

## 1953 Svenske fløy i feil retning

Klokken nærmet seg 1400 på Frösön flyplass i Østersund, fredag 27. mars 1953.

Flygunderingenjör Gunnar Artur Ericsson fra F4-skvadronen rusler rundt sitt fly, en J 28 B, bedre kjent som Vampire. Ericsson var i ferd med å foreta *utvendig sjekk*. Han titter litt opp, og konstaterer at hele himmelen er dekket av skyer, det som svenskene på den tiden kalte for 10/10 moln. Han antok at skylaget lå i ca. 3 000 m (9 000 ft), hvilket var ganske så bra vær - og lite å bry seg om - akkurat da. Ja, det gjorde overhode ikke noe at det var skyer, for planlagt flyging og trening var instrumentflyging i skyer. I og for seg var det lite å bekymre seg over for den 28-årige jagerflygeren. I Stockholm ventet "hans flicka", livet var ikke så verst. Først skulle han bare foreta en rutinemessig treningstur, så skulle han på weekendperm. Da han la venstre hånd på den ene droptanken (utvendig ekstratank for drivstoff), minnet det han om en samtale han hadde hatt med flygstyrkechef, lt.

Nordenström tidligere på dagen. De hadde diskutert angjeldende fly, som hadde en tendens til å *henge på venstre vinge*, spesielt ved flyging med droptanker ifølge Nordenström, som hadde testfløyet maskinen samme formiddag både med og uten droptanker. For Gunnar Ericsson var dette andre turen han skulle gjennomføre med en Vampire med droptanker. Foran seg ser han sin flicka i en slags halo. "Oi, som jeg gleder meg", sa han halvhøyt for seg selv. Crewchiefen og teknikeren titter i hans retning. Kl 1407 var han i lufta.



*Piloten Gunnar Ericsson*

På internatet på Hegra meieri satt den nettopp fylte 25-årige selbyggen Gunnar Sesseng. Han var ansatt i Driftsregnskapslaget, etter å ha jobbet et par år som driftsassistent. Denne fredag ettermiddagen i mars 1953, satt han bøyd over sine regnskap. Det var mye liv og røre i Hegra sentrum på den tiden, og av og til forlot Sesseng sine tørre tall, for å strekke på liv og lemmer, og gikk bort til vinduet for å se litt ut. Det var alltid noe som foregikk i kjerneområdet mellom jernbanestasjonen, samvirkelaget og meieritet. Hva som gjorde at han reiste seg og gikk til vinduet akkurat da, kan en saktens lure på. For i det samme sekund som han titter ut, er Gunnar vitne til at et fly kommer fra sørøst og går i bakken ovenfor Hegre gård. Det var meget lavt skydekke, snødde og litt redusert sikt. Men der og da er han i løpet av toppen 2 sekunder vitne til at flyet gir fra seg et lysglimt og en røyksky i det maskinen treffer bakken. Han hiver seg rundt, griper ei jakke og noen sekunder senere sitter han på sin sykkel i full fart mot Hegrabroa. Han kan i ettertid ikke erindre om han snakket til noen på veien ut av sentrum, til tross for at det var fullt av folk ute. Gunnar forteller meg en vinterdag i 2010 at han heller ikke la merke til om andre hadde registrert flyet. Noen minutter senere er derfor Gunnar Sesseng en av de første som ankommer åstedet, trolig var det kun noen få unger som var før ham. Dagen derpå er Gunnar Sesseng en av to formelle vitner som blir avhørt av militære myndigheter. Den andre var Petter Fossum, f. 4. september 1912.



*Gunnar og Hjördis Sesseng, 15. feb 2010*

I kontrolltårnet på Værnes hadde Bjarne Djupvik og Johan Skavhaug gått av vakt, og påtroppende var Bjørn Stensdal og Reidar Voll. Klokken 1530 mottar de telefon fra Trøite (tlf nr. 2010 Hegra) om at et fly hadde falt ned nordvest for Hegra kirke. I løpet av de nærmeste minuttene blir sykebil, brannbil, utrykningskorpset og lensmennene i Nedre og Øvre Stjørdal alarmert. Samtidig som

trafikksjef Grinde i Oslo blir underrettet, iverksettes det søk rundt om for å få en oversikt over potensielle fly i lufta, skjønt været var meget dårlig - så det oppstod en viss undring, for å si det mildt. Klokken 1550 mottar flygekontrollen en telefon fra en Moksnes i Hegra, som forteller at det er et jetfly, underforstått: jagerfly. D/K Fornebu forteller at det ikke er noe jagerfly på vingene i Norge. Enda mer forvirrende. Men så, klokken 1600 kommer det telefon fra Sona, nr. 2316, Einar Rønning. Han fortalte at en svensk flyger hadde hoppet ut i fallskjerm og var kommet til Rønnings hus. Flygeren het Ericsson og hadde fløyet en svensk Vampire, tilhørende *Kongelige Jämtland flygflottilj* på Frösön. Han var ubetydelig skadet,



bare en liten skramme i ansiktet, og ville melde seg i tårnet så raskt transport kunne skaffes. Klokken 1605 ble det bestilt telefon til Østersund. - Men så begynner den virkelige forvirringen. Straks etter at Reidar Voll hadde ringt tårnet på Frösön, ringer lensmannen i Nedre Stjørdal og forteller at det har falt ned enda et fly. Denne gangen på Hegrafjellet ved Sørkilflå. Personellet i kontrolltårnet ser atter en gang ut i grøten (meget dårlig vær), rister på hodet - og skjønner ingen ting. Lensmannen kan bekrefte at han hadde fått meldingen fra Einar Rønning, Sona. Reidar Voll forklarte lensmannen sammenhengen, men dette til tross, var det enkelte lekfolk som mente at det måtte være to fly ut ifra avstanden fra Rønning på Sørkilflå til Hegra kirke. Det ble derfor besluttet å sende folk opp på Hegrafjellet for å se etter flyet til nevnte Ericsson. Meldingen om at det kunne være to fly ble meddelt Østersund. Denne forvirringen pågikk så fortløpende frem til 1650. Ericsson hadde nå forlatt Rønning i Sona. Telefoner fra Sverige bekreftet kun et savnet fly. Flykyndige skjønnte selvsagt at flyet i Hegra var relaterte Vampire, og at det dreiet seg om kun ett fly, men kunne ikke tillate en fullstendig bekreftelse før flygeren Ericsson hadde vært på åstedet og besett vrakdelene. Ericsson ankom Værnes klokken 1730, etter å ha vært innom åstedet og beskuet vraket av sitt eget fly.

Fra pålitelige kilder har jeg mottatt at det høyt oppe i forsvarssystemet ble alarmert ovenfor en potensiell russer, ref. kalde krigen. Været var som nevnt meget dårlig i store deler av landet, og i dette tidsrommet var det ikke verken militære eller sivile norske fly på vingene. Så da de første meldingene tikket inn om at et ukjent militærfly hadde styrtet i Trøndelag, var det noen overivrige tunger som kanskje løp litt løpsk.

Etter at alarmeringen ble iverksatt, rykket 1. laget på brannstasjonen på Værnes ut ved hjelp av stasjonens Henchel, en bil av gammel god årgang. Denne var temmelig



så framtungt, og da de kom forbi hangaren på Ydstines, pløyde bilen seg ganske så godt ned i jordsmonnet. Det var ikke fast veidekke den gangen. Vårøpløsningen gjorde ikke veien bedre, og der stod 1.laget bom fast. Det var samband mellom bilene, og 2. laget, det såkalte husbrannlaget måtte nå rykke ut - og etterlot seg en flyplass uten noen form for beredskap (brann- og havaritjeneste). ”*Dette var nok ikke helt reglementert*”, forteller Johan Nubdal - som fikk ordre om å tone ned sin påfølgende rapport. 2. laget dro til Hegra med en Reo (6-hjulet bil), og ble ledet av sersjant Øivind Helgesen (d.1971). De stoppet ved Ydstines og plukket opp noen fra 1. laget. Johan Nubdal var lagleder den dagen, og kom etter i en jeep, da det kom raskt tilbakemelding fra åstedet om at mannskapet måtte ha spader. Når en ser på de tidspunkter som reflekteres i de ulike logger, tyder det på at flygeren ble kjørt fra Sona til havaristedet, og derfra fikk sitte på med Reobilen til Værnes. Nubdal erindrer den dag i dag hvor sterkt det luktet brennstoff, og at de større delene var ”som sunket i jorda”. Han glemmer heller ikke hvor sint Edvard Hegre var. Edvard ble populært kalt ”storsmeden” og var til daglig elektriker på Flystasjonen. Han var kjent for å ha kort lunte, og den dagen gikk det ut over svensken som hadde ødelagt brønnen hans. Johan Nubdal og Emil Dalsnes flirer godt når de tenker tilbake på ”storsmeden”. Emil Dalsnes var underbrannmester den gang, sersjant og fast ansatt i Forsvaret. Han måtte den dagen til Ydstines og hente Henchel’n, og kom tilbake i vanlig beredskap klokken 1725. Dalsnes ble værende i Forsvaret til han ble pensjonist, mens Nubdal etter hvert havnet som avdelingsleder på Stjørdal samvirkelag.



*Emil Dalsnes og Johan Nubdal, 4. februar 2010*

Det er lite som tyder på at motoren hadde stoppet før Vampire’n gikk i bakken. Flere hadde hørt flyet. Det tok bakken med ca. 70 graders vinkel på en vestnordvestlig kurs. Hastigheten hadde vært høy, slo kommisjonen fast. Motoren og flykroppen ble ikke funnet. Selve nedslagsfeltet var i et kutrøe av leire og løs jord. Jorda var så løs at gravinga ble stoppet da mannskapet hadde gravd seg ned tre meter uten å finne hoveddelene. Luftbremsene og andre klaffer var inne. Droppetankene var inntrykt opptil 2/3 og var tomme.



*Katrine Hegre, Jorulf Hegre, Jan Hegre og Jonetta Hegre på Hegre vestre, fredag 5. februar 2010*



På Hegre vestre satt Jonetta og ammet lille Jan den ettermiddagen. Hun tittet stadig ut fordi det var så vakkert. Det var et spesielt vær, i den forstand at snøfillene som dalte ned var store som tallerkener. Så merker hun en stigende lyd, som blir etterfulgt av et smell, mest som et dunk. Igjen titter hun ut, denne gangen for å se om det er en bil som farer gjennom tunet. Veien den gangen gikk midt gjennom gården. Dagliglivet fortsatte som om ingenting skulle ha skjedd. Folket på gården ble i og for seg ikke oppmerksomme på at det hadde falt ned et fly rett ovenfor før det parkerte ulike biler, og folk tok seg oppover bakkene. Så begynte selvsagt jungeltelegrafene å gå. Mannfolket ble med de militære som dukket opp. Andre nysgjerrige tok seg også oppover etter hvert. Jonetta erindrer at kvinnfolket ikke var på åstedet før dagen derpå. Lørdag kom det også flere militære til. Dette var personer som ble boende på gården hos familien Hegre noen dager. Jonetta forteller meg en vakker vinterdag i 2010, at det ble raskt konstatert at det var et svensk fly, siden de så ”*de tre kronor*”. Lekfolket i Hegra fikk stanset ”rykte om russer” før det fikk ytterligere næring.



**Torbjørn Myrvang**

Oppe ved åstedet samlet det seg raskt en del folk den ettermiddagen. Naturligvis var ungene der først. Disse ble etter hvert jaget vekk av de voksne, som fryktet eksplosiver. Torbjørn Myrvang var en av de første som kom borttil vraket. Han var 16 år den gangen og husker at de eldre ønsket å ha de yngste unna i tilfellet de skulle finne rester av flygeren. Torbjørn forteller at stedet var yndet som hoppbakke og leikeplass.

Gunnar Artur Ericsson tok av nordøstover fra Østersund og flater ut i 6 000 meters høyde. Flyet var altså en J 28 B Vampire, reg.nr. 28226 og med kallesignal Gul E. Flyet var utrustet med to dropptanker som inneholdt hver 200 liter drivstoff. Flygeplanen tilsa en tur over Junsele og Ånge (mellom Østersund og Sundsvall), og så tilbake mot Frösön for å forta en instrumentinnflyging. Planlagt flyetid var 40 minutter. Ericsson hadde passert flere skylag på veien opp, men kom etter hvert gjennom lettere skydekke som førte til at han av og til hadde bakkekontakt. Over Junsele svinger han sørvestover på kurs 231 grader mot Ånge (Malviks vennskapskommune) og Flataklocken i Medelpad, Sveriges midtpunkt. Et halvt minutt før Ånge (kl 1435) hadde Gunnar kontakt med flygekontrollen som hadde identifisert ham på radaren, og ga ham kurs mot F4 (skvadronen på Frösön). Det ble da avtalt at Ericsson skulle utøve en såkalt peilerkontrollert innflyging. Den magnetiske kursen flygeren fikk fra bakkekontrollen var QDM 290. Kort tid etterpå blir han korrigeret til kurs 311 grader. Nå er været totalt overskyet, og Ericsson flyr midt inne i skyer (solide IMC). Så løser han ut ”dykbromsarna” (Airbrakes: luftbremser) for å minske hastigheten. Disse sitter i bakkant av vingen. Da skjer plutselig en kraftig ”setting” i flyet, som medfører en ”wingover-lignende” bevegelse til høyre. Flyet blir på et vis løftet, slik at Ericsson ble hengende litt i setebeltene. Dette kan ifølge Vampireflyger Øivind Ellingsen (warbirds) være litt ubehagelig, men raskt å korrigere. Ericsson tar inn igjen luftbrensene, og meddeler bakken at han er i en ukontrollerbar situasjon. Høyden var nå 3 200 m, og



etter å ha fått kontroll på flyet oppdager Ericsson at horisontgyroet ikke fungerer. Han måtte fly på ”grundinstrumenten”. Fra flygekontrollen får han beskjed om at han er kommet fullstendig ut av kurs og får kurskorreksjon. Her begynner problemet. Gunnar Artur Ericsson blir nå så opptatt av å holde flyet horisontalt, at han glemmer å skifte kurs, men flyr bent fremover. Han flyr faktisk forbi Østersund, mottar nye QDMer (kurser), men synes å ignorere dem. Han registrerer at han har 600 liter med drivstoff igjen, hvilken han forteller kontrolløren som forteller tilbake at det rekker til 24 minutters flyging. Ericsson får ordre om å sjekke posisjonen i relasjon til merkefyret (navigasjonshjelpemiddel) på Frösön. Gunnar får inn kun dårlige og forstyrrende signaler. Hans tanker blir ensidig rettet mot drivstoffmengden og de tekniske problemene, og han mister konsentrasjonen ovenfor de meldinger og ordre som kommer fra flygekontrollen.

Etter ytterligere noen minutter får han bakkekontakt, og anmoder om å gå ned. Han mener å dra kjensel på Åreskutan. Dette får han til å innse at han er desorientert, noe han sier fra om til bakken. For noen korte sekunder oppfatter Ericsson nye kurser: ”Stig til 3 000 m, sving 90 grader høyre, og på QD-martin 132”. På dette tidspunktet har drivstoffmengden falt til 300 liter, og hans mentale tanker blir igjen negative. Gunnar Artur Ericsson synes på nytt å ikke oppfatte korreksjonen fra kontrolløren, og piloten lar flyet fortsette bent fram igjen istedenfor å svinge sørøstover mot Østersund på oppgitte 132 grader. Han mister kontakt med Frösön og drivstoffindikatoren viser 43 liter. Han har ikke noe valg. Han må hoppe ut. Gunnar kaller opp tre ganger på en kanal, så tre ganger på en annen - og så bestemmer han seg for å forlate flyet. På dette tidspunktet ligger flyet i 3 000 m, inne i skyer og med markant ising. Ericsson drar gassen tilbake til tomgang, legger flyet i en svak stigning og da farten kommer ned til 300 km/t nødutløser han canopy'n. Så setter han spaken (stikka) mellom beina, kobler seg fra radioutstyret og oksygen (syrgass) og frigjør selene. Bensinindikatoren stod da på 0, og farten



var 275 km/t. Ericsson setter så føttene på stikkas vridningsmekanisme, legger flyet i en høyre roll samtidig som han, i sekundtakt - regner til 2, markerer trykket til stikka og kommer seg ut av cockpit baklengst og til høyre for høyre haleror. Det skal opplyses at Vampire er et fly med dobbelt halefinn, og har ikke utskyttingsmekanismer slik moderne jagerfly har, som i seg selv skyter vekk alle hindringer. Å komme seg ut av en Vampire er en meget vågal handling, og de som har forsøkt har ikke alle vært like heldige som vår svenske venn - for å si det forsiktig. Statistikken hva gjelder norske Vampireflygere i samme situasjon, er lite hyggelig lesning. Gunnar Artur Ericsson var heldig. Han roterte litt i luften, kom til ro - og fikk dratt i utløsningsringen på fallskjermen og ble påført et kraftig rykk da fallskjermen foldet seg ut.



Grunnet meget kraftige vinder (storm) fikk han store utslag, trolig over 45 grader. ”De kraftige pendlingarna var ytterst ubehagliga”, fortalte Ericsson etterpå. Flygelua (enkler utgave av en hjelm) blåste av under denne manøveren. Han fikk seg en karamell over venstre øye, trolig forårsaket av en del som rev seg løs fra oksygenmaska. Hva gjelder både såret over øye og at lua forsvant, førte til at kommisjonen senere kom med tilrådning hva gjaldt frakobling før uthopp.

Ericsson mener selv han hang i luften mellom 7 og 8 minutter. Han frøs veldig på hodet og hendene. Han var selvsagt spent på hvor han ville lande, og fikk en ytterst kort tidsfaktor hva gjaldt ”planlegging av landingspunktet”. 100 m over bakken kom han ut av skyene og oppdaget samtidig en gård noen kilometer unna. Nedslaget skjedde på ei myk snødekket myr, og han hadde overhode ikke problemer med å punktere skjermen. At han kom seg ut av flyet, er godt gjort i seg selv - men at han i det området han landet skulle treffe ei myr, og ikke et fjell, berg eller kraftig tett skog, som kunne knekt nakken hans - må betraktes som ekstra flaks, spesielt med tanke på de få sekundene han hadde til rådighet etter at han kom under skyene.



*Bilde fra kommisjonens arbeid*

Ericsson fortalte senere at han ikke var oppskaket etter landingen, men svært lettet, naturligvis. Samtidig gikk bekymringsfulle tanker til flyet sett i relasjon til eventuell tettbebyggelse etc. Han tok peiling på de husene han hadde sett straks før han landet, og kom frem til folk etter vel en times gange i dypsnøen. Turen framover og ned i dalen forårsaket ikke tretthetssymptomer i det hele tatt, og rimer meget dårlig med det våre lokalaviser skrev, som også hadde fått det for seg at Gunnar på angjeldende tur var på vei til Stockholm. Trolig tok Ericsson bakken i området innenfor Sørkilflå. Posisjonen som kom inn til kontrolltårnet fra lensmannen var: Hegrafjellet, Sørkilflå. ”Hegrafjellet” ble også benyttet i påfølgende dokumentasjon. Det er uklart for lokalbefolkningen å stadfeste dette ”Hegrafjellet”.



*Tirsdag 18. mai 2010. Kilder og vitner på stedet hvor flyet falt ned, øst av barnehagen - ovenfor Hegre gård. Gamle Hegra sentrum i bakgrunnen på andre siden av Stjørdalselva. F.v: Torbjørn Myrvang, Jorulf Hegre, Terje Almlid, Jan Hegre, Einar Reinert Rønning, Johan Nubdal, Emil Dalsnes, Gunnar Sesseng og Hjørdis Sesseng*

Gardskjerringa fortalte den lokale presse at de trodde svensken hadde landet på Storkjølen eller i nærheten av Skjervåsen. Så dette "Hegrafjellet" - som ikke finnes, har nok tilkommet gjennom en ren misforståelse og ble hengende ved protokollene. Gunnar Ericsson fortalte husbonden at han til å begynne med tok med fallskjermen, men la den fra seg etter noen meter i dypsnøen. La meg vende tilbake til dette med at avisene skrev at svensken skulle til Stockholm. Det skyldes som nevnt innledningsvis at Gunnar Artur Ericsson skulle rekke et annet fly etter sitt eget oppdrag – og så fly som passasjer til Stockholm for å besøke sin "flicka". Og i den forbindelse valgte Ericsson å ha sine reiseklær (fritidsklær) under flightsuiten (bekledning når de flyr) for å spare tid ved å unngå å måtte skifte. Og på beina hadde han fritidssko (ikke flygestøvler), ja, sågar var det flotte lakksko. Dette var selvsagt fullstendig ureglementert, og ikke særlig smart. Men den godeste Gunnar lo selv meget godt av dette når han senere i livet fortalte det til sine venner. Og det må ha vært litt av et syn, for ikke å si selvsyn - for Gunnar å stå der inne på fjellet dypt i snøen i lakksko. Lurer på hva lokalbefolkningen i Hegra tenkte da han ankom i lakksko på en vinterdag?

Konklusjonen fra kommisjonen var ganske så klar: Stabiliseringsproblemer i forbindelse med luftbremsene, gjorde at piloten følte han kom i et "ukontrollert läge" og gikk over til å fly ved hjelp av "grundinstrumenten". Han konsentrerte seg så mye om dette, og neglisjerte øvrige instrumenter, underforstått: også henvisninger fra kontrolløren, - at han satte seg selv i en meget vanskelig situasjon. Piloten som befant seg i skyer forsatte å fly i motsatt retning i forhold til oppgitt kurs av TL (trafikklädare/flygeleder) inntil han gikk tom for drivstoff. - Nå er det slik at det ofte er flere sammensatte faktorer som fører frem til en hendelse. Sekundært var det en mindre, men ikke avgjørende "feil" på jagerflyet. Dette var ledelsen på skvadronen klar over, som ved selvttest hadde fløyet flymaskinen for å sjekke ut problemet, både med og uten droptanker. De visste at angjeldende fly hadde en tendens til "å henge på ene vingen". Når så alt dette var kjent, samt at Gunnar Ericsson hadde liten erfaring på Vampire med droptanker, burde han ikke ha blitt klarert for en slik øvelse nettopp i et så dann dårlig vær som det var i Midt-Sverige den dagen. Dette innrømmet flygstyrkechefen. Gunnar Ericsson hadde totalt 370 timer, hvorav de fleste på Harvard og Mustang. Siden 1. oktober hadde han fløyet 16 timer på Harvard, 8 på Mustang og 6,5 time på Vampire, pluss også en time på B17. Altså lite flyging, og attpåtil fordelt på flere flytyper. Denne marsdagen var hans andre tur med droptanker, og hans første i overskyet vær, og han hadde fløyet veldig lite de siste dagene, grunnet en kraftig forkjølelse.

Disse faktorer er likevel ingen unnskyldning. Han visste om følgene med "dykbremsorna under høy hastighet". Han visste at en Vampire blir litt framtung med droptanker.

Han visste at angjeldende

flymaskin "hengte seg på venstre vinge". Det var nok dessverre Ericsson som ble desorientert. Han lyttet ikke på hva

kontrolløren sa, neglisjerte alle muligheter for dobbeltsjekker og fikk sannsynligvis det vi så menneskelig vet kan skje med selv de beste, en form for panikk. Han ble paralyisert. Han fløy totalt feil vei, motsatt kurs /180 grader feil. Å følge med kompasset er elementært for enhver pilot, og ville fortalt Ericsson at han fløy "motsatt retning", som havarikommisjonen uttrykte det. En kunne være fristet til å ape med hendelsen, siden det var en svenske, men vi skal trø varsomt. Dette har hendt tidligere, og det vil skje på nytt.



Sønnen Halldor (1925-1988) på Sørkilflå møtte piloten



Det er interessant å merke seg den norske flygekontrollens oversendelse til svenske myndigheter dagen etterpå hva gjelder hendelsen, altså utskrift fra loggen som omhandlet to hele sider. Sjeflygeleder oversendte kun første melding - en uhyre passiv linje, korrekt, men lite informativ hva gjaldt helhetsbildet. I tillegg var tidspunktet oppgitt i GMT-tid (korrekt nok), men svenskene lot seg forvirre hvorpå det ble kommentert som tilleggsopplysning. Svenske rapporter opererer alltid i lokaltid. Hvorfor fikk ikke svenskene alle opplysninger (fullstendig utskrift) fra loggen?

Gunnar Ericsson kom opprinnelig fra Borås. Etter vanlig skolegang, studerte han til flygingeniør på Kungliga tekniska högskolan i Stockholm, og gikk så inn i det svenske luftforsvaret som pilot, hvor han fikk prøve seg på ulike flytyper. Kanskje hadde han heller ikke de egenskaper som var nødvendige i Flyvåpenet, og innså det til slutt selv. Fra mine kilder fortelles det at han ikke var interessert i å bli pilot i det sivile. Det synes som han etablerte et eget selskap, Aeronic, - men trolig ikke ilag med sin bror Rolf Ingemar (1933-2001) som noen har hevdet. Selskapet hadde flere ansatte, og fortok blant annet besiktigelse av fly fra utlandet på oppdrag fra Forsvaret. Muligens hadde han et annet selskap, ikke luftfartsrelatert – ilag med sin bror. Det oppstod ganske tidlig en viss uenighet, og det ble nesten brudd mellom de to brødrene. Gunnar Ericsson bosatte seg i Stockholm, forble ugift, men hadde ei god venninne der i alle år inntil sin død i 1991. Nærmeste slekt i dag er to nieser, Carina Waern og Camilla Hellström, som bor i henholdsvis Borås og Kinnarumma.



*Carina Waern*



*Camilla Hellström*

Det blåste ganske å kraftig, men veldig rykkvis - som om vinden puffet frem den ene snøbygen etter den andre. Det var ikke så mye en fikk gjort denne ettermiddagen. En så frem til helga også på Sørkilflå. Fru Rønning hadde gjort maten klar, kailln var ventet hjem rett som det var, ja, faktisk hørte hun lyden utenfor av vegvesenets gule bil. Einar Rønning var vegvokter, og hadde hele dagen sett til at veien i Hegra ble brøytet. Til tross for at det var mye bygevær, var det ikke slik at det la seg så veldig mye snø, men vinden formet skavler som måtte fjernes. Einar visste at lørdagen også ville gå med til snøbrøyting. Dette var lenge før noe het lørdagsfri, så helga kom ikke før lørdag ettermiddag. De var ikke så mange lenger til bords på Sørkilflå. Inger, yngste dattera hadde giftet seg sist sommer og flyttet til Østkil





vestre, tre andre hadde også flyttet hjemmefra - så nå var det kun de selv og sønnen Halldor (1925-1988). En halvtime senere er mor Ellen i ferd med å rydde av bordet. Da er det noe som forteller henne at huset blir beskuet. Vardøgeret slår til, slik det er så godt utviklet hos fjellfolket. Ellen var fra Jangården i Tydal. Denne følelsen av å vite at noen er der ute, bringer henne nærmere vinduet. Og da ser hun en skapning komme gående. Ja, det var en "skapning", for vedkommende var så merkelig kledd. Det så ut som en kjeledress, og første tanken var at det var en kollega av Einar fra Vegvesenet, men den slo hun fort fra seg - det var for mange glidelås. Hennes oppdagelse hadde blitt fulgt opp med et lite utbrudd som tiltrekker seg mannens oppmerksomhet. Halldor kom også til, så der står de tre og ser at en barhodet kar kom gående mot huset, kledd i en hvitaktig *overalls*, hvor kun ei hvit poplinskjorte vises i kragen. Mannen var ikke stor, ca. 170 cm, litt spedbygd - vel 65 kg. "Kæm æ de"?, spør Halldor. Far Einar er allerede på vei ut for å møte fyren.



*Ellen og Einar Rønning*



*Dagens eier, barnebarnet Einar Reinert Rønning*

Noen minutter senere sitter Gunnar Artur Ericsson ved kjøkkenbordet og forteller sin merkelige historie. Familien på Sørkilflå blir til å begynne med selv litt forvirret. De hadde vel aldri sett en *flightsuit* (type kjeledress), en jagerflyger - og luftfart var ikke deres sterke side, for å si det forsiktig. Men de skjønnte straks at han var svensk, selvsagt. Men hva i all verden gjorde en alene svenske her i nærheten av Sondalen, barhodet, litt forfrossen og stusselig, i dette været? Og i lakksko? Ellen Rønning bød frampå litt mat, og til avisene fortalte hun senere hva svaret var: "*intet hungrig*". Men Einar skjønnte hva svensken behøvde, nemlig en god røyk. Og den tok piloten imot med litt skjelvende fingrer. Flygeren fortalte folket på Sørkilflå at han hadde valgt å følge en bekk nedover, og som renner i dalen rett bak hodet til Einar Reinert Rønning på bildet av ham. - Einar Rønning ringte straks til flygekontrollen på Værnes, og etter å ha hvilt en stund, ble Gunnar Artur Ericsson fulgt over gangbrua over Sona til Ole J. Hofstad, som kjørte ham nedover dalen. På denne måten kom altså den første svenske soldaten til gårds på 235 år. Forrige gang var da Armfeldts soldater var på rov etter mat og klær. Den gangen kom svenskene til hest, nå hadde svensken kommet ovenfra. Det var mest utrolig, som en budbringer i vertikalaksen. Hva han der oppe hadde ment med å sende en svenske innover landet, mirakuløst la ham overleve og rettlede ham til folket på Sørkilflå, ja, det fikk kanskje ikke Einar vite før 9 år senere, da han møtte sin Herre. Einar Rønning døde i juli 62.