

## 1958 Snittflyging over Vinge skole

Den 8. august 1958 klokken 1333 mottar flygekontrollen på Værnes beskjed fra brannstasjonen om at et fly hadde crashet på Skatval. Flygekontrollen anroper straks Oxford 43, et av flygeskolens Saab Safir, som hadde tatt av fra Værnes klokken 1326 og skulle til Ørland på det såkalte nordlige trekket. Det vil si at flygeren fløy kontaktflyging (bakken/vann i sikte hele tiden) via Skatval, Frosta og så over fjorden sør av Leksvik til Storvatn på Fosen. Dette for å ha alternative landingsplasser under seg i tilfelle motorkutt, samt å holde seg unna innflygningstraseen til større fly som vanligvis kom midtfjords innover mot Værnes.

Flygeleder Bjørn Stensdal mottok ikke svar på sitt anrop, og forsøker derfor heller å adressere en melding til Oxford 45, som på dette tidspunktet var på vei inn til Værnes fra Ørland. Oxford 45 blir bedt om å fly øyeblikkelig til Skatval for å undersøke saken. Innmeldt posisjon: Vinge skole. Klokken 1335 rykker sykestua ut. Klokken 1341 meddeler Oxford 45 at han er over åstedet, og at det brenner fra et havarert fly på bakken. Han observerer at folk har kommet til, og ber om tillatelse til å fly lavere for eventuelt å observere om hans venn og kollega befinner seg blant folkene, hvilket skulle være lett å identifisere i form av hjelm og "flightsuit". Etter noen minutter melder Oxford 45 at han ikke har klart å se flygeren, og at han nå returnerer Værnes for landing.

Det første som slår en når tidspunktene gjengis, er hvor raskt alt hadde foregått. Safiren, Oxford 43, med flyinstruktør Bjørn Solheim - tok av som nevnt klokken 1326. Ut i fra meldingen til brannstasjonen – og videremelding til kontrolltårnet, måtte Bjørn Solheim ha fløyet direkte til Vinge skole og foretatt sin snittflyging (acrobatic) umiddelbart. Undersøkelseskommissjonen under ledelse av major Sverre Knutsen kom fram til, ut i fra vitneobservasjoner, at Solheim hadde foretatt en "loop" – og gått rett i bakken, og at denne manøveren sannsynlig ble utført i for lav høyde. Det siste er kun antagelser da lekfolk (vitner) har vansker med å bedømme høyder til fly. Det kan også ha vært tekniske problemer eller kombinasjon av mulige årsaker, - det ene like rett/galt som det andre. Flygeren døde momentant.

Fenrik Bjørn Solheim fra Rjukan var utdannet ved flygeskolen i Canada i 1955/56. Han hadde tjenestegjort ved forskjellige flygeavdelinger, og kom sist fra 334-skvadron i Bodø. Han hadde nettopp fullført sin instruktørutdannelse da ulykken skjedde. I presseoppslag het det seg at Bjørn Solberg var (sitat): *"....en kjekk ung mann med sterk karakter, en frisk og avbalansert kar som på idrettsplassen og ellers hadde mange venner. Han viste uvanlige gode anlegg som jettflyger"*.



Da Bjørn Solheim ble ført til sitt siste hvilested på Rjukan, stod 6 av avdødes flykamerater æresvakt sammen med speidergutter fra 1. Rjukan tropp. Pastor Selmer holdt en gripende tale. Det var signert krans fra Kongen, fra sjefen for Flyvåpenet, fra sjefen for 334-skvadron og fra Norsk Aeroklubb. Flygerens forlovede la ned krans fra familien.

Bjørn Solheim skulle som nevnt opprinnelig til Ørland, og valgte å legge turen over stedet hvor hans forlovede, Reidun L. bodde. Hvem ville ikke gjort akkurat det samme? Dette var i skoleferien og Reidun var hjemme. Hun var den gangen 22 år og elev ved Levanger lærerskole. I 1959 ble hun lærer ved Framhaldsskolen på Moen. I dag bor Reidun i Kristiansand.

Vi vil aldri få svar på hva og hvorfor, og vi kan ikke forstå fullt ut selv om vi prøver. Det er over 40 år siden – storsamfunnets system eller mangel på system vedrørende sorgbearbeidelse krevde noe helt annet av individet den gangen. Reidun minnes at det kun var en av lærerne som tok henne i hånden. Hun uttrykker det slik over telefon til undertegnede: ”*sorgen vil jeg alltid eie kun for meg selv*”.