

## 1943 Mosquito skutt ned på Skatval

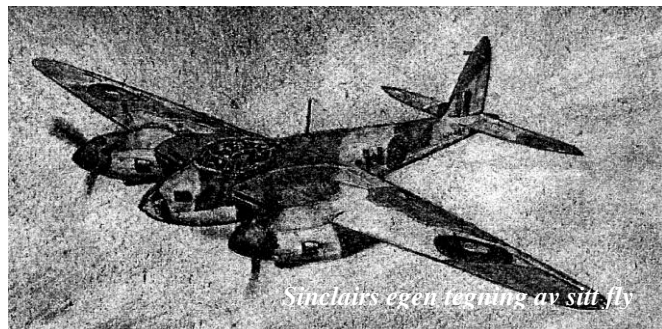
Det er søndag 28.mars 1943, stedet er RAF Leuchras i Skottland. Klokken er 10:35 og motorene på en Mosquito er nettopp slått av etter å ha blitt varmet opp. Crewchiefen (leder av bakkemannskapet) hadde som vanlig stelt pent med sin ”baby”, nå stod han og pusset på cockpitglasset, samtidig som han ga noen raske ordre til noen lærlinger som sprang rundt som verpesyke høns. Jeepen med flygerne nærmet seg. Ungdommene på 16-17 år så opp til pilotene, og drømte seg bort. En dag skulle det bli deres tur, det var helt sikkert. Sjåføren bremses ned, og mannskapet på to lar seg nærmest gli ut og ned fra kjøretøyet som de populært kalte Willys. De sleper med seg fallskjermen, og redningsvestene henger rundt halsen som bogen på en salet hest. Den ene går seg en runde rundt flyet, som en slags siste sjekk, mens den andre utveksler noen ord med crewchiefen. Så tar de plass om bord.

I venstre sete setter den 24-årige piloten seg. Hans navn er Norman Denys Sinclair. Grad: Flight lieutenant. Han var født i Newcastle i 1919, og hadde før krigen gjennomgått Loretta School i Musselborough, før han begynte på Veterinary College (veterinær/dyrlege) i Glasgow. I høyre sete setter den 31-årige navigatøren seg. Hans navn er Wilfred Nelson. Grad: Flying Officer. Han var født i Durham i 1911, men bodde nå i Stockport. Han hadde gjennomgått Johnson Secondary School og High School of Commerce i Manchester. Ved krigsutbruddet ble Nelson opplært som telegrafist, men konverterte i 1941 til ”observer”.



Mens de gjør seg klare for avgang diskuterer de litt de siste opplysninger de hadde mottatt på morgenbriefen. De visste at Tirpitz hadde forlatt Fættensfjorden torsdag den 11.mars og hadde alliert seg med Scharnhorst og Lützow i Bogenfjorden ved Narvik. Spørsmålet var ikke om Tirpitz på nytt ville returnere til Trondheimsfjorden, men når. Målet (target) for dagens oppdrag (mission) var å få dette bekreftet eller avkreftet. (Tirpitz kom aldri mer tilbake til Trøndelag). I og for seg en rutinemessig tur, slik RAF forsøkte å overvåke Trondheimsfjorden med flyfotorekognosering minst 2 ganger i uka. Det var et erfarent crew som gjorde seg klare til å starte motorene. Dette hadde de gjort før. De var godt kjent i Norge.

Sinclair titter ut og foran flyet. Crewchiefen hadde tatt oppstilling. Sinclair viser en finger og venstre motor starter, deretter viser han to fingre og høyre motor starter. Så er det knyttnevene frem i ruta, tommeltotter som vriss opp og fra hverandre – tegnet for å ta vekk bremsklossene, så en siste sjekk på turtallet. Sinclair ser igjen ut mot crewchiefen – og forventer tommelen opp, slik han selv er forberedt på å svare, men denne gangen brytes rutinen hva gjelder tegnangivelse. I det pilotens tommel er på vei opp, saluterer crewchiefen med en stram og korrekt bevegelse til skyggelua, og på riktig skotsk vis med fingrene samlet og hele håndflaten frem. Sinclair drar ikke på smilebåndet, heller tvert om. Han hilser til lua tilbake, vel vitende om at dette var ”the american way”, som hadde kommet på moten etter at amerikanerne kom med i krigen. At dette britisk sett var ureglementert gjorde der og da ingenting. Det bare



høynet moralen i form av takk og gjensidig respekt. ”Crewchiefen er en bra mann”, sier Sinclair til sin navigatør, i det han skyver trottelen (gassen) fremover. De Havilland Mosquito PR 1, tilhørende 540-skvadronen - med serienummer W4054, - var ”clear to go”. Lite ante de at dette skulle bli deres siste tur. En av dem skulle finne sin grav på fremmed jord, - den andre som krigsfange i Tyskland de nærmeste to årene. Klokken 10:50 er de i lufta. Nelson ser på klokkene, dobbelsjekker tidspunktet - og skriver ETA 15:45 (beregnet ankomsttid tilbake på basen). Foran dem lå Nordsjøen og Norge badet i en stadig høyere sol. Men de skulle ikke la seg lure denne gangen. De hadde respekt for det norske været.

Seks måneder tidligere hadde de nesten mistet livet i Norge. Skvadronen var etablert den 19. oktober 1942. Det som også den gangen skulle bli en rutinemessig tur over Tirpitz, ble et lite mareritt da de norske naturkreftene slo seg vrang. Været ble den gangen stadig verre og verre, og de bommet totalt på målet. Den mørke oktoberdagen mistet de fullstendig orienteringssansen, og havnet på en tysk base i Norge – hvor de omtrent ble skutt i filler. Dette til tross, og under kyndig navigering fra Nelson, klarte Sinclair å ta maskinen over Nordsjøen igjen og sette ”vraket” ned på skotsk jord. Sitat fra protokollen fra overkommandoen: ”Throughout this hazardous trip, these officers displayed skill and devotion to duty of the highest order”.

I februar hadde Sinclair 12 turer, hvorav en kritisk med tap av motor. Den 4. februar var han på overvåkning over Trondheim. I mars ble det også 12 turer, blant annet to turer til Namsos og 2 turer til Narvik, samt den 9. og 12. var han igjen over Trondheim og Værnes.

Den 28. mars 1943 er de altså atter på vei mot de store fjell. Norskekysten dukker omsider opp, og de blir straks mer anspente. De visste at tyske lytteposter for lengst hadde oppdaget de, og sendt sine meldinger til Gossen, Lade og Værnes. Norman Denys Sinclair titter til høyre på sin navigatør, som om han på en måte gjennom blikket ville spørre: ”What do you think, Wilf?” – underforstått: vil det bli noen opponenter, denne gangen - tro? ”You know, Denys – they are probably still far north”. Navigatøren brukte alltid Denys de imellom, men ”skipper” når andre var til stede. Wilfred Nelson ser ned i sine papirer igjen. For n’te gang kontrollerer han kursen. Sinclair la merke til at under papirene, på selve ”plate’n”, - skimtet han skvadronens motto: ”Sine qua non” (indispensable: uunnværlig). Det ga hvert oppdrag en mening. ”Det er godt å være unnværlig”, tenker han – og lar tankene vandre til de der hjemme.

På dette tidspunktet går alarmen på Lade. Feldwebel Theodor Stebner og hans vingmann løper mot to Bf109 som står i alarmberedskap. Bakkemannskapet gjorde lynraskt sine innøvde driller – tysk presisjon på sitt beste. Stebner myser raskt mot horisonten mens han venter på at klossene skal fjernes. ”Ganz schön”, smiler han for seg selv – skybasen ligger utrolig jevn – få hull – og ypperlig for en Rotteformasjon (2 fly) å oppdage en skygjennomgang. Rett nok hadde engelskmennene nytt moderne fotoutstyr, såkalt 36-inches F.52 kamera ( 1/300 sekund, skala: 1/8000) utviklet av RAF og produsert av Williamson. Faktisk var det nettopp Sinclair/Nelson som først hadde tatt dette i bruk den 2. juni 1942 da de filmet byggingen av hangarskipet



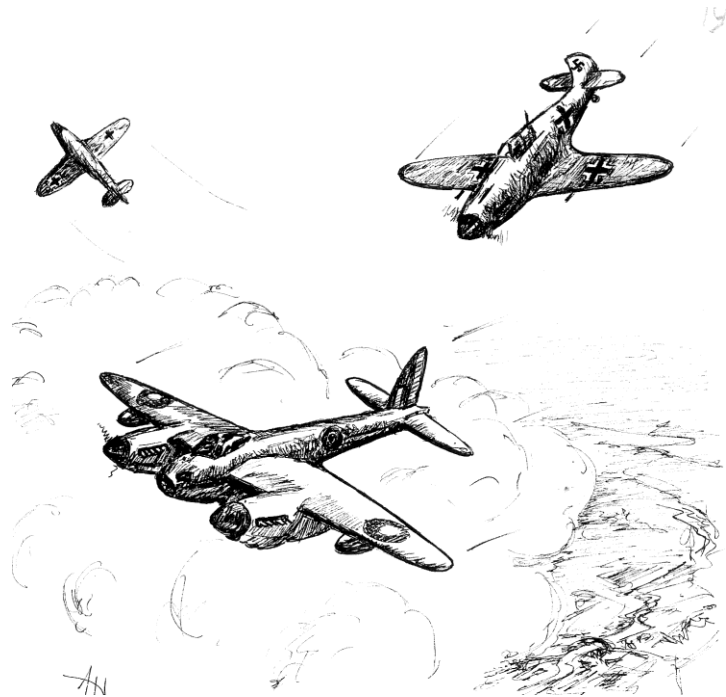
Gref Zeppelin fra hele 24 000 fot. Likeledes hadde det samme crewet med slikt utstyr fanget Scharnhorst i fine og skarpe bilder. Men Stebner visste at ingen kunne filme igjennom skylaget, så det var bare å vente. Skyene ville tvinge PRU-flyene ned denne stille søndag ettermiddag.

Stebner begynte sin flygekarriere våren 1941, men ble allerede den 22.juni under en luftkamp skadet slik at han måtte foreta en nødlanding i fiendelig territorium i nærheten av Brest-Litevsk. Feldwebel Stebner klarte mesterlig å ta seg tilbake til sin egen enhet den 28.juni. Han ankom trolig til JG5 på Lade kort tid etterpå.

Mosquitoen kommer inn over Trondheimsfjorden. På dette tidspunktet tar de to Messerschmittene av fra Lade. Tyskerne visste at Mosquitoen før eller siden måtte begynne sin nedstigning for å observere. De ligger ikke så langt fra hverandre og sweeper att og fram over Trondheimsfjorden, men ikke for lenge på hver kurs. Slik ventet de som en rovfisk på havets bunn. Før eller siden ville bytte måtte vise seg.

Skylagene var ujevne høyt oppe, og Sinclair velger å stupe ned i det som synes å være et større hull. Søndagen var så fredlig, en manglet på et vis kun lyden fra kirker som varslet om en ny avsluttet Gudstjeneste. Det var på en måte for stille. I det de flater ut under skylaget, roper Nelson: ”*Bandits, two-o'clock-low*”. Sinclair håper de ikke er oppdaget, han drar stikka raskt til venstre og tilbake, gir full trottle og forsvinner inn i skyene igjen mens han forbanner seg selv for å ha gått i fellen med det eneste naturlige skyhullet.

Skyene og høyden var de to viktigste hjelpemidlene, uarmerte som de var i forhold til Messerschmittene. De klatrer raskt, nesten for raskt med tanke på drivstofforbruket. På toppen av skylaget setter de kursen nordøstover. Høyden er 21 000 fot ( 7 000 m). Skyene brekker, det klarer opp mot øst. Skatval og Stjørdal ligger skyfritt, og der fremme - nesten under de, skimtes ankeranlegget til Tirpitz. Værnes flyplass har de ned til høyre. - Klokken passerer 13:20 lokal tid. I det de er sikre på at tyskerne ikke hadde sett de, knirker det i maskingevær og kuler piper forbi. Tyskerne var der likevel. En kule slår ut Wilfred Nelson momentant. Sinclair stuper ned og til høyre for å få fart. Tanken var å ri unna første angrepet, snu - så klatre opp, opp og atter oppover – inn i skyene – der hadde Messerschmittene sin svakhet. Nye kuler borere seg inn i Mosquitoen. Sinclair merker at oksygentilførselen svikter. Det siste han registrer er at flyet er i brann. Så besvimer han - med den aller siste tanken om at slutten hadde innhentet også ham, og for et milliontedels sekund ser han livet og de der hjemme fare forbi i revy. Klokken er 13:25 den 28.mars 1943. Stedet er lufttrommet over Skatvalslandet nordøst av Trondheim.



Idet Mosquitoen kommer under 10 000 fot, våkner Norman Denys Sinclair. Han kjenner sterk varme, lukt av brennende olje og den velkjente pipelyden av en Mosquito i fritt fall. Sinclair titter raskt på sin navigatør. Blikket er stivt, og det renner blod fra åpen munn. Wilfred Nelson er død. Sinclair drar kraftig i stikka, forsøker å få kontroll – det lykkes nesten, - han flater litt ut – drar i mekanismen som skal løse ut canopyen - høydemåleren viser 1 000 fot - så husker han omtrent ikke mer før han dingler i en fallskjerm. Med Guds hjelp hadde han klart ”å hoppe ut”, trodde han. Denys sa det senere slik: *“when it happen, I was below the level of the hills in a valley”*. Trolig hadde han sett Forbordsfjellet.

Denys fortalte aldri familien hvordan han kom seg ut av Mosquitoen, - trolig fordi han ikke husket det. Det kan gjøres på flere måter. Det er en dør på styrbord side av cockpit som de entret maskin gjennom. Han kunne selvsagt komme ut den veien om forholdene var gunstige (hvilket var tvilsomt), men måtte da ha slått av og stoppet styrbord motor, etter som den store propellen er temmelig nær døra. Ved kun et vanlig hopp etter at canopyen er av, vil det alltid være en meget stor fare for å treffe sideroret. Den beste og sikreste veien var derfor på tradisjonelt vis. Etter at cockpitdekslet var blitt fjernet, trimme hardt forover og løsne selene, og så la tyngdekraften hive deg ut.

Hoveddelen av flyet falt ned ved Øvre Auren (Opauran), gnr.75, bnr. 1-2, ca. hundre meter nord-nordøst for gården, som den gangen ble drevet av Jon Tuset, (født 6.mai 1888, død 26.april 1968) og kona

Ingeborg, (født 8.desember 1898, død 27.oktober 1987). Sinclair kom svevende og tok bakken ikke langt fra vraket. Gården eies i dag av Torbjørn Amdal, født 14.september 1966. De som var vitner, kom løpende til – noen til selve flyvraket – andre løp mot flygeren, usikre på om det var en tysker eller engelskmann.



Det var mange vitner til dramaets siste akt oppe i lufta. Luftkampen, som det i virkeligheten aldri ble noe av, begynte nok langt ”ute i Trondheimsfjorden”, hvor Stebner kort og konsist satte inn de første salver. Deretter forfulgte tyskeren den skadde Mosquitoen, høyden var fortsatt veldig høy – været meget bra – og enkelte mener nok at de så hele nedskytingen. Dette er tvilsomt. - På vei ned kommer Messerschmitten nærmere, og utløser en serie som fører til at Sinclais fly går i oppløsning. Dette til tross får Sinclair trolig ”trimmet forover” i siste liten, såpass at han blir hivd ut av flygemaskinen. John Svare (94)

forteller til Bjarne Vestmo og undertegnede at han på dette tidspunktet var oppe på Bukammen. Han ser kun en bylt som går i oppløsning og faller ned i nærheten av Opauran. Olav Vinge på Vinnan er og vitne til dette. Han blir tiltrukket av lyden, og ser hvordan det tyske jagerflyet haler innpå Mosquitoen og



Magnus Amdal, Olav Husbyn og Olav Vinge på havaristedet

utløser en mitraljøsosalve, men han ser ikke at flygeren kommer seg ut. Det så trolig ingen. Denys fallskjerm løser seg nemlig ikke ut før knapt noen meter over bakken, hvor han lander tett i nærheten av flyvraket. På dette tidspunktet var allerede Olav Vinge i full galopp på vei mot åstedet. Dit kom han som en av de aller første, og etter hvert samlet det seg svært mye folk. Det tok sin tid før tyskere ankom. Olav Vinge husker veldig godt hvordan de fant Wilfred Nelson sittende fastspent i hoveddelen av flyvraket, hvor snuten på flyet var borte, likeledes vinger etc. Mye av dette lå spredt over et større område. Wilfred Nelson hadde tydelig blitt truffet av maskingeværild fra en av Messerschmittene. Hele siden av kroppen var pepret med kuler i en lang kolonne fra bukselinningen og oppover. Jarle Holan har fortalt meg at han også var vitner til nedskytingen.

Kristoffer Mæhre var den første som fikk kontakt med Sinclair, etter at flygeren hadde frigjort seg fra fallskjermen. Engelskmannen spurte da om det var mulig å komme seg over til Sverige. Mæhre forklarte at det trolig var for sent nå, da tyskerne ville være der om noen minutter. Lokalbefolkning hadde ingen muligheter til å gjemme unna nedskutte flygere i så sentrale strøk etter et så dokumentert havari, uten at tyskerne iverksatte represalier. Denys Sinclair sprang da til skogholtet like ved og satte fyr på noen papirer. Deretter tok han seg raskt oppover bakken mot Opauran gård 100 m ovenfor. Olav H. Hysbyn hadde vært med sin tante oppi Hegra denne søndagen, og kom hjem igjen ved 19-tiden. Sammen med sitt søskenbarn lurte de seg bortover til hovedvraket. Her tok de med seg flygerlua til avdøde Nelson, samt en filmrull de fant. Men de ble oppdaget, og den tyske vaktposten kom etter dem og tok dette fra guttene igjen.

Ingeborg Tuset fortalte Olav H. Husbyn at de tok piloten inn i våningshuset, hvor Jon skjenket to drammer med konjakk til den noe sjokkerte engelskmannen. Guri, deres datter, født 27.juli 1940 – lå da i sin sprinkelseng. Flygeren var nå ved full sans og samling. Han gikk bort til senga, klappet barnet på kinnet og sa noe på engelsk.



Tirsdag den 30.mars stod følgende å lese i Stjørdalingen:

*”Søndag i middagstid ble et britisk fly skutt ned over Skatval av tyske jagerfly. Kampen var kort og fant sted i stor høyde. Flyet styrtet ned på Jon Tusets eiendom på Skatval. Deler av flyet lå spredt på et stort område. Det var to mann i flyet hvorav den ene fantes død i maskinen. Den annen hadde reddet seg i fallskjerm og ble tatt i forvaring av tyske vaktmannskaper”.*

I Thomas Hegset sine dagboknotater, som ble samlet og utgitt i 2001 av Jon Th.Leirfall (d. juli 2004), er nedskytingen såvidt beskrevet. Likeledes nevner Hegset på side 85 at den tyske seieren ikke var lettkjøpt, da et tysk jagerfly som deltok måtte lande sterkt skadet på Værnes. Et annet måtte nødlande på Frosta og et tredje gikk i sjøen utenfor Langstein. Undertegnede stiller seg noe tvilende til dette, da jeg ikke kan finne noen dokumentasjon i de oversikter og protokoller som foreligger – ei heller er det nevnt hos andre kilder som i flere sammenhenger har tatt for seg ulike tyske tap. Min antagelse er også bekreftet av Norges fremste ekspert på Luftwaffe, Knut Støre i Bodø.



Wilfred Nelson var som nevnt død, og ble funnet i selve flyvraket. Tyske mannskaper kom etter hvert til åstedet, og tok Denys i forvaring. Først ble han kjørt til Værnes hvor han ble innelåst til klokken 16:00. Deretter ble han fraktet til Trondheim, hvor han overnattet ifølge ham selv i et militærfengsel. Dagen derpå ble Sinclair satt på natt-toget til Oslo. Ved ankomst Oslo Østbanestasjon ble han kjørt ut til Fornebu (Oslo's tidligere hovedflyplass), hvor han ble sittende i en celle i 6 dager. Den 5.april ble han fløyet med en Junker 52 til Berlin, via København hvor de fylte bensin. Norman Denys Sinclair skriver i sine få personlige notater han har tatt ned fra krigen: ”*Could see neutral Sweden - so near and yet so far*”. Fra Berlin ble han sendt med tog til Dulag Luft ved Frankfurt, hvor nye 5 dager ble tilbrakt i “avkjøleren”. Den 10.april gikk ferden videre til Sagan og Stalag Luft III, hvor han skulle tilbringe de neste to årene som krigsfange. Sagen heter nå Zagan og ligger ca. 100 miles sørøst av Berlin, i Polen.

Sinclair var tross alt en heldig pilot, med tanke på at han ikke bare overlevde selve nedskytingen, men også ut i fra hva vi vet hva som skjedde i Stalag III. - Natten til 24.mars 1944 rømte 76 fanger fra leiren, under det som senere ble kalt: *Den store flukten* (The great escape), synliggjort gjennom filmen med samme navn, med skuespillere som Steve McQueen, James Garner, Charles Bronson og James Cobourn. - Kun 3 av de rømte klarte å komme unna, hvorav to var norske: Per Bergsland og Jens Müller. De kom seg til Sverige. Den tredje var Bram van der Stock, som kom seg inn i Nederland. De andre ble fanget igjen, hvorav 50 ble plukket ut og henrettet. Blant disse var den 22-årige Denys Street (født 1.april 1922). Han var tvillingbror til Nancy, som etter krigen skulle bli Norman Denys Sinclairs kone, hvilken ingen selvsagt kunne forutsi på det tidspunktet.

Da krigen kom, sluttet Denys Street ved Oxford universitet, og meldte seg frivillig til RAF. Han fikk sin pilotopplæring hos Empire Training Scheme i USA. 123026 F/L Denys Street tilhørte 207 skvadron, og ble skutt ned over Berlin i sin Lancaster natten mellom 29. og 30.mars 1943, altså dagen etter at Sinclair ble skutt ned. Som skipper var han den siste til å hoppe ut. Hele crewet ble tatt til fange. Etter den store flukten, ble Street fanget igjen i nærheten av Sagen, og sist sett i live den 6.april – hvilket er samme dag som han ble myrdet av Lux, en av bødlerne i Gestapo. Street var den eneste av fangene, hvis aske ikke ble igjen i Poznan, men hviler på Berlin krigskirkegård. To norske flygere ble også henrettet etter flukten: Halldor Espelid, skutt ned i sin Spitfire ved Dunquerk den 28.aug 1942 - og Nils Fuglesang, skutt ned over Nederland den 2.mai 1943.

Normann Denys Sinclai satt altså i samme fangeleir som Street, vel uvitende om at han to år senere skulle gifte seg med hans søster. Faktisk hadde de blitt kjent på fangetoget fra Berlin, og kom i samme brakke i Stalag Luft III, sammen med 12 andre. Sinclair har fortalt at det opprinnelig var planlagt at hele 220 fanger skulle ned i tunnelen den skjebnesvangre natta. Navnene ble trukket ut av en hatt, men de som kunne fransk eller tysk hadde prioritet. Norman Denys fortalte senere Nancy hvor skuffet han var da han ikke kom blant de utrukne, - i ettertid ble han ufrivillig blant de heldige. Vi kan vel alle fornemme spenningsnivået, hvor 50 av de 73 skulle velges ut for å bli henrettet, - og hva så med de andre – ville det slutte med det.

Da russerne trengte vestover, måtte fangene mellom den 24.januar og 2.februar 1945 marsjerte til Spremberg (ca. 90



km). Senere ble de fraktet i krøttervogner til Tarmstadt ved Bremen. Og så kom freden.

Nancy var sykesøster hos RAF gjennom hele krigen, hvorav to år i Midt-Østen og i Afrika. Da hennes bror ble skutt ned over Berlin, var Nancy på et troppeskip i Midt-Østen. Hun hadde hørt på skipsradioen at BBC meddelte at mange bombefly var savnet etter raidene mot Berlin. Hun tenkte nok sitt. Påfølgende natt hadde hun et mareritt, som varslet om det verste. Og helt rett, etter tre måneder til sjøs – mottok hun i Kairo beskjeden fra sin far om at Denys var skutt ned, men var nå POW. I forbindelse med flukten, hvor broren var blant de som rømte gjennom tunnelen, gikk det noen dager etterpå ut en melding fra Geneva Røde kors, med navn på de 50 som hadde blitt plukket ut til å henrettes. Far til Nancy og Denys var på den tiden Undersecretary of State for Air. Det var han som mottok telegrammet på sin pult, med blant annet navnet på hans yngste sønn. Et sjokk, som han straks meddelte Nancy – som da var på nattskift som sykesøster.

Norman Denys Sinclair gifter seg med Nancy Street den 6.februar i 1946. I mai dro de til Oslo i sin gamle Morris med Union Jack svaiende. Bilen gikk i stykker midt i Oslo på selveste 17.mai. Så ved siden av Holmenkollen ble nok bilproblemet og den enorme stemningen i Oslo på selve nasjonaldagen - det de husker best fra Norge, sier Nancy det til meg i brev fra Australia. De hadde ønsker om å dra til Trondheim for å finne graven til Wilfred Nelson, men siden bilen gikk i stykker ble det ikke noe av det, dessverre.



Nå var dette ikke første gangen Denys Sinclair hadde vært i Norge i fredstid. I 1937 jobbet han på et skip, og la seg opp noen penger – slik at han tok seg en lengre ferie i Norge i august 1938, hvor han besøkte Oslo, Lom, Grotli, Lillehammer, Sognefjorden – trolig en eller annen sightseeingtur oppover Gudbrandsdalen og tilbake via vestlandet og Haukeli.

Etter krigen fløy Sinclair utallige turer under den såkalte Berlinbroa. Så hoppet han av flygingen (dårlige tider, for mange piloter), og han og Nancy kjøpte seg 40 mål med jord, bygde seg hus og begynte med et gartneri i Surrey sør av London. Hver dag dro Denys inn til Covent Garden (torget i London) for å selge sine produkter. Etter hvert fikk de 5 barn, og har i dag 12 barnebarn. Etter 10 år som småbrukere ble det for mye slit i forhold til inntekt, regningene hopet seg opp og i 1959 solgte de unna og hele familien emigrerte til Australia. Gjennom Denys onkel, Lord Strathalmond (uncle Willie), som var sjef for BP – fikk Denys jobb på et kontor hos BP. Å komme til Australia var ikke noen dans på roser. De bodde kummerlig, uten strøm og de fleste hjelpemidler vi i dag tar for gitt. Og Denys var nok ikke et kontormenneske, så etter noen år begynte han med flyging igjen – og ble instruktør hos Royal Aero Club utenfor Perth. Samtidig startet Nancy en barnehage. I tillegg tok de andre strøjobber, så de hadde begge to både to og tre jobber samtidig. De måtte sannelig slite for føden på andre siden av jordkloden. Slik gikk årene. Barna tilpasset seg, og familien ble veldig sammensveiset. Men bak alt lurte følelser og krigspåkjenninger. Og som om de ikke hadde hatt det tøft nok fra før, så begår den eldste sønnen selvmord den 20.desember i 1984. Men det stoppet ikke der. Tre måneder etterpå tar den andre sønnen også sitt liv. Begge var gifte og hadde hver 2 barn.

Kanskje ble det for meget for vår jagerflyger. Sterke krigsopplevelser, tøft fangenskap i Stalag Luft III, vitne til myrderi etter ”den store flukten”, slitet for å klare seg etter krigen – sjokkene gjennom tap av to sønner som berøver sitt eget liv. Norman Denys Sinclair døde den 4.februar i 1987.

Og hvordan gikk det så med den tyske piloten, feltwebel Theodor Stebner? Totalt fikk han 10 luftkampseire før han selv ble skutt ned av engelskmenn i Mustangs utenfor Lista den 12.mars 1945.

Gravsteinen sier 22.mars (?). Han var da oberfeltwebel. Han mistet livet sammen med flere fra sin skvadron denne vårdagen i 1945, blant annet den rutinerte flygeren Hans Schneider. Theodor Stebner synes å være gravlagt på den tyske krigskirkegården på Havstein i Trondheim. Her ligger også gravsteinen (se bildet), men ifølge Knut Støre - er dette høyst usikkert. Det kan kanskje kun være ”in memoria”. Trolig ble Stebner aldri funnet.



Wilfred Nelson døde i luften over Skatval, og fant sitt siste hvile på Stavne kirkegård i Trondheim. Norman Denys Sinclair døde på den andre siden av jordkloden, og ble stedt til hvile tirsdag den 10.februar 1987.



Det er ellers mye luftfart i familien. Bror til Denys, James Knox Sinclair, var bombeflyger under krigen. Etter krigen begynte han i Imperial Airways, senere BOAC, og var britisk representant på ledernivå i SAS. Flere i neste generasjon har også flyger- eller kabinerfaring. Peter Sinclair, sønnen til James, og dermed nevø og søskenbarn til våre venner i Australia, - har vært i British Airways inntil nylig, med en imponerende merittliste hva gjelder flytyper: BAC 1-11, DC10, B747- jumbojet, B777 + over 6 år på Concorde, og fløy blant annet Concorde som landet på Sola den 24.juli i 1993.

Slik ender vi historien om en flyger og en familie som er oss så fjernt – helt på den andre siden av ”verden”, men samtidig så inderlig nært, nesten som en stjørdaling å regne. Han hadde vært i himmelen over oss flere ganger som en engel der oppe i luften, en beskytter av vårt dalføre – som et konstant sendebud om fred og forventet frihet. Han mistet sin navigatør. Han holdt på å miste sitt liv for oss.

En tidlig mandag i april 2004 beveger jeg meg alene bortover bilveien til Opauran for å ta et nytt bilde av havaristedet fra en annen vinkel. I det jeg knipser kommer to passasjerfly inn i diopteren, et på innflyging mot Værnes og et transatlantisk fly på vei vestover. For et kort øyeblikk blir disse flyene og kondensstripene til det scenario som utspant seg for 61 år der oppe i luften. I det jeg kommer ”til meg selv” igjen, bøyer jeg hode og kroppen fremover i respekt,





ærbødighet og takk for at de vant vår dyrebare frihet og rett. Hvor høyt de i Mosquitoen verdsatte Skatval og Stjørdal ligger i ordene som er felt inn på gravsteinen til Wilfred Nelson, – for disse to britene var nemlig vårt distrikt like dyrebart som der hjemme:

*”There’s some corner  
of a foreign field  
that is for ever England”*

Da Norman Denys Sinclair ble stedt til hvile tirsdag den 10.februar 1987, valgte presten Reynolds å lese dette diktet:

#### HIGH FLIGHT

*Oh, I have slipped the surly bonds of earth  
And danced the skies on laughter-silvered wings;  
Sunward I’ve climbed and joined the tumbling mirth  
Of sun-split clouds – and done a hundred things  
You have not dreamed of – wheeled and soared and swur  
High in the sunlit silence. Hov’ring there  
I’ve chased the shouting wind along and flung  
My eager craft through footless halls of air.  
Up, up the long delirious burning blue  
I’ve topped the windswept heights with easy grace  
Where never lark, or even eagle flew.  
And, while with silent, lifting mind I’ve trod  
The high untrespassed sanctity of space,  
Put out my hand, and touched the face of God.*

(John Magee)

