



# FRÅN GUNILLAS SNUTTISAR TILL DRAKRIDDARE.....??????

Så var det äntligen dags. Den dag man i två år gått och väntat på så intensivt var äntligen här. Flugit det har vi gjort i två år, men ändå har vi inte börjat flyga ännu. Men nu var tiden alltså kommen då vi skulle lära oss att flyga "Silverfåglarna" här i Ängelholm, det sista nästet i Svea rike.

Den första tiden sprang vi omkring lätt förvirrade, drabbade av svår försynthet och blyghet. Mest var det kanske vördnad inför det så omtalade, men ändå så okända. Det kändes nästan som om vi var tillbaka på noll där vi började en dag för länge, länge sedan i Ljungbyhed.

Även stämning och attityd var som i Ljungbyhed. Vi blev så väl omhändertagna som bara var möjligt. Men det var ju så här det inte skulle vara. Vi skulle ju klara oss själva -och vad blev det av det här med att vara nassar? Så småningom fick vi reda på att nasse det

blir man på GFSU så det räcker, och att klara sig själv det hinner vi nog med när vi börja flyga J35J. Ganska klokt och pedagogiskt tycker jag.

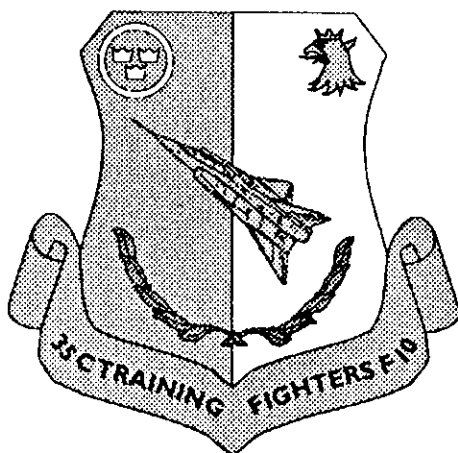
Första passet i 35C; jag minns inte så mycket, så oändligt många intryck på så kort tid. Den största och avgörande skillnaden mellan SK60 och 35 är att allt går så ruskigt fort. Man har så lite tid på sig för alla åtgärder. Man måste vara så mycket mer skärpt än i SK60. Korrigerar man inte omedelbart ett misstag vad det än må vara, befinner man sig på en väg utan återvändo. Den leder till ett mycket varmt ställe, långt ifrån himlen där man befinner sig. Med andra ord är Draken väldigt oförlåtande jämfört med andra flygplan. Den kan accelerera från låg fart till överljud på några få sekunder men den kan lika gärna retardera från överljud till ingen fart alls och superstall, allt beroende på hur man hanterar spaken och det är här som tjusningen med "Strykjärnet" som kallas Draken finns. Det gäller att man tar befälet över kärran från den stund man kliver i den, tills dess man kliver ur den. Det fungerar inte att bara sitta och åka med, för då skenar den plötsligt eller också stegrar den sig och vägrar flyga en meter till.

En sak jag minns från första passet är just tanken på att jag själv en dag skall föra detta monster av 9,5 ton stål dit jag vill, med mina egna händer. Svindlande och lite överkligt kändes det.

Veckorna gick, teori och simulator varvades med DK-flygning. Vi lärde oss att starta och landa, att hantera flygplanet i överljud och vi fick prova avancerad flygning i form av looping, roll osv.

Så var det plötsligt dags, EK-flygning. Helt ensam, utlämnad åt sig själv. Det borde inte vara något speciellt med det, jag har ju flugit flygplan i två år, men nervositeten finns där ändå. Nu är det ju på riktigt. I det här flygplanet är marginalerna väldigt små om man gör fel. Efterbrännkammare, hög bränsleförbrukning, ändvirvlar bakom deltagningar och höga alfavärden. Alla är de faktorer som kan ställa till det för en själv om man inte har järnkoll på allt som händer.

Djup, intensiv koncentration. Rädsla för att göra bort sig. Upphetsning över en pojkdrom som går i uppfyllelse. Stolthet och självkänsla över att ha kommit så här långt och veta att jag klarar det här. Barnlig glädje när jag märker att det fungerar även utan lärare i baksits. Och mer primi-





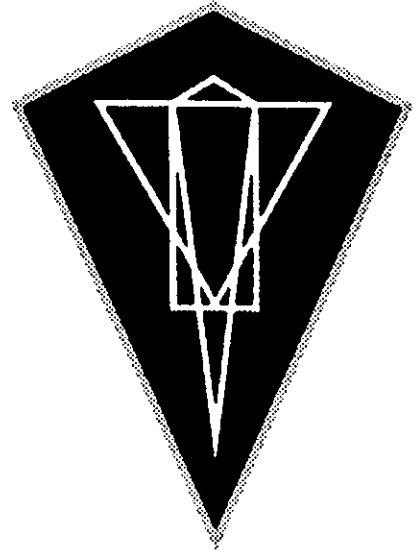
tiva känslor. Något som jag tror grundar sig i kampen mellan människan och naturen. Förr i tiden var naturkrafterna en av människans största fiender. Väder och vind var stora utmaningar. En stor utmaning har också alltid varit att beseogra naturlagarna.

Att färdas fortare än några ben kan bära. Att betvinga tyngd-lagen och därigenom flyga som fåglarna. Det ger en slags tillfredsställelse och frihetskänsla som omöjligt kan beskrivas med ord. Jag och ingen annan bestämmer var detta oerhörda kraftpaket ska ta vägen och hur fort det ska göra det. Total frihet i rymden. Upp, ner och upp och ner. Flyga över molnen där solen alltid skiner.

Sedan har utbildningen gått vidare. Vi tränar halvrollar i alla varianter och roteflygning. Och om bara några veckor ska vi börja flyga den ensitsiga versionen, J35J. Då börjar vi om med teori-utbildning om flygplanet och simulatorflygning, varvat med flygning förstås.

Så småningom kommer de intensiva känsloupplevelserna att avta, man blir mättad. Annat tilltar förmodligen -t ex känslan av makt och fullständig kontroll över något så okontrollerbart och bångstyrigt som ett "Drakskepp". Flygplanet som inte borde kunna flyga, flyger och med mig vid spaken! Det ger en

härlig tillfredsställelse och en omedelbar feedback som jag tror är ovanlig i många andra yrken. Det finns hela tiden mer att lära sig. Och man märker att det hela tiden går framåt, det stagnerar aldrig. Man måste tillämpa det man har lärt sig och fatta beslut där det aldrig finns rätt eller fel, svart eller vitt. Och det märks när man har lärt sig något nytt. Känslan av att vingarna växer ut från kroppen, eller att man klär på sig flygplanet som en slags stålmännendräkt och ger sig ut och flyger, blir sakta starkare. Men det tar tid. Efter två år med SK60 kändes det knappt att man satt i ett flygplan under en luftstrid. Man tänkte inte på det, man var bara där med kroppen och for runt. Det kommer att ta lång tid innan den känslan återkommer, mycket lång tid. I vissa flygmoment kommer den förhoppningsvis snabbare, och det är efter sådana flygpass man landar med ett leende från öra till öra, och ingenting i hela världen kan förstöra den dagen.



Flera av de äldre förarna behärskar Drakskeppet nästan intill fulländning, och för dem är allt rutin och vanlig vardag. Dit har vi många härliga år. "Vår bästa tid är nu" och ett antal år framåt, då flygningen bara kommer att bli roligare och roligare. (Observera! Läs: mer intressant och lärorikt. Man får inte glömma det dystra allvaret som är bakgrunden till vårt yrke.)

Kd Johan Ekblad  
TIS-elev

