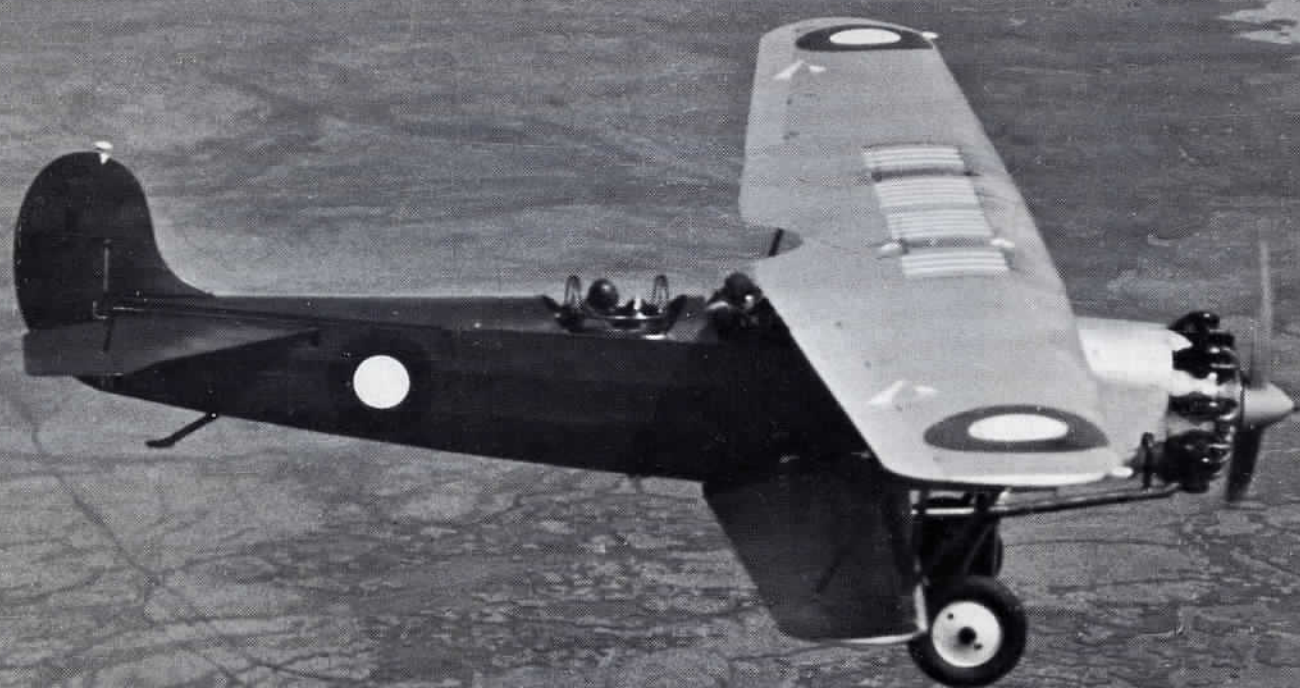


tinbox



1/76

dansk militær flyvning



Ingen af de fire fly afbildet på denne side eksisterer mere. På bare syv uger mistede ESK 730 tre to-sædede SUPER SABRE. F-100F GT-982, som ses på billedet til venstre, styrtede ned den 3. februar om aftenen ved Nustrup ikke langt fra Flyvestation Skrydstrup. Læs mere om dette styrt på side 23. (foto via NHL).



F-100F GT-558 styrtede ned ved Jevensstedt ca. 8 km fra Rendsburg i Schleswig-Holsten den 25. februar om aftenen. Flyet var på vej hjem fra Baden Sollingen i Sydtykland, da et motorhavari tvang piloterne til at lade sig skyde ud med katapultsæderne. Se i øvrigt omtalen på side 24. Billedet til højre viser GT-558 i gammel bemaling (ESK 725) under et besøg på Lossiemouth Air Base, Skotland. (foto via NHL).



Tirsdag den 16. marts var der endnu en gang bud efter ESK 730. Kl. 1330A (1230Z) styrtede TF-100F GT-856 ned ved Landerupgaard ca. 10 km nordøst for Kolding. Begge piloter, PRLT Niels Gunnar Wolhardt Sørensen (NON) og LT Tage Johannesen (TAJ), skød sig ud med katapultsæderne og landede i god behold. Der forelå ved redaktionens slutning intet om årsagen til styrtet. For TAJ var det anden gang inden for de førnævnte syv uger, at han reddede livet ved at lade sig skyde ud med katapultsæde. Billedet til venstre er taget på FSNSKP den 23. juli 1975. (PS).

PBY-6A CATALINA L-868 (ex U S NAVY 64000) blev i 1972 købt af Larkin Aircraft Corporation, Watsonville, California. L-868 eller N15KL, som den nu hed, forlod FSNVÆR den 9. juli samme år. N15KL blev senere på året videresolgt til det amerikanske «veteranflyenes luftvåben», Confederate Air Force, med hjemsted i Harlingen, Texas. Færgetflyvningen fra California til Texas fandt sted i dagene 8. - 12. december 1972. Den 18. august 1975 styrtede N15KL ned ikke langt fra Harlingen og totalhavarerede. Årsagen til styrtet kendes ikke. Hele besætningen, Col. C. A. Skiles, Dick Disney, Bill Tolar og Laurie Williams, blev dræbt. (foto via NHL).



REDAKTION:
NIELS HELMØ LARSEN
PALLE SICK

ABONNEMENT og EKSPEDITION:
NIELS HELMØ LARSEN
Postbox 14
3540 Lyngø
(03) 18 74 05

UDGIVELSE og LAYOUT:
PALLE SICK
Bystævnet 2
5260 Hjulene
(09) 15 19 62

ABONNEMENTSPRIS (4 numre):
Danmark: 50,00 kr.

Finland, Island,
Norge og Sverige: 43,50 d.kr.
Øvrige Europa: 45,00 d.kr.
Betaling omfatter moms og
porto (udenlandske abonnenter
er momsfri) og bedes indbe-
talt over giro eller inter-
national postanvisning til:

Flyvetidsskriftet TINBOX
Bystævnet 2
5260 Hjulene
Postgiro 2 27 47 87

Tryk:
Expres-Trykkeriet ApS
Odense

Eftertryk er ikke tilladt!

Fokker CV.....4

I den første af ialt tre artikler skildres den ildprøve, som Botved og Herschends Tokioflyvning i 1926 blev for den da netop anskaffede Fokker C V eller R-maskinen, som den også kaldtes. Fokker C V skulle blive en af tredivernes mest veltjente flytyper.



Piper L-18C ...13

Hærens to SUPER CUBs får måske »et nyt liv«, når de - om alt går efter planen - udfases med udgangen af 1976. På siderne 13 - 15 fortælles om en spændende bevaringsplan for de to fly.



SAAB T-1716

I andet afsnit af artikelserien om T-17 fortælles om, hvordan Björn Andreassons lille BA-7 blev til MFI-9, MFI-15 og MFI-17, - hvad Forsvaret forlangte opfyldt ved købet, samt hvordan de danske afprøvninger fortsætter sideløbende med leveringerne.



Uheld22

Årets første kvartal blev præget af uheld og havarier. Tre to-sædede SUPER SABRE, alle fra ESK 730 styrtede ned inden for et tidsrum af bare syv uger. ESK 725 sørgede til gengæld for et dramatisk men oplivende moment. Se omtalen på siderne 22 - 24.

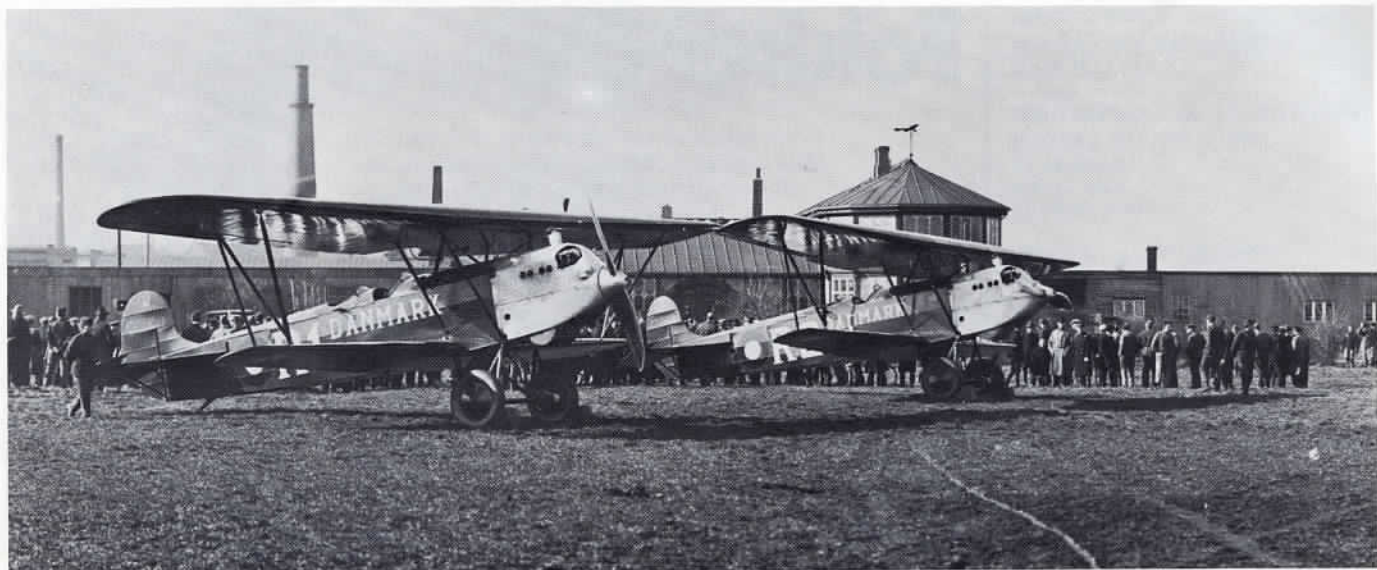


Maskinsætteriet leverede ikke satsen til 5. afsnit af F-84 listen til tiden, hvorfor vi i sidste øjeblik har måttet omredigere bladet. 5. og 6. afsnit af F-84 listen vil blive bragt i TINBOX 2-1976.

Nogle af vore læsere har spurgt os, om det var muligt enten at holde forsiden fri for ekstra tekst, altså den tekst, der nogle gange har været placeret inde i selve billedet - eller, hvis dette ikke var muligt, at gentage forsiden i det næstfølgende nummer på side to uden tekst.

Ideen med at gentage forsiden var vi ikke så glade for, idet nye ting til stadighed trænger sig på. Vi vil på den anden side gerne efterkomme læserønsker i det omfang, vi finder det muligt, og holder derfor i fremtiden forsiden ren for tekst - næsten - og gør de anvendte typer tyndere. Indholdet vil så fremgå af en oversigt som ovenfor. Vi håber, at man vil synes om den lille ændring af vort udseende.

FORSIDEN: En Fokker C V krydser Saltholm på østlig kurs. Vi har ikke med sikkerhed kunnet bestemme nummeret på maskinen, ligesom vi heller ikke kender dato, pilot, observatør eller ledsagemaskine, hvorfra billedet er taget. Kan nogen hjælpe?



Fokker C V

I disse dage for 50 år siden skrev to danske piloter og deres mekanikere flyvehistorie.

I to Fokker C V startede de fra Kløvermarken for at flyve til Tokio og hjem igen.

I denne artikel berettes om, hvordan det gik de fire danskere på den lange færd, og i TINBOX 2/76 og 3/76 fortælles videre om Fokker C V, eller R-maskinen, som den også kaldtes.

NIELS HELMØ LARSEN og PALLE SICK

Kun godt to år efter at Flyverkorpsen havde opstillet den første danske rekognosceringseskadrille, måtte man erkende, at den valgte flytype ikke var tilfredsstillende. Det drejede sig om Potez XV A2 - et enmotoret biplan i lærredsbeklædt trækonstruktion forsynet med en 400 HK vandkølet Lorraine-Dietrich 12Db motor - af hvilken type man i 1923 havde bestilt ialt otte stk.

Potez'en var ikke billig at udføre de uundgåelige mindre og større reparationer på, og hvad værre var, flyveegenskaberne i almindelighed og spinegenskaberne i særdeleshed lod en del tilbage at ønske. Da man i 1925 skulle tage stilling til erstatnings- og suppleringsindkøb, besluttede man sig derfor til at skifte flytype.

De hollandske Fokkerfabrikker havde året før, altså i 1924, indledt egentlig produktion af deres nye rekognosceringsfly, Fokker C V. Som noget helt nyt tilbød man denne nye tosædede maskine med tre forskellige og let udskiftelige typer vinger alt efter anvendelsesformål. Endvidere kunne motorfundamentet suppleret med enkle beslag påmonteres så godt som alle eksisterende typer flyvemotorer - stjernemotorer såvel som rækkemotorer - af størrelsen 250 til 650 HK.

Flyverkorpsset havde kun gode erfaringer med Fokkers produkter. Både kunstflyvningsmaskinen Fokker D VII og overgangstræneren Fokker C I var særdeles velflyvende. De var tillige både lette og billige at udføre reparationer på, og Fokker C V var bygget op på samme grundide. Da man endvidere fik mulighed for at anvende Lorraine-Dietrich motorerne uden særlige modifikationer, var valget ikke svært.

Man besluttede sig for Fokker C V, og den 13. maj 1925 bestilte Flyverkorpsset fem fly af typen. Udbuddet af forskellige typer vingesæt var i mellemtiden vokset til fem: Vingesættene betegnedes som henholdsvis A-, B-, C-, D- og E-vinger. A-, B- og C-vingerne var alle rektangulære vinger med udhængende krængere på øverste plan. De sidst tilkomne D- og E-vingesæt havde slankere trapezformede vinger med ændrede profiler og afrundede tipper. Krængerorene var smukt indføjede i øverste plan, som i øvrigt havde en relativt større spændvidde end nederste plan sammenlignet med de rektangulære A-, B- og C-vinger. En Fokker C V med D- eller E-vinger burde måske snarere kaldes en halvanden-dækker. D-vingesættet var som det eneste forsynet med V-stræbere mellem øverste og nederste plan. Alle øvrige typer havde såkaldte N-stræbere.

Flyverkorpsset ønskede de første fem fly leveret med B-vinger men købte også to sæt E-vinger for med dem at kunne gøre egne erfaringer. Godt seks måneder efter bestillingen ankom de fem fly til København med skib. Flyene fik betegnelsen Fokker C V M/26, efter det år i hvilket de blev taget i brug, samt registreringerne R-1, R-2, R-3, R-4 og R-5. Betegnelsen I R indførtes først i begyndelsen af trediveerne i forbindelse med oprettelsen af Hærens Flyvertropper.

En idé opstår

Købet af de fem fly og læsning af den franske kaptajn Pelletier d'Oisis beretning om en Paris-Tokioflyvning i 1924 fik daværende kaptajn A. P. Botved til at gå til sin chef,

oberst J. P. Koch med en plan om en langdistanceflyvning med to fly til Det fjerne Østen og retur.

Botved begrundede sin plan med, at flyvningen ville kunne være en hil- sen til de mange danske, som havde deres virke i det fremmede. Man vil- le endvidere kunne vise flaget både direkte, hvor man kom frem, og indi- rekte ved den omtale, som en sådan flyvning uvægerlig ville medføre. Endelig ville flyvningen kunne vi- se omverdenen, at danske flyvere, Danmarks lidenhed til trods, kunne magte selv de største opgaver. Det at flyve hjem igen ville være noget nyt, for andre havde før fløjet til Østen men havde benyttet jernbane og skib til hjemturen. Kapstaden havde også været i Botveds tanker som muligt mål, men Botved valgte alligevel Det fjerne Østen, nærmere betegnet Bangkok, som endesta- tion. Botved håbede derved, så- fremt oberst Koch da kunne vindes for sagen, at kunne opnå støtte fra

etatsråd H. N. Andersen fra Østasia- tisk Kompagni. Kompagniets man- ge stationer lå gunstigt placeret for en sådan flyvning og ville kunne væ- re gode støttepunkter, såfremt no- get skulle gå galt.

Oberst Koch var udmærket klar over, at også eventyrlyst, nysgerrig- hed over for det ukendte og en vis portion ærgerrighed spillede ind, men bakkede uden tøven planen op. Flyvningen ville jo samtidig være en glimrende lejlighed til at sætte en ny flytype med en næste lige så ny mo- tortype på en virkelig udholden- hedsprøve. Som pilot på det andet fly ønskede Botved sig løjtnant H. R. M. Herschend og som teknikere overofficerterne Chr. Olsen og V. Petersen.

Turen planlægges

Med oberst Kochs hjælp lykkedes det at vinde generalstabschef P. L. Birke for ideen, hvorefter det ikke var svært at opnå forsvarsminister

Kløvermarken den 16. marts om formiddagen: Botved (med stok og mappe) hilser af med Chefen for Generalkommandoen, Generallojtnant Ellis Wolff. Længst til venstre står Generalstabschefen General P. L. Birke.



Rasmussens tilladelse til flyvningen. Derpå gik turen til etatsråd H. N. Andersen, og allerede ved det første møde med etatsråden gik det, som Botved i sit inderste havde håbet - turen blev forlænget til Tokio. Mindre kunne efter H. N. Andersens mening ikke gøre det. Man fik endvidere tilsagn om al mulig støtte af enhver art fra alle Kompagniets stationer på ruten. Et lignende tilsagn lykkedes det at opnå fra Store Nordiske Telegrafsekskab.

Meteorologisk Institut og Søkortarkivet blev inddraget i planlægningen, og den foreløbige plan kom til at se således ud: København - Tyskland - Polen - Bulgarien - Tyrkiet - Persien - Indien - Siam - Indokina - Kina - Tokio i Japan og samme vej hjem igen. Flyvningen skulle om muligt indledes medio marts samme år, altså 1926.

Udenrigsministeriets arbejde med at skaffe overflyvningstilladelser fra alle berørte lande viste sig at tage lang tid, hvorfor endelig beslutning om turen først kunne tages i slutningen af februar. Der blev derfor ikke mere end knap en måned til at foretage alle tekniske forberedelser i. Den knappe tid til trods lykkedes det alligevel Flyverkorpsets tekniske personel med kaptajn C. Førslev og mester Peter Nielsen i spidsen at få de to udtagne fly, R-1 og R-2, klar til afgang den 16. marts. Forberedelserne omfattede ombygning af B-vingerne med de slanke smukke E-vinger, fjernelse af al militær udrustning, indbygning af en ekstra 300 l benzintank, nye olietanke på 120 l samt en forøgelse af kølerkapaciteten på 50%.

Særlig omhu blev der lagt i klargøringen af motorerne, og en ingeniør fra Lorrainefabrikkerne mødte op for at overvåge arbejdet, som han i øvrigt roste meget. Begge fly beholdt den olivengrønne farve på krop og vinger samt de umalede blankpolerede motorskærme af aluminium. Dog blev flyene for lejligheden påmalet DANMARK og R1 og R2 med store hvide typer på begge sider af kroppen foran kokarderne. Den 16. marts oprandt. En stor meneskemængde med forsvarsmini-

steren, generalstabschefen og chefen for generalkommandoen i spidsen var troppet op for at tage afsked.

Starten

Efter en på samme tid bevægende og festlig hilsen af, kunne oberst Koch give signal til afgang kl. 1100 præcis. Efter en runde over pladsen blev kursen sat mod Berlin, hvortil de to fly ankom efter en ikke særlig sindsoprivende flyvning.

Næste dag gik turen trods tåge om morgenen videre mod Lemberg (det senere Lvov) i Polen, og her løb de ind i de første problemer. Fremme ved Weichsel valgte både Botved og Herschend en gal biflod at følge på vejen til Lemberg. Dette opdagede de først, da de var nået helt frem til foden af Karpaterne. Heldigvis lykkedes det dem her at bestemme positionen og få fastlagt en kompas-kurs til Lemberg, for pludselig begyndte sneen at vælte ned, og R1 og R2 mistede kontakten med hinanden. Netop da der blev et kortvarigt ophold i det kraftige snefald, fløj Botved og Olsen med knap 200 km/t lige hen over Lemberg. Trods nyt snefald og dårligt sigt lykkedes det at få R1 sikkert ned på den lille frosthårde og hullede polske flyveplads. Først flere timer og en del ængstelse senere nåede Herschend og Petersen velholdne frem. De var på grund af det dårlige vejr landet et stykke fra Lemberg, og da vejret klarede en smule op, vovede de det sidste hop. Alle var glade og lettede. Næste morgen var det så koldt, at Olsen og Petersen måtte hælde kogende vand på motorerne for at få dem igang. En af Herschends magneter strejkede imidlertid, og inden det lykkedes Petersen at få fejlen rettet, var tiden så fremskreden, at de måtte udsætte afgangens til den næste dag.

Nødlanding

Denne gang lykkedes det, og i et stort hop passeredes Karpaterne. Pludselig befandt de fire flyvere sig i varmen over det flade Rumænien. Videre gik det over Bulgariens flade kuplede skovklædte bjerge med det dyblå Sortehavet til venstre. Om

eftermiddagen tabte de to besætninger hinanden af syne, og vel nede i San Stefano ved Bosporusstrædet måtte Botved og Olsen igen gennem en pinefuld ventetid. Endnu en gang troppede Herschend og Petersen op med nogle timers forsinkelse.

De kunne fortælle, at kølevandstemperaturen på R2 pludselig var steget til 100 grader Celsius, da de befandt sig over Midia. For at undgå en sammenbrændt motor havde Herschend resolut sat maskinen ned på den flade top af en meget høj bakke med stejle skråninger ned til alle sider. Blot et lille fejlgreb, og R2 ville være gået tabt.

Efter en dags ophold i San Stefano, hvor de i øvrigt måtte gennem en bunke problemer med pasmyndighederne, fortsatte turen over Lilleasiens bjerge. Efter Bosporus og Konstantinopel skiltes vejene efter aftale.

Herschend fulgte en nordlig rute over den tyrkiske højslette og kom velholdent frem til Aleppo i det nordlige Syrien. Botved blev på sin sydlige rute af dårligt vejr tvunget til at lande på en tyrkisk militær flyveplads ved Eskisehir. Da Botved og Olsen næste morgen ville fortsætte til Aleppo, var pladsen et opblødt ælte af mudder og vand. Først ved middagstid lykkedes det dem under et ophold i den kraftige regn at få R1 i luften, mens muddret feg dem om ørerne. Sidst på dagen (det var nu blevet den 22. marts) nåede også de frem til Aleppo og den derværende franske flyveplads.

Flade dæk

Da de to besætninger næste morgen stillede på flyvepladsen, mødte dem et trist syn. R1 stod helt nede på fælgene med flade dæk. Olsen havde allerede i Lemberg måttet skifte slange i et hjul for første gang, og disse to nye punkteringer på samme tid var noget nær en katastrofe, da der kun var een reserve-slange tilbage. Den kom på det ene hjul. Det lykkedes derpå den altid hittepåsomme Olsen at få klemt en slange fra et stort lastvognshjul ind i det andet Palmerdæk (selv om tvær-



Botved og Olsen i R1 umiddelbart før starten med snurrende propel - bemærk blot det blafrende flag. Trods travlt optaget af at hilse af til venstre, fik Olsen reddet flaget indendørs, og det fulgte dem på hele turen til Tokio og hjem igen.

snittet var for lille og omkredsen for stor, holdt denne slange helt til Kina!). Olsen og Petersen lappede derpå slanger det bedste de havde lært, og den 25. marts kunne turen fortsætte langs Eufrat østover til en af englænderne indrettet flyveplads umiddelbart øst for Bagdad. Hovedindtrykket fra denne etape var sand, sand og atter sand, og så var det endda kun den allernordligste spids af den arabiske halvøes store sandkasse, de havde stiftet bekendtskab med. Betagede af englændernes evne til at etablere og vedligeholde en høj grad af civilisation under selv de dårligste omstændigheder, nød de et døgn sammen med flyvervennerne fra RAF.

Feber

Fulgt et stykke på vej af to engelske de Havilland D.H.9a fløj de næste morgen langs Eufrat til Basra og derfra videre langs kysten af Den persiske Golf via Bushire til Bender

Abbas på nordsiden af strædet ved Oman.

Forsynede med madpakker, der kunne have rakt til otte dages forplejning, fløj de om morgenen den 28. marts videre over det øslige Persien og Baluchistan, fra hvem man forresten havde glemt at indhente overflyvningstilladelse, da man planlagde turen. De kom dog over denne strækning også uden uheld og kunne lige over middag lande i Karachi. Endnu en gang glædede de sig over en RAF-messes bekvemmeligheder. De afsluttede en lang dag med en tur ud i Karachis natte-liv. Dagen efter var de guvernørens gæster ved en ikke særlig spændende middag. Hen på dagen blev Botved angrebet af et voldsomt feberanfald, og af frygt for et afbræk i turen konsulterede Botved den engelske militærlæge. Denne kommanderede straks Botved i seng, gav ham en stiv whisky og en håndfuld kininpiller. Klokken tre om morge-

nen vågnede Botved feberfri, og godt en time senere var de atter på vingerne

Via Jodhpur nåede de 7 timer senere frem til Agra knap 200 km syd for Delhi. Først ved 21-tiden var maskinerne gjort klar til næste dags flyvning, men uden RAFs sædvanlige effektive hjælp, var det blevet endnu senere. Det var næsten midnat, inden de havde fået overstået bad, omklædning og spisning, men de kunne alligevel ikke dy sig for at leje en bil og køre ud til vel nok et af verdens smukkeste bygningsværker, Taj Mahal.

Utætte benzintanke

Næste morgen stod de atter op før solopgang, og ved det første lys gik starten ud over den stærkt forgrenede Gangesflod. By efter by gled væk under dem langs flodens hovedløb. Floddalen afløstes af bjerge og skove, og hen på eftermiddagen satte de hjulene på Dum-Dum flyveplad-

sen 10 km fra Calcutta. Den følgende dag var afsat til overhaling af materiellet. En stor abeflok havde erobret flyene i nattens løb og forlod kun nødtvungent og under skrig og spektakel det dejlige legetøj. Heldigvis var intet blevet ødelagt. Under arbejdet opdagede Olsen imidlertid, at den ene benzintank lækede. Det var første gang, at dette var sket under turen, men det skulle ikke blive den sidste. Det kostede dem en ekstra dag, idet tanken måtte demonteres og loddess under de mest primitive forhold, men tæt blev den da. Trediedagen efter ankomsten kunne begge fly atter gå på vingerne, og det drejede sig nu om strækningen Calcutta - Rangoon.

Først gik det på kompaskurs mod øst til Chittagong og derefter mod sydøst langs Burmas kyst med bjerge til venstre og hav til højre. Ved Akiab svingede de atter mod øst, og i et stort hop satte de over Arakan Yoma bjergkæden for at finde Irrawadi flodens udtørrede dal. Her drejede de atter mod syd, og efter 350 km over tæt ufremkommelig jungle fløj de ud over slettelandskabet nord for Rangoon i 1500 m højde.

R2 havarerer

Botved bemærkede, at Herschend tog højden af R2, men fandt det ikke alarmerende - det havde han gjort så mange gange før, når de nærmede sig bebyggede områder. Botved og Olsen mistede hurtigt den anden maskine af syne i det disede vejr, og landede i god behold i Rangoon en halv time senere.

Der gik endnu et par timer, inden Herschend dukkede op - uden R2. På grund af et alvorligt motorhavari havde han måttet lande på en lille rismark uden chance for at skåne flyet. Rismarkens jordvold havde revet understellet af, ødelagt propellen, beskadiget begge kølere og en del af kroppen.

Gode råd var nu dyre, men ved et hastigt krigsråd besluttede man at søge R2 transporteret til Singapore pr. lokalt skib og derfra videre til Bangkok med en ØK-båd. I Bangkok måtte man så kunne trække på den lovede assistance i form af re-

servedele og værksteder. De aftalte endvidere, at Botved og Olsen skulle søge at nå frem til Tokio alene, så hurtigt som muligt og returnere til Bangkok. Under Botved og Olsens fravær skulle Herschend og Petersen søge at bringe R2 i flyveklar stand, således at de som oprindeligt tænkt kunne følges ad hjemover. Dagen efter, den 4. april, drog Botved og Olsen alene af mod Bangkok. De fik med nød og næppe flyet over en jordvold for enden af den lille plads, på hvilken de var landet dagen før, men det gik.

Kursen blev sat stik øst mod Tak og derfra sydøst mod Bangkok. Efter fire timer og ti minutter i luften satte Botved R1 sikkert på Don Muang pladsen nord for Bangkok. Det viste sig nødvendigt at udføre en del motorjusteringer på R1, så det blev til seks dages ophold på stedet. Der blev truffet aftaler med kompagniets personale om assistance til Herschend, men der blev da også tid til hyggeligt samvær med de derværende danske.

Det følgende hop over Thailand og Laos sluttede i Hanoi i det nuværende Vietnam. Landingens skete på blød bund, og R1 var nær slået om på ryggen, men de slap med at få gummi revet af fælgene. Da de næste dags morgen med besvær lettede fra den bløde bane for at nå frem til Kanton, tegnede alt lyst. Efter en times flyvning begyndte det imidlertid at regne i tove iblandet kraftige lyn. I yderligere halvanden time kæmpede Botved og Olsen sig af sted på instrumenterne men måtte så give op. To timer og tredive minutter senere var de tilbage i Hanoi. Næste dag gik det bedre, men ak og ve - fremme ved Kanton konstaterede de, at flyvepladsen stod under vand - mindst en halv meter. Ned måtte de dog, for der var ikke benzin nok til en tur tilbage til Hanoi. Efter en halv snes runder over pladsen sprang de ud i det og landede i en kaskade af vand. Bunden kunne heldigvis bære, og de knap 200 kg reservedele i halen hindrede R1 i at kapotere, men komme derfra kunne de ikke.

Det tog syv dage at få vandel ledet

bort og pladsen tørret så meget, at den kunne bære et startende fuldtlastet fly. Dette uheld skulle blive karakteristisk for hele Kinaafsnittet af turen. Hvad der var planlagt at skulle vare fire dage kom til at tage hele 36 dage.

I løbet af de syv dage gjorde Botved en afstikker til Hong Kong pr. skib for at se, om flyvepladsen der var bedre end i Kanton, men med negativt resultat. Søndag den 18. april vovede de en start fra Kanton. Med motoren på højeste omdrejninger klarede de sig lige fri af et hus for enden af den lille plads og satte kursen ud mod kysten langs Formosastrædet. Derpå gik det nordover mod Shanghai, og bortset fra en strid modvind så alt ud til at skulle gå godt.

Utætte benzintanke igen

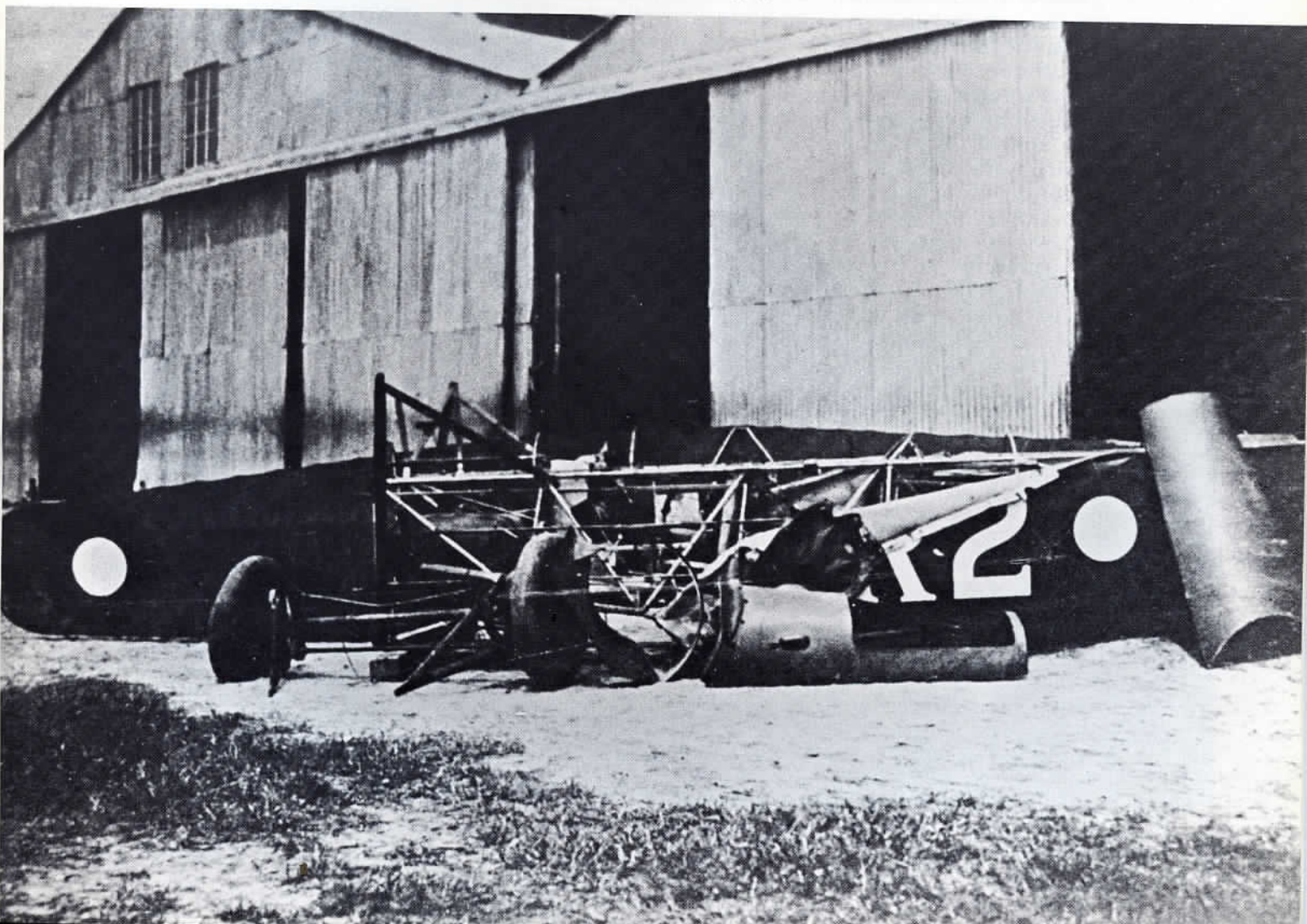
Pludselig blev de opmærksomme på, at en fin tåge af forstøvet benzin stod bagover fra den ene vingetank - altså atter en lækage, og det på det mest uheldige sted. Landskabet var bjerg- og skovrigt, og de havde på hele turen ikke set en eneste plads, på hvilken de havde kunnet foretage en nødlanding. Et blik på benzинуrene sagde dem, at 200 l var gået tabt, og da de manglede 300 km i at være fremme ved Shanghai, måtte de opgive at nå frem. Der var kun benzin nok til endnu et kvarters flyvning.

Som ved et mirakel viste der sig ti minutter senere i en af kystens utallige bugter hele fire marker, der alle var store nok til at tage et landende fly. Næppe havde hjulene taget jorden, før en stor skare kinesere kom strømmende til fra alle sider. Botved og Olsen kunne ikke hindre kineserne i at tage R1 i besiddelse på samme måde som aberne i Calcutta. Alt blev undersøgt og pillet ved. Da de to flyvere efter en kold nat uden nogen søvn (de havde måttet ligge på den bare jord) igen inspicerede deres fly, hang lærredet flere steder i laser. Alt, hvad der kunne skrues eller pilles af med fingrene alene, var simpelthen væk.

Efter en drøj fodtur til Ninghai fik de via telegraf løfte om assistance.



De to billeder på denne side tør vi godt betegne som enestående. Overassistent L.A. T. Ege, Flyvevåbnets historiske Samling, fandt for nylig to 50 år gamle fotografier på glasplade (nærmest at sammenligne med sort/hvid diapositiver). Han lånte os disse klenodier med henblik på denne artikelserie, og ved lidt »fotografisk reparationsarbejde« er det blevet muligt for første gang at offentliggøre billeder af R2 taget lige efter havariet ved Rangoon. Af den nedenfor viste bunke stumper lykkedes det at samle en flyveklar maskine, der evnede at holde til den 10.065 km lange hjemtur.



Efter flere timers fodtur og en begivenhedsrig togrejse på næsten et døgn nåede Botved og Olsen frem til Tientsin, hvor de endnu en gang kunne få hjælp fra ØK og Store Nordiske. ØK påtog sig at fremskaffe reservedelskasserne med bl.a. en ny motor fra Yokohama, hvortil de var blevet afsendt under planlægningen af flyvningen i februar. Store Nordiske klarede alt det kommunikationsmæssige. På grund af den forsinkelse, som det nye uheld uvægerligt ville medføre, turde Botved ikke længere satse på hjemrejse ad samme rute, som den ad hvilken de var ankommet. De ville højst sandsynligt blive fanget af monsunregnen og strande på en eller anden tilfældig flyveplads.

Botved tog derfor den følgende dag alene til Peking for der at drøfte sagen med den danske gesandt Henrik Kauffmann. Turen blev foretaget med bil og kom til at gå lige gennem krigsskuepladsen, hvor kuglerne i bogstaveligste forstand peb rejse-selskabet om ørerne. Med hjælp fra Store Nordiske blev det gennem en omfattende udveksling af telegrammer mellem Peking, København, Moskva og Bangkok vedtaget at R1s hjemtur skulle gå over Korea, Sibirien, Rusland, Lithauen og derfra direkte til København. Herschend og Petersen skulle hurtigst muligt afslutte arbejdet med R2 og flyve hjem samme vej, som de var fløjet ud.

Efter tre dage i Peking returnerede Botved til Tientsin med tog, og i yderligere 21 dage måtte han og Olsen vente på den nye motor fra Japan. Yderligere et døgn gik med at få motoren fragtet til Den gule Flod, hvor de til deres store lettelse fandt R1 uskadt, som de havde efterladt den. Den stedlige mandarin havde sikret den ved postering af bevæbnede vagter.

Benzin ville blive sendt til dem med skib fra den danske station i Ningpo. Den stedlige mandarin ledsagede dem derpå tilbage til R1, som så endnu værre ud, end da de havde forladt den. Ved mandarinens mellemkomst lykkedes det på mærkelig vis at fremtrylle så godt som alle større forsvundne dele. Tråd og

snor klarede det resterende. Også benzinen nåede frem, og de blev klar til start - næsten. Det ene dæk viste sig i sidste øjeblik at være utæt, så Olsen måtte i stor hast give håndpumpen et halvt hundrede slag, derpå smide pumpen op i agtersædet og selv følge efter, samtidig med at Botved gav gas. Motoren gik perfekt, og de kom godt i luften.

Sammenbrændt motor

Efter dis og tåge over bugten ved Shanghai kunne de efter bare 1 time og 45 minutter lande i Shanghai helt nede på fælgene. Heldigvis havde den derværende danske general-konsul ladet 100 kinesere arbejde otte dage i træk på at planere pladsen, så den nu fremtrådte som et stuegulv.

Startet, som de var, fra de mest primitive forhold ved Ninghai, landede de nu i den største luksus. Som ØKs og Store Nordiskes gæster blev de installeret på »Astor House«, og i fem døgn kappedes den danske kolonis mange medlemmer om at forkæle de to gæster fra Danmark.

De måtte dog løsrive sig og vende tilbage til eventyret. Efter knap fem timers flyvning og 800 km ude på strækningen til Peking strejfede Botveds blik, som tusinder gange før under turen, instrumenterne. -- Kølevandstermometeret viste 100 grader Celsius !!! Notesblokken gik hastigt frem og tilbage mellem for- og agtersæde, og de enedes om, at det nok bare var termometeret, der var røget sig en tur. Det lignede jo fuldstændig Herschends tilfælde ved Aleppo. Fem minutter senere var de klar over, at termometeret ikke havde løjet, for den umiskendelige lugt af sammenbrændt motor ramte dem i ansigterne. En læk i den ene køler havde fået vandet til at tapløbe ud i den blå luft, og der var ikke andet at gøre end at slå tændingen fra. De fik maskinen heldigt ned på det flade land langs Den gule Flod, - for pludselig at befinde sig midt i det nord-syd kinesiske opgør. En borgerkrig, der med vekslende styrke havde varet lige siden første verdenskrig.

På endnu et døgn klarede Olsen en motorombytning under feltmæssige forhold, og de kunne lettede drage af om morgenen den 20. maj. Efter bare tre kvarters flyvning var det atter galt med en af benzintankene, og den opståede lækage så ud til at blive større og større. De måtte altså endnu en gang gennem en nødlandings mange kvaler. Denne gang kom de dog ned på en stor eksercerplads ved Ma Chung syd for Tientsin. Her redde de sig to dunke benzin, på hvilke de netop kunne nå til Tientsins væddeløbsbane, der netop var blevet gjort klar til årets store væddeløb. Botved turde ikke gå rundt, og de landede i medvind. Motoren gik i stå, netop som de befandt sig over banens indhegning med kurs mod polobanen på pladsens midte. R1 ramte polobanens bræddehegn og måtte igen underkastes et par dages reparation. Med den danske konsuls hjælp klarede de også dette uheld, og endelig den 22. maj kunne de lande på Wan Yuang flyvepladsen ved Peking.

Gal kurs

I to og et halvt døgn blev de fejret og feteret af både de lokale myndigheder og de udenlandske legationsmedlemmer, herunder ikke mindst af den danske stab med gesandt Henrik Kauffmann i spidsen.

Den 25. maj var Botved og Olsen atter på vingerne, og i to timer fløj de på grund af meget lavt tågelignende skydække helt nede i kun 20 m højde, til de nåede bjergene. Tågen ville ikke forsvinde, så de landede i en udtørret floddal for at vente på opklaring i vejret. Efter halvanden times venten vovede de en start, som nær var endt med havari. Men heldet var med dem endnu en gang. Botved fandt jernbanen, der gik til Mukden - troede han. Først 300 km ude ad den gale retning opdagede han fejlen. Tilbage igen, ned i Kin-Tcheou, hvor jernbanesporene havde delt sig, optankning og atter på vingerne, - og denne gang langs den rigtige jernbane.

Endelig kl. 1640 om eftermiddagen kunne de lande i Mukden næsten fem timer senere end planlagt. Det



Billedet foroven: En skrammet og arret R2 lige efter hjemkomsten den 5. juni 1926. Billedet forneden: Fra venstre til højre Olsen, Herschend, Botved og Petersen foran venstre nederste plan på en Fokker C V. Da vingen tydeligvis er en kantet B-vinge er flyet næppe hverken R1 eller R2, som jo havde E-vinger.



betød, at den oprindeligt store modtagelseskomite, inklusiv et stort orkester, var skrumpet ind. De måtte undvære Kong Christian, som man ellers havde øvet sig på en hel uge. Den 27. om morgenen startede de mod Haeju i Korea, men skylregn tvang dem til at vende om. Lige over middag gjorde de et nyt forsøg, og atter måtte de returnere til Mukden.

R1 nær havareret

Ved inspektionen efter landingen opdagede de for - ja de var ikke selv klar over hvilken gang - en lækage ved en af tankene. Denne gang kunne Olsen holde fri, idet kinesermechanikerne klarede loddearbejdet. Dagen efter lykkedes det dem endelig at nå Haeju.

Strækningen Haeju - Taegu var nær blevet enden på deres Tokiofærd. Ved landingen i Taegu sank R1s hjul så dybt i på den bløde bane, at den gik på næsen og gravede den endnu roterende propel ned i jorden. Maskinen stoppede med halen strittende lige i vejret i en yderst ynkelig position. Med assistance fra den på stedet stationerede garnison fik de ved hjælp af tove R1s hale tilbage på jorden, og til deres store lettelse viste det sig, at de var sluppet med en bule i propellens navkappe. End ikke propellens blade havde taget skade af at have været brugt som skovl.

Japan - endelig

De kunne derfor allerede den næste dags morgen tage hoppet over Koreastrædet til det land, de så længe havde ventet på at nå. Kl. 1215 landede de i Osaka til en stor modtagelse. Rygtet om deres ankomst var forlængst nået frem pr. telegraf. Modtagelsen i Osaka var dog for intet at regne mod den velkomst, der mødte dem i Tokio dagen efter. Det sidste stykke vej blev de ledsaget af en eskadrille japanske militærfly, og da Botved over Tokorozawa flyvepladsen uden for Tokio slog motoren fra og næsten lydløst gled ned til landing, ville jubelen ingen ende tage. At beskrive de følgende 14 dages mange begivenheder vil føre for vidt. Det var i hvert fald så overvældende, at de mod slutningen af de to

uger længtes alvorligt efter atter at hænge mellem himmel og jord i deres elskede fly.

Regntiden nærmede sig, og starten til hjemflyvningen var fastsat til den 12. juni. Natten mellem den 11. og 12. begyndte det at styrtregne. Da Botved og Olsen kl. 3 om morgenen tog til flyvepladsen, var et par hundrede mennesker det ukristelige tidspunkt og vejret til trods mødt op for at tage afsked. Det var håbløst at tænke på at nå til Korea i eet hop i dette vejr, men Botved nænnede på den anden side heller ikke at skuffe de mange fremmødte. De gennemgik afskedsceremonien og littede som planlagt og fløj uden for synsvidde, hvor de kredsede rundt i en halv times tid - hvorefter de kom tilbage og landede. I mellemtiden var folk, helt som man havde håbet det, illet hjem for at komme under tag. Regnen blev ved med at strømme ned, og i tre døgn gik de rundt som løver i et bur utålmodige efter atter at komme afsted. Endelig tirsdag morgen kunne de i overensstemmelse med meteorologernes udsagn starte i tørvejr.

Hjemtur i rekordfart

Allerede kl. 0830 var de i Osaka, og hjemturen var nu ved at få karakter af en kapflyvning. Nok havde Botved, da han i Peking lagde planen for den nye rute hjem, hørt, at Pelletier d'Oisi netop på samme tid ville søge at sætte ny rekord ved en flyvning Paris - Tokio over Sibirien. Der er blot ingen tvivl om, at det lige så meget var længslen efter Danmark, der fik de to flyvere til at presse tempoet så højt op, som de reelt gjorde. Hele hjemturen fra Tokio tog i virkeligheden kun 8 døgn. I løbet af en flyvetid på 72 timer og 25 minutter fløj de ialt 10.545 km! Det giver i gennemsnit 145 km/t eller 1.318 km pr. døgn. D.v.s. at de tilbragte, stadig i gennemsnit, 9 timer og 3 minutter i luften pr. døgn. Materiellet, og det vil først og fremmest sige vingetanke, kølere og motor voldte stadig lige mange kvaler og krævede til stadighed reparationer og pasning. Det betød, at de i de otte døgn ikke fik mere end 2 - 3 timers søvn hver

nat, og det ofte under de mest elendige forhold.

Jernbanelinier, floder og søer var vigtige ledetråde på den lange færd mod vest over det store kontinent. Uvejr, myg, motorudsættere, utætte kølere, dårlig benzin, store velkomster, nødlanding, søvn på den bare jord og lække tanke vekslede i det uendelige og mindede til sidst bare om een lang ubehagelig drøm. Det kneb til sidst med at holde øjnene åbne under flyvningen, mens de på samme tid ikke kunne sove, når de skulle.

Det virkede som en stimulerende indsprøjtning, da de den 23. juni om morgenen meget tidligt, ca. to timer efter starten fra Königsberg, kunne se ned på Bornholm. Turen op langs Skånes kyst til Malmö og derfra over Øresund til Kløvermarken føltes på samme tid kort og uvirkelig. Det var et par lykkelige men meget trætte flyvere, som kl. 0745 med stoppet motor gled ind til landing. Heldigvis standsede maskinen sit afløb, netop som den tusindtallige tilskuerskare slog sammen om dem. I mylderet fandt Botved og Olsen deres følgesvende fra turens første del, Herschend og Petersen. De var kommet hjem fra Rangoon i god behold ca. tre uger før, den 5. juni, og gensynsglæden var stor.

Det bør til slut nævnes, at Botved og Olsen faktisk slog Pelletier d'Oisi ved deres hurtige hjemflyvning. Pelletier nåede Peking på 7 døgn men måtte der opgive på grund af overanstrengelse!!! - og tage toget hjem. Pelletier havde endda i forvejen fået udsendt franske mekanikere til at klargøre maskinen, efterhånden, som han kom frem. Olsen måtte klare så godt som alt selv under hele hjemturen, og det gør bestemt ikke den danske bedrift mindre.

De 50 år, der er gået siden da, rummer mange store og bemærkelsesværdige præstationer inden for flyvningen, og dog tåler Flyverkorpsets Tokioflyvning i 1926 stadig sammenligning med de største. Botved, Olsen, Herschend og Petersen førte bevis for, at danske flyvere kan måle sig med selv de bedste udenlandske. ■



Y-652 (billedet herover) og Y-654 har begge en fortid i både U S ARMY og i Den belgiske Hær. Flyene har - i samme rækkefølge som før - c/n 18-3151 og 18-3165, U S ARMY no. 53-4751 og 53-4766, Belgian Army reg. OL-L-89 og OL-L-91. De blev begge modtaget af Den danske Hær den 7. maj 1957.

Piper L-18C flyver stadig og bliver ved med det - måske

TEKST OG FOTOS PALLE SICK

Langt de fleste af Hærens Flyvetjenestes mange daglige operationer udføres med Hughes 500 - det lille »piskeris«, som den ofte næsten lidt kærligt omtales piloter imellem.

Alligevel kan man næsten hver dag også se to små camouflerede Piper L-18C SUPER CUBs blande sig i selskabet og let og yndefuldt flyve til og fra Flyvestation Vandel, der er hjemsted for Hærens lille flyvende enhed.

Under BIKINI 75, Flyvevåbnets årlige redningsøvelse på Ebeltoft Vig, kom jeg i snak med PRLT E. Christiansen (VAD) fra Hærens Flyvetjeneste. Han fortalte mig, at efter planen skulle de to eneste tilbageværende L-18C udfases med udgangen af 1976. Det var der sådan set ikke noget mærkeligt i, da flyene efterhånden er ved at have 20 år på

PIPER L-18C

bagen i Forsvarets tjeneste. VAD føjede dog noget til, som fik mig til at spidse ører. Hærens Flyvetjenestes piloter går rundt med planer om at forsøge at holde de to fly i luften ud over 1976, hvis man ellers kan vinde Forsvarets ledelse for tanken. For at høre mere om, hvordan det gik med denne plan, tog jeg en kold martsdag til FSNVAN, hvor jeg kontaktede PRLT Kay Andersen (KAS), som er en af initiativtagerne til bevaringsplanen.

Hvad fik jer på den tanke at søge de to SUPER CUBs bevaret?

Tjah - vi har alle her en del til overs for de to gamle maskiner, som er de

eneste tilbageværende af ialt 16 SUPER CUBs, som Hæren modtog i 1957. Som du sikkert ved, mistede vi nogle fly ved havarier, men langt de fleste - 11 for at være helt nøjagtig - gik tabt ved en heftig hangarbrand her på flyvestationen i april 1968. Endvidere synes vi, at flyene er i så god stand, og at der er så mange flyvetimer i dem endnu, at det ville være synd og skam, om de allerede nu skal ende som stationære museumsgenstande.

Hvordan det? Er der da allerede nogen, der har været ude efter dem?

Det er der faktisk. Vi ved, at Danmarks Flyvemuseum gerne ville ha-

ve den ene, og at Artilleriet er interesseret i den anden til et påtænkt artillerimuseum.

Hvad har I gjort for at realisere jeres plan?

Foreløbig har vort arbejde været af mere lokal art. Vi indkaldte til en slags generalforsamling, hvor tanker blev ridset op. Der viste sig at være interesse for sagen, og jeg gik hen og blev en slags formand for projektet. Vi har siden da søgt at samle et grundlag for en henvendelse af mere officiel art. Det er sket ved undersøgelser og beregninger. Det er nu ikke helt rigtigt, at det kun har været på lokalt plan, for vi har da også ved en bemærkning her og der søgt at gøre andre bekendt med vores plan i håb om at fremme sagen.

Du nævnte før, at der var en del flyvetimer tilbage i flyene - hvor meget har de i grunden fløjet?

Y-652 har, som du kan se det her på dens logkort, fløjet 3125:25 timer og Y-654 noget mere, nemlig 4096:20 timer. Noteringerne er helt friske - den ene fra i går, den anden fra i forgårs, så du kan se, at vi bruger dem.

Hvem ejer flyene?

Det gør faktisk U.S. ARMY. Amerikanerne forærede i sin tid brugsretten til den danske hær, som siden har været ene om at benytte dem.

Er flyene så leveret som MAP fly?

Nej, - de er ikke MAP fly, altså fly under Military Assistance Programme. Der er ikke løbende blevet leveret reservedele til dem gennem årene, og de skal ikke føres tilbage til status som ved leveringen i 1957.

Hvor står det?

Ingen steder, for vi har faktisk ingen papirer på dem, Flyvematerielkommandoen heller ikke. Vi tvivler også på, at U.S. ARMY er særlig interesseret i at få dem tilbage. Typen er jo for længst forsvundet ud af aktiv tjeneste ved de amerikanske enheder.

Y-652 og Y-654 "i stak" over Randbøl Hede i et forsøg på at vise effekten af mønstret camouflagebemaling. - Dem selv!

SKLT K. G. Lindblad (KUR) ved Y-652. ►





koste 45 kr. pr. flyvetime.

Hvad med reservedele?

De er ikke med i prisen, men vi håber jo, at det vil lykkes at få reservedelene til at følge med flyene. Hvis vi selv skal anskaffe reservedele, må vi regne med en tier ekstra pr. time.

Har I fået nogle reaktioner på jeres tanker?

Nu har vi jo endnu ikke henvendt os med nogen ansøgning, men vi agter at stile en til chefen for Hæren. I den vil vi redegøre for vore tanker, men vi har dog et forhåndsindtryk af, at man sådan set er meget interesseret i vores plan.

Hvad findes der af reservedele til flyene?

Vi mener, at der til flyene findes ialt otte motorer. Reservemotorerne befinder sig hos Flyvematerielkommandoen i Værløse, idet FLV i alle årene har varetaget det tekniske vedrørende Hærens Flyvetjenestes fly. Hertil kommer en del mindre reservedele, som findes dels her, dels i Værløse.

Er det jeres tanke at købe flyene?

Både ja og nej. Vi håber at kunne overtage flyene om ikke som en foræring - det er jo mere brugsretten, vi er interesseret i - så dog for et kun mindre symbolsk beløb. Vi har ikke noget imod, at flyene behæftes med en klausul om, at de, når de er udfløjet, skal tilfalde de nævnte museer. Udgifter til den daglige drift vil vi naturligvis selv afholde helt ud.

Det lyder, som om I allerede har regnet på driftsudgifterne.

Det har vi skam også. Med en årlig driftstid på 150 timer vil en flyvetime med alt indbefattet komme til at koste 58 kr. Når jeg siger alt indbefattet, mener jeg service, 50- og 100-timers check, brændstof, olie, henlæggelse til motorskift, luftdygtighedsbevis, lovpligtig ansvarsforsikring o.s.v. Ja, selv en fuld kaskoforsikring med 1000 kr selvrisiko er medregnet i denne timepris. Hvis vi tager den rene drift alene, vil det





T-401 - første danske T-17 - over et Sydsvensk landskab.

SAAB-foto

T-17 SUPPORTER er, som det blev nævnt i artikelseriens første del, sidste skud på stammen af lette fly fra det svenske firma Malmö Flygindustri, som oftest blot benævnt MFI. T-17s aner går helt tilbage til 1955, hvor dette flys konstruktør, Björn Andreasson arbejdede for Convair i San Diego, California, i De forenede Stater. Han arbejdede her som leder af en gruppe, der havde kontrolsystemer som speciale. Björn Andreassons liv har helt fra drengsårene været præget af interessen for flyvning. Fast form tog interessen rigtig, da han efter at have studeret ved Tekniska Högskolan i Stockholm fik ansættelse først ved Bofors, siden ved SAAB og FFVS. I sommeren 1945 flyttede han til Dan-

mark, hvor han havde fået ansættelse som konstruktør hos Skandinavisk Aero Industri på Sluseholmen i København. Her udførte han under civilingeniør K. G. Zeuthens tilsyn størstedelen af konstruktionsarbejderne på KZ-VII, KZ-VIII og KZ-X. I første halvdel af 50'erne drog Andreasson videre til U.S.A. for der at arbejde først hos McDonnell og siden, - som allerede nævnt - hos Convair.

Ukompliceret fly

Også i fritiden syslede Björn Andreasson med flyvemaskiner. Efter ca. 1.500 timers fritidsarbejde havde han sin nye konstruktion BA-7 færdig, og den 10. oktober 1958 gik han i luften med den for første gang. Ma-

terialer inklusiv en brugt Continental A75 firecyl. boxermotor stod ham i kun 1.000 \$. Med en spændvidde på bare 7,00 m og et planareal på 8,55 m² var nyskabelsen et af verdens mindste fly overhovedet. Med en lidt kraftigere motor kunne det være blevet et virkelig »hot« lille fly. BA-7 havde som noget forholdsvis nyt »skuldervinger«, altså vinger der var anbragt i den for udsynet gunstigste position i højde med pilotens øjne. Endvidere var BA-7 meget let og generelt kendetegnet ved ukompliceret og teknologisk lidet krævende konstruktion helt ned til den mindste detalje. Kroppen var en enkel kassekonstruktion med longerons omslutende fire skods. Det hele var be-

/MFI T-17 Supporter

klædt med plane eller enkeltkrummede aluminiumsplader. Vingens to rektangulære halvdele var bygget op over et NACA 23008.5 profil på en stangpresset hovedbjælke anbragt ca. 30% af vingebredden fra forkanten. Begge vingehalvdele inklusive ror og flaps var som kroppen beklædt med aluminiumsplade. For at gøre udsynet helt perfekt havde begge vingehalvdele skråt afskårne vingeforkanter helt inde ved roden, og for at bringe pilot og passager så tæt på flyets tyngdepunkt som muligt, havde de to vingehalvdele 3° fremadhældning eller negativ pilform, om man vil. Det eneste minus ved BA-7 var faktisk det meget trange cockpit. Det var så snævert, at en amerikaner efter en tur i Björn Andreassons lille maskine om den sagde, at den steg man ikke op i, - den tog man på.

Hjem til Sverige

BA-7 kunne imidlertid flyve, og den beviste rigtigheden af Björn Andreassons idé om, at gode flyveegenskaber og enkel konstruktion udmærket kan forenes. Flyet var særdeles stabilt i luften ved alle hastigheder med præcist virkende ror og flaps. Eneste større modifikation bestod i et nykonstrueret større sideror, som blev påmonteret i 1960 samtidig med at motorkåben blev lukket helt og således kom til også at omslutte de ellers udragende cylindre.

AB Malmö Flygindustri, som på dette tidspunkt ejedes af Trelleborg Gummifabrik AB, fattede interesse for BA-7. Resultatet blev, at Björn Andreasson fik sin BA-7 skilt ad og pr. skib sendt til Sverige. Han fulgte selv efter for at overtage stillingen som leder af MFIs flyafdeling (MFI lavede på det tidspunkt meget andet end fly, fortrinsvis emner i glasfiberarmeret polyester) på Bulltofta Flyveplads lige uden for Malmö. Her skulle hans første opgave være at færdigudvikle BA-7 med henblik på egentlig seriefremstilling. Arbejdet kom i gang med det samme. BA-7 virkede som flyvende prototype, og de første tre håndbyggede før-serie fly blev til over de næste to år, mens

erfaringerne fra de samtidige BA-7 flyvninger blev omsat i praksis.

Seriefremstilling

Den mest afgørende ændring var valget af en større motor, en 100 HK Continental O-200-A. Den serieproducerede model blev døbt MFI-9 JUNIOR, og det først fremstillede fly blev prøvefløjet den 17. maj 1961. Egentlig seriefremstilling af yderligere 10 fly var allerede indledt på dette tidspunkt.

I løbet af foråret 1961 førte MFI en række forhandlinger med det tyske firma Bölkow om en eventuel tysk licensfremstilling af MFI-9. Tyskerne var meget interesserede og mente, at der i Europa måtte være et marked for det fikse lille fly. Forhandlingerne sluttede med, at der i juli måned samme år blev underskrevet en licensaftale, ifølge hvilken Bölkow erhvervede alle markedsrettigheder uden for Skandinavien, som MFI beholdt for sig selv. Allerede den 30. marts året efter, 1962, fløj den første før-serie Bölkow Bo 208, som den tyske udgave af JUNIOR blev kaldt. Otte måneder senere var en egentlig seriefremstilling i gang også i Tyskland.

Svigtende salg

Alle fortrin til trods blev JUNIOR'en ikke den salgssucces, som man forventede. Kritikken gik som oftest - og til dels forståeligt - på det trange cockpit. Vanskeligere at forstå var kritikken af JUNIOR'ens udseende. I al funktionalismen var der ligesom ikke nok for øjet. Man fandt den for skrabt uden at tænke på, at det netop var en af grundene til at flyet var så relativt billigt. Man havde faktisk ikke fattet Björn Andreassons idé med en enkel og dermed billig konstruktion. Man glemte for det kompakte kantede ydre, at JUNIOR'en på næsten alle områder fløj bedre end andre fly i samme klasse.

Forbedringer

Både Bölkow og MFI arbejdede på at forbedre JUNIOR'en. Resultaterne af disse bestræbelser blev JUNIOR B henholdsvis MFI-9B, uden at de to modeller dog var ens. Tysker-

ne nøjedes i første omgang med enklere modifikationer (elektrisk aktiverede flaps, ny dæmpning af næsehjulsfjedringen samt større vingetipper af plast), mens svenskerne gik mere radikalt til værks. Foruden de af tyskerne indførte forbedringer ændrede MFI hovedbjælkens gennemføring i kroppen og forstærkede vingestrukturen. Det gav ekstra plads i cockpittet i længderetningen og tillod samtidig op-hængning af udenbords last på ialt to hardpoints. Cockpittets vægge blev endvidere på MFIs anden prototype forsynet med udbulinger for i bogstaveligste forstand at give mere albueplads. Dette var klart et forsøg på »at give MFI-9B uniform på«. Det lagde man da heller ikke skjul på, idet man allerede fra prototype-stadiet kaldte modellen Mili-trainer.

Mili-trainer

Heller ikke Mili-trainer blev nogen salgssucces. Den kunne være blevet en glimrende elementærtræner, og en eventuel køber ville samtidig have fået et fly, der kunne tjene som artilleriobservationsfly, forbindelsesfly og endda som let støttefly. På de forstærkede vingehalvdeles op-hængspunkter kunne den bære enten 2 x 3 stk. 7,5 cm raketter, et par 7,62 mm mskingeværpods eller et par Bofors Bantam antitankmissiler. Ikke engang Flygvapnet kunne trods omfattende afprøvninger af de to prototyper i 1964 finde anvendelse for typen.

Licens udløber

Forbedringerne fandt dog vej til de civile udgaver ved både MFI og Bölkow. Sidstnævnte firma var i øvrigt i mellemtiden indgået i den nydannede gruppe af tyske flyvemaskineproducenter, Messerschmitt-Bölkow-Blohm, uden at det havde ændret noget ved licensaftalen. Tyskerne indførte således også den ændrede vingestruktur, og de to firmaers produkter lignede atter hinanden til forveksling. Da Bölkows licens udløb i slutningen af 60'erne, androg den samlede tyske produktion 204 stk. Bo 208 JUNIOR mod MFIs 46 stk. MFI-9B. MFI havde der-

SAAB T-17

udover bygget et enkelt fly med en 130 HK motor (Rolls-Royce bygget Continental O-240A) og forlængede vingetipper. Dette fly var ene om at bære betegnelsen MFI-9C.

MFI-15 på vingerne

Samtidig med at Flygvapnet og den svenske hær i 1967 - 68 var begyndt at se sig om efter en afløser for henholdsvis de aldrende SAAB-91B og -91C SAFIR (Sk 50B og Sk 50C) og Piper L-21B, blev MFI overtaget af SAAB-Scania. Björn Andreasson havde da allerede i lang tid arbejdet på en større og kraftigere udgave af MFI-9, en udgave, der helt fra fødslen var tiltænkt en militær rolle. Den skulle kunne benyttes som både trænings-, observations- og nærstøttefly og havde fået betegnelsen MFI-15.

Både næsehjuls- og halehjulsunderstel skulle kunne benyttes på samme fly, sidstnævnte evt. suppleret med ski for operationer i selv dyb sne. Næse- og halehjulsversionerne betegnedes henholdsvis MFI-15A og -15B. Der kunne endvidere på

specielle beslag monteres ekstra store flaps med henblik på flyets rolle som platform for en artilleriobservatør.

Den 11. juli 1969 kunne den første prototype gå på vingerne. Firmaets test- og projektpilot, Ove Dahlén, gennemførte et omfattende prøveflyvningsprogram og MFI-15 opfyldte til fulde alle forventninger. Kun viste kombinationen ekstra store flaps/lavt anbragt haleplan sig uheldig i visse situationer, og 25 timer inde i forsøgsflyvningerne blev prototypen forsynet med et nykonstrueret højt anbragt udelt højderor/haleplan.

Nye skuffelser

Endnu en gang mislykkedes det for MFI at få Flygvapnet som kunde. Netop da Ove Dahlén var midt i sine forsøgsflyvninger med prototypen, bandt Flygvapnet sig kontraktmæssigt til at købe Scottish Aviations BULLDOG. Den svenske hær fulgte trop og købte ligegedes BULLDOG, til trods for at MFI-15 havde vist virkelig gode præstationer på netop de

områder, hvor hæren kunne have gjort brug af typen.

Dyrt fly

De mange konstruktive ændringer, der skulle have forbedret MFI-15s chancer på det internationale marked i konkurrence med andre fabrikkers træningsfly, havde samtidig gjort MFI-15 til et dyrt fly. I hvert fald så dyrt, at kun meget få pengesterke civile kunder måtte formodes at have råd til at anskaffe typen. Selv om MFI-15 byggede på samme grundfilosofi som forgængeren, var det dog et helt nyt fly. Således var ikke en eneste større eller mindre del fælles for de to typer. Flystellet var ved MFI-15 blevet forstærket så meget, at det nu med en 200 HK motor påmonteret kunne klare + 6g/-3g. Det sammen med de andre allerede omtalte ændringer kostede penge - mange penge.

Yderligere forbedringer

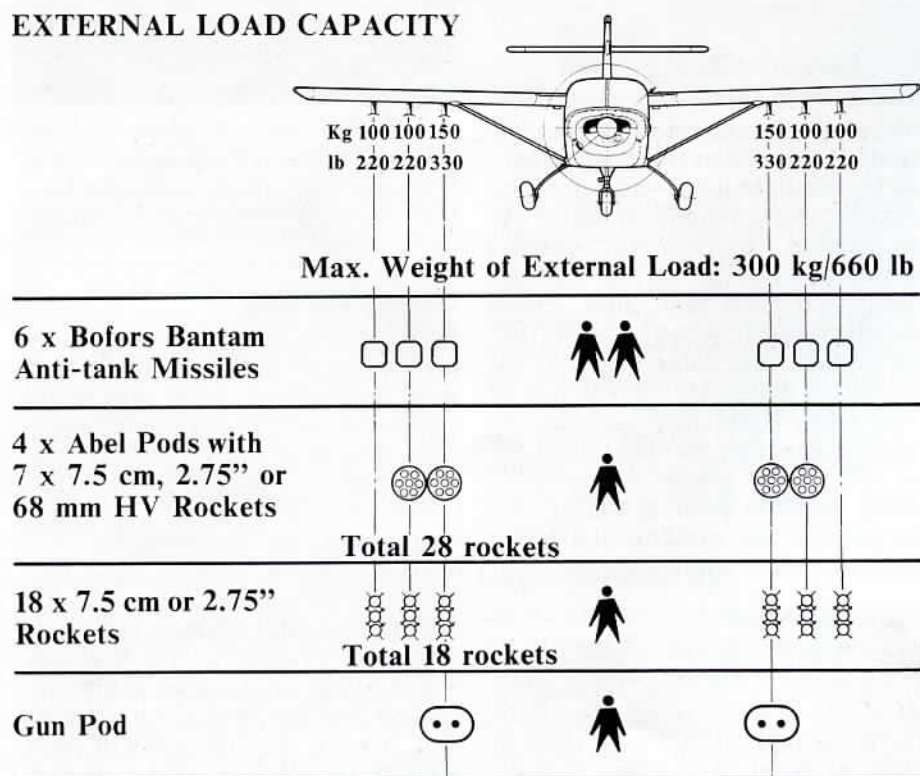
Til trods for de salgsmæssige skuffelser troede SAAB-Scania og MFI fortsat så meget på det nye flys muligheder, at man turde indlede en før-serie produktion omfattende ialt 12 fly. Sideløbende hermed påbegyndtes en yderligere forbedring af typen i endnu et forsøg på at komme ind på det militære marked.

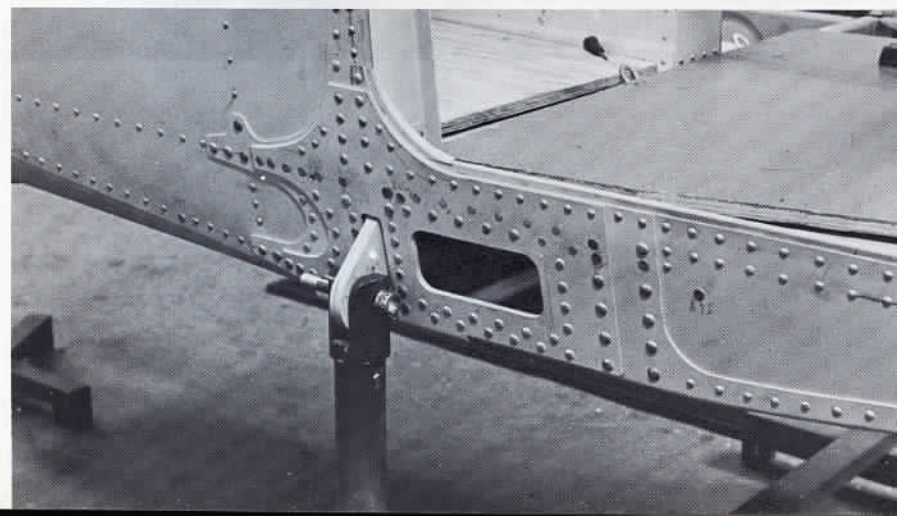
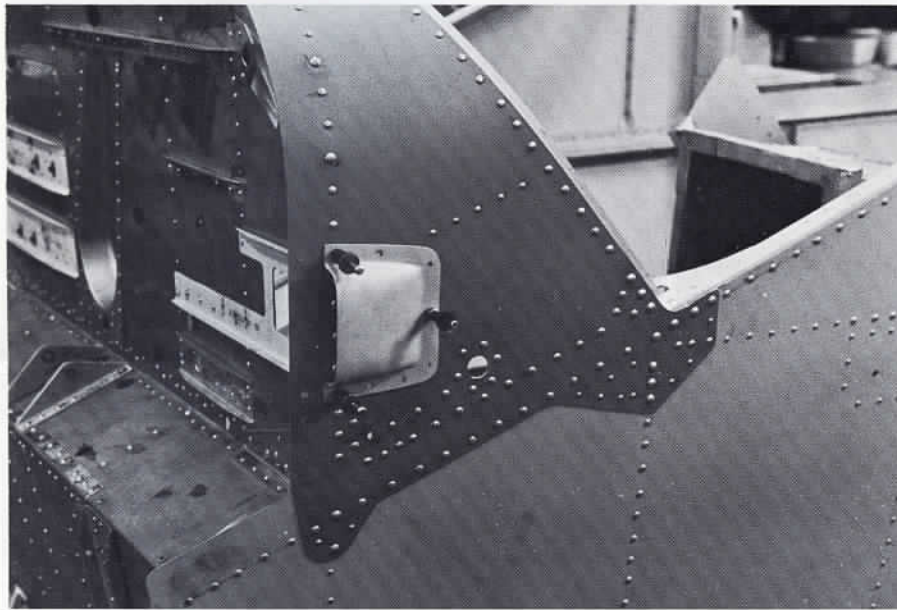
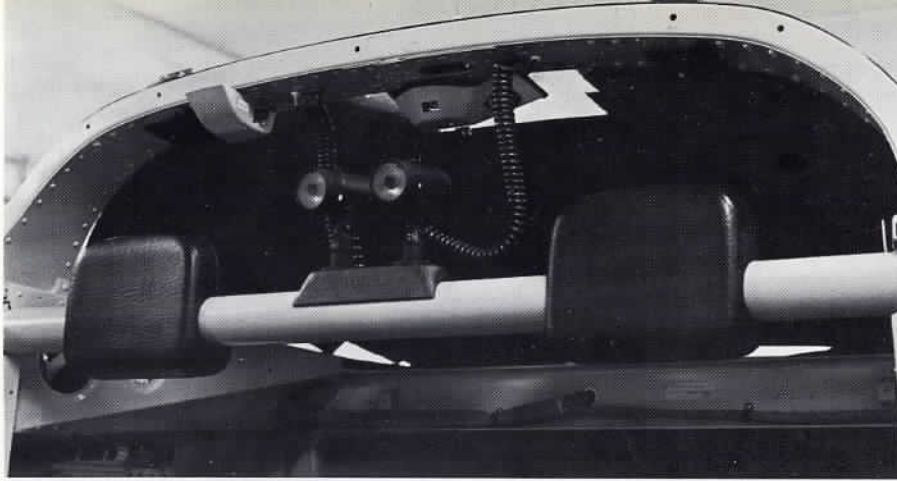
På prototype nummer to påbyggedes en nykonstrueret og stærkere vinge med ialt seks hardpoints, der tilsammen kunne tage ialt 300 kg udenbords last. Benzintanken, som på den første prototype var placeret lige bag de to sæder, blev erstattet af integraltanke i de to vingehalvdele. Fjernelse af kroatanken i forbindelse med en mindre forlængning af kroppen skaffede plads til endnu et sæde anbragt rygvendt i en lille kabine lige bag cockpittet.

Cockpittet blev gjort mere rummeligt, og instrumentpanelet fik lagt nogle centimeter på i hver side. Et nyt todelt (to helt ens halvdele) glasfiberunderstel i ny compositekonstruktion erstattede de gamle fjederben.

Til venstre: T-17s udenbords lasteevne som opgivet af SAAB. Totale ajourførte specifikationer bringes i næste nummer.

EXTERNAL LOAD CAPACITY





Alle disse forbedringer på den anden prototype betød, at man endnu en gang stod med et helt nyt fly. Ved prøveflyvningen den 6. juli 1972 bar den da også betegnelsen MFI-17. De fleste modifikationer fandt vej til de 12 før-serie fly, således at der så godt som ingen ydre forskelle blev på de to typer. Serien blev færdigbygget som dels MFI-15, dels -17.

Gennembrud

1974 skulle blive året, hvor MFI-17 slog igennem, og hvor SAAB-Scania/MFI endelig kunne begynde at se resultater efter de mange års venten. I juni afgav the Pakistan Air Force bestilling på ialt 45 MFI-17 til brug ved flyveskolen i Risalpur.

MFI var i stand til at levere de første fem fly næsten med det samme, idet man blot tog dem fra den tidligere omtalte før-serie. Den 1. juli indledtes egentlig serieproduktion af i første omgang 65 fly, og kort efter blev det meddelt, at salg og produktion i fremtiden ville blive varetaget af SAAB-Scantias Aerospace Division. Samtidig meddeltes det, at MFI-15 og MFI-17 fremover ville blive markedsført som henholdsvis SAFARI og SUPPORTER.

Danske afprøvninger

Trekvart år tidligere, nærmere betegnet august - september 1973, havde en projektgruppe på det danske forsvars vegne foretaget sammenlignende afprøvninger af tre forskellige typer lette fly. Det skete med henblik på anskaffelse af en enkelt type til erstatning for de tre efterhånden temmelig bedagede typer KZ-VII, CHIMPUNK T.Mk.20 og L-18C SUPER CUB.

De tre flytyper, som projektgruppen afprøvede, var Scottish Aviation BULLDOG, SAAB-Scania MFI-17

Billederne til venstre ovenfra og nedefter: 1. Forreste hovedbjælkes forbindelsesrør bærer både nakkestøtter og cockpit-spøtllamper. 2. Nittet parti omkring friskluftindtag til cockpit. 3. T-402 under klargøring til prøveflyvning. Bemærk mallerne (skabelonerne) på rorene for kontrol af rorudslag ved montering af kabler. 4. Endnu et nittet parti, denne gang omkring indførselshullet for venstre understelben.

samt den knap så kendte new zealandske NZAI CT-4 AIRTRAINER. Prøverne, der var meget omfattende, afvikledes på Flyvestation Vandel, og der var til evalueringen afsat en uge til hvert fly.

Danmark køber T-17

I Malmö var man udmærket klar over, at et dansk ja til MFI-17 meget vel kunne være ledsaget af krav om en række ændringer. Fra DRAGEN-købene kendte SAAB-Scania FLV som en kritisk kunde, der meget omhyggeligt undersøgte en vare og altid begrundede krav og ønsker særdeles sagligt.

Afgørelsen lod imidlertid vente på sig, og selv om Folketingets finansudvalg den 16. maj 1974 havde givet sin tilslutning til, at Forsvaret benyttede ialt 25 millioner danske kroner til indkøb af 32 nye lette fly, skulle det blive 1975, før beslutningen blev kendt. I begyndelsen af det nye år meddeltes det, at Forsvaret havde valgt MFI-17 eller T-17, som den for fremtiden skulle betegnes i Danmark. Da bestillingen blev afgivet, var den helt som ventet ledsaget af en række særlige ønsker.

Til styring af kontraktens overholdelse og fortsat afprøvning og evaluering af T-17 nedsattes en såkaldt styringsgruppe, i hvilken er repræsenteret Chefen for Flyvevåbnet, Chefen for Hæren, Flyvertaktisk Kommando, Flyvematerielkommandoen, Hærens Flyvetjeneste samt Flyveskolen. Projektleder er chefen for Flyveskolen, OBLT Kurt Abildskov (ABI). Det var, som man måske vil huske, denne styringsgruppe, der forestod de i artikelseriens første del omtalte »Indledende afprøvninger og bedømmelse« af den først modtagne T-17.

Danske krav

Flyvevåbnets og Hærens fly har - man fristes næsten til at sige altid - skullet holde længe. Nogle af dem mere end 25 år. Det må forventes, at også T-17 skal holde en anelig årække. Dette i forbindelse med alt for bitre erfaringer med det aggressive danske vejrlig fik FMK til at forlange, at alt nittearbejde på T-17

skulle udføres som såkaldt våd nitning. Det vil sige, at alle nitter før placering i de borede huller skal dyppes i primer, altså den velkendte gul-grønne grundmaling. Når nitten derefter stukkes op med nittehammeren, står der således ikke nogen ubehandlet flade tilbage, og man opnår derved en effektiv forsegling af samlingen.

Da vi besøgte Bulltofta flyveplads en af de sidste dage i februar i år, kunne vi ved selvsyn erfare forskellen mellem »våd« og »tør« nitning. Der er ingen tvivl om, at førstnævnte metode er langt den mest tidkrævende, men samtidig er den, der giver den bedst mulige sikring mod tæring. Ved nittede samlinger udgår tæringen netop som oftest fra selve nitteforbindelsen.

Ove Dahlén, som sammen med Ulf Delbro førte os gennem fabrikslokalerne, viste og fortalte om de øvrige punkter, på hvilke de danske fly adskiller sig fra den udgave, som Pakistan og Zambia er ved at få leveret. Som eksempler kan nævnes en anden udformning af inderklædning i cockpit af hensyn til en ændret ledningsføring, ny konsol i radiatorrummet for et udbygget og ret omfattende udstyr, antikollisionslys både foroven og forneden, en ændret og væsentlig dyrere instrumentering, som omfatter en del mere, end hvad man behøver i en elementærtræner. Der er her tydeligt taget hensyn til de andre funktioner, som T-17 skal kunne varetage i Forsvaret, og man har valgt ikke at gøre forskel på flyene til Hærens Flyvetjeneste og de fly, der skal benyttes ved Flyveskolen. Ove Dahlén fortalte også, at man fra FMK havde ønsket forsøg gennemført for så vidt angår det store tophængslede canopy.

Man ønskede at vide, hvad der ville ske, såfremt canopylåsen sprang op, mens flyet var i fart. MFI måtte for at gennemføre dette forsøg anbringe en MFI-17 bag en til formålet lejet Vickers VISCOUNT med propellerne roterende på fulde omdrejninger. Canopyets hængsler holdt, da låsen blev åbnet, og den store plexiglasboble endte altså ikke der,

hvor man kunne have frygtet det, nemlig i det højt anbragte haleplan, men nøjedes med at lægge sig hen over kroppens overside.

Ove Dahlén viste os endvidere et nyt sæt ski, som skulle afprøves i den nærmeste fremtid. De var til forskel fra de tidligere omtalte skisæt bestemt for montering på næsehjulsudgaven af MFI-17, og det bliver formentlig denne type ski, man vil se anvendt på de danske T-17.

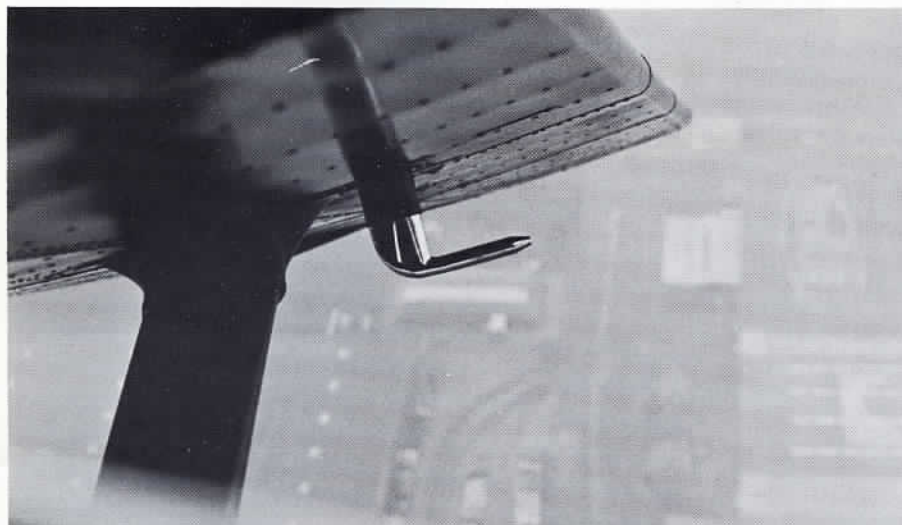
Vi sluttede rundgangen ved værkstedsporten, hvor man var ved at lægge sidste hånd på T-402, som to dage senere skulle prøveflyves af Ove Dahlén. Selv om der efter vores mening manglede en del i at T-402 kunne gå på vingerne, var Ove Dahlén fortrøstningsfuld. Det mente han, at man nok ville kunne nå.

Prøveflyvning

En prøveflyvning varer i øvrigt normalt ca. to en halv time. Den forløber fra først til sidst efter et i forvejen opstillet program. På en fire sider lang checkliste bliver alle punkter krydset af, som flyvningen skrider frem. Der er i gennemsnit 4 - 5 anmærkninger pr. fly efter en sådan prøvetur, og det er man selv meget tilfreds med. Anmærkningerne kan være af arten »pinden går lidt stramt i højre side« eller »pedaljustering svær at foretage«, altså i virkeligheden temmelig harmløse ting, som let lader sig justere.

En del af instrumenteringen ønsker FMK selv at udføre, men ellers laves flyene helt færdige på Malmöfabriken. Flyene prøveflyves i dansk bemaling, og det er således et dansk fly, der færges flyves til bestemmelsesstedet i Danmark. Som det fremgår af billedteksterne, kunne vi på byggelinien se ialt seks danske T-17 på alle stadier af færdiggørelse foruden den næsten flyveklare T-402. De øvrige havde numrene T-403 - T-408. Det kan da også nævnes, at T-402 til forskel fra T-401 er malet med den nye maling »SM-67 blank«. Vort Malmöbesøg sluttede med, at Ove Dahlén viste os MFI-17s evner i luften ved et par flyvninger. Niels Helmø fik den første tur, idet Ove Dahlén ikke kunne demonstrere aerobatic med to personer ombord. I en halv time vekslede landinger, sving, bløde og »kantede« rul, rygflyvning, Immelmanturn o.s.v., og jeg kunne fra jorden se det lille tætte fly hvirvle rundt, snart højt oppe i den mælkehvide dis, snart helt nede ved jorden.

Derefter blev det min tur, og Ove Dahlén lagde ud med et langt stræk under trætopphøjde for brat at lade



maskinen stige til 1.500 fod. Efter få sekunders trimning kunne Ove Dahlén slippe både pind og pedaler og demonstrere flyets fine stabilitet. 20 minutter senere tog vi gennem et brat venstre stigedrej, hvor kameraet pludselig vejede 3 - 4 gange så meget som ellers, kurs mod den lille platform foran værkstedsløkalerne på Bulltofta. Efter en brat nedstigning og et meget kort afløb kunne jeg atter mærke fast grund under fødderne. Forbavsende så hurtigt Ove Dahlén er i stand til at minde en om, hvor maven sidder placeret.

Flere skydeøvelser

Umiddelbart før redaktionens slutning kontaktede vi OBLT K. Abildskov, som den pågældende dag, det var den 13. marts, fra Flyvestation Skrydstrup var i gang med endnu en serie skydeøvelser med T-401. Denne gang drejede det sig om skydning med maskingeværer mod jordmål. I England havde man lånt to gun pods med hver to stk. 7,62 mm maskingeværer, og dem havde man ophængt på de inderste hardpoints. Ved middagstid havde man overstået syv af ialt otte runder, og det så ud til, at T-17 var en absolut anvendelig skydeplatform også for denne type våben. ABI fortalte endvidere, at der i næste måned skulle gennemføres forsøg med de tidligere omtalte ski i Nordsverige, og at han regnede med selv at deltage i disse forsøg. Endelig kunne ABI bekræfte, at T-402 nu - en del senere end planlagt - er kommet til Danmark. Den blev fløjet til Flyvestation Avnø sidst i uge 10 og benyttes nu ved uddannelsen af de vordende instruktører på T-17.

Også T-403 er noget forsinket. Først den 29. marts - hvilket er 14 dage efter planen - vil den blive fløjet til Flyvestation Vandel, hvor den med det samme vil blive taget i brug af Hærens Flyvetjeneste. ■

Billederne til venstre ovenfra og nedefter: 1. Man skal i bogstaveligste forstand trække hovedet helt ned mellem skuldrene for at kunne se pitotrøret under venstre vinge. 2. Helme og Dahlén kommer ind til landing. 3. Instrumentpanelet (det venstre) til en dansk T-17.

uheld.....

Om aftenen efter mørkets frembrud havde ESK 725 en del af sine DRAKEN ude på natflyvninger. PRLT F. M. Svejstrup (FRO) og SKLT T. B. Iversen (BYR) havde allerede fløjet et pas, da de kl. 1905A atter startede fra FSNKAR på bane 09 i AT-154. FRO sad i forreste sæde og BYR, der var under udcheckning som instruktør med henblik på senere virke i omskolingen af nyttilkomne piloter, i bageste sæde. Efter 20 minutters flyvning skulle de for tredje gang foretage en anflyvning som ved landing og først helt nede i få meters højde over banen bryde af. Der var endnu for meget brændstof i tankene, til at de kunne lave en såkaldt touch and go, altså lade flyet rulle et stykke på banen, inden de atter tog højde på.

Anflyvningen forløb helt normalt, og over banen blev de cleared til 1.000 fod. En anmodning om 2.000 fod blev afslået på grund af anden trafik i området. 2-3 minutters flyvning fra Karup og stadig i 1.000 fods højde lød pludseligt et højt knald efterfulgt af en svag lugt af brændt i cockpittet. De følte det begge, som om cockpittet var blevet en smule utæt. De foretog straks et pan call og meddelte, at de gik rundt for at lande. Motoren og alle systemer, bortset fra brændstofdurene, så ud til at virke normalt, og de havde ikke problemer med at holde flyet i luften.

Da FRO på finalen slog understellet ud, kunne han kun få indikation på næse- og halehjul, mens hovedhjulene så ud til fortsat at være oppe og låst. De måtte derfor skyde over en gang til, hvorefter de flere gange forsøgte at få hovedhjulene ud. Næse- og halehjul virkede fortsat upåklageligt, men hovedhjulene var ikke til at rokke. Forsøg på at få hjulene ud ved under dyk at trække knap 4 g mislykkedes også.

Over flyvestationen tændte FRO flyets landingsprojektører, der er placeret på indersiden af hovedhjullemmene, men intet lys kunne ses fra jorden. Endelig belyste man flyets underside med en kraftig projektor, under en af passagerne hen over tårnet, og det var derefter helt

klart, at hovedhjulene virkelig var oppe, og at en nødlanding kunne komme på tale.

FSNKAR havde på dette tidspunkt ialt 9 fly i luften. 3-4 af dem blev dirigeret til FSNTIR og resten til FSN-ÅLB. FSNTIR blev benyttet, fordi FSNSKP på grund af et flystyrt (se senere vedrørende GT-982) ikke var i stand til at modtage Karupflyene. FRO og BYR snakkede om, hvad de skulle gøre. Efter samtaler med MJ Jørn Hoffmann og KN Vermund Hansen (VAD) i tårnet, besluttede de sig for at afstå fra udskydning og i stedet forsøge en landing på pylontankene, der nu var tomme. Flyvestationens Brand- og Redningstjeneste blev beordret til fra deres skumtendere at udlægge en 1,5 km lang skumstribе, og man gik straks igang. Brand- og Redningstjenesten klarede opgaven på 6 (seks) minutter -- virkelig godt klaret.

Under alt dette havde VAD, der selv er en erfaren DRAKEN-pilot, holdt FRO og BYR løbende underrettet og givet dem, hvad han kunne, af gode råd med hensyn til flyets karakteristika ved landing med hovedhjulene inde samt en lang række detailler, som eventuelt kunne være dem til nytte.

Da FRO og BYR fik klarmelding fra tårnet, gik de en gang lavt ned langs banen i et forsøg på at lokalisere skumstriben i forhold til GCA'en og redningskøretøjerne, uden at det dog lykkedes. De så ikke andet end banens kantbelysning. Atter tog de højde på for at gå rundt en sidste gang. De havde som tidligere nævnt ingen indikation på, hvor meget brændstof, de havde tilbage, idet brændstofdurene blot kørte rundt og rundt. Der var dog nu gået så lang tid, at de var klar over, at der ikke var ret meget tilbage i tankene. Næste gang skulle det altså være.

Ved den sidste anflyvning gik FRO så langt ned, som han turde, for at ramme banen tidligst muligt. Han kom faktisk så langt ned, at han satte pylontankene på banen 200-300 meter, før skumstribens begyndelse. Klokken var da 1957A.

Få sekunder efter at AT-154 havde taget jorden med laveste flyvefart,

slukkede FRO for motoren og slap bremseskærmen ud for at få en hurtigere afbremsning. Skærmen måtte dog hurtigt afkastes, da vinden, der kom ind under en vinkel på ca. 60° fra siden, var ved at trække dem skævt. Det lykkedes dog FRO at rette op og til dels styre ved hjælp af sideroret, så længe hastigheden var stor nok, d.v.s. mere end 100 knob. Lige efter at flyet havde ramt jorden, kunne BYR i sine spejle se en kortvarig opflammen bagude, da pylontankene blev gennemslidte og den tilbageværende smule brændstof antændtes. Først på de allersidste meter drejede AT-154 sig lidt på skrå, dog uden at vælte. Flyet havde under hele glidturen holdt sig præcist på midten af den smalle skumstribе. FRO og BYR åbnede straks canopyet og sprang ud for det tilfælde, at flyet skulle bryde i brand, hvilket dog heldigvis ikke skete.

Trods pylontankenes lille »sporvidde« kippede flyet som nævnt ikke over til nogen af siderne, og flystellet tog så at sige ikke skade-udvendig. Kun de to nederste speed brakes og et lille område ved halekrogen blev lettere beskadiget. En nøjere undersøgelse af flyet viste, at en and (sortand på 1,5 kg) havde ramt lige i venstre indsugningskanals åbning og på grund af farten ikke havde kunnet klare »svinget«, hvor kanalen drejer ind i kroppen lige foran kompressoren. Fuglekroppen havde slået et ca. 20 x 30 cm stort hul i kanalens bagvæg, ødelagt de derværende spanter og revet kablet til hovedhjulets (det venstre) mekaniske op-lås ud af sin føring. Dette var grunden til, at det ikke havde været muligt, at få hjulene ud af deres låste position, selv om hyd-trykket hele tiden havde været intakt. Også ledningerne til brændstofmålerne var blevet beskadiget, - derfor de snurrende brændstofdure.

Motoren så ikke godt ud, da man dagen efter fik lukket op til den. Det var i grunden meget, at den overhovedet havde kunnet holde flyet i luften så længe. Rester af fuglen samt nitter og pladestumper fra kanalvæggen havde forvoldt stor skade på kompressoren. Det bliver et både



omfattende og dyrt stykke arbejde, at få den driftsklar igen - hvis det overhovedet kan lade sig gøre. ■

GT-982

Tirsdag den 3. februar om aftenen startede LT O. J. Bjerregaard (JUL) og LT T. Johannesen (TAJ), begge fra ESK 730, i F-100F GT-982 fra FSNSKP for sammen med en anden F-100F at udføre en natnavigationsflyvning i lav højde.

Flyene startede i normal toskibsformation mod øst og drejede, så snart de var i luften, mod nord i et blødt venstredrej. Mens de endnu lå i venstredrejet og netop havde slukket efterbrænderne, mærkede både JUL og TAJ i deres fly nogle vibrationer, som føltes kraftigere end normalt. Vibrationerne tog til i løbet af de følgende fem sekunder. Farten var på dette tidspunkt ca. 420 KIAS (knots indicated airspeed).

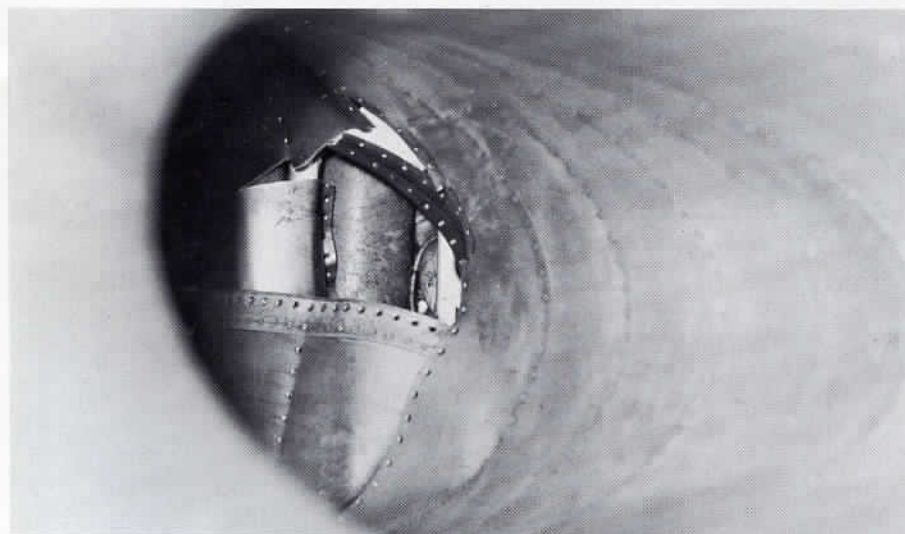
Pludselig lød et kraftigt knald, og cockpittet fyldtes med en mørkegrå røg. Flere knald, der nærmest mindede om en kort skudserie fra flyets maskinkanon, fulgte umiddelbart efter. Både fra toerflyet og fra jorden sås en række ildglimt fra flyets udstødsdyse.

JUL foretog et pan call, som imidlertid fortsatte direkte over i et mayday - mayday.

Tårnet på FSNSKP gav straks landingstilladelse på den bane, som de var startet fra, således at de blot kunne fortsætte det bløde venstredrej helt rundt til landing. Toerflyet blev fortsat på sin plads i formationen under alt dette.

30 sekunder senere blev det klart, at JUL og TAJ måtte forlade flyet, idet JUL kort over radioen meldte, at nu sprang de ud. Da canopyet blev afskudt, foretog TAJ med det samme udskydning, idet han benyttede nederste affyringshåndtag. TAJ landede på en pløjemark, og en undersøgelse på Haderslev Sygehus kort efter viste, at han var sluppet helt uskadt.

JUL blev fundet dræbt ikke langt fra vraket af GT-982, der havde ramt





LT O. J. Bjerregaard (JUL)

jorden under en meget flad vinkel og derefter havde taget en rutchetur på 750 meter. Herunder brød flyet i brand og eksploderede. ■

GT-558

Onsdag den 25. februar var uheldet atter ude, og endnu en gang var det ESK 730, der måtte holde for. LT Niels Fredskild (KIL) og PRLT Peter Schive (HIP) var om eftermiddagen startet fra FSNSKP i F-100F GT-558 for at flyve til Baden Sollingen i Syd-tyskland og hjem igen på en navigationsflyvning. Nedtur, landing, optankning og klarmelding i Baden Sollingen forløb helt uden problemer, og de startede hjemturen kl. 1834A (1734Z), kort før mørket faldt på. Starten forløb glat, og det gik nordover via Frankfurt mod Leck. Ca. 50 km syd for Leck fik de imidlertid motorproblemer, mens de befandt sig i 26.000 fods højde. Begge piloter hørte en lyd som fra en serie kompressorstalls - det hele varede kun et par sekunder. KIL, der sad i forreste sæde trak gashåndtaget tilbage til 80% omdrejninger og bad

over radioen om lov til at lande på nærmeste egnede landingsplads. Han fik anvist Schleswig efterfulgt af kurs- og afstandsangivelse.

Umiddelbart efter hørte de endnu fire eller fem serier kompressorstalls. Efter det første kompressorstall havde de mistet olietrykket og nu viste også motorens omdrejningstæller nul. Det lykkedes ikke for KIL at genstarte motoren, hvorfor de besluttede sig for udskydning. KIL udløste canopyet, og lige efter skød HIP sig ud. Så snart KIL havde hørt HIP forlade flyet, trak han ligesom HIP i det nederste af-fyringshåndtag. Udskydningerne fandt sted i 10.000 fods højde, og de landede ca. 2 km fra hinanden.

GT-558 fortsatte sit fald mod jorden og ramte en mark uden for Jevensstedt 8 km syd for Rendsburg under en temmelig flad vinkel. Det fører-løse fly fortsatte og ramte først en elmast og siden to huse, hvoraf det første brød i brand, og det andet blev svært beskadiget. Ulykkeligtvis indebrændte en ældre kvinde i det første hus.

HIP og KIL blev begge ført til sygehuset i Schleswig til observation for eventuelle skader som følge af udskydningerne. Det viste sig, at ingen af dem havde pådraget sig mén, og de kunne kort efter tage videre til FSNSKP, hvortil de ankom ud på natten. ■

PS:

Der kan til omtalen af F-100F havariet i Tyskland føjes, at GT-558 var det fly, der i stor højde over havet ca. 10 sømil SE for Møn kolliderede med GT-018 den 21. februar 1973. GT-018 styrtede i havet, efter at LT S. Rasmussen og SKLT S. Donsby begge havde skudt sig ud med katalpultsæderne. PRLT O. K. Træholt og SKLT P. V. Jensen ombord i GT-558 måtte kaste droptankene over skydeterrænet ved Jægerspris, før de kunne lande i god behold på Flyvestation Værløse. ■

kort sagt

Fra en af vore læsere har vi fået at vide, at TF-100F GT-856 gæstede FSNVÆR den 29. august 1970. Den gang hed GT-856 0-63856 og var på begge sider af sideroret påmalet LR. På dette tidspunkt vidste ingen at dette fly senere skulle komme til at flyve i dansk bemaling.

Også GT-927 har vi fået lidt mere om. Den 3. juni 1967 var 63927, som den var registreret på dette tidspunkt, med på USAFs opvisningshold, the THUNDERBIRDS, hvor den fløj som no. NINE, altså som nierfly i formationen. ■

I TINBOX 4-1975 havde desværre indsneget sig nogle trykfejl, der godt kan have irriteret een og anden. På side 11 var RCC (Rescue Coordination Center) blevet placeret i Kastrup! Det er naturligvis ikke rigtigt. Der skulle have stået Karup. På side 17 i den midterste spalte var ordet IKKE faldet ud. Der skulle have stået, at klargøringsprocessen i Kastrup IKKE alene omfattede F-84 til Flyvevåbnet men også til andre NATO-lande.

På side 13 blev T-17s VHF-antenne kaldt en VFH-antenne. Det er naturligvis forkert. Vi kan da tilføje, at det ikke blot er en ren VHF-antenne, men en kombineret VHF/UHF-antenne.

Hvad angår billedet af A-362 øverst på side 20, vil den opmærksomme læser have bemærket, at der ikke er overensstemmelse mellem F-84-listen og billedteksten. A-362 står, som under billedet anført på Flyvestation Skrydstrup. ■

Yderligere to af FLVs Douglas C-54 er nu taget ud af tjeneste. N-706, der blev modtaget den 27. august, som den første af de ialt 6 C-54, som FLV har haft i tjeneste, fløj sin sidste tur fredag den 10. oktober 1975.

N-625, der blev modtaget i juli 1965, fløj sin sidste tur ugedagen efter, den 17. oktober. Herefter har FLV nu kun to i tjeneste N-618 og N-586.