

Palle Krogh-Thomsen, Kaptajn

Medlem af Marineflyverforeningen

Artikel om han tjeneste i Marinens Flyvevæsen tilbage i 1949.

AMFIBIEFLY

Vickers Supermarine SEA OTTER Mk. 1.

Enmotoret biplan. Amfibium. Anvendtes af den Den danske Luftmarine til søredningstjeneste, SAR, (Sea Air Rescue) og lettere transport m.v. Bristol Mercury 30 stjernemotor på 855 hk.

Data:

Sp. v. 14 m. længde 12,1 m. planareal 56,7 m
tømvægt 3100 kg. fuldvægt 4200 kg.
max. hast. 240 km./ t. marchhast. 160 km./t.

Flyvestrækning 900 km. og med extra tanke
1160 km. Tophøjde 4900m.

Sea Otter amfibiefly fra de engelske overskudslagre

Efter den tyske besættelse af Danmark 1940-1945 modtog Marinens Flyvevæsen, i forbindelse med genopbygningen af dansk militærflyvning, syv Sea Otter amfibiefly fra de engelske overskudslagre, hvoraf en af Sea Otterne blev så stærkt beskadiget efter en meget hård landing, at det blev besluttet ikke at genopbygge flyet, men, at lade det kannibalisere.

Sea Otterne blev leveret til Marinens Flyvevæsen i årene 1946 og 1947 og kom således kort tid efter leveringerne straks i Operativ tjeneste sammen med Catalinaflyene i 1. Luftflotille, den senere Eskadrille 721.

Supermarine Sea Otter var et eenmotoret amfibiefly med optrækkelige hovedhjul og foldbare planer, en følge af, at flyet bl.a. i Royal Navy var et skibsbaseret eftersøgnings- og rekognosceringsfly. Det blev afsendt fra de store krigskibe, skudt af ved hjælp af startkatapult, og efter igen at være landet på vand ombordtaget ved hjælp af en kran, hvorimod de danske fly på Luftmarinestationen Refshalevej København, hvor de blev stationeret, startede på vand, idet flyet blev taxiet fra hangar G hen til en nedkørsel ved Øresund, et såkaldt slæbested, og ud i vandet, hvorefter hovedhjulene blev trukket op og man var så klar til take off..

Flyets besætning

Flyets besætning bestod af 1. og 2. pilot (navigatør) flymaskinist og radiotelegrafist, og flyet blev anvendt til omskoling af piloter og flymaskinister til større søluftfartøjer samt til målflyvning, eftersøgnings- og redningsflyvning m.v. Tre år, bl.a. i sundalarmen, og som besætning ombord på Sea Otter var en virkelig spændende og begivenhedsrig tid.

Take off procedure

Om take off fortæller en af Sea Otter piloterne, senere Luftkaptajn i SAS Erik Fynbo bl.a.

Normalt gik man ikke til havs med hverken Sea Otter eller Catalina hvis søen udgjorde for stor en udfordring for materiellet, men i tilfælde af udrykning til nødsituationer kunne det naturligvis blive nødvendigt at trodse vejr-guderne, hvorfor det var nødvendigt på forhånd at have opnået den nødvendige træning.

Disse manøvrer i hård sø krævede en ganske speciel teknik, som nøje måtte følges for ikke at slå maskinen til pindebrænde. Starten kunne forekomme særdeles ubehagelig og brutal. Specielt kunne det lyde uhyggeligt, når flyet, efter at der var givet fuld gas, pløjede sig igennem bølgerne, og søen slog op over cockpittet og ramte den hårdt arbejdende propel. Man følte snarere at man sad i en undervandsbåd end i en flyvemaskine. Senere under startforløbet inden der endnu var flyvefart, blev flyet brutalt forsøgt kastet i luften af den ene bølgetop efter den anden for til sidst at blive sendt på en kort lufttur, inden toppen af næste bølge endelig sendte det i luften med et sidste enormt brag. Godt gennemrystet og mørbanket- til tider så hovedtelefonerne røg af - hang man endelig i luften, og ærligt talt var man lige forbavset hver gang over, at maskinen stadigvæk hang sammen i et stykke.

Palle Krogh-Thomsens Tjeneste

Under en treårig periode som Flymaskinist ombord på Sea Otter oplevede den senere Kaptajn i Flyvevåbnet Palle Krogh-Thomsen et par nødlandinger med dette fly:

Motorproblemer over Sortedamssøen

Blev således i efteråret 1950 beordret med på en rutineflyvning en sen eftermiddag. Vejret var klart og fint. Vi fløj dels over omegnen af København og dels over Øresund hvor vi udførte enkelte landingsøvelser på vand. Efter ca. 45 min. flyvning for hjemadgående mod Luftmarinestationen, i god højde over Sortedamssøen, lød der et temmelig kraftigt knald fra motoren. På det tidspunkt befandt jeg mig ved siden af piloten. Jeg husker tydeligt, at omdrejninger og olietryk på instrumentpanelet svingede meget kraftigt fra normalpositionen for derefter at stabilisere sig nogenlunde igen. Vi fløj straks ud over Øresund for nødlanding på vand hvilket skete nær Middelgrundsfortet, og under afløb i landingen gik motoren stærkt ned i omdrejninger for til sidst at gå helt i stå. Det var uden tvivl i sidste øjeblik at vi landede.

Over radioen meddelte piloten vores situation og position og jeg kravlede kort efter ud gennem styrbords sidevindue og op ovenpå flyet for at inspicere motoren nærmere og kunne konstatere, at cylinder nr. 1 på stjernemotoren havde løsnet sig ca. 25 cm. fra sin fastgørelse samtidig med, at motoren og dens omgivelser var oversmurt med olie.

Ikke længe efter indfandt sig en stor hurtiggående motorbåd fra Luftmarinestationen med hjælpepersonel, og i løbet af et øjeblik var vi på slæb tilbage mod Luftmarinen hvor Sea Otteren uden problemer blev bugseret op ad slæbestedet og kørt i hangar.

Sea Otteren gik ned i Skive havn

I sommeren 1951 var vi deployeret til Øen Fur i Limfjorden for en 3 dages periode med en Catalina og 3 Sea Ottere. Vores fly var fortøjet i vandet ved strandkanten og personel indkvarteret i telte på stranden.

En morsom episode hvor jeg deltog i en navigationsflyvning indlagt nogle vandlandinger fandt sted en formiddag med en Sea Otter.

Vi kunne godt bruge lidt læsestof, når vi sådan lå i lejr på en strand, og da vi fløj ind over Skive havn besluttede vi at udføre en landingsøvelse på vandet i Skive havn hvilket foregik problemfrit, og vi sejlede langsomt ind til bolværket og fortøjede.

Efterfølgende morsomme notits kunne man dagen efter læse i SKIVE FOLKEBLAD:

” DRAMATIK I SKIVE HAVN ”

I går formiddags blev Skive overfløjet af et af Marinens søluftfartøjer, der efter at have kredset et par gange over byen lagde an til landing i havnen.

Mange mennesker lukkede deres forretninger og stormede sammen med andre borgere ned til havnen.

Et besætningsmedlem lånte en cykel og suste ind til byen. Hvilke dramatiske ting skulle mon nu ske i Skive by.

Et stykke tid efter kom han susende tilbage til flyet igen, medbringende en stabel af de sidste nye aviser og ugeblade.

Udfasning af det sidste fly var Sea-Otter, 81-802

Typens karriere herhjemme blev kun kort. De blev efterhånden udfaset i 1951 og det sidste fly var Sea-Otter, 81-802, der den 3. Maj 1952 startede på vandet ved Luftmarinestationen for at flyve til Flyvestation Værløse for ophugning.

Ærlig talt, var vi et par besætningsmedlemmer, der lige skulle en tur ned til slæbestedet den dag, for at vinke farvel til et særpræget fly.

Palle Krogh-Thomsen