



Øystein Vik (28)
liker å se opp ned på verden

Moro for STÅLMAGER

Har du mage av stål, liker å snu verden på hodet og har sansen for fritt fall og g-krefter? Da har du muligheten til å bli hobby-akrobatikkflyger hos Sola Flystasjon Flyklubb – en av landets tre klubber som tilbyr kurs i akroflyging.

PÅ RYGGEN:

En loop i en Saab Safir innebærer et par-tre hundre meter rett til værs og tilsvarende ned igjen i fritt fall. En opplevelse ingen berg- og-dalbane kan matche.



W **TEKST OG FOTO:**
meim **HÅKON BONAFEDE**

Er du klar, spør Øystein fra høyresetet, og skyver stikka fram når jeg nikker bekræftende. Farten øker dramatisk idet vi stuper nedover, og da fartsnåla når 280 km/t, drar han i stikka så jeg kjenner suget i dobbelthakene.

Det første jeg ser er masse himmel mens flynesen er på vei oppover. Så får jeg øye

på bakken langt over og bak hodet mitt. Vi ligger på rygg på toppen av loopen, og føler vektløshet et par sekunder før vi stuper ned på nytt.

Full kontroll

Idet Øystein trekker ut av stupet veier jeg 350 kilo og kjenner hvordan jeg må presse på med mellomgulvet for at ikke alt blodet skal renne ut av hjernen.

– Bra for blodtrykket, dette her. Du holder deg ung med å fly akro, kommer det uanfektet fra 28-åringen.

Nede på bakken lever Øystein Vik av å selge melk, bleier og bananer. Han driver

Forts. fra foregående side

Kiwi-butikken på Stord og trives med det. Men aller best har han det når han henger opp ned i selene 4000 fot over Leirvik.

Neste øvelse er en *barrel roll*. Full fart på nytt, og denne gangen kombinerer Øystein loops opptrekk med en balanserorsroll. For en stakars passasjer virker det som om jordkloden har tatt seg en tur på LSD og spinner vilt i alle retninger, men Øystein har full kontroll der han holder i stikka med begge hendene.

– Du er ikke den første som har svettet i dette setet, trøster han. Flyet, en Saab Safir fra 1957, ble benyttet av Forsvarets flyskole fram til 1982, og mang en aldrende jagerpilot har fått sitt første møte med g-kreftene i nettopp denne maskinen.

– Akroflyging er først og fremst en mental greie. Det virker skremmende og desorienterende i begynnelsen, men er ikke så forferdelig vanskelig å lære seg når man venner seg til å se jorda fra uvante vinkler. Første gangen jeg fløy på rygg hadde jeg problemer med å finne instrumentpanelet, innrømmer Øystein.

Hekta som 11-åring

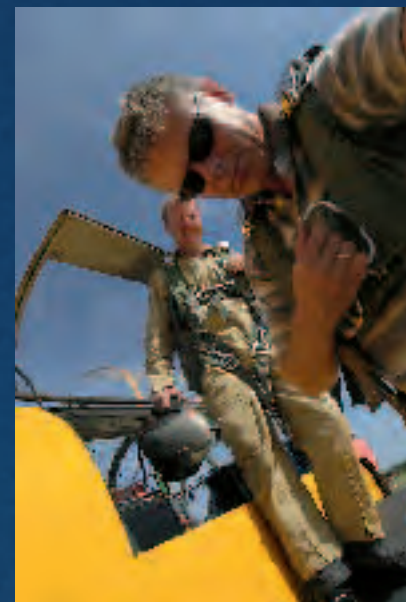
Kjøpmann, småbarnsfar og akrobatikkpilot Øystein ble hekta på flyging allerede under den første passasjerturen som 11-åring. Nå har han hatt den vanlige "flylappen" i fire år, og følte at han var klar for nye utfordringer. Sola Flystasjon Flyklubb var den første som fikk skoletillatelse for snittflyging, og tilbyr i likhet med Værnes Flyklubb og Nedre Romerike Flyklubb årlig kurs i akroflyging.

– Jeg var interessert både i å fly et spesielt fly og å lære mer avansert flyging enn i "vanlige" klubber, forteller han.

Ettersom Safiren ble konstruert som et militært treningsfly, er den både mer krevende og mindre tilgivende å fly enn en vanlig Cessna.

En mislykket akro-manøver kan lett ende i et spinn, hvor flyet slutter å fly og detter ukontrollert til det treffer bakken. En grunnleggende del av akro-treningen består derfor i å gjenvinne kontrollen over flyet.

– Jeg er overbevist om at akroflyging er nyttig å kunne ellers også. Skulle man havne i en brå og uvant situasjon



under vanlig flyging, som for eksempel ved sterk turbulens, har man langt bedre forutsetninger for å beholde kontrollen over flyet.

Sikker flyging

På grunn av Safirens spesielle flyegenskaper som avviker vesentlig fra vanlige klubbfly, har klubben på Sola utviklet egne operasjonsprosedyrer. Det har gitt uttelling i sikker flyging i 15 år, bortsett fra et par mindre alvorlige landingshavarier der pilotene hadde glemt å sette ut understellet før landing.

For nostalgikere er Saab Safir en drøm. Det første eksemplaret ble konstruert allerede i 1945, og flytypen har lite å stille opp med når det gjelder komfort. Støynivået er nok til å gi øresus selv med hjelm, lukten i cockpit er en blanding av gammel gummi og brent olje, og instrumentpanelets layout har definitivt noe veteranbilaktig over seg.

Innen vi klatrer om bord før avgang ifører vi oss fall-

VETERANFLY: Cockpiten i det gamle Saab Safir-flyet har et umiskjennelig 1950-tallspreg over seg.

skjerm – for sikkerhets skyld – men må stroppe oss løs og klatre ut igjen da flyet nekter å rikke seg selv med full motorpådrag. Nesehullet, som er frittvingende, er av den kranglete sorten. Et par spark mot hjulsiden for å få det til å peke forover, løser imidlertid problemet.

800 kroner timen

Etter den sjette loopen, etterfulgt av diverse *splits*, *cuban eight*, *snap roll* og *stall turn*, nærmer vi oss metningspunktet og setter kursen tilbake mot Sola med *wings level*.

Hva koster det egentlig å drive med dette? undrer jeg.

– Tør ikke å si hva jeg bruker i året, men klubbens medlemmer betaler rundt 800 kroner i timen for leie av flyet, sier Øystein.

KANARIGUL SJELDENHET: Øystein inspiserer det svenskbygde flyet før avgang. Et titalls flygende eksemplarer finnes fortsatt i Norge.

FALLSKJERM PÅBUDT:

Fallskjerm er påbudt ved snittflyging. Vi Menns Håkon Bonafede (nærmest) og Øystein Vik gjennomgår nødprosedyren for utsprang før avgang.

Vi flyr i formasjon med en måkeflokk den aller siste biten før hjulene tar asfalten på Sola.

Har man en jagerpilot i magen, er ikke prisen avskrekende dersom man vil gjøre noe med det, tenker jeg idet vi klatrer svette, småkvalme og fornøyde ut av den kanarigule propellmaskinen.

For mer info: www.nak.no/motor/

hakon.bonafede@hm-media.no