

Jan Scott – hans liv som flyger

Ved et lykketreff har Treskoposten fått tilgang til artig og spennende informasjon om Gabriel Scotts sønnesønn Jan Scotts mangslungne liv som flyger. Egenskaper går jo ofte i arv fra besteforeldre til barnebarn. I denne Treskoposten, som også fanger opp Gabriels interesse for teknikk, kan det være relevant å kaste lys over Jan Scotts pasjon for flyging og flyteknikk. At han er utdannet ved Luftforsvarets tekniske skolesenter på Kjevik, gir jo også nærhet til Sørlandet.

Våre informanter er Sven Johannessen i Randesund og hans bror Lars Johannessen i Wilmington i Pennsylvania, USA, sistnevnte en flygerkollega av Jan Scott. I en e-post til oss 1. juni i år skrev Sven Johannessen blant annet dette, med henvisning til en samtale vi nylig hadde med han om Gabriel Scott på årsmøtet til Utdanningsforbundet på gamle Kristiansand Lærerhøgskole:

«En pussig og morsom sak:

Lars Johannessen, nå 75 år og Jan Scott, nå 80 år, møttes på Kjevik på 50-tallet og ble godt kjent. Begge hadde flydilla og seilflyging som hobby. Begge var medlemmer av Norsk Aero-klubb. Jan Scott var leder der en tid. Årene gikk og kontakten mellom dem ble imidlertid borte. Ingen visste om den andre til tross for at de begge dro til USA og utdannet seg til trafikkflygere. Lars satt en kveld og tittet i et flymagasin og så da en annonse som gjorde at han skvatt litt i stolen. Det var en person der som etterspurte et spesielt seilfly som han ville kjøpe. Annonsen var undertegnet av Jan Scott! Min bror, som i tillegg til sin flydille, driver med trylling og skjemt, så nå en sjanse til å spille Jan et puss. Han gjorde en avtale med en flygervenn ved navn Skip. Skip skulle ringe Jan og si at han hadde kontakt med en nordmann som han imidlertid ikke husket navnet på. Han skulle bare spørre om vedkom-

mende kunne få tillatelse til å lande med et seilfly på flystripa til Jan.

Jan stusset litt på dette. Det fantes et reglement for flyaktiviteten på eiendommen, men etter en stund gav han landingstillatelse. Skip fikk fram sitt privatfly og tauet Lars opp i lufta. De slapp lina et stykke fra farmen og Lars sirklet rundt oppe i høyden. Nede på flystripa sto Jan med familien og ventet. Lars gjorde klar til landing. Det var bitende kaldt og han hadde en skikkelig skinnlue trukket godt ned over ørene. Landingen gikk perfekt, glideren stoppet noen meter fra vertskapet. Lars steg ut av cockpiten. På grunn av den digre skinnlua skjønte ikke Jan hvem han hadde foran seg. Lars reiv av seg skinnlua og Jans ansikt lyste opp: ”Nei, men herregud, er det deg?!» Dette var en gang på 70-tallet. Kontakten ble straks gjenopprettet og vennskapet ble holdt ved like i alle år siden. Skip landet også, og hans familie kom i bil. Det ble et riktig hyggelig treff.



Lars Johannessen og Jan Scott.

På samme måte som Jan, hadde Lars skaffet seg sin egen farm med flystripe bare noen timers kjøring unna. Det finnes en underlig parallell i deres livsløp: Begge var fra tidlig ungdom sterkt opptatt av fly og flyvning.

I unge år laget de både motor- og seilfly-modeller. Begge tok utdanning som flymekanikere og begge utdannet seg siden til flyvere. Jan ble ansatt i American Airways, og Lars dro til Saudi Arabia og fløy privatflyene til arabiske sjeiker i en tiårsperiode. Begge har gjennom alle år beholdt sin lidenskap knyttet til seilflyene. Men Jan og hustru har nå vinket farvel til USA og vendt tilbake til mor Norge. Jeg merket på Lars at Jans retrett gjorde inntrykk. Med ett står man foran den siste fasen i livet, nye valg må gjøres. Når Lars flyr sitt privatfly fra Wilmington og nord til farmen i Pennsylvania, blir det ingen svisptur innom «gamlekompisen på Lovettsville».



Jan Scotts farm i Lovettsville, Virginia. Den grønne flystripa midt på bildet.

Så over til Jan Scotts egen selvbiografiske beskrivelse i hans ferske artikkel «My life in the world of aviation»:

«Jeg forelsket meg i flygemaskiner da mine foreldre tok meg med ut på Fornebu lufthavn utenfor Oslo den dagen den åpnet i 1938. Jeg var syv år gammel da. Jeg husker klart en KLM DC -2, som jeg syntes var den vakreste tingen jeg noen gang hadde sett. I ukene som fulgte laget jeg modeller med vinger av papp og en trepinne som flykropp og regnet ut etter hvert hvordan jeg kunne trimme og balansere dem og få dem til å fly. I årene som fulgte dro jeg til Fornebu ved enhver anledning, hang over gjerdet og så Fokkerne og Junkerne lande og ta av. Engang så jeg en diger firemotors dobbeltdekker kalt Hannibal der, og av og til, de vakre DC-2 maskinene returnere. Så en morgen kom min far til rommet mitt og ba meg kle på meg raskt, for tyskerne hadde kommet og vi måtte søke tilflukt i kjelleren. Jeg kunne høre fly over oss og lyden av kanonsalver, og vi løp raskt ned i kjelleren, hvor vi i hvert fall ville være sikre for splinter og ild fra håndvåpen. Men ingenting skjedde, og etter en time eller så bestemte vi oss for å gå utenfor for å se hva som gikk for seg. Tyskerne hadde tatt kontroll over Fornebu, og en endeløs strøm av Ju-52 maskiner brakte inn tropper, mens flere Me 110 - ere gjorde sitt for å skyte ned de få Gloster Gladiator jagerflyene som hadde lyktes med å komme i lufta. Vi kunne se nærkampene og de mange brennende flyene fra en kolle nær huset vårt. For en ung flygal en som jeg, var det en stor opplevelse. Det var bare så ille at alle disse vidunderlige maskinene tilhørte fienden!»

I 1946, etter at tingene begynte å bli normale, så jeg en annonse i en avis med tilbud om et kurs i bygging av modellfly. Jeg tegnet meg straks. Noen få uker senere hadde jeg laget meg min første glideflymodell beregnet på konkurranse. Mine evner for snekring har aldri vært særlig store og modellen var neppe noen sensasjon, men jeg hadde en fidus til å trimme. Og hvordan det nå gikk til, fløy mine fly bedre enn de andre studentenes.

Oppmuntret av dette meldte jeg meg opp til neste regionale konkurranse. Da datoen jeg så sterkt fram til kom, var vingen på min modell blitt vindskjev slik at den ikke ville fly rett. Da min tur kom måtte jeg la den ta av i kryssvind for i det hele tatt å få den opp, og etter det floket ledesnoren seg, så jeg kunne ikke se hvor modellen ble av. Jeg gikk tilbake til dommerne for å spørre hvor den hadde landet, og fant at de alle speidet oppover ved iherdig bruk av

kikkerter. Modellen min hadde sjanglet inn i en termisk oppvind, og siden vingen var skjev, fortsatte den å sirkle rundt til den endte opp i en stor kumulussky. Da ble klokken stoppet, men ikke før nok tid var logget til at jeg vant konkurransen. Faktisk hadde den satt en norsk rekord for frittflygende modellfly som sto i 15 år! Jeg har ennå trofeet. Kan en la være å tenke på Forrest Gump og hans utrolige hell?»

Også når det gjaldt å bli pioner i glideflyging, kom Jan Scott etter egen oppfatning utrolig heldig ut. Det hadde seg slik at hans første opplevelse med glideflyging tok helt av i forhold til det som var meningen: å fly to fot over isen i 30 miles i timen, trukket av en truck. Dette var om natten på Steinsfjorden, og instruktøren ga klar beskjed: «Stay on the ice! It's too dark to fly!» Så forteller Jan videre:

«Avgårde bar det. Trucken var knapt synlig siden den virvlet opp iskrystaller som traff meg som nåler i ansiktet. Det var fryktelig. Jeg fulgte det svake røde lyset en stund. Så orket jeg ikke mer og trakk stikka tilbake. Og SGH-38 glideren steg stille opp mot den krystallklare nattehimmelen. Jeg flatet ut i hva jeg antok som et par hundre fots høyde og så meg rundt. Fantastisk! Et mørke spekket med stjerner! Den hvite isen nedenfor danner kontrast til de små øyene som forsvant under vingene og til fastlandet i det fjerne. Nedover kunne jeg se lysene av trucken som jevnt og trutt beveget seg mot vårt bestemmelsessted. Visste de at jeg var her oppe? Til sist lot jeg flyet gli gradvis ned og flatet ut akkurat da trucken senket farten for å stanse. Jeg landet og gled pent bort til stranden. Ingen spurte meg om hva jeg hadde opplevd og jeg sa ingenting. Likevel fant jeg ut seinere at jeg hadde blitt observert, og har siden blitt kreditert for å

være den første i Norge til å fly et glidefly om natten. Jeg tenkte aldri på å bli pioner, det bare hendte. Som for Forrest Gump igjen!»

Det vil føre for langt for Treskoposten å gå inn på alle de spennende episodene og hele det utviklingsforløpet som førte til at Jan Scott endte opp som Flight Officer hos American Airlines, som også krevde at han ble amerikansk statsborger. Deretter endte han opp som sjef for egen flyskole på egen ranch i Lovettsville, Virginia, og president for sveveflyorganisasjonen VSA, Virginia Soaring Association og for The National Soaring Museum. I sin lange karriere har han fløyet 105 forskjellige flytyper, alle minneverdige. 56 av dem var glidefly. Et av høydepunktene i opplevelse var da Jan og kona Mai sommeren 1996 fløy over til England og hentet en praktisk talt ny Tiger Moth, (se bildet), og fløy det til det årlige "De Havilland Rally" ved Woburn Abbey. Der vant de prisen for beste restaureringsarbeid! Så skipet de flyet hjem til sine andre fly på flyskolen på kvegfarmen i Lovettsville. Den har Jan drevet helt fram til han nå, 80 år gammel, selger unna alt. Siste nytt er at Mai og Jan nå er flyttet hjem til «gamlandet», til Stabekk.

Som leserne av Treskoposten vil vite, har Jan Scott gjort en formidabel innsats for Gabriel Scott Selskabet i og med sine oversettelser av to av farfar Gabriels beste og mest berømte bøker til amerikansk. Det gjelder som kjent *Det Gylne Evangelium* som *The Golden Gospel* i 2002 og *Kilden* eller *Brevet om Fiskeren Markus* som *Markus The Fisherman* i 2009. Begge disse vidunderlige bøkene er utgitt av Gabriel Scott Selskabet og kan kjøpes til medlemspris hos Selskabet og hos noen utvalgte bokhandlere.

Kirsten og Thor Einar Hanisch



Jan Scott foran Tiger Moth flyet sammen med sin sønn Arthur Scott, Gabriel Scott Selskabets nettedaktør.