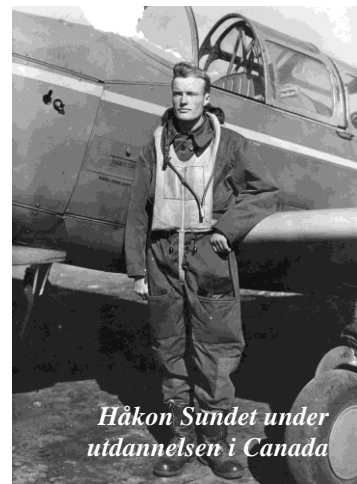


1946 Skolefly i hønsehuset på Heggja

Lørdag 28.september 1946 hadde familien Vik på Heggja på Skatval satt seg ned for å spise middag. De var midt i forberedelsen til den store dagen derpå, konfirmasjonen til Mildrid, så det ble nok ingen stor ro rundt middagen denne vakre høstdagen. Far Agnar hadde vært ute og ivaretatt nødvendig gårdsarbeid, mens kvinnfolkene romsterte som verst inne på kjøkkenet. Den andre dattera i huset, Gunvor (19) - holdt på å bake ei kake - og hadde ikke tid til å sette seg ned i lag med de andre akkurat da. Agnar sitter og ser ut mens Klara setter frem middagsmaten opp i alt rotet og virvaret som preget kjøkkenet den lørdagen. ”Hva i svarte....”, utbryter plutselig Agnar - og strekker seg fremover i vinduet for å se bedre. Utbruddet får de andre til å kaste et blikk ut, hvor de i siste liten ser et lite fly som kommer direkte mot huset, ute av kontroll - for så plutselig å bli hivd på ryggen og forsvinne mot sør ute av deres synsfelt. Far Agnar har allerede skjøvet stolen fra seg, der den ramler bakover på kjøkkengulvet - og er i fullt firsprang på vei ut døra.

På Værnes hadde fenrik JS og sersjant Håkon Sundet tatt av med en Fairchild, L-DC klokken 1133 for å utøve instrumentflyging rundt flyplassen. I 1946 var det ikke noe som het lørdagsfri. Fenrik JS var førsteflyger med Sundet i baksetet. Etter ca. 30 minutter landet de på Værnes og byttet plass. De fortsatte sin treningsflyging, og befinner seg ca. klokken 1220 over jordene ved Heggja på Skatval, et sted som ofte ble benyttet som treningsområde - ut i fra meget flate og gode alternative landingsplasser i tilfelle motorkutt. Stedet var ypperlig for å trene nødlandinger. Frem til nå hadde JS ført flyet, men det ble så avgjort at sersjant Sundet skulle foreta en såkalt simulert nødlanding. Øst for gården ligger det en liten knaus. Under innlegget var Sundet uheldig, flyet kom for lavt over knausen med den følge at venstre vinge kuttet toppen av et tre ca. 1/3 fra vingespissen. Flyet mistet bæreevnen, kolliderte med et nytt tre og crashet inn i et uthus. Posisjon: N63.31.439 E010.48.716. (Mrk: JS ønsker å være anonym).



Agnar Vik løper rundt fjøset og ser straks at flyet har truffet hønsehuset som ligger 50 meter unna. Flyet var ikke i brann. Det hadde med stor sannsynlighet blitt kastet rundt og lå nå på ryggen inne i hønsehuset, hvor flygerne hang i sine respektive stoler opp ned på hver side av sementmuren som delte hønsehuset. Heldigvis syntes begge pilotene å være forholdsvis uskadede, kun mindre skrubbsår. JS og Håkon Sundet krabber ut av flyet, etter at den ene satt fast og måtte ha litt hjelp fra den andre. De ser at flyet har kuttet over en



F v: Johan O Hegge (f.1898), Olaf O Hegge (f.1905), Olav Hegge (f.1938), ukjent, Anders Bjugan, ukjent, Peder Hegge (f.1911), Jarle Holan (f.1931) og Oddbjørn Holan (f.1934)

lavspentledning. Fenrik JS blødde litt fra ene handa, så Agnar Vik tok ham med inn i våningshuset slik at han fikk vasket seg litt, samtidig som Agnar fikk telefonert til Værnes. Flygekontrollen på Værnes mottok telefon fra Vik klokken 1235. Tyve minutter senere ankom sykebil, brannbil og utsending fra flygekontrollen.

Det ble nok dårlig med middagsmaten på Heggja søndre den dagen, og kanskje heller ikke bedre med konfirmasjonskaka som Gunvor holdt på å bake. En høstdag i 2006 møter jeg Gunvor hjemme hos Guri (f.1943) og Olav Hegge (f.1938). Gunvor, gift Lie, forteller oss at hun husker hvor oppskaket hun ble, hvilket rimelig var. Det var ikke hver dag de fikk et fly ”i hodet”, så hva hun hadde hatt opp i kaka ble helt borte for henne både da og senere. Men kaka smakte visstnok aldeles utmerket dagen derpå, så hun kunne ikke ha gjort så mange ”feilene”, skjønt Gunvor bedyrer oss med glimt i øye at hun hele livet har hatt en mistanke om at litt av hvert kom med som fyll i kaka den gangen.



Olav Hegge (t.v) og Alf Gunner Lie ved restene av grunnmuren til hønsehuset



Alf Lie, Gunvor Lie (med deler av flyet) og Olav Hegge – høsten 2006

Hønsehuset ble ganske så skadet. I følge ei dagbok skrevet av Peder Arnstad gikk det også ille med noen høner, men ut i fra avisreferatene var det ingen høner inne i selve hønsehuset. Bygningsingeniør fenrik O.Suul foretok takst av skadene. Huset stod på en betongmur og hadde en størrelse på 27 kvm (6 x 4,5 m). Takstpris ble satt til kr 80 pr. kvm. Underforstått: $(80 \times 27) = \text{kr } 2\,160.-$ Av det som skulle erstattes var: $\frac{1}{2}$ gulv, 1 langvegg, hele takkonstruksjonen og tre bølgeblikkplater, ny himling og 24 nye verpekasser. Ut i fra dette ble takstskaden satt til 40 % av hele hønsehuset, og familien fikk fra Forsvaret utbetalt kr 864.-

Flyet ble totalvrak, og det er et under at JS og Sundet overlevde. Flyet var en Fairchild med registreringen L-DC. Sundet hadde på dette tidspunktet 49 timer på flytypen, og totalt 131 timer som flyger. Fenrik JS hadde 79 timer på Fairchild og totalt 191 timer. Værnes flystasjon skrev i sin rapport at pilotene hadde utøvd uautorisert nødlandingsøvelse og derigjennom hadde overtrådt stående stasjonsordre pkt.19 vedrørende lavflyging.

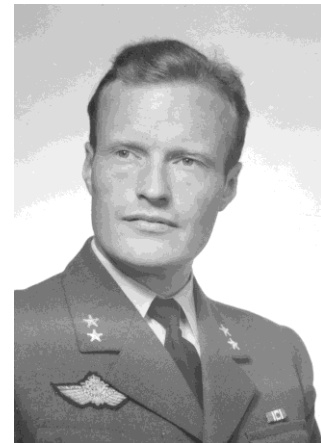
Hovedårsaken til havariet var feil bedømmelse av høyden, en ikke uvanlig menneskelig handling. Ser en bort i fra det heldige flygermessige utfallet, er det med stor undring en registrerer i ettertid hvilket reaksjonsmønster som ble iverksatt ovenfor flygerne. Undertegnede har studert et utall med rapporter og konklusjoner fra ulike og tilsvarende hendelser, og jeg blir noe overrasket over reaksjonsmønsteret hos visse overordnede på den tiden. Flygerne ble



rett og slett ”grounded” for alltid. Håkon Sundet har bekreftet at hans flygerkarriere ble brått stoppet. Noe slikt ville vært uhørt i dag. En skulle kunne tro at så kort tid etter krigen, ville en avstraffelse ovenfor en alvorlig, men likevel ”vanlig” - nesten rutinemessig svikt, vært mer menneskelig og forståelsesfull. Når jeg har sett litt i papirene, både hva gjelder denne hendelsen og andre på den tiden, og sammenlignet de med dagens reaksjonsmønster og oppfølging - så synes det som om verden tross alt har gått en del videre på dette området, heldigvis. Det var en del underlige og merkverdige avgjørelser som ble tatt på ledernivå.

NN bor i dag i Vestfold. Han forteller meg at han hadde planer om å begynne i DNL (forløperen til SAS), men at en øyenskade forhindret en sivil flygerkarriere. JS fortsatt imidlertid i Forsvaret, hvor han tjenestegjorde i 43 år - de siste årene på Mågerø, hvor han var operativ sjef (GCI). JS bodde og tjenestegjorde også mange år på Kongsvinger. Det er med en viss undring - for ikke å si beundring - å høre ham fortelle hva slags reaksjonsmønster som den gangen var gjeldende. I dag blir man tatt vare på av hjelpeteam og krisepsykiatrer bare en har fått ei flis i fingeren, men den gangen var det forventet noe annet av luftens baroner. JS hadde fem år med tjeneste bak seg under krigen, så et selvopplevd flyhavari, hvor han hadde fått livet ytterligere til låns - gjorde ikke noe til eller fra. Om kvelden gikk han på fest i messa.

Håkon Sundet, f. 1921, rømte til Sverige ved nyttårstider 1943, hvor han for det meste jobbet som skogsarbeider. Utpå året kom han seg med et alliert fly til England, og siden med Queen Elisabeth til USA. Deretter til Little Norway i Canada, hvor han fikk sin utdanning som flyger. Men da han omsider kom tilbake til England for å gjennomgå ”Feltflygeskolen” – var krigen over. Tilbake i Norge, tjenestegjorde han en stund i kontrolltårnet på Værnes flystasjon, og begynte så å fly Spitfire sommeren 1946. Håkon Sundet, fikk ”et kall” etter uhellet. Hans flygerdrøm ble altså knust, og han kjente at hvis han skulle orke å leve videre, måtte det bli som en ”bekjennende kristen”, det vil si en kristen som våget å stå ved og bekjentgjøre at han ville tro på Jesus Kristus som hans vei til frelse og til himmelen. Han forstod at det med *bekjennelsen* var viktig, hvis han skulle klare å fortsette som kristen, for Jesu Ånd ville styrke og hjelpe den som bekjenner.



*Håkon Sundet på
50-tallet*

Men det holdt hardt å tenke på at han måtte bekjenne seg som kristen. For hva ville kameratene og de andre tenke og si om han da? Etter havariet knelte han ned ved senga si på forlegningen og ba til Herren om hjelp og kraft. Der lå han i bønn mest hele natta. På morgenkvisten ble rommet opplyst, og en velsignet fred og trygghet kom over ham. Det var ikke lenger så hardt å skulle bekjenne seg å være en kristen. Det var tvert om en naturlig og god ting, og måtte bli et meningsfylt liv. Slik møtte han Jesus, og gikk senere i Guds tjeneste. Han dimmeterte fra Flyvåpenet i 1947. Etter sin tid på Værnes var han elev ved Gøteborg Tekniske Institutt, hvor han ble utdannet motoringeniør i 1950. Deretter jobbet han på Landbrukshøgskolen på Ås - før han igjen havnet i Forsvaret, ved Luftkommando Trøndelag på Kuhaugen. Han tjenestegjorde så på Gråkallen som radaroperatør og operasjonsoffiser i perioden 1951 til 60, for så å gå over i det sivile som kirketjener på Melhus. Han hadde da giftet seg med Maria, en diakonisse fra Telemark. På Melhus ble de til 1971. Da flyttet familien til Lillehammer, hvor han var kirketjener frem til han gikk av med pensjon i 1991. Håkon Sundet bor fortsatt på Lillehammer. Hans kone fikk i 2003 både alzheimer og parkinson, og med Guds kraft bestemte Håkon seg for å selge huset for å få råd til selv å pleie sin syke hustru i en mindre leilighet i det kommunale omsorgshjemmet ”Horsters Minde”. Slikt står det beundring og respekt av. Ledelsen som behandlet havariets oppfølging i 1946, så

nok dessverre ikke hvilket menneskelig godt og dyktig potensialet som lå i den unge flygeren den gangen.

I dag drives gården av Alf Gunnar Lie, f. 24.juni 1971 - og det er kun igjen noen rester av grunnmuren av hønsehuset. At de to flygerne overlevde må sees på som et lite *under*, hvorpå nok enkelte vil relatere det til høyere makter. Andre har sikkert sine forklaringer på hvorfor det gikk som det gikk. Og siden de havnet i et hønsehus, blir det kanskje for sistnevnte gruppe som å diskutere hvem som kom først av høna eller egget. Denne høstdagen i 1946 kom i alle fall noe uomtvistelig ovenfra til Heggja gård.

