

FØRSTE TUR I EN F-16

af Mads Bangsø

I dag er det præcis et år siden jeg fik min bagsædestatus på F-16! Det betyder samtidig at i dag er sidste dag jeg har bagsædestatus. Siden min tur d. 30 Aug. 2019, er jeg blevet spurgt: Hvordan var det? Massevis af gange. I gruppen her er der flere som har fløjet F-16 betydeligt mere end jeg har, og har betydeligt bedre historier at fortælle end jeg, men her kommer en lille beretning om hvordan det føles når man for allerførste gang sætter sig op i en F-16...

Historien tager sin begyndelse en varm forsommer dag i 2019, hvor jeg sidder i Metroen. Her får jeg en opringning som jeg havde ventet på så længe jeg har kunne huske: Flyvevåbnet vil, som tak for arbejdet med Dannebrog 800 give mig en tur i en F-16!

Mit hjerte sprang et slag over, og jeg skulle vist lige synke en ekstra gang inden jeg takkede Ja. Herefter fulgte en længere instruks om hvad jeg skulle igennem før jeg kunne blive godkendt til flyveturen: Udrustningsfitting, Lægecheck, Tandlægecheck, sikkerhedsgodkendelse og Dighydrill... På trods af at jeg er en udmærket svømmer var jeg noget betænkelig ved den sidste. Sandsynligvis fordi denne test faktisk var den eneste hvor mine egne evner og forberedelse ville have en direkte indflydelse på om jeg kunne komme afsted i F-16. D. 29. Aug. 2019 ringede vækkeuret noget tidligere end det plejer. En T-17 stod parat i Roskilde lufthavn, og turen gik afsted til Skrydstrup.

Hjulene havde knap rørt landingsbanen før jeg stod i et lokale, fyldt med hjelme, seler, iltmasker etc. I knap en time, blev harness, g-dragt, iltmaske og alt det andet udstyr, afprøvet og tilpasset så det sad perfekt på en midaldrende lektor. Herfra hurtigt videre til lægen, som efter et hurtigt kik på ryggen, konstaterede at der ikke var noget i vejen for at jeg kunne komme afsted... Så fremt jeg kunne komme igennem de tests der lå forud. I venteværelset men jeg ventede på de mange fysiske prøver, lettede otte F-16 fra startbanen lige udenfor... og den dag kildede det lidt ekstra i maven.

Et par timer gik med at tage blodprøver, blodtryk, høretest, synstest, trykudligningsøvelser og meget andet, og sørme om ikke alt fungerede som det skulle.

Og så var det ellers videre til Dighydrill! En instruktion krydret med div. historier om hvad man i hvert fald ikke skulle gøre i tilfælde af at man skulle ud af flyet, og så var det hen til kanten af branddammen... til harnesset var spændt to faldskærmslinjer. Når der blev trukket i linerne blev man trukket i vandet hvor der på forhånd lå en Dighy. Kom man op i dighy'en var testen bestået. Som sagt så gjort, ned i vandet røg jeg, og op i dighy'en... Al forudgående bekymring var sat til skamme: det var super let!

Branddammen på Skrydstrup AB bestod på denne dag ikke af drikkeklart vand, så en tur under bruseren inden frokost, og derefter tandlægen (som hele eftermiddagen var sat af til!)

Tandlægen var blevet haste indkaldt til en opgave i Karup, så klinikassistenten tog sig kærligt af mine bisser i godt 1,5 time før tandlægen (som tog tilbage til Skrydstrup alene for min skyld (Mange tak!)) kunne gennemføre checket af mine tænder. Hver en tand i gabet blev gennem fotograferet og nøje undersøgt for luftflommer. Efter lidt over 2 timer i den varme stol, kunne et ekstra hvidt smil brede sig på mit ansigt: Jeg havde nu bagsædestatus!

Aftenen på Skrydstrup AB gik med en gåtur til Vojens for at få lidt aftensmad... Ud på aftenen kom brandfolkene forbi for at give mig en tur i Crashtenderen. Ud på den fuldt oplyste startbane, og speederen i bund! En bonus oplevelse !



Det blev kun pakket det allermest nødvendige

Morgenen efter vågende jeg før vækkeuret ringede...over i kantine for at få lidt mad i maven (lidt at kaste op af, måske). Så var det til briefing, missionen bestod af en fingeret luftkamp over Nordsøen. Godt 2 timer senere var det endelig tid til at komme i udrustningen, brækposerne (som jeg fik at vide at jeg sandsynligvis ville få brug for) blev lagt i venstre bens lomme, med nøje instrukser om at tage masken af inden jeg brækkede mig! og så var det ud til flyet...ET-613, stod klar og jeg blev placeret i bagsædet og spændt fast. En række instruktioner om hvordan jeg indstillede den kunstige horisont, og hvordan jeg kunne kommunikere med piloten, gik fuldstændig hen over hovedet på mig. En totalt uvirkelig oplevelse var det at sidde få minutter fra at få en livs lang drøm til at gå i opfyldelse, og da canopyet lukkede, gjorde jeg mit bedste for at minde mig selv om at tage så meget af alle disse oplevelser ind, som overhovedet muligt. Det medførte at jeg var ikke en opmærksom lytter, for pludselig hørtes der kun statisk støj i mit headset, mens jeg fornemmede at klarmelder og pilot forsøgte at råbe mig op. Midt i hele sansebombardementet havde jeg misset at jeg skulle indstille intercom så jeg kunne kommunikere med forsædet. En diskret seddel blev overleveret fra piloten til mig, og klarmelder kunne med en række fagter forklare mig hvilken af de mange knapper jeg skulle indstille. Ikke just et Top Gun øjeblik, men heldigvis virkede det!

Da jeg kom til mig selv, oven på start vanskelighederne, opdagede jeg at jeg måtte køre sædet helt ned for at have tilstrækkeligt med plads over hovedet, hvis vi skulle være uheldige at ramme en fugl i luften. I så fald vil canopyet kunne give sig, med op til 10 cm (så vidt jeg husker), så en knyttet hånd over hjelmen er nødvendigt. Jeg er 186cm og oplevede det mere som om man tog flyet på, end at man satte sig i det...

Så taxiede vi ud (som det sidste af de otte fly der skulle lette den dag). En af de klareste øjeblikke fra dagen er det da vi taxier forbi de syv andre F-16 der står klar ved startbanen og hvor piloterne (her iblandt ham der havde gjort al fodarbejdet for at jeg kunne få denne kæmpe oplevelse), vinkede mig afsted...Det gav en lille klump i halsen! Nu faldt ti-øren endelig...lige om lidt ville jeg for altid være en af de få der har fløjet i en F-16...og jeg var så klar man kunne se igennem mig!

ET-613 taxiede ud på banen og så var det afsted! Altså virkeligt afsted...Accelerationen var ikke så voldsom som jeg troede, men kan vel bedst sammenlignes som den hurtigste bil jeg nogensinde har kørt i og så 20% ekstra oveni. Det der var mest bemærkelsesværdigt var at accelerationen bare fortsatte og fortsatte. Piloten talte over headsettet: 400, 500, 600, 700 og det var kilometer i timen! Ca 2 sekunder mellem hver melding. Jeg fremstammede: "Var det med Efterbrænder?" ..."Ja" lød svaret!...Jeg grinede som var det en tur i rutchebanen, og sagde vist noget i stil med "Awesome!". Vi fløj ud over vestjylland, med Esbjerg på højre side og Fanø, på vores venstre. Steg til ca 30000ft og når man kun har prøvet at flyve i rute-fly er udsigten fra cockpittet fuldkommen fænomenal. Man skal virkelig anstrenge sig for at vende sig for at se vingerne, så det virker som om man sidder helt ude i spidsen af flyet...De øvrige fly kunne jeg skimte langt væk, men konstant var der kommunikation over headsettet, så et eller andet sted var de.

Efter ca 20-30 minutters flyvning begyndte da første borerigge at dukke op under os, og da vendte vi snuden mod øst for at gøre klar til dagens øvelse. For

første gang mærkede jeg g-suiten puste sig op, og en tilhørende let svimmelhed meldte sig. "Hvor mange G var det?" ... "2g!"...det føltes som 5! Jeg var sikker på at jeg ville blive dårlig før eller siden.

Luftkampen skal til at gå i gang, og jeg må indrømme at jeg ikke helt vidste hvad jeg gik ind til...Jeg har set Top Gun tilstrækkeligt mange gange til at have en ide om hvordan det ser ud når Hollywood portrætter dog-fight, men var på forhånd blevet lovet at jeg var kommet med i en flyver hvor det "ikke ville være så



På vej ud på startbanen...forbi F-16 paraden

voldsomt"...Hvad mon der skulle ske nu?

Kommunikationen tager til. "In hot", "In cold", "Fox one", "Pistol one, you are dead!" og så videre. En række blød sving og prikker der dukker op på radarskærmen og en enormt informationsstrøm. Jeg nåede aldrig at se andre fly under hele øvelsen, men det blev mig klart hvilken evne det først og fremmest krævede at være pilot: Evnen til at holde mange bolde i luften! Den rate hvormed informationsstrømmen flød, og kompleksiteten af maskinen var helt enorm! Jeg har hørt om begrebet "Helmet fire", og oplevede det til fulde under øvelsen...og jeg fløj ikke engang flyet eller skulle holde rede på venner og fjender, styre våbensystemer. Piloten i forsædet havde endda overskud til at forklare lidt om hvad der foregik og advare mig hvis en voldsomere manøvre var under opsejling. Dybt imponerende!

Tre engagements nåede vi, og stille og roligt opdagede jeg at jeg egentligt havde det fint. Svimmelheden havde jeg for længst glemt alt om, og jeg nåede at vende mig lidt til hele sansebombardmentet og nyde det!

Men så! Skulle vi hjemad...og her kom der andre boller på suppen!

"Kunne du tænke dig at flyve lidt lavt?" ..."Ja, tak!" på forhånd havde jeg besluttet at ja-hatten skulle være på hele vejen igennem og jeg kunne godt tænke mig at mærke farten. Så vi lavede en spiral nedad og endte i 300 Ft højde over Nordsøen..."Har du lyst til at komme endnu længere ned?"...svaret giver sig selv. I 100 ft højde, susede vi afsted, og da flyet blev lagt om på siden, føltes det som om jeg kunne stikke armen ud og røre vandet under os...det gik fandme stærkt!



Et sted over Nordsøen

En Vindmølle park viste sig foran os, og piloten sagde: ”Lige om lidt vi du kunne se op på vindmøllerne!”. Sørmø om ikke det passede, næsen af vores fly pegede pludselig mod himlen og med en rulning kunne jeg ganske rigtigt ligge nakken tilbage og se på vindmøllerne... Dette var endnu et af de særligst stærke minder var turen for her mærkedes for første gang urkraften fra F-16... det føles fuldkommen anderledes end noget jeg nogensinde har prøvet... ingen oplevelse fra Hurtige biler til Rutchebaner kommer i nærheden af hvordan det føles. Jeg husker kun jeg nærmest hulker af grin, fordi det bare føles så fantastisk fedt.

Vi flader lidt ud igen og piloten konstaterer at jeg ikke er dårlig, så vi går videre i dagens program: ”Skal vi dreje lidt?”, med ja hatten på er der jo kun et rigtigt svar. Vi drejer med 3g... selvtilliden er vokset og jeg forhører mig om ikke den kan få lidt ekstra gas...” Til breifingen sagde de 6g var maks!”... piloten svarer ”Nå, men så tag armene i skødet og lig nakken tilbage... jeg tæller ned fra 10 og så drejer vi”. Og så skal jeg ellers love for at der kom luft i dragten. Øjenbryn og kinder føltes som om de daskede mod min brystkasse og når man har nørdet tilstrækkeligt med videoer på YouTube, af folk der er i centrifugen, så tænkte jeg at jeg hellere måtte give bugpressen fuld gas...” ”Hvor var det vildt!” fik jeg vist fremstammet... og det var lige hvad det var!

Lidt lav på fuel fløj vi nu tilbage mod Skrydstrup. En anelse stolthed meldte sig da det gik op for mig at jeg faktisk ikke var blevet dårlig... i hvertfald havde det givet mig mulighed for at nyde turen i fulde drag. Da vi kom ind over Danmark, overtog jeg styretøjet, med en enkelt formaning om ”Ikke at gøre noget vildt!”... med styrepinden i højre hånd (som i øvrigt er naglet i instrumentbrættet, og som derfor kun reagerer på hvor hårdt den påvirkes), og gashåndtaget i venstre skulle jeg holde en konstant højde og en konstant fart. Al min koncentration og lidt til, gik med den opgave. Opmundrende ord fra piloten fortog sig næsten imellem alle justeringerne... og da vi skulle dreje med 30 graders bank angle og forsat holde konstant højde, kurs og hastighed, måtte mine evner melde fortabt.

Lidt lav på fuel fløj vi nu tilbage mod Skrydstrup. med stor tilfredshed konstaterede jeg at jeg ikke havde været dårlig på noget tidspunkt... mest af at fordi det givet mig mulighed for at nyde turen i fulde drag. Da vi kom ind over Danmark, overtog jeg styretøjet, med formaning om ”Ikke at gøre noget vildt!”... med styrepinden i højre hånd (som i øvrigt er naglet i instrumentbrættet og derfor ikke kan flyttes, og s derfor kun reagerer på hvor hårdt den påvirkes), og gashåndtaget i venstre skulle jeg holde en konstant højde og en konstant fart. Al min koncentration og lidt til, gik med den opgave. De opmundrende ord fra piloten fortog sig næsten imellem de konstante justeringer jeg måtte foretage... og da vi skulle dreje med 30 graders bank angle og forsat holde konstant højde, kurs og hastighed, måtte mine evner melde fortabt.



*ET-613 få sekunder før landing på Skrydstrup d. 30. Aug. 2019, med mig på bagsædet.
(Foto: PAL)*

Landingsbanen i Skrydstrup kunne ses forude og bag os en Belgisk C-130. Som en sidste gestus afbrød piloten landingen og svingede rundt så jeg lige kunne få det sidste med...Meget venligt gjort...for jeg havde slet ikke fået nok! Ikke længe efter taxiede vi afsted hen imod hangaren.

En gruppe havde samlet sig ved hangaren, vidst nok i håb om at se en første gangs flyvende der var blevet grøn i hovedet. Ud af flyet, nogle fotos hvor det var meget svært ikke at smile, og så var der kun en enkelt ting tilbage på programmet: En tur i branddammen! Denne gang uden Dighy, men ritualet markerer den første tur i F-16...alle har vidst været igennem det (godt det var sommer!)

Og dermed er historien slut...Den flyvetur har jeg tænkt på hver eneste dag siden. Blot et blik op på himlen og minderne vælter frem fra de 1,5 time i cockpittet på ET-613. Det var en så fantastisk oplevelse og jeg kan ikke takke de der stod bag denne oplevelse nok. Da jeg var en knægt i folkeskolen, og blev spurgt hvad jeg ville være når jeg blev stor, var svaret altid "Jagerpilot", og ikke sjældent fik jeg at vide at "Når man har astma kommer man aldrig til at sidde i en F-16"...Godt jeg ikke lyttede til dem!

...skrevet med stor taknemmelighed for denne enestående oplevelse, til dem der stod bag!



Der gik noget tid før det smil var tørret af.

