

1950 En Spitfire flyr seg ned i Samsjøen

Det er en vakker fredag i august 1950. Folk fra bygdene rundt Samsjøen hadde tatt seg oppover til setrene og hyttene rundt vannet. De skulle bringe oppover proviant og annet nødvendig utstyr til tausene, eller rett og slett slappe av noen dager i ferien. Åta var i ferd med å roe seg ned, og stillheten varslet om at de fleste hadde gjort fra seg den sommeren. Nå stod innhøstingen for tur – naturen i seg selv forberedte seg til høstøkta, matauke og lagringstid både for folk og fe. I sjøkanten ved Kirkvollvollen går to mannfolk i land. Det var Håkon Myhre, snekker fra Byåsen, (f. 16.06.1921 – d. 31.12.2005) og vognfører Martin Kleveland, (f. 10.07.1922). De hadde vært utpå og fisket den formiddagen. Nå ved totiden gikk de inn for å spise middag.



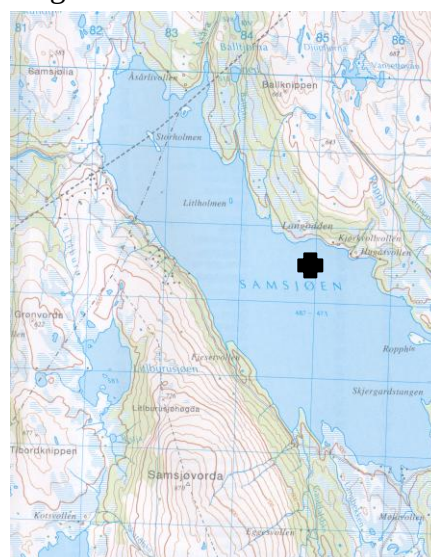
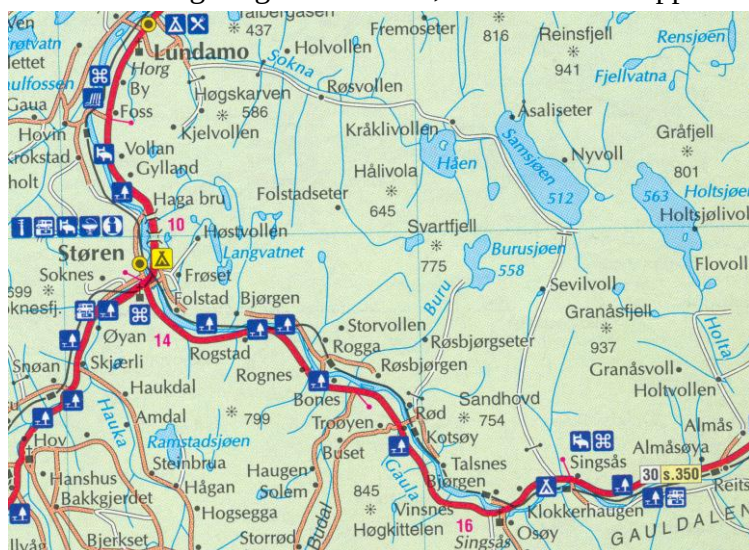
Håkon Myhre



Martin Kleveland

På Værnes tar en Spitfire av. Om bord er den 24-årige fenriken Finn Thorstensen. Han får sin ”cleared for take off” fra flygeleder Bjørn Stensdal, med formål å utøve 15 minutters lavflyging med Spitfire A-CP ved Samsjøen, 100 ft over terrenget. Piloten skulle innhente tillatelse fra flygekontrollen, samt meddele når han var ute av lavflygingsområdet igjen. Samsjøen ligger 190 grader fra Værnes, 26 nm (ca. 52 km). H.o.h: 512 m. I tillegg skulle han fly litt snittflyging sør av Trondheim. Total flygetid var satt til en time. Været var godt, lettskyet, god sikt og vind fra vest. Nøyaktig slik vakthavende meteorolog, Kjartan Hjortnes hadde fortalt på morgenbriefen. - Finn Thorstensen tar av på rullebane 28 med kallesignal *Master 21* og bryter raskt venstre mot Samsjøen. Klokken er nøyaktig 13:50, den 4.august. Flere Spit’er var i området, samt fem Havards hadde også tatt av den ettermiddagen. Som en liten kuriositet kan nevnes at klokken i kontrolltårnet den dagen gikk for seint, slik at tidspunktene i ulike rapporter hadde visse avvik.

Samtidig er folket på Kirkvollvollen i ferd med å forsyne seg til middags. Plutselig sier Borghild Kirkvold, som sammen med Olga Tilleraas (f.17.03.1900) hadde laget middagen: ”Nå kommer det et fly”. Alle fire titter ut over sjøen, og ser et fly som kommer i stor fart fra nordvest. Det gikk ganske så lavt, for så å trekke opp over Søndagslia. Etter en liten stund

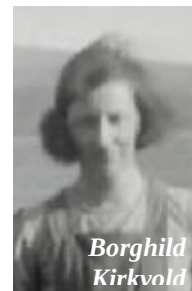


kom samme flyet tilbake, fløy ned mot vannet i ca. 20 m høyde – stor fart – og med motoren i gang. De så alle sammen den tydelige vannspruten under flyet, fra vingene og bakover. Flyet krenket plutselig til høyre, gjør en sving slik at høyre vinge kom ned i sjøen, og forsvant i en voldsom vannsprøyt. Alle fire ser på hverandre.

Blikkene forteller hva de måtte gjøre. Samtidig utveksler de synspunkter på hvorvidt de hadde hørt motorfusk eller ikke. Konklusjonen var klar før de var ute av døra. Motoren gikk for fullt inntil flyet traff sjøen. De hadde blitt vant til fly og støy. De visste så inderlig vel at de var i et lavflygingsområde for Værnes flystasjon, dessverre. Ikke hadde de hørt noe smell heller. Slik bekrefter de sine første inntrykk ovenfor hverandre, mens de to mannfolkene løper alt de kan ned til robåten. Håkon så på klokka da de forlot seterhuset. Den var 14:06. Åtte minutter senere har de rodd seg ut til åstedet. Lenger utpå var det ikke. De fant etter hvert en setepute, noe porøs gummi og en trebit. Likeså noen tanker (lufttanker). Det kom opp mye olje. Myhre og Kleveland rodde rundt i ca. 30 minutter. Etter hvert kom andre båter til. Fem minutter etter ulykken så de et tilsvarende fly komme over åsen i sør. Det fløy rett forbi og så ikke ut som det lette etter noe.



Olga Tillerås

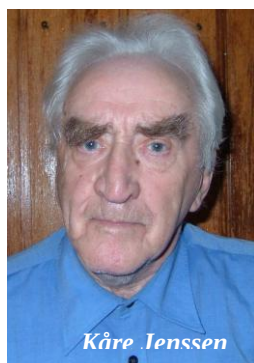


Borghild Kirkvold

Martin Kleveland dro kort tid etterpå ned til Singsås og varslet om ulykken. Etter ulykken blåste det ganske så kraftig opp fra nord, nesten som en slags uhyggelig hilsen fra fjelldraguen.



Johan Martin Hinsvørk



Kåre Jønsen



Arne Basmo



Johan Singsås

Johan Martin Hinsvørk (f. 20.09.1892 – d. 01.12.1977), kaptein fra Trondheim, oppholdt seg ved sørenden av Samsjøen. Han var opptatt med å beise ei hytte sammen med Kåre Jensen, jernbanetelegrafist (f.11.02.1925), Arne Basmo (f. 30.04.1922) og Johan Singsås (1893 – 1978). Ca. klokken 13:50 blir de oppmerksomme på to fly som kom fra vest over Samsjøen og fløy mot Holtsjøen. Ett av flyene kom fem minutter senere tilbake, fløy en runde over Samsjøen og så tilbake mot Holtsjøen på nytt. Umiddelbart etterpå kom et av flyene nedover Lakstjønndalen og fløy i lav høyde i vestlig retning over sjøen. Johan Hinsvørk ser at flyet ligger meget lavt over Roppholmen som ligger ved østenden av vannet. Hinsvørk synes flyet fløy gradvis lavere i strak retning. Vest for Kirkvollvollen ”tok flyet nedi sjøen” og ble borte i en stor vannsøyle. Flyet hadde stor fart. De registrerte ikke mislyd i motoren, men mente å ha hørt en smell da flyet tok vannet. Avstanden til åstedet fra vitnene var 2 til 3 km. De hivde seg ut i robåten og rodde av sted. Med i båten ble også Gunvor Singsaas (f. 1927), gift Estensen. Hun og en kusine hadde vært med å beise hytta, men var i ferd med å ta seg et bad og få vasket av seg litt beis – da flyet styrtet. Da de kom frem til ”åstedet”, så de en oljeflekk og noen vrakdelar. Andre båter kom til fra den andre siden av sjøen. Folket på Kirkvollvollen var nærmest. Vollen lå litt høyere i terrenget og hadde nok bedre oversikt dersom de hadde

sett havariet. De rodde derfor bortover mot vollen. Nevnte Arne Basmo, maskinoperatør fra Trondheim, hadde vært en ukes tid på Nognildosen ved Samsjøen, og hadde blitt vant til at flyene hver dag fløy lavt over hyttetaket. Han mente det tok nærmere en times tid før de var borte ved Kirkvollvollen.



Maret Hugås (f. 05.06.1924 – d. 1989), hjemmевærende fra Singsås var taus på Hugåsvollen. Hun var nede ved vannet og badet, og i vitneavhør har hun fortalt det samme som de andre vitnene. Hun var i lag med den 10-årige Åse Engesrønning. Maret ble i 1959 gift med Per Bjørnar Digre (f. 23.09.1936). Han bor i dag i Singsås, og har i lag med Tor Singsaas vært meget behjelpelig som kilde og rettleder. Åse Engesrønning flyttet senere til Tynset, og bor i dag på Hamar, hvor hun ble gift Pelsholen. Åse forteller meg på telefon at de holdt til i vannkanten da Spitfiren kom meget lavt og rett foran dem. Plutselig ser hun at flyet skjærer ned i vannet med høyre vinge og forsvinner i en vannsøyle.



Per Bjørnar Digre



Maret Hugaas og Aase Engesrønning i 1952

Den oppnevnte kommisjonen kom til at Thorstensen hadde fløyet for lavt og/eller feilvurdert høyden. Dette kunne muligens forklares ut i fra at det er ganske vanskelig å bedømme høyden over speilblankt vann, kombinert med det lave erfaringsnivået flygeren hadde. Fart ca. 270 MPH. Det ble samtidig tilrådet at det burde være to fly som samarbeider i forbindelse med lavflyging, hvorpå det ene kunne ligge over og observere.

Fra kollegaer ble Finn Thorstensen karakterisert som en meget samvittighetsfull flyger, som helt sikkert ikke ville bryte de instruksjoner han hadde fått. Vingsjef Ingolf Laure Klevan, f. 28.2.1922 i Holmestrand, fortalte at treningen hadde vært noe oppstykket grunnet Finns tjeneste ved Krigsskolen. Thorstensen ble ansett for en middels god flyger. Den unge fenriken hadde fått kun 16 timer på Spitfire, hvorav 12 timer de siste 14 dager. Turen denne

skjebnesvangre fredagen var hans andre lavflygingstur. På Flygeskolen (LFS) ble Thorstensen nummer 6 av 11 i sitt kull i flyging, men ble bestemann i alle disipliner sammenlagt. Løytnant Nils Opaker hadde fløyet samme flyet (A-PC) to turer tidligere på dagen. Motor og fly var meget bra, og Spit'en ble ansett for å være av de beste flyene ved avdelingen. En av turene var sammen med Thorstensen i formasjonsflyging, hvor løytnanten karakteriserte flygingen til Thorstensen som meget bra til å være første formasjonsturen. Han anså Finn for å være meget pertentlig, en nøyaktig kar som alltid var til å stole på, og som var meget forsiktig i alt han gjorde. Løytnant Andersen hadde hatt Thorstensen som elev på flygeskolen, hvor de blant annet hadde fløyet formasjonsturer sammen i Havard. Andersen anså sin tidligere elev for å være en sikker flyger som en kunne stole på ikke ville bryte bestemmelsene.

Sersjant Hafting, elev på Krigsskolen, for tiden beordret til tjeneste ved 331-skvadronen hadde vært i området samtidig som Thorstensen. Han fikk ikke kontakt med sistnevnte, men reagerte ikke på det, og visste ikke noe om ulykken før han landet. Da han fløy over Samsjøen var vannet litt kruset, og det var ikke problemer å bedømme høyden, men Hafting mente at solen kunne ha vært litt generende. - Sersjant Flood hadde benyttet lavflygingsområdet før Thorstensen, etter klarering fra flygekontrollen. Da han steg opp over Gauldalen kalte han opp Thorstensen og fortalte han var ferdig og at Finn kunne komme inn. Thorstensen svarte Ok på det. Været akkurat da var fint solskinn. En del bumbly i området, men ifølge Flood var det liten eller ingen turbulens over vannet. Solen kom litt inn fra venstre, og det ble en del refleks i vannet på høyre side. Sersjant Hestmann, tok av klokken 15:30 og fløy til



Søster Astrid og Finn



Finn og bror Arne. Arne var selv flyger og fløy i SAS.

området. Han observerte flere robåter. Hestmann gikk ned til 100 ft, og så blant annet en meget stor oljeflekk. På det tidspunktet syntes Hestmann at vannet var så blankt at han virkelig måtte konsentrere seg om å bedømme høyden. Ifølge vitnene hadde det blåst kraftig opp fra nord, hvilket ifølge Hestmanns vitneutsagn måtte ha kommet senere på ettermiddagen.

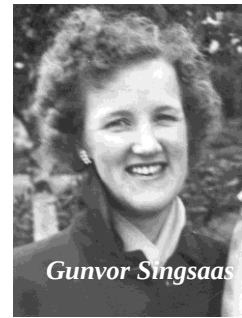
Flygeleder Stensdal som aktiviserte søket, satte det hele i gang klokken 15:00. Første søksfly var i lufta klokken 15:20. Dette kan synes lenge etter at Spit'en hadde gått i Samsjøen klokken 14:05. Men 55 minutter er ikke mye i en slik situasjon. Vi må huske på at dette var i 1950. De hadde ikke mobiltelefon. Bekreftelser fra vitner kunne ta mange timer å nå frem. Ingen andre fly hadde sett havariet, dermed hadde lufttrafikkledelsen kun flygeplanen, flytid og drivstoffmengde å forholde seg til. Redningskorpset og sykestua ble alarmert. Klokken 15:46 ringte flygekontrollen til lensmennene i Selbu, Klæbu (bortreist) og Heimdal (stedfortreder for Klæbu). Klokken 16:35 avsluttes selve søksfasen. Da slo stasjonssjefen, major Ullestad, det definitivt fast at flyet hadde gått i Samsjøen. Undertegnede formoder at kronvitne Martin Kleveland på dette tidspunktet hadde komme ned til Singsås og fått ringt til Værnes. Samme ettermiddag hadde kaptein Hagstrøm tatt av fra Lade med en Piper Cub. Han kunne ikke lande ved Samsjøen på grunn av at den regulerte vannstanden var for høy. Men han observerte et stort oljeflak og noen vrakrester. Andre fly gikk og på lufta for å søke i nærområdet etter en fallskjerm med tanke på at Thorstensen kunne ha hoppet ut. Denne søksformen ble avsluttet da de fant skulderstroppene.



Pårørende ble underrettet av Oslo politi pr. telefon ca. kl 18:30 samme dag. Pårørende kom for øvrig til åstedet dagen derpå i lag med kommisjonens formann. Pårørende oppholdt seg på ulykkesstedet så lenge bergingsarbeidet foregikk. En Norsman fløy dem tilbake til Oslo den 16.august etter en minnehøytidelighet i Værnes kirke kvelden før. Faren, Bjarne Thorstensen, tok turen til Samsjøen hvert år frem til langt utpå 70-tallet. Den 5.august 1957 brakk Bjarne foten utenfor bua på Hugåsvollen. Tor Singsaas var den gangen 9 år, og ble med far sin for å hente noen bordplanker og ståltråd til å spjelke foten med. Klokken var da 11:45. Bror til Tor sprang så 14 km fremover til Johan Hugås for å ringe etter ambulansefly, en Seabee. Det landet klokken 15:30 og fløy Bjarne Thorstensen til sykehuset i Trondheim.

Den oppnevnte kommisjonen bestod av Jørgensen (formann), Hagstrøm, Aass, Haug og Finne. Jørgensen kom opp fra Oslo påfølgende dag. Kommisjonens øvrige medlemmer dro allerede fredagskvelden i 2 jeep med 2 sjåførere. De ble nødt til å overnatte i en høyløe på Singsås på grunn av kraftig regnvær. Med lensmann Knudsen som kjentmann, ankom de Samsjøen lørdag klokken 10:30. De påbegynte straks avhør av vitner, samt innledende sokning etter flyvraket. Et redningsmannskap på 10 ble fredag kveld sendt fra Værnes flystasjon til Kotsøy. Troppen hadde satt fra seg kjøretøyet ved Rødsløkken, og gått i 10 timer den natta. De ankom utpå lørdag formiddagen den 5.august, temmelige utslitte, hadde ikke

mat og ikke noe utstyr for å overnatte. Birger Aasan (f. 1920) var med blant disse. Han forteller at de på veien opp til Samsjøen var innom ei hytte. Der traff de pussig nok ei kontordame fra Værnes. Hun var på besøk hos Gunvor Singsaas (nå Estensen). Gunvor hadde ikke så meget mat med seg, men delte med mannskapet. Befalet ga ordre om kun en brødskeive pr. mann for *”ikkje å eta kvinnfolket ut av hytta”*. Etter møte og slagplan, ble halvparten av redningsmannskapet sendt tilbake til Værnes. Men før de dro skulle de få mat på ei seter, trolig var det på Kirkvollvollen – hos Olga og Borghild. De fikk stor fin ørret og rømmegrøt. *”Men flere av mannskapet var på det tidspunktet så utkjørte og sultne, at de spiste for fort og for mye, slik at de ble dårlige i magen”*, forteller Birger Aasan det til meg en vakker torsdag i mars 2006.



Gunvor Singsaas

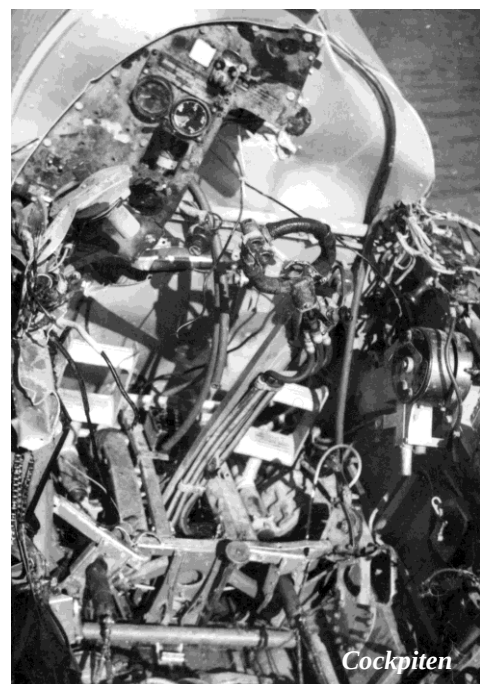
Etter hvert som dagene gikk, ble mannskapet liggende i ei høyløe på Sandhaugvollen, mens enkelte offiserer oppholdt seg i hytta til konsul Ellingsen. Mat ble noen dager senere fløyet opp fra Hommelvik, og først på torsdag den 10. august kom det opp telt til mannskapet. Årsaken var at det ikke var telt å oppdrive. Løytnant Tilseth kom fra Horten med en Norseman for å utøve tilbringertjeneste. I ettertid kom det meget sterk kritikk av beredskapsplanen, eller mangel av så dann – for å ivareta redningsmannskaper.



Birger Aasan

Kaptein Jørgensen, som kom opp fra Oslo, ankom Samsjøen lørdagskvelden klokken 19:30 sammen med Thorstensens far. Søndag den sjette kom Arne Thorstensen, bror av flygeren, fra Ålesund med en Fairchild Argus. Om ettermiddagen den søndagen var vannet så stille at en kunne se hvor olje og bensin fløt opp. Stedet ble markert. Arbeidet med sokningen pågikk faktisk helt til den 14. august klokken 19:00. Den 16. august møttes kommisjonen på Værnes for å utarbeide sin endelige rapport. Da ble det bestemt at en skulle gjøre ytterligere forsøk på å finne flygeren. Den 28. august ble cockpitdelen dratt på land. Den forulykkede flygeren, Finn Thorstensen, ble imidlertid aldri funnet.

Dykker Bjerkan fra Norsk Bergingskompagni, jobbet iherdig i flere dager, men bunnforholdene var meget vanskelige. Han oppholdt seg for det mest på mellom 26 og 30 m dyp, hvor det var helt mørkt. Lys ble ikke brakt oppover før i slutten av august. Flyet ble etter hvert funnet i fem hoveddeler, spredt over et område på 60 x 100 m. Ammunisjonen lå fortsatt i vingene. Cockpitdelen var brukket ved motorfeste og ved flygerens sete. Hood, frontglass og venstre side var borte. Likeledes radio og de fleste instrumenter. Det øvrige var forvridd og slått i stykker. Gasshåndtaket stod halvveis åpent, bensin og høyderorstrimmen stod på. Flere av delene var begravd i et tykt lag av mudder. Cockpitdelen ble senere senket på dypt vann. Skulderstroppende ble funnet slitt i stykker, hvilket beviser at flygeren var med flyet da det crashet. Med stor sannsynlighet fulgte flygeren med de store tunge panserplatene bak ryggen, som ble kastet ut ved sammenstøtet med sjøen og regelrett sank langt ned i det meget løse og dype mudderet.



Cockpiten

Finn Thorstensen ble født i Oslo den 1.mai 1926, og vokste opp på Høvik. Nærmeste pårørende var Astrid og Bjarne Thorstensen i Bjerkealleen 24. Finn var meget aktiv innenfor idrett, bl.a turn, skihopp, stuping og svømming. Han tok realartium 1945. Jobbet litt hos Forsvarets forskningsinstitut, for så å søke seg inn som aspirant hos Hærens lette tropper. Deretter tok han Befalsskolen for Hærens Infanteri, og ankom Flygeskolen som aspirant på kull II/48 den 28.mai. Da ulykken inntraff var Finn Thorstensen elev ved Krigsskolen, men for tiden på utplassering (O.T.U) hos 331-skvadronen på Værnes. Thorstensen hadde en total flytid på 295 timer. Flytiden på Spitfire var 16 timer, hvorav 12 timer i løpet av de siste to uker. Han ble betraktet som en god flyger, og for øvrig meget fornuftig og omstendelig i alt han foretok seg. Spitfiren som han fløy i Samsjøen var av type nr. IX, registrering A-CP. Total gangtid: 263 t 50 min. Fuel ved start: 385 liter. Ved havariøyeblikket: ca. 280 l. Bruttovekt ved uhellet ca. 7 500 lbs. Motorens gangtid: 119 t 50 min.



Dette var ikke første gangen Samsjøen tok liv. Allerede i begynnelsen av 1900-tallet fortelles det om en herr Svenke, som var på isfiske. Han gikk igjennom isen og druknet. I 1923 druknet Ole Kornelius Sundby og Karl Krogh under arbeid i forbindelse med rehabilitering av Nedre Møllefoss, hvor en skulle sprengre en tappetunnel. Og så føres vi atter tilbake til Hugaasfamilien, ref. vitnet Maret Hugaas Digre. I 1966 drukner hennes 2-årige nevø, Kristian Hugaas. Han var sønn av Jorun og Johan Hugås, og holdt på å leke i standkanten ved en robåt da han trolig falt ut på dypt vann.

Nå skulle en tro at historien om Finn Thorstensen og Samsjøen slutter her. Men så er det dette med livets merkelige skjebner, og historien ville ikke ha vært komplett, i så måte, uten å ha nevnt følgende. Under krigen ble huset til familien Thorstensen på Høvik konfiskert av tyskerne. Faren, Bjarne Thorstensen, utøvde trolig "illegalt arbeid" og havnet på Grini. Uten å gå nærmere inn på dette, så hang faktisk familiens skjebne i en tynn tråd. Bjarne klarte å smugle ut en beskjed til sine to sønner – i form av små hull på et sigarettpapir. Her stod det: "Kom dere til Sverige". Arne (19) og Finn (16) flyktet via Aurskog til Sverige, hvor Finn senere tok artium i Uppsala. I motsetning til sine medelever i Norge, som fikk standpunktkarakter fra julen 44 på vitnemålet, måtte Finn ta eksamen i alle fag. Det var han meget bitter for da han kom hjem først den 25.mai 1945. Han skrev hjem fra Sverige den 16.mai: "Russ og 17.mai i morgen og null penger i lomma".

Så forflytter vi oss til året 1947. Finn var hjemme på perm fra sin militære utdanning, og dro i slutten av mars med en større venneflokk til ei hytte på Upsete ved Voss. Her skulle ungdommene tilbringe noen bekymringsløse dager på hytta til familien Eskeland. Fremtiden lå foran dem. For noen dager skulle de leve livet og kun være ungdommer. Den 31.mars om ettermiddagen drar seks av disse ut på en kort skitur i det vakre fjellterrenget, blant annet fire søskenbarn fra familien Eskeland (fra Voss og Stabekk), og vår hovedperson Finn Thorstensen. De blir alle tatt av et snøras. Fem omkommer, mens Finn blir funnet etter to timer under snømassene - så vidt i livet. Hans tid var ikke kommet. Den kom så brutalt tre år senere i et annet fjell. Naturen tok ham på et vis tilbake til slutt likevel. Familien Thorstensen

hadde mistet sin kjære. Luftforsvaret hadde mistet en av sine dyktigste og Norge hadde mistet en ledertype og en ener av de sjeldne.