

## 1948 Flyger fra Tromsø styrter med sin Spitfire

Våren 1948 ble en del flygere innkalt til beredskapsflyging fra Værnes, hvor blant annet 332 skvadronen var stasjonert. De innkalte flygerne var alle tidligere spitfire-flygere og krigsveteraner. Innkallingen var lite populær blant veteranene. Mange hadde etablert seg i sivile jobber, og var ikke innstilt på å begynne å fly igjen. De fleste hadde også liten tillit til de gamle og velbrukte spit'ene – noe som viste seg å være fullt berettiget. Fra april til august i 1948 mistet Luftforsvaret 7 spit'er og 2 flygere omkom. Alt trolig på grunn av motorsvikt. Spitfire-flyene var så absolutt modne for utskiftning. Nå måtte de som hadde vært "heldige", og var kommet seg igjennom krigen - igjen stille opp.

Den 15.juni i 1948 er flygeleder Bjørn Stensdal på vakt i kontrolltårnet på Værnes. Dagen var både vakker og fredfull, noen spit'er hadde tatt av og skulle snart "rejoine" (komme tilbake), men for øvrig var det en typisk tirsdag, rutinemessig trening for beredskapsavdelingen. Klokken hadde nettopp passert 1534 da han blir oppmerksom på en Spitfire i landingsrunden nordøst for kontrolltårnet (over dagens terrassehus). Spit'en svinger så mot tårnet, inn på det som på flyspråket kalles for "base" (90 grader mot rullebanen). Bjørn Stensdal venter at Spit'en skal kalle ham på radioen hvert sekund, hvilket var i seneste laget – og skulle vært gjort før flygeren kom inn i landingsrunden. Stensdal trakk derfor den konklusjonen at radioen var gått i stykker (u/s). "Klaxon 21" (fenrik Aagaard) kaller plutselig opp: "*Over plassen. Motorkutt*". Nå oppstår det en misforståelse. Flygeleder Stensdal er i den tro at flyet han ser er "Klaxon 21" og svarer: "*Rikard. Kom inn for landing*". I 1948 ble det benyttet en annen fraseologi enn i våre dager, og "Rikard" var forløperen til "Roger" (mottatt og forstått).

Stensdal alarmerer brannstasjonen og sykestua. Han følger nøye med flyet på sluttinnlegget (final), og alt ser ut til å virke normalt.

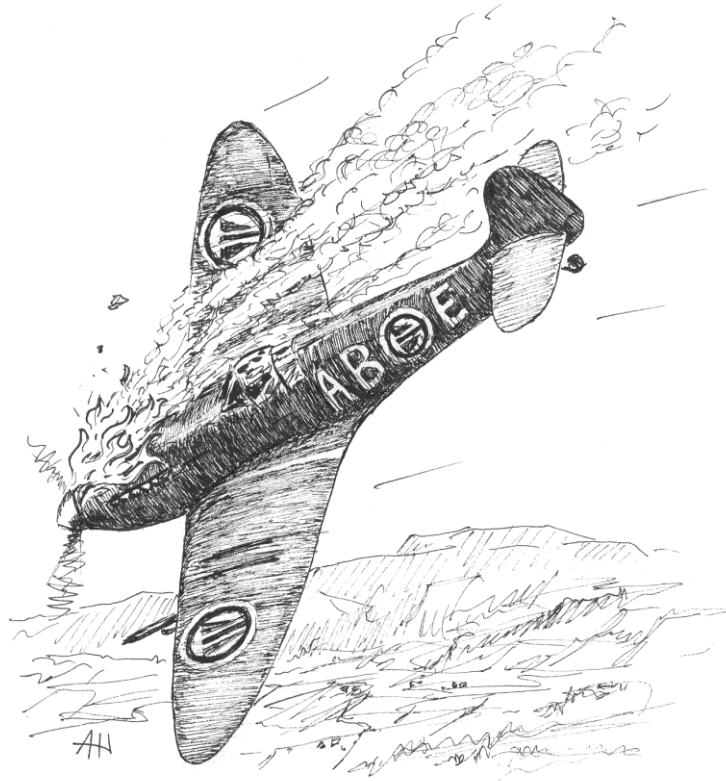
Flygelederen går ut i fra at motoren hadde hatt et kutt og kommet i gang igjen. Han kaller ikke opp flygeren for å få dette bekreftet, da det vil forstyrre flygeren unødige. Klokken 1536 lander flyet normalt. Samtidig kaller plutselig "Klaxon 21" opp igjen: "*Southwest of 28, downwind. Få vekk det andre flyet.*

*Klarer for landing*", - hvilket betydde at fly kom over Gevingåsen og entret landingsrunden via Lånke på vei for å lande på rullebane 28 (280 grader / mot vest). Nå blir Stensdal klar over misforståelsen, og skjønner at det første flyet virkelig hadde radiobrudd. Han svarer "*Rikard*" til Klaxon 21 og griper samtidig aldislampen og blinker rødt til Spitfire A-AM som nettopp hadde landet. I dette flyet satt løytnant Sørensen uten radioforbindelse. Stensdal ser nå at Klaxon 21 er rett øst av plassen, anslagsvis 2 km – og i normal høyde for å lande. Fra kontrolltårnet ser de plutselig et voldsomt flammehav slå bakover, og omslutter hele bakkroppen, samtidig som flyet legger seg over til høyre og går rett i bakken. Stensdal utløser sirene.

Mens dette observeres fra tårnet er bokholder Arne Horgmo (36) ute og lufter seg. Han hører flyduren og reagerer på unormal gange, og så ser han brått et fly på vei ned hvor det forsvant bak noen trær. Petter Folden (59), driftsbestyrer ved Stjørdal E-verk, står i Stjørdalsporten og

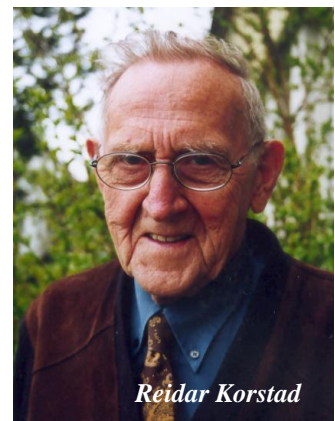


hører flydur. Så kommer det to kraftige smell som virket uvanlige. Han springer avsted og får øye på flyet som da er delvis skjult bak noen trær. Flyet har loddrett kurs mot bakken og Folden legger merke til en kraftig rødlig flamme. Gårdbruker Karsten Reitan (50) på



Mælesnes, står omtrent 200 m unna. Han ser også den røde flammen på undersiden av flyet, men synes at flyet ikke kommer loddrett, men glir sidelengs i ca. 45 grader mot bakken. Sjøfører John Børseth (27) ser også flyet som brenner og styrter. Odd Værnes (17), landmålerassistent, hører en uvanlig lyd, nærmest som en smell. Han ser plutselig et fly med flammer både bak og foran, som – ifølge vitnerapporten - faller ned kun 25 m unna ham. Utrolig!? En korporal, Aasmund Strøm (25), ser jagerflyet som gjør en sving til venstre mot rullebanen. Det er flammer etter en mindre eksplosjon. Han ser at flyet brått ruller før det går i bakken. – I alt var det 21 vitner, hvorav 6 sivile.

Reidar Korstad var en av de som måtte avlegge rapport. Han var sjef for Fallskjermavdelingen, og hans flysoldat Ludvig Aasback hadde klokken 0845 den skjebnesvangre dagen kontrollert fenrik Aagaards fallskjerm. Reidar Korstad deltok den morgenen på kurs for redningstroppen, hvor lege Kahn gjennomgikk ulike behandlinger av sårskader. Troppen sto ute da Aagaard kom flygende, og var vitner til ulykken. De avbrøt kursopplegget og tok seg til åstedet, og dr.Kahn og Korstad var blant de aller første som kom frem. Reidar Korstad var leder av redningstroppen, og var den som bar frem flygeren, slik Korstad dessverre så mange ganger senere også måtte gjøre i forbindelse med andre havarier. En slik oppgave må sette sine merker. Det skal bemerkes for historieinteresserte at dr.Kahn senere stakk av fra Værnes, uten noen som helst avmelding til flystasjonen – og regelrett rømte til Israel.



Bjarne Djupvik, som var sjeflygeleder og tidligere spitfire-flyger - var inne på Øvre Sandfærhus hovedbygning, som Flystasjonen hadde overtatt som forlegning. Han hørte da en Spitfire som hadde problemer med motoren, og løp ut. Han så en Spitfire som kom fra vest og var over Lånke (left downwind runway 28). Djupvik kjente til at Kristian Aagaard var oppe – og mente straks at det var han som var i vanskeligheter. Djupvik forteller at motoren hostet og harket hele tiden. Den gikk nærmest på tomgang. Enkelte ganger kom det støtvis noe røyk fra flyet. Spit'en hadde noe overhøyde i landingsrunden, som var helt riktig slik situasjonen var – og tyder på at Aagaard på dette tidspunktet hadde kontroll og tenkte å lande. Det skal innskytes at ”regelen” var at ”det skulle hoppes” (ikke nødlande/følge flyet ned). Men regelen var selvsagt ikke absolutt. Hjulene ble satt ut, og flyet svingte inn på sluttinnlegget (final), fortsatt med noe overhøyde. Alt så ut til at det skulle gå bra med å rekke banen og lande. I det flyet svinger inn på sluttinnlegget på bane 28, kom det først et støt svart røyk – og så en voldsom flamme som slo ut fra motoren. Det så ut som om motoren eksploderte. Flyet veltet over til høyre og stupte nedover med en hale av flamme og røyk. Det som hadde sett så bra ut, var plutselig blitt et inferno. ”*Det må ha vært noen grusomme sekunder for ham før det var slutt*”, sier Djupvik det til meg en februar dag i 2005. Bjarne Djupvik dro straks til kontrolltårnet for blant annet å forsikre seg om at alle som skulle varsles ble det. Derfra kjørte han til havaristedet. De første som ankom havaristedet var folk fra Aunes karosseriverksted. Djupvik erindrer at det ble sagt av noen av de som kom først frem at de hadde merket liv i flygeren, men da Djupvik kom var det helt stille. ”*Ja, det var tragisk og trist, Aagaard var en kjernekar og en dyktig flyger*”, sier Djupvik. ”*Det var tragisk og trist at han skulle ende sitt unge liv slik. Han hadde plikttoppfyllende stilt opp når landet trengte ham, og betalt med den største pris av alle*”. Om Kristian Aagaard kan en bruke Nordahl Griegs ord: ”*De beste blir aldri vår fremtid. De beste har nok med å dø*”.



Bjarne Djupvik forteller at Aagaard en gang tidligere var nære ved å krasje under en landing med Spitfire på nord/syd banen (01/19) på Værnes. Han hadde glemt å sette ut hjulene, og merket det først ved at propellen berørte banedekket. Aagaard reagerte lynraskt, steg flyet litt, satte ut hjulene og landet perfekt. ”*Det var en fremragende flymessig manøver han da presterte*”, sier Djupvik. Faktisk så skjedde dette klokken 1645 den 5.mai samme året. Kristian Aagaard fløy den dagen Spitfire A-AP, med kallesignal ”Klaxon 23”. Hans kallesignal denne maidagen tyder på at Kristian hadde avansert i rangering på 332-skvadronen da den tragiske ulykken inntraff i juni. Denne vakre onsdagen i mai hadde han vært i lufta siden 1555 og hadde fløyet landingsrunder til bane 14. På dette tidspunktet hadde Kristian 182 timer på flytopen, og totalt 1 304 flytimer.

Djupvik forteller at det ikke var så helt uvanlig at landingshjulene på spit'en ble glemt. Helst var det ”ferske” flygere som kunne komme i skade for å gjøre en slik tabbe. Kontrolltårnet berget da så godt som i alle tilfeller flygeren fra å lande ufrivillig på buken. Tilfellene ble aldri rapportert. Flyging til bane 19 var meget vanskelig å se på grunn av mørk bakgrunn, lysforholdene, gråfargene på spitene og ingen horisont.

Flygekontrollen byttet bane, samtidig som de informerte om at vinden var meget ustabil og varierte fra alle retninger. Kristian Aagaard blir litt opptatt av å se på vindpølsa, samt se etter røyk – for derigjennom å få et bedre inntrykk av vinden. Han hadde da ca.95 MPH, full flaps

og fin pitch, og oppdager ikke noe unormalt før flisene spretter av propellen da denne treffer banedekket. Fra denne dagen ble det innført et pålegg ovenfor flygekontrollen om å be piloten sjekke understellet før enhver landing. En slik rapportering ivaretas fortsatt den dag i dag ovenfor 335-skvadronens Herculesfly, samt jagerfly (F16) tilkjennegir at hjulene er ute til flygekontrollen.

Bjarne Djupvik kjente Kristian Aagaard blant annet fra England under krigen. Spesielt kan det nevnes at begge en kortere periode fløy jagerflyet Hurricane fra en gressfeltflyplass, Chetwynd. Sammen med dem var også Aagaards kullkamerat, Jens Eilif Holwech. Han var fra Oslo. Holwech ble skutt ned av tysk luftvern ved Wilhelmshafen den 13. april 1945. Han var den siste norske jagerflygeren som falt under 2. verdenskrig. Det var nok et hardt slag for Aagaard å miste sin beste flykamerat. Djupvik forteller: *”De var svært gode kamerater og dyktige flygere begge to”*.



Straks etter det tragiske havariet ble en kommisjon oppnevnt, bestående av Stabssjef ved LKT, major Thorendahl, løytnant Gram, fenrik Brekne, og lensmannsfullmektig Aune. Fenrik Brekne var leder av vedlikeholdsavdelingen. Siden jagerflyet kom direkte fra 150-timers inspeksjon, ble Brekne følgelig ansett for inhabil og byttet ut med teknisk offiser, kaptein Raaen. ”Klaxon 21” med fenrik Kristian Aagaard hadde tatt av klokken 1505 for en prøveflyging etter nevnte 150-timers. Piloten meldte aldri om problemer før han var på vei inn mot landingsrunden. Vitnene forteller om unormal gange, og til tross for at Aagaard i landingsrunden varsler om motorkutt, tyder det på at motorkutten ikke var total, og at han anså det mulig å nå rullebanen. Det kan også være muligheter for at piloten fryktet gasser, og grep fatt i den svarte ballen for å aktivisere wirene som skulle dra ut låsepinnene for ”hooden” – og derved fjernet frivillig canopyen. Vitneutsagn antyder at ”noe” falt av flyet. Dekselet ble heller ikke funnet sammen med vraket, og ut i fra de papirer jeg sitter på – ble det aldri funnet. Kommisjonen så ikke bort i fra at flygerens reaksjonsevne var nedsatt på grunn av kullosforgiftning. En del av lungen til den forulykkende ble sendt til Oslo for undersøkelse, for å bringe på det rene om flygeren hadde vært utsatt for gasser og/eller kullosforgiftning.



Rolls-Royce fabrikkens representant anførte i sin rapport at motorvanskene skyldes mangel på tilførsel av bensin til motoren på grunn av brudd i bensinsystemet, og at bensinen har strømmet ut og blitt antent, enten på grunn av motorens uregelmessige gange eller brudd i flyets elektriske ledningssystem. Jagerflyet var så ødelagt at ingenting av dette kunne bevises. Det er ingenting som tyder på at Aagaard ville forsøke å hoppe ut eller nødlande. Han lå hele tiden i en forholdsvis normal landingsrunde. Siden så mange vitner hørte og delvis så to eksplosjoner fra flyet, med påfølgende flammer, - tyder alt på en teknisk feil som medførte en katastrofal eksplosjon som slo ut flygeren totalt (besvimte). Spitfiren styrtet på Karsten Reitans eiendom, ikke langt fra Leif Holmens butikk. Flyet boret seg ned i den løse jorden, slik at kun vingene stakk opp. Hjelpmannskap fra Værnes kom raskt til stedet og fikk slukket ilden. De var redde for at ammunisjonen om bord i flyet skulle eksplodere, så det tok over 4 timer å få fram den forulykkende.

Thore I Dahle var den siste som fløy Spitfire AB-E før ulykkesturen. I hans rapport sier han at han fløy flyet i en time og fem minutter den 22.april, hvorpå det var ingenting å bemerke hva gjelder flyets oppførsel og luftdyktighet. Flyet ble altså ikke fløyet på nesten to måneder. Dahle ble født i Ålesund den 23.januar 1923. Han rømte som 18-åring sammen med 13 andre i en flyktningbåt fra Ålesund til England i 1941. Turen ble dramatisk. De fikk motortrøbbel, og måtte over på seil. Turen tok hele 6 døgn. Dahle ble utdannet ved Little Norway i Canada og fløy Spitfire under krigen. Han sluttet som jagerflyer og ble flygeleder. Han var elev på det andre flygelederkullet. Thore Dahle var flygeleder på Værnes fra mai 1946 til 1.april 1951. I den tiden fløy han enkelte turer med Spitfire fra Værnes. Sammen med Bjarne Djupvik startet han Værnes flyklubb, og var klubbens første formann. I 1951 fikk han ett års permisjon, og sluttet så i Luftfartsdirektoratet i 1952 for fast ansettelse som flyger i SAS. Dahle var gift med stjørdalsjenta Kristine Rønning. Den pensjonerte SAS-kapteinen bor i 2005 på Tjøme.

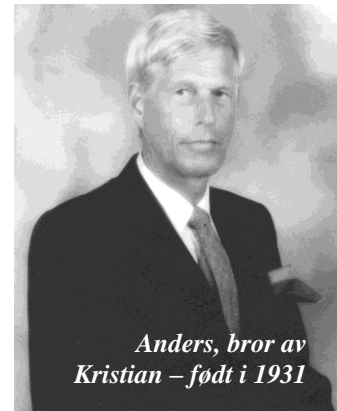


Dette var den første alvorlige ulykken som rammet det norske flyvåpen på Værnes etter krigen. Kristian Aagaard ble født den 15.desember 1920 i Tromsø som sønn av Lilly og Kristian Aagaard, og var nr. 4 i en barneflokk på 6. Han tok artium i 1940. I 1941 gikk han på ski fra Indre Troms til Sverige, og ble transportert til England. Her ble han utplukket for jagerflygerutdanning i Little Norway i Canada på flygerkull F14 under kyndig ledelse av Ole Reistad. Til tross for sine 25 år da ulykken inntraff på Værnes, var Kristian Aagaard å betrakte som en erfaren flyger. Han gjorde under krigen aktiv tjeneste i flyvåpenet, og var med som jagerflyger under kampene på kontinentet i 1945, og var dekorert med både norske og britiske utmerkelser for sin innsats. Etter kapitulasjonen ble Aagaard ansatt i DNL (nå SAS), hvor han var annenflyger da ordren om innkallelse til beredskapsøvelser på Værnes kom. Forholdet til Sovjetunionen var spent og faren for en ny krig var overhengende. Situasjonen var alt annet enn lys. 331-skvadronen ble stasjonert på Gardermoen og 332-skvadronen på Værnes.



Det hører også med til historien at familien Aagaard i Tromsø under krigen ble meddelt gjennom Røde Kors at Kristian var omkommet. De visste ikke noe før sønnen landet på Gardermoen en maidag i 1945, og ringte hjem. Hvilket gledens sjokk. Røde Kors hadde forvekslet ham med en annen med samme navn fra Trøndelag. Kristian Aagaard ble kremert i Trondheim, hvor hans nærmeste kamerater sto æresvakter.

Det skal også nevnes at familien Aagaard mottok et brev, skrevet den 6.oktober 1948. Det var et brev full av varme og verdighet, og som avsluttes slik: *"I denne idealistiske ånd, som for øvrig alltid preget ham gjennom livet, fant han sin død. Gud bevare kjære Kristians minne"*. Undertegnet Kristians beste kamerat: Hugo Munthe-Kaas – trolig den i Norge med mest "salat" på brystet gjennom alle tider.



*Anders, bror av  
Kristian – født i 1931*

Kristian og Hugo gikk på gymnaset i lag. De var begge to meget interesserte i alle former for idrett, og holdt derfor mye sammen oppover ungdomsårene. De deltok aktivt innen det frivillige skyttervesen, og mottok også militær opplæring i 1939. Etter at tyskerne høytok Sør-Norge ble de beordret som vaktlag ("Vaktkompani Tromsø"), med Aagaard som troppsjef, til å passe på Tromsø kringkaster på Langnes mot kupp og sabotasje. Dette gjorde de med stor iver og glød, til tross for at tyskerne sendte nordover en FW200 Condor som slapp fire 500 kg's bomber faktisk talt bokstavelig i hodet på dem, forteller Hugo Munthe-Kaas meg det i telefon en vårdag i 2005. Nå feilvurderte piloten innflygingen, og kom for lavt – slik at bombene skrenset bortover hulter i bulter, uten å detoneres. Men Kristian skjønnte at nå kom krigen også til Tromsø, så her var det om å gjøre å forhindre at senderstasjonen kunne bli til nytte for tyskerne. Han og Munthe-Kaas demonterte et større radorør, som de tok i en ryggsekk og senere gjemte oppe i ei hule i fjellet, etter først å ha skjult det i løytnant Olav Hansens hage på Tromsøya.

Kristian Aagaard fikk ansettelse som lastebilsjåfør i entreprenørfirmaet F.Selmer. Gjennom den utøvelsen kom han ofte til Bardufoss, hvor han klarte å ta en rekke bilder av tyskernes virksomhet. For å få bildene frem til motstandsbevegelsen trengte Kristian en kurer. Det ble Munthe-Kaas. Han fikk seg nemlig jobb som sjåfør på en 11-timers bussrute mellom Tromsø og Bardufoss og brakte med seg filmene som Kristian ga ham.

Munthe-Kaas forteller at han fulgte Kristian på ski inn til svenskegrensen den vinterdagen i 1941. Senere møttes de igjen i London da Kristian kom tilbake fra Little-Norway og skulle tiltre sin jagerskvadron i England. Siste gangen de så hverandre, var straks etter krigens slutt. Da kjørte Munthe-Kaas sin gode venn i bil fra Oslo opp til Gardermoen. Munthe-Kaas erindrer at Kristian da ga uttrykk for at han helst ville unngå å bli kalt inn til såkalt "beredskapsøvelse". Han hadde liten tillit til de gamle og utslitte Spit'ene.



*Hugo Munthe-Kaas*

Det finnes noen forunderlige paralleller eller sammentreff her i livet. Omkring hundre år tidligere enn vår historie, dør en person i samme området som jagerflyger Kristian Aagaard mistet livet. Det var eieren av Hognes gård som omkom i snøstorm den 6.mars 1840 - omtrent på samme plass. Bonden på Hognes som mistet livet i snøstormen het Jakob Aagaard!

