

## 1951 Med overdreven lidenskap for fly

Han hadde oppdaget at en ventil i veggen var åpen. Her tok han seg inn, slank som han var. Det var så vidt han kunne kripe igjennom. Plutselig stod han bare der, midt mellom det som for ham var selve kronjuvelene i hans unge liv. Her var de samlet alle sammen, blant annet en Cub og en Seabee. 16-åringen setter seg inn i det nærmeste flyet. Fingrene raser over instrumentene som en pianist trakterer sine tangenter. Så løper han til neste fly, og så til neste - han sjekker de ut en etter en. Vi er i hangaren til Trønderfly på Lade en vinternatt i 1950, og vi møter en ungdom fra Trondheim. Han var ingen innbruddstjuv. Han var ikke der for vinningens skyld, men gjennom et misforstått interesse- og motivasjonsgrunnlag. Hans verden var fly og atter fly. Hvem han var, kan her og nå være det samme, til tross for at navn (Torbjørn B) og bilde er dokumentert gjennom pressen.

Flyger Helge Kobberstad i Trønderfly kommenterer en vårdag noen måneder senere ovenfor disponent Nagel at han tror noen har vært i hangaren forrige natt, ja sågar inne i flyene. Nagel beordrer en sjekk av dører og vinduer. Alt syntes normalt, men ventilen på kortveggen ble tettet. Ventilen var opprinnelig til et varmluftanlegg som tyskerne hadde montert. Senere ble anlegget fjernet, og ventilen ble til et stort hull. Men den måtte da være for liten til at noen kunne ta seg inn der? Sist i mai oppdager ansatte at et vindu er knust. Ingenting syntes å være stjålet. Det viser seg senere at det igjen var vår flyinteresserte venn som hadde vært på besøk.



*Hansen og Kobberstad i Trønderfly  
(Faksimile fra Adresseavisen)*

Fredag kveld den 8. juni 1951 forteller Torbjørn i Weidemansveien til sin far at han ville sykle en tur til Oppdal dagen etterpå. Han la seg ved 21-tiden for å få mest mulig søvn foran den lange sykkelturen. Men han hadde visstnok andre planer enn å sykle til Oppdal. Tidligere på kvelden hadde han på nytt avlagt hangaren et besøk for å se at alt var klart. Allerede ved 3-tiden er han opp, og drar til Lade. Han oppdaget at vinduet var spikret igjen, men det var en enkel sak å bryte det opp. Med seg hadde han en skiftnøkkel og en skrutrekker. Disse skulle han bruke til å åpne selve hoveddøren til hangaren. Døren var forseglet med solide slåer, som var låst med hengelås. Siden han nå var inne i hangaren var det kun å trekke ut skruene i festet, og i løpet av noen minutter var de store skyvedørene trukket fra hverandre.

Ungdommen hadde vært oppe i fly kun en gang tidligere. Han vant nemlig en flygetur som gevinst under et flystevne på Lade, og fikk seg en fem minutters tur over Trondheim



*Faksimile fra Adresseavisen*

med en Cub. Fly og luftfart hadde de siste årene slukt all hans interesse. Han hadde tatt et korrespondansekurs i flyteknikk, samt lest ganske så meget på egen hånd. I ettertid kom det frem at han i løpet av siste året hadde besøkt hangaren på Lade flere ganger. Nå var han forberedt på alle vis. Han visste hvor sjekklisterne var. Ja, han kunne de kanskje utenat i hodet. 16-åringen starter opp en Auster, takser ut og tar av. Det høres så enkelt og greitt ut, men er mest uforståelig. Vanligvis er man to personer om å starte opp et fly av denne typen. Så bare det at han klarte å starte og komme seg i luften er en prestasjon i seg selv. Det er noe underlig at flyet ikke rente over ham, da han ikke synes å ha brukt bremseklosser. Som nevnt planla han å dra til Oppdal, hvor han skulle lande på et jorde han tidligere hadde sett seg ut. Etter at han mirakuløst kom seg i luften, svingte han utover Leangenbukta, så en tur rundt Munkholmen - for så å følge jernbanen sørover.

Da gutten satte kursen sørover, stod tilfeldigvis Nils Johansen nattevakt i militærleiren på Østflata på Moholt. Han fulgte med flyet og syntes det var merkelig at et fly var i luften så tidlig. Dessuten oppførte flyet seg litt rart. Det holdt ikke konstant høyde, men beveget seg som om det skulle ha vært i en berg- og dalbane. ”Jo, det var litt pussig”, forteller Nils. Men det som var mest merkelig i relasjon til denne episoden, var at Nils noen år senere traff søster til flygeren og ble gift med henne!

Gutten holdt en fart på ca. 100 km i timen, hvilket er i minste laget. Vanlig marsjfart er mellom 140 og 160. Farten var på kanten. Flyet ville lett kunne steile, gå i spinn og styrte. Bokstavelig talt så fløy han med livet som innsats, hvor oppdriften ikke var termikk eller dyktighet, men flaks. Selv om det var tidlig på morgenen var det en del vitner til flygeturen. Mange observerte flyets merkelige bevegelser hvor det på et vis danset av sted. Flyet beveget seg stadig opp og ned som i en slags bølgegang. Det var i og for seg godt gjort å holde flyet i luften slik, da en Auster er ganske så krevende. I tillegg tar det på både konsentrasjonsmessig og utholdende. Da han nærmet seg Soknedal, ble han engstelig vedrørende bensin. Han hadde nå vært i luften ca. 90 minutter. Når nåla viser null, skal det

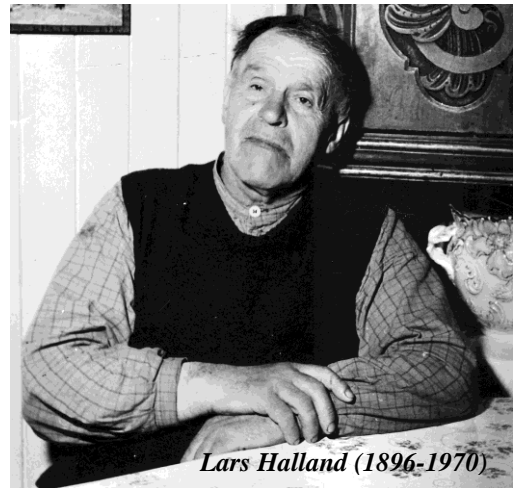


likevel være 10 liter igjen. Dette var ikke ungdommen klar over, og han trodde nok at flyet ikke hadde tilstrekkelig drivstoff til å nå Oppdal. Han valgte derfor å forsøke å lande på riksvei 50 ved Garli. Dette klarte han ikke, og i følge øyenvitner rettet han flyet opp igjen og tok peiling på et jorde lenger fremme. Klokketiden var ca. 0530, lørdag den 9. juni 1951 da han

fløy flyet ned i bakken på et jordet ved Halland gård, 5 km nord av Berkåk i Rennebu kommune. Gutten har senere forklart at han var usikker på hvordan en landing skulle foregå. Han hadde throtlet tilbake (motoren på tomgang) og satt nesen ned i en skrå vinkel mot jordet. Austerflyet tok riktignok bakken med hjulene først, men angrepsvinkelen og farten var for stor, slik at hjulene ble presset til sides. Proppellen tok ned i bakken, flyet tippet over og ble liggende på ryggen. Gutten hadde til hensikt å benytte bremsene etter landing, men så langt kom han ikke.

Likevel, flaks igjen. Han var heldig som unngikk selvtenning. Det er litt underlig at ikke gnister ble dannet som lett kunne antenne bensinen. Gutten hadde spent seg fast med sikkerhetssele, hvilket trolig reddet ham. Dette til tross fikk han skikkelig juling, med kløyvd leppe og tunge. Så en del mørbanket kom han seg løs og ut av flyet.

Gårdbruker Lars Halland var den første som kom løpende til. Men da hadde gutten allerede tatt beina fatt. Merker etter blod i cockpit fortalte Lars at føreren var skadet. Flere kom til åstedet straks etterpå. Leting i terrenget rundt jordet ble foretatt, men ”flygeren” var borte. Lars hadde gått hjem til våningshuset og ringt til lensmennene både i Rennebu og Soknedal, som igjen varslet Ut-Trøndelag politikammer. Lensmann Erik Johnsen Wagnild i Soknedal hadde på den tiden ikke egen bil, men måtte rekvirere en. Da sjåføren kom for å hente lensmannen, kunne han fortelle at han hadde sett en ungdom sitte på Soknedal jernbanestasjon, og gutten bar preg av å være skadet i munnen. Lensmannen dro straks til stasjonen hvor han fant gutten. Han innrømmet å være ”flygeren” og fortalte uoppfordret at det var eventyrlyst som drev ham til en slik handling.



*Lars Halland (1896-1970)*

Det er to forhold som synes litt uklare her. Sjåføren som observerte gutten på jernbanestasjonen handlet noe merkverdig. Han burde vel ha snakket med en skadet gutt, bistått og avklart. Ikke bare dratt hjem. Dessuten synes reaksjonstiden veldig lang. Gutten hadde tilbakelagt over 10 km til fots. Fra det tidspunkt gutten havarerte til han satt på Soknedal stasjon gikk det sikkert 2 timer. En forklaring kan selvsagt være at alle som kom til åstedet straks etter hendelsen, iverksatte leting - og at det dermed gikk timer før lensmannen ble varslet. Jeg finner det underlig. Jeg antar at Lars Halland straks gikk og varslet lensmannen. Når dette er sagt, behøver ikke avisene (kildene) være korrekte eller helt nøyaktige. Flygekontrollen på Værnes fikk ikke beskjed før klokken 0855, da mekaniker Kjell Hansen ringt flygekontrollen. I loggen står det at flyet ble funnet klokken 0530, og at lensmannen i Rennebu var på vei. Tyveriet ble oppdaget ifølge Hansen klokken 0815. Da jeg besøkte familien Halland i august 2007 ble det fortalt at bestemor Halland hadde observert gutten gående langs riksvei 50 (dagens E6).



*August 2007. Lars Halland viser hvor flyet havarerte på gården.*

Lensmannen kjørte gutten til distriktslegen på Støren, som senere fortalte pressen at ungdommen kun hadde fått ubetydelige skrammer. Det ble tatt rutinemessig blodprøve, men det var ingen mistanke om alkohol med i spillet. Midt på dagen kom gutten til Trondheim. Han var da ganske så kjekk og uberørt, men reaksjonene kom nok senere. Tilstede i lag med politiet ved første forhør var politilege dr. Heggernes, distriktssjef Norløf ved flygekontrollen og disponent Wilhelm Nagel i A/S Trønderfly. Søndag ettermiddag ble gutten sendt hjem.

Flyet ble samme dag fraktet på traktor bort til Halland gård. De var ikke så nøye med bevisføringen eller årsaksforklaringer den gangen. Hadde det vært i dag hadde vel ”vraket” blitt liggende på jordet flere dager. Det heter seg at gamle Lars Halland (1896-1970) dro i ens ærend inn til Trondheim for å kjøpe flyet (vraket). Han ble veldig skuffet da dette ikke lot seg gjøre.



Gutten ble karakterisert som meget intelligent. Fra Bispehaugen skole gikk han ut med de beste karakterer. Han var kjent for å lese meget, og for øvrig holdt han seg mye for seg selv. Han hadde påbegynt realskolen, men sluttet etter noen måneder. Senere tok han sikte på å lese til artium som privatist. Planen var å bli flyger. Han hadde skrevet etter flylitteratur fra Amerika, samt bygd flere flymodeller. Interesse- og motivasjonsgrunnlaget burde ha vært riktig. *”Det er bedrøvelig at en ung manns flyinteresse skal gi seg slike farlige utslag”*, uttalte flyger Helge Kobberstad i Trønderfly. *”Hadde gutten kommet til oss, ville han både fått anledning til å lære og til å være med på flyturer. Det er ikke sjelden at interesserte gutter hjelper til på flyplassen. De lærer etter hvert og får anledning til å være med opp av og til”*.

Det havarete Austerflyet var nylig innkjøpt av Trønderfly. Ja, faktisk hadde det blitt fløyet til Lade av Kobberstad fire dager tidligere. Selskapet hadde kun brukt flyet en gang, og det var i en ambulansetur onsdagen. Flyet hadde tidligere tilhørt Søndenfjelske flyselskap, og hadde en gangtid på 1 000 timer. Flyet var nå nyoverhelt, og Trønderfly betalte kr 15 000 for flyet. Selskapet underhandlet om kaskoforsikring, og hadde kun tegnet ansvarsforsikring foreløpig. Vraket ble demontert og satt inn hos Lars Halland.



*John Halland og sønnen Lars*

Dette var i en vanskelig tid for Trønderfly. Ved juletider hadde selskapet mistet et Austerfly i Jotunheimen, og kun noen uker før

hendelsen på Garli sank selskapets Seabee i Namsos. Faktisk hadde ikke selskapet fly etter tjuveriet. Dette var en prekær situasjon med tanke på ambulansetjenesten. Trondheim flyklubbs fly ble stilt til disposisjon. Disponent Nagel uttalte til avisene etter tildragelsen at de ikke hadde noen utsikt til å skaffe nytt fly, og at selskapet ikke ville få noen erstatning for det ødelagte flyet. Affæren var et betydelig tap for Trønderfly. Det skal opplyses at relaterte Trønderfly her - ikke må forveksles med det Trønderfly som ble dannet senere, og som plettfritt ble drevet gjennom flere tiår av Per Ristan og Ivar Havdal.

I dag lever "vår flyger" svært tilbaketrukket uten kontakt med omverden. Livet ble ikke så enkelt for Torbjørn. 16-åringens hasardiøse og livsfarlige flukt fra Lade i 1951 var ganske så enestående. Det var nok ikke første gangen at noen hadde stjålet et fly. Det hadde skjedd med jevne mellomrom i Amerika, men da av folk som kunne fly (hadde sertifikat). Vårt tilfelle var altså av en person som aldri hadde fløyet selv, aldri holdt i stikka i et fly i lufta - og hadde kun sittet på som passasjer i fem minutter. Så uten å forsvare handlingen må flygeturen i sin helhet sies å være en stor prestasjon. Det skal opprinnelig ikke gå an, i alle fall ikke å overleve.



*Folket med tilknytning gården i august 2007.*

*Bak f.v: Lars Halland, Astrid Grudt Halland, Ingrid Larsen, Anne Mette Halland, Geir Håvard Engan  
Foran f.v: Stian Halland, Mari Halland, Hanna Halland Engan, Lars Halland jr, John Olav Halland*