

## Flyulykken i Hansakollen

Av Sheldon Reinholdt

Under siste verdenskrig forulykket et tysk fly nord i Maridalen. Mandag 24.mars 1986 besøkte vi Olaf Lørenskogen på gården hans ved Movatn i Nordmarka. Olaf Lørenskogen er født høsten 1912 og var altså 30 år da ulykken hendte. Han var den første som kom til stedet og forteller dette :

" Ja, det var torsdag 2.juli 1942. Det var en regnfull sommerdag med veldig tåke. Det var ikke loo m. sikt en gang. Jeg holdt på å tynne turnips nede på åkeren her. Plutselig fikk jeg høre fryktelig flydur over meg, og så smalt det noen sekunder etterpå i kollen. Da skjønte jeg at flyet hadde kjørt rett i Vaggesteinkollen.

Vanligvis var ruten til de tyske flyene litt lenger SØ for oss, for der er det laveste punktet over Movatn og flyleden som flyene brukte mellom Gardemoen og Fornebu.

Og da jeg skjønte at flyet hadde butte, gikk jeg inn og sa det til kona. Vi fant da ut at vi skulle gå opp og se hvordan det var. Det var kona mi Ruth og onkelen min som ble med opp.

Vi var de første som kom der, og det var under 1 time etter at flyet hadde kræsja. Det hadde vært brann rundt der flyet hadde gått inn rett over toppen av en bratt fjellvegg. Det hadde feid med seg alt som hette grantrær rundt, og deler av flyet lå spredt utover et stort område som var svidd. Men heldigvis var det så rått og vått i skauen at skaubrannen hadde slokka av seg sjøl uten noen annen hjelp. Men det brant jo litt da vi kom dit.

Vi så det lå 3 mann spredt bortover i skauen der mellom flydelene. De var inntakte slik de lå der. Vi var ikke stad og så på dem for det var stor varmeutstråling derfra.

Det var et 2-motors fly, og motorene hadde fortsatt oppover den bratte lia og lå øverst.

Da vi hadde sett på dette og sett at det ikke var liv i noen, tenkte vi at det var best å gå ned og ringe til Nydalens politikkammer. Jeg måtte sykle til Sandermosen for der var nærmeste telefon.

Og da kom tyskerne i løpet av ettermiddagen. Det var midt på dagen dette hendte. Og så måtte jeg være med tyskerne opp og vise hvor det var hen, for det var fortsatt tåke og umulig å se stedet herifra. Når det er klart, kan vi se punktet hvor flyet gikk inn i åslia.

En måtte helt opp for å se stedet.

Da vi kom oppover første gangen, like etter at flyet hadde kræsja, var det flere sånne sterke eksplosjoner, men

siden var det bare noe sånt småtteri da vi kom opp.

Jeg gikk etter retningen der jeg hørte smellet kom ifra. Da vi kom oppover hørte vi at det knittra. Vi måtte helt oppå, for vi så det ikke når vi sto under fjellet heller.

Etter at jeg hadde vist stedet til tyskerne, hadde jeg ikke noe mere med det å gjøre. Hvorfor jeg ringte var i tilfelle noen skulle sett oss oppover der, og da kunne vi fått ubehageligheter."

" Det er noen som påstår, Lørenskogen, at det blant annet skulle vært funnet våpen som supplerte hjemmestyrkene i distriktet. Er det noe sant i dette ? "

Lørenskogen ler godt. " Nei, da tror jeg hjemmestyrkene hadde bedre våpen enn de kunne funnet der. De var vel bevopnet flyverne, men at noe var brukbart etterpå kan jeg aldri tenke meg. For i den varmeutviklingen som var der, måtte ammunisjonen ha eksplodert. Det var stadig småeksplosjoner. Det småputra, og det var antageligvis fra småammunisjon til håndvåpen."

Et par år etter ulykken fant en kamerat og jeg fram til ulykkesstedet etter opplysninger fra vår klassekamerat Egil Kvande, som bodde på Sørbråten. (E.Kvande er nå styremedlem i Maridalens Venner) Vi kunne da se hvordan flyet hadde kuttet grantoppene fra NØ. Nærmere ulykkesstedet var grantoppene mindre kuttet enn lenger borte. Det viste at flygeren hadde fått bakkekontakt og klart å få flyet til å stige, Men det var for sent. Åsen steg for bratt.

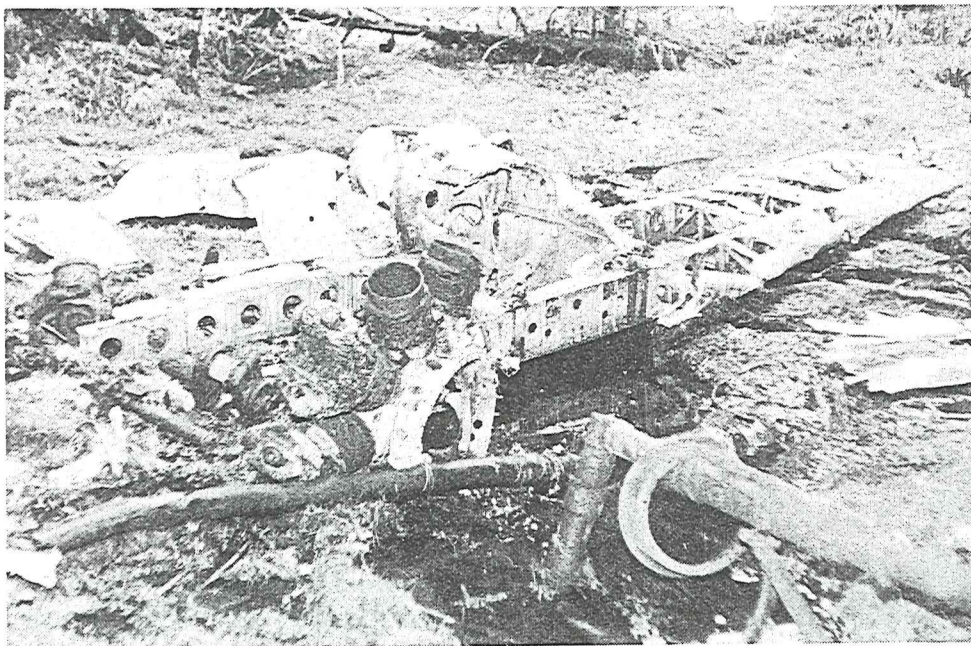
Under dette første besøket lå det fortsatt mange flydeler ovenfor stupet, selv om det meste lå nedenfor. Det lå en motor hvert sted. Under fjellveggen lå så store deler av flykroppen at en kunne gå/krype inn. På en av delene fant jeg et lite skilt som jeg tok vare på. På det står følgende:

5 cm

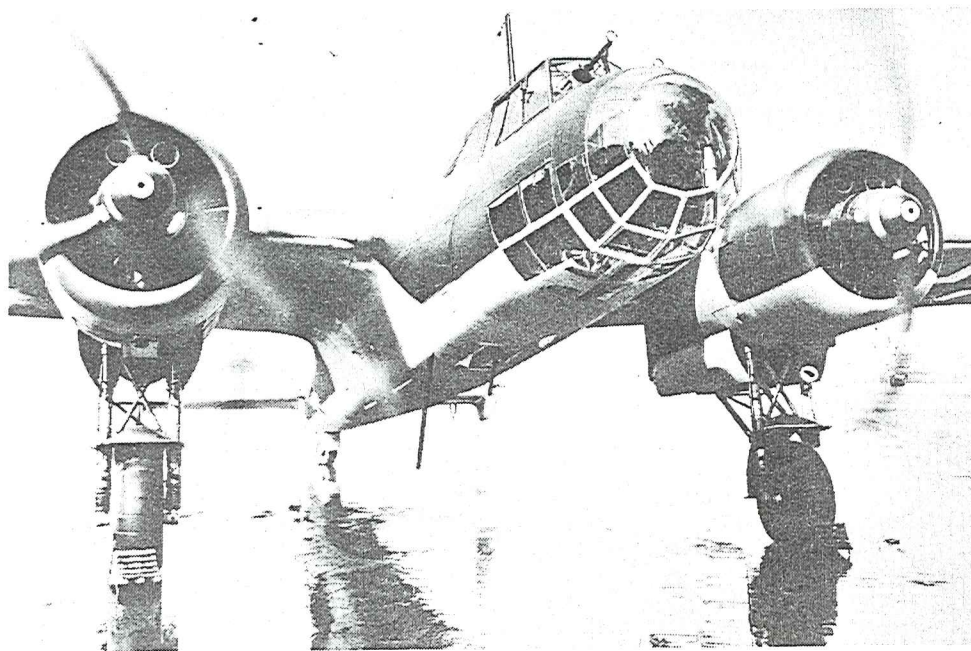
		Dornier-Werke G.m. ? ?	
		Friedrichshafen a.5	
2,5 cm	C	Baumuster DO - 17 M	Rdsten C
		Sach-Nr 17300	Werk-Nr RI 496

Etter hvert ble alle de store delene borte, og i dag ligger det bare en samling mindre nedenfor stupet. Det er tyngre motordeler, rørkonstruksjoner til landingshjulene og bakre deler med høyde- og sideror. Ovenfor stupet har skogen grodd til.

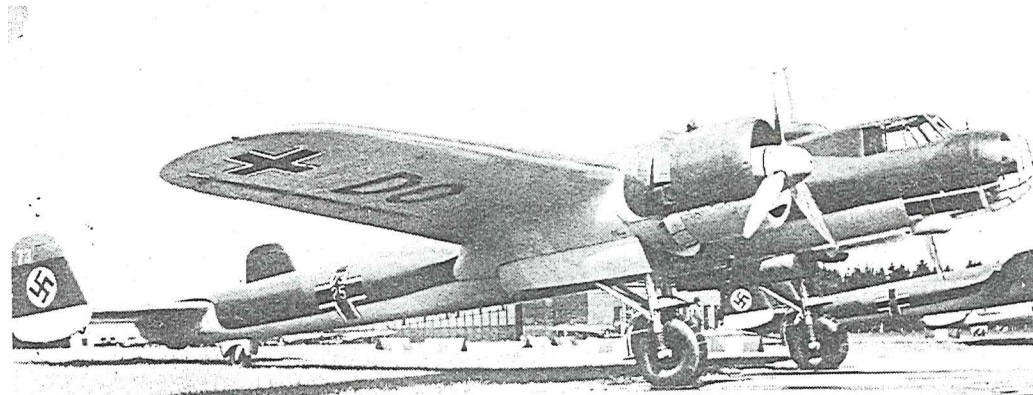
Dagen etter vårt intervju med O.Lørenskogen skrev vi til Dornier-Werke for om mulig å få noen opplysninger om flyet. 24/4 ankom en konvolutt med et interiørfoto av flynesen og 4 eksteriørfotos samt adskillig informasjon om flytypen. På de neste 2 sidene gjengir noe av dette.



Rester av flyet. Vi ser haleparti, motor og hjulunderstell.  
(Foto: S. Reinholdt okt.-85).



Slik så flyet ut, modell Do 17 M.  
(Foto: Dornier pressefoto DWM 98/15753/2).



1937

## Kampfflugzeug Combat Aircraft

Do 17M

Do 17 MV1, MV2 and MV3 waren die ersten Flugzeuge der Baureihe M. Die Do 17 MV1 mit eigens dafür eingebauten DB 601-Motoren gewann 1937 den Alpenrundflug für Militär-Mehrsitzer beim Internationalen Flugmeeting in Zürich. Die Do 17 MV2 mit Bramo 323-Motoren wurde zur Erprobung der Kurssteuerung K 4 ü verwendet. Erst die Do 17 MV3 mit Bramo 323 D-Triebwerk war das Muster für die Baureihe M. Die Serienflugzeuge Do 17 M mit dem Bramo 323 A brachten ein höheres Fluggewicht und verbesserte Flugleistungen in größeren Höhen. Das Tragwerk erhielt vollständige Duralplattbeplankung, das Fahrwerk war elektro-mechanisch oder von Hand einzieh- und ausfahrbar, die Laufräder hydraulisch bremsbar. Kraftstoffunterbringung in 2 geschützten Flügelbehältern und 1 Rumpfbehälter mit insgesamt 1910 Liter Inhalt, VDM-Verstellschrauben mit 3,6 m Durchmesser. Besatzung: 1 Flugzeugführer, 1 Kommandant, 1 Funker. Höhenatmeranlage: 3 Atmer, 15 Flaschen. Funkanlage: FuG IIIaU + Peil GV + Ei V + Fu.BI.1. Kurssteuerung: Siemens. Steuerwerk: Einzelsteuerung, nach rechts schwenkbare Steuersäule, Pedale. Auspuffanlage: Sammeling. Heizung: Rumpf und Flügel Nase. Erstflug am 7. April 1937; 200 Serienflugzeuge im Dornier-Werk München gefertigt.

The Do 17 MV1, MV2 and MV3 were the first aircraft of the M series. The Do 17 MV1 won the Rallye of the Alps for multi-seat military aircraft at the Zürich International Air Meeting and had DB 601 engines installed for that particular purpose. The Do 17 MV2 with Bramo 323 engines was used to test the K 4 ü autopilot. Only the Do 17 MV3 with Bramo 323 D engines became the prototype for the M series. The Do 17 M series aircraft with the Bramo 323 A had a higher all-up weight and improved performances at higher altitudes. The wing was completely covered with Duralplatt, the landing gear was retractable and extendible electro-mechanically or by hand, and the wheels had hydraulic brakes. Fuel was carried in two protected wing tanks and in one fuselage tank, and total capacity was 1910 litres. The VDM variable-propellers had a diameter of 3.6 m. Crew: 1 pilot, 1 pilot-in-command, 1 radio operator. Oxygen apparatus: 3 respirators, 15 oxygen bottles. Radio equipment: FuG IIIaU radio set + GV direction finder + Ei V radio interphone system + Fu.BI.1. Heading reference control system: Siemens. Controls: individual controls, control column swivelling to the right, pedals. Exhaust system: collecting ring. Heating: for fuselage and wing leading edge. First flight on 7 April 1937; 200 series aircraft built by the Munich Dornier plant.

### Technische Daten/Technical Data

Länge/Length	16,0 m	Fluggewicht/All-up weight	8185 kg
Höhe/Height	4,6 m	Höchstgeschwindigkeit/Maximum speed	415 <del>665</del> km/h
Spannweite/Wing span	18,0 m	Gipfelhöhe/Service ceiling	6700 m
Tragfläche/Wing area	55,0 m <sup>2</sup>	Steigzeit auf 5000 m Höhe/Climb to 5000 m	19 min
Triebwerk/Powerplant	Bramo 323 A	Reichweite/Range	1375 km
Rüstgewicht/Empty weight	5610 kg		

(Foto: Dornier pressefoto DWM 10/20734.