

Tor Idar Larsen

GLADIATOR

Finn Thorsager – fra jagerpilot til flykaptein



Til Gurli



Utgiver: E-forlag, 2010
Første gang utgitt (trykket versjon) 2009
ISBN: 978-82-997486-4-3 (trykket versjon)
978-82-93057-04-8
Skrift: Century Old Style, 11 pkt
Layout: Print Konsult, Andebu

Copyright Erlend Larsen

Papirversjon av boken kan kjøpes i bokhandelen eller hos www.e-forlag.no

Innhold

Forord	5
Ungdomsår	9
Var du aldri redd?	
Barne og ungdomsår	
En båt lander på fjorden	
Flyturen	
Hærens flyvåpen	
En tur til Sola	
Til sjøs som telegrafist	
9. april 1940	31
I kamp med Gladiator	
På flukt fra Norge	45
Flukten begynner	
Grensen til Sverige	
Avreise til Moskva	
På vei mot Vladivostok	
Med båt til Japan	
Canada og Little Norway	61
Fallskjerminstrukser og instruktør	
Læregutten	
Instruksjon til marineflyvere	
Avreise til Storbritannia	
Sutton Bridge	71
Opp med Hurricane	
Taktikk i luften	
You know, Norwegians...	
Alvoret begynner	83
Skebrea	
Catterick	

North Weald	95
Ilddåp – open up and start weaving	
Lt. Aas forsvinner	
En Spitfire brenner på stranden	
Han fløy over Dieppe	
”Good luck boys”	
Fire kamerater forsvinner	
Løytnant Stein Sem	
Farvel til Wilhelm Mohr	
På Circus som Wing Leader	
Det kunne ikke alltid gå bra	
I kamp!	
Angrep uten skudd i magasinet	
Eskorte av B-17 Flygende Festninger	
Dogfight over Vlissingen	
Wing Leader	
Alarmen går over London	
Dinghy drill	
Som vingmann for Finn	
Til Canada – igjen	159
På ”ferie”	
Kjerringa med staven	
Transport Command	
Stockholmsruten	171
På hengende håret	
Beskutt over Oslo	
Rolf Arne Berg	
Krigen går mot slutten	
Hjemme	
9. april 1990	
SAS – Ruteflyvning	187
Pengetransport og ruteflyvning	
Gurli	
Oslo – Montreal	
Charterturer verden rundt	
Den siste turen	
Kilder	208
Takk til	211

Forord

Jeg kan ikke ha vært mer enn syv år gammel da jeg "leste" tegneseriebladet "På Vingene" for første gang. I "På Vingene" regjerer blant annet tegnseriehelten Oberstløytnant Battler Britton i sin Spitfire. Jeg fikk jagerflyvere og Spitfires med hamrende mitraljører inn fra barnsben av.

En av de første bøkene jeg leste som tenåring var Odmund Ljones "Tally Ho", lånt på biblioteket. "Tally Ho" er historien om de norske jagerflyskvadronene under andre verdenskrig. Den gjorde et saftig inntrykk for en ung gutt.

Jeg hadde vel knapt fylt ti år da jeg så "Memphis Belle", historien om det berømte amerikanske bombeflyet på kino. Innen jeg fylte 20 år hadde jeg sikkert sett "Slaget om Storbritannia" fra 1969 godt over 100 ganger på video.

En gang rundt juletider i 2004 bestemte jeg meg for å skrive noen brev til våre gamle Spitfire-helter. Legender som kanskje er blitt glemt av flere, men som fremdeles står høyt i kurs hos mange nordmenn.

Finn Thorsager var blant dem jeg skrev til. Tilbake fikk jeg svar fra hans enke, Gurli Thorsager. Siden den gang har jeg og Gurli holdt kontakten. Et par år senere sendte Gurli meg 50 A4 sider, skrevet av Finn om hans opplevelser under krigen og senere sin periode hos SAS. Jeg leste gjennom hva han hadde skrevet med stor interesse og sørget for å ha papirene lagret på en sikker plass. Tidlig i 2008 fikk jeg først en ide om å skrive en lengre artikkel om Finn Thorsager, basert på hans "tilbakeblikk". Denne tanken ble senere til en ide om en bok. Takket være Erlend Larsen og min far Tore Erling Larsen, har denne ideen kunnet la seg gjennomføre. Tore Erling har blant annet stått for noen av illustrasjonene i denne boken, samt skildringen av 9. april 1940, og Finns siste flytur som kaptein i SAS.

Vi har ikke så mange "ekte" helter i Norge, og dem vi har ser vi kanskje ut til å glemme. Vi må bli flinkere til å ta vare på den historien vi har. Vi kan være enormt stolte av Finn Thorsager. En ung gutt som så sin plikt til å kjempe videre mot tyskerne selv om fedrelandet var tapt for den tyske overmakt. Finn rømte fra Norge og reiste hele verden rundt for til slutt å ende opp i en Spitfire høyt over den engelske kanal i livsfarlig kamp mot det tyske Luftwaffe.

Finn var, som de fleste norske flyvere som vendte hjem med livet i behold, beskjedne om sin egen innsats. Kanskje har de vært litt *for* beskjedne? Denne tilbakeholdenheten (av høyst ulike grunner) bundet sammen med janteloven og vår uerfarenhet med å ta vare på vår egen

historie har ført til at mange nordmenn i dag ikke vet hvem Finn er. Om det er noen som fortjener å bli husket er det nettopp Finn og hans kamerater som kjempet for oss. De som risikerte livet sitt for å gi oss den frihet og rikdom vi har i dag.

I denne boken er Finn Thorsagers eget "tilbakeblikk", skrevet på begynnelsen av 1990-tallet, flettet inn med mine egne dramatiseringer. Finns ord er satt inn i boken som sitater med mindre skrift og et lite innrykk. Jeg har, så sant det har vært mulig, latt Finns ord være uforandret. Alt i boken er bygget rundt hvordan Finn så og opplevde krigsårene. Boken er skrevet og skildret så nøyaktig som mulig slik Finn kan ha opplevd hendelsene fra sitt personlige ståsted. Mine ord er basert på Finns skrevne ord, en god mengde med krigslitteratur, og 332s "operation record book" fra tiden Finn tjenestegjorde ved skvadronen.

Boken er ikke et forsøk på å skrive en biografi om Finn Thorsager. Den er heller ikke historisk korrekt og prøver heller ikke å være en historisk fakta-bok. Jeg har hele tiden forholdt meg til virkeligheten så godt det har latt seg gjøre og latt mine dramatiseringer ta form i forhold til hva som virkelig skjedde. Kampene Finn Thorsager befinner seg i er korrekt gjengitt etter Finns egne offisielle rapporter, ned til den minste manøver han gjør med sin Spitfire.

Det er mitt mål med denne boken å gi lesere i alle aldre en opplevelse av hvordan det kunne være å leve for en ung, norsk jagerflyver under siste verdenskrig. Spesielt med tanke på den oppvoksende generasjon er det viktig å bringe historiene videre. Hverken historiene eller menneskene må bli glemt. Om denne boken bidrar til at en tenåring fatter interesse for nordmenns historier fra andre verdenskrig er jobben gjort. Jeg håper denne boken kan være en inngangsdør for mange til å lære mer emnet.

Av bildematerialet i boken er de fleste hentet fra Finn Thorsager og Wilhelm Mohrs private alumer fra krigens dager, eller i etterkrigstiden. Noen av bildene er skaffet via hjelpsomme mennesker på internett som har svart meg på mine henvendelser. Brukerne av Flypasts "Historic Aviation" forum fortjener en spesiell takk. Noen av bildene er også fargebehandlet. To svært hjelpsomme russere har bidratt med møysommelig Photoshop arbeid for å gjøre svart-hvitt bildene om til fargebilder. Jeg har også selv bidratt til å fargebehandle noen av bildene.

Jeg vil takke Wilhelm Mohr for at han tok imot en lettere nervøs ung mann på døren sin i Oslo sommeren 2008. Han ga meg adgang til sine bilder fra tiden på North Weald, og bidro til å hjelpe meg i å bli bedre kjent med Finn Thorsager som den personen han virkelig var. Han har også gitt meg uverdelig hjelp i å navngi personer på forskjellige bilder.

Sist, men ikke minst, vil jeg takke Gurli Thorsager. Boken hadde aldri sett dagens lys om ikke Gurli hadde støttet meg og hatt full tiltro til at jeg kunne skrive og jobbe med denne boken. Om Finn hadde gitt ut

en bok om seg selv, er jeg overbevist om at han hadde dedisert boken til sin kjære Gurli. Jeg velger derfor å gjøre det samme, av takknemlighet for at hun ga meg sjansen til å skrive denne boken om sin ektemann, det skulle bare mangle!

Tor Idar Larsen,

Raufoss, juli 2009.

Kapittel 1

Ungdomsår

Var du aldri redd?

– Var du aldri redd, Reidar? Spørsmålet dukker opp etter at de hadde holdt det gående med snakk om gamle dager. Fester på Thatched House i Epping, kamerater som aldri kom hjem og luftkamper de hadde vært involvert i. Gode og dårlige dager på North Weald. Gamle minner som de aldri blir helt ferdig med. Det går opp for Finn at spørsmålet om det å være redd aldri har vært oppe i samtalene de har hatt. Før nå. Nå, lenge etter den siste landingen på North Weald var unnagjort og kampen var kronet med seier. Nå, når de satt der på hytta og tok inn den friske luften og kunne nyte dager i fred. Inntrykkene de fikk under krigen gir aldri helt slipp på dem. Slik var det kanskje for de alle sammen. Det skjedde så mye på de fem årene krigen varte at det hele tiden dukket opp noe nytt i minnet. Ting å tenke på, mange ”hva om”. Ikke alle minnene var like gode. Krigen hadde på mange måter vært den verste og den beste tida for dem. Det tette kameratskapet og samholdet dem i mellom var noe de fleste gutter aldri ville få oppleve i fredstid. De store opplevelsene, det å se hundrevis av amerikanske bombefly på vei over kanalen mot kontinentet, eller det å oppleve Dieppe raidet fra oven og ned. Inntrykk som brente seg fast i minnet og aldri så ut til å falme bort.

På den andre siden var redselen der, frykten for å dø. Det å se gode kamerater dø, stengt brennende inne i en Spitfire eller høre redselen i stemmen deres når de visste de var ferdige. Det gjorde noe med alle sammen. En slags morbid blanding av det ekstreme i det å leve, og det å vite at du kunne dø hver gang du dro ut på tokt.

Finn hadde vært redd. Mange ganger. Flere ganger enn han kunne huske. Eller kanskje innerst inne *ville* huske. Han kunne gjerne innrømme det også. Det fantes ikke spor av svakhet i å innrømme det. Ikke bare det å være redd, men frykten. Total frykt. Frykten av det å være i kamp. Noe konstant som lå der å gnaget. En frykt som man aldri ville kunne oppleve på samme måte i fredstid.

Frykten i å se mitraljøsekuler fyke forbi cockpiten du sitter i for å så slå voldsomt ned i vingen så hele flyet skjelver. I speilet bak dukker en Messerschmitt 109 opp som manøvrerer seg inn for det siste nådestøtet. Du blir tørr i munnen og føler det som om noen akkurat har gitt deg et velrettet slag midt i magen. Hele kroppen spenner seg voldsomt og det føles som du kveles av oksygenet som presses inn gjennom masken foran munnen og nesen. En rødlig tåke legger seg over synet ditt og hørselen bare repeterer den forferdelige lyden av kuler som smeller inn i flyet. Det er da du må reagere. Instinkt må ta kontroll over frykten.

Nøler du et sekund kan du være sikker på at neste gang du har en tysker på halen vil du høre lyden av metall som rives opp. Hånden handler før du har rukket å tenke over hva du har foretatt deg. Før hjernen har forstått hva du har gjort ligger du i en krapp sving mens hodet presses ned mot brystet. Så hardt blir du presset at du ikke greier å se oppover for alt i verden. Ikke vet du hvor fienden befinner seg, og ikke vet du om du ligger på kollisjonskurs med en annen i kampen som foregår rundt deg. Du bare sitter der med haken trykket ned mot kroppen din og venter på neste smell. Om du da ikke svartner helt ut og svimer av. Du venter. Venter på smellet som splintrer cockpiten din og river deg i fillebiter eller treffer bensintanken så du sitter innesperret å brenner opp mens flyet stupet ukontrollert nedover.

Om du fremdeles lever etter utallige treff i flykroppen, prøver du panisk å trekke cockpithetta bakover så du kommer deg ut av flyet som spruter bensin utover gulvet. Føttene blir våte og flammene slikker deg i ansiktet. Febrilske hender som prøver å koble ut sikkerhetsseleene. Prøver å dra deg opp av cockpiten og blir møtt av stinkende glovarm olje som treffer deg i ansiktet. Du hiver etter pusten og svelger på samme tid oljen som renner ned fra det blødende ansiktet ditt. Et velrettet spark på stikka så Spitten hiver seg nedover og du blir regelrett slengt ut av flyet. Plutselig er alt stille. Du kastes rundt i luften mens du i blinde prøver å finne utløsermekanismen til fallskjermen. Er du heldig åpnes den og du lander i kanalen med et plask. På vei nedover i vannet ser du opptil flere farger i sjøen som bare blir mørkere og mørkere før du får koblet deg fra fallskjermen som nå har blitt din fiende for overlevelse. Greier du å komme deg opp til overflaten og opp i dinghyen har du en sjanse til å leve. Om du da ikke drukner eller dør før noen finner deg.

Men, det skjedde ikke. Finn opplevde aldri smellet slik mange av hans kamerater gjorde det. For veldig mange var det slutten på deres unge liv. Kanskje ikke mer enn akkurat fylt 20 år. Heldigvis hadde han alltid hatt en viss kontroll over redselen og nervene. Hadde han ikke hatt det, hadde han kanskje ikke overlevd. Eller var det bare flaks? Han visste ikke helt. Kanskje begge deler.

Finn hadde tenkt på "smellet" flere ganger når det hadde stått på som verst. Men det at det kunne skje han selv hadde virket litt uvirkelig. Det var alltid noe som skjedde andre. Det var sånn de tenkte. Det var alltid sidemannen som "fikk det" som de så pent kalte døden. I hans tilfelle ble det sånn. De skjedde de andre. Redd, ja det hadde han vært. Han lar tankene fly litt. Et eller annet tokt fra North Weald dukker opp i minnet. Han husker følelsen. Og redselen.

Redselen sitter i kroppen helt fra du tar av fra North Weald og flyr mot et mål som ligger 40 minutter borte. I 40 minutter vil redselen om hva som ville skje henge over deg som et tåkete spøkelse som hele tiden prikker deg på skulderen og hvisker; "husk hva som snart kommer til å skje". Kommer du helskinnet tilbake tilbake til North Weald vil spøkelset frem-

deles følge deg mens du tusler bort fra flyet mens du prøver å tenne en sigarett for å roe nervene. Spøkelset vil stå inntil deg å viske deg inn i øret; "Om ikke i dag, så skjer det i morgen". Selv ikke da vil unge gutter ta det alvorlig. "Det skjer ikke meg".

Reidar tar langt drag av den friske lukten i fjellet og ser opp mot skyene som farer bortover i vinden.

– Nja, nei, jeg var aldri redd jeg, sier Reidar. Finn blir overrasket over svaret. Kanskje han hadde sine grunner? Alle taklet ting på forskjellig måte.

– Jeg var hvertfall redd, svarer Finn. Han tenner en sigarett og vet han har vært oppriktig ærlig. Han hadde vært redd og innrømmet det gjerne.

En båt lander på fjorden

40 år tidligere sitter 10 år gamle Finn Thorsager i rosjekta på Oslofjorden sammen med sin far, Conrad, og eldre bror Carl Fredrik. Han myser mot sola og koser seg i sommerværet der rosjekta dupper opp og ned mens vannet plasker mot sidene på den vesle båten. Sola varmer godt der han sitter. Guttene titter bort på Carl Fredrik. Finn er stolt av broren sin. Han er akkurat slik som storebrødre skal være.

Faren til guttene har et godt grep om årene og ror sakte, men sikkert, videre rundt Bygdøy-landet og snart befinner de seg mellom Bygdøy og Akershus. Mens Conrad ror får Finn øye på en stor mengde småbåter lenger ute på fjorden. Han legger den ene hånda som skygge for øynene og ser båtene ligge rolig på det blå vannet som glitrer fra varme solskinsstråler.

Finn kan merke at noe er i gjære. Det er flere båter enn vanlig på sjøen. Selv på en sånn dag som denne. Det er akkurat som om de venter på noe, alle båtene i Oslofjorden denne sommerdagen i 1925. Båtene og menneskene i dem nærmest oser av en god stemning i påvente av noe spennende.

Plutselig stopper Conrad å ro. Guttene snur seg og ser spørrende på faren som lar årene ligge inntil robåten. Før guttene rekker å spørre hvorfor, hører de en lav motorlyd i det fjerne. Lyden øker og kommer stadig nærmere mens guttene snur seg etter den lave duren.. Finn lar blikket gli kjapt over himmelen på jakt etter lyden.

– Der! utbryter Finn, og peker ut retningen. Det kommer lavt innover og lander ute på fjorden. En flybåt! Flottørene på flybåten tar vannet perfekt og lager en hvit fure i det blå vannet mens den raser videre bortover. Det er ellevill begeistring på fjorden blant menneskene i båtene. Det er ikke bare et vanlig fly heller. Det er selveste Roald Amundsens fly N-25 som har landet. Flyet som dette året har vært på selveste nordpolen!

Guttene i robåten ser på med fryd i øynene mens N-25 sakte mister fart



*Finn og Carl Fredrik ute i rosjekta sammen med deres mor, Aagot.
Foto: via Finn Thorsager*



*Finn med huskatten på fanget, hjemme på Bestum, en gang i 1931.
Foto: via Finn Thorsager.*

der den farer videre bortover vannet. Ikke langt unna den vesle båten med Finn kommer flybåten til ro på vannet. Conrad smiler til guttene, tar tak i årene og ror rett mot vidunderet som nå ligger helt rolig på vannet og skinner i sola. Så nær ror faren at han tar tak i Finn og løfter gutten opp fra båten og setter han stolt på den ene flottøren. Så der sitter han, den vesle gutten, og smiler fra øre til øre. Noen ganger er det fint å være minst! Faren ler og tar Finn ned igjen fra flottøren og setter han i båten. Det hadde bare vart et øyeblikk, men han hadde vært der!

Noen dager senere var jeg på Killingen i Bestumkilen hvor vi pleide å bade. N-25 hadde vært fortøyet her, og nå hadde den startet motorene. Flyet kom brusende mot oss, og plutselig var det i luften. Vi som sto litt høyt oppe på øya kunne se ned på den da den suste forbi oss. Det glemmer jeg aldri.

Årene gikk med til skolegang, speidervirksomhet, skigåing, skihopping, modellflyvning og lange turer i skogen med telt og fiskesaker. Vårt spe-

Roald Amundsens N-25

N-25 var den ene av Roald Amundsens to flybåter av typen Dornier Wal som ble brukt under polferden i 1925. Roald Amundsen forlot Ny-Ålesund på Spitsbergen den 21. mai 1925 med nordpolen som mål. Amundsen var selv navigatør på N-25, med Hjalmar Riiser-Larsen som pilot og Karl Feucht som mekaniker.

Etter cirka åtte timer i luften valgte Amundsen å ta N-25 ned på isen for å ta en nøyaktig stedsobservasjon. Han fikk øye på en åpen råk, og prøvde å lande flyene der. Dessverre ble Amundsens andre Dornier, N-24, skadet under landingen og ble kategorisert som ødelagt. Den åpne råken var nå iferd med å tette seg og Amundsen og hans menn fikk N-25 trukket opp på et isflak etter en iherdig innsats. N-24 måtte dessverre etterlates. Etter 24 døgn med hard jobbing med å lage en enkel rullebane for N-25, tok de av den 15 juni med alle ombord i samme fly. Alt unødvendig materiale ble etterlatt på isen for i det hele tatt ha en sjans til å lette. Bensin fra N-24 ble overført til N-25 etter beregninger om at de akkurat kunne nå frem til Nordaustlandet på Svalbard. Her ble de også reddet neste morgen da en selfangstskute tok flyet på slep.

Dessverre var slepet mislykket, og N-25 ble etterlatt på Svalbard mens flyverne ble fraktet til Ny-Ålesund. Få dager senere hentet Riiser-Larsen N-25 og fløy den til nevnte by. Via båten Albr W. Selmer ble flyet fraktet til Horten. Den 5. juli 1925 flyr de N-25 (med alle seks ombord) til Oslo der Finn Thorsager i et lite øyeblikk fikk sitte på flottøren. N-25 ble ødelagt under et bombeangrep mot Munchen i 1944 den da sto på Deutsches Museum.



Carl Fredrik, Finn og Aagot Thorsager. Aagot kom opprinnelig fra Bergen. Conrad, var dansk og kom fra København. I Danmark finnes det et lite tettsted med navn Thorsager. Foto: via Finn Thorsager.

sialområde strakk seg fra Bogstadvannet, Østernvannet, Abbotjern og videre innover. For å komme dit måtte vi gå gjennom Ullernåsen som på den tiden var fullstendig ubeboet. Saken er den at jeg i all min tid har vært en såkalt naturelsker, og dette har gitt meg store gleder oppover årene. Av og til har det kanskje vært litt for mye av det gode!

På Røa var det også en forretning kalt Brødrene Randklev, hvor vi kjøpte nødvendig mat som brød, margarin, fyrstikker og lignende. Hvordan vi skaffet oss penger til dette, husker jeg ikke. En boks med seikaker, som var det billigste, var også veldig populært. Vi pleide å gå videre innover i skogen og kunne være borte en hel uke om gangen uten forbindelse med hjemmet.

Vi hadde det veldig bra i oppvekstårene, selv om økonomien ikke var på topp. Det var jo alminnelig, for det var dårlige tider i begynnelsen av 30-årene. Far sendte også oss to brødre på boksekurs på Halling skole. Han mente vel at det kunne være bra å ta imot litt juling for å kunne forsvare seg her i livet. Jeg var hele tiden veldig flyinteressert, og syklet mye omkring hvor det foregikk flyvning. Jeg kjøpte også amerikanske flytidsskrifter og laget modeller av fly.

Jeg hadde lyst til en eller annen form for teknisk utdanning, men noe skolelys var jeg ikke, og de tekniske skolene i Tyskland som var mest aktuelle var veldig kostbare. For å være forberedt til teknisk utdanning på den tiden, behøvde man mekanisk praksis. Far fikk derfor anbrakt

meg i lære på Lindviks Bilverksted på Thune. Her hadde jeg en veldig fin tid. Jeg var 16 år og arbeidet, uten lønn, i stor takknemlighet fra kl 07:00 til 17:00. Ettersom tiden gikk lærte jeg endel, slik at jeg også tok endel arbeid som egentlig skulle ha vært lønnet. Arbeiderne forlangte derfor at jeg skulle komme på lønningslisten og meldte meg inn i LO. Da sjefen fikk høre dette, fortalte han meg at hvis jeg meldte meg inn i der ville jeg få sparken. Så jeg sluttet derfor frivillig og fikk plass på fagskolen for jernarbeidere i Elvegaten med teknisk undervisning om kvelden.

Flyturen

Sykkelhjulene stopper brått å snurre når Finn ser hva som ligger ved Maritim. Noe interessant ligger å dypper ved brygga. Han setter seg på sykkelen igjen og trækker ut for å komme nærmere. Båtene som han passerer enser han ikke. Nei, Finn har noe annet i kikkerten enn vanlige båter! Det er et sjøfly som ligger der ved bryggen. Han har øynene solid festet på flybåten. Flyet har to sett med vinger, og stenger mellom vingene på begge sider. Finn gransker vidunderet ned til minste detalj. Fronten har en nærmest firkantet fasong, mens flykroppen gradvis blir mindre jo lenger bakover man kommer. Haleroret er stort i forhold til den tynne kroppen bakerst, mens vingene er tykke og bekledet med duk.

Han setter fra seg sykkelen og går bort til mannen som står like ved flyet og pusser litt på det ene staget. Han hører de ivrige skrittene på brygga og ser bort på Finn.



Finns Curtiss modell henger i vinduet hjemme på gutterommet.

Foto: Finn Thorsager.

– Jeg flyr fornøyelsesturer, sier han. Kunne du tenke deg en tur?

Finn ser med store øyne på det vesle flyet ved brygga.

– Det koster deg bare 10 kroner for en tur!

Mannen ser at Finn så gjerne vil ha en tur om den så skal koste ham ei årslønn.

Finn kan ikke bli mer trollbundet av flyet der han står å betrakter vidunderet ved brygga. Han roter i lommene sine, drar opp flere kronestykker og teller forsiktig myntene i hånden sin. Det stikker i magen da han har talt myntene. Det mangler noen ti-øringer!

Vil han ikke få turen?

– Jeg har nesten 10 kroner her. Finn ser på myntene i håndflaten sin. Han vil så gjerne ha den turen! Mannen med pussefilla ser opp og retter litt på lua si.

– Det får holde, hopp ombord! Finn Thorsager lar seg ikke be to ganger.

– Forresten, jeg heter Halvor Bjørneby, sier piloten. Finn, som allerede er halvveis nede i forreste sete, rekker frem hånda og nikker.

– Finn Thorsager her.

De håndhilser raskt før Bjørneby gjør seg klar. Hendene til Finn er klamme av svette. Han skal få fly! Spent til tusen sitter han der og hører Bjørneby starte motoren på Simmonds Spartan flyet, klar til å gi gutten en opplevelse han sent vil glemme.

Utover mot Bestumkilen gir Bjørneby gass. Før Finn vet ordet av det ser han Killingen. Han sitter spent der de svinger rundt Bygdøy og Oslo. Rett bak Finn sitter Bjørneby og humrer godt over guttens begeistring over det som skjer. Litt sprell får vel gutten få gratis? Bjørneby drar flyet opp i en stall-turn mens Finn sitter der som om det skulle vært juleaften,



Simmonds Spartan, her fotografert i nyere tid i England. Foto: John Moran.



Finn Thorsager i fremste cockpit på en av mange flyturer han etterhvert fikk i ung alder. Foto: via Finn Thorsager.

17. mai, og bursdag på en og samme dag. Flyet stuper ned igjen fra en perfekt utført øvelse. Bjørneby legger så flyet inn i en krapp sving som får Finn i fremste cockpit til å bli sugd ned i setet sitt. Vinden uler, motoren brøler og Bjørneby drar flyet over i en krapp sving den andre veien. Det vesle flyet ligger nesten helt over på siden og Finn kan se rett ned på omgivelsene under seg.

Bjørneby bestemmer seg for at tiden er over. Han drar forsiktig ned på gassen og forbedrer seg på å lande flyet på fjorden. Flyet vinger forsiktig i vinden før det tar tak på vannet. De er nede igjen. Bjørneby fortøyer Spartan maskinen til brygga mens Finn kommer seg ut av cockpiten. Med et stort smil rundt munnen setter han seg litt ustøtt steg på brygga – Tusen takk for turen!

Han kommer seg opp på sykkelen og sykler hjemover i nærmest beruset tilstand. Dette skulle bli noe å fortelle mor og far. Og ikke minst Carl Fredrik!

Hærens Flyvåpen

Senere fikk jeg kontakt med flyverne hos Widerøe, og jeg hjalp dem med å selge billetter og lignende ved flystevner som ble holdt på forskjellige steder. Blant annet i Sandefjord og Drammen. Jeg satt i forsetet under flyvninger til forskjellige stevner og fikk til og med lov til å prøve å styre.

Slikt kunne foregå om vinteren også, og frosne vann ble brukt til flyplass og rullebane.

Innimellom alt dette levde jeg livet normalt med skoler og alt som hørte til. Men mitt fremtidsmål trådte frem. Jeg ønsket meg inn ved Hærens Flyvåpenskole på Kjeller, så jeg begynte på St. Hanshaugens 2 årige gymnasium som privatist. Jeg klarte dessverre ikke hele eksamen og tenkte at jeg fikk prøve neste gang, etter å ha kontinuert for eventuelt å ha forbedret karakterene. Men da averterte de militære i avisen at de skulle ta inn flyelever, så jeg sendte en søknad og la ved tentamenkarakterene sammen med søknaden. Jeg var heldig og var på opptaksprøve på Kjeller i juni 1936. Jeg ble tatt inn som siste reserve.

Dette avgjorde hele min fremtid og ble et vendepunkt. For det første var dette skoleåret veldig bra på mange måter. Det var en fin utfordring for unge gutter, med mye skole, trening, disiplin-lære, og sist men ikke minst; vi lærte å ta i mot kjeft enten det var begrunnet eller ikke. Vi hadde Ole Reistad som førstelærer, og det i seg selv var en god ting. Han drev oss i sport, og om vinteren lærte han oss å gå skikkelig på ski. Her både fløy vi og gikk på ski! Lønningen som flyverelev var 50 kroner per måned minus 2 kroner i skatt.

Hele høsten gikk vi på skole og lærte om motor, navigasjon, meteorologi og militære fag. Flymateriellet vi lærte på var det vanlige som ellers ble brukt i 30-årene, nemlig de Havilland Standard Moth og Tiger Moth. Mer høyverdig av fly vi lærte på var Fokkerne med adskillig sterkere motor, og som også var større enn Standard Moth og Tiger Mothene. Alle flyene var "åpne", og dette medførte endel forfrysninger i ansiktet om vinteren. Vi brukte hjul om sommeren og ski om vinteren.

En tur til Sola

Tolv Tiger Moths står oppstilt på Kjeller flyplass. Flyelevene står i grupper ikke langt fra flyene og diskuterer dagens oppgaver. Det er en oppgave de til nå ikke har vært ute for. Finn føler spenningen sitre i kroppen. Formasjonsflyvning til Sola flyplass for å delta i åpningen av flyplassen er ikke hverdagskost. Nervøs latter kan høres fra noen av pilotene og en og annen vits fortelles mens de andre humrer selv om de har tankene helt andre steder. Å fly i formasjon helt til Sola er ikke noe å spøke med når man flyr i en åpen Tiger Moth uten radio eller større navigasjons-hjelpemidler. Skolesjefen skal lede formasjonen og gjør seg klar ved sin Tiger Moth.

– Okay karer, alle klare? Da drar vi! Skolesjefen setter seg ned i cockpiten og ser rundt seg. En etter en starter motorene rundt ham.

Pent og pyntelig tar Finn Tiger Mothen opp i luften fra Kjeller. Snart har han høyde nok til å ta en svak høyresving. Han lar Tiger Mothen klare opp over hus og skog som gradvis blir mindre ettersom han stiger til værs. Litt etter litt samles alle de tolv flyene i formasjon med skolesjefen

de Havilland Tiger Moth

de Havilland DH84 Tiger Moth fikk sin første flytur den 26. oktober 1931 og skulle senere bli brukt blant annet i Hærens Flyvåpen som "trainer", samt i en rekke andre land. Spesielt Storbritannia og deres samvelde brukte Tiger Mothen svært mye. Mang en Spitfirepilot var innom flytypen før han gikk videre til andre flytyper under sin utdanning.

Flyet er bygget av Geoffrey de Havilland, og ble introdusert første gang for tjeneste året etter sin første flight i 1932. Det ble bygget 8.868 eksemplarer av typen Tiger Moth mellom 1931 og 1944.

Tiger Mothen ble tidlig en favoritt blant pilotene da den viste seg å være en perfekt trainer, enkel å operere og billig å produsere. Stikka kunne noen ganger føles litt treg og behøvde en stødig hånd.

I Norge ble 10 Mother laget på lisens ved flyfabrikken på Kjeller for Hærens Flyvåpen. Fire av disse maskinene ble også senere modifisert til å bære maskingevær i fremre cockpit for å kunne brukes ved skytetrening. Fra 1933 til 1937 ble bestanden øket betraktelig da 38 Tiger Moth ble bygget på lisens, også dette på Kjeller.

Tyskernes innmarsj i Norge i 1940 bidro til at mange av flyene ble ødelagt der de sto på Kjeller eller senere under felttoget. Noen få fløy til Sverige og syv fly ble registrert der senere under krigen. I dag er det minst to flyvedyktige Tiger Mother i Norge, blant annet LN-MAX hos Nedre Romerike Flyklubb.

Tiger Moths brukes fremdeles ved læring av å fly maskiner med halehjul.

Mothene hadde ikke radio mens Fokkerne var utstyrt med radio til militært bruk av "speideren" i baksetet. Radioen var ikke til generelt bruk for navigasjon eller sikringstjeneste.

Bruk av denne radioen foregikk med telegrafnøkkel, så bruk av telefon var ikke tilgjengelig.



*Tiger Moth, LN-MAX, er et prakteksempel. Her fotografert i nyere tid.
Foto: Anders Presterud.*

HÆRENS FLYVEVÆRNS SKOLER.

Kjeller, den 19/6-1936.

Til

Mr. Finn Thorsager

De innkalles herved til å møte på Kjeller

tirsdag den 7. juli kl. 9³⁰ til løyndersøkelse.

Deres eksamensvidnesbyrd og vernepliktsbok
må medbringes hvis de ikke tidligere er innsendt.

De må selv sørge for Deres forpleining den
6. og 7. juli.

Aspiranter som har lang vei hjem kan gjøre
regning med å få overnatte på Kjeller fra 6. - 7. juli.

Endelig antagelse av flyveraspiranter vil
finne sted etter endt løyndersøkelse den 7/7.

Kvittering for innkallelelsesordren innteses.

Efter bemyndigelse.

M. Muland

Brevet Finn Thorsager fikk da han ble innkalt for å møte på Kjeller.
Via Finn Thorsager.