

1953 Førerløst fly

Den 2. juni 1953 melder NTB at medlemmer av en britisk ekspedisjon hadde nådd toppen av det 8 882 m høye fjellet Mount Everest. E.P.Hillary og sherpaen Tensing hadde som de første satt foten på verdens tak. Et annet tak skulle også komme i nyhetsbildet den dagen, nemlig taket til Norsk Ståltaugfabrikk i Trondheim. Den som besteg dette taket kom imidlertid ovenfra.

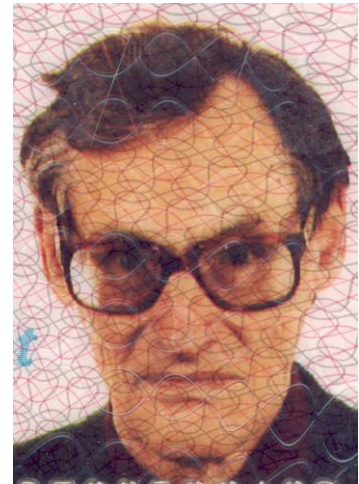
I Stjørdalsveien 13 på Lade satt verkstedmester Magnus Pettersen og hans frue og spiste middag mandag 1.juni. Pettersen synes han hører en stigende dur. Plutselig ser han en stor skygge som på en måte dekker vinduet. Han kaster seg instinktivt ned under bordet, samtidig som han roper ut sin advarsel til kona. En millionte dels sekund senere smeller det i veggen og glassbiter fyker inn i rommet. Så blir alt stille, kun en sus utenfra og tynn røyk og damp som siver inn i leiligheten. Pettersen var uskadd, men kona hadde fått en rekke glass-splinter i hodet. Desserten som hun holdt på å spise var også full av glass. Veggen bulet litt inn i leiligheten. Da Pettersen reiste seg opp fra gulvet og så at kona heldigvis ikke var mer skadet, erindret han åtte år tilbake da han opplevd det samme. Bombingen i 1943 knuste det samme vinduet i bygården. Pettersen rusler bort til det knuste vinduet og titter forsiktig ut. Nede i bakgården ser han vraket av det som hadde vært et lite fly. Nå så det mest ut som en skadeskutt forstørret flaggermus. Det er interessant å se hvordan journalistene beskrev vitneforklaringen til Magnus Pettersen. I en avis ble Pettersen gjengitt på følgende vis: ”*Det var et forferdelig bråk. Det knuste vindusglasset fløy inn i kjøkkenet så ferskfisken på bordet ble virkelig skåren torsk. Heldigvis ble vi ikke skadet, men min kone fikk sjokk og falt om like etterpå.*” Sønnen i huset, Bjørn - på 13 år, kom straks etterpå fra skolen. På hjemveien, som kun er noen få hundre meter - gikk rykte om at et fly hadde styrtet ved Ståltaugfabrikken. Tempo ble satt betraktelig opp, og det var nok både med spenning og bange anelser tenåringen ankom Stjørdalsvegen 13. Bjørn husker den dag i dag hvilket merkverdig syn som møtte ham. Heldigvis var mor og far der, synlige uskadd da han kom inn i den knuste leiligheten. Men i ettertid skulle det vise seg at det ikke ble så enkelt for mor Signe Oline. Hun fikk problemer med nervene, hvor nok - ifølge Bjørn, episoden den mandagen ble en utløsende faktor.



Signe Oline og Magnus Pettersen

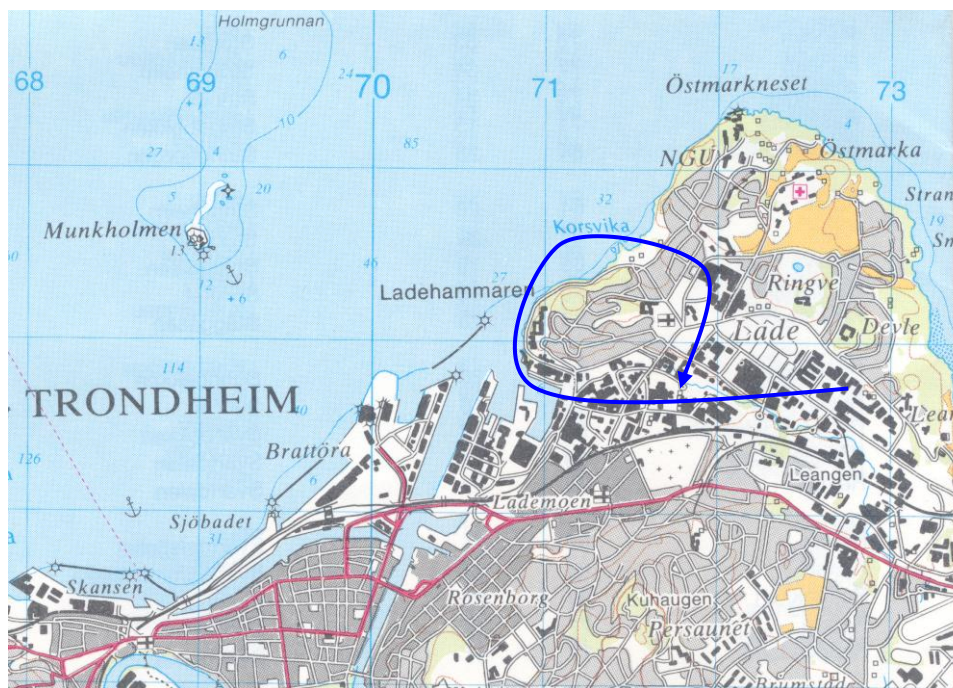
Noen minutter tidligere har stud. teck Johan Tyrholm Beck nettopp forlatt ambulansflyger Pettersen i Widerøes hanger på Lade. Beck var flyelev i NTH sin flyklubb, og med sitt elevbevis kunne han i praksis fly alene, men måtte ha godkjenning fra autorisert flyinstruktør. Opprinnelig ønsket Beck å få med seg Pettersen på en skoletime, men Widerøeflygeren hadde ikke tid, men lovet å komme om noen minutter å kvittere ut turen. John Beck går til flyet, en Piper Cub - med registreringen LN-TAD, og drar i propellen bakveien hvis hensikt var å blåse ut motoren. Plutselig starter flyet. Tenningen var med andre ord ikke slått av og trottlene (gassen) sto på fullt. Straks hiver flyet på seg slik at Johan blir truffet av propellen i låret. Han får et dypt kuttsår som skjærer av noen muskler. Han ble senere brakt med bil til Strinda sykehus, hvor han ble til behandling noen dager. Flyet kjørte over Johan, og raser av sted og plutselig er det i lufta. Først stiger det over Nyhavna, svinger ut mot fjorden og Ladehalvøya, så over Ladehammeren og fullfører svingen på vei inn mot flyplassen igjen mens det stadig taper høyde på vei mot Lillebyen. Over Labekken sklir det ut og sneier taket på Norsk Ståltaugfabrikk, treffer en langvegg, knuser vinduene i både første og annen etasje, før det

totalhaverer i bakgården til Stjørdalsveien 13. Et av hjulene løsnet og fløy over taket på nr. 13 og havnet på trappa til nabogården, hvor det blant annet lekte et par unger. Flygeturen varte vel knappe fire-fem minutter. Men det var lange minutter for vitnene. Flere som så det hele fra starten av ble omtrent paralyserte. De visste at det ikke var noen om bord. Andre som så først flyet etter at det kom i lufta, skjønnte ikke at det var førerløst.



Johan Beck, - et dårlig bilde fra et id-kort

En del Widerøansatte som holdt til i hangaren så det hele. Det var nok de som varslet brann og politi. På linje med Johan Beck, ble det for disse vitnene også et lite mareritt. De kunne ikke gjøre noe som helst. Heldigvis var flyet på vei ut i fjorden, trodde de. De ble enda mer oppskattet da de ser at flyet kommer tilbake og på vei mot Lillebyen. Alle visste blant annet at det var en rekke store industrielle bedrifter i nærheten, for ikke å snakke om selveste barneskolen. Og av natur er vi alle heldigvis innstilt slik at det er barna vi tenker på først. Ja, det var nervepirrende minutter for noen på Lade den sommerdagen i 1953.



Sykebil, brann og politisirener tilkalte sannelig oppmerksomheten til folk i Midtbyen og Østbyen. Det kom ulende brannbiler både fra hovedbrannstasjonen og fra Lademoen brannstasjon. Noe virkelig dramatisk måtte ha skjedd, tenkte nok de som bivånte utrykningene. Få visste hva som hadde skjedd. Knapt de som rykket ut. Ambulansebilen hadde fått melding om å hente en mann som hadde styrtet med et fly. Brannvesenet hadde fått beskjed om et fly som hadde styrtet ved Lilleby skole, og fryktet det verste. Til politiet hadde det innløpt melding om at et fly fra Værnes hadde styrtet ved Lilleby. Det ble opplyst at flygeren hadde hoppet ut og de gjorde seg nå klare til å hente ham. I en innledende alarmeringsfase blir det ofte gitt uklare meldinger og informasjon. Tidsfaktorer, stressnivå og ulike rutiner fanger ikke alltid opp hva som blir sagt, men hva en tror blir sagt. Kombinert med lekfolks sanseinntrykk og manglende geografiske kunnskaper, er det helt naturlig at

diverse variabler forekommer. Se bare hos de profesjonelle: klokken 1307 mottar nemlig flygekontrollen på Værnes melding fra Pettersen i Widerøe om at en Piper Cub med registreringen LN-DAT, tilhørende NTH-flyklubb hadde totalhavarert for ca. 20 minutter siden. Som vi ser er det skrevet ned feil registrering.



Det utviklet seg ikke brann i forbindelse med havariet. Den farlige flybensinen rant ut av tanken uten å bli antent. En viss gassfare var det kanskje, samt det luktet bensin over hele kvartalet. Brannfolkene som kom til satte ut vakter med sprøyter, og politiet hadde sine fulle strev med å holde unger og andre skuelystne på behørig avstand. Det ble øyeblikkelig innført forbud mot røyking. Hadde flyet havnet kun en meter lenger til venstre ville det tørnet rett mot tverrgata og truffet en mursteinsvegg. Sannsynligheten ville da ha vært stor for eksplosjon og antennelse av både fly og hus. En julidag i 2007 da Thor Hafstad og undertegnede var med Bjørn Pettersen til åstedet, fortalte Bjørn at det stod brannfolk på havaristedet i minst fem dager etterpå.

Kapellmester Jonny Røstad var på en spasertur på Lade sammen med en kamerat. De hadde nettopp satt seg ned ved den ene veggen på hangaren for å hvile. De var kun 10 m unna der Johan Bech holdt på med flyet. Jonny Røstad uttalte etterpå til en journalist at det måtte bli slutt på at uerfarne ungdommer driver flyging fra en flyplass midt i tettbygd strøk. I en annen avis var denne uttalelsen tillagt verkstedmester Pettersen.

Formann Birger Christensen forteller at det var mange arbeidere ute på området, som kunne ha blitt skadet dersom flyet hadde kommet litt til venstre. De så flyet komme og syntes det gikk noe lavt, for å si det forsiktig. De skjønnte selvsagt ikke at det ikke var noen om bord. Christensen trodde det var en som utøvde acroflyging. Plutselig ser de alle at flyet sneier nedi taket, venstre vinge treffer gavlen på bygningen og det tipper over og ned i bakgården på Stjørdalsveien 13. Formann Rogne fortalte at han trodde først at flyet ville gå klar. Da hadde det vel gått bent i veggen hos Gade & Larsen. ”Vi kunne selvfølgelig ikke tro annet enn at det var en fører i flyet”, sa Rogne. Han løp straks til sentralbordet og ringte til sykehuset for å få en ambulansebil til åstedet.



Helene Midtbauer satt på benken utenfor Stjørdalsveien 13 i lag med andre fruer og strikket. Hun ble så redd at hun kastet seg under tørkeplassen. Hun fortalte at hun så det avslåtte hjulet komme ”som en kanonkule over gården”. Hjulet fortsatte midt over fruene, rammet planken ved søppelkassen, fikk en ny retning - for så å hoppe over en parkert bil som stod i nærheten og endte til slutt inn i en annen gårds plass. Tidligere formann i klubben, Arve Caspersens,

kom straks etterpå til åstedet for å se om noen av instrumentene var hele. For øvrig ønsket NTHF å tilby vraket til smelteverket i nærheten dersom de var villige til å hente det. Flyet var en Piper Cub tilhørende NTH flyklubb. Klubben hadde to slike fly, det andre var i Oslo. Flyet var kun assurert mot de skader flyet kunne anrette, selve flyet var ikke assurert. Flyet ble innkjøpt etter krigen for 10 000 kroner. Flyet var overhaldt og i topp stand. Selv om prisen var meget lav da flyet ble innkjøpt i 1948, ble dette et stort tap for klubben. Det ble påpekt fra journalistisk hold at flyet ikke var forsikret fordi prisen pr. flytime ville da måtte økes fra 25 til 35 kroner. Flyet hadde en liten Shellvinge på kroppen, ut i fra at det var Shell som stod for finansieringen av dette flyet og 49 andre da de ble innkjøpt fra USA til Norsk Aeroklubb i 1947. I tillegg hadde også LNTAD en reklame på siden: ”Teknikk for alle”.



Foto: NTHF

Per Ristan er en kjent personlighet innen flymiljøet i Trøndelag. Sammen med Iver Havdal drev han Trønderfly i flere tiår. Denne dagen i juni for 54 år siden holdt han til utenfor en av hangarene på Lade. Han så det hele, og forteller at det syntes som klossene var på hjulene da Beck holdt på med flyet. Men de tyske metallklossene etter tyskerne hadde vanligvis ikke særlig godt feste grunnet trerammene som stakk litt opp i jordsmonnet. Han forteller at det var litt merkelig at Cuben klarte å være i lufta så lenge. Cuben er slik at throttlens (gassen) stadig rakler tilbake, hvorpå flygeren stadig må skyve etter. Uten flyger skulle en tro at nesen ville synke ganske raskt, samtidig som flyet ville bli liggende i en mer eller mindre skrå vinkel (bank). Etter at flyet gjorde en sving over Ladehammaren, og var på vei innover igjen mot flyplassen, var Ristan engstelig for at flyet ville treffe kirka. Han kan huske at han sa til de andre som stod og så på den ville flukten: ”Bare han ikke treffer kirka”.



Per Ristan, sept 2007

En Piper Cub må ha omtrent en fart på 60 til 70 km/t for å holde seg i lufta med flyger om bord. Uten noen om bord kan flyet trolig holde seg i lufta med litt mindre fart. Under sammenstøtet med veggen var farten ca. 50 km/t. I en artikkel i Norsk Luftfartshistorisk Magasin om denne hendelsen heter det seg at jagerfly på Ørland ble scrambled for å skyte ned rømlingen. Det høres noe usannsynlig ut, da flyet kun var i lufta fire-fem minutter, og trolig var det ingen som fikk ringt til noen som helst innen den tiden.

Og hvordan gikk det så med vår vordende flyger? Han vokste opp som sønn av en banksjef på Gjøvik. Da han hadde fullført sine studier ved NTH, og blitt sivilingeniør, var det dårlig med jobber på arbeidsmarkedet akkurat da, men unge Beck fikk seg jobb hos Siemens i Tyskland. Der traff han sin tyske kone, og de slo seg senere ned utenfor Stockholm - hvor Johan Beck fortsatte å jobbe for storkonsernet Siemens. Der bor de nå i 2007 som pensjonister, hvor de deltar i kirkelig arbeid. Johan Beck forteller meg at han har blitt ganske så redusert den siste tiden, og klarer dessverre ikke lenger verken å lese eller skrive. Den skadde foten har i og for seg ikke hemmet han særlig, men noen flygerkarriere ble det altså ikke. Han husker selvsagt episoden på Lade veldig godt, og ifølge folk i miljøet jeg har snakket med - så unnskylder de unge Beck den gangen - det var nok andre som ikke hadde gjort jobben sin.