

# Tropical Fighters, hett tips för jetsugna



**Vid milstolpe 53 på vägen från Miami till Key West kan drömmen att flyga jet för egen hand gå i uppfyllelse. Kärran är hämtad från Sovjet, priset för en halvtimme i luften är rimligt och upplevelsen total, intygar Bengt Mattsson.**

**Foto Lars Mattsson**

"Vår son Lars har tyvärr övergivit Crossair, där han sedan 1995 har jobbat som kapten på SAAB 2000 och flyttat tillbaka till Atlanta. Som förälder tycker man att det är jobbigt att pendla över Atlanten för att få träffa honom och hans familj. Det var ju betydligt enklare att pendla till Basel och som flygtokig fader fick jag dessutom sitta i cockpit med honom till en massa flygplatser i Europa.

På Delta Connections flighter är det inte möjligt att få hänga över piloternas axlar och intresserat ta del av vad de sysslar med. Det är nästan alltid överbokade flighter och clap seat i cockpit är förbehållet bolagens egna piloter som måste commuta till och från sina jobb. Drömmen vore annars att få hänga med där fram i en Bombardier CRJ 200 regionaljet, som han numera flyger.

## Inställd duell

Eftersom chansen till den flygglädjen nu hade frantagits mig, hade vi kommit överens om att far och son skulle mötas i en *combat duell*. Vi hade läst om detta i någon av våra flygtidningar för en tid sedan och det var dessutom Lars fd flygchef vid Northwest Airlinck som ägde flygföretaget som bedrev denna verksamhet.

Glada i hågen for vi till Fulton airport för att checka in oss. Där möttes vi av den sorgliga nyheten att verksamheten lagts ned pga ett vingbrott som lett till en fatal krasch. Stor besvikelse och ledsnad, även på det kalla vädret i Atlanta, som gjorde att vi drog ned till Florida Keyes i stället.

Förutom att vädret var betydligt behagligare fann vi en sovjetisk L-39 Albatross stående invid A1 ut mot Key West!!! Det var vid Marathon

airport ungefär halvvägs mot Key West som denna upptäckt gjordes och naturligtvis måste vi in och titta på monstret! Den sovjetiska stjärnan ser man ju inte så ofta på plan i USA! När vi går runt och förundrat tittar på "pansarvagnen" kommer en vänlig man fram och hälsar på oss och presenterar sig som Ed Steigerwald. Det visar sig att han flugit 20 år "in the Navy" och att han numera är "chief Flight Instructor at Tropical Fighters of Florida".

## Köp andel och flyg

Han förhör oss om vår flygerfarenhet och tycker absolut att vi ska prova på planet. Vi frågar förstås vad det kostar att hyra planet per timme. Det går tyvärr inte att hyra ett militärt plan i USA enl FAA, men däremot kan man bli delägare i denna 1978 L-39 Tactical Fighter-Jet Trainer. Just nu till specialpris, \$ 699 incl tax.

För denna summa blir man medlem i Tropical Fighters och får dessutom en halv timmes flygning. Efterföljande halvtimmar kostar \$ 650. Det tog inte lång tid att bestämma sig för detta erbjudande. Timpriset är ganska resonabelt, när man jämför med t ex inflygning på P51 och liknande warbirds. I synnerhet som öststatsmotorer är mycket törstiga. Med svenska priser på flygfotogen skulle nog halva timpriset gå åt till soppan!

Eftersom jag med åren dragit på mig bortåt 2000 flygtimmar varav 500 av, får jag förtroendet att flyga framsits. Det finns inte reglage och knappar till alla system från baksits, så jag får en halvtimmeslång genomgång av manualen. Därefter vidtager "walk around" och intrycket av en pansarmaskin bekräftar. Allt verkar oerhört robust. Landstället är gjort för bush landings.



## Tända brasan

Efter att ha fått på sig fallskärm och 5-punktsbältet följer repetition av alla knappar, reglage och kontrollampor. "Detta är för mycket att hålla reda på för en gammal", man tänker jag och undrar med Ed om jag klarar av det här. "No problem" säger han och ger mig i stället order

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!



att köra igång APU'n. Jag trycker på batteriknappen och håller ned startknappen i 10 sek och hör ylandet från APU'n som får gå en stund innan den får dra igång kompressorn och turbinen. Trycker sedan på "Start Turb" i 10-12 sek varefter "Ignition" och "Fuel" slås på. Obs! I rätt ordning, då en riktig brasa kan uppstå om man först pumpar in en massa fotogen och sedan slår på tändningen!

Ett mäktigt ljud börjar höras bakifrån och det är dags att slå till de resterande 7 knapparna för de olika systemen. Checkar kontroll-lampor och ser att allt är Ok. Trimmen som sitter som en liten knapp på spaken testas i ändlägena varvid en liten skylt tänds nere vid golvet. Kan dock ej förstå texten och frågar Ed om detta. Han vet inte heller vad det kan vara men tror att det är Up and Down på något öststatsspråk.

### Nummer tre efter ett par bizjets

Man känner sig som ett riktigt proffs när man svarar Set, efter alla kommandon från Ed. 20 grader flaps ställs in och kontrolleras genom att en röd och vitmålad mätsticka går upp lika långt på de båda vingarna. "Tax" säger Ed utan att vi fått clearance och det slår mig att detta är en okontrollerad flygplats trots reguljär och kommersiell trafik! Givetvis gör man ingenting utan att tala om sin avsikt i radion.

Nu vidtar det svåraste under hela flygningen. Albatrossen har nämligen inga täspetsbromsar utan taxningen går till på så sätt att man ger sidoroder åt det håll man vill komma och trycker på ett handtag på spakens framsida. Det går väldigt knyckigt till en början men efter att ha taxat någon kilometer som nr 3 efter ett par bizjets går det riktigt hyggligt. Under taxningen märks att landningsstället är väldigt robust. Varje betongskarv och ojämnhet känns som om man har järnhjul under sig!

### Stå på strålen

På väntplatsen vidtager nya kontroller på Eds order. Han säger åt mig att "lajna" upp noggrant på mittlinjen. Jag blir orolig för kurshållningen under pådraget innan man får roderverkan men Ed lugnar mig med att jag kommer att "stå på strålen". Jag får order att ge 103% effekt och hålla bromsen. En sista checktitt på motor-

instrumenten och så släpper jag loss. Innan jag ens har hunnit fundera på kurshållningen tar det stora sidorodret och det krävs ytterst lite utslag trots 20 kt gusty 30 grader från vänster.

Vi är redan uppe i 140 kt och Ed ropar att jag ska rotera och omedelbart därefter "Gear up, gear up" trots att jag tycker att vi fortfarande är på marken. Hastigheten ökar fort till 190 kt som jag inte får överskrida, varför jag reducerar effekten till 85%. Tar in klaff vid 2000 ft och låter farten gå upp till 200 kt och vips passerar vi 4500 ft. Jag får under stigningen känna på rodren genom att svänga fram och tillbaka med först 45 gr och sedan med 60 gr bankning och märker att sidorodret är mycket känsligare i förhållande till skev- och höjdroder.

Vi planar ut på 12000 ft, farten går snabbt upp och jag gör ett antal rollar hur lätt som helst. Det är först vid en mycket långsam roll som man behöver jobba något med sidorodret! Vilken skillnad mot våra propellerkärror! Sedan görs i rask takt ett par loopingar med 330 kt i ingångsfart. Den första drar jag försiktigt med knappt 3G i ingång och urgång och kärran går runt lätt och villigt.

### Fel urgång

Det här är ändå en militärkärre tänker jag så jag går in med 4,5G i den andra loopingen. Farten försvinner snabbt och kärran säger ifrån med ordentliga skakningar och börjar vika sig utåt i 2a kvadranten. Jag lättar på spaktrycket och kärran fullföljer loopingen men med 90 grader fel urgång. Ed skrattar åt det hela och påpekar att om man ska kunna hålla 4,5G kontinuerligt i sväng så måste man ha 110% effekt. Jag hade kört med 90%. "Tänk på att vid 4,5 G har den här kärran en tyngd av ca 25 ton som de här små vingarna ska bära. Det blir ett väldigt motstånd!"

Fortsätter med tunnelrollar och cubaner som går hur lätt som helst, bara man inte drar för hårt, för då blir det "skakigt". Ed påpekade under mina övningar att jag skulle hålla mig i nödlandningsbart läge i förhållande till flygplatsen. Vid avaflygning kan trots allt något hända och vid t ex en flame out kan en återstart kanske inte hinnas med. En sån här apparat hoppar man inte ifrån utan landar på banan. Har man i 20 års tid landat på hangarfartyg är det



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

ingen konst att landa dead-stick på en bana som ligger stilla!!



### Bättre tryck där bak

Som om kärnan kände på sig att vi talat om eventuella fel upptäckte jag att jag inte hade något utslag på "fuel pressure". Ed hade dock tryck på sin mätare där bak och sa att instrumenten inte hade samma kvalitet som planet! En halvtimme går så fort när man har roligt så det var dags att gå ned. Vi var fortfarande på 12000 ft höjd så det var ju synd att inte utnyttja höjden till något roligt. Jag bad att få göra några grävande tunnlar under samtidig 180 graders sväng till medvindslinjen från vår position någon mile på andra sidan banan. Bra tyckte Ed, då får vi ju fin uppsikt på annan trafik och dessutom kan du få känna på högfartsflygning.

Sagt och gjort. 50% power och just ingen noshöjning i ingången och så låter man nosen falla och låter farten byggas upp och får chansen att dra hårdare när farten nu går upp i 400kt. På två tunnlar är vi nere på 2500 ft och går nu vinkelrätt mot medvinden med en fruktansvärd fart. Ed skrattar och undrar hur jag ska få stopp på flygetyget. En hård 90 gradare in på den yttre medvindslinjen och med hjälp av Ed som drar luftbroms går dock farten ned till 200 kt. Ett par småkärror ligger på inre medvindslinjen och en bizjet rullar just av, så det passar bra att dra ut på landningsvarvet.

### Låter Ed bromsa

När vi går in på basen är farten nere på 190 kt och jag kan ta ut ställ och 40 grader klaff. Stötar med högre effekt igen för farten går ned ordentligt när ställ och klaff viks ut. Ed frågar efter "the greens" och jag bekräftar. Går in på finalen och håller 150 kt. Det är märkligt vad stabilt och lugnt en sån här maskin ligger i luften trots gusty wind. Det är bara att hålla upp mot vinden några grader och lägga upp glidbanan till touch-down punkten en bit in innanför tröskeln! Farten tas ned till 140 över tröskeln, linar upp och drar av och så kommer till min stora förvåning en riktig smygare. För att inte göra bort mig nu med en ful inbromsning, så ber jag Ed ta över när roderverkan tar slut. Ed bromsar mjukt in och taxar med bra fart tillbaka till uppställningsplatsen. Jag får göra shut down med att lossa en spärr på gasreglaget och drar helt bakåt och stänger alla system och allt blir tyst.

En häftig upplevelse men slutintrycket är att det är betydligt enklare att flyga denna tunga apparat än vad

man föreställer sig. I synnerhet gäller det avaflygning där man inte behöver kämpa med propellerkrafterna. Förvånad blir man också att ett sånt här monster är så pass "vekt" vid G-belastningar."

*Bengt Mattsson, Partial Owner of a 1978 L-39 Albatross Tactical Fighter-Jet Trainer*

*Tropical Fighters of Florida* hittar du på 1850 Overseas Highway, Marathon, Florida. Telefonnumret dit är +1-305 289 0007. Andelspriset för deras 1978 års modell Aero Vodochody L-39 är normalt 857 dollar och för 84:an 960 dollar.

På ingång är en Northrop T-38 överljudstrainer. Att köpa in sig i den kanske man inte gör lika spontant, till priset 8.955 dollar. I gengäld är timpriset 2.868 dollar inget att säga om för en tvåmotorkärra som det är vardagsmat att passera ljudvallen med. *Tropical Fighters* läge ute i havet är idealiskt för sådana övningar.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!