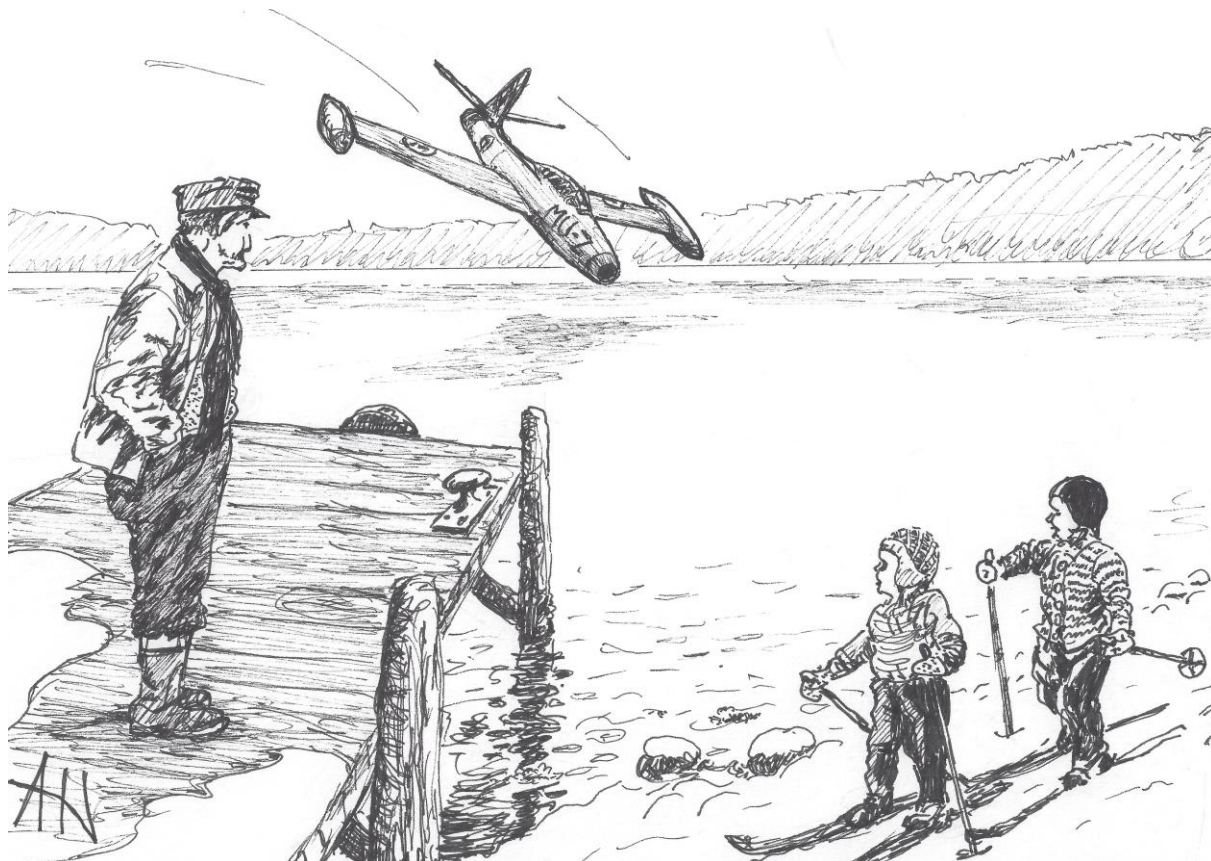


1958 Flyhavari utenfor Vikaleiret kai på Frosta

To mindre unger går på ski langs fjæra. Skiføret var kanskje ikke det beste, men det gjorde ikke noe. Som kystbefolkning var de i og for seg ikke bortskjemte med godt skiføre. De var likevel vant til å bruke skiene skulle de ta seg fram midtvinters. Hvorvidt de bare var ute og lekte seg, eller om den største hadde vært på skolen, og ble møtt på hjemvegen av broren, kan de to ikke erindre i dag, 56 år senere. Denne februar dagen var overskyet og litt disig. Da de stod oppe på bakkekneiken omtrent en kilometer fra hjemstedet, la de merke til en flydur. Men det var ikke noe uvanlig nettopp over Frosta, så de glemte lyden like fort som de registrerte den. Etter å ha rent ned kneika og begynt på fjæra, hører de ett smell ute fra sjøen. De kaster blikket utover og ser et fly som tilter ene vingen ned i sjøen og blir borte. ”Hva i...!”- De blir stående å stirre utover sjøen, som om de ventet på at flyet skulle komme opp igjen. Det klabbet under skiene da de tok fatt etter å ha summet seg noen sekunder, det nykket hardt for minstemann, som faller. Her var det om å gjøre å komme seg hjem. De satt på en verdensnyhet. Selv om de hadde sett mange fly, hadde de aldri sett et fly styrte. De nevnte ikke engang ordet flystyrt for hverandre. De var sikre i sin sak.... nå hadde de noe å fortelle. Vi skriver fredag 25. februar 1958, og de to ungene i fjæra ved Vikaleiret kai på Frosta, var den 9-årige Asbjørn Vikvald og hans 6-årige bror Magnar.



Trygve Elverhaug var på besøk hos en kompis hos Hansen, på småbruket Sjøvoll. Han satt på rommet til kameraten og myste ut vinduet, utover fjorden og over mot Skatval. Hjørnet på fjøset stanset utsikten omtrent i retningen Vikaleieret kai og rett over hele fjorden mot Stav i Malvik. Hva de holdt på med på gutterommet denne dagen i 1958, erindrer Trygve ikke helt, men mener at de nok planla en eller annen jakttur. Nå var det nok andre tanker som festet seg fra nettopp den 25. februar 1958. For omtrent i siktelinjen hjørnet på fjøset mot Vikaleiret er Trygve med ett vitne til at det som han med en gang antok å ha vært et jagerfly som gikk i

sjøen. Det kom omtrent bare dalende ut av himmelen, over hans blikk og vidvinkel, falt på et vis igjennom og gikk i sjøen med et plask. Verken mer eller mindre. Ungdommen, og folket for øvrig på Frosta, var som nevnt vant til jagerflyene, slik at en flydur tiltrakk ikke den store oppmerksomheten, "....derfor er det mulig at flyet laget en lyd før det havarerte", sier Trygve, men som sagt ble slikt bråk ikke engang registrert i underbevisstheten lenge nok til å skape nysgjerrighet. Trygves iakttakelse var nok mer av "rett sted på rett tid". Hans utbrudd kunne trolig høres over hele Frosta. Så var de på vei ut.....målet var kaia.



X: Tunderjeten gikk i sjøen.

F.v: Magnar Vikvald, Trygve Elverhaug og Asbjørn Vikvald (27. juni 2014)



Trygve Elverhaug satt i vinduet i 2. etg på Stokkeland og så jagerflyet gå i sjøen

Et par timer tidligere hadde to flygere på 338-skvadronen gjort seg klare for dagens tokt. De hadde fulgt den vanlige *morgenbriefen*, og blitt autorisert av kaptein Jens Petter Andersen for flyging i andre periode den dagen. Utover formiddagen foretok de egen *brief* og gikk igjennom tentative tur. Fenrik Øivind Thoresen skulle i lag med løytnant Jostein Eggesbø utføre avskjæringsøvelser (GCI: Ground controlled interception) under kontroll av SOC/T (Gråkallen radar). Deretter skulle de hver for seg foreta en GCA-innflyging (ground controlled approach), som er en metode hvor flygeren blir pratet ned ved hjelp av en radarkontrollør på bakken.

Løytnant Eggesbø var en svært erfaren jagerflyger, og skulle lede turen. Fenrik Øivind Thoresen var mindre erfaren, men en habil flyger og absolutt tilstrekkelig kvalifisert til å utføre det pålagte oppdraget, som nok var myntet på ham, samt trolig pålagt trening for så vel GCI som GCA. Etter opptaksprøver og uttaksflyging på Værnes (kull FV/1954), fikk Øivind Thoresen "vingen" på Gimli i Canada den 30. august 1956. Han kom til 330-skvadronen på Rygge den 20. september, hvor han tjenestegjorde inntil den 14. januar 1957 da han ble beordret til 338-skvadronen på Ørland. Før relaterte flygetur hadde Thoresen 564:55

flygetimer, hvorav 360 på jet. Han hadde meget gode tjenesteuttalelser, men var nok litt uheldig da han strøk på en prøve til instrumentsertifikatet på 718-skvadronen.

Formasjonen med Eggesbø som *lead* tok av fra Ørland klokken 13:43. De fløy hver sin F-84G, såkalt Thunderjet. Jagerflyet til Thoresen hadde registreringen MU-Z. Flyene hadde ved avgang fulle tiptanker. De steg til 20 000 fot (6 000 meter), splittet opp og utførte en del avskjæringsøvelser. En ny så dann stod for tur. Utgangspunktet for kommende øvelse var for eneren øya Tarva utenfor Ørland, og for toeren like sør av Jonsvatnet. Eneren (Eggesbø) skulle nå være målfly og ble sendt på en kurs av 90 grader. "Slaved gyro" var noe ustabil, og kursen ble derfor rettet til 105 grader. Toeren (Thoresen) skulle være angriper og ble gitt kurs 360 grader. Thoresen krysset imidlertid foran eneren og kontrolløren ga flygeren beskjed om å svinge flyet 180 grader til høyre til kurs 180. Flyet befant seg da rett sør av Lervika. Klokken 1440 får Thoresen øye på målflyet og rapporterer "Tally ho" (frase/slenguttrykk for at "jeg ser målet"). Avstanden var da ca. seks miles (9,6 kilometer) og målflyet (Eggesbø) lå "one o'clock" i forhold til Thoresen. Løytnant Eggesbø observerte at Thoresen angrep fra en posisjon ca. 90 grader off og ca. 500 fot lavere enn ham selv. Eggesbø svingte til venstre inn mot toeren da Thoresen var ca. 2 500 til 3 000 fot borte og i venstre sving. Det syntes som Thoresen forsøkte å følge Eggesbø i svingen, men klarte ikke dette og gled ut bak målflyet. Kort tid etterpå styrtet Thoresen i sjøen under seg. Hendelsesforløpet fra siste nevnte sving og inntil tidspunktet umiddelbart før flyet gikk i sjøen, har det ikke vært mulig å etterspore.



Øivind Thoresen

Den siste del av flyets bane, og inntil det traff sjøen klokken 14:43, var rettlinjet og ganske så bratt. Flyet hadde stor hastighet og ble fullstendig knust ved anslaget. Det ble funnet gjenstander som viste at Thoresen hadde fulgt flyet helt ned, og kommisjonen konkluderte med sikkerhet at flygeren ble drept momentant ved nedstyrtningen.

Redningsapparatet ble igangsatt meget hurtig i og med at Eggesbø så selve *impact* (da flyet traff sjøen), og meddelte havariet til Gråkallen klokken 14:44. Helikopter ble straks *scrambled* (alarmert) og var i lufta klokken 14:52. LKT57 (båt) fra Hommelvik ble beordret ut klokken 14:50 og var på vei ut to minutter senere. LKT55, som lå på Brekstad, fikk beskjed klokken 15:11 og gikk ut 15:14. Senere kom det kritikk mot at det tok litt lang tid før sykestua på Værnes ble varslet, uten at det i seg



Fra minnestunden ute i Trondheimsfjorden

selv hadde noen innvirkning på redningsarbeidet.

Kommisjonen kunne ikke bringe havariets årsak på det rene, men diskuterte muligheter og kom frem til at den mest sannsynlige årsaken til havariet var at Øivind Thoresen fikk ”*high-speed stall*” og flikket. Flygeren kan derved ha blitt slått bevisstløs ved enten å ha blitt kastet mot noe i cockpit’*n* eller blitt truffet av canopy’*n* som plutselig kunne ha åpnet seg. Sistnevnte indikert også gjennom følgende tilrådning: *En innskjerping av faremomentet (plutselig åpning av canopy) ved å sitte for høyt i cockpit i F-84G.* - Under de seks foregående flygeturene med MU-Z (flyet til Thoresen) hadde det vist seg at brennstofftilførselen fra venstre tipptank var mindre enn fra høyre. Kommisjonen antok at det samme kunne ha skjedd på relaterte tur, og at dette kan ha vært en medvirkende faktor til havariet. Kommisjonen kom med en tilrådning til: *En innskjerpelse av flygernes plikt til å gi så fyllestgjørende opplysninger som mulig om eventuelle feil ved flyet ved føring av ”Form 1”.* Sistnevnte tilrådning var vel en kritikk og påpekning om at problemet med brennstofftilførselen på angjeldende jagerfly burde ha vært tatt tatt i for lenge siden. Det skal bemerkes at ”*high-speed stall*” var et kjent fenomen med Thunderjeten, gjennom en kombinasjon av mye drivstoff (høy vekt) og skarp/hard manøver. Se *Stjørdalens krønike*, bind 4, side 175.



Ved Vikaleiret kai på Frosta fredag 27. juni 2014
F.v: Magnar Vikvald, Asbjørn Vikvald, Ivar Elverhaug og Trygve Elverhaug

Thunderjeten ligger den dag i dag på 46 meters dyp, ca. 1, 2 kilometer sør (retning 170 grader) fra Vikaleiret kai, Frosta. Nevnte kai ble revet omkring 1969 i følge Ivar Elverhaug. Flyets registrering var MU-Z, en registrering som senere ble tildelt en ny Thunderjet, som forulykket over Tolga i 1960, se *Stjørdalens krønike*, bind 13, side 176. Denne bokstavkombinasjonen var tydeligvis ikke et lykkelig valg for Luftforsvaret?



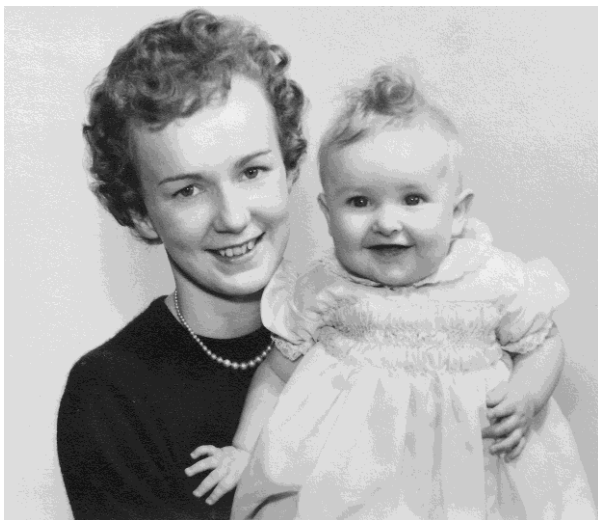
*Dobbeltbryllupet i Gamlebyen kirke i Oslo lørdag 13. april 1957
Bjørn og Laila - Joyce og Øivind Thoresen*

Øivind Thoresen ble født den 9. mars 1934 i Oslo, som sønn av Borghild og Thomas Thoresen i Schwegårdsgate 63 B. Øivind hadde tre brødre: Bjørn, Kåre og Reidar. Min kontaktperson og kilde er Britt Herrebrøden (f. 1957), som bor i Sandefjord. Hun er datter av nevnte Bjørn Thoresen og Laila Mandal, og dermed er vår Øivind hennes onkel. Britt har forøvrig en sønn som bor i Beistadgrenda i Stjørdal. Øivind giftet seg med kanadiske Joyce (Mary Jo Doreen Healy). De fikk ei datter: Kristine, som ble født etter at Øivind var forulykket. Øivind var ikke alene om å finne seg ei kone under sin utdanning på det amerikanske kontinentet. Øivind og broren Bjørn hadde dobbeltbryllup i april 1957 i Oslo. (Min kontaktperson innen DIS, som fant slekta Thoresen, er Osvald Rydjord i Sandefjord).



Mor Laila Thoresen og datteren Britt Herrebrøden

Denne forfatter har heldigvis ikke blitt immun og sluttet å la meg berøre, til tross for at jeg har utøvd *research* og skrevet om mangfoldige hundre hendelser. Og da jeg fikk rede på at Øivind hadde en høygravid kone der hjemme, må jeg innrømme at det slo meg hardt. Det presset på, og jeg måtte lene meg tilbake og dobbeltpuste. I en halo ser jeg Joyce som venter der hjemme. Dersom en ikke lar seg berøre av slikt, har vi tapt som mennesker. (Se *Stjørdalens krønike*, bind 8, side 152 for tilsvarende skjebne fra 1951).



Joyce og datteren Kristine



Joyce i dag

Etter den tragiske hendelsen reiste høygravide Joyce hjem igjen til Canada. Med på turen fulgte en sykepleier. Kristine ble født i Edmonton, Alberta, den 11. april 1958, hvor Joyce sine foreldre bodde på den tiden. Kort tid etterpå flyttet hele familien til Port Moody, British Columbia hvor far til Joyce hadde fått jobb innen oljeindustrien. Dette var en tid hvor det ikke var like greit å være såkalt "alenemor", så mor til Joyce fikk snart koble sin datter til en mann som jobbet i lag med bestefar til Kristine. Joyce giftet seg derfor igjen den 28. mars 1959 med Don Pierlot, og de slo seg ned i Port Moody. Joyce og hennes ny mann fikk to barn: David og Leslie (halvsøsken til Kristine). Leslie døde i 2008 av kreft ikke 50 år gammel, og etterlot seg fem døtre. Da Kristine ble voksen giftet hun seg med Gary Johannson (senere skilt), og fikk to døtre: Jennifer and Kimberly. De er ugifte og jobber henholdsvis i Yukon og i Alaska innen gruveindustrien begge to, mens mor Kristine har jobbet i over 30 år i en lokal avis, hvor hun er redaktør for en av seksjonene. Visstnok ganske så stressende hver dag opp mot *deadline*, som hun styrer. Joyce og Don bor i Salmon Arm, BC. Øivind Thoresens store kjærlighet fra de canadiske skoger har for kort tid tilbake fått Alzheimer, og må nå ha litt tilsyn.



*Kimberly
barnebarn til Øivind*



*Kristine
datter til Øivind*



*Jennifer
barnebarn til Øivind*

Joyce og hennes datter Kristine, kom til Norge i 1975, og dro til Trøndelag for å se åstedet. En sterk opplevelse. I 1958 hadde de ikke samme utstyret som vi har i dag, ei heller samme rutiner. Derfor fikk aldri Øivind ei grav. Verken han eller flyet ble hentet opp. Det ble avholdt kort tid etter ulykken en liten seremoni ute på fjorden hvor hans foreldre og brødre var til stede. Mer var det ikke, ei heller kanskje forventet slik samfunnet var på den tiden. Øivind Thoresen har derfor ingen gravstein. Han var en av 17 flygere som Luftforsvaret mistet i året 1958. Han var selvsagt klar over det risikofylte yrket. Som nygift og vordende far, og med datidens statistikker mot seg, var han selvsagt mere klar over så mangt enn de fleste. Likevel valgte han å fortsette sitt kall, ikke bare som en ungdommelig glede og spenning ved å fly jagerfly, men som et meget stort samfunnsansvar. Når dette skrives har Luftforsvaret bestemt seg for at våre falne brødre, som på et vis stod nærmere Gud i vertikalaksen enn noen andre, og som døde i en overvåkningsoppgave for kongen og fedrelandet, skal få sin minnebauta. Det er sannelig på tide. Kristine fikk aldri møte sin pappa.