



Se videoen på
[Forsvarsmateriell.com/fly](https://forsvarsmateriell.com/fly)

Flyvende engasjement

Siden han var guttunge har Frank Hernes vært forelsket i F-16 jagerfly. Da han startet i Forsvaret var det for å bli pilot. Slik gikk det ikke. Likevel har han arbeidet med fly hele sitt voksne liv.

– Det har ikke landet noe fly her på over en måned. De kjører en motor inne på verkstedet i dag. Kanskje de skal fly også? sier oberst Frank Hernes mer undrende enn konstaterende.

Han synes det begynner å bli lenge siden sist det landet en F-16 på Kjeller base utenfor Lillestrøm.

– Min far jobbet i Luftforsvaret og flyinteressen meldte seg tidlig siden jeg hadde tilgang til mange fly og luftforsvarsbaser hele oppveksten. Eplet falt ikke lang fra stammen kan du si, forteller han.

Men etter utallige timer langs flystripa er det ikke lenger slik at fly er fly. Hernes forlater kun kontoret for å se den 35 år gamle F-16 Fighting Falcon.

BARNDOMSDRØMMEN

Hernes begynte i Forsvaret med en plan om å bli pilot. Det skjedde ikke, men han er uansett en flymann. Han kan mye om F-16 og har viet en god del av karrieren til jagerflyet. Første gang han jobbet med F-16 var under

sommertjenestene i 1995, 1996 og 1997. Da var han i begynnelsen av tjuårene og studerte ved NTNU, den gang NTH.

– Jeg tilbrakte sommeren med å skrape sealing her inne i hangaren, sier han og forklarer at sealing benyttes til å beskytte blant annet rør og ledninger, samt hindre drivstofflekkasjer mellom tanker og ut av flyet.

– Dette måtte gjøres i forbindelse med Falcon Up-programmet som primært dreide seg om å forsterke strukturelementer på F-16, forklarer oberstløytnanten. Alt som var til hinder for strukturjobben måtte utmonteres for å sikre tilgang til strukturen som skulle forsterkes, og da måtte all sealing skrapes ut – manuelt.

– Det var ikke lite sealing i disse tankene og dette var en jobb teknikerne ikke likte. Men en trengte ikke fagbrev for å gjøre det og så dukket jeg opp. Det er en real drittjobb, for å være ærlig, sier Hernes og flirer.

– Men det var vel stas?

– Ja, klart det! Jeg fikk jo jobbe med F-16, smiler obersten. ▶



NÅ ER DE HER:

I november 2017 landet de tre første F-35 på norsk jord. Høsten 2019 har Norge mottatt 19 kampfly.

FLYMANN FOR ALLTID:

– Det er en enorm ære å ha jobbet med F-16, men en like stor ære å få muligheten til å arbeide med dens arvtager, sier Frank Hernes.





Foto: Darin Russell/
Lockheed Martin

▶ LANG LEVETID

Fra 2011 til 2015 arbeidet Hernes som Norges representant ved F-16-programkontoret på Wright-Patterson Air Force Base i USA. Der ivaretok han Norges synspunkter, behov og posisjon i F-16-samarbeidet Multinational Fighter Program (MNFP).

– I 1975 gikk Norge, Danmark, Nederland og Belgia sammen med USA om å utvikle F-16 Fighting Falcon. De europeiske nasjonene i F-16-samarbeidet dannet da MNFP som er et samarbeid for videreutvikling og drift av F-16, forteller Hernes.

Han er sikker på at vi ikke hadde hatt det samme flyet som vi har i dag uten jobben som er gjort i MNFP.

– Da F-16 ble anskaffet var det for å ivareta en luft til luftrolle - en avskjæringsrolle. Gjennom årene har vi fått utviklet F-16 til å være betydelig mye mer enn det. Den er også blitt høyst relevant i forhold til andre aktører i Forsvaret, forteller han.

ET NØDVENDIG SKIFTE

Da han kom tilbake fra Wright-Patterson Air Force Base USA høsten 2015 var det for å begynne i det norske kampflyprogrammet. Programmet skal gjennomføre den største anskaffelsen i norsk historie; kjøpet av F-35 kampfly.

– Dette er kjempespennende! F-16 har gjort jobben sin, og er moden for pensjon. Det er en enorm ære å ha jobbet med F-16, men en like stor ære å få muligheten til å arbeide med dens arvtager. F-35 blir en formidabel kapasitet, og det er et fantastisk fly, sier Hernes.

Men han kjenner på nostalgien nå som yndlingsflyet byttes ut.

– Min far jobbet med innfasingen av flyet, jeg jobber med utfasingen. Det er rart å tenke på, sier Hernes.

35 ÅR I OPERATIV TJENESTE

Han ser beundrende på flyet som står ti meter borte og begynner å gå mot det. Selv om F-35 representerer en bedre og mer moderne kapasitet enn F-16, vil ingen klare å overbevise Hernes om at F-35 er vakrere enn det flyet han har foran seg.

– F-35 er ikke like fint på avstand, men når en kommer nært det så ser en at det nye flyet har fantastisk fine linjer og kurver det også, sier Hernes.

På veien rundt F-16-flyet peker han på synlige tegn fra oppgraderinger som er gjort i løpet av 35 års operativ tjeneste.

– Forresten – sa jeg at min far var med å designe bremseskjermen til F-16? spør han og haster bak flyet og peker på en kasse under halen.

– Kassen som inneholder skjermen var han med på å tegne. Disse er det flere nasjoner som har skaffet seg etterpå. Det er på grunn av korte landingsstriper, forklarer han.

– Er det en form for familiestolthet knyttet til flyet?

– Ja, det kan en si. Samtidig må en ta innover seg realiteten og det er at skrogene på maskinen begynner å bli gamle. Det vil kreve mye av Forsvaret å drifte F-16 fremover, sier Hernes.

ROLLEBYTTE

De tre første F-35 kampfly landet på Ørland i november 2017, og siden den gang har vi mottatt 12 kampfly i Norge, og har i tillegg fire stasjonert i USA. ▶

2015



To treningsfly mottas i USA.

2016



I juni passerte treningsflyene 250 flyvetimer.

2017



Første fly kom til Norge.

2019



Flere F-35 i operativ drift i Norge. F-35-flåten er klar til å ta over de første oppdragene fra F-16.

2024



Siste planlagte leveranse.

2025



Alt av fly, personell, utstyr, våpen og trening er levert og klart, og F-35-flåten er nå fullt operativ.



F-35 JOINT STRIKE FIGHTER

FUNKSJON	Multirolle-kampfly
PRODUSENT	Lockheed Martin
MOTOR	Pratt & Whitney F135
SKYVEKRAFT	40 000 pund
FART	1931 km/t – mach 1,6
REKKEVIDDE	2200 km
BESETNING	én person
LENGDE	15,5 meter
VINGESPENN	10,6 meter
DRIVSTOFFKAPASITET	8,4 tonn
NYTTELAST	over 8 tonn (over 2,5 tonn i intern våpenlast)