

FLUGZEUG

Profile



BÖLKOW Junior



Saab MFI-9

MFI-15 Safari

MFI-17 Supporter



Bölkow Bo 208 Junior

von
Gerhard Lang

Die Entwicklung der Bölkow Bo 208 Junior geht auf das Amateurbauflugzeug BA-7 von Björn Andreasson zurück. Dieser entwarf neben seiner Tätigkeit bei Convair in San Diego die in Ganzmetallbauweise hergestellte und als Schulterdecker mit drei Grad nach vorne gefeilt Tragflächen ausgelegte BA-7. Die Spannweite betrug 7,15 m. Angetrieben wurde die BA-7 (N2806D) von einem 75 PS (55kW) starken Continental A-75-Motor. Der Erstflug fand am 10. Oktober 1958 statt. Der Zeitaufwand für den Bau der BA-7 betrug ca. 1500 Arbeitsstunden. Die Experimental-Zulassung durch die FAA erfolgte nach 50 Flugstunden.

1960 kehrte Björn Andreasson nach Schweden zurück, wo er bei Malmö Flyginindustri (MFI) die Stelle des Chefkonstruktors übernahm. Seine BA-7 brachte er mit und überarbeitete die Konstruktion für die Serierfertigung, für die ein 100 PS (74 kW) Continental-Motor vorgesehen wurde. Anfang 1961 begann man bei MFI mit dem Bau von drei Vorseerienflugzeugen unter der Bezeichnung MFI-9. Das erste dieser Flugzeuge, die SE-CPF, stellte Bölkow auf dem Aero Salon 1961 in Paris - Le Bourget unter dem Namen "Junior" der Öffentlichkeit vor. Die MFI-9 erhielt einen Rolls-Royce/Continental 0-200-Motor. Der Erstflug erfolgte am 17. Mai 1961. Das erste von 25 Serienflugzeugen flog am 9. August 1962. Das allgemein positive Echo, auf welches der "Junior" stieß, veranlaßte die Firma Bölkow 1961, dieses Flugzeug weiterzuentwickeln und in Lizenz zu bauen. Der erste, bei Bölkow in Ottobrunn gebaute "Junior" führte am 30. März 1962 unter Dipl.-Ing. Klaus Boysen seinen Erstflug aus. Das Flugzeug hatte die Werknummer 501.

Auf der Luftfahrtschau 1962 in Hannover wurden die ersten beiden in Deutschland gebauten Bo 208 ausgestellt. Leider stürzte eines der beiden Flugzeuge ab, da es beim Start in die Wirbelschleppes eines zuvor gestarteten Verkehrsflugzeuges geriet. Der Passagier kam dabei ums Leben, der Pilot wurde verletzt. Die ersten vier V-Muster (W.Nr. 501 - 504) wurden noch in Ottobrunn gebaut. 1963 bereitete man den Serienbau des "Junior" im Werk Laupheim vor. Es wurde ein erstes Fertigungslos von 50 Flugzeugen aufgelegt. Am 22. April 1963 erfolgte die Zulassung durch das Luftfahrtbundesamt (Kennblatt Nr. 644). Am 17. Januar 1964 folgte die Zulassung durch die FAA in den USA.

Bis zum Mai 1964 hatte Bölkow 65 Flugzeuge fertiggestellt. 1965 wurde das verbesserte Modell Junior C mit einer um 60 cm auf 8,02 m vergrößerten Spannweite vorgestellt. Zusammen mit der Änderung der Profilnase an der Flügelwurzel wurde dadurch eine Verbesserung der Aufsetzgeschwindigkeit und eine Verminderung der Aufsatzgeschwindigkeit erreicht. Des weiteren kam ein neues Bugradfahrwerk, ein größerer Tank, eine Belüftungs- und Beheizungsanlage sowie eine bessere Schallsolisierung zum Einbau.

Die Zulassung der Bölkow Junior C durch das Luftfahrtbundesamt erfolgte am 20. Mai 1965.

Allein 1965 konnten 53 Bo 208 Junior



Andreasson BA-7



Der "Junior" im Detail



FLUGZEUG Profile

verkauft werden, so daß am 1. Februar 1966 das 100. Flugzeug in Laupheim ausgeliefert werden konnte. Der 150. Junior wurde im April 1967 ausgeliefert. Die Bo 208 Junior war ein äußerst kostengünstiges Flugzeug. So mußte für das Modell 1968 flugfertig nur 36.900,— DM bezahlt werden. Die Auslieferung erfolgte spätestens drei Wochen nach Auftragsingang. Die letzte Ausführung des Juniors, das Modell 1969 wurde mit Radverkleidungen ausgeliefert.

Nach einer Produktion von 210 Flugzeugen wurde im Sommer 1969 der Serienbau zugunsten der Bo 209 Monsun eingestellt.

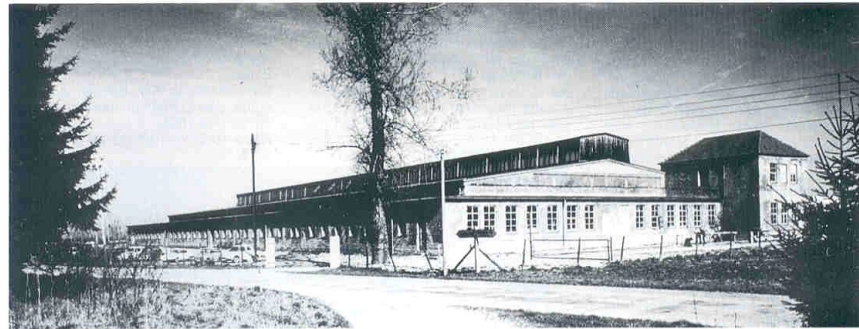
Insgesamt baute Bölkow 64 Junior A, 126 Junior C und 20 Junior C-1. Bei vielen Luftsportveranstaltungen konnten die Junior-Besatzungen die Leistungsfähigkeit ihres Flugzeuges unter Beweis stellen und belegten des öfteren die vorderen Plätze. Auch wurden einige Langstreckenflüge mit dem "Junior" durchgeführt. So startete z.B. die Besatzung Wolfram Krüger und Hans Peter Lauinger am 9. April 1968 in Neubiberg mit der D-EJMB zu einem 18 000 km-Flug durch Westafrika. Die Flugzeit dafür betrug 94 Stunden.

Fertigstellung des 100. Bölkow Junior in Laupheim

Bo 208C OE-AMB (W/Nr. 597) ex D-ECGE des österreichischen Repräsentanten



Junior-Fertigungshalle in Laupheim 1964



Flugzeug Profile

Impressum

Herausgeber: Flugzeug Publikations GmbH
Herbststraße 3, D-7918 Illertissen
Verantwortlich für den Inhalt: Gerhard Lang, Schwarzwaldstraße 31, D-7024 Filderstadt 4
Grafiken: Manfred Franke, Leif Hellström
Herstellung und Vertrieb: Flugzeug Publikations GmbH
Herbststraße 3, D-7918 Illertissen

Der Verfasser bedankt sich bei den Herren Manfred Franke (7), Leif Hellström (13), Dr. Gottfried Holzschuh (2) und Hans Redemann (13), sowie den Firmen Flugzeug Union Süd (3), MBB Kunststofftechnik (4) und Saab-Scania (3), die Fotos zur Gestaltung des vorliegenden Heftes zur Verfügung gestellt haben. Ganz besonderer Dank gilt Herrn Dieter Spiller von MBB Kunststofftechnik für seine tatkräftige Unterstützung. Alle weiteren Fotos: Archiv des Verfassers.

FLUGZEUG Profile

Bauausführung Bo 208 C

Bei der Bo 208 handelt es sich um einen abgestrebten Schulterdecker mit geschlossener Kabine in Leichtmetallausführung unter Verwendung von Kunststoffen für nichttragende Teile.

Rumpf: Der Rumpf besteht aus einer Leichtmetallschale mit rechteckigem Querschnitt. Die Seitenwände aus Blechbahnen sind mit zwei Längssicken verstärkt. Vorgesehen wurden drei Spanten, der Brandspant, an welchem Motorblock und Bugrad befestigt sind, ein Abschlußspant und ein hinter den Sitzen befindlicher Hauptsant mit Anschlußstellen für den Hauptholm des Flügels, der Flügelstreben, und des Fahrwerks.

Pilot und Passagier sitzen nebeneinander vor dem Hauptholm in Schwerpunktnähe. Die Sitze sind durch einen Längsträger voneinander getrennt. Die aus einem Stück gefertigte Cockpithaube wird nach hinten aufgeklappt.

Tragflügel: Zweiteiliger um drei Grad nach vorne gepfeilter, abgestrebter Flügel in Ganzmetallbauweise, welcher mit zwei Bolzen seitlich am Rumpf angebaut ist. Der gesamte Flügel besitzt 14 gleiche Leichtmetallrippen. V-Stellung der Tragflächen 1 Grad, die Flügeliefe beträgt 1,22 m. Die 2,15 m langen Landeklappen sind elektrisch verstellbar und befinden sich zwischen dem Rumpf und den Querrudern, welche mit Klavierband an der Flügeloberseite befestigt sind. Die Flügelrandbögen bestehen aus Glasfaser, Flügelprofil NACA 23009 (modifiziert).

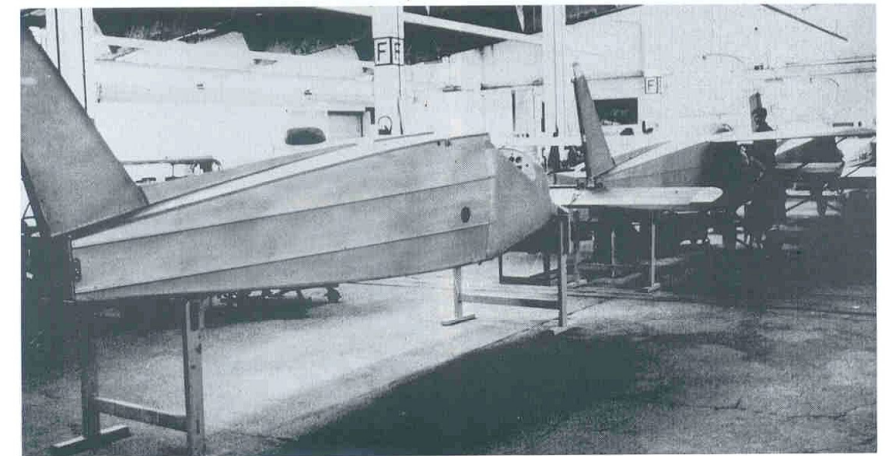
Leitwerk: In Ganzmetallbauweise, freitragend. Das Seitenleitwerk besitzt eine mit dem Rumpf zusammengebaute gepfeilte Kielflosse und ein gewichtlich ausgeglichenes Seitenruder.

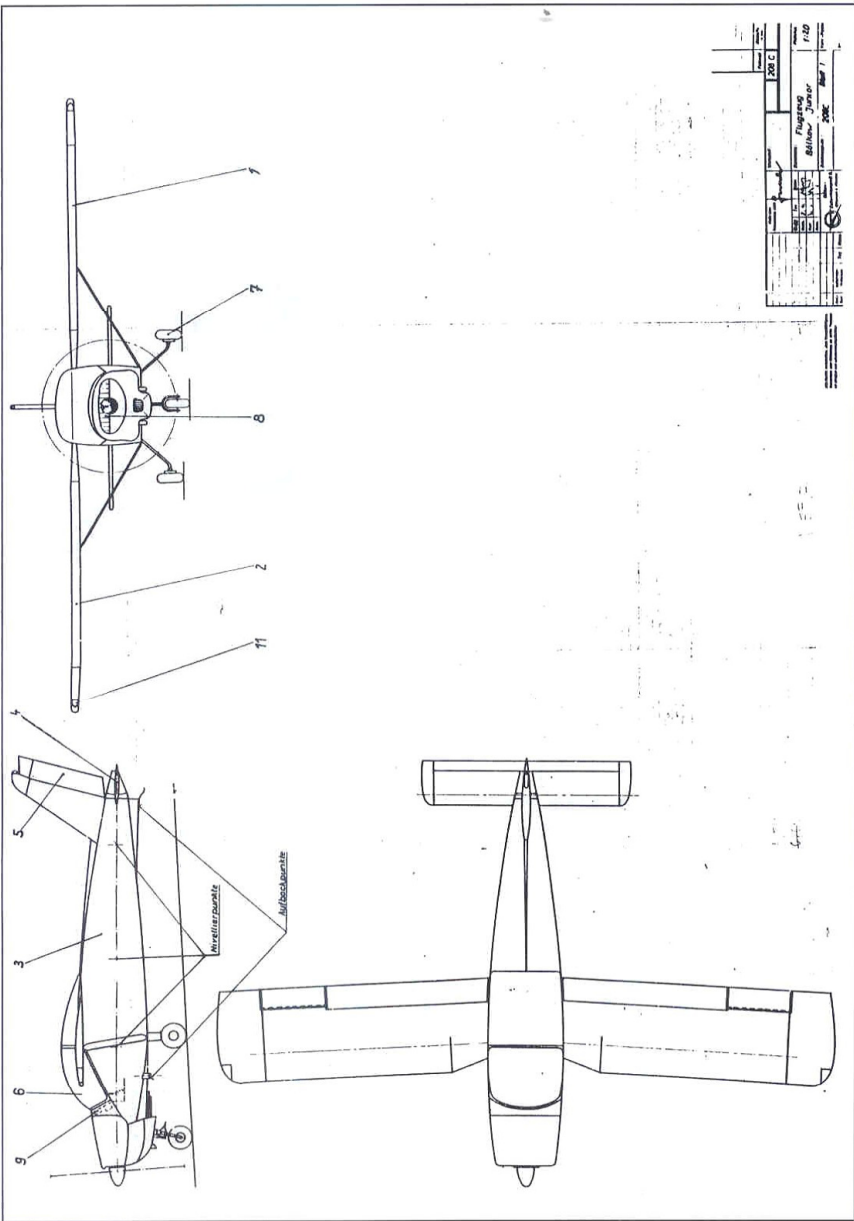
Fahrwerk: Dreieinfahrwerk mit steuerbarem Bugrad, welches durch ein Teleskopfederbein mit Ölstoßdämpfer und einer mechanischen Feder abgestützt ist, um die Nickbewegungen des Flugzeuges

Technische Daten		Junior A 1961	Junior C 1965	Junior C-1 1966
Länge	m	5,61	5,61	5,61
Höhe	m	1,98	1,98	1,98
Spannweite	m	7,42	8,02	8,02
Flügelfläche	m ²	8,65	9,38	9,38
Flügelstreckung		6,4	6,9	6,9
Profil				NACA 23009
Rüstgewicht	kg	370	375	380
Kraftstoff	kg	58	58	72
Schmierstoff	kg	4	4	4
Besatzung	kg	75	75	75
Nutzlast	kg	93	98	99
Zuladung	kg	230	235	250
Fluggewicht	kg	600	615	630
Flächenbelastung	kg/m ²	69,36	65,03	67,16
Leistungsbelastung	kg/PS	6,0	6,0	6,25
Flächenleistung	PS/m ²	11,6	10,7	10,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	230	230	222
Reisegeschwindigkeit	km/h	205	205	auf NN bei 2750 min. ⁻² 200 auf NN bei 2500 min. ⁻² 4000
Dienstgipfelhöhe	m	4400	4000	960
Reichweite	km	770	770	460
Startstrecke bis 15 m Höhe	m	456	425	460
Landstrecke aus 15 m Höhe	m	450	430	450
Startrollstrecke	m	300	280	250
Landerollstrecke	m	198	185	200
Landegeschwindigkeit	km/h	95		93
Steiggeschwindigkeit	m/s	3,5		3,6
Tankinhalt	l		100	
Kraftstoffverbrauch	l/h		20	
Flugzeit max.	h		5	

beim Rollen zu vermeiden. Zum Einbau kamen hydraulische Scheibenbremsen. Die Spurweite des Fahrwerks beträgt 1,35 m, der Radstand 1,94 m. Die drei Räder haben die gleiche Größe (5,00 x 5).
Triebwerk: Luftgekühlter 100-PS (74 kW) Vierzylinder-Boxermotor, Rolls-Royce/

Continental O-200 mit einer Zweiblatt-McCauley MCM6758-Metall-Luftschraube mit einem Durchmesser von 1,62 m. Der 80 Liter fassende Kraftstofftank ist hinter der Kabine eingebaut.





Flugzeug Profile Nr. 4

BOLKOW JUNIOR
KLARLISTE I

Außenkontrolle
(täglich vor dem ersten Start)

Kontrollieren Sie in Pfeilrichtung:

1. Zündschlüssel abgezogen?
2. Parkbremse arretiert bzw. Bremsklötze vorgelegt?
3. Kabinenhölube Verriegelung.
4. Auhfrüh.
5. Statische Druckabnahme frei?
6. Bugrad, Bereifung, Federlein.
7. Motorverkleidung, Verschub, Leckstellen.
8. Luftfilter.
9. Luftschraube und Spinner, Luftschraube von Hand durchdrehen.
10. Aus ca. 5 m Entfernung, Tragflächen, Leitwerk- und Fahrwerkstellung.

Im Winter Schnee und Eis von allen teilen sorgfältig entfernen!

11. Ölwanne, Deckel fest verschließen.
12. Klappen fest verschließen.
13. Laufrad, Bereifung, Federlein, Flügelstrebe.
14. Tragflächen, Ober- und Unterseite, Handlochdeckel.
15. Rumpferkleidung, Positionslampe.
16. Querruder, Landklappe.
17. Verriegelung, Rumpf, Handlochdeckel.
18. Höhenruder, Hilfsruder.
19. Seitenleitwerk, Positionslampe, Spornschließen.
20. Kraftstoffvorrot, Einfüllhutzen fest verschließen.
21. Steuerhül, Überziehwerk, Geber.
22. Kondenswasser aus dem Filterbecher ablassen!

KLARLISTE II

VOR DEM ANLASSEN	vorhanden	erleuchtet	vorliegt	entfernt	Bedienhebel	kontrolliert	durchgehlich	noch Ladepflan	Stromspanne und rich	kontrolliert	kontrolliert	geöffneten u. verriegelt	in Strichrichtung	besuchen	Volles	ca. 20 Ki
Bordpumpe	erleuchtet	vorliegt	entfernt	Bedienhebel	kontrolliert	durchgehlich	noch Ladepflan	Stromspanne und rich	kontrolliert	kontrolliert	geöffneten u. verriegelt	in Strichrichtung	besuchen	Volles	ca. 20 Ki	
Flugplan, Abfertigung	erleuchtet	vorliegt	entfernt	Bedienhebel	kontrolliert	durchgehlich	noch Ladepflan	Stromspanne und rich	kontrolliert	kontrolliert	geöffneten u. verriegelt	in Strichrichtung	besuchen	Volles	ca. 20 Ki	
Flugplan, Abfertigung	erleuchtet	vorliegt	entfernt	Bedienhebel	kontrolliert	durchgehlich	noch Ladepflan	Stromspanne und rich	kontrolliert	kontrolliert	geöffneten u. verriegelt	in Strichrichtung	besuchen	Volles	ca. 20 Ki	
Flugplan, Abfertigung	erleuchtet	vorliegt	entfernt	Bedienhebel	kontrolliert	durchgehlich	noch Ladepflan	Stromspanne und rich	kontrolliert	kontrolliert	geöffneten u. verriegelt	in Strichrichtung	besuchen	Volles	ca. 20 Ki	

ANLASSEN

Vergaseröffnung zu
Höhenkorrektur voll reich
Gashebel zurück
Luftdruckbereich frei
Luftdruckkontrolle frei
Anlasser stehen
Drehzahl 800 U/min
Drehzahl innerhalb 30 sec

WARMLAUF UND ABREMSSEN

Drehzahl nach 1 Min. 1200 U/min
Drehzahl nach Bedarf
Drehzahl ungezügelt
Drehzahl bei 1700 U/min
Magnetonhöhe 100 U/min
Drehzahl Fokustempore
Drehzahl 2000/2400 U/min
Verriegelung (M-Cheile) 400 U/min
Verriegelung gleichmäßig

ROLLEN

Förderer ein
Höhenmesser und Borduhr eingeleitet
Benzinabgabe entfernt
Rollweg frei
Benzinabgabe gestört
Benzinabgabe noch Bedarf
Vergaseröffnung noch Bedarf

ABSTELLEN

Parkbremse arretiert
Drehzahl 1000 U/min
Zylinderkopftemperatur unter 160° C
Höhenkorrektur voll arm
Höhenkorrektur Zündung aus
Benzinabgabe still
Benzinabgabe still
Benzinabgabe still

REISERFLUG

Trimmung eingeleitet
Vergaseröffnung nach Bedarf
Höhenkorrektur über 2000 ft NN
Höhenkorrektur kontrolliert

GLEITFLUG UND LANDING

Höhenkorrektur voll reich
Vergaseröffnung eingeleitet
Landklappen nach Bedarf
Parkbremse gelöst
Antriebsgeschwindigkeit ca. 70 Ki

STIEGFLUG

Vergaserverdünnung nach Bedarf
Landklappen eingeleiten
Fluggeschwindigkeit 75 Ki
Fluggeschwindigkeit 100° C
Zylinderkopftemperatur max. 220° C

START

Vergaserverdünnung in Strichrichtung
Gashebel Volles
Antriebsgeschwindigkeit ca. 20 Ki

VOR DEM ANLASSEN

vorhanden

erleuchtet

vorliegt

entfernt

Bedienhebel

kontrolliert

durchgehlich

noch Ladepflan

Stromspanne und rich

kontrolliert

kontrolliert

geöffneten u. verriegelt

in Strichrichtung

besuchen

Volles

ca. 20 Ki

Flugzeug Profile Nr. 4



MFI-9

Von der Basisversion MFI-9 wurden drei Prototypen in Bulltofta gebaut, von denen der erste am 17. Mai 1961 flog. Die erste Serienmaschine absolvierte ihren Erstflug am 9. August 1962. Insgesamt wurden 25 MFI-9 gebaut.

MFI-9B-Trainer

Hier handelt es sich um eine Weiterentwicklung der MFI-9, die erstmals 1963 flog. Die MFI-9B hatte eine vergrößerte Kabine mit mehr Ellenbogenfreiheit, ein vergrößertes Seitenruder und elektrisch verstellbare Landeklappen. Die mit Schwimmer ausgerüstete MFI-9B wurde auch mit MFI-9S bezeichnet. Der Erprobungsträger der Schwimmerausführung führte das Kennzeichen SE-EFE.



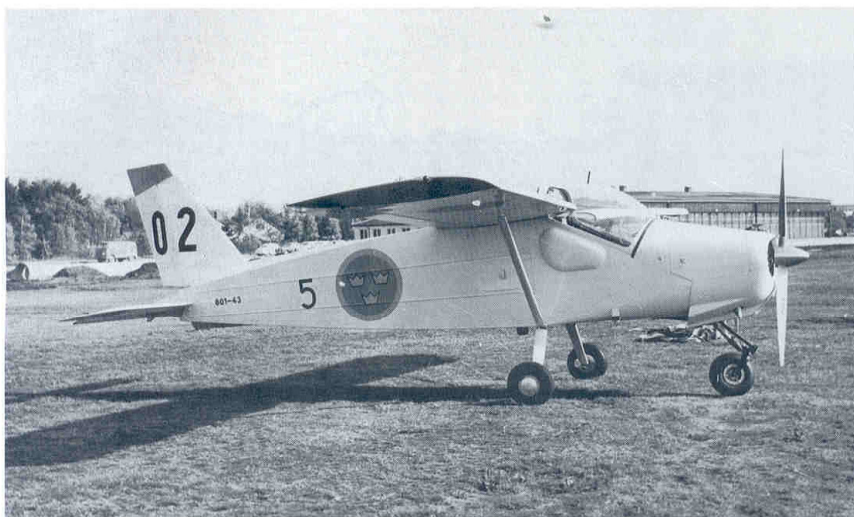
Der zweite Prototyp der MFI-9B (SE-EFM) wurde zuvor von der schwedischen Luftwaffe erprobt.



MFI-9B mit dänischer Zulassung (OY-DUJ).



Die SE-FIG war der MFI-9C Prototyp. Diese Variante ging jedoch nicht in Produktion.



MFI-9B Mili-Trainer

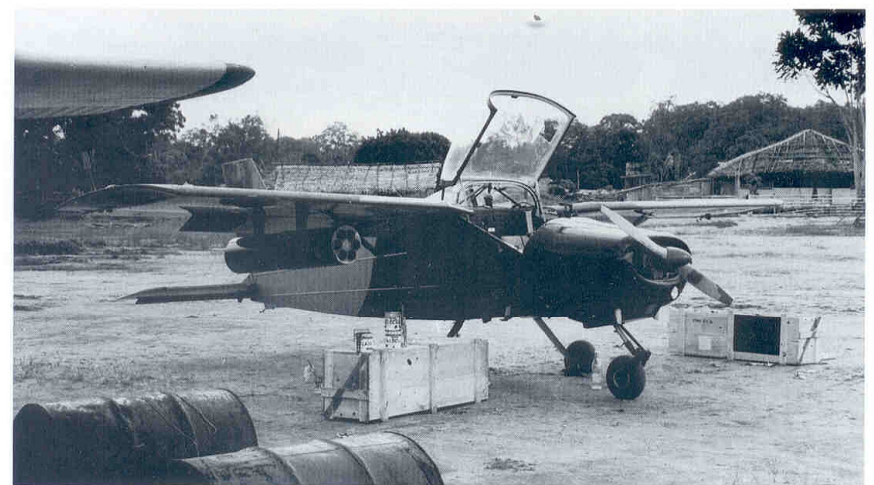
Der Mili-Trainer wurde als militärisches Gegenstück zum MFI-9B Trainer entwickelt. Der Erstflug des ersten Prototyps (SE-201) wurde am 9. Oktober 1963 durchgeführt. Der zweite Prototyp mit der Zulassung SE-202, später umregistriert in SE-EFM, wurde von der schwedischen Luftwaffe im Sommer 1964 erprobt.

Im Juli 1966 mietete die schwedische Luftwaffe erneut zehn MFI-9B, welche bei der Kringsflyskolen F5 in Ljungbyhed als Basistrainer getestet wurden. Nach einem Jahr und rund 200 Flugstunden gingen die Flugzeuge wieder an MFI zurück, da sie den Anforderungen nicht entsprachen.

Fünf dieser Flugzeuge brachte der schwedische Graf Carl Gustaf von Rosen 1969 nach Biafra, wo sie während der Kriegshandlungen gegen die nigerianische Luftwaffe zum Einsatz kamen.

Für eine Eigenbau-Version waren auch Zeichnungen erhältlich. Die letzten vier Flugzeuge dieser Variante wurden in den 1980er Jahren noch gebaut. Sie erhielten die Bezeichnung MFI-9HB (Homebuilt).

Für eine mögliche Bewaffnung bzw. militärische Ausrüstung befanden sich unter jeder Tragfläche sechs Aufhängepunkte. Wahlweise war folgende Bewaffnung möglich: sechs 7,5 mm Bofors Frida Luft-Boden-Raketen, eine oder zwei Bofors-Bantam drahtgesteuerte Panzerabwehr-raketen, drei Frida- und eine Bantam-Rakete, ein Matra 181 Raketenstartbehälter für achtzehn 37 mm SNEB-Raketen. Ein Kamerafenster ist serienmäßig vorhanden, so daß eine Vinten 70 mm Kamera anstelle des zweiten Sitzes jederzeit eingebaut werden kann.



Biafra Babies

Zum Zeitpunkt der Unabhängigkeitserklärung Biafras von Nigeria am 30. Mai 1967 hatte der neugegründete Staat nur wenige, wenn überhaupt, Flugzeuge zur Verteidigung des Landes. Nach Ausbruch des Krieges fielen einige Flugzeuge der Nigerian Air Force in die Hände von Biafra. Keines davon war jedoch für Kampfeinsätze zu verwenden.

Im Sommer 1967 erhielt Biafra zwei B-25 und eine B-26 Invader. Diese Flugzeuge wurden in Enugu stationiert. Während eines Angriffs einer nigerianischen Heeresinheit verlegten die beiden B-25 nach Port Harcourt. Da die B-26 nicht flugklar war, ging sie bei diesem Angriff verloren. Verschiedenen Gerüchten zur Folge soll den nigerianischen Truppen eine zweite B-26 in die Hände gefallen sein, als sie den Flugplatz von Enugu eroberten.

Der schwedische Graf Gustaf von Rosen besuchte erstmals im August 1968 Biafra. Er war sehr betroffen von den Zuständen, die er dort traf und versuchte, die westlichen Länder zu einem diplomatischen Druck auf Nigeria zu veranlassen, um die Angriffe auf Biafra zu stoppen, allerdings ohne Erfolg.

Im Dezember 1968 riet er der Regierung von Biafra, eine Anzahl kleiner ziviler Flugzeuge zu erwerben, die bewaffnet werden konnten, um so gegen wichtige nigerianische Ziele eingesetzt zu werden. Nach anfänglicher Ablehnung erfolgte jedoch die Zustimmung zu diesem Vorschlag und von Rosen bot sich an, als Ausbilder tätig zu werden und auch die ersten Einsätze zu leiten. Im Frühjahr 1969 erhielt Biafra über eine französische Firma fünf MFI-9B aus Schweden. Die Flugzeuge wurden nach Frankreich gebracht, um dort modifiziert zu werden, bevor sie in Biafra zum Einsatz kamen. Die wichtigsten Änderungen betra-

fen die Ausrüstung mit Raketenbehältern unter den Tragflächen und den Einbau eines Visiers im Cockpit. Die Visiere wurden von der schwedischen Luftwaffe erworben und stammten aus dem Jagdflugzeug FF-VS J-22. Anschließend wurden die Flugzeuge zerlegt und als Luftfracht nach Libreville in Gabun gebracht, wo sie um den 14. Mai 1969 eintrafen.

In der Zwischenzeit hatte von Rosen in Schweden einige Freiwillige gefunden, die bereit waren, an der Operation "Biafra Babies" teilzunehmen. "Biafras Babies" war der Deckname für die geplanten Aktionen. Unter den Freiwilligen befanden sich die Piloten Gunnar Haglund und Martin Lang sowie eine Gruppe von Bodenpersonal. Nach ihrer Ankunft in Gabun wurden die MFI-9B wieder montiert und mit Matra-Raketen-Behälter versehen. Anstelle des zweiten Sitzes wurde ein weiterer Tank eingebaut. Die Behörden von Gabun stellten im Dschungel südlich von Libreville ein Flugfeld zur Verfügung, wo die Flugzeuge lackiert und eingeflogen wurden. Neben den drei schwedischen Piloten wurden auch drei Piloten aus Biafra auf die MFI-9 eingewiesen. Dies waren Auguste Okpe und Willy Bruce, der dritte war nur unter dem Namen "Goody" bekannt.

Am 22. Mai erfolgte der erste Angriff. Nach dem Start in Gabun machten sich die fünf Besatzungen mit ihren Flugzeugen auf den Weg zu ihrem neuen Einsatzflugplatz im Norden von Uga in Biafra. Unterwegs griffen die Piloten den Flugplatz von Port Harcourt an. Drei nigerianische Flugzeuge wurden dabei zerstört bzw. beschädigt sowie viele Flugplatzgebäude beschädigt. Es wurde berichtet, daß 250 nigerianische Soldaten bei diesem Angriff ums Leben kamen. Zwei Tage später wurde der Flugplatz von Benin mit vier MFI-9B angegriffen. Zwei nigerianische Flugzeuge wurden

getroffen und vermutlich zerstört. Am 26. Mai griffen vier MFI den Flugplatz von Enugu an, wobei zwei Canberras, eine Heron und eine MiG beschädigt wurden. Zwei der MFI's flogen so tief, daß sie die Bäume berührten und dabei leicht beschädigt wurden. Das Flugzeug von Martin Lang wurde von der Luftabwehr getroffen, war jedoch nur leicht beschädigt.

Einige Tage später wurde die Basis der MFI-9's von zwei NAF MiG's angegriffen, die zwei Überflüge durchführten. Die MFI's blieben aber unbeschädigt. Am selben Nachmittag griffen vier MFI's das Kraftwerk von Ughelli an, welches daraufhin für sechs Monate den Betrieb einstellen mußte.

Der letzte Einsatz der Schweden wurde am 1. Juni geflogen. Er war gegen Bodentruppen in der Nähe von Owerri gerichtet, um einen Angriff von Heeresverbänden aus Biafra vorzubereiten. Da das Ziel jedoch nicht gefunden wurde, kehrten die Flugzeuge, ohne einen Schuß abgegeben zu haben, zu ihrem Flugplatz zurück.

Nachdem die drei Schweden nach Hause zurückgekehrt waren, stand nur noch Auguste Okpe zur Verfügung. Vermutlich flog er in den folgenden Wochen keinen Einsatz. Im Juli traf Rune Norgen, ein weiterer schwedischer Pilot in Biafra ein. Im selben Monat noch flog er 21 Einsätze mit der MFI-9, teilweise zusammen mit Auguste Okpe, meistens jedoch allein. Mitte August kehrte aber auch Norgen wieder zurück nach Schweden. Im Sommer 1969 trafen weitere vier MFI-9 in Biafra ein und im August wurde in Gabun eine Flugschule gegründet, mit von Rosen als Ausbilder. Die meiste Arbeit in dieser Flugschule verrichtete jedoch Kris Kristensen, der an der Schule bis zum Ende des Krieges im Januar 1970 tätig war. Kristensen selbst flog keine aktiven Einsätze.



In der Zwischenzeit waren weitere sieben Piloten, ehemalige Piloten der Nigeria Air Force und von Nigerian Airways, auf der MFI-9B eingewiesen worden. Der einzige Ausländer, der jetzt noch bei der Biafran Air Force flog, war Friedrich "Freddy" Harz, welcher sich von seinem Absturz mit einer B-25 wieder erholt hatte. Ab Oktober konnte die BAF ihre Einsätze wieder aufnehmen. Einer der erfolgreichen Angriffe erfolgte am 10. Oktober, als vier MFI-9B auf dem Flugplatz von Benin eine zu einem Nachtbomber umgebaute DC-4 und eine erst kurz zuvor gelieferte und mit Radar ausgerüstete MiG zerstörten. Der Befehlshaber der NAF kam bei diesem Angriff ebenfalls ums Leben. Alle vier MFI-9B wurden durch die Flugabwehr beschädigt, konnten jedoch auf ihrem Einsatzflugplatz wieder landen. Im restlichen Verlauf des Jahres 1969 wurden täglich Einsätze mit zwei oder drei MFI-9B durchgeführt. Am 12. November wurden in zwei Einsätzen gegen die Flugplätze von Port Harcourt und Escavaro eine DC-6, eine DC-3, drei MiG-17, eine Do 27 sowie zwei weitere Flugzeuge beschädigt bzw. zerstört.

Neben den MFI-9B kamen noch vier T-6 zum Einsatz. Zwei T-6 gingen nach kurzer Zeit verloren. Am 9. November erfolgte der erste gemischte Einsatz mit MFI-9B und T-6.

Die erste MFI-9B ging am 28. November durch die Flugabwehr verloren. Am folgenden Tag wurden zwei MFI-9 durch eine MiG-17 angegriffen, wobei eines der Flugzeuge total zerstört wurde, der Pilot konnte sich allerdings retten. Die zweite Maschine wies schwere Beschädigungen auf, konnte aber innerhalb von zehn Tagen wieder flugklar gemacht werden. Am 15. Dezember wurde eine weitere MFI-9 schwer beschädigt und mußte auf dem Flugfeld bei Uli notlanden. Eine Woche vor Kriegsende, am 4. Januar 1970, ging die von Ibi Brown geflogene MFI durch die Flugabwehr verloren.

Die neun MFI-9B der BAF flogen in dem Zeitraum vom Mai 1969 bis Januar 1970 über 300 Einsätze. Dem Verlust von drei MFI-9 standen 20 zerstörte bzw. beschä-

digte Flugzeuge der NAF gegenüber. Außerdem wurde noch eine Vielzahl von Fahrzeugen, militärischen Einrichtungen und Schiffe angegriffen. Über den Verbleib der sechs übriggebliebenen Flugzeuge ist nichts genaues bekannt. Eines soll irgendwo in Nigeria ausgestellt sein, zwei sah man angeblich noch 1983 in Gabun und die drei restlichen Maschinen wurden vermutlich verschrottet. Keines der Flugzeuge wurde von der NAF übernommen.

Bei den neun Flugzeugen der Biafran Air Force handelte es sich bei der ersten Lieferung um die SE-EUE (c/n 59), -EUL (53), -EUN (44), -EWF (52) und -EWE (51). Die zweite Lieferung umfaßte die SE-EFU (c/n 32), -EUP (46), -EWB (47) und -EUB (56). Die Flugzeuge trugen bei ihrer Ankunft in Gabun noch zivile schwedische Kennzeichen und zivilen Anstrich. Im Camp I in der Nähe von Libreville erhielten sie einen neuen Anstrich, wobei normaler glänzender Lack, der vor Ort erworben werden konnte, verwendet wurde. Der Anstrich wurde von den Piloten selbst ausgeführt, so daß jedes Flugzeug ein anderes Tarnmuster aufwies. Noch bevor alle Flugzeuge komplett gestrichen waren, ging der

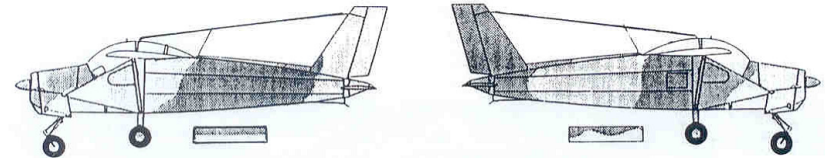
Lack zu Ende. Gunner Haglund flog mit der einzigen Maschine, die auf einer Seite noch ihre zivile Lackierung hatte, nach Libreville, um neue Farben zu kaufen, wobei er stets darauf achtete, daß die Besatzung des Kontrollturms die getarnte Seite der MFI nicht zu sehen bekam.

Alle bekannten Fotos entstanden während der ersten Wochen in Biafra und zeigen die Flugzeuge noch ohne Markierungen. Mindestens eine der MFI-9 erhielt Kokarden am Rumpf. Später führten sie die Flagge von Biafra als Nationalitätskennzeichen, deren Größe von Flugzeug zu Flugzeug variierte.

Alle MFI-9B erhielten Seriennummern, die mit BB-9.. begannen. Bekannte Seriennummern sind BB-903, BB-905 und BB-909. Dies läßt darauf schließen, daß die Seriennummern den Bereich von BB-901 bis BB-909 umfaßte. Die Nummern waren in einem mittleren Grau gehalten und befanden sich seitlich am Rumpf und auf der Tragflächenunterseite. Sie wurden alle von Hand aufgetragen. So ergaben sich auch hier Unterschiede in der Größe und Aus-

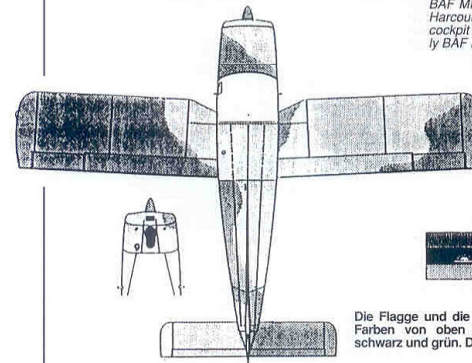
führung.

Leif Hellström



So sah eine der am Angriff auf Port Harcourt am 22. Mai 1969 beteiligten MFI-9B aus. Die Seriennummer ist nicht nachweisbar und die Werknummer unbekannt. Das Flugzeug wurde von Auguste Okpe oder Willy Bruce geflogen. Die Innenseite des Cockpits war Rot (21302) gestrichen. Dies ist die einzige MFI-9 der BAF, von der das Tarnschema auf der Tragflächenoberseite bekannt ist.

BAF MFI-9B, serial not yet assigned (c/n unknown), as it looked during the Port Harcourt attack, May 22 1969, flown by either Auguste Okpe or Willy Bruce. The cockpit interior (walls and rear bulkhead) was painted Red 21302. This is the only BAF MFI for which the wing camouflage pattern is known.



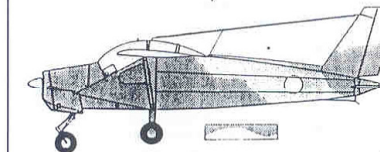
Die Flagge und die Kokarde von Biafra. Die Farben von oben nach unten waren rot, schwarz und grün. Die Sonne war gelb.

The Biafran flag and the BFA roundel. Colours are (from top) red, black and green. The sun is yellow.

-  Dark Green
FS 4036
-  Grey Green
FS 14159
-  Light Grey
FS 17722

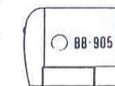
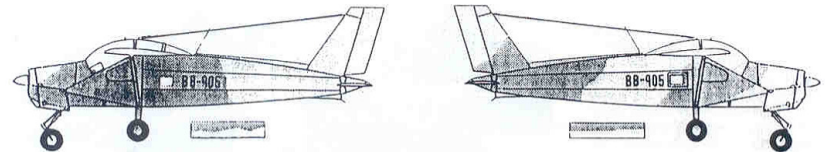


Sight



Eine der am Angriff auf Enugu am 26. Mai 1969 beteiligten MFI-9B. Die Seriennummer ist nicht nachweisbar (W/Nr. 53, ex SE-EUL). Die Maschine wurde von Martin Lang geflogen. Die eine Hälfte des Cockpits war grün getönt. Es ist möglich, daß auf der Tragflächenunterseite Kokarden angebracht werden. Die Innenseite des Cockpits war Dunkelgrün (14036).

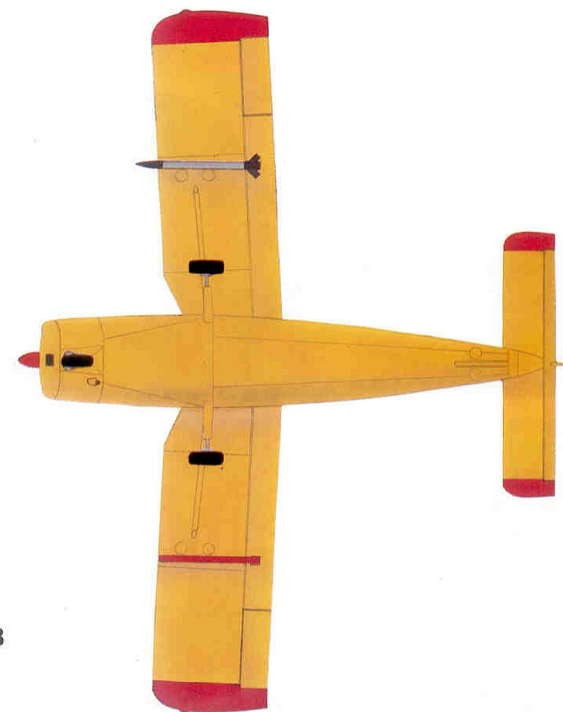
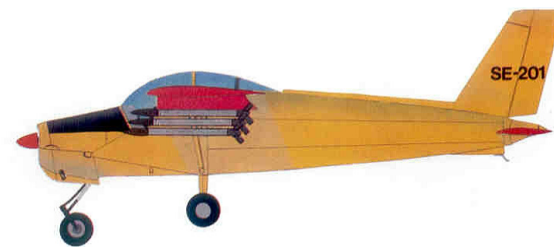
BAF MFI-9B, serial not yet assigned (c/n 53, ex SE-EUL), as it looked during the attack on Enugu, May 26, 1969, flown by Martin Lang. Note that this aircraft had the front half of canopy tinted green. It is probable that roundels were also carried under the wings. The cockpit interior was Dark Green 14036.



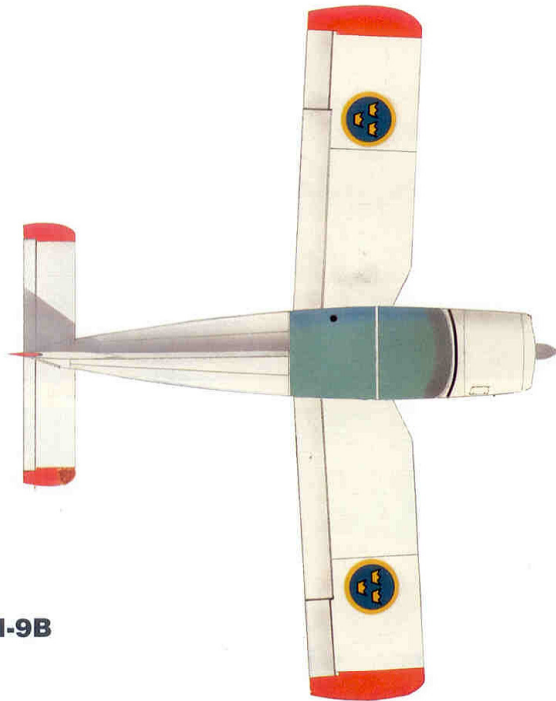
Leif Hellström

MFI-9B, Seriennummer BB-905, Werknummer unbekannt, im November 1969. Es ist nicht sicher, ob das auf der rechten Seite des Flugzeuges abgebildete Tarnschema korrekt ist. Die Innenseite des Cockpits war vermutlich Rot (21302) gestrichen. Die Seriennummer war in einem mittleren Grau gehalten.

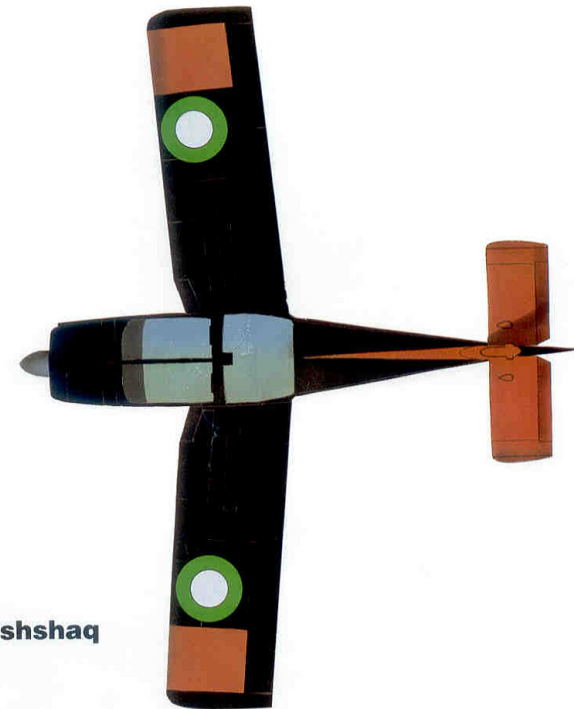
BAF MFI-9B, serial BB-905 (c/n unknown), November 1969. The right-hand side camouflage pattern is not conclusively tied to this particular aircraft. Cockpit interior is probably painted Red 21302. The codes were medium grey.



MFI-9B



MFI-9B



PAC Mushshaq





Saab-MFI-15 Safari

Im Juni 1969 wurde mit dem Roll-out der MFI-15 (SE-301; WNr. 15001) von Malmö Flygindustri die Weiterentwicklung des MFI-9 Junior vorgestellt. Die Maschine ist rund 15 % größer als ihre Vorgängermodelle. Der Erstflug des Prototyps der MFI-15 fand am 11. Juli 1969 unter Chefpilot Ove Dahlén statt. Der Start erfolgte auf dem Flugplatz von Malmö-Bulltofta. Ihm folgten noch zwölf Verserienflugzeuge (MFI-15/-17), von denen das erste am 9. April 1973 flog. Die erste Serie von 68 Flugzeugen wurde im Juli 1974 aufgelegt und kam ab Februar 1975 zur Auslieferung.

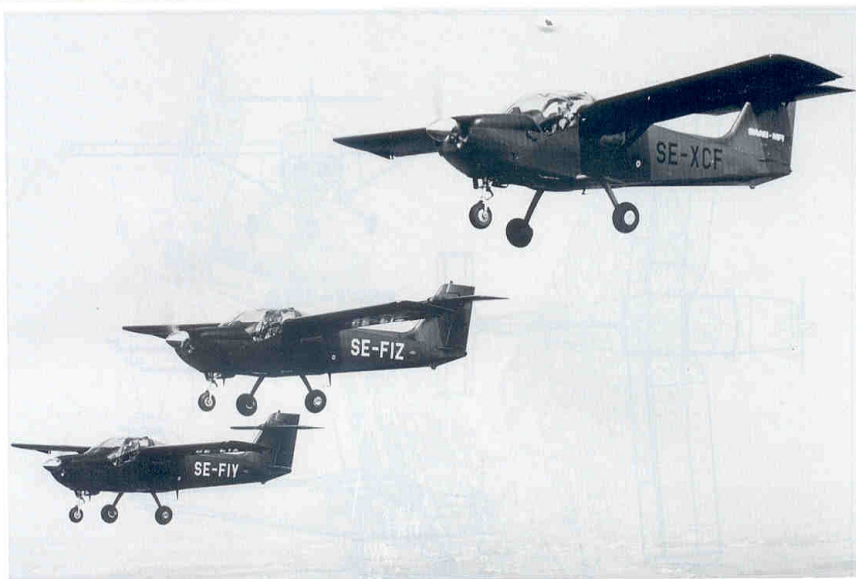
Das Flugzeug hat ein Gewicht von max. 875 kg, ist voll kunstflugtauglich und zeichnet sich besonders durch kurze Start- und Landestrecken aus. Letztere betragen 350 m bzw. 300 m, jeweils über ein 15 m hohes Hindernis. Die MFI-15, die mit einem 160-PS (118 kW)-Lycoming O-320-Motor ausgerüstet ist, war wahlweise mit Bug- (MFI-15A) oder Spornrad (MFI-15B) geplant. Für den Einsatz auf verschneiten Pisten ist auch die Verwendung von Schneekufen möglich. Die Höchstgeschwindigkeit der in Ganzmetallbauweise ausgeführten Maschine liegt bei 250 km/h. Die MFI-15 kann zusätzlich mit Hochauf-

triebshilfen versehen werden, so daß sie damit zu einem echten STOL-Flugzeug wird. Wie bei ihren Vorgängermustern sind auch bei der MFI-15 die Sichtverhältnisse aus der Kabine nach allen Seiten gut. Bei Bedarf läßt sich im großen Gepäckraum ein dritter Sitz unterbringen. Für den Einsatz von unbefestigten Plätzen erhielt das Flugzeug ein T-Leitwerk. Die MFI-15 war in erster Linie zum Einsatz in der Grundsicherung bei der schwedischen Luftwaffe und als Ersatz für die Piper L-21B bei den schwedischen Hee-

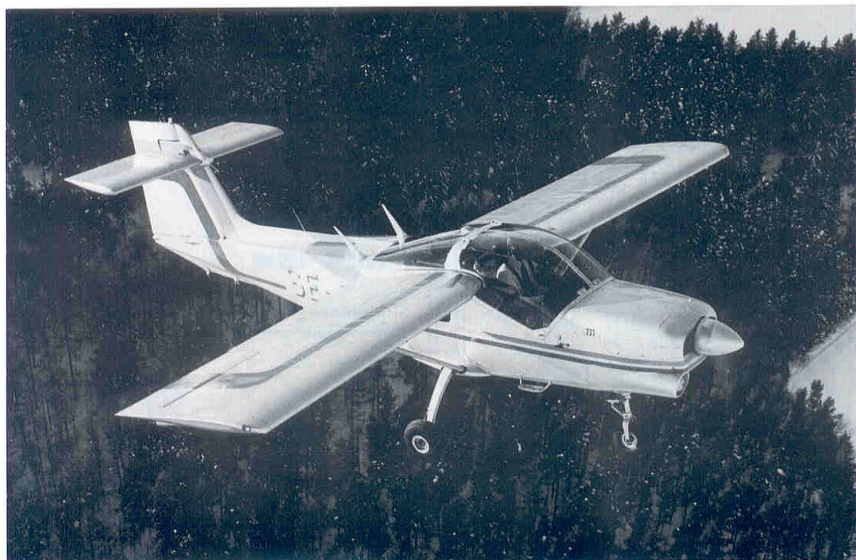
restfliegern gedacht. Allerdings hatte der Hersteller damit genausowenig Glück wie mit der MFI-9, denn die Entscheidung fiel zugunsten der englischen Scottish Aviation (früher Beagle) Bulldog aus. Erster Kunde wurde Sierra Leone, welches 1974 vier Flugzeuge, darunter die WNr. 15003 und 15004 erhielt. Zwischen 1981 und 1983 erfolgte eine Lieferung von 20 Flugzeugen an Norwegen (WNr. 15803 - 15817 und 15836 - 15840).

Technische Daten		MFI-15A	MFI-15B
Länge	m	6,75	6,85
Höhe	m	2,60	1,90
Spannweite	m	8,70	8,70
Höchstabfluggewicht	kg	875	875
Höchstabfluggewicht/Kunstflug	kg	775	
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	240
Reisegeschwindigkeit	km/h	220	210
höchstzulässige Sturzfluggeschwindigkeit	km/h	365	365
Steigleistung in Meereshöhe	m/sec	5,80	5,50
Dienstgipfelhöhe	m	4800	4500
Startstrecke über 15 m Höhe	m	360	250
Landestrecke über 15 m Höhe	m	350	300
Flugdauer mit 10 % Reserve	h	4	4

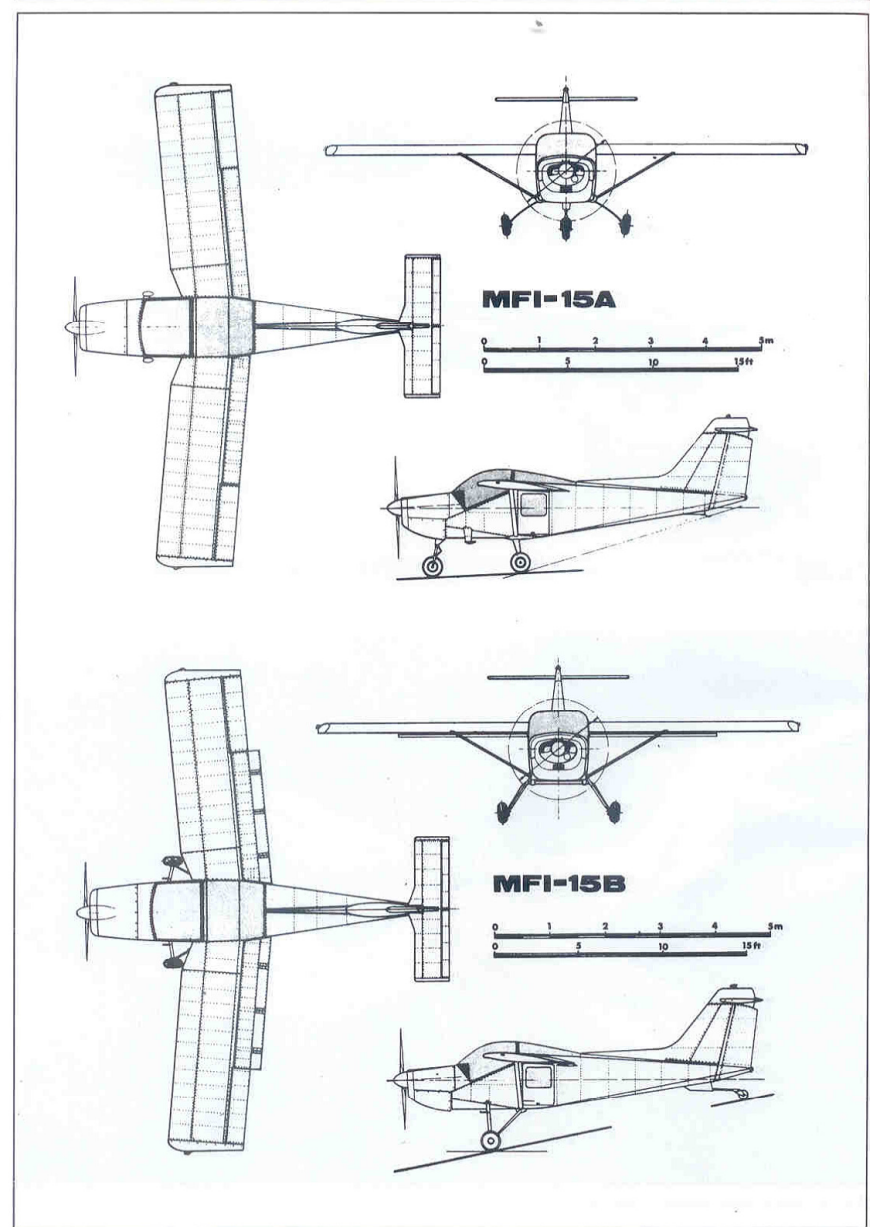


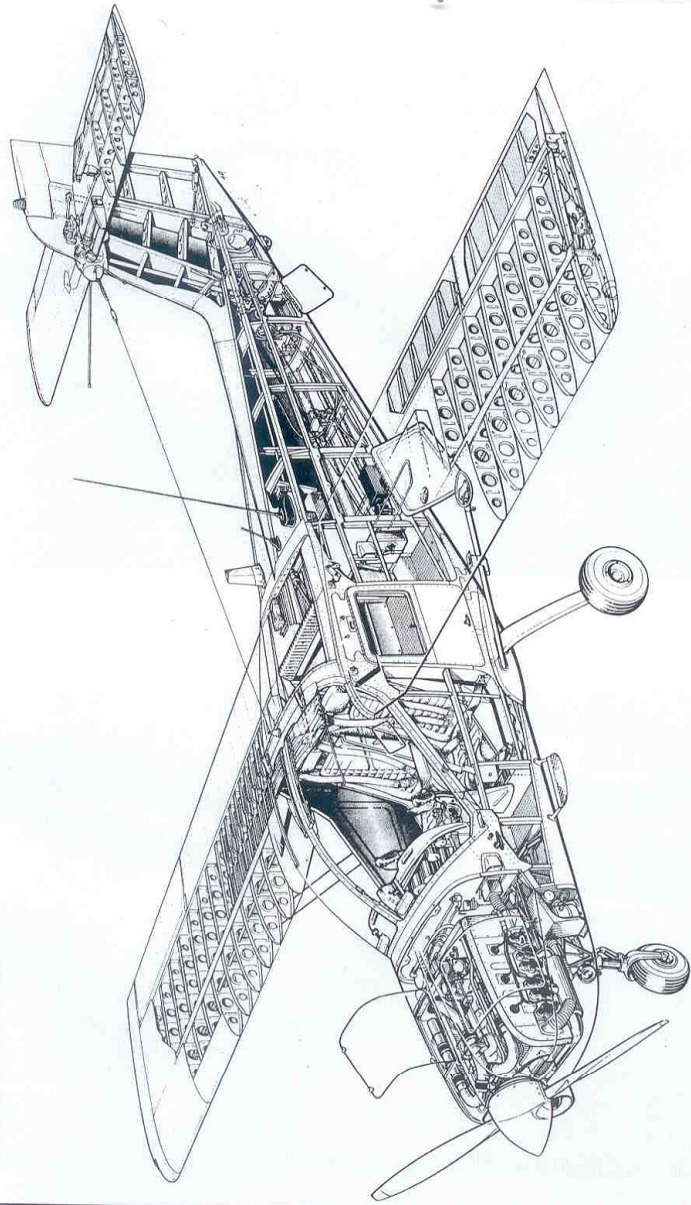


Saab - MFI 15



Saab Safari TS mit 210 PS Continental Supercharged-Triebwerk





Saab Safari TS



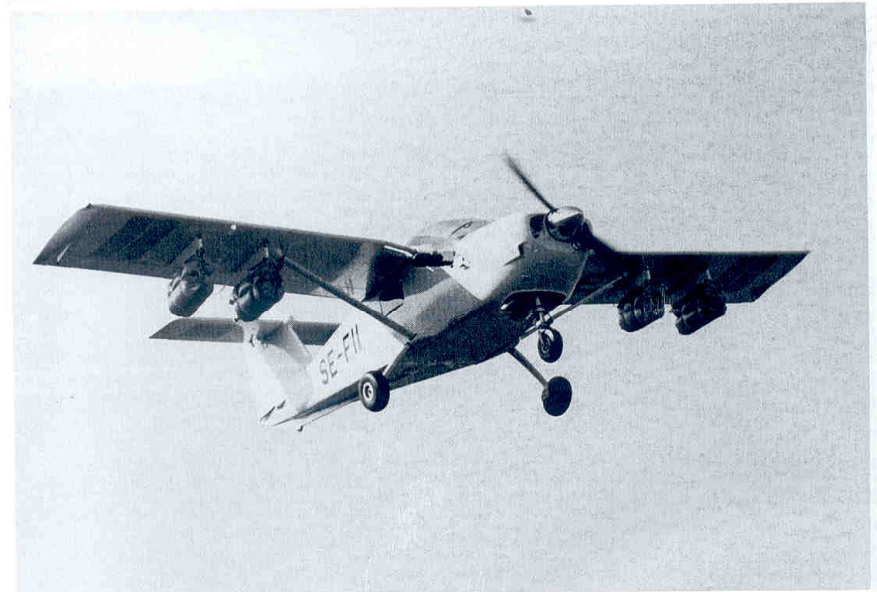
Saab - MFI 15 LN-BIV





▲ Saab Safari SE-FIR

▼ Saab Safari SE-XCF



Saab Safari SE-FII mit Abwurfbehälter zum Einsatz im Katastrophengebiet in Äthiopien.



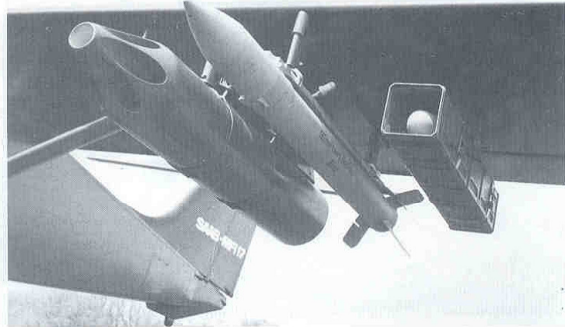
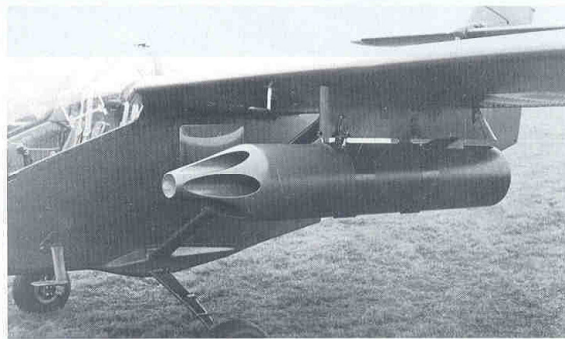


Saab MFI-17 Supporter

Obwohl Saab die Ausschreibung der schwedischen Luftwaffe für ein Schulflygzeug nicht für sich entscheiden konnte, wurde die MFI-15 zur MFI-17 weiterentwickelt. Der Erstflug dieser letzten Version wurde am 6. Juli 1972 durchgeführt. In der Ausführung als Erdkampfflygzeug verfügt die MFI-17 über sechs Flügelstationen, wovon die beiden Inneren je 150 kg, die übrigen je 100 kg aufnehmen können. Das Maximalgewicht für die Außenlasten beträgt 300 kg. Als typische Bewaffnung sind sechs Bofors-Panzerabwehr-Raketen, achtzehn 75 mm-Bofors-Raketen, zwei 7,62 mm MG's oder vier Abel-Raketenwerfer zu je sieben 68 mm-Raketen anzusehen.

Als Antrieb kommt ein Lycoming O-360 mit 200 PS (148 kW) zum Einbau. Bis 1989 wurden ca. 300 MFI-15/-17 gebaut. Davon erhielt Dänemark zwischen 1975/1976 32 MFI-17 (W.Nr. 15201 - 15232), die mit T-17 bezeichnet werden. Zwanzig MFI-17 wurden 1980 an Zambia geliefert (s/n AF-515 - AF-534). Äthiopien erhielt zwischen 1975 und 1977 vier Flugzeuge (W.Nr. 15006, 15014, 15901, 15902). Der größte Betreiber der MFI-17 ist Pakistan. Dorthin wurden von Saab-Scania ab 1974 39 MFI-17 (W.Nr. 15236 - 15274) geliefert. Ab 1978 begann der Pakistan Aeronautical Complex (PAC) mit der Lizenzproduktion der MFI-17 unter der Bezeichnung "Mushshaq". Heute stehen in Pakistan über 185 Flugzeuge dieses Typs im Einsatz.

Die Revolutionsgarde Pasdaran des Iran bestellte Anfang 1990 22 Anfängerschulflugzeuge PAC/MFI-17 Mushshaq. Drei Flugzeuge wurden bereits früher an den Iran geliefert.



Saab-MFI 17





Saab Supporter im Einsatz bei den dänischen Luftstreitkräften.



Flugzeug Profile Nr. 4



▲ Saab Supporter mit Außenlasten für Hilfeinsätze

▼ Saab Supporter der pakistanischen Luftstreitkräfte

