

1951 Nødlanding i Singsås

Onsdag før skjærtorsdag i 1951 ligger skyene ganske så lavt nede i Gauldalen, vinden var sterk - ikke så kaldt, men likevel: påskeværet syntes å la vente på seg. Den snart 9-årige Per Eivind Aunøien var i lag med en kompis da det gikk rykte om at et fly hadde landet på elveisen rett foran våningshuset på heimgården hans. Her var det ingen tid å miste. De løp av sted, kortest vei og kom frem med blodsmaken i munnen, samtidig som om halve bygda velte frem fra sine skjulesteder som om de skulle ha vært de innfødte som møtte Dr.Livingstone ved Zambezifloden hundre år tidligere. Nysgjerrigheten, frykten og følelsene var kanskje ikke så annerledes, forskjellen var temperaturen og at elva het Gaula. For både de innfødte i Afrika og i Singsås var nok de fremmede som noen guder. Ja, selv for de mest bevandrede, var dette en opplevelse. Det var ikke hver dag det landet fly i Singsås.

Fire og en halv time tidligere hadde et småfly tatt av fra Eggemoen ved Hønefoss. Om bord var Erling Drangsholt, innleid flyger fra Widerøe - som for tiden utøvde flygeskole for Luftforsvaret. Dette var i perioden før Luftforsvarets Flygeskole ble etablert på Værnes i juni 1952, med egne militære instruktører. Den andre om bord var løytnant og instruktør ved flygeskolen, Albert Uglem. I følge Albert Uglem var oppdraget en rutinemessig treningstur,



Uglem først på 50-tallet



Drangsholt først på 50-tallet

såkalt ”navigering i lende” - med visuell kontakt ut i fra en forhåndsplanlagt rute på kartet. Sekundært og mer av uformell karakter, var det å få Uglem hjem til påskeferie - hvorpå Drangsholt skulle returnere fra Værnes umiddelbart. La oss si det slik at det var en form for frynsegode, en ganske så vanlig praksis på den tiden - slik som nå. Rett og slett en treningseffekt kombinert med en personlig tjeneste. Uglem har i ettertid lurt på om turen var autorisert og hjemlet flygermessig. Ut i fra de papirer jeg sitter på er det ingen tvil om at Drangsholt valgte å innrapportere turen, underforstått: fly på reiseplan (flightplan), hvilket i og for seg har vært Forsvarets policy hele tiden. Så med tanke på navnet til den ene om bord, kan vi vel si ”at det ikke var Ugler i mosen...”.

Nå var ikke været av det beste nordover, men heller ikke avskrekkende. Derimot blåste det ganske sterkt, og i følge opplysninger som Forsvaret sitter på i dag, ble de to advart mot en slik tur. Flyet var en Fairchild med registreringen L-CU, og turen skulle normalt ta 2 ½ time fra Eggemoen til Værnes. På Værnes ble rullebanen innsisert klokken 0745. Det var da 2 ½ tomme med nysnø. Denne informasjonen ble sendt sørover, som NOTAM LAVA 33. Klokken 0845 iversettes brøyting av rullebane 10/28, og ifølge vaktloggen i kontrolltårnet synes det som om det var byggevær i området utover formiddagen den 21. mars.

Drangsholt var kjent for å være en umåte nøyaktig og dyktig flyger. Albert Uglem fortalte meg under et besøk hjemme hos ham i Selbu i mai 2007, at det som kjennetegnet Drangsholt mest, var hans utrolige evner til å bevare roen i en kritisk situasjon, - en egenskap som er kun de færreste forunt.

Oppover Østerdalen møter de sterkere og sterkere vind. De flyr av og til mer bakover enn fremover. Minuttene blir til timer. Flyet hadde tatt av fra Eggemoen ved 9-tiden, og skulle normalt lande på Værnes klokken 1130. Ved forventet ankomsttid blir det foretatt en koordinering med Fornebu, som spør på nytt klokken 1158 om flyet har kommet frem. Klokken 1205 blir Røros kontaktet. De har ikke sett eller hørt noe fly, og kan for øvrig opplyse at det blåser kuling i området. Klokken 1247 meddeler Røros at de har observert en Fairchild på vei nordover. Dette tyder selvsagt på at Drangsholt og Uglem nøyaktig visste hvor de var, og anså været tilfredsstillende. På den annen side begynte nok visse beregninger å gjøre seg gjeldende hos den erfarne flykapteinen. De hadde drivstoff teoretisk til ca. klokken 1330. Det tilsa at de

allerede lå på kanten til å klare å nå Værnes i godt vær og ingen vind fra da av. Personlig antar jeg at Drangsholt kun ville ta seg en tur ned i Gauldalen for å se været og vinden litt an, med alternativ å returnere til Røros. Så ble vinden enda sterkere, drivstoffet var mye mindre enn beregnet og de måtte rett og slett finne en "nødhavn" i selve dalføret.



På dette tidspunktet var ikke været, ifølge Albert Uglem - så dårlig hva gjaldt skybasen. Det lå rettnok litt ned på toppene, men vinden var temmelig sterk, så turbulensen ga de to ombord juling med jevne mellomrom. Flygekontrollen var nå inne i en såkalt alarmeringsfase, som blant annet tilsa at togleder i Trondheim skulle informeres. Toglederen rapporterte tilbake klokken 1341 at et småfly hadde passert Langsete stasjon mellom 1320-1325. Været på Værnes var da 1 000 ft og 6 km sikt. Drangsholt og Uglem begynner nå for alvor å se seg om etter en landingsplass, primært på elveisen. De flyr forbi Singsås, men oppdager at elva har flere og flere åpne råk nedover dalen. Drangsholt velger å snu. Han visste så inderlig vel at han ikke måtte fly til flyet stoppet av seg selv. Han kunne derfor like godt lande på det første egnede stedet han så. Og det gjorde han. Klokken 1325 setter han L-CU fint ned på elveisen et sted hvor han anså at det var litt snø - men ikke for meget snø. Flyet ble stående rett utenfor Tillermo gård (Mælen). Ei ny tid hadde kommet til Singsås. Noe mer storslått - og finere besøk hadde vel knapt vært på Mælen - ser en bort i fra en og annen forfina laksefisker.

Nå er ikke singsåsbyggen de som verken lar seg imponere eller overraske, men akkurat den dagen syntes det som om hele bygda måtte bort til flyet og ta på det. Først litt avventende, men etter hvert mer dristig - og



til slutt såpass at det ble bestemt å sette ut vakter, ellers kunne vel en ivrig, uredde og klåfingret singsåsbygg ha tatt flyet opp i lufta igjen. Det var tross alt litt bensin igjen! Klokken 1350 mottar Værnes telefon fra Drangsholt om at han hadde nødlandet i Singsås presis klokken 1325, alt OK - men han manglet bensin.



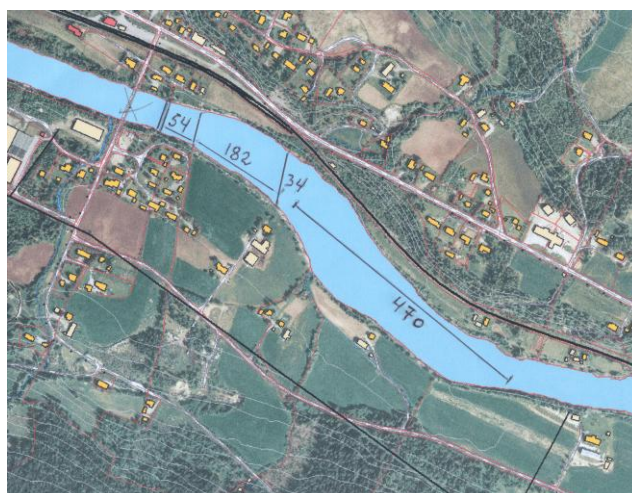
Nils og Berit Aunøien



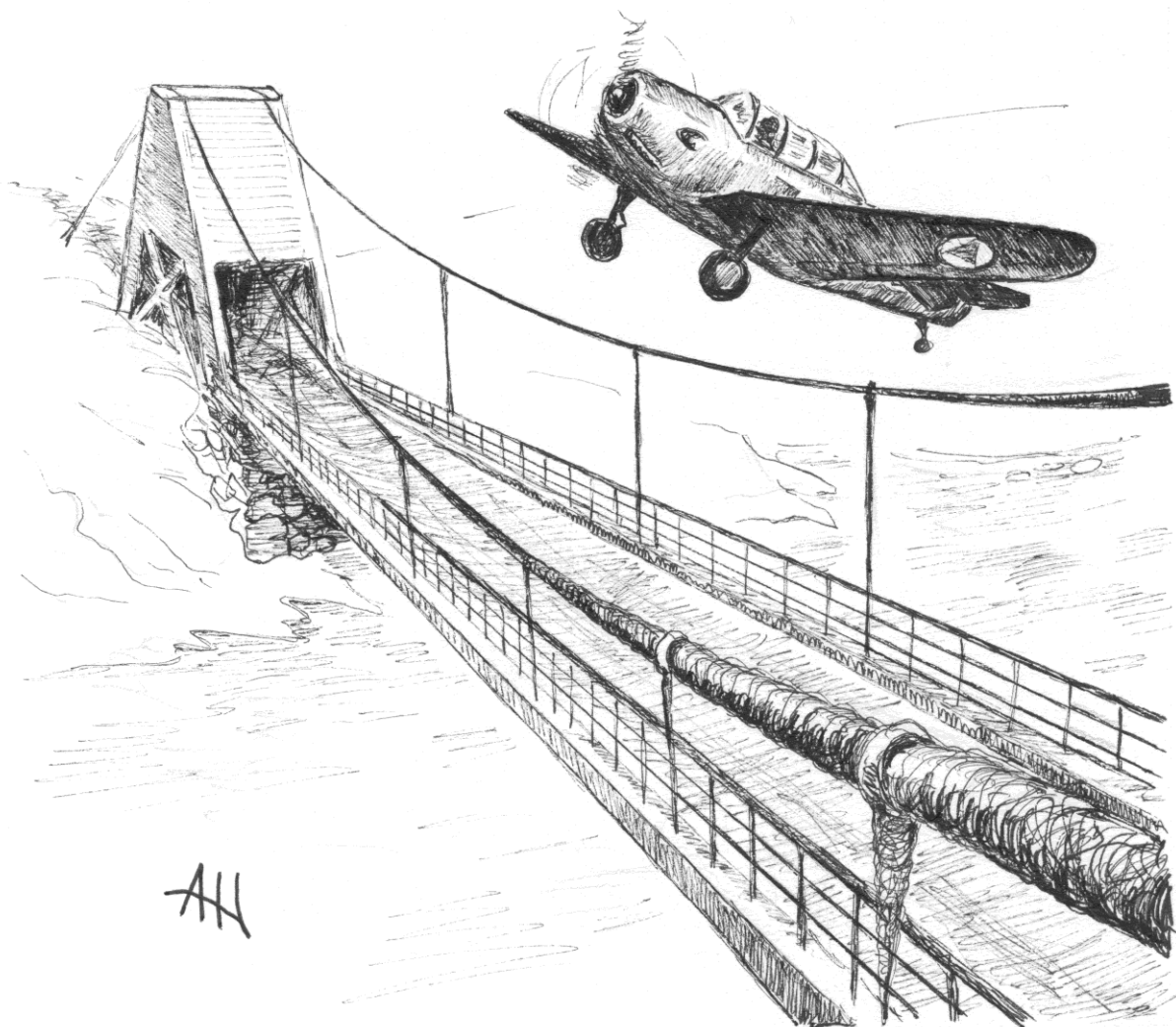
Per Eivind Aunøien, mai 2007 - i bakgrunnen gården og hvor flyet landet

Etter at flyet var sikret, ble Drangsholt og Uglem tatt med inn til mat og bevertning. Vertsfolket var Berit og Nils Aunøien, eierne av gården. Albert Uglem erindrer det som om det skulle ha vært i går. Folket på gården visste ikke hva godt de skulle gjøre. De to ufrivillige innlosjerende følte seg som konger. Det ble ordnet rom på den siden som vendte mot elva, slik at de kunne se flyet. På Aunøien skulle de bli et helt døgn i påvente bensin fra Værnes. Sønnen i huset, han Per Eivind holdt nok en viss avstand, men dristet seg snart frempå. Det var spennende med slikt besøk. Også flygere da! De sto rangert mest over Gud. Per Eivind husker at den ene spurte ham om det skjedde noe i bygda den kvelden, noe de kunne bedrive tiden med. Kanskje så de for seg selskap i lag med vakre singsåstausere? Nei, Per Eivind visste ikke om så mye - men han trodde det var et arrangement på Bedehuset. "Å, det er nok ikke noe for oss", svarte den ene.

Dagen derpå var selveste skjærtorsdagen, men ifølge Uglem var det nok ikke mange i bygda som hadde tenkt seg på skitur den dagen - for årets største begivenhet hadde skjedd på elveisen foran Mælen. Den andre skulle skje på samme sted, nemlig en tentativ avgang med fly. Kunne det gå bra? Etter å ha blitt stelt og dulla med i et helt døgn, gjorde Drangsholt og Uglem seg klare til å fortsette turen nordover. Bensin var ankommet fra Værnes, og en lokal brøytebil forsøkte å lage en startbane i samråd med Drangsholt. Det var ikke lange strekningen de trengte. Problemet med øvre Gaula er at den ikke akkurat har de lange strekninger. Men det som var like kritisk var at det i rotasjonspunktet befant seg ikke bare en ledning, men to - for ikke å nevne selve broa over Gaula. Og der de sto alle sammen og rådslo, var det nok diverse tall som ble slengt ut i lufta. Det ble nok både skritting og anslag. Og vinden ga de heller ikke noe valg - de måtte ta av nedover, mot vinden for i det hele tatt å få løft. Ved å ta oversikt bildet og legge inn de nevnte faktorer, har Per



Eivind kommet til at rullebanen som ble brukt frem til rotasjonspunktet var tilnærmelsesvis 470 m, så roterte Drangsholt - fløy i 34 m - under en telefonlinje, hadde 182 m å få opp høyden på - og så hoppet han over kraftledningen og broa som hang ytterligere 54 m lenger fremme. Se kartskissen. Singsåsbyggen *trodde* nok at flygeren visste hva han gjorde. Drangsholt visste hva han gjorde, Fairchilden kom trygt frem til Værnes. Uglem påbegynte sin påskeferie og Drangsholt returnerte straks til Eggemoen. Litt etterspill ble det, men vi lar det ligge.



Andre var også ute og fløy den påska i 1951. På Savalen lå det et ambulansfly. 25. mars, første påskedag - befant dette flyet seg over Tynset, men kom litt for lavt for å si det forsiktig - og kuttet over flaggstanga til Ola Steen. Flyet nødlandet på elveisen på Glomma, og flygeren måtte ta bil tilbake til Savalen.

En Piper Cub tilhørende Trondheim flyklubb var stasjonert på Røros. Andre påskedag ble flyet tilkalt fra Nedalshytta i Sylane for å transportere disponent Finn Dyrkoren og hans femårige datter til Trondheim. Småjenta hadde fått ei lei kikhoste, og flygeren gikk opp til 6 000 ft (2 000 m) høyde, for ifølge Fjell-ljom, å forsøke å fri henne fra sykdommen. Turen til Trondheim gikk fint, hvorpå flyet etterpå returnerte til Røros.

Været var middels den påsken. I motsetning til Røros var påsketrafikken i Nord-Østerdalen noe mindre enn tidligere. Det ble innmeldt kun en skiulykke. Ei dame brakk foten på Tronfjellet. Fjell-ljom meddelte at påsketrafikken var større denne påsken i Haldalen, men mindre i Ålen - sammenlignet med tidligere påsker. Avisene fortalte at vår store skøytekonge Hjalmar Andersen feiret påske med sin familie på Røros. Et skår i gleden for Hjallis var at han hadde hengt fra seg sitt fotoapparat i et tre mens han holdt på å stå på ski i nærheten. Da han skulle hente det, var det vekk. Viktig for media. En kjendis var en kjendis, så det ble stort oppslag over flere spalter. De skulle bare ha visst at et annet sted den påsken var det to andre kommende kjendiser som nok var involvert i noe mer dramatisk enn å miste et fotoapparat. Nødlanding i Singsås ble så vidt nevnt i en spalte.



A. Uglem



Albert Uglem er kjent for å være en av landets første kjendiser innen organisasjonslivet, på linje med LO-lederne. Hans faglige- og politiske engasjement strakk seg over 50 år. Uglem ble født i Selbu den 28. august 1925. Etter befalsskolen i Fredrikstad i 1946 tjenestegjorde han flere år ved HMKG og var med i tre Tysklandsbrigader. I 1953 var han med å opprette Brigaden i Nord-Norge, og det var mens han var på Setermoen han ble organisasjonsarbeider. Her ble han blant annet formann i Befalslaget. I 1959 kom han tilbake til Trøndelag, som admoff på Steinkjersannan. Han ble utsending til landsmøte i Norges Befalslag, hvor han ble forbundsformann i 1963. Uglem satt som formann frem til han ble valgt til nestleder i Statstjenestemannskartetlet. I 1974 ble han enstemmig valgt til ny kartellformann, en stilling han hadde helt til han gikk av med pensjon i 1982. Albert Uglem var fast representant i sekretariatet i LO, og representerte LO, Kartellet og Norges Offisersforbund i et utall av råd og utvalg. Han utviklet en sjelden tyngde og klokskap for større rettferdighet og likeverd. I 1982 ble major Uglem utnevnt til æresmedlem i Norges Offisersforbund. Deretter ble han ordfører i Selbu. Til tross for sitt politiske ståsted, var Uglem alltid klar over hvor viktig samarbeid var på tvers av politiske grenser, og flere av hans beste venner fant han i andre partier, blant annet en annen Albert. På sin tid var det to store Alberter i Oslo og Norge: Albert Uglem og Albert Nordengen. Statstilsattes hus i Møllergata 10, populært kalt Albert-hall, var det selbyggen som stod for. Med datidens sendetider og debatter på TV, må Albert Uglem på sin tid sies å være like stor kjendis som dagens mest mediafokuserende politikere. Nå i 2007 lever Albert tilbaketrasket i sin villa i Innbygda i Selbu. Det lyser fortsatt av engasjement der han deler sine synspunkter og livserfaringer med en utskremt historieforteller. Mye av dette skulle vært nedskrevet, andre ting holder vi for oss selv.



Erling Drangsholt var sønn av Gurly og storkjendis Erling Drangsholt (skuespilleren). Erling dro i 1937 til Brussel hvor han gikk i lære som bilmekaniker. Her fikk han opplæring på italienske biler som Lancia, Alfa Romeo og FIAT. Da Drangsholt var i Belgia spilte han en sesong på Belgias landslag i ishockey. De hadde få med skøyteferdigheter og Erling hadde spilt bandy i Norge. Den gangen holdt det med bosted i landet, og nivået var meget beskjedent. Dette var helt i startfasen på ishockey i Belgia. I 1939 tok Erling Drangsholt artium ved Oslo Handelsgymnasium. Da foreldrene ble skilt, dro han sammen med sin mor til California. Ved krigsutbruddet dro begge til Toronto og Little Norway. Erling kom med i det første flygerkullet. Hans mor fikk jobb på systua. Hun sydde for øvrig kronprins Haralds første uniform - den med fenriks distinksjoner som han er avbildet med.

Erling Drangsholt krasjet dessverre (eller kanskje heldigvis) - i tett tåke på sin tredje soloflight og ble liggende i gips i 17 måneder med brukket rygg, knust kne og brudd på hjerneskillen. Det gjorde at han mistet Battle of Britain og krigens første år i Europa. Han ble værende lenge i Toronto, og ble benyttet som instruktør da de ikke var helt sikre på om han var restituert nok til å sendes "overseas". Han kom til England vinteren 43/44 og startet først i det som ble kalt "Ferry Command", det vil si at han fløy fly til diverse baser og vedlikehold. Dette fordi han manglet stridserfaring. Etter hvert fikk han flere aktive oppdrag og var med over kontinentet under invasjonen den 6. juni 1944. Han har offisielt ingen nedskytninger - noen ubekreftede/skadete, men mange tog og tyske konvoier. Erling Drangsholt hadde utsjekk på de fleste flytyper, også tomotors. Ved hjemkomst ble det stor gjensynsglede med faren. Erling bodde på "Tussebo" - farens berømte villa i Dalsveien.



Etter krigen jobbet Erling Drangsholt en periode som flyinstruktør for Forsvaret på Eggemoen. Under demobiliseringen hadde han jobb hos Thor Solberg og Vestlandske Luftfartsselskap. Så havnet han i Widerøe. Det kom frem mange år senere at utvalgte flygere ble bedt av Forsvaret om å ta jobb i Widerøe for å fly i Nord-Norge. Erling Drangsholt fortalte like før han døde at flere av oppdragene gikk ut på å fly CIA-agenter fra Tromsø i lav høyde over til Finland og så nær grensen mot Sovjet som mulig. Der ble de satt av på et vann og forsvant østover. Han plukket aldri opp noen i retur!



Det var glade dager i Tromsø. Til festlige anledninger ble de sendt til Finnmarksvidda for å skaffe fisk. Erling Drangsholt er vel den eneste som har drevet trålfiske med sjøfly. Han spendte opp garn mellom flottørene og takset frem og tilbake. Ved nok kilo fisk hadde de store festaftener på Skattøra. Etter Nord-Norge ble Fornebu basen. Kartlegging med Oxford var hovedbeskjeftigelsen i mange år. Han var samtidig testflyger for Norsk Flyindustri som laget et amfibium med navnet "Finnmark" som var tenkt som postfly langs kysten. Det ble aldri noen suksess. For liten nyttelast og for kostbar. Erling Drangsholt fikk etter hvert rundt 10 000 timer i loggboken. Men så ble det ved en legeprøve oppdaget hjertefeil, og han måtte slutte på dagen i 1958. Han hadde hyperkolestromi og ble preget av dette resten av livet med trippel bypass.

Etter sin flygerkarriere havnet Drangsholt i NRK. Som en ren tilfeldighet ble han hallomann våren 1959. Og etter hvert skulle hans litt lett skarrende stemme bli svært så velkjent, og han kom inn i den virkelige kjendisklubben i lag med Rolf Kirkvaag, Kjell Thue, Erik Diesen m.fl. Først var det gjennom Ønskekonserten hele nasjonen ble kjent med Drangsholt, senere fulgt program som "Hav og havn", "Lett blanding", "Melodi 21", "I valsetakt", "Nitimen" osv.



Erling Drangsholt ble også en meget kjent personlighet innen Veteranbilmiljøet. Familien eier en Le Zebre fra 1913, reg. A 549 som skuespilleren kjøpte nye. Den eies nå av 4. generasjon Drangsholt. Sammen med Leif B. Lillegaard kjørte han bilen i 1966 fra Bodø til Oslo, og laget underholdningsprogrammer underveis. Ellers var Drangsholt meget aktiv i RAFA (Royal Air Force Association), hvor han blant annet var European President. Han var også lokalpolitiker for bydelen St. Hans haugen - Ullevål.

Hans familie oppsummerer ham slik: *"Han var en kjernekar som sjelden snakket vondt om andre. Det lengste han strakk seg til var "tullebukk" om folk som ikke falt i smak"*. Erling Drangsholt døde 19. januar 1997.



Tre generasjoner Drangsholt i lag med GIL Smedsvig i Stavern 1995