

# Den længste billedtekst nogensinde

Tekst og billede N.M. Schaiffel-Nielsen

*I én af Flyvevåbnets Historiske Samlings bygninger står én af de to Piper L-18C Super Cubs, som overlevede branden i Hangar I på Flyvestation Vandel, den 19. april 1968. Vi kiggede ind i cockpittet og så på det, vi i dag kalder for lavteknologisk instrumentering. Her får den interesserede lejlighed til at få en forklaring på de enkelte instrumenter.*



## Flyvevåbnets Historiske Samling.

Dette er den længste billedtekst vi nogensinde har bragt. Den er skrevet på baggrund af oplysninger fra en pensioneret observatør, der for mere end 40 år siden fløj med som observatør på Artilleriflyverbatteri Vandels Piper L-18 C Super Cub. Vi begynder med den røde knap længst til venstre. Den er til at trække ud. Det er mixture håndtaget til karburatoren (Lean-funktionen) for indstilling af benzin-luftblandingen. Man skal her lytte sig til, når motoren går helt rent, i modsætning til de nyere fly eksempelvis T-

17, som har en indikator for om brændstoffblandingen er indstillet bedst muligt.

Næste instrument mod højre er omdrejningstælleren for motoren med arbejdsområdet markeret med grønt. Lidt under midten på instrumentet ses tachometret eller timetælleren. (Det var den, Mester NIL troede han kunne manipulere med). Historien om Mester NIL bringes i næste nummer.

Den mørkegrå knap mellem de to instrumenter er defrosteren til karburatoren.

Varmen fra karburatoren forhindrede dannelse af is i karburatoren. Risikoen for dannelse

af karburatoris var størst ved temperaturer lige omkring frysepunktet i fugtigt vejr.

Næste instrument er fartmåleren, som viste Indicated Airspeed (indikeret flyvehastighed) i knots (sømil 1,852 km.). Igen med arbejdsområdet markeret med grønt. De oprindelige originale amerikanske fartmålere angav farten i MPH (amerikanske mil per time lig med 1,609 km.), men blev udskiftet med den viste. Læg mærke til de to tykke ledninger/kabler som er tapet til det venstre rør i vinduet over instrumentbordet. De går op til en ekstra fartmåler, som sidder på

det samme rør helt oppe ved taget. Det er til benefice for instruktøren bagi og vi andre som sad sammesteds. Det blev kun monteret i Y-652 og Y-654. Under kompasset ses krængningsviseren. Meget simpel uden gradsangivelser eller dikkedarer. De små tynde streger i "buen" er dog omtalt i manualen med cirka værdier. Næste instrument er højdemåleren/Altimeter med angivelser i fod. I nederste venstre kant af højdemåleren ses stilleskruen for indstilling af den aktuelle flyveplads højde over havet i QFF (Lufttrykket ved den aktuelle landingsplads overflade). Den aktuelle QFF ses i det lille vindue mellem tallene 2 og 3. I det skraverede felt ses hvor

mange gange à 1000 fod viserne har været rundt. Den maksimal tilladte flyvehøjde var 10.000 fod. Det tog en rum tid at komme derop, og for den sags skyld ned igen. Piperen kunne jo ikke spinne ned som T-17, hvor man kunne smide mere end 5000 fod på 40 sekunder. Instrumentet længst mod højre viser øverst motorens olietryk og nederst dens olietemperatur. Den grå knap længst mod højre er primerhåndtaget/håndpumpe, som man pumpede 3-4 gange inden start for at bringe benzin op til karburatoren. Den blanke genstand ovenpå instrumentbordet er nøglen til shelteren! Den lille firkantede kasse under

primerhåndtaget er en eftermontering til den civile VHF-radio. I den operative tid havde vi ingen radio ombord, som kunne komme i forbindelse med hverken militære eller civile ATC, men derimod en batteridrevet radiostation ud af kanonkuglefolket (læs Artillerister) benævnt AN/PRC-9. Den sad under instrumentbordet mellem de to røde arme fra rorlåsen .

Batterikassen hertil sad dog under observatørsædet. Det var en blandet fornøjelse at skulle skifte dette batteri under flyvning. Hovedet langt ned mellem benene og halvt føle sig frem til låseanordninger og kabelstik og endelig få det nye batteri forbundet til radioen.



*Dagens øvelsesflyvninger er slut og de fleste Piper L-18C Super Cubs er kørt ind i hangar 1. Indtil den 5. maj 1945 havde hangaren betegnelsen: Lagerhalle Typ 241 b Delta Flugzeughalle. Fra 1958 kom den til at hedde Hangar I. (Billede fra N.M. Schaiffel-Nielsen arkiv)*