

## LANDING I KATTEGAT MED EN KZ VII.

Den 11. november 1969 kl. 12.10 foretog premierløjtnant K.H.Nielsen fra Flyvestation Vandel en nødlanding med KZ VII fly i Kattegat, 5 km syd for Samsø. Følgende beretning stammer fra piloten:

Vejret var ret dårligt med en ca 10 kts vestlig vind, pletvis støvregn med 8/8 i ca 650 fod, sigt varierende mellem 1.5 og 5 km.

Flyvningen, der sluttede med ditching, blev udført for Vildtbiologisk Station, Kalø og formålet var tælling af svømmefugle. Flyvningen foregik med KZ 624, kaldesignal KZ 46, i en højde af 100 - 200 fod, med 3 mand ombord, alle iført vandtæt flyvedragt og svømmevest med monteret nødsender.

Vi startede fra EKAH kl. 09.40, fløj langs Jyllands E kyst til Gyllingnæs, over Tunø, Samsø W, Fynshoved. Vi skulle have været over Endelave og landet på EKVA.

Efter at have haft Fynshoved i sigte gik vi på en NW kurs, stadig i ca 150 fods højde og i fuld gang med fugletælling. Vi havde netop passeret redningseskibet FAROS højre om, i en afstand af ca 500 m, da motoren satte ud uden varsel. Jeg prøvede at påvirke gashåndtaget to gange til fuldgas uden resultat. Propellen kørte stadig rundt med en grov rysten og en markant bankelyd fra motoren. Der var ikke andet at gøre end komme nedad. Jeg nåede at avertere "Nødlanding, fat dinghies" til passagererne, kalde "MAYDAY, MAYDAY KZ 46" over radioen, samtidig med at jeg drejede op i vinden. Så var vi i vandet. Jeg udførte landingen som en meget høj trepunktslanding, af skræk for at ramme vandet for tidligt med hovedhjulene. Der var ingen sigt fremefter på grund af

regn på frontruden og ingen horisont.

Flyet stallede fuldstændigt ud. Og samtidig med vi tog vandet, tabte flyet næsen, så det ramte vandet i en vinkel på ca 30 grader med næsten ingen fart, ca. 20 kts.

Frontruden blev knust ved nedslaget mod vandet, som fossede ind og fyldte cockpittet meget hurtigt. Der var intet besvær med at spænde sig løs, åbne døre og komme ud på normal vis. Af tidnød var dørene ikke kastet af før ditchingen.

Fra motorstoppet til jeg sad på venstre hovedplan gik der under eet minut, beregnet efter rekonstruktion. Lidt længere tid tog det for passagererne. Efter frigørelsen sad vi henholdsvis på venstre og højre hovedplan samt haleplanet. Vi prøvede at sparke tagvinduet i stykker for at få fat i vore dinghies. Men det lod sig ikke gøre.

Næsten samtidig med at flyet sank, efter ca 5 minutters forløb, var der en båd fra FAROS fremme. Den bjergede os alle.

Jeg havde aktiveret min nødsender mens jeg sad på vingen. Signalet blev hørt af en starfighterpilot over EKKA.

Redningsaktionen fra FAROS var hurtig og effektiv. Ombord blev vi behandlet af en over al måde flink besætning, bl.a. med kaffe og opstrammere. To timer efter landingen blev vi afhentet af en S 61 helikopter og fløjet til Kalundborg til undersøgelse og møde med havarikommission.

Jeg vil slutte med at sige, at det er af stor betydning, at man på forhånd ved hvordan man vil lande sit fly, komme ud, bruge sit nødudstyr og tilkalde hjælp. Selv med godt udstyr er det begrænset, hvor længe man kan holde sig i live i koldt vand.

Venlig hilsen - en KZ pilot.