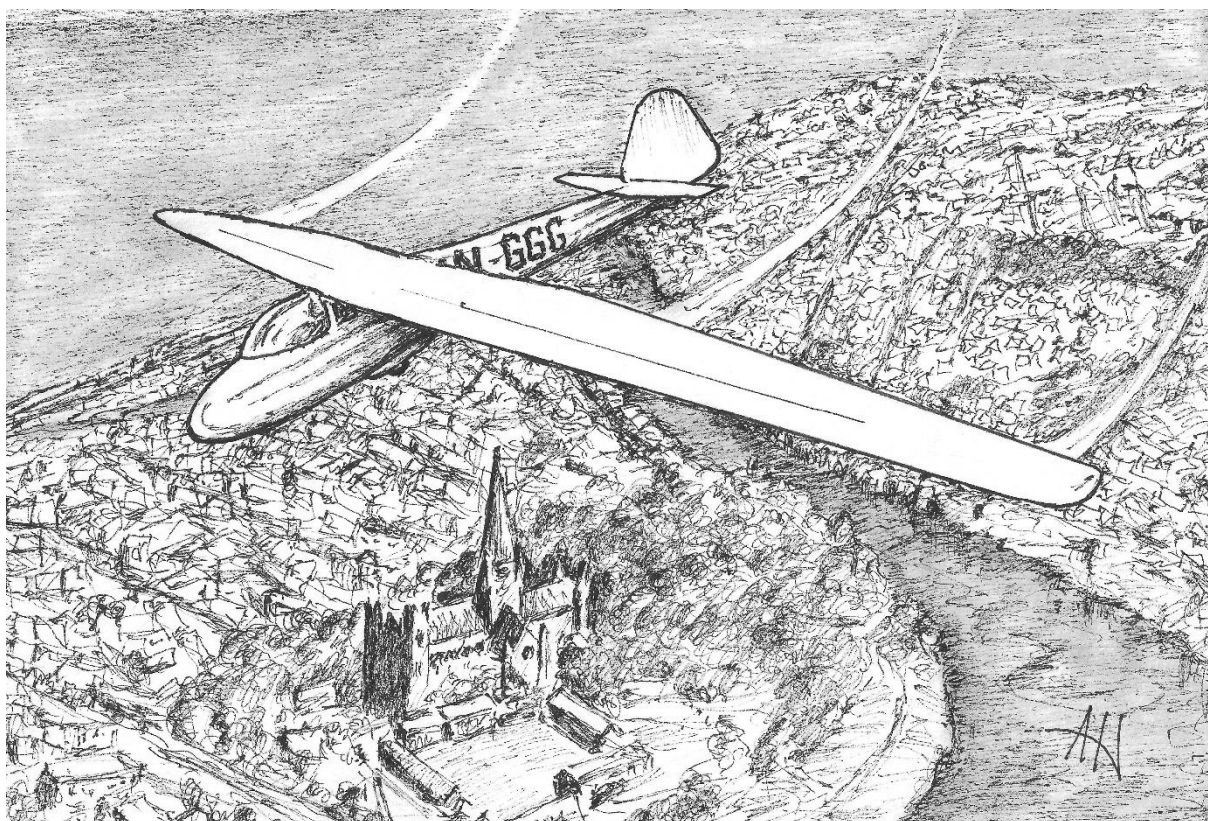


1962 Fataalt havari med seilfly i Strindfjorden

Han hadde gått og tenkt en stund på dette med høyderekorder. Han visste at forholdene over Trondheimsfjorden ikke var til hans favør. Gamlegutta snakket om at en burde heller prøve seg på Dovrefjell eller Rondane. Men han irriterte seg grønn på at noen hadde bemerket hans erfaringsnivå og at han var for ung, tok sjanser - ble det sagt. Nei, de skulle bare ha visst, han skulle sannelig bevise noe annet. Forrige uke hadde han snakket med en kompis, om at dersom været var bra neste lørdag skulle kompisen slepe ham opp. Nå var lørdagen kommet, desember var som vanlig rå og kald og folk hadde nok med å lage i stand til jul. Han tittet til høyre og så på barografen. Den skulle snart gi årets julegave til flymiljøet på Lade. «*Kom ikke her - han var ingen skårunge*». Han kjente både glede og spenning. Kastet et blikk til venstre, mot Nidarosdomen - den ga ham styrke og tro mest i dobbelt forstand. Han snur flyet til høyre og skal legge seg opp mot sørøsten som skal gi ytterligere løft. Føler at han stadig vinner høyde, surstoffmasken klemmer og irriterer - plutselig er det noe som ikke stemmer, han blir sløv, og så.....



Klokken er omkring kvart over tolv, lørdag 15. desember 1962 – høyt over Strindfjorden utenfor Trondheim. Et seilfly vrir brått på seg. Om bord er den 23-årige Ole Anatol Heintz. Han hadde blitt slept opp for ca. en time siden av en medstudent og kompis - og jobbet seg sakte, men sikkert oppover - faktisk var han langt over skybasen inne ved Værnes, som lå på ca. 10 000 fot, men akkurat her mellom byen og Frostlandet var den høyere. Det var en mulighet. De to studentene hadde blitt enige om å møtes på Lade flyplass ca. klokken 10. I telefonsamtalen de imellom var hensikten hos Ole Anatol Heintz å gjøre et forsøk på å sette norsk høyderekord med seilfly, som på det tidspunktet var 6 500 meter (21 350 fot). Ønsket var om mulig å stige til 8 000 meter (26 246 fot). Medstudenten skulle utføre slepingen av seilflyet med et motorfly av typen Luscombe Silair 8 E, registrering: LN-DAK, som tilhørte

NTH's flyklubb. Det ble innmontert barograf og surstoffapparat i seilflyet. Det ble avtalt at slepet skulle foregå opp i en høyde av mellom 1 000 og 1 500 meter og løses ut over Ranheim fabrikker. Landingen skulle skje på Lade ikke senere enn klokken 1330. Flyene tok av ca. klokken 11:15, og ingen av flyerne hadde kontaktet flygekontrollen eller væretjenesten før avgang. Seilflyet ble frakoblet ca. 11:30 i 4 400 fots høyde over Ranheim, og drev sakte på skrå inn mot Trondheim. Klokken 12:00 ble seilflyet observert av flere øyenvitner øst av Trondheim i området ved Nobø frabrikker. Ingen vitner observerte noe unormalt. Ca. 12:20 styrtet seilflyet i Strindafjorden, anslagsvis på et sted som ligger litt sør for et midtpunkt på en rett linje trukket fra Tautra og Frostalandet til Ladehammeren. Ingen vitner meldte seg som hadde sett selve nedstyrtningen. Vannsøylen som oppsto da flyskroget tok vannet, ble imidlertid observert av rormannen om bord i M/K «Skomvær», som hadde kurs mot Trondheim fra Frostalandet. Flystyrtningen skjedde ca. 100 meter foran og noe til styrbord for båten. M/K «Skomvær» var fra Størdalsbugen. Størdalsbugen ligger mellom Grønningen og Lensvik/Selbekken. M/K «Skomvær» finnes i merkeregistret/fartøyregistret 1962 for Sør-Trøndelag fylke og Lensvik kommune som båt nr. 14 merket ST-14-L Etter kommunesammenslåingen i 1964 i Agdenes kommune merket ST-17-A..



Ole Anatol Heintz
(Faksimile fra Adresseavisen)

Det synkende flyskroget ble tatt om bord sammen med mindre løse deler. Ingen av flyets vinger ble funnet nær nedslagsfeltet, ei heller ble flygeren funnet. De nærmeste dager ble deler funnet i strandkanten mellom Hindrem og Rørvik, det være seg høyre vinge, balanserorene og venstre vingetipp. Venstre haleflate ble funnet ved Agdenes. Instrumentbrettet med alle instrumentene var borte. Den innmonterte barografen ble imidlertid funnet opphengt i en fjæranordning på høyre side i flyet. Et mindre stykke blått ullstoff ble funnet hengende i en festebolt for «hood» på høyre side av førersete, og antas å skrive seg fra den duffelcoat'n Ole Anatol Heintz hadde på seg under flygingen.

Flyhavarikommisjon kom til Trondheim søndag og påbegynte sitt arbeid i garasjen på politikammeret hvor restene av seilflyet var innbragt. Søndag 18.12.1962 ble en vingeklaff funnet i sjøen nedenfor gården Vikan ved Rørvik (like NØ for dagens fergeleie) i den gang Stadsbygd kommune i Sør-Trøndelag. En vinge ble funnet i sjøen nedenfor gården Lindgjerdet like NØ for Vanvikan i den gang Leksvik kommune i Nord-Trøndelag. Alle deler ble senere sendt til Fornebu, og rapporten fra Havarikommisjonen ble fremlagt den 12. august 1963.

Bruddflatene både på høyre og venstre vinge tydet på at bruddene var gått oppover, altså positiv G-belastning. Det ble ikke funnet noe som tyder på materialfeil ved flyet, men at de brudd som hadde oppstått synes å være et resultat av en overbelastning.

Seilflyet var av typen L-SPATZ 55, med registreringsmerke: LN-GGG. Eierforhold, luftdyktighetsbevis og besiktelser var helt forskriftsmessige, likeså ansvarsforsikringen. Flyet hadde en total flygetid på 440 timer og 51 minutter, og hadde utført 739 avganger. Absolutt hatsighet var satt til 150 km/t, men medlemmene i flyklubben mente at flyet ikke burde flys hurtigere enn 120 km/t. Ansvarlig leder for seilflyvirksomheten ved NTH's flyklubb fortalte at flyet ble anvendt under Trondheim flyklubbs seilflygeskole på Øysand sommeren 1961, og

at det da oppstod etter sigende vibrasjoner (flutter) i vingen under tilfelle av flyging med stor hastighet. Bruk av surstoff var underlagt et notat som klubben hadde utarbeid. Fallskjem ble ikke medbragt. Klubben hadde lånt et par fallskjemmer fra Luftforsvaret, men de hadde blitt levert tilbake bare få dager før angjeldende flyging for ettersyn og kontroll. Flyklubben hadde 2 flytevester, men slepeflygeren opplyste at Ole Anatol Heintz var imot å bruke flytevest under flyging og anvendte da heller ingen ulykkesdagen.



Dette bildet ble tatt i forbindelse med seilflyskolen på Øysand flyplass i 1960, 2 ½ år før flyet styrtet i Strindfjorden. Bilde viser LN-GGG like før landing, flyet kommer inn fra øst. Fotografen Reidar Rønne står i skillet mellom kornåkeren og landingsstripa. Hvem som flyr på dette bilde vet vi ikke. (Se Stjørdalens krønike, bind 19, side 124)

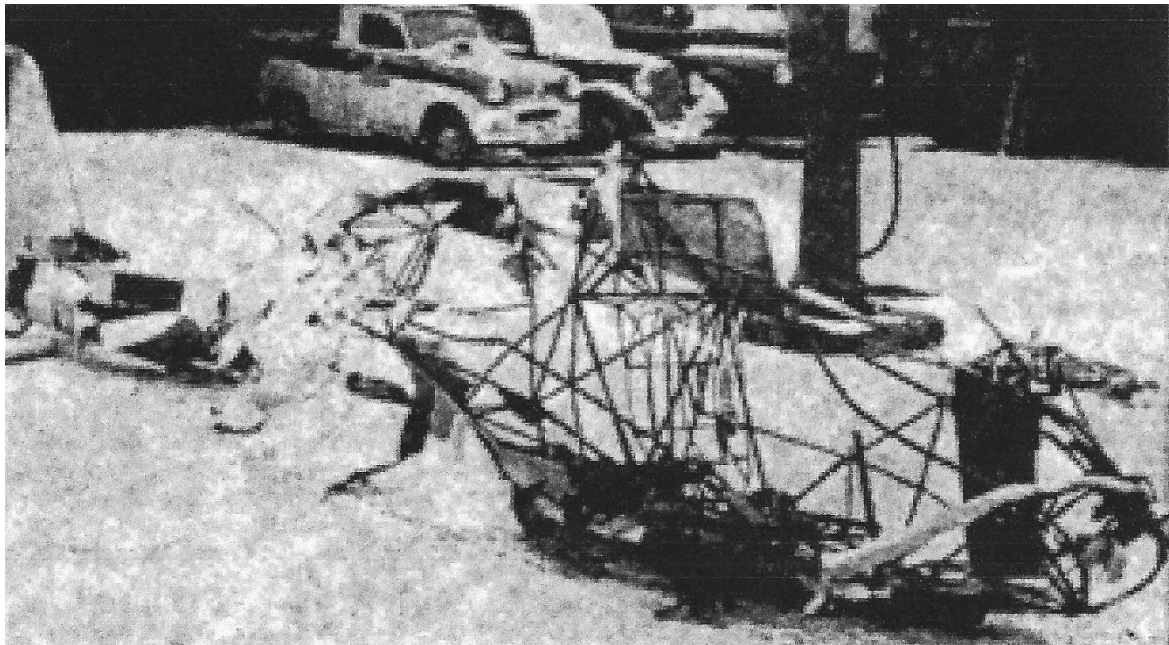
Det blåste en meget kraftig vind i de lavere høyder over distriktene omkring Trondheimsfjorden, men generelt var nok været gunstig for høyderekordforsøk. At Ole Anatol Heintz ikke på forhånd kontaktet værtjenesten, antok kommisjonen for ikke å ha hatt noen innvirkning på ulykken.

Barografens registerpapir indikerte at flyet nådde størst høyde på 4 650 meter. Men da det den dagen var kaldere enn standardatmosfæren og en del vind, var nok høyden litt lavere, slik at den sanne høyde trolig var omkring 4 450 meter, tilsvarende ca. 15 000 fot. Treghet i instrumentet ble videre liggende etter ved meget rask nedstigning, og opphørte før flyet tok havoverfalten. Kommisjonen antok at nedstigningen hadde foregått med stor hastighet fra omkring 4 200 meter, og nådde vannflaten i løpet av 75 sekunder. Fra 3 800 meter har hastigheten vært så stor at barografens normale registrering har opphørt. En antar at flyet straks etter å ha nådd 4 450 meter (14 599 fot), ble utsatt for en påkjenning det ikke var konstruert for å tåle, med den følge at det fikk vingebrudd i en høyde mellom 4 200 og 3 800 meter og styrtet i sjøen. Observasjonen fra motorkutteren «Skomvær» av selve anslaget mot vannflaten styrker teorien om brudd. Et helt fly ville ikke ha ført til spredning av flydelene. Kommisjonen ramser opp mulige forhold som førte til havariet, og utelukker heller ikke at surstoffutstyret, som var gammelt og uhensiktmessig, kunne rommet faremomenter, sågar bevisstløshet.

Ole Anatol Heintz hadde privatflygersertifikat nr. 1176 utstedt 20. juli 1961, med gyldighet for en-motors landfly inntil 1 000 kg, og seilflydiplom av klasse C nr. 291 med slepetillegg,

utstedt 29. oktober 1958. Hans totale flygetid på seilfly var pr. 7 november 1962 på 79 timer og 23 minutter, hvorav 30:28 med L-Spatz-55.

NTH flyklubb var en underavdeling av Norsk Aero Klubb. Klubben hadde siden 1950 hatt Luftfartsdirektoratets godkjennelse for bruk av Lade flyplass for skoleflyging med seilfly. Ved brev fra LD av 6. juli 1960 ble bruken av Lade flyplass for dette formålet innskrenket til å gjelde for kortere perioder under VFR-forhold (godt vær). Det ble samtidig satt en betingelse at samtykke til flyging skulle på forhånd innhentes fra flygekontrollen på Værnes, og at de begrensninger for flygingen som denne fastsatte nøye måtte iakttas. De to flygerne hadde ingen hjelpesmann. Vindforholdene ble ansett av kommisjonen for risikable til å overlate tilsynet med de to fly til bare en mann, noe som ville ha vært nødvendig om den andre skulle ha forlatt stedet for å ringe flygekontrollen. Samlet sett ble ikke tilstrekkelige rutiner og tiltak gjennomført. Kommisjonen bemerker at ulykkesflyet, som var uten høyderortrim, ble markert nesetungt grunnet førerens betydelige vekt. Piloten ble betegnet som middels erfaren, og som nok i visse tilfeller tok sjanser han kunne kritiseres for - ikke så uvanlig på det erfaringsnivået.

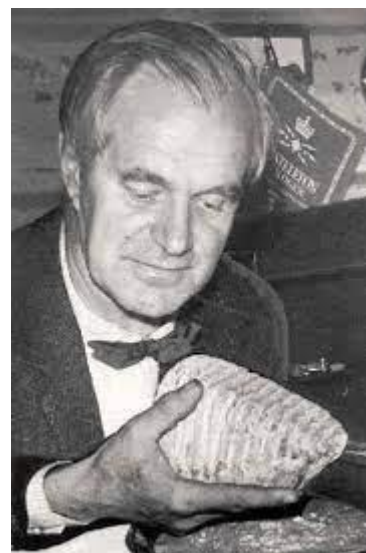


Deler fra vraket av seilflyet

Kommisjonen bemerket at flyets papirer og tekniske tilstand var ok, men påpeker at et nylig bytte av fartsmåler kunne ha vært uheldig, for så vidt at den nye måleren ikke ga Ole Anatol Heintz mulighet for å vurdere flyets nøyaktige hastighet når den oversteg 150 km/t. Konklusjonen fra Havarikommisjonen: Årsaken til at seilflyet LN-GGG havarerte over Strindfjorden 15. desember 1962 antas å ha vært at flyet ble utsatt for påkjenninger som det ikke var konstruert for å tåle, sannsynlig på grunn av for stor hastighet, med den følge at det fikk vingebrudd og styrtet i sjøen. Ulykken førte til at det kom egne forskrifter for anvendelser av fallskjerm, flytevest og surstoffutstyr ved seilflyging.

Ole Anatol Heintz, som omkom i flystyrten i Strindfjorden, 15. desember 1962, etterlot seg hustru og en gutt på 3 år. Vedkommende bor i dag ikke langt fra Drammen, men ønsket ikke å være avbildet. Ole Anatol Heintz var elev ved 3. årskurs på NTH Maskinavdelingen. Han var aktive medlem i NTH Flyklubb. Ole Anatol var sønn av Anatol Heintz (1898–1975), som var en russisk-norsk professor i paleontologi ved Naturhistorisk museum i Oslo. Han var født i Petrograd, nåværende St. Petersburg i Russland som sønn av geofysiker Jevgenij (Eugen)

Alfredovitsj Heintz (1869–1918) og Olga Fjodorovna Hoffmann (1871–1958). Faren var sekretær ved det meteorologiske institutt i St. Petersburg. Under den russiske revolusjonen flyktet han som ung mann til Norge med familien. Han tok eksamen artium i 1916 og embetseksamen (real-fag) i 1926. Samme år ble han tilsatt som konservator ved Paleontologisk museum på Tøyen. Anatol Heintz var i mange år leder for museet, og var ansvarlig for å bygge opp utstillingene. Han var en av pionerene i den paleontologiske utforskningen av Svalbard, og skrev en rekke vitenskapelige og populærvitenskapelige artikler og skolebøker. I 1928 giftet Anatol seg med Mary Solnørødal (1901–91). På 1950-tallet var han en aktiv deltager i samfunnsdebatten omkring evolusjon og religion, hvor han markerte seg som en sterk forkjemper for rasjonalitet og motstander av antroposofi.



Anatol Heintz (1898-1975)

To andre piloter tilknyttet flymiljøet på Lade flyplass omkom også i 1962: Torsdag 14. juni 1962 omkommer Bjørnar Danielsen, 23 år, fra Lillesand og Per Arne Danielsen, 20 år, fra Trondheim i flystyrt på Røros. Ulykken skjedde på Røros flyplass i forbindelse med forberedelse til oppstart av seilflyskolen. Slepeflyet med Bjørnar Danielsen som pilot og seilflyet med Per Arne Danielsen var kommet sørfra til Røros. Etter at seilflyet var parkert og fortøyd, tok de av igjen i slepeflyet for å dra videre til Trondheim. Etter avgang i lav høyde, ifølge et vitne, *«gjorde flyet en krapp sving til venstre og derpå en krapp sving til høyre før det falt sidelengs i bakken»* på flyplassen, og begge omkom. Flyet av type «Champion 7EC Traveler» var nytt og nettopp registrert som LN-BWF, ifølge formann i klubben: Gaute Strøm (død). Se *Stjørdalens krønike*, bind 8, side 153.

Bjørnar Danielsen, 12.02.1939 – 14.06.1962 var formann i NTHF og student ved maskinavdelingen, 2. maskin året 1961/62. Han er gravlagt på Vestre Moland gravplass i Lillesand, Agder. Per Arne Danielsen, 09.09.1941 - 14.06.1962 var seilflyger i Trondheim flyklubb. Han hadde tatt eksamen artium ved Trondheim katedralskole, var ferdig med militærtjenesten og praktikant ved Ila Jernstøperi da ulykken inntraff. Han er gravlagt på Tilfredshet i Trondheim.

Fra miljøet på Lade flyplass tar vi med følgende: En Safir på retur fra Ørland til Værnes skulle ta en mellomlanding på Lade. Safiren «landet» oppe på flyet til NTH flyklubb. Det ble fortalt at det var spor fra Safirens hjul oppe på vingen til NTH-flyet. Det gikk nok bra med safiren, men NTH-flyet fikk skader. Dette må ha skjedd i 1959/60. Saken ble gjort opp i minnelighet og dysset ned helt til Haakon Eidissen i Trondheim flyklubb sendte et brev til oblt. Manshaus på



Kilde: Jan Olav Weisæth, 14. mars 2022

Værnes. Haakon Eidissen fikk senere sommeren 1960 på seilflyskolen Øysand flyplass, i elevenes nærvær, mye kjeft for å ha sendt brevet. De andre i flyklubben fryktet at Luftforsvaret kunne stenge Lade som flyplass om klubbmiljøet sutret for mye. Men Eidissen svarte for seg og sa «*Æ ha itj safirskrekk*» .

Til slutt skal vi til familien Solnørdal, ref. Mary, mor til den forulykkede som kom fra den familien. (Se kapitlet om den tragiske ulykken i Sylane på side). Anna Merete Solnørdal, som frøs i hjel i Sylane i 1938, var gift med Kaare Solnørdal (1906-1994). (Han er far til Steinar, som har vært kilde). Kaare Solnørdal er bror til Mary, som ble gift med Anatol Heintz (1898-1975). De får fire barn: Natasja (1930), Jan (1935), Ole (1939, vår mann i seilflyulykken) og Veslemøy (1946). Mary mister altså sin svigerinne i stormen i Sylane i 1938. Så mister hun sin sønn Ole i 1962 i omtalte seilflyulykke. Og i 1980 mister hun sin andre og siste sønn i den fatale ulykken med plattformen *Alexander Kielland*.