Hans Olav Løkken
Stjørdal
www.historiefortelleren.no

1961 Stjørdaling fløy uten vinger

Dagen er en torsdag, datoen er 20. april, og året er 1961. Vi befinner oss på Rygge flystasjon i Østfold, nærmere bestemt hos 336-skvadronen. Dagens *morgenbrief* var like rundt hjørnet. Den skulle gjennomføres av løytnant Hasselstrøm. Flygerne hadde inntatt frokost i messa, hvor de fleste også bodde. Nå kom de derfra og entret skvadronens *briefingrom* noe slentrende med en kopp kaffe, som de hadde hentet fra kaffebaren på opsrommet. A-menneskene slengte ut sine sedvanlige ertende, for ikke å si, irriterende kommentarer overfor B-menneskene, som for lengst hadde sunket ganske så dypt ned i stolene. *Briefen* skulle som vanlig begynne klokken 0730 sharp. Klokken var 0732, altfor tidlige for B-gjengen. Løytnant Hasselstrøm så på klokka, ikke fordi han ikke visste hva den var, men kun for å demonstrere overfor C-gjengen, som alltid kom noen minutter for sent, uansett. Enhver arbeidsplass har sin C-gjeng (c = sen). Dette er mennesker som har et utrolig avslappende forhold til klokka. Enhver instruktørs irritasjonsmoment. Flere av dem var klare A-mennesker og så alltid ut som et spørsmålstegn når de skjønte at noen ventet på nettopp dem. A-gjengen ristet som vanlig på hodet, mens B-gjengen sank ytterligere lengre ned i stolen og var like glade for at det ikke gikk så fort tidlig på dagen. Sersjant Svare lot seg nok også irritere litt. Han og et par andre var skvadronens Benjaminer, ivrige etter å vise interesse. Og han visste at dagens trening var myntet nettopp på ferskingene. Fra flygeskolen i Canada hadde Svare lært hvor viktig en *briefing* var. På uttaksflyging på flygeskolen på Værnes hadde han lært hvor viktig disiplin var, og hjemme på Stjørdal hadde han lært å oppføre seg og ikke belaste andre. Han tittet på løytnant Hasselstrøm som bestemt markerte at tiden for lengst var overskredet ved å slå litt i

Ivar Svare foran skoleflyet Saab Safir

Fra dåpen etter å ha fløyet solo. X: Ivar Svare

bordet med pekestokken. Men Svare la også merke til at løytnanten snudde seg litt bort, med et lite smil i munnvika. Disse vandrede utropstegnene som C-gjengen utgjorde, hadde en tendens til å få fram latteren. ”*I grunn og bunn var hele skvadronen en fin gjeng*”, sa Ivar Svare innvendig til seg selv. Han tenkte på de der hjemme, og på hvor heldig han hadde vært som hadde kommet seg gjennom nåløye. Han gledet seg til å bli en fullbåren jagerflyger. I øst raslet den store bjørnen med sablene. E-offiseren hadde nylig holdt en meget interessant *brief*. Generalinspektøren hadde ønsket de nye flygerne velkommen til operativ tjeneste. Unge Svare følte seg ikke bare velkommen, men som en uhyre viktig brikke i det hele. Motivasjonen var på topp. Å verne om nasjonen var en god følelse. Stjørdalingen var klar.

Flygeoppdraget gikk ut på å fly en fireflysformasjon til Børja skytefelt ved Kongsvinger for å drive skytetrening mot bakkemål som et ledd i skvadronens skyteprogram. Dette gjaldt imidlertid ikke sersjant Svare, som skulle utøve simulert skyting, underforstått: med kamera.

Det krevdes nemlig to kameraturer før en ble satt opp for skyting. Det var løytnant Hasselstrøm, som ikke bare stod for *briefen*, men hadde autorisert selve *flighten*, samt selv skulle være "lead" (lede formasjonen). Ivar Svare så opp til disse erfarne jagerflygerne. Tøffe gutter, men samtidig veldige ydmyke. Med litt erfaring, fikk en den nødvendige "*pride*", som enkelte instruktører i Canada snakket om. Stoltheten og "patchen" (merke/ikon) de bar på sine *flightsuiter*, var selve livsforsikringen. Ivar visste at om to-tre år ville han, dersom progresjonen ble normal, også kunne fly "lead". "*Var ikke kravet 500 timer, tro*?", erindret han fra SOF'en (stasjonens operative flygeordre).

Etter *morgenbriefen*, som hadde gjort klart at Ivar skulle ta av som nr. 2, gikk flygerne til "desken", hvor de gjennomgikk på nytt oppdraget, nå relatert til kart, flygeplan, alternativer og taktiske disposisjoner. "Misson, target" og "misson completed" var ledetråder som satt som spikret. Samspillet med ops'en (oversikten over fly og det operative) ble avklart. Likeledes teknisk support, drivstoff og godkjenninger fra ledelsen av skvadronen. Rutinemessige prosedyrer. Estimert avgang var satt til 0930.

På veien bort til "*line*" (p-plass for flyene), tenkte Ivar på nytt på de der hjemme. Under utdannelsen var det så hektisk og konsentrert at det tok all virksomhet. Nå var han mer i en jobb, miljøfaktorene ble forandret, tidsfordrivet annerledes. Han savnet Stjørdal, kameratene og idrettsmiljøet. Hjemme styrte nok mor Margot som vanlig. Ivar tenkte på faren, som hadde gått bort fem år tidligere. Det satte dype spor. Livet ble ikke enkelt for mor Margot, som plutselig satt tilbake som hovedforsørger med 10 unger i en tid da mor var såkalt *husmor* hjemme uten inntekt. Ivar visste at dette hadde påvirket hans yrkesvalg. I bunn og grunn ville han bli ingeniør, men Luftforsvarets flygerutdanning ga en bedre økonomisk utelling totalt sett, gratis og bra lønn, slik at han kunne raskere bidra til å hjelpe sin mor. Men han lekte fortsatt med tanken om å ta ingeniørutdanning senere i livet. Ivar hadde lagt merke til at bror Arne på 14 år allerede viste sitt løpertalent som han selv. I bunn og grunn var Ivar fornøyd med å ha blitt militær mester i terrengløp kort tid tilbake, og en bronse fra NM på 800 hadde han også karet til seg. "*Men Arne kommer nok til å bli bedre enn meg*", mumlet Ivar for seg selv da han kom bort til flyene. I det han gjorde seg klar til inspeksjonsturen, strøk Ivar varsomt med hånden på flyet, mest som om det var et lite barn. Han visste ikke helt hvorfor, men så at alle andre gjorde det. Og det *føltes* så riktig, og hadde blitt en vane. Samtidig slår et ordspill ned i hjernen: *følte* ble til *Følling*, hans berømte slektning, Asbjørn Følling, onkel til hans mor. Ivar visste at den kjente legen for kort tid tilbake hadde blitt slått til ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden, samt kommandør av Dannebrogordenen. Ivar visste ikke hva det var for noe, men det hørtes utrolig stort og flott ut.

Ivar Svare 1960

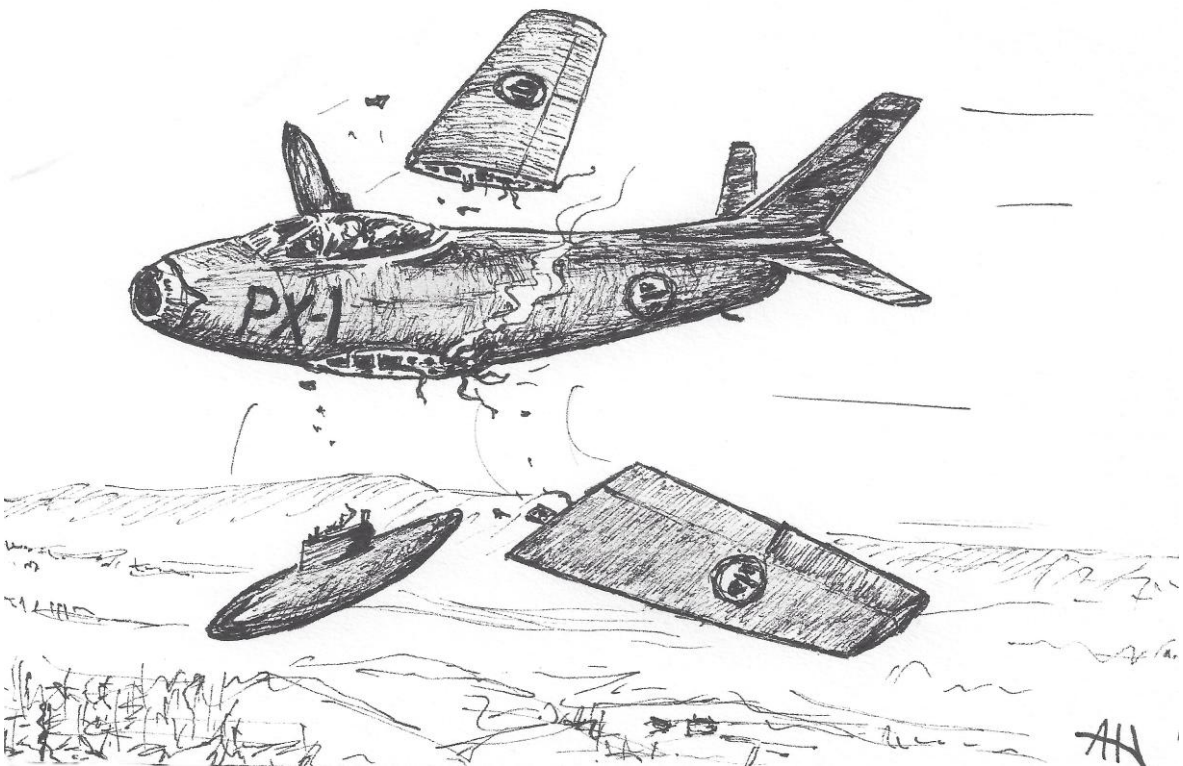
Ivar Svare ble født den 9. oktober 1938. Etter vanlig skolegang, søkte han flygeskolen på Værnes. En ikke uvanlig ting å gjøre for ungdom fra Stjørdal, i og med at de praktisk talt fikk

kjennskap til flygeskolen, jagerfly og luftfart generelt enten de ville eller ikke, i og med at Værnes var en aktiv flystasjon med operative skvadroner, samt tilholdssted for Luftforsvarets Flygeskole fra juni 1952. Ivar fløy Saab Safir på Værnes (kull: FIV/1958), og klarte flashen (hvit brett i båtlua), det synlige tegnet på bestått uttaksflying, og en markering mange ser på mest som vanskeligere å få enn selve vingen. Ivar Svare fikk vingen i Canada den 21. oktober 1960. Etter obligatoriske tekniske kurs og typekurs for F-86F Sabre jagerfly på Kjevik, ble Svare beordret til 336-skvadronen på Rygge fra og med 15. desember samme året. Nå fire måneder senere hadde Ivar Svare en total flygetid på 416:00 timer, hvorav 44:35 timer på F-86F. Total tid på jetfly var 195:00 timer.

Vi vender tilbake til den 20. april. Ivar ble revet ut av tankene på Stjørdal og de der hjemme. Nå var det tid for utvendig inspeksjon, enhver flygers nødvendighet og plikt. Han småpratet litt med crewchiefen (ansvarlig for daglig stell av flygemaskinen), og mintes en kveld i messa da eldre flygere snakket om crewchiefenes enorme betydning under krigen. De utgjorde mest forskjell på liv og død, ble det sagt. Heldig var den flygeren som hadde en dyktig crewchief. Han stelte flyet som om det skulle ha vært hans egen unge. I overført betydning var det noen som sammenlignet han med de beste *butlere* innen det engelske aristokratiet. Personen som på et vis var så ydmyk og underdanning, men som var selve limet og oversikten i familien.

Ivar Svare foretar de nødvendige grep og sjekklister i sin tildelte Sabre (fly), kaller opp, takser ut og er klar til å ta av som nr. 2 etter *leaden*, lt. Hasselstrøm. For øvrig var Morten Kongshaug (stjørdaling) og Bjørn ("Pedro") Pedersen også med i *flighten*. Været var fint både på Rygge og ved bestemmelsesstedet, Børja skytefelt ved Skotterud ved Kongsvinger. Alt var klart. Opprinnelig var meningen, som nevnt, at de skulle utøve skyting mot bakkemål. Men mens de takser ble de kalt opp av ops'n med beskjed om å kansellere turen, siden radioen i kommandotårnet på Børja var i ustand på grunn av en generatorfeil, og reglementet tilsa at det av sikkerhetsgrunner var påkrevd med toveisforbindelse under øvelsesskyting. Hasselstrøm argumenterte med at de burde ta av, og få utnyttet diverse øvelsesmomenter når de likevel var kommet så langt etter planlegging og forberedelser. Dette ble avvist av opsgruppesjefen, og de ble bestemt beordret tilbake. I og for seg ikke noe unormalt i det.

Men så skjer en av disse merkverdigheter som griper så dramatisk inn i skjebnen. Dette som er så uforklarlig. Følg med. Da *flighten* var tilbake på *line* (parkeringsplassen for flyene), ble det Tore Hultgren, som var en erfaren jagerflyger, som fikk som oppgave å omgruppere og



disponere *flighten* for en ny tur. Flyene ble alle nå klargjorte for *photo mission* (med kamera), og bestemmelsesstedet (target) skulle igjen være Børja for å gi ferskingene nødvendig kameratrening. Under tildelingen av fly, var det i utgangspunktet meningen at Tore Hultgren skulle benytte flyet med registreringsbokstavene PX-I. Men Tore Hultgren forteller meg på telefon at han ga PX-I feilaktig først til Kongshaug, for så å gjøre om til Svare. Altså oppstod det en eller annen administrativ feilskriving på skjemaet, som skiftet rollebytte to ganger. Hultgren som jobbet med dette, skulle altså selv fly PX-I, men "skjebnen" ville det slik at det var sersjant Svare som krabbet opp i nettopp den flymaskinen, en flymaskin han ikke skulle hatt. Så var *flighten* på nytt klar for *take-off*. Med tanke på det som skulle skje noen minutter senere, kan en saktens lure på "*hvem som bestemte / grep inn på denne måten*?"

Turen opp til Børja tok bare noen få minutter. Alt foreløp normalt. Etter at flighten hadde utført seks ”skipbombe-missions” mot skipmålet, ble denne øvelsen avsluttet, og flyene klatret til 6 000 fot (2 000 m) for å drive stupbombing mot bombemål. Ca. klokken 10:00 kom Svare i stup i nordvestlig retning mot bomberingen i omtrent 20-25 grader. I ca. 400-500 fot begynte uttrekket. Da flyets nese var kommet 5-10 grader opp, høyden var omtrent 300 fot (100 meter) og hastigheten 350-400 knots, kom vingene ifølge øyenvitne av samtidig. Vedkommende så også flammer slå ut av vingeroten. Dropptankene skiller så lag med vingene, og deler fra bæreflaten og skroget blir spedt langs flyets bane. Deler av senterseksjonen ble senere funnet omtrent 150 meter fra bomberingens sentrum (centersection impact). Resten av flyet fortsatte fremover i samme retning det hadde etter uttrekningen, og tok bakken (fuselage impact) omtrent 560 meter fra bomberingens sentrum. Herfra gjorde det et hopp og traff en liten kolle (main impact) ca. 50 m lengre fremme. Deler ble videre funnet framover inntil en kilometer fra bomberingens sentrum. Noenlunde slik foregikk det. Hvordan det var for Ivar Svare, blir selvsagt bare gjetning, men med stor sannsynlighet registrerte han knapt hva som skjedde. Han fikk nok aldri indikasjon på at noe var feil. Jeg drister meg til å slenge på et ”heldigvis”. Vi har alle hørt om de som fikk både mange sekunder, for ikke å snakke om minutter, hvor de visste de skulle dø. Ivar Svare visste nok ikke hva som ”traff ham”. Han var tross alt ca.100 meter over bakken og med en hastighet på ca. 700 kilometer i timen.

2. oktober 2014
Kjell Tungesvik var kullkamerat av Ivar, og er en viktig kilde og medhjelper

Uniformen til Ivar, som bror Arne har tatt vare på

Med stor sannsynlighet var det svikt i en brakett i høyre hjørne av vingesenterseksjonen. Braketten forbinder bakre vingebjelke med senterseksjonen. Den danner samtidig feste mellom vingesenterseksjonen og flykroppen. Bruddet (svikten) i braketten representerte en alvorlig svekkelse av høyre vingefeste, som resulterte i at vingens angrepsvinkel ble unormal stor. Denne ekstra belastningen måtte tas opp av en allerede svekket struktur, med det resultatet at nedre del av senterseksjonen delte seg. Dermed var begge vinger mer eller mindre løse, og de falt av samtidig. Havarikommisjonen var den gangen overbevist om at flyet ikke ble overbelastet under uttrekket fra "glide bombingen" (stupbombing), men at bruddet var et resultat av en brist fremkommet under tidligere overbelastninger av flyet.

Følgende tilrådinger kom etter ulykken:

i) Bedre kontroll av braketter etter overbelastninger.
ii) G-måleren modifiseres slik at ikke viserne kan settes tilbake til null av flygeren.
iii) Innskjerpelse overfor flygerne at flyene ikke skal overbelastes.
iv) Ved førstegangs kameratrening mot bakkemål, skal det være toveisforbindelse mellom fly og kommandotårnet.

I etterpåklokskapens lys tilsier dette at Ivar Svare ville med stor sannsynlighet vært i live dersom disse kravene hadde vært innført tidligere. I dagens verden vil med stor sannsynlighet en slik ulykke ikke kunne inntreffe, da nåværende jagerfly blir røntgenfotograferte, og den minste lille hvite strek (brudd / brist) vil bli oppdaget og skiftet ut øyeblikkelig. På Ivars tid fløy man omtrent til noe gikk i stykker!

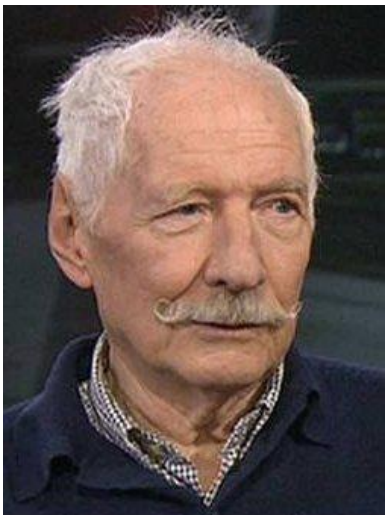
Foto: Aksel Ragnar Lindgren

I forbindelse med redningstjenesten den dagen kom det frem store svikt, blant annet at det ikke var krav om redningshelikopter ved kameraflyging, i motsetning til ved skyting. Likeledes at den type helikopter de den gangen brukte ikke engang klart å komme av bakken med en passasjer. Og manglende samband grunnet generatorfeilen vanskeliggjorde redningsarbeidet. Ingen av disse faktorene kunne ha reddet eller hjulpet Ivar Svare, men ville kunne fått alvorlige konsekvenser for ledelsen dersom det den gangen hadde vært snakk om en skadet person.

Hva gjelder et par andre av de som var med på *flighten*, kan nevnes at lt. Arne Gunnar Hasselstrøm omkom den 06. juli samme året, da han var med som passasjer i en Saab Safir (U-AM) som skulle fly ham fra Rygge til Kjeller. Flygerne Jahn-Mikal Brevik og Jan Petter Lange omkom også, da de fikk motorvansker umiddelbart etter avgang fra rullebane 30. De forsøkte å gjøre en sving for å lande på bane 12, men steilet og styrtet rett i bakken. Stjørdalingen Morten Kongshaug, som var nr. 4 i *flighten* var vitne til at Svare gikk i bakken. Turen ble selvsagt avblåst og Morten returnerte til Rygge. Der landet Kongshaug med "ulåst sikte", kanskje under formildende omstendigheter etter sjokket. Men nei du. Det var andre tider den gangen, ingen krisepsykiatri, ingen unnskyldning. Morten ble pent nødd til å betale kr 50 til tabbekassen. Det var veldig mye penger den gangen. Og om kvelden drakk de øl i messa. Ikke av mangel på respekt eller mangel på oppførsel. Det var bare slik. Et akseptert reaksjonsmønster.

Morten Kongshaug
13. september 2014

Ivar Svare fra Stjørdal mistet livet som en av i alt 196 luftfartspersonell i Luftforsvaret i løpet av de første 20 årene etter krigen, altså i fredstid. Regner vi perioden 1950 til 1972, mistet ca. 156 besetningsmedlemmer livet. Hvilke ord som kan beskrive dette, finnes ikke. Det blir trolig ikke nok å si: forferdelig, meningsløst, utrolig etc. Dette var unge menn, vår beste ungdom, de beste av de beste, de utvalgte. De betalte den høyeste pris gang på gang for å gå foran å kviste løypa. Den kalde krigen krevd det. Ingen av disse, inklusivt Ivar Svare, ga sitt liv for oss andre. Samfunnet tok det. Samfunnet skylder dem og deres tapre familier mest en unnskyldning. Krigsseilerne betalte med sine liv under en krig vi ikke engang var med i. Dykkerne i Nordsjøen har gjort sitt. Militærflygerne betalte med sine liv i fredstid under den kalde krigen. Tore Hultgren, nevnt tidligere i dette kapitlet, fløy altså som jagerflyger i Forsvaret på samme tiden, i hele 13 år. Deretter ble det 30 år i SAS, pluss jobbet mange år i havarikommisjonen. En lørdag i mars 2014 sa han følgende i Dagsrevyen: ”*Vi har mistet noen få i utlandsoperasjoner de siste årene, og vi har Forsvarsministre som står og gråter. Det er skammelig*”. Det var forventet noen annet enn tårer den gangen. Det var et hardbarket miljø. Det minste vi kan gjøre i dag er å minnes dem i ære og respekt. Gi deres familier en bauta å søke mot i stolthet. Mere krever ikke slekten av vår beste ungdom, i en tid når mange sier at den kalde krigen er over og på nytt bygger ned Forsvaret. Helt utrolig, vi lærer visstnok aldri! Takk Ivar for at jeg får være sambygding med deg!



Tore Hultgren (Foto: TV 2)

15. september 2014

Elsa Margot Vestmo (søster til Ivar), Arne Svare (bror til Ivar), Bjarne Vestmo (gift med Elsa), Gunnar Svare (bror av Ivar), Ingeborg Svare (gift med Arne), Ragnhild Svare Bjørgum (søster til Ivar), Thor Svare (bror av Ivar), Astrid Svare Jordahl (søster av Ivar) og Olav Jordahl (gift med Astrid)