

Fra pilot til pilot : KZ III og karburatoris

18. september havde jeg et ærinde på Djævløen og besluttede at tage min KZ III, OY-DEJ, til Ringsted. Da vejret var strålende med mindst 20 knob lige bagfra, besluttede jeg, efter passage af Billund kontrolzone, med rapportpunkterne Filskov og Bredsten, at udnytte den gode vind og kravlede opad. Da min frekvens til Beldringe var u/s, kunne jeg så i 3500 fod flyve over deres TIZ. Over Sjælland lå der lave skyer, og da der på lang afstand ikke så ud til, at der var huller i skydækket, besluttede jeg, efter passage af Storebæltsbroen at vende næsen nedad. Med 160 km/t på fartmåleren og 2000 omdrejninger på motoren, passede det fint med, at jeg i 1200 fod gik ind under skyerne og gav gas igen.

Nu skete der bare ikke noget, og mens jeg langsomt tabte højde, ville motoren ikke over 2000 omdrejninger. Bagud til højre skulle, ifølge kortet, være en flyveplads lige øst for søen ved Korsør, og fremad lidt til venstre ved motorvejen vest for Slagelse var også en flyveplads. Den første kendte jeg ikke og vidste ikke baneretningen, hvorimod jeg år tilbage havde været på pladsen ved Slagelse. Jeg satsede på Slagelse, og mens jeg langsomt tabte højde, holdt jeg øje med store marker i området, idet jeg ikke var sikker på, at højden ville slå til.

Netop da jeg lidt syd for motorvejen i 500 fod var på medvind til bane 24, kom motorens trækraft tilbage. Da jeg ikke var helt sikker på årsagen til problemet og jo ikke vidste, om det ville opstå igen, holdt jeg mig i god afstand af de store skove syd for Slagelse og Sorø, mens jeg i 1500 fod fortsatte til Ringsted. På tilbagevejen lokaliserede jeg flyvepladsen ved Korsør, så jeg kan finde den ved en senere lejlighed.

Sagkundskaben siger, at det var karburatoris, motoren havde været angrebet af. Det skulle ellers ikke være muligt på en KZ III, idet motoren hele tiden får forvarmet luft, som den tager inde fra motorrummet; kun ved fuld gas åbnes et fjederpåvirket spjæld ved karburatoren, og motoren får luft direkte udefra. Selvom motoren kørte med 2000 omdrejninger, er den nok blevet afkølet så meget, at der er opbygget karburatoris.

Jeg har én gang tidligere været udsat for karburatoris på en KZ III. Jeg kom flyvende i lav højde lige over strandkanten langs Vesterhavet. Da der gik en flok mennesker på stranden, gav jeg fuld gas for at tage lidt højde på, samtidigt med, at jeg trak lidt ud over havet, og her døde motoren fuldstændigt. Jeg landede lige i strandkanten, hvor det var fugtigt efter sidste højvande. Vinden var vestlig, så flyet ville løbe op i vinden, og hældningen af stranden fremskyndede også den tendens. Heldigvis kunne brug af enkelthjulsbremse afholde flyet fra en vandgang. Efter kort tid kunne motoren starte igen, og vi fløj tilbage til Stauning. Men ikke over vand! Det viste sig, at friskluftspjældet havde sat sig fast, da jeg gav fuld gas for at tage højde på.

Venlig hilsen Jens Toft

Tak til Jens Toft for ovenstående beretning, som viser, at karburatoris kan komme, når man mindst venter det. Et godt emne til næste nummers FLYSIK-spalte. Knud Jørgensen

