

Drømmen om luft under vingene

Hos Sola Flyklubb kan drømmen om å bli pilot være nærmere enn du tror.

FLY: Vi er nok mange som er oppvokst på Sola eller andre steder med flyplass, som gjennom barndommen har sett til himmelen med fascinasjon idet fly i alle fasonger har tatt av eller ankommet Sola. Vi er nok også mange som drømmer om en dag å kunne fly selv. Drømmen er faktisk ikke ugripelig. Hos Sola Flystasjon går det nemlig kontinuerlige kurs, hvor det hvert år blir utstedt flere flysertifikat.

Mytene vi tror på

Å være pilot krever naturligvis skjerpet konsentrasjon, evnen til å planlegge og gjennomføre planer, samt at helsa er i orden. Mytene om topp syn, eksepsjonelle matteferdigheter og fysikk på topp er sannheter med modifikasjoner.

– Det har tradisjonelt vært myter knyttet til helse og helsekrav. Det er riktig at det er medisinske krav, men de er ikke veldig mye strengere enn kravene for å få kjøre bil. Men det kan selvfølgelig være noen som er diskvalifiserende. Det beste er å oppsøke en flylege som er utdannet til å ta de vurderingene. Hvis du virkelig tenker på å ta flysertifikat så kan det være lurt å ta en tur dit først, for å få det unnagjort før du begynner, forklarer instruktør og medlem i Sola Flyklubb, Kyrre Andersen.

En annen myte er at flysertifikatet er svindyrt. Hvor mye det faktisk koster sier ikke Andersen så mye om, men han forteller at folk reagerer ulikt når de får høre hva flydrømmen kan komme til å koste.

– Alt er relativt. Noen sier at det ikke er så ille, at det er en helt grei pris og at det finnes dyrere ting å bruke penger på. Andre tenker litt «off». Det er veldig subjektivt. Det er jo en kostnad med dette, men ikke minst krever det at en setter av en del tid. Tiden er vel så viktig som lommeboka, forklarer han.

Mange forbinder også fly og flyutdanninger med gode mattekunnskaper. Andersen mener det er overkommelig for de fleste.

– Den matematikken vi bruker

her i praksis er ikke så mye mer enn ganging og deling. For jagerflyvere er det derimot en helt annen verden. Der går ting mye fortere, og det kreves ganske mange andre egenskaper enn å bare fly småfly. Det blir to helt forskjellige verdener, sier han.

Han kan for øvrig røpe at klubben har sett flere unge piloter som har startet hos Sola Flyklubb, men endt opp i Luftforsvaret.

Kan få flylappen før billappen

Mens vi i Norge ikke har muligheten til å kjøre bil alene på lovlig vis før fylte 18, kan en 17-åring

Sandal til å lede dem på veien.

– Vi hadde 10 elever som fullførte i fjor og 35 interessenter. I år tror jeg vi får mellom 10 og 15 elever, forteller Sandal.

Fjorårets kull ble en sammensveiset gjeng ifølge instruktøren.

– Det ble et godt miljø, med elever som støttet opp om hverandre og som holdt kontakten gjennom kurset, sier han.

Sandal åpner første teoritime med å fortelle litt om hvilke muligheter flysertifikatet byr på.

– I år reiste vi med tre-fire fly fra klubben til Danmark. Danmark er et fantastisk land for småflypiloter. Vi har også hørt om en

« Det er jo en kostnad med dette, men ikke minst krever det at en setter av en del tid.

KYRRE ANDERSEN, INSTRUKTØR I SOLA FLYKLUBB

avlegge eksamen på småflysertifikatet (PPL-A). Mens klassekameratene dine fremdeles kjører rundt på moped, kan du med andre ord sette deg bak spakene på et småfly og fly deg en tur til enten inn- eller utland.

– Minste alder for å gjennomføre en soloflyvning er 16 år, og minste alder for å fly opp til PPL-A er 17 år. Det er egentlig ingen aldersbegrensning for når man kan begynne på teorien, men man kan ikke fly solo før fylte 16. Derfor er det gunstig å begynne på teorien når du er 15 år, forklarer Andersen.

Elevene bruker normalt et år på å ta flysertifikatet, dersom det ikke oppstår avbrudd i løpet. Minimumskravet er 45 flytimer, og i tillegg skal ni til ti fag bestås i teorieksamen. Det skal avlegges en teorieksamen, og en oppflyvning. Omtrent som ved ervervelse av førerkort for bil.

Godt miljø i klassen

Søndag holdt Sola Flyklubb sin årlige introdag, hvor interesserte kunne komme for å høre mer om veien til pilotsertifikatet. Kvelden etter, altså mandag, var de første elevene på skolebenken for å ta fatt på veien til luft under vingene, med instruktør Øystein

som pendlet frem og tilbake fra Svalbard, forteller han.

Givende å være instruktør

I flere uhytidelige undersøkelser havner kjørelærer på listen over de mest stressende yrkene som er. Solabladets utsendte var derfor nysgjerrig på om dette gjaldt også for flyinstruktørene. Andersen er derimot utelukkende positiv til instruktørrollen.

– Det er klart at det vi driver med er forbundet med en viss risiko, men samtidig er det en forskjell på det å være flyinstruktør kontra kjørelærer. Når kjøreeleven kan kjøre bil, fokuserer kjørelæreren på trafikkregler. Her må vi lære dem å fly. Å være flyinstruktør er fantastisk givende, og veldig kjekt. Det beste er å se hvordan folk vokser på det, og hvordan de mestrer det de skal lære, forklarer han.

Mange som begynner å ta flylappen har mangfoldige timer med flysimulator med seg i bagasjen. Andersen forklarer at simulator kan gi noe kunnskap om faget, men at det samtidig kan by på falske tryggheter.



N FAKTA**PPL-A:**

- » Krever ingen bakgrunns- eller vandelssjekk, men dette kreves for å få adgang på flyplassområdet.
- » PPL står for Private Pilot License.
- » På teorieksamen skal eleven gjennom ni ulike fag på seks timer. I hvert fag må eleven ha minst 75 prosent riktig for å bestå.
- » Krever medisinsk godkjenning hos flylege.
- » Ifølge Tønsberg Flyveklubb sine nettsider koster en PPL-utdanning mellom 85.000 og 120.000 kroner, avhengig av egen progresjon og innsats.

Kilder: Luftfartstilsynet, Tønsberg Flyveklubb



INTRODAG: Under introdag søndag kunne de som hadde lyst få seg en tur med småfly. (Foto: Geir Arne Løland)

» FLYSKOLEN



INSTRUKTØR: Kyrre Andersen synes det er kjekt å se at andre opplever mestring når de tar flysertifikat. (Alle foto: Geir Arne Løland)



PENSUM: Instruktør Øystein Sandal holder opp pensumboken for elevene. Pensum består av ni fag, som alle må være bestått.



FASCINASJON: For Tore Hanssen (53) har flyvning alltid vært noe han har latt seg fascinere av. På grunn av reisestrekning fra Flekkefjord er han imidlertid usikker på om han kommer til å fullføre hele kurset på strak arm.



– Jeg har selv fulgt den utviklingen siden jeg begynte med dette på slutten av 90-tallet. Simulatorene i dag er såpass bra at du kan få med deg mye. Vi ser at det er en del som har drevet mye med simulator som har plukket opp en del bra. Samtidig må man ta det med en klype salt, for det er litt vranglære og, sier han og smiler.

Mangeårig flyinteresse

En av elevene som møtte til første teoritime mandag, er 27 år gamle Kai Sørbø. Han er en av de som har brukt utallige timer på fly-

simulator da han var mindre, og som nå har bestemt seg for å strekke seg etter «the real thing».

– Jeg har hatt interesse for fly i ganske mange år, og interessen er der ennå. Det er derfor jeg sitter her i dag, sier han.

Verken pensum eller det lange kursforløpet har noen avskrekkende effekt på Sørbø.

– Jeg synes det høres greit ut. Jeg kjenner til mye av innholdet fra tidligere. Jeg har bare ikke hatt tid til å gjøre noe utav det, sier han.

Sørbø er ikke i tvil om hva som blir det store høydepunktet.

– Jeg har prøvd å fly før, men det store høydepunktet her blir nok soloflyvning. Da får du bruke alt du har lært, det blir nok litt spennende, sier han.

– Tenkt på det i mange år

Til kurset har også Tore Hanssen (53) tatt turen, helt fra Flekkefjord. For ham har det i mange år vært en forlokkende tanke å skulle føre et luftfartøy på egenhånd.

– Jeg har tenkt på det i mange år, og har sett på litt forskjellig – blant annet helikopter og mikrofly, sier han.

Hvorvidt han skulle gjøre noe utav fascinasjonen for fly eller ikke, var i stor grad avhengig av skjebnen til Lista flyplass. Selv om han har møtt opp på teorikurs er han fremdeles usikker på om han blir med hele løpet ut, på grunn av reisestrekning. Skulle han derimot fullføre, er han ikke i tvil om hva han gleder seg mest til.

– Det blir kjekt med naturopplevelsene, og det å kunne forflytte seg greit og raskt. Man slipper kø, og har mange fine destinasjoner, blant annet ting som ligger langt unna og som du ellers ikke ville ha kommet

deg til, forklarer Hanssen.

Også han er opptatt av mestringsfølelsen som vil følge av et fullført småflysertifikat.

– Det er kjekt med mestring, det å lære noe nytt. Det handler også om å få brukt hodet og kroppen. Det er nok en egen, spesiell følelse om du kommer til det punktet at du skal fly solo, når du må mestre flyvningen selv, avslutter han.

GEIR ARNE LØLAND

geir.arne@solabladet.no