

1951 Spitfire styrter

Den 9. august 1951 skal Leif Lyngby fra 331-skvadronen på Værnes ut på et rutinemessig oppdrag. Han hadde vært ved skvadronen siden 20. mai da han avsluttet Flygeskolen. Dette var hans andre tur etter at han kom tilbake fra ferie. Dagen før hadde han vært ute på instrumenttrening. Denne torsdagen var han satt opp på kameraøvelse sammen med Reidar Ludt. Leif Lyngby skulle være målfly for sin kullkamerat, som skulle utøve angrepsøvelser og benytte ”gunkamera”.

Brief, sjekklister – alt var ren rutine, og de startet opp hver sin Spitfire. Reidar Ludt takset ut først. Klokken er 12:06 og begge Spit’ene står i avgangsposisjon. Kontrolltårnet gir klarsignal og Ludt raser av gårde i Spit’en med kjennemerket FN-T. Sekunder etter slipper Lyngby bremsene, full høyre trim, høyre pedal fullt inne, stikka maks utslag til høyre - før han fører gasshåndtaket rolig frem. Halen kommer opp med en gang og etter hvert som farten øker kan rorutslagene minskes. Etter et par hundre meter drar han stikka rolig tilbake og han er i luften. Straks han føler at jorda forlates, skifter han hånd på stikka for å kunne ta opp understellet med høyre. I sikker høyde trekkes ”hooden” frem og lukkes. FN-T foran ham klatrer rolig utover fjorden og Lyngby i FN-F følger etter. Da de kom på høyde med Frostalandet gir Reidar Ludt ordre om at Lyngby skal fly på kurser parallelt med land i 2 000 fot (600 m), mens han selv skal forsøke å angripe fra forskjellige vinkler og høyder.



Lyngby legger seg på en nordøstlig kurs over fjorden, og ser at FN-T angriper gang på gang – ulike angrepsvinkler, for så å brette av. Dette holder de på med en stund. Klokken passerer 12:30. På dette tidspunktet føler Lyngby at noe ikke er som det skal være, men kan ikke si hva. Hverken Reidar Ludt enn ham selv hadde mer enn ca. 18-19 timer på Spitfire, og de hadde rundt 200 timer total flygetid i loggboka. De kunne derfor ikke regnes for å være altfor rutinerte.

Lyngby sjekker instrumentene, men finner ingen feilindikasjoner. Uroen ga seg ikke, men han syntes ikke – for skam skyld - at han kunne dra hjem bare på en urofølelse. Hånden var flere ganger fremme mot radioknappen, men han ombestemte seg hver gang. ”*Dette må jeg finne ut av*”, sier han høyt til seg selv. Han svinger inn mot land for å snu sørvestover igjen. Plutselig kommer det en serie høye smell fra motoren, samtidig som den rister voldsomt. Hvit glykoldamp strømmer ut av eksosrørene, - så blir alt gruelig stille. Lyngby befinner seg over strandlinjen. Han velger å svinge maskinen ut over sjøen igjen. Om dette sannhetens øyeblikk, hvor virkeligheten går opp for en flyger, sier Leif Lyngby det slik: ”*Jeg har jo hørt historier om at livet passerer revy når en kommer opp i en sånn situasjon, men det stemte ikke for meg. Den første tanken min var: Jaså, det var du som skulle gå først på ditt kull!*”

Skvadronen hadde mistet to flygere tidligere det året, den siste var Ivar Strøm som gikk i bakken samme dag som Lyngby ankom skvadronen. Han ble hengende fast i cockpit under forsøk på

utsprang. Den neste tanken Lyngby gjorde seg var ganske merkelig: ”Hva med festen på lørdag som jeg var med i komiteen for”? - I neste sekund var kampen for livet i gang. Nødlanding var utelukket. Skvadronsjefen, major Ullestad var krigsveteran og kjent for sterke uttalelser. Leif Lyngby forteller: ”Hvis vi skulle få trøbbel i rimelig høyde, var nødlandingsforsøk forbudt, ifølge Ullestad, - altfor mange hadde prøvd det med dårlig resultat. Hvis vi allikevel forsøkte og mot formodning skulle komme fra det med livet, skulle vi ikke få mye glede av det, da skulle han personlig skyte oss. Altså, her skulle hoppes”!

I toppen av frontglasset hang det en liten svart ball. Ved å trekke i den skulle wirene som den var festet til dra ut låsepinnene for ”hooden” så den kunne blåse av. Lyngby tar tak i utløserballen med begge hender og røsker til. Deretter slår han albuene ut til siden i ”hooden”, slik at den skulle falle av. Men den satt like godt, og grunnen til det hadde han i hånden: to rustne wirestubber. De var røket rett av uten å trekke ut låsepinnene. For å kunne trekke ”hooden” bakover, må farten senkes til ned mot 110 knop. Så da farten var redusert fikk han åpnet ”hooden”. Et spennende øyeblikk - for spennende. Tidsfaktoren begynte å bli spist opp. Leif spenner seg løs, løsner surstoffslangen og radioledningen, og var klar til å komme seg ut. Men i all jobbingen hadde han ikke passet fartsmåleren. Plutselig steiler flyet, høyre vingen dropper, og han var i stup rett ned mot sjøen.

Lyngby forteller: ”Jeg var jo løs, men fikk heldigvis tak i stikka med høyre hånda og trakk meg ned i sete igjen og fikk beina på pedalene”. Nå var stupet nesten vertikalt, så han trakk det han maktet, og heldigvis - like over bølgetoppene var han på vei opp igjen. Et sekund fra den visse død. Da nesen var kommet godt over horisonten holder han stikka godt tilbake og gir full nedtrim, får løftet den ene foten opp på setekanten og gir fullt balanseror til venstre. Idet han slipper stikka, presser trimmen nesen ned og da han samtidig sparket fra med foten ble han kastet ut av cockpit. Han kjenner et lite skrubb på ryggen og så virvlet han plutselig rundt i løse lufta. Lyngby får rettet seg ut i full lengde, slik at rotasjonen stoppet. Deretter dro han i utløseren, skjermen løste seg ut med et smell og der hang han med et lettelsens sukk. Han kikker ned og ser vannet rett under hæla, drar i utløseren for flytevesten og så - plask! Lyngby erindrer at han forsvant ganske dypt ned i sjøen. Han hadde ganske stor fart da han tok vannet, men heldigvis begynte flytevesten ”å komme”, slik at det gikk endelig oppover igjen. Da han kommer opp, blir han innfiltret i snorene så han må ta av seg støvlene for å komme løs. Omsider får han blåst opp dinghyen og kom seg ombord.

Reidar Ludt kom ned og hilste på før han dro tilbake, mens Lyngby padlet litt rundt og samlet opp flyutstyr som fløt rundt. Han kunne se at det var aktivitet inne på stranda, og snart kom det flere båter roende utover. Det var mitt i slåttonna så mange hadde sett hva som skjedde. Båten som kom først ut ble rodd av en enslig mann, en



feriegjest fra Trondheim skulle det vise seg. Da båten gled inn mot dinghyen reiste han seg og så på Lyngby, rakte frem hånda og presenterte seg. Lyngby var nok litt forfjanset, men gjorde et mislykket forsøk på å reise seg for å ta ham høflig i hånda. ”Du vil kanskje komme over til meg”, sa redningsmannen. Lyngby takket og sa at det ville han gjerne. De andre båtene som kom ut begynte å sanke sammen dinghyen og fallskjermen. Så rodde mannen Lyngby raskt til lands. Stedet var Ekne. Her ble han tatt med opp til den nærmeste gården, hvor han fikk tørre klær av bonden. ”De var ikke min størrelse, buksa kunne jeg antakelig ha kneppet på ryggen”, forteller Lyngby. Men takknemlig det var han.

Det strømmet folk til gården, og snart var langbordene båret inn fra låven og plassert i bestestua. Det ble dekket på i en fart, og snart var ca. 50 mennesker til bords med kaffe og kaker. Verten og Lyngby satt ved bordenden, og bonden hadde fremskaffet en flaske akevitt som de hadde for seg selv der på enden. ”Vi skålte både titt og ofte, og kom snart i strålende humør”.

Etter ca. en og en halv time kom sykebil fra Værnes inn på tunet. Det hadde ikke vært så lett å finne fram på gårdsveiene. Etter å ha lett etter Lyngby nede på stranden ble de vist opp til gården. Leif måtte si farvel til sine verter og takket for et hyggelig party. Da han kom ut på tunet ville sanitetskorporalen sette antisjokksprøyte på ham, - det hadde han streng ordre om. Lyngby forsøkte å forklare med et lett smil at han hadde fått rikelig av det slaget allerede, men korporalen var vanskelig å overbevise. Endelig kom de seg av gårde, men etter en stund stoppet bilen, og korporalen begynte igjen å mase om sprøyten. Men til slutt ga han seg, og de kjørte videre.

Da de kom til Værnes ble Lyngby sendt rett inn til skvadronsjefen, hvor også stasjonssjefen ventet. Der måtte han avlegge en muntlig rapport før han ble sendt på sykestua for sjekk. Det hører med til historien at Lyngby mistet skinnjakka, måtte skrive ”taps & skade melding” og måtte betale kr 50.- i erstatning for sitt sommel. Akevitten ble ikke helt gratis likevel. Tre dager senere kom jakka i posten fra Ekne.

Konklusjonen fra kommisjonen var at det var intercooleren som var sprukket, slik at glykolen strømmet inn i sylindrene sammen med bensingassen. Intercooleren kjøler ned gassen etter at den har passert turboen.

På denne tiden mistet Luftforsvaret mange flygere, - det var en spenningstid på så mange måter, nye flytyper, ny teknikk og prosedyrer. Leif Lyngby var heldig, men også dyktig - på den tiden var det om å gjøre å ha marginene på sin side.

**ATTER EN
SPITFIRE
STYRTET NED**

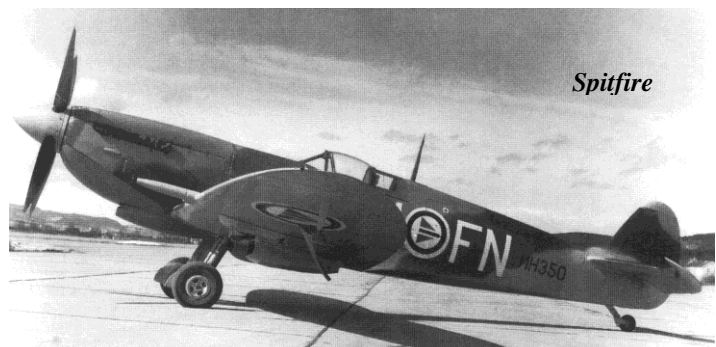
*Men denne gang
vant flyveren å
redde seg.*

I GÅR MIDDAG styrtet et Spitfire-fly ned like ved Levanger. Flyet fikk motorstopp, men flyveren, sersjant L. Lyngby, hoppet ut i fallskjerm og kom uskadd fra det. Flyet gikk i sjøen et stykke syd over Innerøya.

LUFTKOMMANDO Trøndelag har nedsatt en undersøkelseskommissjon i anledning av ulykken.

LUFTKOMMANDOEN sendte i går ettermiddag ut et kommunike om hendelsen. Kommunikatet nevner intet om hvilke forholdsregler som skal takes mot Spitfire-flyene, men våre myndigheter bør kanskje nå overveie å ta denne flytypen ut av øvelsesflyvningen. Spitfire-flyene har allerede kostet så mange av våre unge flyvere livet at vi kanskje bør overveie å anvende en bedre flytype. Denne gang fikk flyveren tid til å hoppe ut. Men det er ikke lengre siden enn i slutten av mai måned at en av Trøndelags mest lovende flyvere ikke vant å frigjøre seg før flyet styrtet ned ved Steinkjer.

Fra Adresseavisen



Jeg lar Leif Lyngby til slutt gi oss et nytt bevis på det.

Lyngby forteller:

I 1952 skulle jeg prøvefly en Fairchild Cornell, et snilt toseters skolefly, som hadde vært på ettersyn. Det var vanlig at en av mekanikerne som hadde vært med på ettersynet fikk være med på turen i baksetet. Oppstart og bakkekjøring av motoren gikk fint, magnetdropp var innenfor tillatt, oljetrykk og instrumentindikasjoner ellers var ok. Så vi takset ut til bane 14 og fikk grønt lys fra kontrolltårnet. Det var ikke radio i Cornellen. Vi klatret til 3 000 fot øst for



Værnes og foretok de vanlige testprosedyrene, og alt virket ok. Så etter en liten sightseeingtur på oppfordring fra baksetet, gikk vi inn over Værnes igjen i ca. 1 000 fot (300 m).

Da vi kom inn over flyplassen fant jeg på at jeg skulle se hvor sakte jeg kunne få Cornellen til å fly uten å steile. Jeg satte ut full flaps og trakk tilbake motorkraft, samtidig som jeg hevet nesen på flyet, dette for å få ned farten uten å miste høyde. - Etter hvert som farten sank, måtte jeg gi på litt motor igjen for å holde høyden, det gikk saktere og saktere ned mot 60 knop. Vi "balanserte" noen sekunder på kritisk fart med høy nese, full flaps og mye motor. Plutselig flikket flyet til høyre og gikk i spinn, hangartaket under oss ble plutselig sjokkerende nære. Sjelden har vel en Cornell raskere blitt tatt ut av spinn, stikka forover, fullt motsatt sideror, og den samme rotasjonen stoppet, så nøytralisere sideroret og trekke flyet ut av stupet. 1 000 fot var svært lite å gå på i en sånn manøver, det var ikke mye klaring i bunnen.

Normalt var Cornellen snill i steiling, den bare droppet nesen og så var det bare å gi på motor og trekke den opp igjen. Men den manøveren jeg gjorde presset flyet over et kritisk punkt, og attpå til i 1 000 fot. Det er vel ikke nødvendig å si at jeg ikke gjentok eksperimentet uten å ha nok høyde til å hente meg inn igjen. Det er godt å få en sjanse til etter en slik tabbe, det er ikke alle som får det! Men mekanikeren, en "ungdom" på 21 år, var såre fornøyd med det tøffe spinnet og lurte på om vi ikke kunne gjøre det en gang til! - Jeg var jo "eldre erfaren kar" på 23 år som burde ha visst bedre, men i den alderen er en jo verdensmester i det meste!

(Med tillatelse fra - og takk til - Leif Lyngby)

