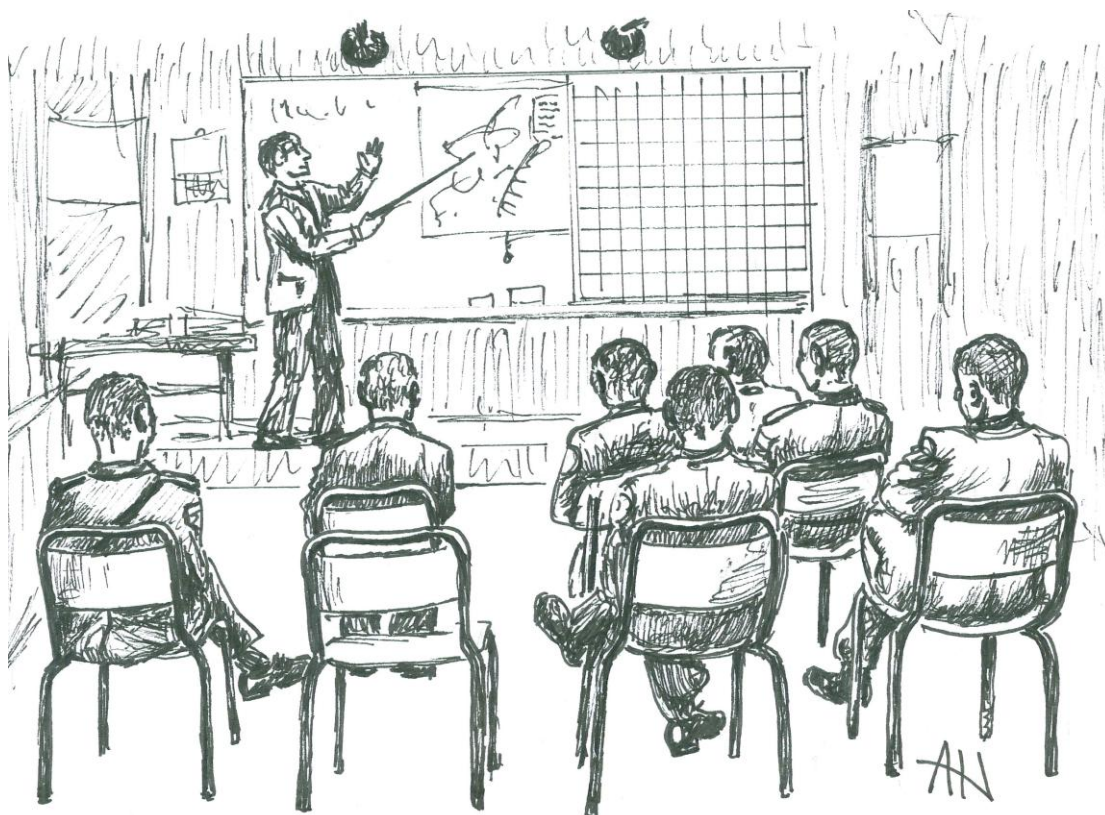


1951 Ivar Strøm sine siste ord

Våren hadde omsider festet grepet om naturen i Stjørdal, kveldene var lange og lyse. Det smittet over på humøret, og det var en lett positiv mobbende og munter tone på 331-skvadronens kveldsbriefing på Værnes lørdag den 26. mai 1951. Senarioet var øvelse *Stiklestad*. At helga gikk til spille gjorde på et vis ikke så meget. Selv om det var en nattøvelse i form av støttefunksjon til bakkestyrkene, gjennom overflyging av luftvaktpostene i Trøndelag, hadde skvadronsjef Ullestad tidligere gjort flygerne på skvadronen oppmerksomme på at de ville legge inn såkalte "cap", fly som lå gjemt i fjelldaler og angrep forbigående fly, akkurat som en blekksprut på havets bunn, bare ligge der i skjul og vente på byttet, så raskt opp, angripe og dra seg tilbake. Jo, denne type flyging, var ved siden av "combat" (luftkamp), noe de likte, spesielt de yngste flygerne. Det var ikke så lenge siden de lekte "indianer & cowboy" i trygge omgivelser hjemme. Nå fikk de fortsatt være gutter.



Etter værbriefen ved meteorolog Kjartan Hjortnes, ga en hæroffiser sin *brief* sett fra de mobile bakkestyrker og de mer statiske luftvaktpostene sin side. De eldste flygerne satt noe avslappet og litt henslengt, fulgte nok respektfullt med profileringsmessig, men for øvrig fant de det hele temmelig rutinemessig og kjedelig. I en kortere pause fikk dette sin utløsning gjennom litt mobbing av både det ene og det andre, en ren nødvendighet for å styrke sitt ego og holde humøret oppe til det som skulle bli ei lang natt. De yngre flygerne var nok mer konsentrerte og brukte pausen til å konsolidere kart, ordre og øvelsesmomenter. De var stadig borte hos representanter for de samarbeidende styrker på bakken. En av disse var Ivar Strøm, en meget samvittighetsfull ung flygersersjant. Han hadde blitt forespeilet å fly *lead* (lede flygingen), i en formasjon sammen med den meget erfarne løytnanten og vingsjefen Gudbrand Strømmen. Klokken hadde blitt 2000 på lørdagskvelden. Jo, i natt skulle øvelse *Stiklestad* sørge for at et nytt slag skulle stå i det historiske og ærverdige navnets tegn. Det skulle bli liv både i lufta og

på bakken i de nærmeste timer i Trøndelag. Lite ante de at det også skulle koste et liv. Ivar Strøm sparker unna en liten grusstein som hadde forvillet seg inn på gulvet.

Hjemme i Trondheim sparker det og. Randi, Ivar Strøms kone, klapper seg selv på magen. Her var det sannelig og liv på gang. Hun smilte takknemlig. Tanken gikk til Ivar der inne på Værnes. De hadde giftet seg den 6. april, i en tid hvor en "var nødt til å gifte seg". Datidens holdninger og normer krevde det. Men det gjorde ingenting, heller tvert om. Det var et storslått bryllup som ble feiret på Britannia, med byens mest prominente som gjester. Randi og Ivar møttes første gangen på gymnaset, hun som stedatter av kjøpmann og konsul Andreas Moe og han som sønn av skipskaptein Bjarne Strøm. Ivar Strøm var født den 2. mai 1927.



Ivar Strøm



Gaute Strøm

Han hadde en bror, Gaute - som ble født nøyaktig på samme dagen fem år senere. Gaute var den gangen i militærpolitiet på Jessheim. Senere ble han flyger hos Vestlandske og deretter Widerøe. Samtidig tok han annen utdanning og havnet som Samferdselssjef i Finnmark. Ivar ble etter handelsgymnasiet innkalt til flyvåpenet for å avtjene vernplikten som på den tiden var obligatorisk for alle. I Forsvaret tok Ivar først befalskolen, før han ble tatt opp på datidens flygeskole. Etter flygerutdanningen var meningen kun å avtjene plikttjenesten for så å gå over i sivil tjeneste og tre inn i sin svigerfars forretning på Nordre eller sivil luftfart. Hittil hadde Ivar Strøm fløyet ulike flytyper som Fairchild, Harvard og Spitfire, til sammen totalt 336 timer.

Etter bryllupet hadde Randi og Ivar flyttet inn i en fin liten leilighet i samme bygget hvor glassmagasinet Moe holdt til. Akkurat denne lørdagskvelden følte Randi at lykken smilte til dem. De hadde det så godt. Hun gledet seg til Ivar skulle kom hjem igjen. Men hun visste det var øvelse og at han trolig ble over på Værnes hele natten.

Tilbake til briefen. Etter en lengre pause, er det vingsjefene som holder sine briefs. Flygerne blir satt opp i ulike formasjoner, og med ulike ruter og mål. Fly blir tildelt. Snart er briefen over, skvadronen løser seg opp. Teknikerne og bakkemannskapet går ut for å klargjøre flyene som står på "line". Flygerne går inn i opsgrupperommet for å finne karter, sjekke sin rute og sitt mål. De innen samme formasjon og gruppe holder sammen. Ivar Strøm og Gudbrand Strømmen gjør også sine forberedelser. Til slutt briefs de hverandre. Ruten de



Randi og Ivar Strøm

skulle fly var Værnes-Orkdal- Kotsøy-Tydal-Sandvika-Snåsa-Nordli-Sørli-Snåsa-Leksvika-Værnes.

De hadde ganske god tid før sin avgang. Stemningen var meget bra. Nye flygere var kommet til skvadronen nettopp den dagen, og ble selvsagt satt litt på plass. Ved titiden blir Strøm og Strømmen kjørt bort til hangaren. Personlig utstyr blir sjekket, påkledd og alt klargjort før de beveger seg ut på "line" for å sjekke flyene. Teknisk tavle fortalte at Master Red 1 (Strøm) skulle fly FN-G og Master Red 2 (Strømmen) skulle benytte FN-K. Dette var ikke i henhold til briefen, hvor Ivar Strøm var tildelt FN-K. Gudbrand Strømmen fortalte noen år senere til Fredrik Strøm på Hitra at de "byttet" fly. Dette skulle bli skjebnesvangert.

Klokken 2245 er de i lufta og flyr sin planlagte rute, hvorpå de ble planmessig observert av luftvaktpostene. Alt skjer uten problemer. Da de kommer til Sandvika, blir de angrepet av to andre Spitfirefly, de såkalte "caps". Disse kom trolig opp fra Inndalen. Det oppstod en lett unnvikelsesmanøver, og Strøm og Strømmen fortsatte turen nordover langs svenskegrensen, trolig ganske så fornøyde med seg selv og sin flyging ovenfor sine to kamerater som i øvelsesøyemed spilte "bandits". Skyhøyden lå på omkring 3500 ft (1100 m), meget god sikt og rolige flygeforhold. Selv om det ikke var skyfri himmel, var det en vakker mainatt som på et vis holdt folk litt oppe, hvilket det store antallet vitner tyder på. Det var flere som så de to flyene, ikke kun luftvaktposten på Oftenåsen, øst av Steinkjer.



Ivar Strøm



Tilsvarende fly



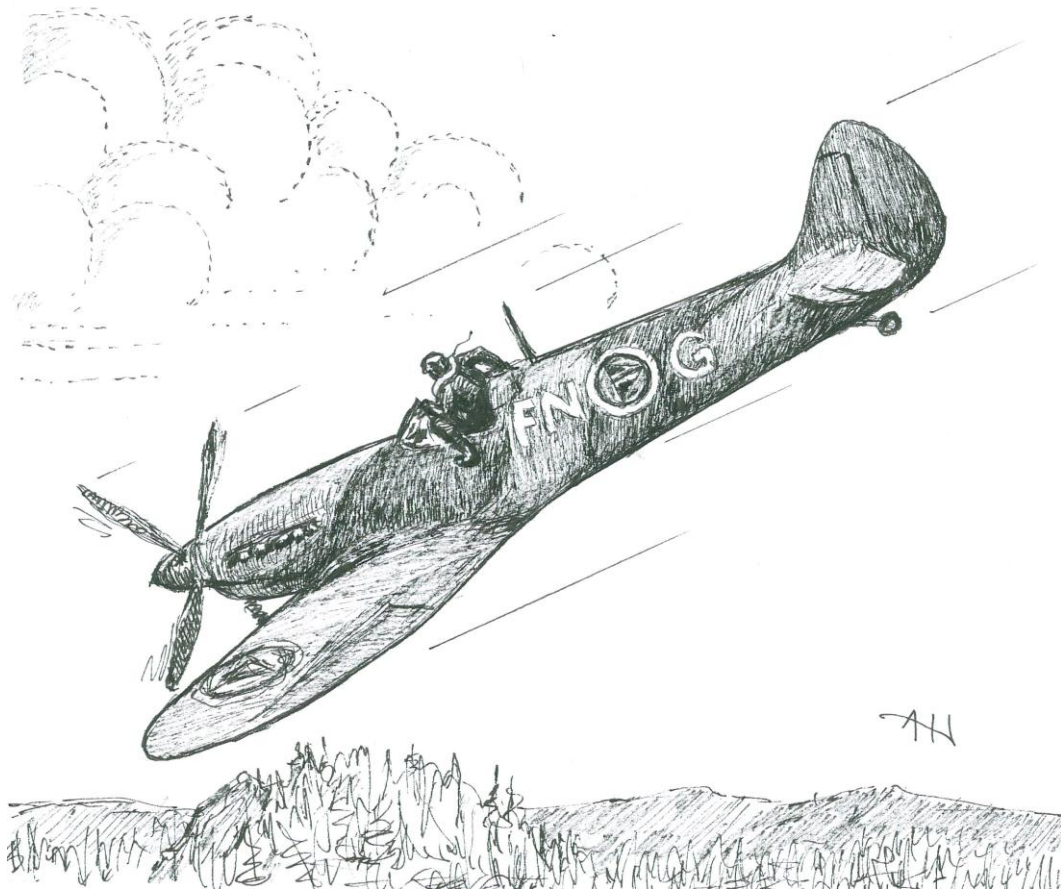
Gudbrand Strømmen

Red 1 hadde ledet an, men av en eller annen grunn unnlatt å fly via Nordli, og snudde over Sørli. I det kursen settes sørover igjen, kaller Red 1 opp Red 2: "Red 2, check fuel". Strømmen svarer: "Bottom tank full". Omtrent 6 km nordøst av Ogndal utveksles på nytt en teknisk sjekk som har med "boost" å gjøre, det vil si klarere motorene. I det denne blir etterkommet faller Red 1 tilbake, til Red 2 sin store overraskelse. Farten skulle nå være 200 kts (370 km/t). Klokken er 0016. Plutselig sier Ivar Strøm: "Red 2, my engine has stopped, I'm baling out". Dette skulle bli Ivar Strøm sine siste ord. Gudbrand Strømmen i Red 2 svinger sin Spitfire raskt til venstre for å oppnå øyekontakt med sin lead. Samtidig sender han ut en nødmelding over radioen, som blir oppfattet av kaptein Klevan i Master Blue 1. Kaptein Klevan varsler øyeblikkelig øvelsesledelsen og militær overvåking på Gråkallen, som den gangen hadde kallesignal *Kingbolt*.

På dette tidspunktet hadde trolig Randi Strøm i Trondheim for lengst gått og lagt seg. Ca. 10 mil unna kjemper nå hennes mann en kamp om livet. Hvilke disposisjoner og valg Ivar Strøm nå foretok seg, vil vi aldri få vite, men med stor sannsynlighet valgte han å hoppe ut så raskt som mulig. Noen har ymtet frempå at han kanskje ville forsøke å buklande ut i fra at Spiten

gjør en sving ”mot noen jorder”. Likeledes at ikke flyet steg opp, slik en vil gjøre det for å oppnå større hopphøyde. Dette er meget lite sannsynlig ut ifra den vinkelen flyet traff bakken med kort tid etterpå, samt det på den tiden var en stående ordre i Luftforsvaret om at ved motorstopp hos Spitfire skulle en hoppe ut i fallskjerm. Skyhøyden forhindret oppstigning. Ivar Strøm var en meget samvittighetsfull, sikker og korrekt flyger som aldri brøt reglene. Derfor kan en med stor sikkerhet si at han forsøkte å hoppe ut, men at noe gikk galt.

Etter motorstansen, forsøker nok Ivar Strøm å få den i gang igjen. Flyet fløy i ca. ett minutt bent fremover. Både Strømmen og vitner på bakken så dette. Det ble også hørt rusing av motor, fusking og smell. Ut ifra utfallet, konkludert av Forsvaret - og gjengitt i pressen, tyder alt på at Ivar ble sittende fast i cockpiten. En er ganske så sikker på at den ene flymokasinen satt fastklemt. Mye tyder på at Ivar forsøkte å gjøre flere ting samtidig. Skyve hooden tilbake, åpne døra, samt reise seg fra setet i håp om å komme løs av mokasinen. Dette kan ha ført til at håndtaket har grepet ned i den brede bryststroppen på fallskjermen. Det ene benet har trolig



lagt seg mot stikka, slik at flyet gikk inn i et stup til venstre. Deretter gikk alt veldig fort, noen grusomme sekunder. For Ivar Strøm var det siste sekundet ikke livet som passerte i revy, men fremtiden for ”de to” i Trondheim. Det siste han skjønte var at han aldri skulle få se sitt barn. Hjemme i Trondheim sov Randi en tung søvn. Klokken var 0018, natt til søndag den 27. mai 1951, noen hundre meter fra gården Bruem i Ogndalen øst av Steinkjer, nærmere bestemt ved Kitilmyra. Stedet bærer i dag navnet Flyhaugen.

Klokken 0018 mottar kontrolltårnet på Værnes via Kuhaugen beskjed om at Red 1 holder på å hoppe ut 5 nm øst for Steinkjer. Ett minutt deretter kaller Klevan opp på radioen og informerer om det samme. Bjarne Djupvik og Johan Skavhaug i kontrolltårnet iverksetter

Etter som natta gikk, kom både hjelpemannskaper og nysgjerrige til havaristedet. Steinkjer Røde Kors brakte den omkomne Ivar Strøm ned til Steinkjer, og direkte til Værnes. Militære mannskaper fra Steinkjersannan ble satt ut som vakter. En militær havarikommisjon ble straks oppnevnt, bestående av kapt. A. Søhr (formann), lt. P. Kjølseth fra Kjeller flyfabrikk, lt. Cappelsen (medisinsk medlem), fenrik Hoseth og politibetjent Jørstad.

Kommisjonen ankom åstedet klokken 1200 søndag formiddag etter å ha vært til stede på likskue.

Gårdbruker Andreas Bruem kom med hester og fraktet motoren ned til bilveien. Motoren var ganske intakt, og ga kommisjonen ganske raskt de svar de var på jakt etter.



Det kommer en bil kjørende bortover Olav Tryggvasons gate. Om bord sitter Andreas Moe og hans kone. De var ute på sin tyngste kjøretur noen sinne. De hadde blitt vekket midt på natta av en telefon fra stasjonssjef Manshaus på Værnes. De var nå på vei med det triste budskapet til sin datter. Klokken var 0600 søndag morgen. Randi ble selvsagt overrasket over å se sine foreldre så tidlig. Ja, jeg er ganske så overbevist om at hun ble mer redd enn overraskende. Jeg er temmelig sikker på at hun skjønnte det før noe ble sagt - kanskje før hun sågar åpnet døra. Det er noe med dette *vardøgeret*.

Spitfiredet falt ned på en 170 m høy åskam ved Kitilmyra, som for det meste var omringet av småkupert terreng med flere mindre myrstreknings. Flyet hadde truffet bakken på en liten knaus med mosejord. Venstre ving hadde mest gravd seg fast innunder ei stor eik, hvorpå venstre kanon også hadde kjørt seg fast i røttene. Ved siden av lå en del av bunnplatene. Hoveddelen av flykroppen lå litt lenger fremme. Ivar Strøm lå ved siden av flyet, trolig slengt ut i sammenstøtet da flyet gikk i oppløsning. Fallskjermen lå utstrukket som ei pølse i lengderetningen.



Snorene og store deler av skjermen var naturlig nok oppbrent. Alt dette tyder på at enten sammenstøtet eller Ivar Strøm selv uforvarlig hadde kommet bort i utløsermekanismen mens han kjempet en desperat kamp for å komme løs. Sannsynligheten er stor for at en gjenstand på bakken rev ut fallskjermeselen, siden låsen til fallskjermeselen ble funnet ved siden av Ivar, låst og med sikkerhetssplinten i. Dersom håndtaket til døra hadde viklet seg inn i ene stroppen, kan det også i kampens hete ha ført til at fallskjermen senere ble utløst. Bensintanken lå 15 m lenger fremme, og motoren lå 50-60 meter unna. Det synes altså som at motoren hadde blitt slengt av sted ved sammenstøtet, i en slags flygebane, og dalte ned på en liten haug. Hele 100 m unna der igjen ble propellerbosset funnet. Alle vrakrestene lå som på ei rett linje, nedover fra åskammen. Da undertegnede besøkte åstedet i mai 2008 fortalte Pål Bruem at Jon og Jonas Saur hadde nevnt at de så flygeren hoppe ut av flyet før det styrtet. Havarikommisjonen mener i sin rapport at Strøm var med flyet ned. Nevnte far og sønn Saur er pussig nok ikke benevnt som vitner i noen rapporter, men ifølge Bruemfamilien var dette meget etterrettelige folk, så noe må de ha sett. Kanskje var det canopyen som falt av?

I og med at motoren var såpass hel, var det ikke store vanskeligheter med å fastslå årsaken til motorstoppen, nemlig et defekt kulelager. Motoren på et vis ”hoppet over tenner”, slik at magneter og ventiler kom ut av ”timing”. Til slutt brøt kulelageret sammen. Verken motorfabrikk eller teknisk vedlikeholdstjeneste kan ansees å kunne forhindre et uhell av denne art. Det hele ble av kommisjonen ansett som et uhell. Nå var dette verken første eller siste gangen en Spitfire ble utsatt for et sammenbrudt kulelager. Skvadronen hadde lignende tilfelle samme året, den 9. august da Leif Lyngby styret utenfor Ekne (se *Stjørdalens krønike*, bind 4 - side 169). Et ødelagt kulelager er alvorlig og dramatisk, avhengig av sted, høyde og angrepsvinkel mot jordoverflaten,



men ikke nødvendigvis avgjørende - generelt vil en ha tid på seg til å hoppe. For Ivar Strøm var det en annen faktor som ble kritisk. Han satt fast, og måtte først løse den situasjonen i dobbelt forstand. Alt tyder på at en av de store bløte flymokasinene hadde kommet i klemme i det trange rommet under og foran ene siderorspedalen. En tilrådning tilsa etter dette fatale havariet at slike støvler ikke skulle benyttes i Spitfire. Likeledes ble det gjort tilpasninger hva gjaldt nøyaktig tilpasning av bryststroppen for fallskjermen, samt øvelsesmoment ved inndrilling. Med stor sannsynlighet kom kneet eller foten bort i stikka da Ivar skulle fri seg fra mokasinen, og flyet gikk inn i et skjebnesvangert stup. Spiten var på dette tidspunktet allerede kommet ganske så lavt. Tiden var ikke på Ivar sin side. Vi vet ikke hva slags grep han tok, hvilken kamp han kjempet - vi vet bare at han fikk så altfor god tid til å tenke ”hjemover”. Kanskje var det aller siste han så her i livet en halo av en liten baby som smilte til ham.

Reidar Korstad forteller at han som leder av ettersøkningsgruppen ble raskt informert, men at det ikke ble behov for å dra innover til åstedet i og med at fly og flyger så raskt ble funnet. Over helga dro sju mann likevel innover til Bruem for å hente deler av utstyret fra flyet. Det var et par forhold som festet seg til hendelsen hva gjelder Reidar Korstads minne. Som ansvarlig for utlevering av fallskjerm, husker han meget godt da Ivar Strøm var på depoet for å hente seg ny fallskjerm. Flygerne fikk nye fallskjerner en gang i måneden. Mens Korstad gjorde klar fallskjermen sa Ivar følgende: ”Jeg får ikke bruk for fallskjermen, for jeg kommer ikke til å hoppe”. Familien Korstad pleide en del omgang med familien Strømmen, og Reidar bekrefter at de to flygerne byttet fly den skjebnesvangre kvelden, og at Gudbrand Strømmen de første årene etterpå var litt preget av det. Korstad husker også en annen samtale han hadde med Strøm, hvor han sa til den unge flygeren: ”Har du trøbbel med flyet og har høyde nok - jump ut - jeg garanterer at skjermen åpner seg”. Unge Strøm svarte at han hadde tillit til utstyret.



Reidar Korstad, 15. mars 2008

Mandag den 28. mai ble Ivar Strøm bisatt fra Værnes under militær æresbevisning. Båren var plassert i det militære sykehuset (sykestua) og rundt den dannet flysoldater æresvakt. Utenfor sykehuset paraderte et kompani fra samme skvadron som den omkomne. Assisterende feltprest, prost Tangvik forrettet. Han uttalte blant annet at det ved slike anledninger meldte seg mange tanker og en søkte trøst i det at Ivar døde på sin post. Det var også en trøst i det gamle ordtaket: ”Det gjelder ikke om å leve lenge, men å leve rett”. Men den dypeste trøst

fant en i Jesus ord: *"Den som tror på meg skal leve selv om han dør"*. Prosten lyste fred over den døde minne og avsluttet med Fadervår. Stasjonssjef, oblt. Manshaus la ned en vakker bukett blomster på båren som var dekket med det norske flagget. Han rettet en hjertevarm takk til den avholdte kameraten, som hadde vært pålitelig i all sin tjeneste. Ved Stjørdalsporten paraderte et æreskompani da bilen med båren kjørte forbi.

Under bisettelsen ved krematoriet på Tilfredshet kirkegård fredag 1. juni dannet flykamerater en æresvakt. Kransen fra H. M. Kongen lå på toppen av båren. Seremonien åpnet med *"Våren"* av Grieg. Deretter sang en solist *"Kjærlighet fra Gud"*. Biskop Arne Fjellbu forrettet. Han hadde valgt en tekst fra Lukas 18, 34: *"Og disiplene forstod ikke noe av dette, og dette ord var skjult for dem, og de skjønnte ikke det han sa"*. *"Disse ordene rommer akkurat det vi i dag kjenner"*, sa biskopen. Han fortsatte å sammenligne Jesu uforståelige død med denne unge flygerens plutselige død. Biskopen fortalte om samtaler han hadde hatt med unge flygere under krigen. En gang sa noen flygere til ham: *"Ingen av oss som er i fly tviler på Gud"*. Etter biskopens tale, ble det lagt ned en krans ved sjefen for Luftkommando Trøndelag, oberst Jørgensen, som sa: *"Takk for din innsats for fedrelandet. Takk for iver og dyktighet, takk for de lyse minner du har gitt kameratene"*. På vegne av avdøde mange venner ble det nedlagt en krans ved Øivind Larsen. Det var krans fra 331 skvadronen, fra kamerater ved Værnes flystasjon, fra kullkamerater m.fl. Til senkingen av båren ble det spilt Tsjaikovskij's Trio opus 50.



Ivar Strøm var en sjelden sympatisk og tiltalende ung mann, avholdt av alle han kom i befatning med. Fra flygeskolen het det seg at han var en hyggelig og omgjengelig elev, som fløy følsomt og pent. En tjenesteuttalelse fra sin forrige skvadronsjef, kapt. Tjensvoll, forteller om meget god militær oppførsel ved siden av at han var stø og pålitelig. Det er påpekt at han ville bli en god jagerflyger. Til slutt står følgende å lese: *"Sersjanten har dessuten meget gode lederegenskaper"*.



På Flyhaugen ved Kitilmyra / Bruem - Ogdalen, 2. pinsedag - 12. mai 2008

3.rekke: Andreas Hammer, Kåre Berg, Svein Vold

2.rekke: Einar Røliaunet, Pål Bruem, Fridtjof Bruem, Marit Bruem, Solfrid Bruem

1.rekke: Hanne Bruem Hammer, Trine Rohde, Ole Kristian Bruem Berg, Marthe Lise Bruem

Noen måneder etter at Ivar styrtet, kommer en liten pike til verden i Trondheim, som senere selv skulle bli mor til seks. Denne lille piken fikk aldri møte sin pappa. Hun gikk gjennom livet ganske så uvitende om hva og hvorfor - et ganske så vanlig trekk hos mange familier på 50 og 60-tallet som mistet noen i ulykker. Datidens normer og holdninger tilsa en form for fortieelse. De ulike familiegrenene hadde nok med seg selv, kontakten var så som så. Ofte kom ikke søken før gjennom barnebarn eller oldebarn. Alt helt normalt til den tiden å være. For den lille piken var nysgjerrigheten naturligvis der. Det var liten trøst å høre eller lese at Forsvaret og andre brukte floskler som *"han ga sitt liv"* og *"han døde for fedrelandet"* hver gang noen skulle minnes både i krig og fred. Det er liten trøst selv å forstå uttrykkene i overført betydning. At Ivar helt sikkert hadde sin baby i tankene i det siste milliontedels sekundet - er derimot en trøst å bære med seg videre. For slik var det. Far og datter møttes aldri, men i sin halo eksisterer de sammen likevel. I dag er denne lille piken blitt 57 år, heter Trine Rohde og bor i Meldal.

