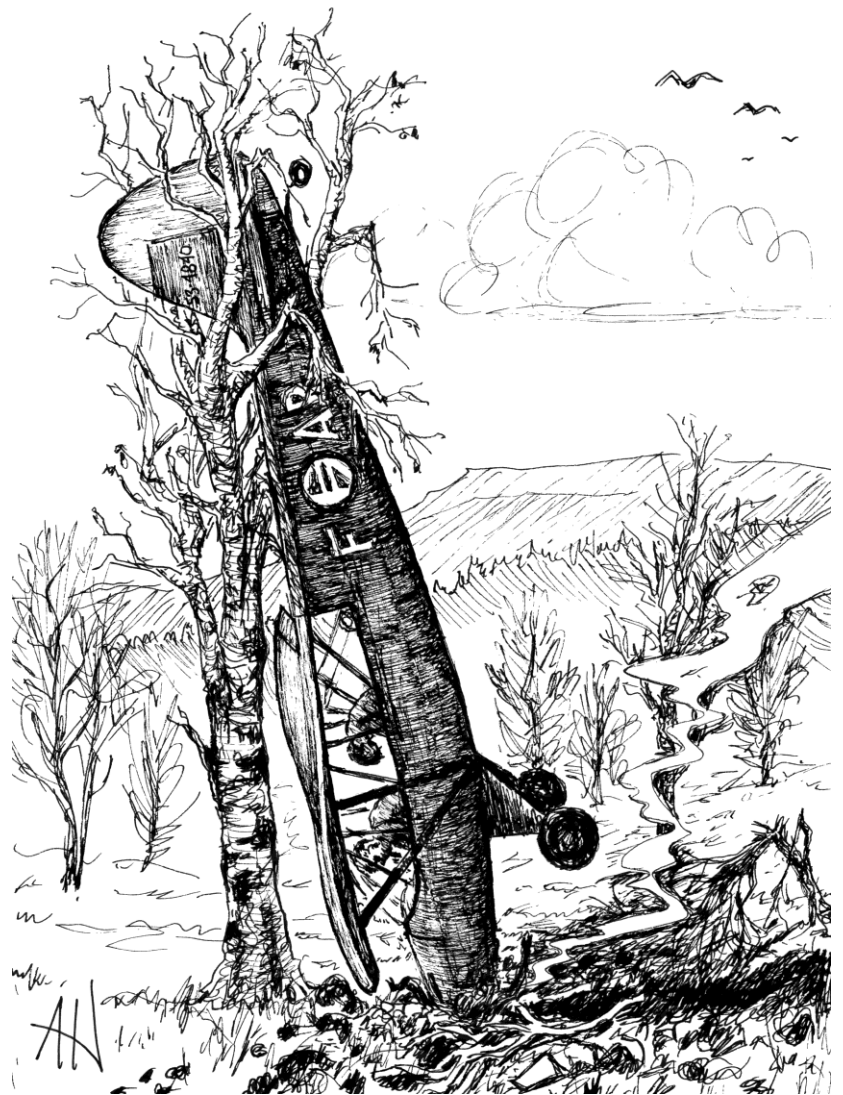


1957 Flyhavari på Drægsetaune på Skatval

De hadde tatt seg en pust i bakken på Drægsetaune på Skatval. Ja, faktisk hadde Hilmar sendt avsted sønnen Ivar (12) til handelslaget for å kjøpe snus. En var ikke så opptatt av aldersgrenser den gangen. Første økta var unnagjort på morgenkvisten, og snart ville butikken åpne. Slåttonna gikk sin vante gang, hesjene kom opp i år som i fjor. tenåringsguttene kjørte inntil med slepriva. Andre la i spennene for store kjemmer. Regnet kom - og brått røk fjerdestråden. Jo, da - alt var som det skulle være denne junidagen i 1957. Nå var de alle inne en liten stund til en matbit. På nabogården var derimot Birger Storsve ute, han myste mot himmelen - ville sjekke muligheten for regn. Det passet ikke særlig bra med regn nå, det var onsdag og han øynet muligheten til å bli ferdig til helga. "Onsdag betydde vel midt i uka - eller noe sånt", sa han halvhøyt for seg selv, han erindret fra krigen. Da het det Mittwoch. Birger Storsve ser igjen mot horisonten. Det så ikke så verst ut. Mens han står slik hører han en jevn dur, og han skjønnte straks at det var ett av Flygeskolens fly som nærmet seg. Det var helt vanlig, i og med at Flygeskolen brukte slettene øst av Heggja som lavflygingsområde. De gjennomførte visstnok øvelser i nødlanding - hadde noen fortalt ham. Sekunder senere ser han det brungrønne spinkle flyet komme nordvestfra og flyr rett mot Drægsetaune. Så hører han brått et lite smell, som om motoren hostet. Birger registrer deretter at flyet mister høyde, svinger litt vekk fra skogholtet rett fram - som om det søkte inn på jordet. Det mister mer høyde og brått tar det ned i tretoppene, velter på en måte over, rundt sin egen tverrakse og vipper seg selv ned blant trærne og ble borte.

Vi skriver onsdag den 19. juni 1957, og Flygeskolen var i gang med FlyOP-kurs nr. 3, en utdanning av flygere fra Hærens feltartilleri. Etter flyperioden på Værnes og tildelt vingen, skulle de nybakte flygerne tilbake til sine hæravdelinger. Tjenesten der - og flygings art, var å observere og lede styrkene, en utøvelse som måtte foregå i temmelig lav hastighet og lav høyde. Fram til 1992 ble det utdannet en rekke OP-flygere. Da opphørte tjenesten, til tross for store planer om innkjøp av helikopter og videreutvikling av OP-tjenesten. Tapene innen OP har vært stort hva gjelder fly, men heldigvis har få omkommet. 16 Piper Cub ble gitt i våpenhjelp fra USA. Kun to av flyene "klarte seg" uten noen form for uhell. Ett av havariene skyldes flyger fra Luftforsvaret (dette kapittelets hovedperson), resten var



Cuben havarerte på Drægsetaune

flygere fra Hæren. Sju av flyene ble i 1992 solgt til NAK.

En halvtime tidligere enn Birger Storsve gjorde sine observasjoner, hadde fenrik og instruktør ved Luftforsvarets Flygeskole, Magne Rønjus Leithe, tatt av fra Værnes med en Piper Cub L-18C. Sammen med Leithe var hans elev, fenrik Einar Muhle, fra Hæren. De skulle trene på nødprosedyrer.

Lavflygingsområdet over Heggja på Skatval var et naturlig sted å trene, da jordene og det flate terrenget under ville sikre at en tilfredsstillende landing kunne gjennomføres om noe sviktet. Det var første turen etter morgenbriefen. Alt forgikk som det skulle, sjekklistene og øvelsesmomentene satt perfekt. Etter et opptrekk skal de posisjonere seg for nytt innlegg. De har en sørøstlig kurs, sola stod lavt midt i ansiktet. Det var eleven som fløy. Et av treningsmomentene var nå "kutt av motor". Instruktør Leithe kutter derfor motoren. Dette oppskaket i og for seg ikke fenrik Muhle, som raskt og effektivt foretar de rette grepene. Problemet var imidlertid at motoren ville ikke mer, det oppstod motorsvikt i verst tenkte tilfellet.

De to ombord innser at her gjaldt det sekunder, det blir derfor kun sagt: "*Your controls*" - "*My controls*", og dermed overtok Leithe stikka. Uten motorkraft falt flyet som en skadet mygg, sola blendet trolig, vanskelig å se forover slik retningen og vinkelen var, jordet til høyre ble observert. For sent så de høyden med mindre skog på, kanskje et siste spark med pedalen for å komme til høyre og flate ut, stalle og sette flyet ned. Men så knastet det under dem. Leithe får slått av tanken. De registrerer at Cuben omtrent stanser opp, tipper forover og nedover - sammenstøtet med moder jord var unngåelig. Leithe kjenner en rask smerte i en finger. Muhle kjenner sterke smerter i ansiktet som blir slått mot panelet. Noe forstumlet, men svært lettet og overrasket klarer de to fenrikene å komme seg ut av hvert sitt sete, og la seg falle ned på bakken. De kjenner etter, jo - forslått, men de var ganske så hele, for å si det slik. At de hadde vært nærmere døden enn de likte, var nok ikke en tanke akkurat da - slike reaksjoner kommer vanligvis senere ved ettertanke.



*Randi Bakken og Ivar Bakken (kilde)
Einar Bakken Mæhre (5), Karen Bakken Mæhre (11)
ved havariestedet 10. juni 2012*



Magne Rønjus Leithe den gangen



Einar Muhle den gangen

På Drægsetaune hadde de ikke merket noen ting. Norunn og Hilmar ble ikke klar over at en flyulykke hadde skjedd omtrent utenfor dørstokken - før de ser to underlige skapninger komme haltende nedover mot våningshuset. De var kledde så rart. "Det er flygere", ropte en



Drægsetaune for noen år siden

av

ungene - og de var det mange av på det lille bruket, hele 11 stk - et helt fotballag, - selv om bare få var hjemme. Noen hadde sågar flyttet ut av rede. Dette var en familie som hadde stor tro i vertikalaksen, men at de skulle bli skjenket overfra var uventet, likevel. Ganske så forskrekket tar de imot de som kom fra himmelen. Norunn ble virkelig bekymret da hun så den ene, han virket stygt skadet. Det var Einar Muhle. I virkeligheten var det kun noen skrammer i ansiktet, etter sammenstøtet med frontpanelet, som i sin tur skyldes at de på den tiden ikke hadde skulderstropper til å holde overkroppen på plass, kun belte over hoftene. Da propellen boret seg ned i jorda ble overkroppen til Einar slynget fremover slik at ansiktet fikk et kraftig sammenstøt med instrumentene. Det medførte at han blødde en del fra ansiktet. "Ikke så ille", sier Einar Muhle det i telefon til meg fra Østfold, "men du skjønner at vi hadde hvite flightsuits (overalls/flygerdrakter), og med kontrastfargen rød - forsterket synsinntrykket seg hos folket på gården - jeg så nok mer død enn levende ut etter hvert som uniformen skiftet farge". Magne Rønjus Leithe hadde kun brukket en finger. Klokken var 0835 da flygekontrollen v/Stangeland mottar telefon fra major Sælid om at Oxford 43 (F-AR) hadde havarert i et tre. (Flygeskolen gikk over til nytt callsign (kallesignal) mandag den 5. august samme året). Flyet, som var overtatt den 5. mai 1955, hadde 271 timer, og ble avskrevet den 11. juli 1957. Det tyder på at skadene var omfattende, og forsterker hellet i uhellet for de to



Magne Rønjus Leithe i dag, ikledd sin gamle uniform fra den gangen



Berit og Einar Muhle

ombord. Et sekund lengre hit eller dit, en annen vinkel...så.....*you never know*, som det heter på godt norsk.

Kort etter havariet kom mannskaper av ulik sort til åstedet. Området ble avsperrert, men trolig hadde sikringspersonellet sovet i timen og ikke fått med seg alt i pensum. For utpå dagen kom den ca. 90 år gamle Martin Drægset ruslende inn til havaristen bakfra. Han ble, etter at vaktene hadde kommet seg etter overraskelsen, meget myndig og resolutt jaget fra stedet. En nysgjerrig 90-åring fikk ta støyten fordi noen ikke hadde gjort hjemmeleksa si.



Norunn og Hilmar Bakken med sitt fotballag

Etter militær flygerutdanning i USA, hvor de blant annet var på skyte- og bombeskole i Texas og senere Luke Air Force base i Phoenix i Arizona, kom Magne Rønjus Leithe til 330-skv på Gardermoen. Så be det et kortere opphold på Sola, før han ble beordret til 332-skv på Rygge. Som instruktør til Flygeskolen på Værnes kom han i 1956. Da hadde Flygeskolen (LFS) vært i drift på Værnes i fire år, og skulle forbli der i 46 år til (1952 - 2002). Leithe ble ved LFS i seks år. Da dro han sørover - i lag med stjørdalsjenta Jorun Vikan fra Nedre Stokkan. Ganske så mange instruktører på Flygeskolen kapret seg stjørdalsjenter mens de var der. På begynnelsen av 60-tallet var det dårlige tider både i Luftforsvaret og det sivile for tilfredsstillende flygerjobber. Flere konverterte til flygeledere, blant dem Magne Rønjus Leithe. Etter nytt opphold i utlandet, og litt omflakkende tilværelse som flygeleder - kom han omsider til Gardermoen, hvor han virket til han ble pensjonist. Leithe har nå passert de 80, og bor på Jessheim.

Einar Muhle var offiser i feltartilleriet. Som instruktør på Kongsvinger ble han beordret til OP-tjeneste. Det innebar kurset på Værnes. Muhle ble etter hvert en erfaren flyger med mange timer. Selv om han var i lufta flere ganger etter uhellet, var det tanker som ikke ville helt slippe. Det ble ikke bedre da løytnant Hans Georg Frisk fra Sverige, som også var elev på

samme FlyOP-kurs som Muhle, havarerte på Stafsberg ved Hamar nøyaktig ei uke etterpå. Einar Muhle fortsatte å fly, men tiltroen til det tekniske og sikkerheten generelt var ikke stor nok. 50-tallet var et katastrofalt 10-år for Luftforsvaret. Eksempelvis: I 1954 omkom 18 flygere i Luftforsvaret. I 1955 omkom 16 piloter. I 1956 mistet de 14 flygere. I 1957 forulykket seks piloter. I 1958 mistet 17 flygere livet og i 1959 omkom 13 stk. -



Tilsvarende fly - en Cub

Einar Muhle hoppet av, tenkte muligens familie - valgte annen karriere og havnet i Brigaden i 10 år. Deretter ble det Forsvarstaben, Hærstaben - Huseby leir, FN-tjeneste i Kashmir o.s.v - han gikk av med pensjon som oberstløytnant i 1993, og bor nå i Fredrikstad.

Magne Rønjus Leithe forteller følgende fra sin erfaring med Cub: *Jeg var ute og fløy alene i Super Cub på Værnes. Vi hadde ikke radio den gangen, men fløy på signaler fra tårnet. Det blåste kraftig fra øst, og på grunn av den sterke vinden turde jeg ikke svinge av banen. Jeg holdt derfor flyet lenge på banen i håpet om at noen skulle komme og holde i vingen, slik at jeg ikke blåste over ende når jeg svingte av rullebanen. Ingen kom og jeg ble "tvunget" til å ta av igjen. Oppe i lufta fløy jeg på sakte fart og blåste faktisk baklengs "nedover" banen. Etter en stund fikk jeg mer motorkraft, fikk grønt lys og landet igjen. Dette gjentok seg flere ganger, - opp og ned igjen, før noen omsider kom og grep fatt i vingen. En av de mange som hadde sett de baklengse landingsrundene, var general Edvin Manshaus. Han kom direkte bort til meg på Flygeskolen etterpå og lett opphisset sa han: "Det er forbudt å fly baklengs landingsrunder, men jammen var det moro å se".*

Da jeg selv var aspirant på 70-tallet fikk jeg min utsjekkperiode ved Gardermoen kontrolltårn i lag med kullkamerat Morten Haave (d. juli 2012), ei utrolig fin tid under ledelse av sjefflygeleder Arnfinn Taalesen, d. midt på 90-tallet. Det var litt av en gjeng i tårnet, folk med ulike og solide erfaringer. Jeg vil nevne at flygeleder Nils Hornes trolig er den flygelederen i landet med mest krigserfaring. Det er et håp om at noen får hans opplevelser ned på et papir.

Ellers var det i tårnet personligheter med stor P, noen kom fra flygerjobber i Forsvaret eller sivile. Jeg ser på året på Gardermoen som ett av mine beste opplevelser i livet. Og så var det Magnus Rønjus Leithe da, som jeg altså skulle bli kollega med. En liten spretten kar fra Valdres, alltid blid - en som så lyst på alt, og levde også slik. Forordninger og reglement var mest kun anbefalinger, han så alltid løsninger og alternativer som var vel så gode, og med full kontroll. Kanskje ikke slik moderne sikkerhetstanker og pedagoger vil applaudere i dag i sin stivbeinhet, tilsyn og overkills, hvor



Magne Rønjus Leithe flyr Saab Safir siste på 50-tallet

sikkerheten er sin verste fiende gjennom trolig for mye snakk om sikkerhet. Men for oss aspiranter var Leithe en læremester av de sjeldne, hvor han lærte oss selvtillit og det å ta ansvar. Ja, faktisk lot han oss ikke få noe valg, plutselig var han nemlig borte. Neste gang jeg hørte hans stemme, satt han og fløy landingsrunder som en av flere - mens jeg satt alene i tårnet og utøvde en mer eller mindre nervøs flygekontroll. Og fra ”downwind” (posisjon i luften) kommenterte han mine disposisjoner. Inn mellom dette kom det større charterfly, F5-er (jagerfly) opp fra Rygge etc. Ved siden av hadde jeg en meget erfaren assistent, Ole Korslund, godheten selv. Hadde vi gjort dette i dag, ville vi fått sparken alle sammen. Men kanskje var det nettopp denne metodikken som gjorde at vi kom igjennom, og det på rekordtid. Jeg ble flygeleder i løpet av 14 måneder fra opptaksprøvene til utsjekk. Rønjus Leithe opprettholdt sine flygeregenskaper og kunnskaper - og ble etter hvert en aktiv pensjonist i Flyklubben. Og Ole Korslund ble ordfører i Ullensaker. Ja, det var tider det! ”*The wild bunch*” gjorde det ikke så verst, likevel.



Ole Korslund