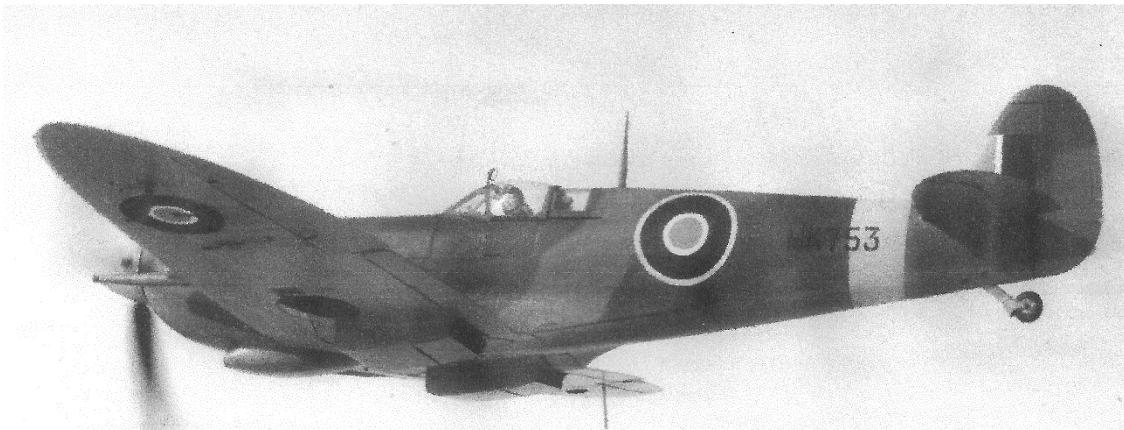


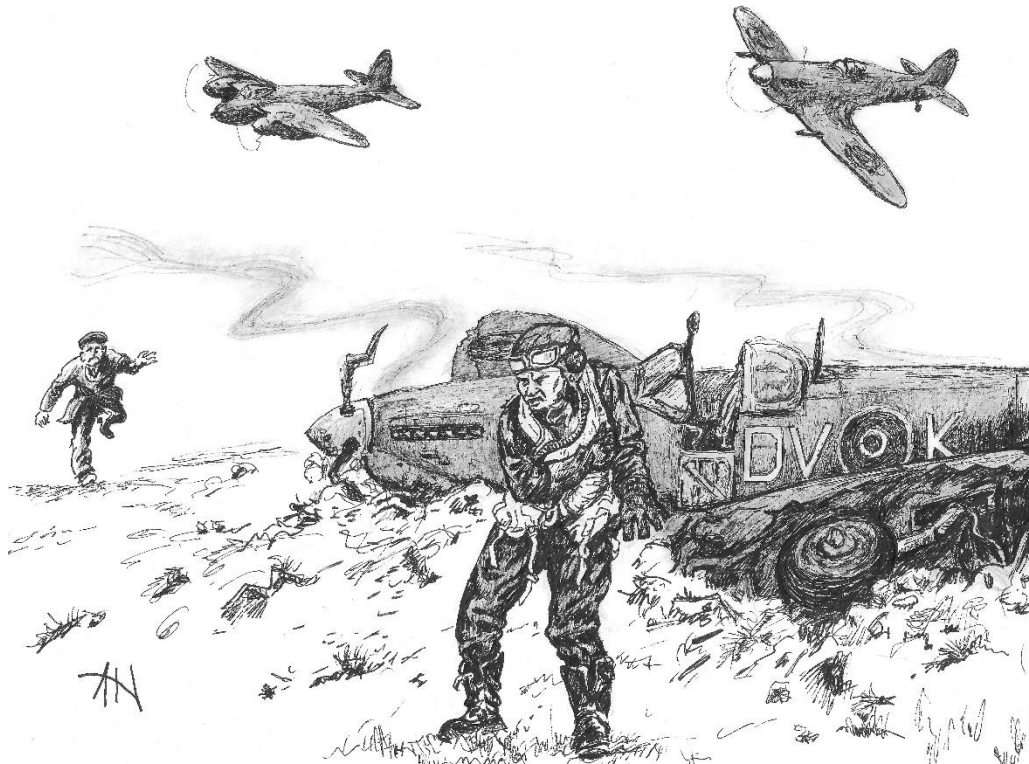
1945 En nødlanding på Byneset

En av de mest brukte setninger blant politikere og debattanter for øvrig er: «*det må da gå an å ha to tanker i hodet samtidig*». En som var mer klar over dette enn de fleste, hadde nettopp kommet i en kritisk situasjon i luften over Byneset ved Trondheim. Hans mål var Værnes. Der skulle han om 10 minutter lande sin Spitfire. Da motoren stanset, skjønnte han raskt at det ikke var oppnåelig, og alle sanser, egenskaper og kvalifikasjoner fortalte ham at nå skulle han få betalt for all trening, all pugging av sjekklister og alle faglige inputs fra de som hadde gått foran og kvistet løypa. Erfaring var ofte et annet ord for «feiling». Noen hadde gjort det før ham, feilet - nå var det om å gjøre å tenke minst to tanker samtidig, se alternativer og være forberedt på å skifte både mening og kurs mest i dobbelt forstand. «*Aviate, navigate and communicate*», alt kom i riktig rekkefølge, samtidig som deler av hjernen jobbet med erfaringsanalyser og muligheter. I en søppelsekk et annet sted i sin menneskelige harddisk havnet det han eliminerte bort, det umulig - det som det ikke var vits å bruke tankevirksomhet på. Samtidig som han gjør de tekniske grep via de rette sjekklister - i form av «restart», få motoren i gang igjen, så står de tre store alternativene klart for ham: 1. Hoppe ut. 2. Nødlande på sjøen eller 3. Nødlande på et jorde. Og han visste at det han valgte ikke nødvendigvis ville bli resultatet. Progresjonen kunne skifte fort. Simultankapasiteten var nå på topp. Han var meget skjerpet. Han sjekker igjen høyde og hastighet. Var det mulig å hoppe, få flyet mot



Spitfire MK 753, som ble fløyet av hovedpersonen i dette kapitlet da det havarerte og dets historie ble ukjent, ref. tekst fra arkivet: «Spitfire IX MK753, of which, unusually, no career record appears to have survived». Men takke være dette kapitlet vet vi nå flyets skjebne - en liten blomst til Byneset historielag som viste undertegnede tillit. (Foto fra: Aeroplane Monthly 1991-11 via Paul McMillan)

land slik at han ikke landet i sjøen, men at flyet gjorde det? Han svinger på stikka, - sjekker at han hadde kontroll over flyet manøvreringsmessig, venstre hånd hvilte allerede på håndtaket på døra. Hva med «å ditch» (nødlande på vann) i fjorden? Var det tilstrekkelige flater på land som han kunne forsøke å sette flyet ned på? Han skummet terrenget. Samtidig tar flyet mer og mer over hans skjebne. Det er på vei ned. Snart ville det ikke være noen alternativer. For sent å hoppe. Venstre hånd fjerner seg fra håndtaket. Han ser for seg alle de som hadde mislykket med landing i sjøen. Han ser brått det han mener er et flatere stykke jorde. Han tar et valg, forsøker å beregne, og uten selv å vite det trykker han inn sendeknappet og sier klokken 16:11 (hentet fra loggen): «*I am going to force land*» (vil foreta en nødlanding/dårlig notert ortografi i loggen). Vectoring (kurs) blir fanget opp som 080 grader. Piloten registrerer at to fly kommer til syne i vidvinkelen. Han synes han ser en tommel opp. Det tolket han som «*You can do this, buddy*». Det ga ham utrolig styrke og selvtillit. I et milliontedels sekund farer livet forbi i revy. En tanke hjem. Det siste han ser før «*impact*» (sammenstøt), er sin mor og far, det siste tolket ut ifra forklaringer fra flere som har «overlevd døden».



Det du har lest her er omtrent slik det skjedde onsdag ettermiddag 20. juni 1945 i luften over Spongdal på Byneset, som i dag er en del av Trondheim. Da nødlander en Spitfire fra RAF 129 skvadron på et jorde tilhørende gården Brågjerdet. Piloten var Sgt D. H. Brown.

129 skvadronen ble formelt etablert i 1941, fikk bokstaven DV og kallesignal «Taker». Skvadronen mistet sitt første fly den 9. juli da sgt pilot Walby måtte foreta en crashlanding ved Cherry Burton, piloten overlevde. Vi hopper til våren 1945. Det ble ved månedsskifte mai/juni bestemt at nevnte skvadron skulle utplasseres på Værnes. Forløpere ble sendt til Værnes i begynnelsen av juni for å forberede ankomsten. Støttefunksjonene, utstyr og mannskap tilhørende 129 skvadronen, ble sendt med skipet *Banfora* til Trondheim, hvor de ankom klokken 17:30 den 9. juni, og videre med tog til Stjørdal. Når en leser ORB (Operation Record Book) for skvadronen er det tre forhold som går igjen:

1. Hvor vakkert det var å komme til Norge.
2. Forbauselse over at gatene i Trondheim og på Værnes/Stjørdal var fulle av uniformerte tyskere, tidligere russiske fanger og en amerikansk fallskjermtropp. Tyskerne ble deres sjåfører og var ellers i full vigør innenfor mange arbeidsfelt.
3. Livet bestod av mye bading og «parties», det svømte over av tysk vin og brandy.

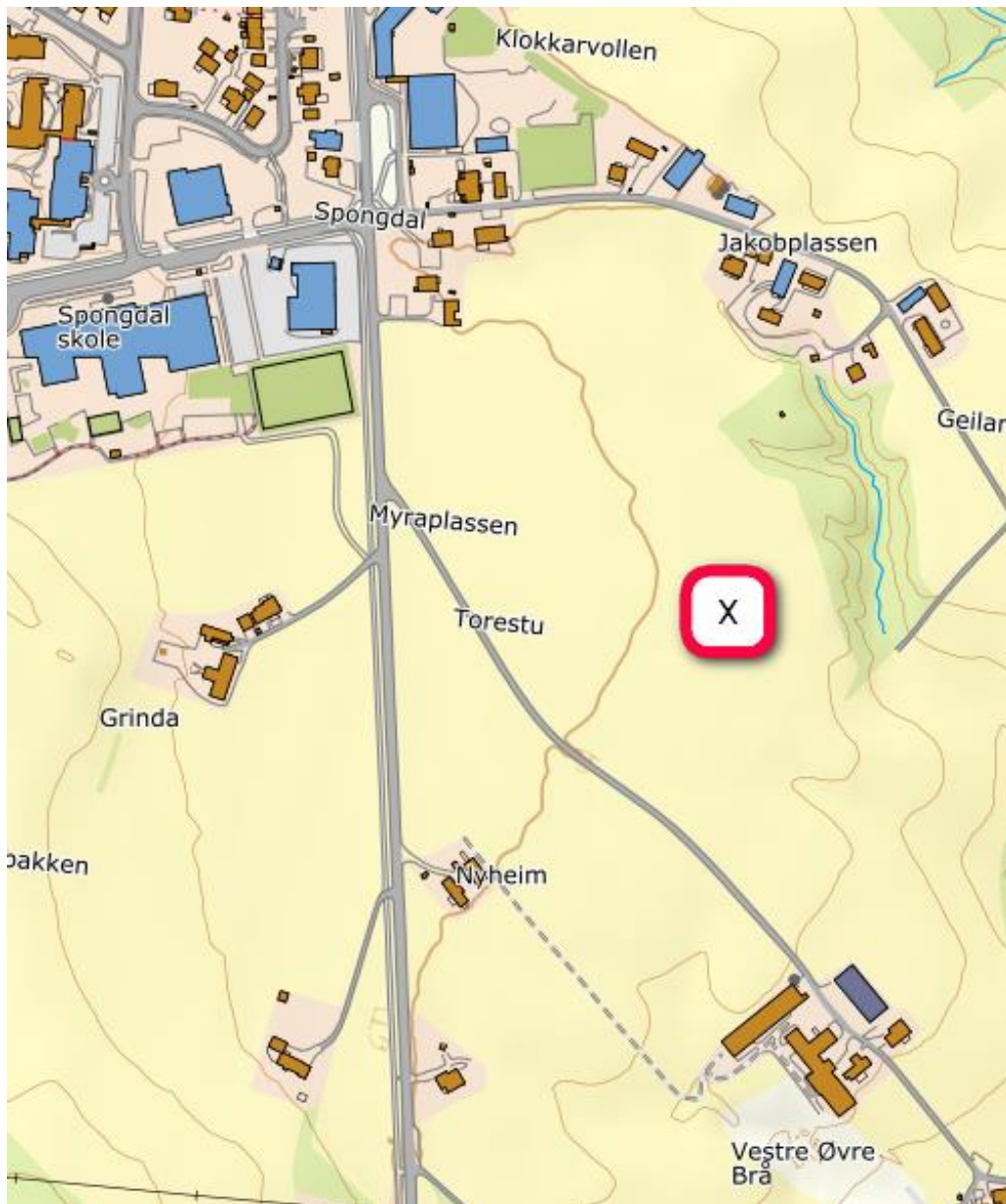
Flyene og pilotene ble værende igjen på basen i Dyce ved Aberdeen. Det ble en del treningsflyging med 90 gallons droptank. Avstanden



kunne være kritisk drivstoffmessig over til Trøndelag, noe både Mosquitoer og Spitfire-flyene fikk erfare i 1942 under raidene på Tirpitz i Fættensfjorden. Dessuten var det to forhold til som var avgjørende for når 129 skvadronen kunne komme til Værnes. Været + installering av VHF (radiosamband). Det tok hele tre dager å få på plass VHF. Da den var ok, den 13. juni, ble det dårlig vær, ikke på Værnes, men i Skottland. På Stjørdal var det dager med utrolig godt og varmt vær. Badingen og festingen kunne fortsette. Den ble heller ikke mindre etter at de to skvadronene 129 og 165 kom til Værnes. Sistnevnte, som ble utover høsten, kan du lese litt om i *Stjørdalens krønike*, bind 5, side 126 - vedrørende tysk vin på Værnes. Hva gjelder festing og bading var det nok enkelte som gjorde seg sine refleksjoner sett i relasjon til tyske drukninger. Til sammen døde ca. 274 tyskere i Midt-Norge mellom 8. mai 1945 og begynnelsen av juli 1946, hvorav følgende dødsårsaker kan dokumenteres:

Sykdom:	43	Håndgranat- og eksplosjonsulykker:	10
Miner:	41	Skutt (av egne eller opponenter):	10
Selvmord:	23	Ulykker:	7
Drukninger:	16	Alkoholforgiftninger:	3

(I tallene her kan det skjule seg flere selvmord)



X: Havaristedet på Brågerdet ved Spongdal

Den 17. juni flyr 18 fly fra Dyce ved Aberdeen til Sumburgh, på sydspissen av Shetland. Både den 18. og 19. juni er været for dårlig for å krysse over til Værnes. Men så, den 20. juni, samles 16 fly fra 129 skvadronen + 18 fly fra 165 skvadronen seg i luften over Sumburgh for formasjonsflyging til Værnes. Klokken 14:00 gjorde de rendezvous med sin eskorte av to Mosquito og en Warwick. ETA (estimert ankomst) Værnes var satt til klokken 16:25. Opprinnelig skulle to fly til fra 129 skvadronen være med, men DV-R med pilot Westwood og DV-T med pilot Jewell måtte gjøre vendereis da de visstnok ikke klarte å finne hovedformasjonen. Disse to Spitene kom til Værnes dagen derpå klokken 14:50, eskortert av en Mosquito. Det er interessant at det i ORB skrives at de 36 flyene som kom innover Trondheim og Stjørdal utgjorde et stort og mektig skue, som imponerte befolkningen på bakken. 33 fly landet omtrent samtidig på Værnes. Det var ikke hver dag at 129 skvadronen lyktes med sine oppdrag. J. B. Smith i tårnet, skrev i en ORB for 3. august at tre Spitfire fra Gardermoen skulle eskortere kronprins Olav sitt fly fra svenskegrensen til Fornebu, men at de ikke fant flyet til tronarvingen. Unnskyldningen skulle ha vært ulike tidsangivelser.



13. juni 2023. Arne Håbjørg og Lars Brå nøyaktig på havaristedet fra 1945. Lars med en del fra Spitfireflyet

Adresseavisen skriver kun noen få linjer om nødlandingen ved Spongdal, hvor de påstår (sitat): «Flyet tok bakken og gikk rundt flere ganger, slik at det ble helt smadret, men før folk, som befant seg mindre enn 100 meter fra ulykkesstedet, vant å komme fram til flyet, kom piloten krabbende ut av skraphaugen, helt uskadd. Han hadde fått et par små skrammer i ansiktet, men gikk inn på nærmeste gård og vasket seg, og dro omgående i bil til Trondheim» (sitat slutt). Det sies ingen ting om flyet gikk rundt sin vertikale eller horisontale akse. Men ifølge Lars Brå, f. 1946, på Brågjerdet, ble han fortalt av sine foreldre Hjalmar & Ingegjerd at det ble liggende fragmenter spredt over store deler av jordet. Ja, det var så ødelagt at bestemor

Ingeborg Jensine, som eide gården på det tidspunktet, fikk erstatning fra Forsvaret. For øvrig døde bestemora den kommende høsten samme året. I ORB av 20. juni skriver J. B. Smith, far til Peter Smith, at flygeren fikk kun noen blåmerker, men var i sjokk.

1610	First call from Formation leader to say they were approaching base and would be here in 10 minutes.
1611	Inlie. Comms R1 heard "I am going to lose land". Vector then was 080. Nothing more heard.
1615	Squadron over base.
1700	Asst. Lt. BROWN if they had any gun or crashed sites. Also phoned w/cdr. Byten av Thonheim for gun, he is making full inquiries with police etc. & will phone us later. G is K. 7.12.9 bym. Sgt. Brown
1702	HF/DF have passed ADM of 100.5 to King at 1645, and ADM 075 to 4th at 1652. Subsequent inquiry for full call sign showed was being
1705	Sgt. Brown on search for slight extra details. He is on the farm of T. EGGEN, SPONGDAL, BYNESSET 19 miles west of Thonheim. Field Station Commander who has arranged for Major Thonheim to collect pilot. He news of position at which aircraft crashed. Phoned w/cdr. Byten av Oslo for confirmation to AOC re: full gun.

Utenom en, vet vi i dag ikke hvem som var vitner til hendelsen. Vrak på den tiden ble fjernet omtrent øyeblikkelig, det være seg både fly og biler involvert i ulykker. Og relaterte rapporter kom bare noen få dager etterpå. Nå stenger man veier i timevis, og det tar kanskje mer enn ett år før en rapport foreligger. Men det vi vet fra havariet ved Spongdal var at Tørres Olsen Eggen ikke bare var vitne til nødlandingen, men nok den som tok vare på flygeren og fikk varslet involverte parter. Ut ifra loggen i kontrolltårnet hadde vakthavende J. B. Smith blitt informert av den/de som fulgte Brown ned, at en av deres egne, nemlig DV-K hadde nødlandet. Dette har alltid også gått igjen blant folket på Brågjerdet. Det ble nemlig snakket om at et par av flyene på et vis fulgte med, og etterpå gjorde en sving og kom tilbake for å se hvordan det hadde gått med piloten. I følge loggen var det likevel først klokken 17:25 notert at T. Eggen hadde ringt og kunne meddele at piloten var ok, kun noen blåmerker. Det var ikke uvanlig at loggen kunne bli ført en god stund etter at hendelsesforløpet ble innrapportert. Tørres Olsen Eggen (f. 19. juli 1878 - d. 17. september 1963) var på en måte et «verdensmenneske» i Spongdal. Ser en bort i fra det kritiske og nære døden momentet, fortelles det at Tørres på sin måte nok nød det lille rampelyset hvor han kunne briljere og snakke litt med piloten. Tørres Eggen hadde tross alt bodd to lengere perioder i Amerika, og snakket litt engelsk. Bynesingene kunne bli imponert av mindre.



Jagerflyger D. H. Brown

Formasjonen sgt. Brown tilhørte hadde nok for lengst startet sin nedstigning, men var likevel såpass høyt at det å skyte seg ut var fullt mulig. Nå snakker en ikke om «utskyting» fra en Spitfire, på linje med dagens moderne jagerfly. Men om «å hoppe ut». Den gangen i 1945 åpnet piloten døren til venstre for seg med et vanlig dørhåndtak, steg ut på vingen og lot seg falle ut/ned. Deretter måtte vedkommende selv løse ut fallskjermen ved å dra i en D-formet ring på venstre siden av brystet, rett under armhulen, kalt D-ring. Det er klart at sgt Douglas Henry Brown forsøkte å restarte motoren. Samtidig begynte tankene om å hoppe kontra det å nødlande. Blikket hadde allerede saumfaret landskapet under seg. Disse avgjørelser måtte tas veldig raskt. Og plutselig kan det være for sent, en er for lavt til å hoppe. Mange på den tiden



Skal visstnok være et reelt bilde av Douglas Henry Brown i en Tempest

var faktisk skeptiske til å hoppe. Flere stolte ikke på fallskjermen. Tyskeren Erich «Bubi» Hartmann, krigens fremste flygeress med 352 nedskutte fly, var en av disse. Han måtte selv foreta denne avgjørelsen hele 14 ganger. Han ble aldri selv skutt ned, men husker jeg ikke feil så hoppet han kun en gang, de resterende var han med flyet ned og nødlandet. Det i seg selv en prestasjon. Han satt i russisk fangenskap til 1955, og døde i 1993.

Douglas Henry Brown valgte nok en nødlanding. Det var sjø over alt, det måtte bli et sted på Byneset - og det må nok sies å ha falt heldig ut for piloten da det ikke er så mange lange flater å lande på, og hvorpå alt er avhengig av flyets glideegenskaper og vind. Hvordan var jordet? Et lite hull eller en liten hindring ville lett hive flyet rundt. Det oppsto ikke brann. D. H. Brown hadde englevakt. Fra ORB går det fram at det var en Spitfire og en Mosquito som fulgte Brown ned, snudde og kom tilbake og overfløy for å forsikre seg om tilstanden til piloten. Siden ingen på Byneset har bevitnet den store formasjonen, tyder det på at den kom lengere nordvest på kurs mot Værnes.



Bildet til høyre her er ganske interessant. Det viser Douglas Henry Brown etter gjennomført uttaksflyging i 1943, med den hvite Flashen i båtluen, tilsvarende den samme graduasjonen Luftforsvarets flygeskole i Norge bruker i dag

LESLIE L. IRVIN
F.R.A.C., F.R.S.A.
HONORARY SEC.
EUROPEAN BRANCH

C/O IRVING AIR CHUTE
OF GREAT BRITAIN LTD.
ICHNFIELD WAY
LETCHEWORTH, HERTS
ENGLAND



CATERPILLAR CLUB

September 30th, 1947.

W/O. D. H. Brown,
70, Church Balk Lane,
PONTEFRACT.
W. Yorkshire.

Dear Mr. Brown,

I now have pleasure in sending you your presentation Caterpillar, which please accept with our compliments and the hope that it brings you Good Luck.

I much regret that it became necessary for us to discontinue our original practice of presenting a gold Pin to Members, (the one enclosed being gilt), but if you wish to purchase an engraved gold Caterpillar, with safety catch, we shall be pleased to obtain one for you. The cost price is 30/3d., and delivery, unfortunately, takes about two months due to supply difficulties.

Yours sincerely,

Sec. to L. Irvin.

MEL.
Encl. Pin.



D. H. Brown ble medlem i en klubb verken han eller noen andre ønsket å bli medlem av

Douglas Henry Brown ble født 13. oktober 1921 i Yorkshire. Han var førstefødt av fire i en familie, hvor faren livnærte seg som slakter, samt jobbet på et større bruk som ga familien mulighet for egen bolig. Familien var meget sterkt opptatt av dyrevern, og pilotens datter har fortalt meg at hennes bestefar alltid gråt når noen av dyrene måtte avlives. Når dette skrives lever pilotens 93 år gamle søster Dorothy. Douglas Henry Brown ble innrullert i RAF den 21. september 1942 og avsluttet sin karriere der den 3. september 1968.

Undertegnede sitter på hele hans rulleblad, måned for måned, type tjeneste og tjenestested. Detaljert, givende og interessant, men kanskje ikke i et kapittel som dette. Likeledes detaljert oversikt hva gjelder utsjekk på følgende militære flytyper: DH82A, Master, Proctor, Spitfire, Mustang, Auster, Fieseler Storch, Tempest, Harvard, Oxford og Vampire.

Da krigen kom, hadde Douglas sin mor nettopp fått diagnosen brystkreft, og ville ikke at sønnen skulle melde seg til tjeneste for RAF. Han utsatte derfor å melde seg frivillig inntil moren var død. Hans datter, Lorna (70), forteller meg at faren ikke snakket så veldig mye om sin tid som jagerflyger under krigen. Trolig var han preget av det store antall drepte kamerater på skvadronen. Men det var to ting han snakket om både titt og ofte. Det ene var da han som helt fersk pilot fløy så lavt over hjemstedet at han kuttet telefonlinjen, og fikk et kraftig oppgjør med myndighetene. Og det andre var hvor vakkert det var å fly angrep mens det eksplodert granater (FLAK: Flugabwehrkanone) rundt ham. Dette var trolig en slags form for «traume», en mulig nødvendig reaksjon som bare måtte ut med jevne mellomrom.

Piloten Douglas Henry Brown hadde tjenestenummer: 1623942. Han ankom 129 Sqn i mars 1945, og havarerte som nevnt 20. juni med sin Spitfire, reg. DV-K, på jorden til Brågjerdet ved Spongdal på Byneset - under innflyging til Værnes. I 1952 tilhørte han RAF Bombing Range på Holbeach, som ligger nord av Peterborough i Lincolnshire.



2023: Søstrene Carolyn Brown og Lorna Howard

Douglas Henry Brown ble medlem av en klubb ingen ønsker å bli medlem av, nemlig Caterpillar Club. Den 8. juni 1947 skal han bringe (ferrying) en Spitfire fra Kasfareet nord av Port Suez i Egypt, via Kypros og til Hassani utenfor Athen i Hellas. Da han er 60 nautiske mil nordvest av Rhodos, stopper motoren plutselig. Han hopper ut fra sin Spitfire (IX No.MK.753) ved hjelp av fallskjerm nr. A.171952, produsert av Irving Air Chute. Douglas Henry Brown ble reddet av greske fiskere som plukket ham opp. Nevnte klubb er for de som har hoppet ut i fallskjerm, på linje med tilsvarende i dag for de som har skutt seg ut av jagerfly, ref. Martin-Bakers 's «Ejection Tie Club». (Se for øvrig første bildet i kapitlet).

Douglas Henry ble skilt, og giftet seg på nytt med Hilda, mor til min kilde: datteren Lorna Howard. Det interessante er at hennes besteforeldre aldri visste at han var skilt. Da Douglas Henry Brown



Carolyn og Lorna med sin far omkring 1970

forlot RAF i 1968, flyttet han til Norwich i Norfolk, og ble sentral i oppbyggingen av Norfolk Airways. Dette var de beste dager i hans liv, forteller Lorna. Norfolk Airways ble til Air Anglia, hvor Douglas Henry fløy som sivil flykaptein på kryss og tvers i Europa. Men da selskapet ble overtatt av Air UK, ble han overflødig. Hans store hobby, var elektronikk, og han var sin egen ingeniør som blant annet fant opp elektroniske kort for den lokale golfklubben, likeså sluseporter på en mølle. På sine siste dager da han var litt skrøpelig og skjelven, oppfant han et system som gjorde at han fant stedet han var på - til tross for at boken falt ned og sammen. Da hans kone Hilda døde ung i 1972, ble det et tredje ekteskap for Douglas Henry Brown. Han døde likevel som enkemann, 86 år gammel. De to døtrene hadde flyttet hjem for å ta seg av sin far. De holdt begge ham i hendene da han døde fredfullt hjemme. Han trodde sterkt på Gud og ba hver kveld. Han hadde leste hele Bibelen to ganger, og trodde på reinkarnasjon. Som pilot der oppe, med to påfølgende «overlevelser» - hadde han tross alt vært nærmere Gud enn de fleste i dobbelt forstand. Han døde 7. juni 2008 i Norwich, Norfolk og ble kremert ved Earlham Crematorium 20. juni. Beklageligvis har Brown sin loggbok kommet bort i våre dager, muligens grunnet en rivende skilsmisse. Loggboken kunne ha løftet innholdet betraktelig her, men...men...



Ett av de siste bilder av Douglas Henry Brown, tatt på sin datter Lorna's bryllupsdag knappe to måneder før han døde

Da jeg kom i kontakt med familien Brown i England, fortalte pilotens søster, Dorothy, at den første som kom til havaristedet tok Douglas Henry med til gården sin, slik at han fikk vasket og stelt seg litt. Dette var utvilsomt Tørres Olsen Eggen. Den dyktige og produktive Arne Håbjørg har skrevet en liten, men leseverdige artikkel, om nettopp Tørres Olsen Eggen i Bynesets historielags flotte Årshefte 2022, som jeg vil slå et slag for. Flere av disse årlige

heftene, årbøkene - kall de hva du vil, fra ulike historielag, er en gullskatt. De siste 40 årene har det dukket opp tilsvarende i mange dalfører og bygder. De er det nye limet, det som sikrer at vår kulturhistorie og kulturarv omfavner alle, ofte den eller de som sjelden blir trukket fram. Det sitter mang en sjel, mang en hendelse og mang en historie mest bortgjemt. Slikt kunne det ha blitt med Tørres Eggen og Angrim Braa også, hadde det ikke vært for Arne Håbjørg og Byneset historielag. Historien til Arne Håbjørg handler om to som dro til Amerika, ble på et vis cowboyer - men kom hjem igjen. Historien om vår bynesing i kapitlet her, som ble hovedvitnet til den omtalte flyulykken, handler om forsmådd kjærlighet, om død og sorg, om tre ekteskap og om 2 ganger utvandring. Det handler om cowboytilværelse, om den tradisjonelle «fighten» mellom kveg og sau hvor flere ble liggende igjen etter dueller. Om det i Tørres tilfellet ikke akkurat var *Gunfight at O. K. Corall*, så ble det faktisk trukket pistol, og Tørres ble liggende igjen. Artikkelen til Arne Håbjørg i Årshefte 2022 har på en måte alt, det kunne blitt et glimrende manus for en bok eller film, hvor cowboyen ikke rir inn i solnedgangen, men myser etter fem mørke år mot vest hvor håpet og fremtiden kom flygende i form av en formasjon med Spitfire.



Tørres Olsen Eggen