

Flyverløjtnant Thomsens perfekte nødlanding

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen



Meteor F.Mk. IV efter landingen på Flyvestation Vandels nyanlagte hovedbane den 1. maj 1954.

Den 1. maj fik kommandanten for Flyvestation Vandel, ritmester K.C. Zeilau andet at tænke på end faldefærdige huse og manglende vedligeholdelse, som også i 1954 var et problem.

Fra Flyvestation Aalborg startede tre Meteor F.Mk. IV, type-nummer 43. Den ene af dem, halenummer 472, blev ført af Flyverløjtnant A.M. Thomsen. Han tilhørte, som sine kolleger,

Eskadrille 724 (Lørneeskadrillen) (Sammenblanding af en ørn og en løve)

Flyene tog højde og drejede sydover, ned over den jyske halvø. Efterhånden nåede formationen op i 34.000 fods (11 km) højde. Det var en klar dag uden skyer. På Flyvestation Vandel var man i færd med at færdiggøre det nye banesystem. Fra jorden kunne man de tre fly trække contails (hvide striber af

iskrystaller) hen over den dyblå forårshimmel. Pludselig var der kun to streger, man undrede sig. Det gjorde A. M. Thomsens pilotkolleger også, hvor blev han af. De søgte at kalde ham over radioen - forgæves. Ingen var i tvivl om, at hans kolleger havde et styrt i tankerne. Thomsen er imidlertid ikke styrtet. Han er blevet offer for første af flere ubehagelige oplevelser, så at sige på én gang.



*Teknikerne fra Flyvestation Aalborg i færd med at skille havari-
sten ad og gøre den klar til hjemtransporten.*

Ny type brændstof

Flyvevåbnet havde skiftet brændstoffypen JP-1 ud med den mere flygtige JP-4. Det betød, at man under og kort efter starten fløj med booster-pumpen aktiveret (pumpe, der leverer overtryk på brændstofs-systemet). Boosterpumpen var altså slået fra, da formationen nåede 34.000 fods højde. Med det faldende tryk opstod der det, man på flyverjysk kalder Cavitation, det vil sige, at der dannes lommer af brændstofdampe i brændstofs-systemet, hvad der denne dag førte til, at begge motorer stoppede. Mod det kendte Thomsen et middel. Ned i lavere højde, hvor han kunne genstarte motorerne. Da han var nået passende langt ned, gjorde han klar til at genstarte motorerne, blot for at opdage, at han ingen strøm havde på luftfartøjet. En meget ubehagelig overraskelse. Hvad nu? Han havde stadig to valg. Enten lade fly være fly og springe ud

med faldskærm eller forsøge at gennemføre en landing uden motor på Flyvestation Vandel, som lå der dybt nede med sin nystøbte startbane.

Det sidste var ikke uproblematisk, et jetflys svæveegenskaber er ikke noget at prale af. Thomsen valgte den sidste mulighed uden at vide, hvad der ventede ham.

For at forhindre lastbilerne i at køre ind på den nystøbte del af banesystemet var der lagt sveller ud. Thomsen fortalte, at da han fik banen i sigte og så, at der var lagt sveller ud på banen, havde han ingen mulighed for at undgå, at bagbords (venstre) hovedhjul ramte en svelle med det resultat, at hovedhjulet brød sammen, og flyet kurede til venstre og ud over banekanten, hvor det lagde sig til hvile. Thomsen kunne stige ud af flyet, han havde mod sin vilje indviet det nye banesystem på Flyvestation Vandel.

Modtaget af ritmesteren

Forfatteren har søgt at efterforske, hvorfor Thomsen mistede strømmen på flyet. Den nærmeste forklaring er, at en testkontakt ikke er blevet sat til normalstilling efter den gennemførte test før flyvningen.

Vel ude af flyet blev Thomsen modtaget af ritmester K.C. Zeilau. Thomsen fortæller, at den venlige ritmester bød ham på en drink, uha. Efter et sådant havari er lægeundersøgelsen en del af det undersøgelsesapparat, der går i gang for at klarlægge årsagen til havariet. Spiritus i blodet i den forbindelse er mere end en alvorlig sag.

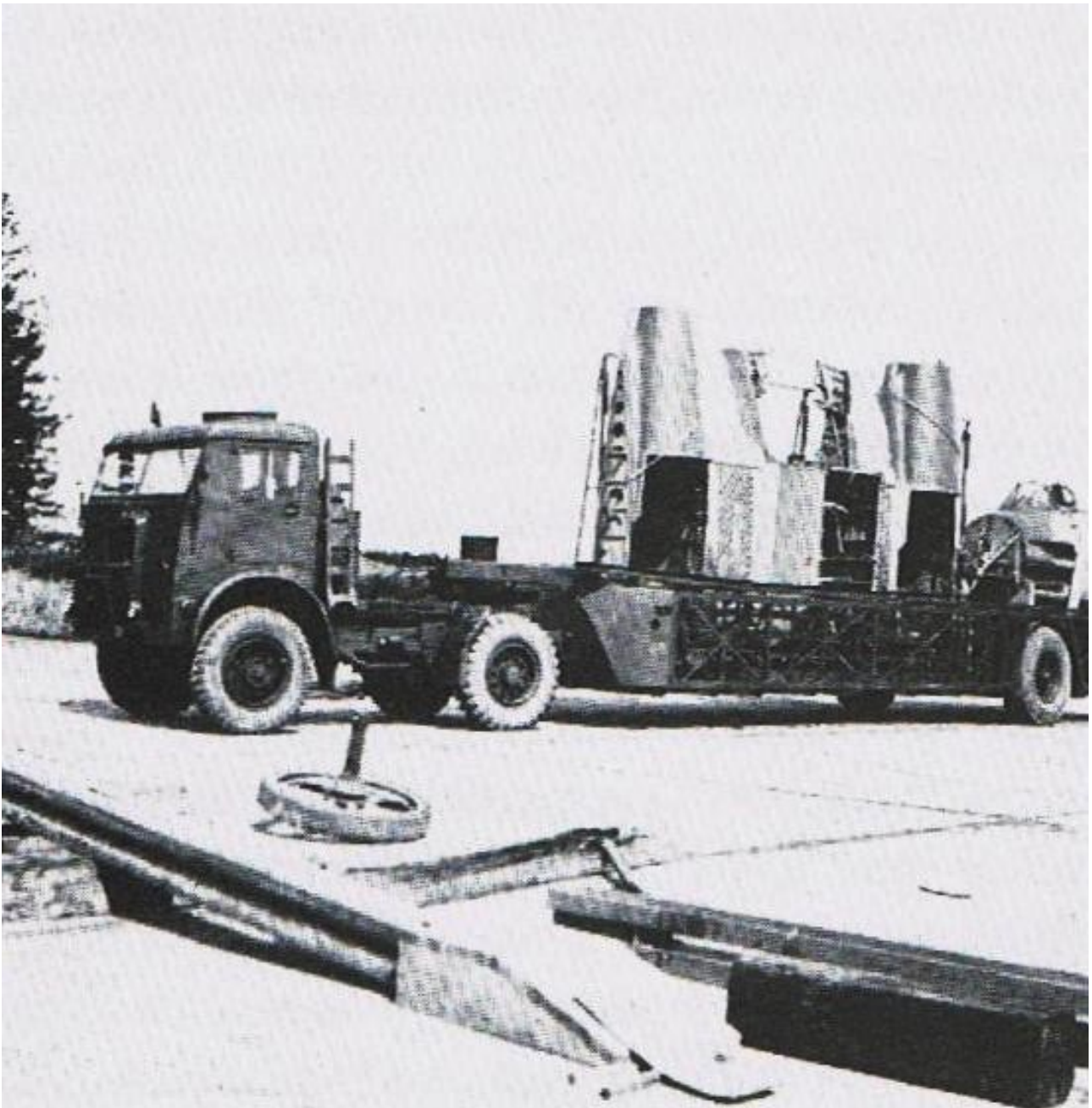
Thomsen fik i stedet en god frokost. Han fik talt med sin far, gæstgiver på Lunding Kro, V. Thomsen. Han havde hørt om havariet i radioavisen og ville vide, hvordan det gik sønnen.

Dagen efter ankom havarikommissionen fra København i en DC 3, DAKOTA. Fra Flyvestation Aalborg ankom et hold teknikere for at skille 472 ad, læsse flyet på en langvogn og transportere det hjem til Aalborg til reparation.

Havarirapporten

Den officielle havarirapport indeholder følgende oplysninger.

"11/05-54 Meteor IV 43-472. Flyet fik motorstop i 34.000 fods højde fordi der var luftlommer i brændstofs-systemet. Genstart af motorerne mislykkedes, da der ikke var mere strøm på grund af en forkert kontaktopsætning. Flyet svævede ind til landing på den nyanlagte, men endnu ikke færdiglagte hovedbane på FSN Vandel. Det ramte en udlagt jern-



Halenummer 473 klar til at blive transporteret hjem til Flyvestation Aalborg.

banesvælle, som rev venstre hovedhjul af, hvorefter flyet kurede ud over venstre banekant og blev svært beskadiget. Piloten, Flyverløjtnant A.M. Thomsen, blev reddet. Flyet blev senere repareret og taget i anvendelse igen”.

Kilder:
 De tog vore hjem – Flyvestation Vandel – 1943 – 1960.
 Danske Militære Fly 2000
 Vejle Amts Folkeblad

Her står den så vel repareret på Flyvevåben Museet i Stauning.

