



# DEN FLYGENDE LYKKEPILLEN

En flytur med Norges første jetjager gir jubel i surstoffmaska.

**GLADE GUTTER:**

Håkon Bonafede, Kenneth Aarkvisla og Mikke Mus trygt nede på bakken igjen. Mikke var maskot også på Luftforsvarets Vampire i 1952.



**TYNGDELOVEN OPPHEVET:**

På tross av alderen er Vampiren et ekte jagerfly man kan gjøre masse krumspring med. Andenes sentrum oppe i midten.



07:04  
4678

ELEVATOR UP  
ELEVATOR TRIM  
NOSE DOWN

33  
30  
27  
24  
21  
18  
15  
12  
9  
6  
3  
E  
TO  
FR  
W  
M  
33  
30  
27  
24  
21  
18  
15  
12  
9  
6  
3  
E  
TO  
FR  
W  
M

4678

ITCH

BAS





**Håkon Bonafede**  
tekst og foto

Sommerfuglene i magen er ivrige etter å lette, men det er ikke bare bare å komme seg opp i luften med Luftforsvarets aller første jetfly – en De Havilland Vampire T.55 som var i tjeneste fra 1952.

Det sies at F-16 er et fly man tar på seg som en ryggsekk. Vampiren er en jetjager man blir bundet fast i – bokstavelig talt.

Jeg har akkurat klatret ned i høyresetet i den trange cockpiten. Veteranjagerpilot Kenneth Aarkvisla har hendene fulle med å påse at jeg er fastspent etter alle kunstens regler med setebelter, fallskjermseleer og de to stroppene som fester beina i katapultsetet.

Skulle det verste skje, er det bare å dra i utskytningshåndtaket og vente på eksplosjonen som skal slynge oss i sikkerhet ut av flyet og håpe at ryggstøylene tåler støyten. Beinstroppene skal i hvert fall sørge for at føttene følger med.

Britene som konstruerte prototypen til Vampiren i 1942, kan ikke ha vært spesielt storvokste. Når vi lukker cockpithetten, sitter vi hermetisk trangt skulder mot skulder mens Kenneth klikker på bryterne som får liv i det gamle flyet. Kjenner litt klaustrofobi. Tenker på da han landet her på Andøya Flystasjon et par timer tidligere etter turen opp fra Rygge for å delta på årets fly-

**FØRST OG SIST:**  
*Vampire var Luftforsvarets første jetjager, F-16 er dagens. 30 års utvikling skiller de to flytypene.*

show. Ut fra høyresetet steg kona hans Mette med en enorm rosa håndveske og et fornøyd glis. Det hjelper.

13 sekunder etter at Kenneth har satt i gang startmotoren, åpner han drivstoffkrana. En stigende uling høres bak i flyskroget mens flammene i brennkamrene drar turbinen opp i turtall. Først litt gammel støvsuger, liksom, så går lyden over i et rent hvin.

Brannfolkene som bivåner, ser fornøyd ut. Tårnet gir taksetillatelse og Kenneth løsner parkeringsbremsen. Bremsing og styring på bakken skjer heretter ved hjelp av rorpedalene og sykkelbremsehåndtaket på stikka. Snart er det bare oss og rulle-banen mot øst.

### Privat jetjager

Jeg forventer et solid press i ryggen når Kenneth gir full gass, men akselerasjonen er nok mer behersket som i Boeing 737-maskinen Kenneth flyr daglig for SAS.

– Vi har 1500 kilos dytt i ryggen, forteller Kenneth mens vi bygger opp fart. En F-16 med full etterbrenner har nesten ti ganger så mye, men Vampiren flytter seg så det kjennes den også. Et halvt minutt etter take-off



suser vi lavt over myrlandskapet på Andøya i 650 km/t.

Både tyskerne og britene eksperimenterte med jetmotorer rett før starten på 2. verdenskrig. Tyskerne benyttet såkalte aksialkompressorer som ga bedre effekt, men var upålitelige og tålte bare 20 timers gangtid.

Britene tok hensyn til at datidens motormetaller ikke tålte kombinasjonen av ekstrem varme og høyt trykk. Resultatet var radialkompressoren som ser ut som en bred skive med rotorlameller som kaster luften sideveis. Det ga mindre effekt, men er en trygg motor.

– Denne har gått jevnt og trutt siden tidlig på 1960-tallet, bero-

liger Kenneth. Selve flyet ble bygget på lisens i Sveits i 1959 hvor det tjenestegjorde som treningsfly i nærmere 40 år før det ble solgt privat til England. Der kjøpte Kenneth det som sitt personlige jagerfly.

– Hvordan kom du på ideen om å kjøpe privat jetjager?

– Prisen var overraskende rimelig. Et nytt Cessna enmotors propellfly koster faktisk mer, forteller stemmen på intercomen. – Dessuten hadde jeg lyst på et fly som har bakgrunnshistorie fra Luftforsvaret, legger han til.

En tidligere SAS-flyger, Per G. Strømmen, er med som medeier, samtidig som Luftforsvaret er en viktig spon-



FOTO: JAN JØRGENSEN

## FAKTA

### DE HAVILLAND VAMPIRE T.55

■ Dagens PX-M (LN-DHZ) var den siste toseters Vampiren som ble bygget på lisens i Sveits. Den opprinnelige PX-M var en av Luftforsvarets 6 toseters Vampire som tjenestegjorde fra 1952–1955. 336-skvadronen brukte Disney-figurer på flyene og var landets første rene jetjagerskvadron.

**MAKS HASTIGHET:** Ca. 840 km/t.

**TOPPHØYDE:** 40 000 fot.

**MOTOR:** De Havilland Goblin, 1520 kg skyvkraft.

**TOMVEKT:** 3500 kg.

**MAKS REKKEVIDDE:** 600 km uten droptanker.



## OPP NED:

Vanskelig å beskrive følelsen av å henge vektløs opp ned i 2000 meters høyde.



## HÅNDVESKE:

Vampiren er muligens det eneste jagerflyet i verden som har hatt med håndveske om bord. Den tilhører Kenneths kone Mette.

Forts. fra foregående side

sor. Her brukes Vampiren i profile-  
ringsarbeidet, blant annet på fly-  
show. De siste årene har dessuten  
en rekke konkurransevinnere og  
andre utvalgte heldiggriser fått seg  
en jagerflytur med Vampiren på  
forsvarets regning.

Til sammen flyr de to entusias-  
tene 50 vampyrtimer i året, mens en  
gjeng med pensjonerte Luftfor-  
svarsteknikere og entusiaster skrur  
og pusser så Vampiren holder seg  
som ny.

## ”Stick time”

Vi har fått tildelt et område opp til  
4000 fot sør for Andenes hvor vi  
kan få holde på med krumspringene  
våre i tre kvarter. Kenneth drar  
Vampiren rundt i et par sakte roller  
for å kjenne på vektløsheten hver  
gang vi passerer ryggstilling. Følger  
fjellryggene og dukker ned i en dal.  
Fjellsiden langt der borte kommer  
plutselig mot oss veldig raskt. En  
naturlig reaksjon ville vært å svinge  
for harde livet, men i stedet drar vi  
i stikka og trekker til værs. For-  
skjellen på en jetjager og et sakte-  
gående propellfly er at man her har  
nok fartsenergi til å stige nærmest  
loddrett når det trengs.

Kenneth er raus når jeg ber om  
litt ”stick time” for å kjenne på hvor-  
dan den ærverdige jageren oppfører  
seg i luften. Jetfly eller ikke, en så  
gammel maskin er ikke utstyrt med  
hydraulikk. Når du drar i stikka,  
kjenner du at 650 km/t gjør noe med  
motstanden i rorene.

Til gjengjeld er hun snill og har-  
monisk i luften, og blir med på det  
meste uten protester.

Snart drar jeg svinger med vin-  
gene i 90 grader på horisonten og  
kjenner hvordan det ukomfortable  
katapultsetet gnager på korsryggen.  
Er veldig oppmerksom på nesens  
høyde i forhold til horisonten. Mis-  
ter man høyde, skjer ting fort i denne  
hastigheten.

## ”Derry turn”

Tiden går også fort når man sitter i  
et jagerfly i lav høyde langs kritt-  
hvide nordnorske strender, inn i dal-  
førene og stryker langs fjellryggene.  
Fornøyde og andpustne i surstoff-  
maska returner vi til Andenes for å  
gjennomgå generalprøven til opp-  
visningsprogrammet.

Først et slakt stup ned langs rulle-  
banen i 750 km/t. Så brått til værs  
mens lunsjen blir presset godt ned i  
magesekken. På toppen blir maten  
vektløs igjen mens Kenneth ruller  
en kvart omdreining og trekker oss  
på rygg ut til siden. Selv om Vam-  
piren var det første og siste jetflyet  
som brukte kryssfiner i konstruk-

## OVER FJELL OG DALER:

Det er en voldsom opplevelse å fly lavt  
og raskt over nordnorske fjell.



## GODT FASTSPENT:

Cockpiten føles trang der vi  
sitter skulder mot skulder.  
Øverst demonstrerer  
Kenneth utskytings-  
mekanismen, nederst ser  
man hvordan beina er  
bundet fast til katapultsetet.

sjonen, er det i hvert fall solid nok  
bygget for belastninger opptil 6 G.

– ”Derry turn”, forklarer Kenneth  
når det blir mulig å puste igjen.

– Fungerer bra som alternativ til  
å bråsvinge, legger han til. Manø-  
veren er oppkalt etter John Derry

som var testflyger på Vampire hos  
De Havilland. Det gikk dessverre  
ikke så bra da han gikk gjennom  
lydmuren under oppvisning med  
etterfølgeren Sea Vixen i 1952. På  
grunn av en konstruksjonsfeil tålte  
det ikke hastigheten og gikk i opp-  
løsning over publikum. 29 tilskuere  
omkom da restene av flyet traff  
dem.

## Sirkushest

Over flystripa på Andøya flyr vi en  
gigantisk berg- og dalbane. Høyde-  
måleren svirrer mens det knitrer i  
ørene hver gang vi farer 2000 meter  
rett til værs – eller rett ned. Så snur-  
rer hus, strender og veier i bane over  
hodene våre mens vi henger opp  
ned. Det er bare å svelge unna og  
kjenne gleden over å være koblet løs  
fra vanlige tyngdelover for en stak-  
ket stund.

Tårnet spør plutselig om vi ikke  
kan ta en tur nedover langs hoved-  
gaten i Andenes for å drive litt  
reklatte for flyshowet. Kenneth gir  
gass, og vi tilbakelegger den ene  
kilometeren fra flystripa ned til  
fyret på seks sekunder.

Plutselig har vi vært oppe i en  
snau time. Kenneth drar tilbake gas-  
sen, for nå er det på tide å lande.  
Idet vi svinger inn på finalen, er det  
på med litt turtall igjen. Den gamle  
motoren bruker minst ti sekunder  
på å akselerere fra tomgang til fullt  
turtall, og det er ikke noen god kom-  
binasjon hvis det skulle dukke opp  
en ku på rullebanen.

Mykt og fint setter den gamle  
vampiren seg på asfalten som en  
gammel sirkushest. Det er dette,  
å imponere folk på flystevner,  
den fortsatt kan best etter 51 år i  
luften.

hakon.bonafede@hm-media.no