



EKTE COCKPIT: Avansert datateknologi har tatt over for analoge instrumenter i en moderne cockpit. SAS-kaptein Erik Einertsen, på rute SK 4082, moret seg over å høre om flyentusiasten på Straumsnes. (Foto: Ragnar Bøifot)

«Vidar Fagerjord har ikke han antar at han vil bruke

Skal «fly»

Hadde Vidar Fagerjord vært milliardær, ville det stått et fly av typen Boeing 737 i bakgården på Straumsnes. I stedet bygger han en cockpit på loftet hjemme med alle instrumentene om bord.



STARTEN: Her er starten på prosjektet Dette skulle bli instrumentpanelet i cockpit-taket.



150 TIMER SENERE... ser det slik ut. Nå er det montert 101 varsellys, cirka 80 brytere, seks analoge instrumenter pluss behørig merking på engelsk, selvfølgelig.

Når man er en vanlig arbeider med gjennomsnittlig lønn og bor i Narvik, er det vanskelig å realisere drømmen om å ha tilgang til et digert fly.

Kreativ

Hvis man ikke er en smule kreativ. Når 29-åringen er ferdig med prosjektet sitt vil han ha et rom som ligner mistenkelig på en cockpit i en Boeing 737. Fra førerretet kan han fly over hele verden.

– Jeg har vel siden jeg var en liten gutt hadde stor interesse for fly, og det er spesielt 737 som har vært favoritten. Etter hvert når man skjønner at flyverdrømmen ikke lenger er oppnåelig, må man tenke alternativt. Alle som har vært i en flysimulator vet at det er veldig likt å fly på skikkelig vis, forklarer Fagerjord.

«Jeg har vel siden jeg var en liten gutt hadde stor interesse for fly»

En flysimulator er en innretning som simulerer forholdene i et fly. Det er et komplett sett med instrumenter, manøvreringsinnretninger og kommunikasjonsutstyr.

Take off

Men det er fortsatt en stund til at han kan ta på seg flyveruniformen og melde fra om at han letter fra Straumsnes.

Å bygge flysimulator er ikke gjort over natta. Allerede har han brukt to år til å komme der han er i dag, og fortsatt gjenstår



satt seg noen dato for når flysimulatoren skal stå ferdig, men fem år til før alt er ferdig. Allerede har han brukt to år.»

Boeing 737 fra loftet

det mye arbeid igjen før han kan beskrive prosjektet som ferdig.

– Det var en kar i USA som inspirerte meg til å starte med dette. Han hadde kappet av cockpit-delen av en ekte Boeing 737 og bygd den inn i garasjen. Jeg fulgte spent med hvordan det gikk med han.

«Det var en kar i USA som inspirerte meg til å starte med dette»

Etter hvert kom han over et firma i Canada som spesialiserte seg på deler til flysimulatorer.

– Da begynte snøballen å rulle. I den første tiden var det mye research som måtte til. Det går eksempelvis ikke an å lage alt selv. En del ting må man kjøpe som ferdig vare, oppsummerer flyentusiastene.

Lim, skruer, tålmodighet og kreativitet er sentrale begrep under byggingen. Fagerjord har opprettet en egen side på Internett for å dele hobbyen sin med likesinnede. Adressen er for øvrig www.fagerjord.org

Etter lommeboka

– Det er voldsomt mye jobb med en slik flysimulator, i tillegg koster det en god del penger. Derfor tar jeg små steg og kjøper inn utstyr etter lommeboka. I løpet av en 5-årsperiode bør cockpitene være mer eller mindre komplett. Den vil være på ca 12 kvadratmeter, 3 x 4 meter, forklarer Vidar Fagerjord.

Da vil han ha nedlagt flere tusen arbeidstimer og flere hundre tusen kroner i kjøp av utstyr.

– Det er snakk om å prioritere. Der andre bruker tilsvarende beløp på en båt de bruker 2-3 ganger om året, har jeg mulighet til å bruke cockpitene hver dag – hele året, sier flyentusiastene.

Holde føttene på jorda

– De som har slike hobbyer som dette, bruker å si at veien er kort mellom hobby og galskap.

Det gjelder å holde føttene på jorda, og ikke ta den helt ut.

«Det gjelder å holde føttene på jorda, og ikke ta den helt ut»

For noen er det nemlig kun autentiske deler som gjelder.

– Man kan få kjøpe det meste av utstyr originalt, men da er det veldig fort å bli raka fant. Samtidig opererer man i samme miljø med et begrep som kalles for KF. Det står for konefaktoren.

Det betyr rett og slett hvor mye tid og penger man kan bruke på hobbyen uten at kona gjør opprør. Kona mi har for øvrig

vært veldig forståelsesfull. Så lenge jeg ikke «tar helt av», sier hun ingen ting, utdyper Fagerjord.

Narvik-Tromsø

Det var for øvrig i gymnas-tiden at Vidar Fagerjord virkelig fikk øynene opp for flysimulatoraktivitet. Da fikk han prøve et flyspill på datamaskinen. Et av

oppdragene var å føre et Wide-røe-fly fra Narvik til Tromsø.

– Jeg storkoste meg da jeg lettet fra Narvik og brukte egne ferdigheter til å få flyet på rett kurs. Da jeg kom ut av skydekkeket og så Ishavskatedralen, var det bare å sette flyet ned på stripa, utdyper 29-åringen.

OLE PETTER HØGSET



FLYENTUSIAST: Vidar Fagerjord er en vanlig kar, men han har et veldig lidenskapelig forhold til flytypen Boeing 737.

(Foto: Ole Petter Høgset)

EKTE VARE: SAS' Boing 737 fotografert på flyplassen på Evenes. Dette er siste generasjon av flytypen som er det mest benyttede passasjerfly i verden. – Det lander eller letter et slikt fly en eller annen plass i verden hvert femte sekund, ifølge Vidar Fagerjord. (Foto: Ragnar Bøifot)

