gjennomgår de nødvendige sjekklister, legger nav-kartet på kneet og kaller opp kontrolltårnet. Han var klar for "take-off runway 10". På dette tidspunktet har Erling Leikvoll (f.30.04.1928) på Vestre Hoset påbegynt noe oppryddingsarbeidet på jordet nedenfor gården. På kjøkkenet på nabogården, sitter søster hans, Inga Eline, på vedkassa med sin nesten 3 år gamle sønn Per Malvin på fanget. De holdt på å knytte skolissene, og han litj-Per skulle selvsagt klare det selv – slik alle treåringer er verdensmester i. De gjorde seg i stand til en Stjørdalstur den dagen.

Etter avgang med Fairchild LAR, klatret Haarberg opp til 2 500 fot, og foretok noen 30 graders svinger. Han hadde kurs mot Hegra. Klatrer så videre opp til 4 200 fot for å komme over fjellene mot Elvran og Lånke. Han sjekket bensin-, olje- og oljetemperatur. Alt var ok. Gasshåndtaket stod på 2 000 RPM, blandingen var rik og forgasservarmen kald. Meningen var at han skulle utføre en vanlig 30 graders steiling med stigetrottle. Med det samme flyet steilet hostet motoren et par ganger og stoppet. Propellen stoppet også. Roald skiftet bensintank, sjekket magnetbryteren og pumpet med håndpumpen, hvilket selvsagt ikke hjalp stort siden propellen ikke roterte. Aspiranten skjøv så stikka forover. Flyet kom da inn i et lite stup som han holdt til han fikk 80 MPH. Haarberg trimmet flyet for 80 MPH. Han så Hegra, men vurderte det for langt unna for nødlanding. Derimot passet det bedre med en sidedal han så i nærheten. Her valgte han ut et jorde som nødlandingsplass. Da det lå noen åser på hver ende av dalen, trodde han at han måtte lande på tvers av dalen. Haarberg spente seg godt fast og foretok de foreskrevne sjekker for nødlanding. Så stupte han ned for å få større luftpress mot propellen i håp om å få den til å gå rundt igjen. Han stupte til



Erling Leikvoll



Inga Eline Mowm



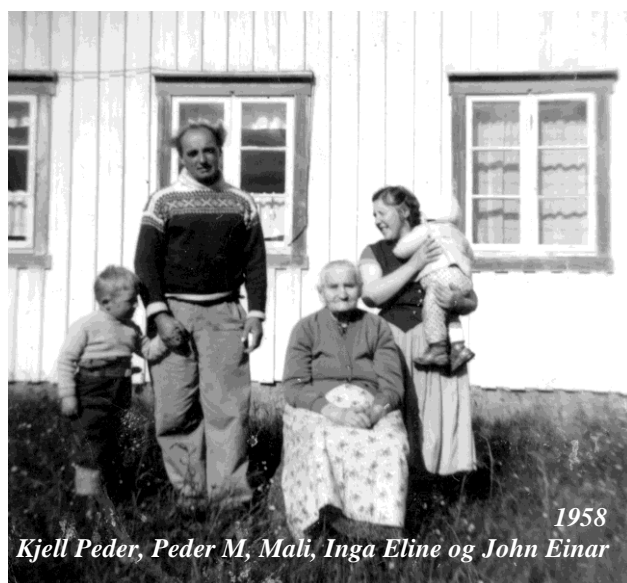
Roald Haarberg

han fikk 130 MPH, men propellen gikk bare rundt et par ganger. Roald torde ikke stupe lenger da han var redd for ikke å nå frem til nødlandingsplassen. Under var det nå kun fjell, lyngheier og grantrær. Flyaspiranten kom over det tiltenkte jorde, men hadde altfor stor



høyde. Han valgte å ta en sving for å miste høyde. Dette til tross, innså han straks at han fortsatt hadde overhøyde, og at han ville lande i andre enden av jordet. Dette var ikke bra. Han ombestemte landingsretning, kaster flyet til venstre, trakk flyet opp i trepunktstilling og landet. Bare halv flaps ble brukt. Flyet kom først ned på forhjulet, traff ei steinrøys samtidig som høyre vingespiss ble revet opp av to hesjestaure – for så å sprette opp igjen og hoppe ca. 100 m. Fairchilden kom ned igjen på toppen av en kul i terrenget og hoppet herfra ca. 20 m ned i en nepeåker hvor flyet stanset etter en utrulling på nærmere 100 m. Roald Haarberg har senere fortalt at han naturligvis håpet hele tiden at motoren ville starte igjen. Han konsentrerte seg så hardt for landingen at han glemte å utføre slutten på nødlandingssekken (bensin og magnetbrytere av).

Erling Leikvoll holdt nå på med sitt der nede på jordet denne fredfulle torsdagen. Plutselig blir han oppmerksom på en merkverdig lyd, ikke en motorlyd – men likevel noe bråk som fanger hans oppmerksomhet. Han reiser seg bedre opp, og speider i retning lyden. Og der ser han et fly komme glidende rett foran seg fra sør rett mot Hoset. Brått svinger det venstre og dumper nedpå ved siden av den lille steinrøysa, for så å bli kastet opp i luften igjen, treffer på nytt bakken et par ganger og ruller ut i nepeåkeren. Etter å ha summet seg, løper Erling nedover til flyet. Oppe på Hoset fortsetter familien sine forberedelser for Stjørdalsturen.





Da Erling kom ned til flyet, klatret den 18-årige Haarberg noe fortumlet ut av cockpiten. Han var ikke mindre overrasket enn Erling. Sannelig hadde han fått livet til låns en gang til. Heldigvis visste Haarberg ikke hva som ventet ham i den forstand noen få år senere. Hva som ble sagt helt nøyaktig, da han kom bort til flyet, husker ikke Erling, men det ble i alle fall raskt snakket om "en telefon".

En person til kom ned til åstedet, og vedkommende fulgte Roald oppover til Hoset hvor de hadde telefon. Herfra fikk han ringt til Værnes, og fortalt at han hadde nødlandet i nepeåkeren til Peder Moum på Hoset gård på Ytteråsen i Leksdal i Lånke kommune (nå Stjørdal), ca. 12 km sørøst for Værnes. Per Malvin erindrer svært godt – tross sin unge alder – at det plutselig stod en merkverdig skapning i døra. Det var Haarberg i full flygermundur (flightsuit). Det gjorde nok inntrykk på smårollingen. Da folket på Hoset litt senere stilte seg utpå bakkekanten, ser Inga Eline med gru at to hesjestaure er kuttet. Det var akkurat ved det spennet hun dagen før på nøyaktig dette tidspunktet hadde sittet og ammet han Kjell Peder.

Erling Leikvoll ble igjen ved flyet. Han gikk rundt det flere ganger. Ikke fordi han ikke hadde sett fly før, men dette var noe spesielt. Riktignok var det av og til en "jæklig hæsbybygg" på sykkeltur til Ytteråsen som utøvde litt nepeslang – men dette var noe annet å vokte på. Flere kom til. Blant annet Peder Moum (1908-1993), med sønnen Per



Malvin i armene. Nysgjerrigheten tok selvsagt overhånd den formiddagen. Det var ikke hver dag de fikk så storfint besøk i nepeåkeren på Hoset. Oppstyret ført til at det ikke ble noen tur til Stjørdal den dagen for folket fra Ytteråsen.

Etter vel en time ankom de første fra Værnes flystasjon. Roald Haarberg hadde kommet nedover igjen, og de sto nok der og diskuterte nødlandingen. Flygeren hadde behov for å fortelle, - en helt menneskelig handling. Erling Leikvoll husker da det første befalet kom ned til flyet. Først fikk Roald skryt for å ha "berget livet og flyet", men "*deretter fikk han gjennomgå*", forteller Erling det til meg der jeg har forstyrret Hosetfolket på selveste lille juleaften. "*Ja, det var en overhaling uten like*", humrer Erling. "*Jeg ble litt paff og husker det som om det skulle ha vært i går*", sier han.

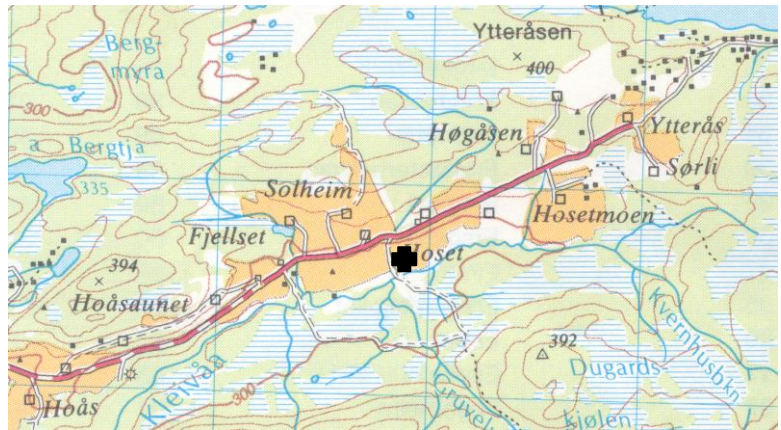
Nå var det nok ikke denne "overhalingen" som Roald Haarberg merket seg mest. For i ettertid var det kun bruddstykker som hadde festet seg hos den unge flyaspiranten. Da han kom hjem

til Selva på Agdenes var han mer opptatt av å fortelle om ei fra nabolaget som hadde kommet ned til åstedet. Hun syntes så synd på ham for at han fikk kjeft.

Motoren ble startet opp på landingsstedet og prøvekjørt ca. 3 timer etter nødlandingen, og alt virket normalt. Utover dagen ble vingene demonterte, og flyet ble slept på egne hjul etter en lastebil ned til Værnes. Her ble motoren grundig kontrollert, men ingen feil påvist.

Kommisjonen som gransket hendelsen kom frem til følgende faktorer som sannsynlige for motorstoppen:

- i) Forandring av relativ vind mot propellen under utførelse av steiling.
- ii) Negativ G under uttak fra steilingen.
- iii) Redusert motorkraft grunnet forgasserising.



Kommisjonen kom med følgende anbefalinger:

- a) Metode for start av motoren i lufta hvis propellen stopper, bør læres av alle elever før soloflyging.
- b) Flygeskolen bør overveie å la elevene, som solo trener steiling, operere over faste områder som på forhånd er rekognosert for nødlandingsplasser.

Og slik har det blitt i ettertiden, ”takke være” en ung flyaspirant med navnet Roald Haarberg fra Selva på sørsiden av Trondheimsfjorden. Når det er sagt, skal det tillegges at linjeledelsen i sine krampaktige påtegnelser, underforstått: noe måtte de da ha å skrive, - sørget for å bemerke at dersom aspiranten hadde latt være å forsøke ”å stupe motoren i gang” ville han hatt bedre tid til å konsentrere seg om nødlandingen og finne nødlandingsplass.



Oppsittere på Høset 2005: Johan Einar, Peder Martin og Målfrid

Ser en på mest sannsynlig årsak, så ligger det vel i sakens natur at forholdene den dagen lå vel til rette for forgasserising, idet temperaturen ved bakken var ca. 13 grader og duggpunkttemperaturen var ca. 9 grader. Dette innebærer stor relativ fuktighet. Flyskoleelevene på den tiden fikk naturligvis undervisning vedrørende isningsproblemer, herunder forgasserising. Den form for isning kan motvirkes ved riktig bruk av forgasservarme, men under flyging med en Fairchild er dette meget vanskelig - spesielt for en elev med liten erfaring.



2005: Sverre Winther (svoger), Sonja Winther (søster), Oddvar Haarberg (bror), Svanhild Haarberg (svigerinne), Svein Olav Haarberg (nevø)

Haarberg hadde 25 timer, hvorav 4 timer og 25 min solo. Steiling var gjennomgått seks ganger med instruktør, likeledes nødlanding. Metode for oppstartning av motoren dersom propellen stoppet, var imidlertid ikke satt opp som fast program for elevene, og aspirantene var ikke briefet på dette. Haarberg ble karakterisert av alle instruktørene som ”*en bra og fornuftig elev*”.

Haarberg kom under instruktør, fenrik Bjørn Foss, den 22.august. Foss sier i sin uttalelse at aspiranten visste seg å være en ganske god elev både på bakken og i luften. Det eneste instruktøren hadde å utsette på aspiranten, var at Haarberg hadde lett for å glemme småting med hensyn til sjekker, hvilket vel stemmer bra med hans forglemmelse under nødlandingen. Ellers karakteriserte Foss sin elevs opptreden som meget god. Fenrik Bjørn Foss omkom under tragiske omstendigheter en uke senere, den 8.september, i lag med instruktørkollega Hansen - da deres Fairchild styret i sjøen utenfor Lade. Se bind 1, side 180. (Årsaksforholdet har en spesiell forklaring av privat karakter).

Roald Haarberg ble født den 3.januar 1937 på Selva i Agdenes kommune. Foreldre var Marit og Kornelius Haarberg. Han var veldig interessert i alt som hadde med idrett å gjøre, og forsøkte seg på flere grener. Spesielt var han opptatt av stavsprang. Han ville høyt i dobbelforstand. De stadige besøk over Selva, av fly fra Ørland, gjorde at



Roald Haarberg

flyinteressen fikk en solid grobunn. Han bestemte seg nok tidlig for å bli jagerflyger, der han sprang omkring utpå Agdenes i lag med Rotweileren ”Roy” – en sinnatagg uten like, som kun aksepterte Roald og svigerinnen Svanhild. Roald kunne ikke fort nok bli ”stor”, og komme seg opp i lufta. Han satt på svabergene og beundret flyene som gikk inn for landing over Brekstad. Da han som 18-åring søkte Flygeskolen på Værnes, ville naturlig nok mor Marit ikke skrive under. Foreldrene hadde hørt om hvor mange flygere Forsvaret hadde mistet de siste årene. Ja, de skulle bare ha visst! ”Roald var meget mammakjær”, forteller Sonja – og han måtte nok bruke all sin sjarm og mammedekke for å overtale sin mor. Omsider skrev også hun under.

Etter selve flygerutdanningen i Canada, kom Roald Haarberg etter hvert til 331-skvadronen i Bodø, hvor han fikk utsjekk på F86/Sabre-jet. En tid var han også på Ørland, og benyttet selvsagt anledningen til å fly ”heimom” så ofte han kunne. En dag oppdaget han at svogeren, Sverre Winther (gift med søster Sonja) – lå og fisket i nærheten av noen berg ute i Trondheimsfjorden. Roald lurte seg med sin F86 Sabre lavt rundt et par holmer, og kom overraskende på Sverre. Og alle som har erfart at jagerfly kommer før lyden, kan selv tenke seg hvordan det ble for Sverre. I det Roald passerte, tiltet han sin Sabre. ”Jeg skvatt så jeg holdt på å falle over bord”, forteller Sverre.

I slutten av mars 1959 var Roald hjemme på Selva på åtte dagers permisjon fra 331-skvadronen i Bodø. På dette tidspunktet var han en meget erfaren jagerflyger, og var halvferdig med sine plikttjenestear. Dette skulle bli siste gangen de så Roald. Den 7. april 1959 omkom han under innflyging til Bodø da han plutselig gikk tom for drivstoff. Han hadde vært på rutinemessig taktisk formasjonsflyging til Limingen i Nord-Trøndelag med sin F86/Sabrejet med registrering FN-B. Han fikk skutt seg ut i ca. 150 ft (50 m), men omkom da skjermen ikke rakk å folde seg ut. Flyet gikk i sjøen like vest for flyplassen, men skled bortover havflaten og ble stående oppe på en holme. Bror Oddvar mener å huske at det ble fortalt at Roald ikke fikk ut understellet, og gjorde seg klar for buklanding, hvorpå han ville fly noen ekstrarunder for å brenne av de siste rester av drivstoffet. Trolig tuklet han litt for lenge, og gikk tom for drivstoff. Det er også mulig han dro i utskytermekanismen i tidligste laget. Først skulle han senke sete, men da dette kanskje ikke var kommet langt nok ned før han ”skjøt seg ut”, var canopyen ikke sklidd tilstrekkelig tilbake og Roald traff muligens kanten på canopyen og ble drept momentant. Unge Haarberg ble en av 195 militære piloter det norske forsvar mistet i en tjueårsperiode. Etter krigen har Forsvaret mistet 298 flygere.



Roald Haarberg

Kisten med Roald kom med fly til Ørland. Roald hadde påbegynt sin flygerkarriere på Værnes. Han skulle også avslutte den på Værnes, - men et annet Værnes. Roald ble stedt til hvile på Værnes kirkegård i Agdenes kommune. Det norske Luftforsvar hadde mistet en av sine dyktigste menn, en ener blant datidens unge menn. Marit og Kornelius hadde mistet en sønn, de andre en bror – for familien vil *litj-guten* alltid sveve der oppe som den engel han var.