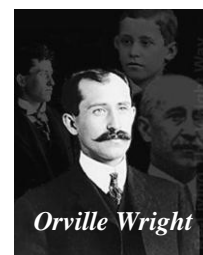


1931 Flysertifikat utstedt av Orville Wright

Det er ikke alle i verden som kan besmykke seg med flysertifikat utstedt av selveste Orville Wright. Mon tro om dette ikke er en av de svært få i Norge, - ja, kanskje den eneste nordmannen med en sådann ceber underskrift. Og i all beskjenhet måtte det vel bli en trønder, her og, - nemlig John Bochkon fra Trondheim.



Søndag 26.august 1932 står flere hundre mennesker på Kjeller og speider mot horisonten. Meldingen om at amerikaneren Clyde Allan Lee (24) og nordmannen John Bochkon (28) hadde tatt av fra Harbour Grace på Newfoundland - for non-stop flyging til Kjeller og Norge, - gikk som ild i tørt gress. En sensasjon var på gang, en ny milepæl i luftfarten. Og det var en nordmann som skulle nå den. Trodde alle. Etter hvert som mørket falt på ble alle lysene tent. De ventet hele natten. De ventet dagen derpå. John Bochkon kom aldri hjem.

John Bochkon ble født den 8.mars 1904. Han vokste opp i Gamle Kongevei 56 på Bakaunet i Trondheim. Som brødrene Wright begynte han i det små, med sykler. Deretter ble det biler. Men det var fly og luftfart som interesserte ham mest. Det heter seg at dersom det hadde vært et uhell eller flystyrt på Værnes, var unge John der straks - og på toget hjem igjen satt han alltid med en del av propellen, tannhjulet eller en bit av instrumentene. På grunn av en alvorlig difterisykdom siste året på middelskolen, fikk han aldri tatt eksamen. Dette gjorde at han fikk avslag på sin søknad om å bli tatt opp ved Hærens Flyvevesens skole på Kjeller. Men John Bochkon ga seg ikke. Han kom seg til Kjeller likevel, som lærling på motorverkstedet. Og gjennom praksis som flymekaniker, ble han utdannet flyger. Etter hvert markerte han seg betraktelig, både som mekanisk sakkyndig og som flyger. Fra en dagbok ("livsoptegnelser") som John førte står det tirsdag 18.juli 1922: "Var med flyver Hellesen med "Tiger" å fløi reklame over Tr.hjem. Schubert Horn og jeg: passasjerer. Var oppe 35 min, en bra tur. Dette min første flyvetur over Tr.hjem".



Livsoptegnelser.
John Bochkon.
*Vært tillat å lese av i vedkom-
mende, når jeg er mere kan besvare
det - - - ?*

Den 18.februar 1924 skulle det foregå en "vinterflyveøvelse" på Værnes, og John skulle være med. I et brev til sin venninne, Hjørdis - av 30.januar 1924 - fremgår det at han skulle fly sammen med løytnant Bull, sjefen for Nordenfjelske flyveavdeling. John skriver videre (sitat): "Jeg gleder meg selvfølgelig til å få fly til Tr.hjem den 56 mil lange vei, som vi beregner å tilbakelegge på 3 ½ - 4 timer, om intet uforutsett da inntreffer??(sitat slutt), med to spørsmålstejn og understrekelse. Her skulle det gå troll i ord. Fredag 15.februar tok John av fra Kjeller, i kraft av mekaniker, mens piloten var løytnant Jakob Andreas Waage, senere generalmajor i Luftforsvaret. Det ble nok ingen tur sammen med sjefen likevel.

Etter å ha fylt drivstoff på Rena, satte de kursen mot Røros. Her måtte de nødlande på Aursunden. Og det var ikke bare propellen som brakk i stykker. John



ringte sin mor samme kveld og sa ifølge Adresseavisen: "Vi ramla ned, men vi har ikke gjort oss noe. Jeg har bare slått ut halvparten av to tenner". John søkte i mars måned om erstatning for tennene - og fikk det!

Fra
flyvesoldat Bochkon

3-24

Til
Herr Premierløytnant Butt
Nordenfjeldske - Flyveavdeling,
Værnes

Jeg tillater mig herved å an-
søke om erstatning for mine tenner som
jeg knuste ved apparat F.F. 9 - nr. 45 ka
svare på Årsundsjöen fredag 15 f. m.
Vedlagt følger regning.

John Bochkon

Etter avtjent verneplikt satte John Bochkon kursen for Amerika i 1925. Hans foreldre skulle aldri få se sin sønn igjen. Ved ankomst USA fikk John ansettelse som mekaniker ved den store flyfabrikanten Glen Curtiss. I 1929 ble han i konkurranse med et stort antall søkere ansatt som mekaniker og presseflyger i den kjente avisen "Daily News". Ansettelsen ble i tillegg til faglige ferdigheter også basert på intelligentsprøver. Ansettelsen vakte oppsikt, og Bochkon ble kjent i flygerkretser over hele Amerika. John Bochkon var blant annet med på ettersøkingen av Charles Lindberghs kidnappede sønn.

John hadde alltid sagt at den dagen han valgte å besøke Norge, skulle han fly hjem selv. Slik ble det til at han og Lee satte av sted på denne vågale turen i august 1932. Solberg/Pettersen hadde tatt av fra



Lee (t.v) og Bochkon minutter før de tar av på sin skjebnesvangre tur

New York fire timer tidligere, og på et vis ble det en kappflyging. Både Bochkon/Lee og Solberg/Pettersen kom ut for uvær. Solberg styrte i sjøen 80 km fra Harbour Grace, men ble mirakuløst reddet. Tre år senere fullførte Solberg som den første i verden sin Atlanterflyging direkte til Norge. Bochkon/Lee måtte også nødlande, men kom uskadd fra det, og kunne fortsette turen dagen derpå mot Harbour Grace på Newfoundland. Den 25. august lettet de fra Harbour Grace i sitt hurtiggående Stinson monoplan for å fly non-stop de drøye 5 000 km til Oslo. Flyet bar navnet: ”Green Mountain Boy”. De hadde bensin for 6 500 km / 37 timer. De beregnet at turen skulle ta ca. 30 timer, og planla å fly mot Dublin, så over til Danmark og nordover til Oslo. Det var stor interesse for slike flygninger. Selv om det kun var et fåtall til stede da flyet lettet fra Harbour Grace klokken 06:02 full-lastet med 1 600 liter bensin, skyldes det selvfølgelig at stedet var lite befolket. Derimot var det hele 5 000 som tok avskjed den 23. august da de tok av fra Montpelier Airport i Vermont for å fly første etappen til Newfoundland.



Til tross for sine unge år var det 2 rutinerne flygere som la av sted. De var godt forberedt. Med seg tok de en større sag, og annen redskap – hvis hensikt var raskt å kunne frigjøre motoren og gjøre om flyskroget til en flytende anordning i tilfelle nødlanding. Om dette ble virkelighet, får vi trolig aldri vite. Å nødlande på det store Atlanterhavet betydde på ingen måte at livet var reddet, spesielt når provianten kun bestod av åtte liter vann, en liter melk, litt kaffe, noen rundstykker og litt mat konsentrert i tablettform. Hensynet til vekta i relasjon til drivstoff-forbruket, telte nok mer enn tanken på proviant til å drive rundt på havet i uker, - for ikke å si månedsvis. De hadde ingen radio. Turen var et sjansespill. Enten eller, det var nok ikke særlig ”rom” for nødlanding.



John Bochkon varslet ikke sin familie i Trondheim. De ble orientert via Adresseavisen om at han var på vei over Atlanteren. Han ville nok ikke skremme sin mor. Bochkon og Lee var ganske så ambisiøse. De hadde nemlig tenkt å returnere til USA med flyet via en nordligere rute, hvilket de på det sterkeste ble advart mot så seint på året.

Det ble ingen retur. Det ble ingen ankomst. Den irske kystvakten har fortalt at den hørte flydur i det tidsrommet ”Green Mountain Boy” skulle ha nådd irske kysten. Slik er det alltid, det er noen som har sett og det er noen som har hørt. Flysertifikatet utstedt av Orville Wright hjalp ikke Bochkon denne gangen. Men så lå det også igjen i Brooklyn, New York.

I dag er sertifikatet trygt oppbevart i en bankboks i Trondheim, og tilhører Mona Bochkon. Hennes mann, Jan Fredrik, døde av kreft i 1997, kun 40 år gammel. John var hans onkel. John var sønn av skipskaptein Johan Fredrik Bochkon og Anna, født Fiskaaen fra Kristiansund. Flygeren hadde to brødre, Aksel og Johan Fredrik. Aksel bosatte seg i Canada, hvor han døde i 1984. Hans kone, Helen (84) og deres tre barn og sju barnebarn bor fortsatt i Canada. Johan Fredrik ble boende i Trondheim, og giftet seg med Anna. Han døde i 1996. Anna er 85 år og lever i beste velgående i Trondheim. De fikk to barn, - Elisabeth, som bor med mann og tre

barn i Os ved Bergen, og nevnte Jan Fredrik – som fikk to barn som i dag bor sammen med sin mor, Mona - i Trondheim.

Fra Elisabeth Bochkon Tøsdal har undertegnede fått tilsendt noen sider fra Johns dagbok (livsoptegnelser). Nest siste side skrev Jon lørdag den 7.juli 1923: ”Badet på Piren ”12 ½”. Var på ”Erichsen” å spiste kaker. Sa adjø til fru Wold i telefonen. Mamma snakket med hende om dit og dat. Hun ba mig skrive til dem, og jeg var velkommen til Amerika når som helst sa hun. Det skal jeg gjøre. Reiser nu i aften til Kjeller (sammen med Fredrik og Sverre) med de bedste forhåpninger for fremtiden. Farvell min kjære dagbok, takk for nu”.



Elisabeth Bochkon Tøsdal

Den 26.juni 1925 skriver John sin siste side i dagboka: ” Kjære dagbok ! - Ja nu er det snart 2 – to år siden jeg sist ”talte” til dig. Jeg lukker deg nu inn for en tid, og bevar du inntil videre mine tidl. hemmeligheter. Jeg reiser torsdag til USA. Lev vel kjære dagbok. Du skal atter få høre fra mig når jeg vender hjem. John! – og nederst på siden under teksten har John Bochkon skrevet følgende: ”I.nifoldig hurra for våre stolte menn Norges sønner, - de djerveste, modigste menn - Roald gir seg ikke.” - Dette trolig som en kommentar til den åndeløse spenningen som knyttet seg til ekspedisjonen og polarflygingen med de to Dornier-Wal flybåtene, N24 og N25, hvor Roald Amundsen og hans mannskap: Riiser-Larsen, Feucht, Ellsworth, Dietrichson og Omdal kjempet for livet for å komme av isen igjen etter en nødlanding. Hele verden holdt noen dager pusten.

Tidligere i sine ”livsoptegnelser” har John klart og utvetydig gitt uttrykk for hva han følte da han søkte Marinens flyveskole, og fikk avslag - samt søkte igjen. Ref. ”fan” med stadig flere a’er. Hans ”fan” tror jeg nok også kom til uttrykk der ute i Atlanteren, ikke som en uhøflighet og udannet reaksjon, ikke som et redselsutbrudd, men som et signal om ”skuffelse” da han skjønnte at han ikke ville lykkes - slik han så mange ganger tidligere måtte ha gått en ny runde for å nå sine mål. Men denne gangen kunne han ikke ”søke atter den.....”. Sine skuffende allianser til tross, John Bochkon er en trøndersk flygerhelt - med sertifikat undertegnet av selveste Orville Wright.

(Kilde: Fam Bochkon, Stein Bjøru)

Shantid 18/8-22
Svare inn ansøking
til Marinens flyveskole
om "opplæging som flygerhelt"
Hjælp det bedste! 19/8-1922.
Dine: fan John Bochkon
Nei!
Fikk svar den
Svart var: Nei!!
222
søke atter den 20-9-22
fan
fan
fan
fan
Ha aaaa