

1956 Første flygetur

På 60-tallet en gang entret Kjell Aukrust opp i NRK med en egenoppfunnet skikkelse kalt Edmund Bakken, som senere skulle bli en hyppig gjest i Nitimen og Reiseradioen. Dette kunne like godt vært en annen Bakken, nemlig vår egen Olav Bakken gjennom Aukrust sin egenhendige presentasjon av dette unike menneske: «*en uutryddelig gammel hedersmann, stemningsmenneske og innehaver av Holmenkollskien*». Olav Bakken har betydd svært mye for Stjørdal, som gründer, leder og et godt medmenneske. Han har en annen side også, som kanskje er mer ukjent, nemlig det å ta ned sine egne notater, i dagbokform eller som korte gjenfortellinger av spesielle hendelser og egne opplevelser. Viktig for etterslekten og vår kulturarv. Her i dette kapitlet fortelles om en spesiell tur. Om det ikke akkurat var til Kjell Aukrust sine «andalusiske stepper», så gir den et innblikk i luftfartens spede sivile begynnelse innenfor småflymiljøet på Værnes. Kapitlet er tilpasset Olav Bakkens egne notater.

Lørdag 29. april 1956 var de tidlig oppe, Torgeir Walstad og Olav Bakken. De skulle på tur til Hamar. Torgeir hadde et nytt flysertifikat som skulle testes. Mens han ordnet formalitetene, med besøk i kontrolltårnet og hos meteorologen, stod Olav igjen ved Piper Cub'en, LN-MAV, som skulle være deres fartøy på den lange turen. Litt spent studerte Olav den spinkle flykroppen. «*Jeg hadde aldri vært inne i et fly før, ville dette gå bra?*», tenkte nok Olav. Kanskje var det like godt at han ikke visste at nettopp relaterte luftfartøy hadde hatt en meget trang fødsel i overført betydning hva gjaldt sikkerhetssjekker og godkjenning ved ankomst Værnes flyklubb. Se *Stjørdalens krønike*, bind 21, om Værnes flyklubb. Den obligatoriske



Olav og Kari Bakken i 2021

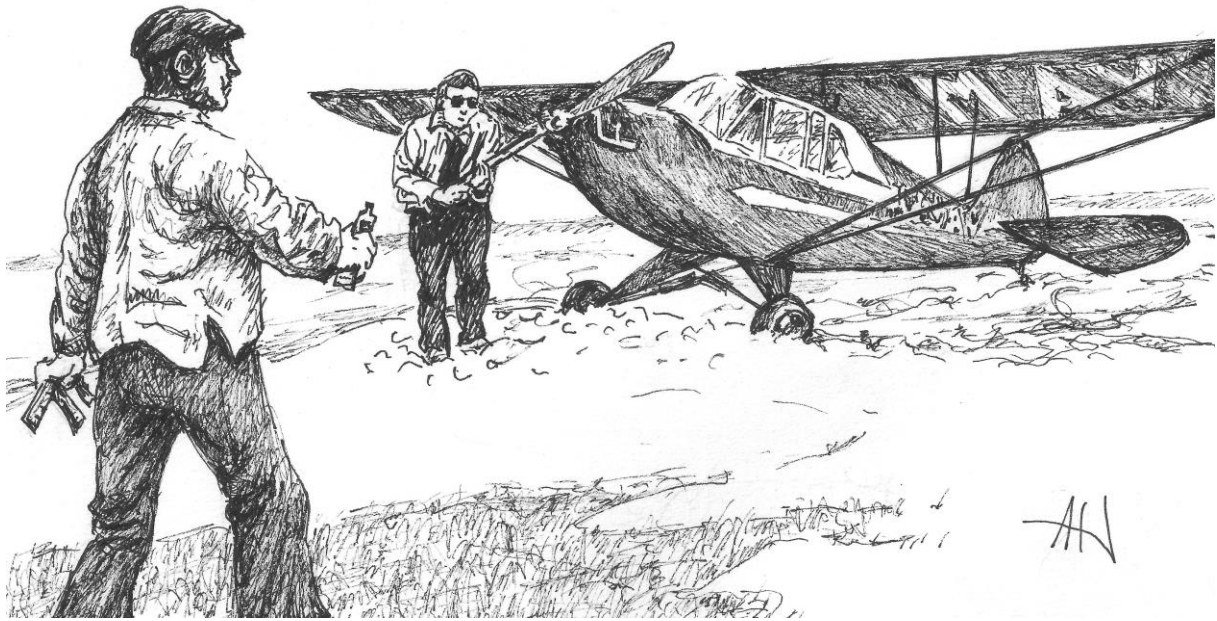
sjekken av flyet hadde Torgeir godt tak på, han hadde allerede kommet langt i sin utdanning som flymekaniker. Været var meldt bra, bortsett fra litt skydekke vest for Røros. Torgeir ble derfor anbefalt å holde lengst mulig mot øst.

De kom raskt i lufta, og Olav sin lille skepsis forsvant raskt. Han følte seg trygg på flyet, men oppgaven han ble tildelt av Torgeir var han alt annet enn trygg på. Olav skulle navigere. Kartet han hadde til rådighet var en eldre NAF-bok. Det eneste instrumentet de hadde i flyet var et gammelt kompass, som sjanglet litt fram og tilbake. Radio fantes ikke og GPS var et fremmedord. De holdt mot øst som de ble anbefalt og unngikk derved skydekket som var varslet. Som kartleser/navigatør fikk Olav Bakken etter hvert vansker med å følge kartet, terrenget stemte liksom ikke med kartet. Årsaken kom snart for en dag. De var kommet utenfor området som kartet viste. De passerte over en vei der to biler møttes, de kjørte på feil side av vegen. Altså var de i Sverige. Men hvor i Sverige hadde de liten peiling på. Den eneste måten å finne ut det på var å komme ned på landjorda. Ned burde de også av en annen årsak, de var i ferd med å gå tom for bensin.



Å finne et jorde å lande på var ikke enkelt, de svenske bøndene hadde ikke tatt inn høyhesjene. Etter litt leting fant de likevel en stor nok plass for å gå ned på. Landinga gikk greit og flyet stoppet etter bare noen få meter. Det var så tidlig på våren at det lå igjen snøslaps på jordene. Møtet med Sverige gikk fint på alle vis. Det kom raskt folk til stede etter landinga. Mange hjalp til å rydde bort snø for å få en best mulig plass for å kunne lette igjen. Bensin ble skaffet til veie fra en bensinstasjon like ved. I løpet av kort tid var alt klart for avgang, til Hamar. Men så lett skulle det ikke gå. Med bløtt, slapset underlag klarte ikke den lille motoren på 60 hk å få flyet opp i stor nok fart til å lette. Ferden stoppet brått i en snøfonn ved enden av jordet. Flygerne slapp uskadd fra sammenstøtet. Ved første øyekast så det ut som flyet også hadde sluppet uskadd fra bråstoppen, men det var før de oppdaget en sprekke i ene enden av propellen.

En av tilskuerne som kom til var svært behjelpelig og stilte med Karlsons lim og skrutvinge. Propellen ble raskt reparert. Det ble en ufrivillig overnatting for at limet skulle herde. Det må vel innskytes her, at noe slikt ville aldri kunne blitt gjort i dag, underforstått: heimsløyd og uten godkjenning. En hyggelig nabo til landingsplassen stilte med overnattingsrom og servering.



Det gikk greit å få nødvendig tillatelse til å forlate Sverige, og tidlig neste dag sto de startklare. Da hadde de bestemt at Torgeir skulle ta av for seg selv for å flyge til nærmeste småflyplass, som lå noen få mil unna. Dit skulle Olav ta taxi og ha med bagasjen. Det virket ikke som Torgeir var det minste redd da han krøp inn i flyet. Olav var antakelig mer spent. Alt gikk etter planen da flyet lettet fra nødlandingsplassen, som var Skattungbyn, et par mil nordøst av Orsa. Dersom planen var å fly fra Værnes til Hamar, må en vel kunne si at de hadde «bommet litt». Orsa ligger i Dalarne i Sverige, ganske langt øst på omtrent samme breddegrad som Hamar.

Turen til Hamar gikk prikkfritt. Der skulle de møte et søskenbarn av Olav, Knut Røkke, som bodde i Trysil. Knut hadde lånt farens bil og møtte opp da de landet på Hamar. Det ble noen timer der, hvor Knut og noen av hans venner fikk hver sin flygetur over byen. I kveldinga satte de kursen nordover og landet i god behold på Værnes. Før de landet svingte de en tur over Skatval hvor de slapp ned en liten hilsen fra «to svensker». Dagen etter, som var 1. mai, var både Torgeir og Olav på et arrangement i forsamlingshuset Casino. Der var det mange som allerede hadde hørt om flygeturen. Det var ikke fritt for kommentarer, noen mer ironiske enn andre. «Godt at ordet «mobbing» ikke var oppfunnet enda», sier Olav Bakken.



1. mai 1956 på Casino. F.v Olav Bakken, Else (Krogstad) Rise og Torgeir Walstad