

---

## **SAAB SAFARI TEST KWALITEIT STUDENTEN**

---

### **SAAB SAFARI TEST KWALITEIT STUDENTEN**

In het hoge noorden van Noorwegen worden kandidaat piloten beoordeeld. Op de basis Bardufoss vind je de Noorse vliegschool Luftforsvarets Flygeskole. Hier wordt gevlogen met de Saab Safari waarover men zeer tevreden is. Waarom? Je kunt hem gemakkelijk bedienen en hij heeft goede vliegeigenschappen, maar nog belangrijker is dat je ook een fout kunt maken zonder dat je direct afgestraft wordt. Het kistje heeft een behoorlijk vergevingsgezind karakter dus.

### **SELECTIE**

Majoor Erling 'Grandpa' Flobak geeft leiding aan de het selectieproces en wordt bijgestaan door vijf instructeurs. Ongeveer de helft van een groep van 50 kandidaten valt af, alleen de beste mensen blijven over. Er wordt speciaal gelet op de snelle ontwikkeling van praktische vaardigheden en het vermogen om veel theoretische kennis snel op te nemen. Een opleiding tot piloot is kostbaar en daarom is de selectie streng. De opleiding is modulair opgebouwd en alles is beschreven dus men weet precies wat men te wachten staat en iedereen heeft in beginsel gelijke kansen. Echter als het je overkomt dat twee keer een vlucht niet goed verloopt dan kom je ter discussie en moet worden bekeken of er kan worden bijgewerkt of dat je reeds moet afvallen. Overkomt je dit niet dan is op de 13<sup>e</sup> vlucht een eerste solo-vlucht mogelijk en heb je met 17 vluchten de procedure afgerond. Als je uitgekozen wordt dan volgt uitzending naar Sheppard Air base in de Verenigde Staten waar ze je vervolgens de fijne kneepjes van het vak leren, zeg maar echt leren vliegen.

### **FIJN VLEGGEDRAG**

Als we een vlucht mogen meemaken is het al snel duidelijk waarom de Noren zo enthousiast zijn over dit vliegtuig. Dank zij de schouderligging van de vleugels is er een goed zicht naar alle kanten door de bolvormige cockpitkap. De vleugels hebben een lichte pijlstand naar voren en de staart heeft de staartvlakken hoog zitten om korte starts te kunnen maken. Het vliegtuig is zeer stabiel in de lucht met een flink klimvermogen en is fijn handelbaar in de bochten. Er zijn eigenlijk weinig restricties op het vlieggedrag. De instructeur en leerling vlieger zitten naast elkaar en hebben zo goed (oog)contact, en zicht op hetzelfde instrumentarium. Het toestel heeft uiteraard dubbele besturing en er wordt met de leerlingen alleen onder Visual Flight Rules (VFR) condities gevlogen. Dit wordt anders als ervaren piloten wat uurtjes willen tellen op dit type waarbij ook op de instrumenten kan worden gevlogen. Zelfs voor luchtacrobatiek leent dit toestelletje zich goed waarbij de limieten liggen op +6G en -3G. De brandstof tanks laten een vluchtduur van zo'n 4-5 uur toe. Noorwegen heeft 16 stuks in dienst sinds 1981, geschilderd in een aantrekkelijke gele kleur, zelfs een exemplaar met haaiantanden ! De meeste toestellen hebben tussen de 2000 en 3000 vliegunten inmiddels. Curieus is wel te noemen dat het verzoek om een tweede radio te mogen aanschaffen resulteerde in de beslissing dat het dan maar beter een 'glass cockpit' kon worden omdat dit goedkoper was. Deze modificatie wordt vanaf volgend jaar uitgevoerd.

### **MFI-15 EN 17**

Het toestel werd ontwikkeld in het buurland Zweden, oorspronkelijk bij Malmö Flygindustri als de MFI-15 en kreeg de naam Safari mee. Het eerste prototype in vloog in 1969. De militaire versie werd aangeduid als MFI-17 en ontving de naam Supporter toen de fabriek

---

---

overgenomen werd door Saab. Er werden er ongeveer 250 gefabriceerd, het meest voor de civiele markt en militaire orders voor Zambia (20), Sierra Leone (2) en voor Denemarken (32) die het toestel de aanduiding T-17 gaf. Behalve in Noorwegen zijn de meeste door Saab gebouwde militaire toestellen inmiddels uit dienst. Tevens werd het toestel in Pakistan in licentie gebouwd nadat deze er 28 van Saab had gekocht en de alleenrechten voor de productie kocht.

De safari stond daar bekend als de Mushshak, waarvan er 92 geassembleerd en 120 in licentie werden gebouwd in Pakistan voor de Pakistaanse luchtmacht en voor de luchtmachten van Iran (25), Oman (8) en Syrië (6). Pakistan ontwikkelde zelfs een MFI-395 Super-Mushshak met een 260 pk turbo motor en airco in de cockpit. Er is meer mogelijk dan alleen trainingstaken want verkenningen, artillerie observatie of Forward Air Control kunnen ook goed worden uitgevoerd. Het is een uitstekend COIN vliegtuig (counterinsurgency) en kan bewapend worden. Onder de vleugels kunnen zes pylons worden gemonteerd voor zes Bofor Bantam draadgeleide anti-tank raketten of 2 pods met machinegeweren met een totale wapenlast tot 300 kg. Door een stevig vast landingsgestel kan er op onverhard terrein zoals gravel en grasbanen worden geland en ook is het mogelijk om er ski's onder te monteren. Achter de twee stoelen is een kleine bagageruimte bereikbaar via een klein deurtje met een raam. Hier kan bagage tot 88 kilo worden meegenomen of een derde stoel worden gemonteerd waarbij de passagier achteruit kijkt. Er zijn in de zeventiger jaren met de Safari nog voedseldroppings boven Ethiopië uitgevoerd waarvoor hij als langzaam vliegend vliegtuig zeer geschikt was.

---

[Kees Otten & Wim Das](#)

---

### **SAAB SAFARI IN HET KORT**

|                   |  |
|-------------------|--|
| Bemanning         | 1  |
| Passagiers        | 1 (+ 1 optioneel)  |
| Lengte            | 7,00 m.  |
| Spanwijdte        | 8,85 m.  |
| Hoogte            | 2,60 m.  |
| Vleugeloppervlak  | 11,90 vierkante meter  |
| Leeggewicht       | 646 kg.  |
| Max. startgewicht | 1200 kg.   |
| Motor             | 1 x Avco Lycoming 10-360-A1B6 van 200 Pk.<br>met lucht koeling, brandstofinsputing en twebladige Propellor |
| Minimum snelheid  | 92 km/u  |
| Kruissnelheid     | 236 km/u   |
| Plafond           | 4100 m.  |
| Bereik            | 622 km.  |

