



MiG-15 på Bornholm



Dette hæfte er fremstillet af Flyvevåbnets Historiske Samling 2014.

Tekst: Torben E. Hansen

Kilder:

The Frank Jarecki story

Dokumentsamlingen Bornholm mellem Øst og Vest

Wikipedia

Fyrbøder Kaj Møller Nielsen

FTK Informationstjeneste

Layout: Bent Aalbæk-Nielsen

Tryk: Forsvarets Trykkeri

ISBN: 978-87-92351-12-8

Forsidebillederne:

Nederst: MiG-15 efter landingen på Bornholm.

Øverst: Den renoverede MiG-15.

Bagsidebilledet: Den tilbyttede MiG-15 under ombygning hos pensionisterne på Flyvestation Aalborg.

Polisk MiG-15 er kommet til Danmark for at blive

Det gamle polske jagerfly, der var en sjælden og særlig gæst på dansk grund i koldkrigstiden, er kommet til landet som et led i en byttehandel.

17-05-2011

Af Charlotte Basie, FTK Informationstjeneste

På Flyvevåbnets Historiske Samling ved Flyvestation Karup er de glade. De har nemlig gjort et kup. Det hele begyndte i 2006 med, at den danske militær-attaché i Warszawa viderebragte en forespørgsel fra det polske flyvevåben...

I forbindelse med NATOs 50-årsjubilæum og det polske 10-årsjubilæum i NATO i 2009 ønskede polakkerne at stable et samarbejde på benene, der kunne give dem adgang til at udstille nogle danske fly sammen med andre europæiske fly fra perioden omkring koldkrigstiden og frem til i dag.

I 2007 indgik leder af Flyvevåbnets Historiske Samling, chefsergent Lars Søe-Jensen, således en aftale med det polske flyvevåben om at bytte en dansk F-104 Starfighter (forgængeren for F-16 Fighting Falcon) imod et af gamle de polske kampfly.

Minder om en anspændt tid

Det hele udmøntede sig i, at Lars Søe sammen med seks kolleger og eksperter fra hele Flyvevåbnet midt i maj 2011 kunne tage til Polen og hente det længe ventede klenodie.

”Det er særligt interessant, at vi får sådan et fly til Danmark, fordi vi ikke har haft en MiG-15 på danske hænder, siden polske afhoppere tre gange landede på Bornholm i 1950’erne under den kolde krig”, fortæller Lars Søe-Jensen.

Han forklarer endvidere, at flyene, dengang de landede på Bornholm, blev skilt ad i stumper og stykker, hvorefter amerikanske efterretningsfolk kom til landet for at affotografere og undersøge delene nøje, da det var et lykketræf, at man fik mulighed for at studere fjendens teknologi. Siden blev flyet dog samlet delvist og sendt tilbage til Polen igen.

Et stort restaureringsarbejde

Som det fremgår af nogle af billederne i dette hæfte, trængte det nyerehvervede fly til en kærlig hånd efter ankomsten til Danmark. Dertil kommer, at flyet oprindeligt var i den tosædede version af MiG-15. I første

omgang fik pensionistgruppen på FSN Aalborg derfor den opgave at ændre flyet til ensædet ved en ombygning af cockpittet. Den efterfølgende og meget omfattende renovering blev lagt i hænderne på et hold elever på Ringkøbing-Skjern Ungdomsskole i Opsund, som allerede tidligere har renoveret flere af de fly, der nu findes i Flyvevåbenmuseet.

Nu fremstår det færdige fly så i den samme bemaling som netop det første af de tre MiG-15 fly, der landede på Bornholm.

Efterfølgende er beskrevet noget af historien omkring denne første afhopning.

Sådan så det ud, da det polske fly efter transporten fra Krakow blev læsset af ved Flyvevåbnets Historiske Samling i Gedhus.

(Foto: Charlotte Basie)



Indledning

Den 5. marts 1953 landede en polsk flugtpilot på Bornholm med sit MiG-15 jagerfly. Den danske regering var utilpas ved at skulle give sine NATO-allierede adgang til flyet, som repræsenterede det mest avancerede i Warszawapagtens flystyrke.

Både den amerikanske og britiske regering og NATO's øverstkommanderende bad indtrængende den danske regering om at give amerikanske og britiske eksperter adgang til at undersøge flyet. Men regeringen afslog.

Det endte med, at de udenlandske eksperter måtte nøjes med at kunne stille spørgsmål til de danske flysagkyndige, der undersøgte flyet. Flyet blev returneret til Polen den 22. marts.

Piloten blev sendt til England den 18. marts 1953.

En overraskelse

Den 5. marts 1953 fik tromlefører Kai Christensen sig sit livs overraskelse. Han var i fuld gang med at udvide landingsbanen på Rønne

Lufthavn, da en jetjager kom lige imod ham; som Kai sagde: "Han var nær landet i hovedet på os".

Det gjorde piloten dog ikke; han tog en runde over Rønne og landede så på græsset ved siden af banen, og flyets næse borede sig ned i jorden.

Denne landing var den første af tre, hvor polske piloter flygtede til Bornholm med deres fly.

Meddelelse fra Ritzaus Bureau

En russiskbygget MiG-15 jetjager fra det polske luftvåben landede ved 9.30-tiden i Rønne lufthavn. Piloten, en 21-årig civilklædt polsk løjtnant, foretog en fantastisk og på sin vis mirakuløs manøvre. Normalt kræver jetmaskiner en 3000 meter lang cementbane for landing. Rønne lufthavn har kun en 1200 meter græsbane.

Med 220-250 km's fart lykkedes det imidlertid den polske pilot at sætte sin maskine ned, idet han lod den løbe helt ud til den sydlige ende af lufthavnen og derpå vendte i en skarp kurve, hvorved maskinen hindredes i at styrte ud over skræn-





ten ned mod havet. Ved landingen sank det ene hjul ned i sandet, så maskinen gjorde nogle store hop. At piloten slap levende fra denne landing betragtes af flyvekyndige som noget nær et under - en enestående manøvre i jettflyvningens historie. Det var, siger man, fantastisk dristigt, men også meget dygtigt gjort.

Straks efter sprang piloten ud og gik hen mod lufthavnens administrationsbygning, hvorfra flyvelederen, kaptajn Schlichtkrull, og det øvrige personale i åndeløs spænding havde iagttaget den hasarde-re landing. Den unge pilot kom ind med hænderne rakt i vejret og

sagde en masse på polsk, som ingen forstod andet af end ordet asyl. Han var bevæbnet, men pistolen blev straks taget fra ham, og i øvrigt havde han også umiddelbart efter landingen afsikret jagerens skarp-ladte maskinkanoner.

Lufthavnen havde straks alarmeret Bornholms kommandant, oberst greve Trampe, der forinden fra militære observationsposter var informeret om maskinens bevægelser over Bornholm. Et detachement fra

Naturligt nok var der straks stor opmærksomhed omkring det netop landede fly.





Flyet blev straks sat under skarp bevogtning af mandskab fra Almegårdskaserne.

Almegårdskasernen blev omgående sendt til lufthavnen og afspærrede området omkring maskinen, der senere blev slæbt hen til administrationsbygningen, hvor eksperter fra Flyverkommandoen med flyveinspektør, oberst Erik Rasmussen

Snart vrirmede det med tilkaldte militær og tekniske eksperter.

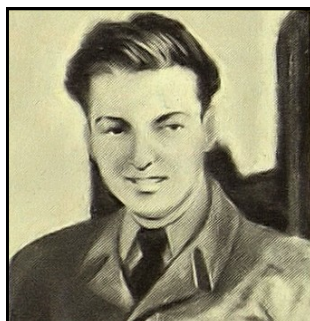
ved middagstid tog maskinen i øjesyn. Obersten og hans ledsagere, deriblandt personel fra fremmedpolitiet, ankom ved 1-tiden til lufthavnen i et af Flyvevåbnets Catalina fly.

En privatmaskine landede senere med bl.a. luftattachéen ved den britiske ambassade, Wing Commander Jeff. (F.R. Jeff).

Nu gik et større arbejde i gang, både teknisk og diplomatisk

Hvem var piloten, og hvad var baggrunden for, at han valgte at flygte?

Piloten var løjtnant Franciszek Jarecki. Han var tilknyttet den 28. ESK stationeret på den pol-





ske base Slupsk tæt ved Danzig. Og flyet var en MiG-15bis.

Pilotens baggrund

Franciszek havde mistet sin far, der havde været officer i den polske hær, i forbindelse med Polens deling mellem Tyskland i vest og Sovjet i øst. Som 15-årig begyndte han at svæveflyve, og da han havde gode karakterer i skolen og var fast besluttet på at blive pilot, blev han af sin lærer rådet til at være tro mod partiet. Det gav resultat, så i 1950 blev han optaget på Flyvevåbnets skole i Deblin; ud af 10.000 ansøgere var han en af de 150 heldige, der blev optaget.

Han fortsatte de politiske studier, samtidig med at flyvning lå naturligt for ham. Han udmærkede sig ved at blive nummer 1 på sit hold af 100 elever. På afslutningsdagen fik han en kraftig hentydning fra general Ivan Turkiel, som antydede, at et medlemskab af Partiet var nødvendigt, hvis han ville have sine vinger, så den 6. april 1952 blev han medlem af Polens Kommunistiske Parti og udnævnt til sekondløjtnant.

På billedet ses piloten i den sorte flyverdragt efter landingen på Bornholm.

Han var blevet undervist i, hvad han skulle holde øje med, når folk planlagde flugt, så han vidste lige nøjagtigt, hvad han IKKE skulle gøre, når han planlagde sin egen flugt.

Mulighed for flugt

I juni 1952 fik Franciszek besked om, at han skulle holde øje med sine venner og officerskolleger, og hver uge skulle han aflevere en rapport om, hvordan de forholdt sig til den kommunistiske parti, og om der eventuelt var nogen af dem, der pønsede på at flygte. Rapporten skulle afleveres til en kontaktmænd. Dette undlod Franciszek imidlertid. Men nogle måneder senere - i september blev Franciszek inviteret til at flyve de sidste nye MiG-15bis på Slupsk; men for at kunne det skulle han have godkendende underskrifter fra 14 officerer. Blandt dem var ham, som Franciszek skulle have afleveret sin rapport til. Han nægte-

de at skrive under, før han havde modtaget rapporten, men det stoppede ikke Franciszek, og han forfalskede officerens underskrift. Nu var det et virkelig farligt spil, han havde sat i gang, og det var kun et spørgsmål om tid, før han ville blive opdaget.

Franciszek vidste, at det var nu, han skulle ud. Han havde købt en kalender, og hver gang han åbnede den, viste den den samme dato: den 5. marts.

I januar 1953 var Franciszek blandt de heldige, der blev udtaget til at flyve de nye MiG-15bis, som var en forløber for den senere MiG-17. Denne version var lettere og hurtigere og havde større operati-onsradius end de gamle MiG-15.

Han havde besluttet, at flugten skulle gå til Bornholm, hvor propa-gandaen havde fortalt, at der var amerikanske baser. Han havde ingen kort over Bornholm, da alle de vestlige lande var fjernet på deres kort. Han havde heller ingen ide om, hvordan amerikanerne ville reagere; måske ville han blive skudt ned, inden han fik forklaret, at han ikke var en rigtig kommunist.

Flugten

Om natten havde Franciszek en lang søvnløs nat. Efter morgenmad tog han ud til flyene, og han konstaterede, at nogle af MiG'erne var fuldt armerede og klar til start. Han vidste, at netop disse fly ville være de fly, der ville blive sendt efter ham. Han gik over til en russisk løjtnant og gav ham nogle tip omkring

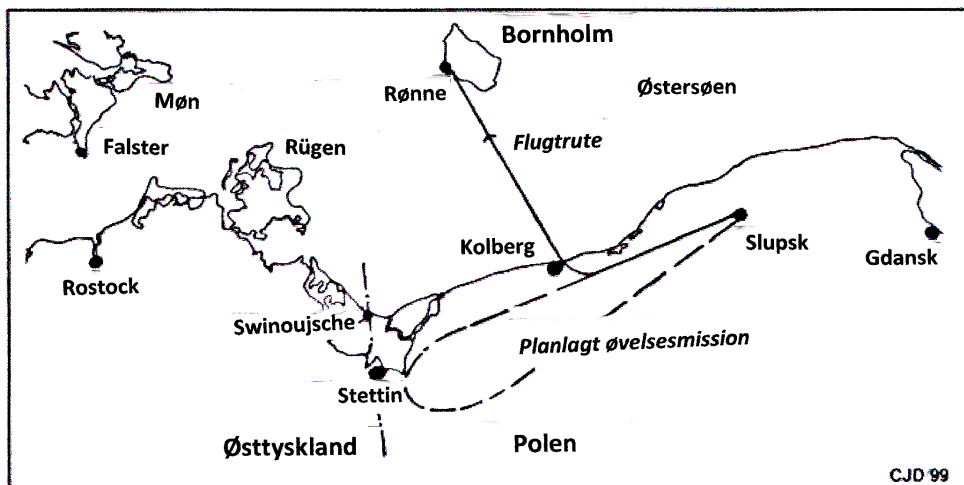


flyvning, mens han i hemmelighed checkede de armerede flys radio-frekvens.

Flyvningen skulle være en fire-skibsformation med ham som formationsfører. Han beordrede to af piloterne til at holde sig tæt på kysten, medens han selv og en anden skulle ud over havet og flyve lidt højere. Da han vidste, at Stalin var blevet dødeligt syg dagen før, havde han meddelt, at han i den forbindelse var på en speciel mission og sikkert ville flyve lidt højere end de andre.

Klokken 0910 fik hans formation tilladelse til at starte, og da de først var i luften, var han klar over, at nu var der ingen vej tilbage.

Han skiftede plads med sin makker, og nær ved Kolobzreg afskød han droptankene for at få mere fart og gik i et stejlt dyk 20.000 fod over Østersøen. Straks lød det i radioen: "731 stikker af". Med det samme svarede Franciszek: "Jeg er på en hemmelig mission for at få medicin til Far Stalin". Han hørte så, at de armerede MiG'er fik ordre til at finde 731 og skyde ham ned. Franciszek kom ud af dykket i 1.500 fod,



hvilket var lavt nok til at undgå den russiske radar. Med en hastighed på 700 miles i timen var flyet vanskeligt at manøvrere, og han havde svært ved at få det ud af dykket.

Efter at have fået øje på Bornholm fløj han lidt rundt om øen for at finde en landingsplads. Pladsen, han fandt, var ca. halvt så lang, som han behøvede. Han måtte tage chancen, så han landede på græsset.

Han fik stoppet flyet og kom ud af det i god behold. Han så sig omkring og var bange for, at han var på russisk område, så han gik i panik og trak sin pistol, da han så nogle mænd komme ud fra nogle træer; de troede, han var russer. Han blev klar over, at han var i sikkerhed og sagde: "Kommunisme kaput, asyl".

Franciszek blev ført til København, hvor han blev indsat i Vestre Fængsel. Han blev afhørt i nogle uger, hvorefter han blev sendt til England.

Uddrag af afhøring af piloten

Ved afhøringerne fik man oplyst følgende:

Piloten var født i 1931 i Polen. Han var opvokset i Polen og talte polsk samt noget russisk. Han kendte ikke meget til sin far, der døde i 1939 under kamphandlingerne i begyndelsen af Anden Verdenskrig.

Han havde boet hos sin mor og bedstemor og havde påbegyndt et gymnasiestudium, men måtte afbryde dette af økonomiske grunde og var senere kommet i mekanikerlære. Efter i 1950 at være uddannet som mekaniker søgte han som frivillig ind i flyvertropperne, hvor han fik et års teoretisk uddannelse og derefter praktisk træning. Det var blevet ham tilkendegivet, at han var et velegnet emne til pilot, men for at han kunne blive det, måtte han melde sig ind i det kommunistiske parti, hvad han også havde gjort.

Han havde imidlertid været utilfreds med de politiske forhold i Po-

len, og for ca. to år siden opstod tanken om flugt. I den seneste tid var denne tanke modnedes, og den ydre anledning til flugten var et pålæg til samtlige polske piloter om at indberette til et såkaldt informationskontor om alt, hvad de erfarede om deres kammerater.

I september 1952 var han blevet flyttet til en flyveplads ved Østersøkysten, og på flugtdagen var han blevet udsendt sammen med en anden flyvemaskine på patrulje langs Østersøkysten. Under denne flyvning lykkedes det ham ved en brat manøvre at undslippe fra den anden maskine og bringe sin egen til landing på Rønne flyveplads.

Pilotens videre planer var meget vage. Han havde på forespørgsel oplyst, at han ikke agtede at blive i Danmark, men havde tænkt sig at tage ophold i et andet vesteuropæisk land, muligvis Frankrig. Han kunne godt tænke sig at fortsætte flyvervirksomheden, men var indstillet på at beskæftige sig med hvad som helst.

Da politiet havde nævnt muligheden af tilbagerejse til Polen, var piloten blevet meget ængstelig og

havde udtalt, at en af hans kammerater sidste år havde foretaget en tilsvarende flugt til Østrig, men landede på en russisk behersket flyveplads. Den pågældende var blevet tilbagesendt til Polen og henrettet, hvilket blev bekendtgjort.

Pilotens forklaringer måtte naturligvis gennemprøves nøje ved nye forhør i de følgende dage, og følgelig måtte han indtil videre holdes i forvaring. Såfremt hans udsagn kunne godtages, burde man formentlig anerkende ham som politisk flygtning.

Hvad skete der med flyet

Straks efter at man fra polsk side blev klar over, hvad der var sket, henvendte den polske gesandt sig for at få oplyst de nærmere omstændigheder omkring flyets landing på Bornholm, og han udtrykte ønske om straks at få tilladelse til at sende et polsk transportfly med polske militærfolk til Bornholm, så flyet kunne komme tilbage til Polen. Det afvistes fra dansk side, da flyet havde krænket dansk luftrum, så det kunne ikke umiddelbart udleveres. Fra amerikansk og britisk side var



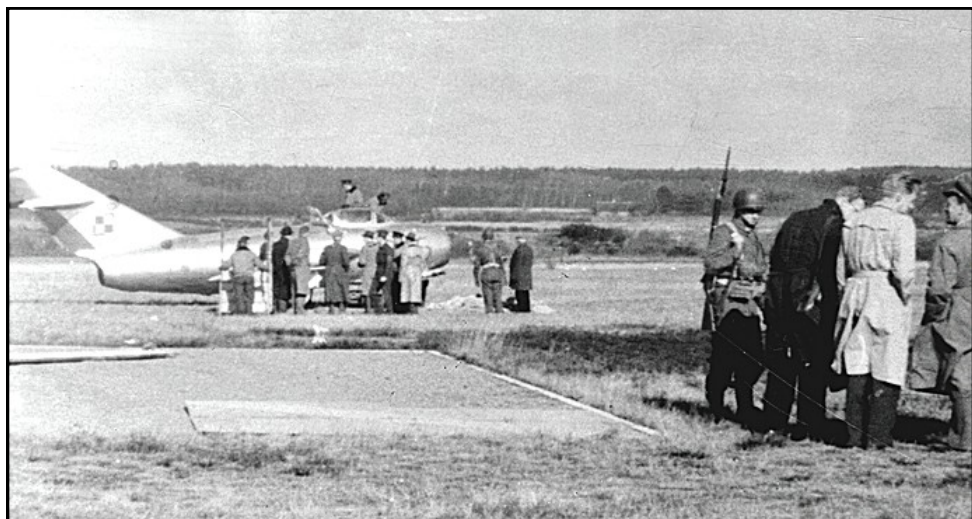


Både fra indland og udland var der stor interesse for at få mulighed for at kigge nærmere på det polske fly.

man også interesseret i at se nærmere på flyet. Ikke mindst fra England blev det krævet, at flyet skulle

udleveres til nærmere undersøgelse i England. Der blev nu lagt et stort pres på den danske regering

Ikke alle fik lov til at komme tæt på.



om at give allierede eksperter adgang til at undersøge flyet.

Fra dansk side ville man ikke risikere, at en sådan undersøgelse kunne medføre, at danske fiskere ville blive opbragt og holdt som gidsler, indtil flyet kom tilbage til Polen. Derfor blev afgørelsen, at flyet skulle undersøges af danske sagkyndige, og at allierede eksperter kunne bede danskerne undersøge de detaljer, de måtte ønske.

Fra polsk side krævedes en omgående udlevering, medens man fra dansk side ønskede at trække tiden ud, så de ønskede undersøgelser kunne blive foretaget. Derfor henviste man til, at flyet havde været et spionfly med kamera, og at der således var tale om en krænkelse af dansk suverænitet.

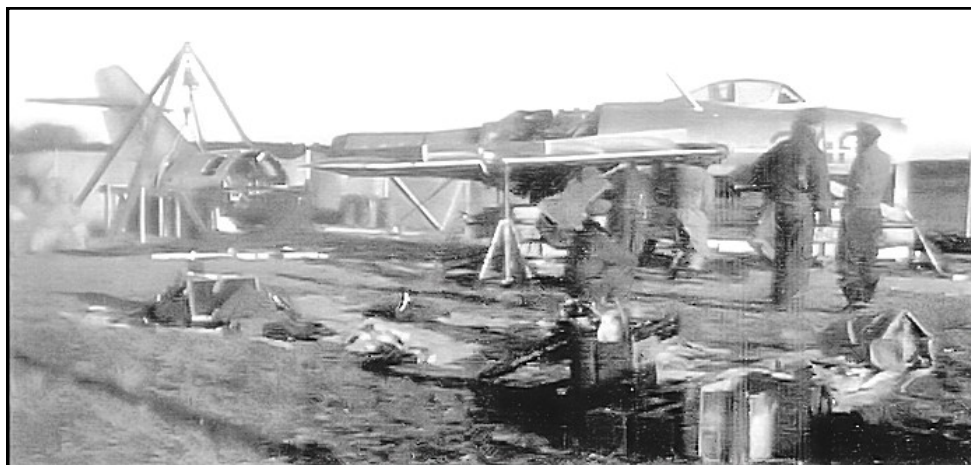
Fra dansk side blev det også fremhævet, at banen på Bornholm var for kort til, at flyet på nogen måde kunne starte herfra. Det skulle derfor skilles ad og sendes til Polen

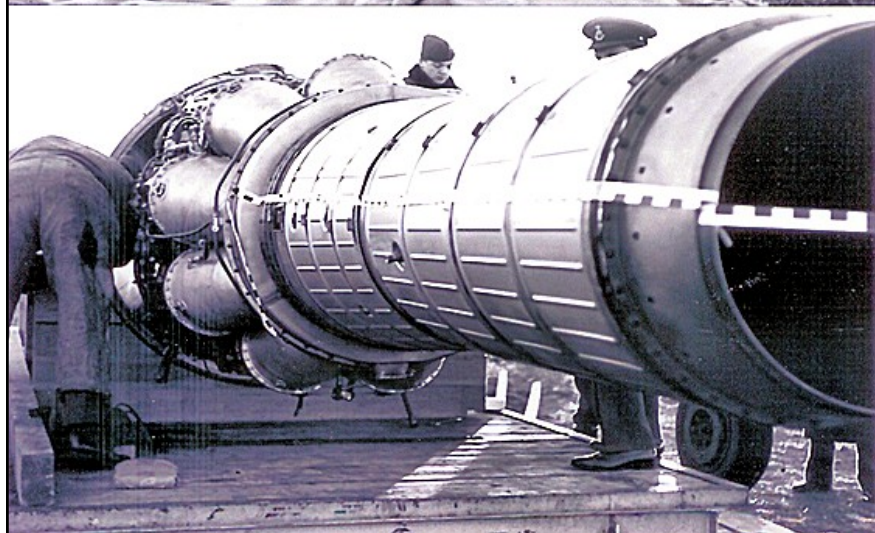
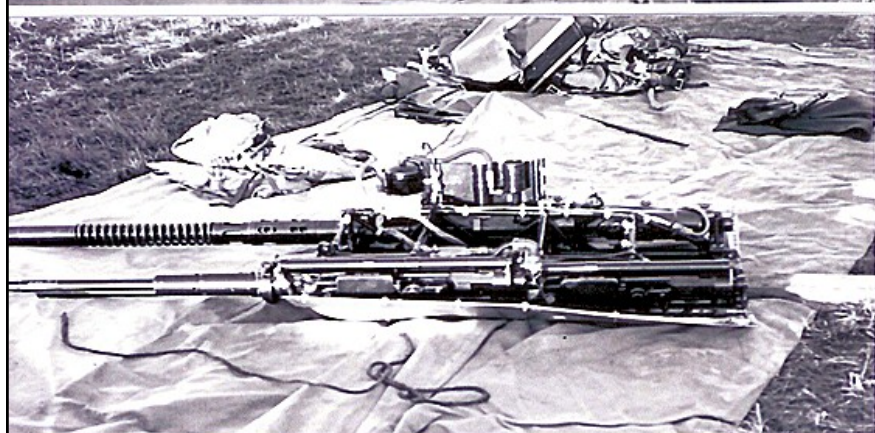
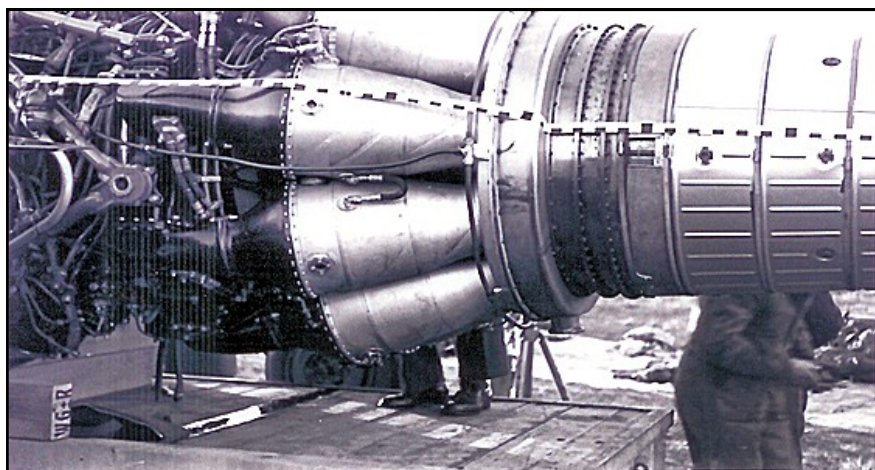
med skib.

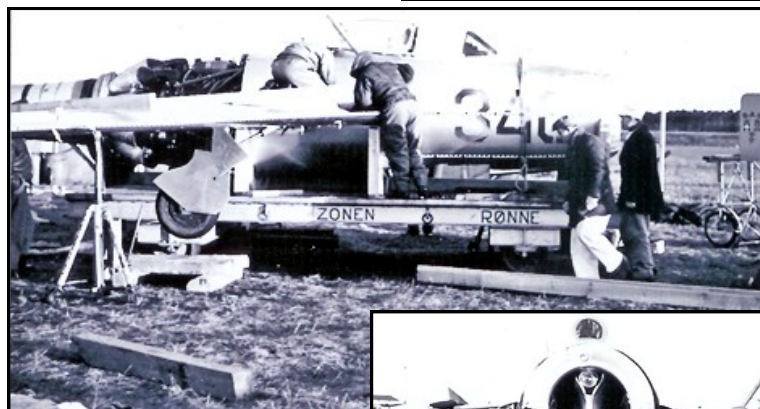
Fra engelsk side kom der et stort pres på den danske regering. Blandt andet var den engelske luftattaché på eget initiativ taget til Bornholm og havde uden dansk tilladelse skaffet sig adgang til flyet, hvor han havde taget billeder. Dette var blevet opdaget, og filmen blev konfiskeret. Dette blev foreholdt den engelske ambassadør, der beklagede dette og bedyrede, at det var sket uden hans viden.

Presset på den danske regering om at lade amerikanske og engelske eksperter undersøge flyet fortsatte, og der henvistes til situationer, hvor et amerikansk transportfly var kommet ud af kurs og tvunget ned i Ungarn, og hvor to amerikanske jettfly var faret vild og landet i Prag, samt et tilfælde, hvor et engelsk fly var mavelandet i Sovjet. I alle disse tilfælde havde det været vanskeligt og langsomt at få udleveret piloter og fly.

Teknikere fra Flyvevåbnet gik i gang med at adskille flyet.







Det blev pointeret, at det således måtte være naturligt, at NATO gav sig tid til at undersøge den polske MiG-15, når der nu endelig var et uskadet eksemplar af typen til rådighed. Vigtigheden af en sådan undersøgelse bestyrkedes af den kendsgerning, at man fra amerikansk side var villige til at betale 100.000\$ for et eksemplar af denne type.

Efter mange overvejelser besluttedes det, at flyet skulle adskilles og sendes til København for nærmere undersøgelse, da der ikke var værksteder og hangarplads til dette i Rønne. Adskillelsen og transporten skulle foretages af danskere, og ingen udenlandske eksperter måtte få mulighed for at komme til Bornholm, hverken fra NATO eller Polen.

Når flyet så var grundigt undersøgt, kunne det overdrages til Polen. Man besluttede at trække tiden ud under henvisning til spionage, da flyet medførte kamera, og filmen skulle fremkaldes og undersøges. Der var en del bekymring om, om man fra polsk side ville prøve at ødelægge flyet, så kommandanten på Bornholm fik indskærpet, at der kunne forekomme forsøg på sabotage af flyet.

Den 7. marts var adskillelsen af flyet gået i gang, og et skib var på Bornholm for at kunne sejle det adskilte fly til København. Her skulle det fragtes til Værløse, hvor den tekniske undersøgelse skulle finde sted.

Det blev meddelt den polske regering, at det polske luftfartøj med sin flyvning havde krænket dansk territorialhøjhed. Ydermere var flyet bevæbnet med skarp ammunition, og det medførte kamera. Inden flyet kunne leveres tilbage til Polen, ville det blive undersøgt nøjere af danske teknikere.

Denne beslutning blev meddelt Polen, der reagerede med skarpe protester over, at flyet ikke straks blev udleveret til Polen, og at denne forsinkelse var helt uhørt og ikke ville være fremmede for det gode naboskab mellem de to lande.

Derefter var det klart, at flyet skulle fragtes til Værløse for at kunne blive nærmere undersøgt. Fredag den 6. marts blev en Catalina sendt til Flyvestation Karup, hvor en gruppe teknikere under ledelse af kaptajn Dolling kom om bord for at blive fløjet til Rønne. Her skulle de adskille flyet, således at det kunne komme om bord på et skib. En af disse teknikere var math Jørgen Friis, der beretter om, at deres værktøj med tomme-angivelse ved hjælp af såkaldte shims blev ændret til millimeter-angivelse. Flyet var, fortæller han, omgivet af sejl-dug og derfor gemt væk, men det var i fin stand og havde ikke taget skade af landingen på græs. Da deres arbejde med at adskille flyet var afsluttet, blev de fløjet tilbage til Karup.

Lørdag den 7. marts kl. 0830
lød det fra kystjageren Huitfeldts



*Kystjageren **Huitfeldt** er her fotograferet ud for Århus i 1953.*

højtalere: "På post for at gå af havn". Skibet forlod Holmen og gik på kurs sydover. Da det var ude af havnen, lød kommandoen "Klart skib". Samtidig blev der givet ordre om forceret fart, og begge kedler kom i gang, så skibet kunne gøre 36-37 knob.

Kanonerne blev bemanded, og der blev slæbt skarp ammunition op; torpedoerne fik monteret armerede spidser, og dydbombekasterne blev gjort klar til kast af skarpe dydbomber.

Al færdsel på skibet var nu kun med stålhelmet og redningsvest.

Det blev så meddelt, at skibet skulle til Rønne, hvor det skulle eskortere et skib fra Fyr- og Vagervæsenet, der skulle sejle en polsk MiG-15 jager til København, og at det ikke kunne udelukkes, at man kunne blive udsat for fly- og ubådsan-

greb undervejs. Efter 3 timer var skibet i Rønne. Kl. 2030 kom de med flyet, der blev lastet ombord på skibet, hvorefter turen gik tilbage. Det tog noget længere tid, da det andet skib kun kunne gå 9-10 knob. Under hele turen var der "Klart skib", og Huitfeldt sejlede flere gange rundt om transportskibet, medens sonargasterne lyttede efter ubåde.

Skibene kom uden problemer til København.

Flyet blev derpå bragt til Flyvestation Værløse, hvor den tekniske undersøgelse gik i gang. Der blev indkaldt tekniske eksperter fra hele landet til at forstå denne undersøgelse, og de danske teknikere blev assisteret af eksperter fra NATO i den nærmere undersøgelse.

Fra engelsk side blev der fremsat ønske om, at flyet skulle samles og



Transporten fra lufthavnen i Rønne til indskibning i havnen .

prøveflyves, således at man kunne vurdere dets flyveegenskaber. Det blev blankt afvist fra dansk side, da man anså dette for risikabelt.

Den tekniske undersøgelse viste bl.a., at der i visse dele af konstruktionen var anvendt legeringer på en overraskende måde, og at mange detaljer var af særdeles høj kvalitet og havde en meget høj finish.

Efter at undersøgelsen var afsluttet, blev flyet pakket i kasser og sendt tilbage til Polen. Dette skete den 22. marts 1953.

Ved denne afhopning lykkedes således for de allierede i NATO at få et særdeles godt og værdifuldt indblik i, hvorledes dette fly rent teknisk var konstrueret, og ved afhøringerne af piloten at få viden om, hvorledes Warszawapagtens flystyrker opererede

Hvad skete siden med piloten

Franciszek blev ført til København, hvor han blev afhørt i nogle uger, inden han kom til England, hvor han var i en kort periode, inden han kom til USA. Her blev han modtaget og budt velkommen af præsident Eisenhower, og han modtog en belønning på 50.000\$ og fik - gennem en særlov i kongressen - amerikansk statsborgerskab som Frank Jarecki.

Frank slog sig ned i USA og fik både kone og børn. Hans interesse for mekanik medførte, at han grundlagde firmaet Jarecki Valves i Fairview, en metalvirksomhed, der fremstiller ventiler og kuglelejer. Han fløj ofte selv på kundebesøg, men nu på business class og lod andre om at styre flyet.

Frank Jarecki døde dn 24. oktober 2010.



Fra modtagelsen hos præsident Eisenhower.

Man kan bemærke, at der blandt mændene i baggrunden er to senere præsidenter: John F. Kennedy og Gerald Ford.



*To Frank Jarecki,
with appreciation and best wishes
Ronald Reagan*

Også præsident Ronald Reagan tog imod Frank Jarecki. Det skete i forbindelse med dennes medlemskab at en Senatorial Advisory Board.

Allerede inden han havde lært at tale engelsk, optrådte Frank i et Art Linkletter TV-show. Senere kunne han ses i selskab med bl.a. komikeren Bob Hope.



Fakta-boks

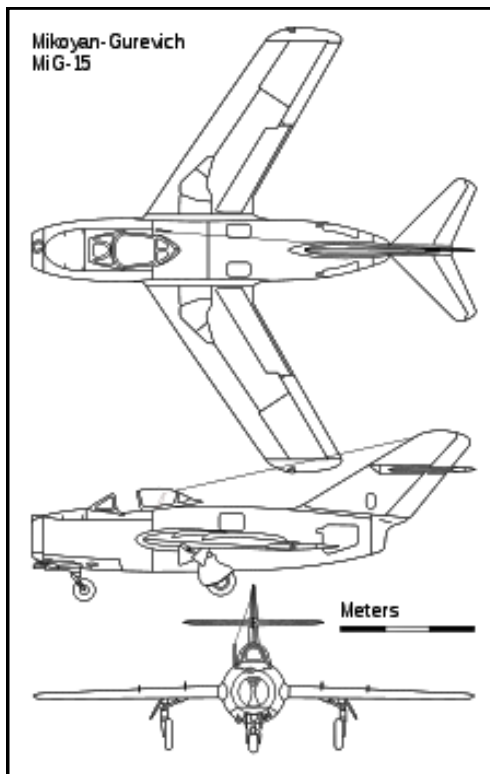
Flyet, der landede på Bornholm den 5. marts 1953, var en MiG-15bis, hvilket er en version 2 med en kraftigere motor, en Klimov VK-1, der var udviklet på baggrund af Rolls Royce Neme.

Et par måneder senere, den 21. maj 1953, landede endnu en MiG-15 på Bornholm, denne gang med den polske pilot Zdzislaw Jaswinski i cockpittet. Også han søgte om asyl i Vesten.

MiG-15 var et ensædet jagerfly og et af de første med pilformede vinger. Det var fabrikeret af Mikojan-Gurevich og fløj første gang den 30. december 1947 og kom i tjeneste i 1949. Der blev bygget i alt omkring 18.000 eksemplarer i forskellige varianter. Flyet blev videreudviklet til MiG-17.

Flyet var særligt udviklet til at kunne nedskyde amerikanske B-29 bombefly.

Under krigen i Korea havde MiG-15 vist sig at være overlegent i forhold til de vestlige fly som f.eks. Meteor, P-51 Mustang og F-80 Shooting Star. først med F-86 Sabre fik Vesten et tilsvarende fly.



Data

Besætning:	1
Længde:	10,1 m (33 ft 1 in)
Spændvidde:	10,1 m (33 ft 1 in)
Højde:	3,7 m (12 ft 2 in)
Vingens areal:	20,6 m ² (221.74 ft ²)
Tomvægt:	3.580 kg (7,900 lb)
Fuldvægt:	4.960 kg (10,460 lb)
Max startvægt:	6.105 kg (13,460 lb)
Brændstofkapacitet:	1.400 l (364 US gal.)
Motor:	1 stk. Klimov VK-1 turbojet, 26,5 kN (5,950 lbf)

Max hastighed: 1.075 km/t (668 mph)
Marchhastighed: 850 km/t (530 mph)
Tjeneste tophøjde: 15.500 m (50,850 ft)
Stigehastighed: 50 m/sek. (9,840 ft/min.)
Planbelastning: 240,8 kg/m² (49.3 lb/ ft²)
Tryk/vægt-forhold: 0,54

Bevæbning

2 x NR 23, 23 mm kanoner i kroppens venstre underside med 80 skud pr. kanon.

1 x Nudelman N-37, 37 mm kanon i kroppens højre underside med 40 skud.

2 x 100 kg (220 lb) bomber, droptanke eller udstyrede raketter på 2 stationer under vingerne.



En sovjetisk MiG-15bis under klargøring på en base i Kina i sommeren 1952.



Dags Tidend

Torsdag den 5. Marts 1953

87. Aargang

MIG-15 Jetjager landet i Rønne Lufthavn

Piloten — en ung Polak — anmodede om Asyl efter at have udtalt: Kommunismen Kaput — Maskinen undersøges nu

En polsk Jetjager af russisk Konstruktion foretog i Formiddag en dristig Landing paa Rønne Lufthavns bløde Græsbev, der absolut ikke er egnet til at modtage Maskiner af den Type. Landingen foreløb dog heldigt under de givne Omstændigheder og ud steg af Maskinen en ung polsk Flyver, der bad om Asyl som politisk Flygtning. Politiet i Rønne tog ham straks i Forvaring samtidig med, at Bornholms Væbn tog sig af Flyvemaskinen — en MIG-15 — og nu lader denne undersøge ved flyvetekniske sagkyndige.

særdeles dygtigt udført i Betragtning af, at Maskinen Landingshastighed er et Sted mellem 200 og 300 km, og der kun er 1200 Meters Løbelængde.

Piloten sprang ud af Maskinen og begyndte at løbe ned mod Sønder Landevej. Medens Lufthavns-personalet alarmerede Politiet i Rønne, kom Piloten imidlertid i Nærheden af en Mand, der med Haandbevægelser fik vist ham op mod Lufthavnbygningen.

berøbet. Men først til Stationen i Rønne. Han var en ung 22-årig Mand, der forstod, at han ikke var Kommunist. Det eneste, han kunne udtale til Forstaaelsen for de tilstedeværende, var Ordet: Asyl.

Zonen tog sig af Maskinen

Medens Piloten straks kom under Justitsministeriets Beskyttelse under Hejningsloven til Frestemedloven, tog Oberst Greve Trampe sig af Maskinen. Zone-Redningskorpset blev rekvireret til at fse Maskinen båret op af Hællerne og kørt af Vejen, saaledes at den ikke generede den øvrige Trafik.

Ved 12-Tiden stod der under Presseledning ved Haageren, som Stationsleder Hansen indbød til at Side, saaledes at der kun blev Plads til nogle få. Der blev

Den fremmede Maskine blev lved Almegeardskasernen rapporte-

Den fremmede Maskine blev først observeret over Byen ved 9.30-Tiden, hvor en af Vagterne

ve ved



Josef Stalin

fuldende Oplægning i Hjerrens Venstre Side.

Det er lykkelig Læperne at hidsæe en Bedning for et eller to Hjerterens Vedkommende, og det er det kauslige Hjerterens, der basker i Læperne i Live.

(Fortsætter Side 4)

ved Almegeardskasernen rapporterede til Vagtmanden, at han havde set en hurtiggående Flyvemaskine. Den øjeblikkelige Løj, Jetjageren udsender, karakteriserede Maskinen for Militæret, og selv ikke-kyndige, der havde observeret den, kunde se, at det ikke var en Flyvemaskine, man sædvanligvis ser paa disse Kanter.

Hoppede som en Skovskade

Maskinen er antagelig gaaet nordover mod Hasle, men kort Tid efter observeredes den igen, og nu var det tydeligt, at Piloten havde faaet Øje paa Rønne Lufthavn. Kløkken gøit i0 satte han den hurtige Maskine ned, hdt han kom ned fra og tog Jorden saa tilfugt, som han kunde.

Lufthavnspersonalet saa den lille Maskine hoppe over Græsbevsten som en Skovskade med Jord og Græsstrø staaende omkring sig, samtidig med, at man mærkede den Petroleumsm, der hvorsede ud af Aggregatet.

Kun 100 m igen

Kun 100 Meter fra Lufthavns sønder Begrænsning lykkedes det Piloten at fse Maskinen i Ro. Den havde paa det Tidspunkt gravet sig betydeligt ned i Græsbevren og pløjet dybe Rønder efter sig. Sagkyndige betegner Landingen som

Haandbevægelser fik vist ham op mod Lufthavnbygningen.

Kommunismen Kaput: Asyl!

Hans første Ord, da han kom derep, var: Kommunismen kaput. Han var iøvrigt ikke i Stand til at sige andet, end at han var polsk, og at han trængte til Vand. Han fik paa Stedet en Sodavand samtidig med, at Lufthavnspersonalet søgte at berolige ham. Koet efter ankom Politiet, der tog ham i Forvaring.

Oberst Greve Trampe koen ogsaa til Stebe og lod straks sætte Vagt ved Maskinen saavel som Lufthavnen for at forhindre eventuelle nysgerrige i at trænge sig frem til Flyvemaskinen.

Piloten, der først var civil, men

til Side, saaledes at der kun blev Plads til nogle flere, hvis de skulde komme.

Koen fik Tvillinger — med 11 Dages Mellemrum

Odens (Privat)

En Jersey hos Proprietær A. Hansen, Søvestrøp, Langeland, har med 11 Dages Mellemrum haft først en Tyrkisk og saa en Kvækalv, begge sødeytige. Dyrlægerne forklarer det skæbne Tilfælde derved, at Kalven har ligget i hver sin Fosterhinde.

Flyveteknikere herover

Kl. 13 ankom en af Flyveteknikerens Catalinamaskiner med Flyveteknikerens tekniske Ingeniør ombord, under Ledelse af Oberst Erik Hassnussen, der betegnes som vor bedste Sagkyndige herovre.

De gik straks i Gang med at undersøge Maskinen samtidig med, at man lod den fotografere. Det er en meget ny Maskine, svært armeret og noget mindre, end man almindeligvis antager. Senere ankom Zonen Flyvemaskine med Pressefolk ombord og Wingcomander Jeff fra den engelske Militærmission. Ved Redaktionen's Slutning var de sagkyndige

med 10 Mønstre efter, at Trykningen var landet i Rønne Lufthavn, observerede en Jetjager over Byen. Der var ingen Tvivl om, at det var en MIG-15-jager. Den kom vestfra og fse over Næst i 800 Meters Højde, hvorefter den forsvandt østpaa. Man kan ikke se kort fra, at denne Maskine var udsendt fra at forløse Flygtningen. Den polske Flyver er 23 Åar og omkring, at der ikke var flere. Fly i Lufthavnsområdet med ham. Efter Landingen fik Flyverens Ved Bes Rønne Politiet, hvor han udtalte om Asyl og om sin politiske Plak.

Venstre har Udsat til et 7

Ministermøde i Formiddag om den flygtende Jet-Pilot

Flygtningen kan vente Asylret i Danmark, mens Maskinen udleveres.

— Skal polske eller danske Teknikere skille den ad?

Den polske Jetflyvers dramatiske Landing i Rønne har i Dag været behandlet i et Ministermøde paa Christiansborg. Mødet var afsluttet ved Middagslid i Dag, og vor Hovedstadsredaktion oplyser herfra, at Forsvarsministeren og Udenrigsministeren orienterede Regeringen om de faktiske Forhold, og Spørgsmaalet om Pilotens og Maskinens Udlevering, som var krævet af den polske Gesandtet, blev derefter henlagt, indtil en nærmere Afhøring er foretaget af Politiet og Efterretningsvæsenet.

En Talsmand fra Mødet erklærer overfor os, at der næppe kan være Tvivl om, at Piloten faar Lov til at blive her, men det er derimod sandsynligt, at man maa imødekomme den polske Regerings Krav om at faa den russisk byggede Jetjager udleveret.

Der foreligger Præcedens fra tidligere Tilfælde, hvor Øst-piloter har søgt udenfor Jerntæppet. I alle disse Tilfælde er de anvendte Luftfartøjer blevet udleveret. I den her foreliggende Sag kan dog imødeses en Del Vanskeligheder, da den polske Jetjager ikke kan startes fra Rønne. Maskinen maa altsaa skilles ad og sendes bort ad Søvejen. Spørgsmaalet bliver, om det skal være danske eller polske Teknikere, der foretager denne Proccs.

Justitsministeren henviser til Loven

Justitsminister Helga Pedersen, som vi ogsaa har haft en Samtale med, bekræfter, at det i den sidste Instans er hende, der afgør den 21-aarige Flyvers Skæbne. Ministeren nægtede at formulere nogen Udtalelse, men henviste til Loven om politiske Flygninges Asylret i Danmark. *Loven siger,*

at Flygtninge ikke maa udleveres, hvis Udleveringen medfører en Fare for deres Person.

Den polske Flyver er fremdeles i Myndighedernes Varetægt, da de nødvendige Afhøringer og Undersøgelser kan tage flere Dage endnu.

Jetflyveren sendt til København i Aftes

I Aftes sendtes den polske Jetflyver med Billebaaden »Roma« til København under Ledsgæske af to Politifolk fra Fremmedpolitiet. Han var blevet ført en lys Frakke over sin korte, sorte Læderjakke, og i Københavns afleveredes han til Politiets Efterretningstjeneste, der straks tog ham med til Afhøring i Lokalerne i Vesterport. Først derefter vil man udlevere ham til videre Underøgelse hos Fremmedpolitiet, under hvem han egentlig sorterer. *Naar han først afhøres af Efterretningstj. skildres det, at man fra Myndighederne betragter Sagen som særdeles alvorlig, og først indgaaende Afhøring. Forbindelse med de mindste Undersøgelser af Maskinens kom opklare, om Piloten har talt sandt, naar han siger, at han er Afhopper.*

(Fortættes Side 4.)

Jet-Jageren skjult bag Raftehegn og Lærred

Spanske Ryttere forhindrer Adgang til Maskinen

Det er ikke blot et Jerntæppe, der er sænket ned for Oplysningerne om den polske Jet-Maskine i Rønne Luffthavn. I Løbet af i Gaar har man ladet selve den Presenning-overdækkede Maskine omgærde af et 2 Meter højt Raftehegn, der er beklædt med Lærred. Foran dette Hegn er sat spanske Ryttere, og man har endelig sørget for, at hele Indhegningen kan belyses med Projek-

torer. Desuden er den militære Vagt omkring Maskinen forstærket, saaledes at man skulde synes at være helgarderet mod enhver Form for Overraskelse.

Det er umuligt at se, hvad der foregår bag Indhegningen, hvor en Række Teknikere er samlet, og man gætter vist ikke forkert, naar man siger, at der foregaar en njsjere Undersøgelse af Maskinen.

Det er isvrigt sandsynligt, oplyser Morgenbladene, at Maskinen, naar den skal udleveres, bliver sejlet til København, og at det derefter tilbydes den polske Regering at hente Maskinen fra Karup Luffthavn, hvor man jo har Startbaner, der er store nok.

Chefen for Rigspolitiets Efterretningstjeneste har i Dag over for vor Københavns-Redaktion givet følgende kategoriske Bessked:

Den eneste, der kan udtale sig om denne Sag, er mig, og jeg siger ikke et Ord.



