

FLYSKOLEN SETT UTENFRA



En MFI-15 svinger over Áisajávri vest for Bardufoss Flystasjon.



To MFI-15 inn for landing på rullebane 28.



Major Hagen gjør seg klar.



Hangaren er stor nok til å huse alle MFI-15-maskinene til LFS.



MFI-15 «838» etter landing.

Bardufoss har Norges eldste operative flystasjon og huser Luftforsvarets flygeskole. Skolen har fått besøk av Cristian Schrik og Elmar Keetman fra Nederland som rapporterer om hvordan Luftforsvaret velger ut og trener sine framtidige piloter.

TEKST OG FOTO: CRISTIAN SCHRIK

TEKST OG FOTO: ELMAR KEETMAN

Luftforsvarets Flygeskole (LFS) ble etablert på Værnes i 1952 for å dekke flygerutdanningsbehovet for Luftforsvaret og Hæren. Opplæringen foregikk først på North American Harvard inntil flytypen ble utfaset i 1957. I samme periode anskaffet skolen Fairchild Cornell som ble det primære treningsflyet.

For flygere i Hæren brukte skolen Piper Cub (1955-1991) og Cessna Bird Dog (1960-1991). I 1956 gikk man over fra Cornell til Saab Safir som var i tjeneste for LFS i 25 år. I 1991 anskaffet skolen 22 Malmö Flygindustri 15 Safari (MFI-15) som siden har vært det primære treningsflyet for Luftforsvaret.

Fra Værnes til Bardufoss

Flyttingen av skolen på Værnes til Bardufoss var politisk moti-

vert, og 8. august 2002 ble LFS offisielt etablert på Bardufoss flystasjon.

Bardufoss er den største helikopterbasen for Luftforsvaret og huser 139. luftving som består av 337-skvadronen med Lynx Mk.86, 339-skvadronen med Bell 412 foruten flygeskolen.

Militær flygerutdanning

Etter å ha passert medisinske, fysiske og psykologiske tester, starter studentene sin utdanning ved Luftforsvarets skolesenter (LSK) på Kjevik. Studentene får her sin grunnleggende militære opplæring som tar opp til fem måneder og gir studentene graden korporal.

I januar hvert års starter opplæringen hos LFS, og den består av nesten seks måneder med intens trening. I perioden bor studentene på basen i Bardufoss og må dessuten gjennom en rekke teoretiske og praktiske tester. Teoripensumet er direkte knyttet til flyging og luftfart, og det blir holdt forelesninger i fag som aerodynamikk, meteorologi, fly- og motorlære, lufttrafikkjeneste, engelsk fraseologi for flygere, flymedisin, lokale prosedyrer, navigasjon og avionikk.

Grundige forberedelser

Studentene tar alltid en mental gjennomgang av flyturen på forhånd for å unngå typiske feil og for å være godt forberedt.

– Vi ønsker å være så presise som mulig, det er derfor vi tar en slik gjennomgang, sier korporal Paulsen som er flyelev på 2010-kullet. Han drømmer om å bli helikopterpilot på søk- og redningstjenestens Seaking.

Må gjøre alt korrekt første gang

I kjelleren på internatet er det fire fullskalamodeller av Safari-cockpiten som skal hjelpe studentene å bli kjent med instrumentene og gi dem mulighet for trening i praktiske prosedyrer. Etter fjerde flytime får dessuten elevene tilgang til hangaren slik at de kan tørrtrene i ekte fly.

Dagen før flytiden gjennomgås treningsprogrammet i detalj.

– Vi sitter i cockpit-simulatoren for å visualisere alle handlinger og prosedyrer. Vi er nødt til å gjøre alt korrekt første gang når vi er i lufta siden det er veldig lite rom for feil, sier Paulsen.

Når de ikke flyr, får elevene klasseromsundervisning på dagtid og gjør egen repetisjon samme kveld. Normalt blir det tolv timers dager for studentene.

Ut på tre prikker

– Det vanskeligste er forberedelsene og selve flygingen, forteller korporal Paulsen.

Hvis elevene ikke klarer flyoppdraget første gang, vil in-

struktøren fortelle dem hva som gikk galt og hvordan de kan forbedre seg til neste flight. Feiler de for andre gang må de fly en progresjonssjekk med en seniorinstruktør.

– Dette er veldig viktig å gjøre det bra i en slik sjekk. Passerer vi ikke for tredje gang får vi tre prikker som betyr stryk, fortsetter Paulsen.

Eleven må i så fall møte for en komité bestående av base-sjef, en annen erfaren instruktør og sjefen ved LFS. Komiteen vil gjennomgå alle sidene av treningen sammen med eleven, og de vil ta stilling til om treningen kan fortsette eller om den må bli avsluttet for godt.

Jevn progresjon

Alle flyelevene tar en grunnutdanning bestående av 18 fly-timer på Safari hvor de må klare alle grunnleggende manøvre. Svinger og «straight and level» må gjennomføres tilfredsstillende etter tre-fire flytimer. Alle flytimene teller hvis studenten senere tar et sivilt flysertifikat. Et militært sertifikat er imidlertid ikke det samme som et sivilt og gir ikke de samme rettighetene.

For hver flytime blir nye øvelser eller aspekter lagt inn for å sørge for en jevn progresjon.

Oppdraget som sjef for klassen går på rundgang fra dag til dag, og dermed vil hele kullet lære seg å ta ansvar. Hver morgen tar ukens sjefen hånd om en rekke briefinger om vær, NOTAM og lokale operative forhold.



MFI-15 under formasjon-checkout med major Magnussen.

Det blir forøvrig lagt vekt på korrekt militær framferd, så internatet blir inspisert hver morgen av en instruktør.

Intens periode

– Det har vært en intens periode ved LFS, og jeg har lært mer her på seks måneder enn jeg har gjort noen gang før, legger Paulsen til.

– Vi monitorer studentene våre kontinuerlig for å finne ut om de kan bli militære flygere, forteller major Hagen.

Noen studenter sliter med den praktiske flygingen men viser likevel talent og kvalifikasjoner for å fortsette trening som navigatører. I så fall vil flyleven bli forespurt om han eller hun kan tenke seg å bli i Luftforsvaret og få utdanning som navigatør. I så fall vil de fortsette ved LFS sammen med resten av klassen, men de får et tilpasset undervisningsopplegg.

Valg av instruktører

De fleste instruktørene er fortsatt i aktiv tjeneste ved Luftforsvaret, enten på fixed-wing-fly som General Dynamics F-16 Fighting Falcon og Lockheed Martin C-130 Hercules eller helikoptre som Bell 412 og Westland Lynx. Noen gjesteinstruktører arbeider ved ulike avdelinger i Luftforsvarets hovedkvarter.

– Alle instruktører er midlertidig stasjo-

nert på Bardufoss de første seks månedene i året, forteller kaptein Hovengen som er sjefsinstruktør ved LFS og tidligere pilot på Lockheed P-3 Orion. Sjefsinstruktøren og sjefen for skolen er stasjonert der vesentlig lenger.

LFS foretrekker å bruke personer som har instruktørerfaring fra Sheppard Air Force Base (AFB) i Texas, USA. De som oppfyller kravene til å være instruktør vil gjennomgå et to ukers kurs på Safari som består av elleve flytimer.

I løpet av flytimene får instruktørene typerettighet på Safari, og andre LFS-instruktører viser hvilke typiske feil elever gjør i løpet av den praktiske treningen – hvorfor de gjør dem og hva som er riktig reaksjon fra instruktørens side.

– Som instruktører må vi være på samme nivå hele tiden, sier kaptein Hovengen.

Derfor flyr instruktørene standardiserings-turer med hverandre på regelmessig basis underveis og før første flytime for hvert kull.

Risikerer å stryke på hver flight

Når elevene så begynner å fly, er det nettopp flygingen som viser seg å være det vanskeligste punktet for de fleste.

– Du risikerer å stryke på hver flight, det er som en eksamen som pilotene må gjen-

nom hver eneste gang de flyr, forteller kaptein Hovengen.

Flyelevene må følge en bratt læringskurve – noe som i seg selv er en stressfaktor.

Eksempelvis må de klare en avgang alene allerede på tredje flight, og de må gjøre en landing etter femte. De fleste studentene har godt utviklet konkurranseinstinkt, og det er en vennligsinnet konkurranse i klassen om hvem som gjør det best. Derfor får ikke studentene karakterer på flyøvelsene, bare stå eller stryk.

– Vi ønsker ikke at elevene skal fokusere for mye på hverandres karakterer men snarere på hvordan de flyr selv, understreker kaptein Hovengen.

Gjevest å bli jagerflypilot

Instruktørene velger hvilken fly- eller helikoptertype som elevene skal fly etter at de har sluttført skolegangen.

– Vi ser på hvor dyktige de er, både teoretisk og praktisk, sier kaptein Hovengen.

Studentene har selvsagt sine egne ønsker om hva slags fartøy de vil tjenestegjøre i, og instruktørene prøver å legge til rette for at de før ønsket oppfylt i den grad det er mulig. Å fly jagerfly står på førsteplass for de fleste, mens helikopter ofte kommer på annenplass.

Beslutningen som instruktørene gjør er

ikke endelig, men det er sjelden den endres. Elevene vil fortsette ved Sheppard Air Force Base, Texas for flytrening eller til Fort Rucker Army Base, Alabama for helikoptertrening.

– Vi har hatt studenter som slett ikke skåret høyest her ved LFS men som blir nummer én ved Sheppard AFB. Noen trenger et par år på baken før de yter optimalt, forteller kaptein Hovengen.

Privilegier for den beste

– Vi har tradisjon for at den beste i hvert kull får lov å velge flytype selv.

En annen tradisjon er at den beste studenten får fly i baksetet på en F-16, uansett om han eller hun vil fly jagerfly eller helikopterfly i framtiden.

Når eleven er ferdig ved skolen, mottar de kadettmerke som de kan sette på lua, men de får ikke «vingen». Først må de tilbake til Kjevik og befalsskolen for å bli sersjanter. Deretter er det ett år på luftkrigsskolen forut for treningen ved Sheppard eller Fort Rucker. Vingen får de første etter å ha fullført utdanningen der etter om lag ett års opphold.

Undervisningen ved LFS tilpasset USA

LFS er litt som en miniatyrtgave av Sheppard. Studentene blir godt forberedt på hva

Major Hagen sjekker utsikten under høyresving i formasjon. MFI-15 i formasjon.



Ringerikes seilflyklubb: SATSER FRISKT

Egemoen under anleggsarbeidene i høst.
Foto: Torkell Sætervadet



Kullet LFS 2010-1 med instruktører.
LFS ble etablert på Bardufoss i 2002.
Landing, rullebane 28.

som venter dem når utdanningen fortsetter i utlandet. Flytimene er bygget opp over samme lest som i USA, og elevene må bestå samme type muntlig eksaminering som dekker nød-situasjoner.

Undervisningsmateriellet er stort sett på engelsk for å sørge for en greiest mulig overgang til Sheppard og Fort Rucker.

Etter Sheppard, vil elevene fortsette til Tuscon AFB, Arizona hvis de blir valgt ut til å fly F-16 eller til Naval AS Corpus Christi, Texas dersom de skal fly multi-engine (C-140 eller P-3). Når de er uteksaminert vil studentene flytte tilbake til Norge for å jobbe i en operativ enhet, og de får en tolvårskontrakt med Luftforsvaret.

MFI-15 Safari

Av totalt 22 Safari som Luftforsvaret har er 16 i bruk ved skolen på Bardufoss. Flyet er høyvinget og har en «forward swept wing» som gir god sikt til bakken for piloten. Den er utstyrt med en 200 hesters Lycoming IO-360-A1B6 luftkjølt firesylindret boksermotor. Flyet har tre seter: To foran og mulighet for

et tredje sete bak hvor passasjerer sitter med ryggen til piloten. Vi snakker om et lett fly med marsjfart på 105 knop og steilehastighet på 55 knop.

– Flyet er lett å kontrollere og reagerer veldig direkte på input fra piloten, sier major Hagen.

Safari oppfyller LFS sine kravene for grunnleggende flyeropplæring. Vedlikehold gjøres hos det sivile selskapet Norwegian Aircraft Maintenance (NACM) som ligger ved siden av skolens hangar på Bardufoss. De er sertifisert for vedlikehold på Safari og har bred erfaring fra propellfly generelt.

Trangt nåløye

Av de 1350 kandidatene som søkte på LFS sist var det bare 29 som ble tatt ut som elever. Av disse igjen ble 13 piloter og to navigatører. På grunn av manglende pilotkapasitet er skolen kun åpen de første seks månedene hvert år. Det er planlagt noen endringer i programmet for å friste flere piloter til å starte en karriere i Luftforsvaret. ✂

Ringerikes Seilflyklubb har bestilt et fabrikknytt slepefly av typen Aeroprakt A-22, et ultralett fly godkjent for sleping av seilfly. Klubben vil dermed markere seg som revitalisert så snart Egemoen flyplass åpner, forhåpentligvis på forsommeren 2011.

Ringerikes seilflyklubb var tidlig ute med å utprøve ultralett fly – ofte kalt mikrofly – til oppslep av seilfly og hadde en prøve-drift på dette i 2008. Erfaringene herfra var så gode at klubben har valgt å gå videre med en slik flytype når det nå blir aktuelt å gjenoppta flyvirksomheten på hjemmebasen Egemoen. Andre klubber i Norge og Skandinavia har i mellomtiden gått i samme retning, og i økende grad tatt i bruk ultralette flytyper til oppslep av seilfly.

Fordelene med disse flyene fremfor klassiske motorfly er mange. Kostnader til innkjøp, drift og vedlikehold blir mye lavere, lisenskravene er enklere, lydnivået er lavere, bensinforbruket er halvert, og flyenes basisegenskaper for sleping er minst like gode som hos de mest brukte motorflyene.

Miljøvennlig om med lavt støynivå

Anskaffelsen av flyet er påvirket av flyplasser Ola Tronruds innspill til seilflyklubben i påvente av at plassen blir åpnet. Lavt støynivå, miljøvennlig drivstofforbruk, kort startbane og rask oppstigning vil i stor grad redusere ulemper for nabolaget, og flyets kvalitet og vedlikeholdsvennlighet vil passe som hånd i hanske til flyplassseierens ønskede profil for virksomheten på plassen. Seilflyklubben vil reorganisere seg med nye rutiner for klubbdrift og operativ virksomhet og dermed gjøre det attraktivt for nye medlemmer – med eller uten egne seilfly – å slutte seg til klubben.

Øker effektiviteten

Det nye flyet vil også øke effektiviteten i bakkeaktivitetene, slik at klubben får bedre kapasitet til å betjene både individuell seilturflyging og den sterkt økende etterspørselen etter

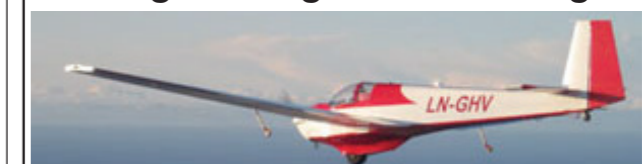


Aeroprakt A-22 produseres i Ukraina og har et hastighetsområde fra 55 til 200 km/t.
Foto: via Olav Laurhammer

opplevelsesturer og introduksjonskurs til seilflyging.

Flyet har glimrende utsikt i alle retninger, også rett nedover. Dette gjør det svært godt egnet ikke bare til sleping, men gir også en rikere opplevelse for de som ønsker en tur for turens skyld i høyder og områder som ikke er gunstige for seilfly. ✂

Motorglider i god stand selges



SF 25 C 1972 no 4208 LN-GHV.
TT 3947: heloverh. 09.08 2005 . ny ceconit duk.
Motor Limbach 1700 TT 1390. Nye topper 2005.
Radio Transponder. **Selges nok 80.000,-**
Bjorn.ostrem@aeroclub.no tlf 90097705

www.microlight.no