



Testpilot med smaken på veteranfly:



**Eskil Amdal er vant til å gå gjennom lydmuren som testpilot på F-16. Men når han skal ha det gøy, flakser han av garde i en gammel todekker fra 2. verdenskrig.**





**Håkon Bonafede**  
tekst og foto

**FLYR SÅ DET  
RYKER:**  
*Nei da, flyet er ikke i  
brann, det har egen  
røykmaskin for  
å lage moro.*

Eskil Amdal (38) har allerede vært oppe i 1,4 ganger lydshastigheten når vi treffer ham på Notodden flyplass en fredags ettermiddag. Som testflyger på Kjeller har majoren ansvaret for å godkjenne Luftforsvarets F-16 som flydyktige etter at de har vært inne til større overhalinger. Det innebærer å fly dem helt ut til maks ytelse for å sjekke at alt fungerer som det skal.

Men når han virkelig skal ha det gøy i lufta, trekker han en lærjakke utenpå uniformen og klatrer opp i et gammelt treningsfly fra 2. verdenskrig, en Boeing Pt-17 Stearman dobbeltdekker fra 1941. ▶



# – Vanskeligere å fly enn F-16





Forts. fra foregående side

– Det er veldig gøy å fly et helt annerledes fly. Det eneste Stearman og F-16 har til felles, er at de begge har én motor, sier Eskil.

## Flygende Harley

Han innrømmer at selv for en jagerflyger kan det bli litt mye fokus på oppdragene man skal løse på skvadronen, slik at selve flygleden blir litt vasket ut.

– Du merker ikke så mye til hastigheten i en F-16 når du er på 20 000 fot. Stearmanen er jo ikke spesielt rask, men du merker til gjengjeld vinden i håret på en helt annen måte, gliser han.

Logoen på trekket til hjelmvísiret røper at testpiloten også har en lidenskap for Harley-Davidson motorsykler. Og det er nettopp en slags luftens Harley vi har med å gjøre når vi flyr av gårde i fotoformasjon innover dalen i 400 meters høyde litt senere.

Den sju sylindretre 11-liters stjernemotoren til Stearmanen rister og dunker med en grov brumlelyd som er så gjennomtrengende at jeg hører den helt inn gjennom ørekløkkene i foto-Cessnaen.

Flyet er stort og tungt, men er likevel rimelig grei å håndtere i lufta, skal vi tro Amdal.

Utfordringene melder seg når maskinen skal trygt ned på bakken igjen. På grunn av at flyet har halehjul og tyngdepunktet langt bak, oppfører det seg litt som en dartpil som blir kastet bak fram. Flyet har en egen vilje til å snurre rundt under landing, slik at piloten må holde tunga og rorpedalene rett i munnen for å tøyde det.

**ENTUSIAST:** Gleden består i å fly noe som er annerledes, sier testpilot Eskil Amdal. For ham er Boeing Stearman-dobbeltdekkeren det samme som en Harley-Davidson er for en racerkjører. Under Eskil Amdal (fra v.) med de to eierne Runar Vassbotten og Frode Granlund. Cockpiten er av det enkleste slaget (t.h.).



– F-16, derimot, er konstruert for å være så enkel som mulig å fly, slik at piloten kan konsentrere seg om selve oppdraget. Selv en bestemor klarer å fly det, flirer Eskil.

## Barnstorming

Stearman-flyet kom på norsk register før sommeren, og er det eneste i landet. De stolte eierne er Frode Granlund og Runar Vassbotten som driver henholdsvis flyskole og flyverksted. Stearmanen skal de hygge seg med på kveldstid, i likhet med Amdal som også har oppgaven som oppvisningspilot. Mange vil nok også misunne ham røykmaskinen flyet har fått installert til å tegne kruseduller med på himmelen.

– De fleste amerikanske Mustang- og ”Flygende Festningspilo-

tene” fikk sitt første møte med flyeroppgaven i nettopp en Stearman, forteller Granlund. 800 000 piloter fikk grunnutdannelsen sin på Stearman, og på slutten av krigen rullet et nytt fly ut fra fabrikkene hvert 90. minutt.

Etter krigen ble flyene solgt i hopetall som billig overskuddsmateriell. Mange pensjonerte krigsflygere kjøpte seg en og reiste rundt enten som landbrukspiloter, eller startet omreisende flygende sirkus med lavflygingsakrobatikk og såkalt ”barnstorming”. Så sent som i august ble en amerikanske stuntmann drept da han skulle klatre fra vingen på Stearmanflyet opp på meien til et helikopter under oppvisning.

Det er et paradoks at flyet som opprinnelig ble bygget som et ele-



mentært treningsfly, i dag regnes som krevende å fly.

– Det tilhører en helt annen verden enn den norske piloter møter i Luftforsvarets Safari skolefly, sier Eskil.

– Det er stort og skremmende for en som aldri har sittet i et fly før, men mestringsfølelsen er desto større når du kan håndtere den trygt.

Selv har Eskil Amdal flydd 60 forskjellige flytyper gjennom karrieren som testpilot. Alt fra russiske MiG-15 til tunge transportfly og Blackhawk helikoptre.

Men akkurat opplevelsen med å sitte i en åpen cockpit med en buldrende motor i nesen over en dal i Telemark er det ikke mye som slår.

hakon.bonafede@egmonthm.no