



Drømmen ble virkelighet
STRANDLIS REISERAPPORT

Fornye kursvinger
HVORDAN OG HVORFOR

Milslukern 06
NORGESELITEN FLYR DISTANSE





::Nordisk rekord::

Kjell-Harald Nesengmo
Airwave Magic 4 & Airwave Ram-C

Ny nordisk rekord i out & return

Dato :: 18. mai 2006
Stad :: Vefsn, Drevlandsaksla
Tid :: 3 timar og 2 minutt
Distanse :: 60,1 km
Maks høyde :: 1.213 moh

Frå loggboka på nettet

"Been there, done that!!!
Norgesrekord?"

Værprognosene sa Toven (det er her) i dag. Deklarerte en turretuoppgave. Drevland-Elsfjord-Drevland. Klarte det. Det meste av turen var ganske enkelt å skli avgårde, skrudde de sterkeste boblene for skøy, men brukte nok bare ekstra tid på det. Siste mila mot vendepunktet var værre. Enda værre var det samme stykket på returen. Fikk masse motvind og hadde liten høyde. Måtte trække på for å komme igjennom. Hadde jeg hatt gammelingen her, hadde jeg garantert blitt satt på bakken. Jeg er så fornøyd med Magicen min. Gleder meg enda mer til vi skal prøve oss i konkurranse. Tilbake siste biten var det igjen å skli. Fløy med ørene inne den siste 5km fordi det løftet "overalt". Kruste en liten tur over fjorden i yr glede før jeg landet trygt og sikkert på et fint jorde.

Gjennomsnittshastighet på oppgaven
22,3km/t."

Sjå trackloggen til Kjell-Harald på
http://no.flightlog.org/fl.html?a=34&trip_id=108585

www.airwave.no www.airwave.no www.airwave.no www.airwave.no www.airwave.no

::Ny butikk::

På vår verkstad i Bergen finn du no ein eigen butikkdel med det meste av utstyret du har bruk for. Ta gjerne turen innom!

Med heile ti DVD-titlar, diverse litteratur, ulike instrument, seletøy, hjelmar, kler, sko og mykje anna rart i hyllene så kan det koste deg dyrt å ta turen innom verkstaden vår i Sandviksveien 62 no!

::Frankrike '07::

Airwave Norge inviterer til ei veke med fantastisk flyging i Bruce Goldsmith sitt mekka, Gréolières i Syd-Frankrike.

Passar for alle nivå (PP2 - PP5). Meir informasjon på www.airwave.no.

Tur 1 :: 10. - 17. mars 2007
Tur 2 :: 17. - 24. mars 2007

::Bli forhandler::

Er du instruktør og ynskjer å selge utstyr til elevane dine? Airwave Norge er på jakt etter forhandlarar over heile Norge!

Med det aller meste av utstyr på lager, eigen verkstad og gode prisar burde me vere eit godt alternativ for deg som ynskjer å tjene litt ekstra på kursing etc. Ta kontakt i dag for meir informasjon!

Airwave Norge :: c/o Seilmaker Helvig AS :: Sandviksveien 62 :: N-5035 Bergen

Nikolas :: +47 913 38 576 :: nikolas@airwave.no
Magne :: +47 906 63 885 :: magne@airwave.no

Sør- og Nord-Trøndelag :: Marius Sveen :: +47 970 31 654 :: marius.sveen@gmail.com
Nordland, Troms og Finnmark :: Kjell-Harald Nesengmo :: +47 917 77 353 :: nesengmo@monet.no

**Airwave
Norge**

INNHOLD

Verdens beste nordmenn i Annecy	5
Hvorfor og hvordan fornye kursvinger innen HG	10
Flysikkerhet for paragliderpiloter	12
Henden lander Kongepokalen	14
Milslukeren 2006 - en suksess igjen	16
NM/Nordisk i hanggliding og Vågå Open 2006	20
På kryss og tvers med hangglidersele	24
SAT gutta møter Nordlending i Vertigo Voss	28

FASTE SPALTER

Spør oss!	6
Snadder i butikken	8
Galleriet	18
Klubben vår	22
Sikre sider HG	30
Sikre sider PG	32

Bakgrunnsfoto: Halvor Landsverk





Forsidebildet: Fredrik på hyttevisning ved Hammars Backar, Sverige. Foto: Mikael Benjamin Ulstrup

Utgiver

HP/NLF

Postboks 383 Sentrum, 0102 Oslo.

Tlf: 23 01 04 80, fax: 23 01 04 00.

E-post: fri.flukt@nak.no

Innholdet i bladet reflekterer ikke nødvendigvis meningene til Fri Flukt-redaksjonen.

Redaktør

Tine Krag

Mob: 99 70 91 33 - E-post: tine@friflukt.no

Redaksjonsråd

Mikael Benjamin Ulstrup

E-post: mikael@friflukt.no

Lena Abotnes

E-post: lena@friflukt.no

Fredrik Jensen

E-post: fredrik@friflukt.no

Faste skribenter

Arnfinn Markeng, Olav Kant

Arne Hillestad og Tine Krag

Webansvarlig

Arne Kristian Boiesen. web@friflukt.no

Design og lay-out

Jan Richard Hansen

Epizoom Multimedia Design

Trykk

Haugesund Bok & Offset AS, Haugesund.

Annonsering

Kontakt Tine Krag på mob. 99 70 91 33 eller

e-post: post@friflukt.no.

Stoff til Fri Flukt

Stoff til bladet sendes HP/NLF på adressen over, se også side 7 for detaljer angående innsendte bidrag.

Fri Flukt-redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte og redigere innsendte bidrag.

Abonnement

Fri Flukt utkommer normalt 4 ganger i året.

Fri Flukt er medlemsbladet for alle medl. av HP/NLF.

For ikke-medlemmer koster abonnementet

kr. 150,- per år. Ønsker du et abonnement, send en e-post til fri.flukt@nak.no.

Tidsfrister

Nr. 4 - 8. november

UNIKT MILJØ OG SIKKERHET



Jeg håper du har hatt en genial sommer med flyopplevelser som bare har økt din flyglede. Jeg har omsider kommet i gang igjen etter to graviditeter og etter å ha passert "nervøs-mor-syndromet" for mine små babiser som har blitt store barnehagebarn. Det første og største som slo meg var miljøet. Jeg var to uker i Vågå i sommer, og kjente ikke mange av de som var i området for å fly før jeg kom dit. Ikke det at jeg har vanskelig for å prate, men det er ekstra lett å få kontakt med folk når man er av den sjeldne rasen som driver med hanggliding eller paragliding. Folk er virkelig hyggelige, interesserte, omtenkssomme og hjelpsomme. Ymse spørsmål fra en grønn pilot som meg ble besvart med stor tålmodighet. Da vingerøret mitt brakk i en litt hard landing, fikk mitt nye rør haik fra Oslo og det ble mekket på plass bare to dager etter.

I Klubben vår serien i bladet, har vi møtt mange klubber i vårt langstrakte land. Felles for alle er at de skryter av sitt gode miljø. Romsdalstindene pg-klubb i dette nummeret er intet unntak. Dette eksepsjonelle miljøet legger til rette for helt unike muligheter. Stein Edgar Strandli møtte mange velvillige sjeler som lånte ham vinger og utstyr på sin jorda rundt tur. I vårt sosiale fellesskap har vi en gylden mulighet til å dele erfaringer og spørsmål med våre medpiloter. Lurer du på hva som kjennetegner en kaldfront? Eller om det er bølgeskyer du ser i det fjerne? Diskuter ting du lurer på, og ikke minst – snakk om sikkerhet!

I min klubb har det vært en del stygge hendelser og ulykker i år. Det er selvsagt mange grunner til dette. Men en viktig årsak, mener jeg er at klubben har forfalt litt sosialt de siste årene. Det er ikke lenger klubbkvelder hver første mandag i måneden. Det er ikke lenger pizzakvelder på vår lokale restaurant og det er mange erfarne piloter som har sluttet å fly. Dette innebærer at medlemmer, og spesielt elever, ikke har noe fast samlingspunkt hvor sikkerhetstemaet behandles.

På klubbkveldene våre var det ofte interne og eksterne folk som foreleste. Det var et godt forum for å prate løst og fast om smått og stort innen sikkerhet. Sporten vår er farlig, og det må det prates om. Står nødskjerm på programmet en kveld og Ronny Helgesen kommer til klubben, tenker du naturlig nok over utstyret ditt og plukker opp tips om nødskjermkasting. Med regelmessige klubbkvelder med faget i fokus får alle i klubben et tilbud om ny kunnskapstilførsel og ikke minst erfaringsutveksling. Periodiske sikkerhetsseminarer bør være en naturlig del av klubbkalenderen i enhver klubb. Kanskje kan dette være noe for klubbens faglige leder å dra i gang?

Så nå lover du meg å tenke litt ekstra på sikkerhet framover? Artikkelen om flysikkerhet presenterer noen gode sikkerhetstips, og flyvettreglene. Og de kan jo være et utgangspunkt for å starte samtalen om sikkerhet med venner og ukjente neste gang du er ute for å fly!

Ha en fantastisk flyhøst med naturens fargegalleri!

Les Fri Flukt på regnværslagene.

Tine Krag

Verdens beste nordmenn i Annecy

Tekst: Tonny Karlsen. Foto: Halvor Landsverk

Vindstille, forblåst, marginalt og overutviklet. Annecy i Frankrike kunne by på varierende og utfordrende flyforhold under årets Nordisk-/Norgesmesterskap. Tonny Karlsen gir oss en oversikt.

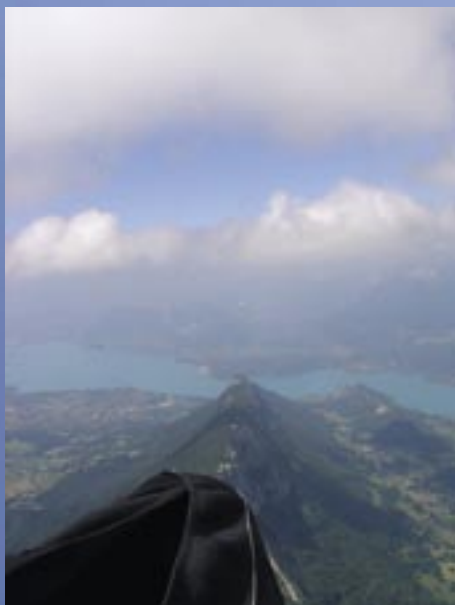
Nok en gang gikk ferden til Annecy i de franske alper for å avholde Norgesmesterskap og Nordisk Mesterskap. I år var det Norge som stod ansvarlig for arrangementet. Og først vil jeg gi en stor takk til alle som bidro til å gjøre dette til ett meget vellykket arrangement både organisatorisk og flymessig. Spesielt takk til alle i KK som virkelig la ned en formidabel innsats.

Det var påmeldt 138 piloter fra 14 land. Her var det folk fra India, Australia, Venezuela, USA og mange andre eksotiske steder. Totalt var det 31 nordmenn påmeldt i konkurransen.

Endelig i gang

Første konkurransedag var søndag, og den ble kansellert grunnet overutvikling. På mandag fikk vi vår første omgang. Vi tok av i utrolig svake forhold. Mange topp-piloter fikk ødelagt mesterskaps-mulighetene sine her, da det var en hel gjeng som bustet rett etter start. De som klarte seg fikk en deilig start på mesterskapet i fine termiske forhold. Oppgaven var på 51,3 km. Og vi hadde 49 piloter i mål. Dagen ble gledelig nok (for svenskene) vunnet av Erik Rehnfeldt. Beste nordmann ble Rolf Dale på 11. plass.

Så ble det noen dager hvor enten vinden, overutviklingen eller bakfylla tok oss. Annecy er heldigvis verdens beste sted å ikke fly paraglider. Her er det masse aktiviteter å ta del i når det ikke er flybart. Folk klatret, svømte, så på VM i fotball, padlet, shoppet og storkoste seg likevel. Men endelig på torsdag fikk vi satt ny oppgave på 39,7 km. Utrolig svake forhold, men 3



piloter klarte å karre seg til mål. Erik vant igjen, Bjørn Skarpås ble beste norske med en flott 4. plass.

Den store dagen

Så var det fredag og neste siste dag i konkurransen. Det ble satt en oppgave på 87,1 kilometer, med mange vendepunkter og flyging i varierende terreng. En fantastisk flytur for mange, og vi fikk hele 78 piloter til mål, hvorav hele 19 av de norske. Her var det mange som kom til mål for første gang i en konkurranse, og mange satte personlige rekorder både i tid og distanse. Dette var en episk flytur det vil bli snakket om i årevis. Ekstra gledelig var det å se Rolf Dale på 3. plass og Anders Bærheim på en 4. plass.

Totalt kom Rolf Dale på 3. plass av alle deltakerne i den åpne klassen, og dette er ett meget godt resultat når vi ser kvaliteten på pilotene som deltok. Han ble i tillegg også Norgesmester. Han har tatt ett steg opp fra de andre norske i år - vi bøyer oss i støvet og gratulerer!



Totalresultater Nordisk Open:

Plass	Navn	Nasjon	Poeng
1.	Erik Rehnfeldt	SWE	2527
2.	Bertrand Chol	FRA	2314
3.	Rolf Dale	NOR	2297
4.	Erwan Didriche	FRA	2289
5.	Len Szafaryn	USA	2256
6.	Lars A. Jonsson	SWE	2254
7.	Eric Olivier	FRA	2215
8.	Jouni Makkonen	FIN	2212
9.	Marcus Malmqvist	DNK	2201
10.	Ari Sahlstrom	FIN	2172

Totalresultater Norgesmesterskap:

Plass	Navn	Nasjon	Poeng
1.	Rolf Dale	NOR	2297
2.	Bjørn Skarpås	NOR	1985
3.	Øystein Walle	NOR	1890
4.	Tor-Erik Stranda	NOR	1781
5.	Arne Aarsbog	NOR	1663
6.	Gunnar Saebu	NOR	1639
7.	Kjell-H. Nesengmo	NOR	1466
8.	Anders Bærheim	NOR	1429
9.	Kenneth Helgesen	NOR	1351
10.	Ole J. Rønneberg	NOR	1340

SPØR OSS!

Jeg flyr på et flysted der man veldig ofte flyr i nærheten av vann, og det har fått meg til å tenke en del på vannlandinger. Slik jeg ser det finnes det 3 typer vannlandinger:

- Akropilot (som trener over rett element)
- Nybyrjar, ukjend eller rusten pilot som bommar i finalen
- Avdrift i vind

Hva skal man tenke på om man lander i vann?

(Spørsmålet er sterkt forkortet pga plassmangel.)

Svar:

Det er bra at du allerede før din første vannlanding har gjort deg opp en del meninger om det, og har forberedt deg mentalt om hvordan du eventuelt skal reagere. Personlig skiller jeg vannlanding inn i to typer: ute av kontroll og under kontroll. Forskjellen på de to er ganske åpenbar. Det ene er en landing det andre en kræsj.

Generelt er det en ting som er viktig når man lander i vann, og det er å løse alle stropper så raskt som mulig. Helst allerede før man treffer vannet. Men en ting må man være klar over, og det er at man fortsatt sitter ganske godt fast i selen selv om man har løsnet alle stropper. Dette er svært viktig å være klar over, for om man ligger i vannet med hodet under vann skal ting gå raskt.

Jeg har selv ligget få meter fra land, hodet under vann, og tenkt tanken: "Faen På, det



er ganske patetisk å drukne 4 m fra land." Heldigvis klarte jeg også å resonere meg fram til hva jeg fortsatt hang fast i. Synderen var skulderstroppene. Ikke glem at selen henger på ryggen vår som en hvilken som helst anatomisk ryggsekk, og de kan henge ganske godt.

Hvis man skal foreta en kontrollert landing i vann gjør man som følger:

- Løsne alle stropper allerede før man treffer vannet om du har tid. På noen seler må man klemme sammen riserene for å løse magereimen. Eventuelt kan du slakke den helt, da det også gjør det lettere å få opp låsen.
- Prøv å lande mot vinden. En gammel regel var å alltid lande medvinds for at skjermen skulle gå over piloten og bort. Dette er en utgått regel, og gjør neste punkt veldig vanskelig
- Prøv å lande sittende. På den måten kan du balansere i selen sittende med full kontroll. Da får du også tid til å

løsne eventuelle låste stropper, før du enten blir reddet av båten, eller glider ut av selen og svømmer mot land.

Hvis du landet medvinds kan skjermen dra framover og gjøre det umulig å holde balansen sittende i selen. Det vil også gjøre at du havner midt imellom alle linene når du går ut av selen.

- Når du har gått ut av selen, svøm bort fra utstyret. Linene er grusomme og viser null tilgivelse. De vil gjøre alt for å fange deg. Du kan hente det senere, for det synker ikke.

Ukontrollerte vannlandinger er vanskeligere. Heldigvis skjer dette "bare" på sikkerhetsskurs og akrotrening der man har redningsbåt på vannet. Når man lander ukontrollert i vann er det så godt som umulig å ende opp sittende i selen pent balanserende mens man venter på båten. Det er derfor viktig at man på forhånd er forberedt på de krefter som kommer til å virke på oss. La oss gå ut i fra at kræsjen i vannet ellers gikk greit og

FRI FLUKTS EKSPERTPANEL BESTÅR AV:



Werner Johannessen
Aerodynamikk



Nils Ivar Nilsen
Meteorologi



Ronny Helgesen
Materialkunnskap



Arne Hillsestad
Lover og regler



Frode Halse
Førstehjelp & distanse



Tor-Erik Stranna
Konkurranseflyging



Pål Hammar Rognøy
Akroflyging PG



Jon Gjerde
Akroflyging HG

at man er uskadd. Man havner da ganske raskt på magen pga den utrolig store oppdriften det er i moderne ryggbeskyttelser. Selen vil flyte langt opp på ryggen, og man vil kjenne at den presser i nakken, og hodet ned i vannet. Ser man at båten er nær og på vei, kan man bare forsøke å rolig holde hodet over vannet, og føttene dypt.

Er derimot båten langt borte må man foreta seg noe selv for å komme løs. Lårstroppene først. Har man hansker på, ta av disse. Vær også forberedt på at for å åpne lårstroppene må hendene nødvendigvis slutte å svømme, og hodet vil havne under vann. Trekk pusten dypt, og konsentrer deg om lårstroppene. Det er lettere å gjøre dette med hodet under vann og kroppen liggende i ro.

Andre ting å tenke på:

- Vann er hardt. Selv i Norge har det vært flere alvorlige episoder der ukontrollert vannlanding har endt med sykehusopphold.
- Tren ALDRI akro eller sikkerhetsøvelser over vann om du ikke har båt på vannet. Hva hjelper det å lande mykt i vannet om du skal drukne 2 minutter senere likevel.
- Instinktivt søker vi mot land. Det er uhyre sjelden at en pilot vender opp mot vinden ved en vannlanding hvis det betyr at man ender opp med større avstand til land. Tenk på dette, og vurder hva som er viktigst i ditt tilfelle. Nærhet til land, eller en fin landing. Hvis man ikke har fått løsnet stroppene på forhånd, anbefales det å lande mot vinden. Har du løsnet alt, og kan komme raskt ut av selen, er avstanden til land kanskje viktigere.

- Flytevest kan iblant skape mer problemer enn gjøre nytte. Forsikre deg om at du når nødskjerm håndtaket og at du klarer å løsne mage og lårstroppene mens du sitter i selen.
- Ikke løs lårstroppene om du har kastet nødskjerm. Det er de du henger i. Men vær klar, og klikk dem løs i samme øyeblikk du treffer vannet.
- Ikke dropp ut av selen fra høyde. Det kan være svært vanskelig å bedømme høyden fra luften.
- Ikke prøv å skli ut av selen uten å ha løsnet bryst og magestropp. Hjelmen kan hekte seg.
- Ikke fly med ting knyttet fast foran deg, cockpit uten hurtigutløsere, uoriginale frontmontert nødskjerm eller andre ting som kan gjøre det vanskelig å komme ut raskt av selen hvis du ser på vannlanding som en mulig fare.
- En åpen nødskjerm i vannet kan dra og presse hodet under vann. Prøv da å få en arm over nødskjermstroppen, press stroppen ned og hodet opp.
- Tren munn til munn og generell førstehjelp. Ser du noen lande i vann, reager umiddelbart og ikke vent på at noen andre skal gjøre det. Rask redning er uhyre viktig.

Pål Hammar Rognøy

Til deg som vil bidra med stoff til **Fri Flukt**

Har du noe som du har lyst til å dele med Fri Flukts lesere? Vi inviterer alle til å bidra med artikler, bilder, lesebrev, nyheter, vitser, spørsmål og alt som kan gjøre Fri Flukt til et enda bedre blad.

Grip pennen og sett i gang!

Hvis du kan levere artiklene via E-mail er det ekstra fint! Send eventuelt fysisk materiell til adressen du finner øverst på side 4 eller send digitale filer på mail til:

post@friflukt.no

Lagre gjerne teksten i Word eller lignende og legg den som et vedlegg i e-mailen. Du kan også sende med bilder (JPEG) med god kvalitet, ikke legg bildene i Word dokumentet!

Bildemateriell

Tas godt vare på og papirbilder/ dias returneres etter bruk. Skriv navn og adresse på baksiden av bildet!

Tidsfrist for Fri Flukt nr. 4-2006

8. november

SNADDER I BUTIKKEN

Tekst: Roar Gaulen og Kjell Keogh



Omega 7

Advance sin distansemaskin er nå tilgjengelig på det norske markedet. Omega 7 er spekket med detaljer - McCready tall på D-raisere for å lettere beregne glidetallet med speedbar, ny type duk fra Porcher Sport i front av vingen som øker levetiden og minsker strekk, behandlede Liros konkurranselinjer for økt levetid samt mange andre detaljer. Glidetall på 10.2 vil gi deg serieklassens beste glid, en topphastighet på 58 km/t og den velkjente Advance-handlingen. Omega 7 kommer i tre farger og 4 størrelser med sertifisering DHV 2-3. Forhandler: Cumulus Luftsport, www.luftsport.no



Nytt fra Bräuniger

IQ one og IQ one plus heter de to nye instrumentene. Forskjellen på de to er at IQ one plus kan laste flydata over til en PC, og den har også mulighet til å montere hastighetsmåler. Instrumentene er slankere enn forgjengeren AV-pilot. Instrumentene viser også tiden i avslått tilstand. Batterikapasiteten er helt utrolig - med 2 AA batterier varer de hele sommeren hvis du da ikke flyr over 200 timer! Bräuniger forhandles av Termikk&Rotor A/S.



Velvett 2

Woody-Valley Velvett 2 tar nå over etter den populære Velvett. Den nye selen er konstruert slik at den støtter høyere opp på piloter som er lange i ryggen. Ellers har airbagen blitt litt slankere uten at dette har gått utover sikkerheten. Woody Valley har også laget en meget lett sele for tandem-passasjerer, med god sikkerhet og komfort. Den er med airbag og har instrumentplass oppe på ryggen slik at piloten lettere kan lese av sine instrumenter. Les mer på www.woodyvalley.com. Forhandler: Termikk&Rotor A/S, www.paragliding.no



Sky Atis 2 og Brontes 2

Sky Paragliders har nå kommet med Atis 2, etterfølgeren til Atis som ble kåret til glider-of-the-year i et fransk PG-magasin. Skjermen har fått enda bedre glid og sikkerhetsmargin enn forgjengeren, og er godkjent klasse B etter den nye CEN-standarden (tilsvarer DHV 1-2). Brontes 2 er en forbedret utgave av den populære Brontes, med ny profil, mer effektivt speed-system og bedre glidetall, samtidig som den er enda lettere enn før (650 gram mindre enn forgjengeren). Dette er skjermen for middels til erfarne piloter, egner seg både til konkurranseflyving og flyving med paramotor. Brontes 2 er sertifisert Afnor performance. Sky Paragliders forhandles av North Air, <http://home.no.net/renalind>

Airwave Kiss

Airwave Kiss er en snill DHV 1-2 vinge som passer alt fra flinke elever som er ferdige med kurs til piloter som ønsker en sikker og trygg vinge, men samtidig vil ha handling og ytelser. Dette er vingen som tar deg både høyt og langt uten at går på bekostning av sikkerheten. Airwave Kiss leveres i tre størrelser som dekker vektområdet 65 - 120 kg. Forhandler: Airwave Norge, www.airwave.no



Nyheter på lager?

Send tips og info om nye produkter til:

Kjell.Keogh@componentsoftware.no (HG) eller snadder@paramania.no (PG)

**Ultralett tandem fra GIN**

Videreutvikling fra den kjente Yeti lettvekts-glideren har ført til en ny tandemglider. Yeti tandem er lett (7kg), kompakt, sikker, enkel, men også med stor flyglede og ytelse. Hver del av utstyret er laget med tanke på vekt; glideren, sprederne, karabinene, selene og sekken. Selene er ikke godkjent i Norge da de ikke har beskyttelse. Yeti kan bestilles i to varianter, bare glider med spreder og lettvektsryggsekk, eller med karabiner og to Yeti lettvektssele. Den lages i en størrelse og har tre forskjellige fargevalg. Forhandler: Termikk&Rotor A/S

**Airwave Magic innerpose**

Den nye "kondom"-innerbagen til Airwave har vært på markedet en stund og uten noen som helst markedsføring her i Norge har det blitt solgt masse av den. Innerbagen gjør cellopakking superenkelt og gjør det langt lettere for deg å ta vare på vingen. For noen få hundrelappar er dette en god investering for deg som bryr deg litt ekstra om vingen din... Forhandler: Airwave Norge

**Combat L 12**

Den minste og letteste i Combat L serien er Combat L 12 og den er nå tilgjengelig. Men her er en glider med mindre bøyle enn sine storebrødre (søstre?). Fabrikken rapporterer og om lav steilehastighet, lettlandet, god rollhastighet og ikke minst kan den flyes saktere i termikken en Combat L 13. Å få en topp konkurransevinge for de minste og letteste pilotene har ikke alltid vært så lett, men dette ser ut som det minste alternativet der ute pr i dag.

**Aeros target Tandem**

Aeros må ha hatt det travelt, for de har og kommet med en tandemversjon av Target, deres nybegynnerglider. Helt klart en konkurrent til den svært populære WW Falcon. Ikke mye data er tilgjengelig ennå, men fant følgende på Brasils forhandler side: Vinge Area - 20,5 m² (221sqm), vingespenn 10,8 m, nesevinkel 120 deg, anbefalt vekt 90/200kg.

**Combat L 2006**

Fra Aeros sies det at etter mye arbeid og grundige testflyginger har de (våren 2006) sendt ut Combat L 2006 versjon. Da det ikke var noen grunn til å endre designen er ressursene brukt på komfort og handling. Men noen av de nye egenskapene er: ny, lettere seilduk for å bringe vekten ned, samt å bedre handling. Dette gir en glider med bedre koordinerte svinger som igjen øker stighastigheten. Modifisert, lettere VG. Forsterket Carbon speedbar. Muligheter for aluminium speedbar, samme som WillsWing og Airborne. (Nærmer vi oss en standarisering på forbruksvarer?)

**Seedwings Funky**

Seedwings EU som er kjent her på berget for Europeisk Sensor og Vertigo, har lansert en nydelig "fun glider" for å bringe flyglede til nybegynnere og søndagspiloter. Funky er, for å bruke Seedwings ord, "for en ny generasjon av morsom flyging!" Dette kan nok være vingen for den eldre generasjon som vil fly, men ikke slepe kg opp i fjellheimen. Prisen er rundt 30.000. <http://www.seedwings.at/>

Hvorfor og hvordan fornye kursvingene innen HG



Høydetur på Brandbukampen. Elev: Jarle Berentzen.

"Alle må forstå at ting går ut på dato både fordi utviklingen gir bedre produkter og fordi alle materialer har begrenset levetid"

Finn Spjeldnæs, Moyes Norge.

Det burde egentlig være grei skuring. Valg av riktig vinge burde enkelt kunne brytes ned til pilotvekt og elevens/pilotens ferdigheter samt behov for å få henholdsvis riktig størrelse og hangglidermodell. Likevel ser man ofte at elever og piloter enten velger vinger som er for avanserte for dem, eller de kjøper gamle vrak som for lengst har gjort nytten sin. Vi kan ikke dokumentere disse påstandene med konkrete tall, men de fleste som har vært i miljøet en stund, og særlig de som har medvirket som instruktører, vil kjenne til problemet. Videre synes det klart at nysalget av skole- og floatervinger i Norge ligger langt under mange andre land i verden. Dette underbygges av tall fra Wills Wing, hvor floatervinger står for 47 % av salget i USA, men de i Europa står for 37 %. I Norge synes dette tallet å være svært mye lavere.

Vi er overbevist om at dårlig utstyr, og særlig uegnede vinger, er årsaken til at både elever og ferske piloter slutter å fly, enn noen annen enkelt grunn. Elever og piloter som gruer seg til å fly på grunn av dårlige eller for avanserte vinger vil svært ofte raskt

bli borte fra sporten vår. Tatt i betraktning hvor mye tid og ressurser vi legger ned i opplæring av elever så er dette kritisk, og direkte unødig i og med at vi kan gjøre noe med det.

1. Hva kan gjøres med problemet?

Dette problemet er sammensatt og følgelig er løsningen tilsvarende vanskelig. Her er tre forhold valgt ut for å ha et sted å begynne.

1.1 Hva anbefaler en av fabrikantene?

Wills Wing anbefaler at nybegynnere skal begynne med å fly enkle og stabile vinger av typen floater. Videre anbefaler de at man bør fly disse vingene i gradvis sterkere forhold til man mestrer alle "basic skills" samtidig som at elevene/pilotene kan fly uten hendelser av noe slag og lande perfekt hver gang. Dette vil etter Wills Wings erfaring ta 50 timer eller mer. Deretter skal ikke steget videre til neste type vinge være for stort. Det vil si at spranget direkte til moderne høytyter toppmastvinger av typen Moyes Litesport, Wills Wing U2 og Aeros Discus for de fleste vil være for stort. (For en diskusjon rundt valg av (for) avanserte vinger av mer erfarne piloter anbefales Fredrik Hoffmans artikkel i Fri Flukt nr. 1, 2004, s. 18-19).

Dette synes å være konservative overslag, kanskje særlig timeantallet man skal ha på nybegynnervinger. Men faktum er at alt for mange elever og piloter mangler nesten grunnleggende ferdigheter. Disse problemene kunne kanskje vært unngått med en litt mer forsiktig progresjon når det gjelder valg av vinge.

1.2 Problemet med gamle kursvinger

Vi mener at hva elevene møter av vinger på kurs vil ha innvirkning på deres holdninger til valg av vinger senere. Møter elevene

dårlige og slitte gamle vinger på kurs, vil aksepten for å kjøpe dårlig og slitt utstyr når de selv skal ha utstyr antakelig være større; eksemplets makt er stort.

Det finnes i dag en rekke moderne og gode floater/kurs/kosevinger på markedet, så mangel på gode nye vinger er ikke et argument for ikke å kjøpe egnede nybegynnervinger. Hovedproblemet er mangel på egnede vinger på bruktmarkedet, fordi elever sjelden vil kjøpe slikt utstyr nytt. Dette kan klubbene ta ansvar for å løse ved å kjøpe inn nye vinger til kursbruk, som leies ut til elevene etter kurset, og selges ut i markedet igjen etter noen år.

"Dagens nybegynnervinger er betydelig bedre enn de gamle som er i sirkulasjon. De er testet og flyr bedre, kravene til sertifisering er strengere, materialene er bedre og vingene er ofte lettere. Svært mange av de gamle kursvingene er ikke sertifiserte selv om mange tror det"

Finn Spjeldnæs, Moyes Norge.

1.3 Aktiv forventningsstyring i forhold til kostnadene ved hanggliding

Instruktørene må bli strengere med hva de tillater elevene å kjøpe av vinger; økonomi må ikke komme foran sikkerhet og flygledet. Et av de enkleste virkemidler for å unngå hele kostnadsproblematikken er å unngå å skape falske forventninger hos elevene. Alle i klubben må være enige om at det koster minst kr. 25.000,- for en komplett pakke med moderne utstyr. Dette inkluderer nyere brukt vinge, sele, skjerm og vario; hjelm bør kjøpes ny. Dette må kommuniseres til potensielle kurskandidater fra dag en. Slutt å si at det koster under kr. 10.000,- for fint brukt utstyr, det er bare tull.

I tillegg til styring av forventningene til kostnader, må det også stilles strenge krav fra klubben eller instruktørene til elevene etter kurs for valg av type utstyr. Mange elever ender opp med eldgamle og/eller uegnede vinger; ofte også altfor avanserte

Tekst: Bjørn Hammer og Øyvind Ellefsen
Foto: Bjørn Hammer

vinger, fordi de ikke tar seg råd eller vil spare penger. Ofte har vi møtt argumentet fra elever at de ikke har råd til nytt eller bedre utstyr. Dette er selvsagt et reelt problem for mange, men det må ikke medføre at vi går på akkord med sikkerheten. Dessverre dreier livet seg om å prioritere for de fleste av oss, og denne prioriteringen skal i hanggliding ikke gå på bekostning av sikkerhet, og bør heller ikke gå på bekostning av flygleden.

"I den virkelige verden er det pengene som råår og det er vel et faktum at en del kommer inn i denne sporten litt "underfinansierte" og da blir det gjerne til at de kjøper det som frembys billig. Tror de har gjort et godt kjøp, vingen ble jo Norgesmester for 10 år siden, tar denne vingen ut og flyr, blir halvredd i den første vårtermikken og flyr mindre og mindre inntil de selger utstyret til en nybegynner 3 år senere."

Knut Johansen, forhandler.

En nybegynnervinge er den største kostnaden for elever. Lanser derfor muligheten med å leie nye kursvinger av klubben som første alternativ, deretter alternativet med kjøp for de som ønsker det. Da koster det plutselig under 10 000 for startpakka, noe som er mye hyggeligere å fortelle de unge håpefulle.

2.0 Et eksempel fra OOHGK

De fleste instruktører i hangglidermiljøet har lenge snakket om hvor vanskelig det er å få tak i brukte egnede vinger til elevene etter kurs, samt hvor slitte kursvingene har blitt. Situasjonen var den samme i Oslo og Omegn Hanggliderklubb (OOHGK) for 5 år siden. Vi hadde gamle LaMouette Atlas vinger, et design fra så langt tilbake som 1980. I tillegg var vingene naturlig nok utslitt og for lengst modne for skraphaugen.

OOHGK valgte en strategi med kjøp av helt nye skolevinger og selger finansiert av klubben igjennom oppsparte midler, økte kurspriser, og kursing på dugnad av in-

strukturene. Klubben startet med å kjøpe en fabrikkny kursvinge, en Aeros Target 16. Deretter har OOHGK kjøpt en ny vinge per år i snitt. Klubben har per i dag en Aeros Target og tre Wills Wing Falcon 2 vinger. Med kjøpet av disse vingene ble også en del av problemet med å finne egnede vinger til elevene etter kurset borte; klubben leier i stedet ut vingene til elevene første sommeren. Dette gir klubben inntekter og elevene får nye og egnede vinger å fly den første sesongen, slik at de slipper å investere i en vinge de fort vokser fra. Timetallet og progresjonen til elevene i OOHGK taler et tydelig språk, dette funker!

Standardisering av vingeparken til en klubb er viktig både for sikkerhet (elevene trenger bare å forholde seg til en vinge å mekke, preflight-sjekke samt lære seg flyegenskapene til) og for å forenkle situasjonen med deler. Dette er i seg selv et godt argument for å kjøpe nye like vinger. OOHGK har nå valgt Wills Wing Falcon 2 som «klubbvinge», men om andre klubber snakker med forhandlere/merker vil alle være positive til å finne en løsning med gode priser og oppfølging med delelager på forbruksdeler som oppreisere. (Se Fri Flukt nr 2, 2005, s. 8-9 for artikkel med minitest av Wills Wing Falcon 2).

"De siste kursene har elevene hatt en svært trygg og rask progresjon, spesielt i høyden i forhold til tidligere år. Vi er overbevist om at dette er takket være moderne kursutstyr"

Øyvind Ellefsen, instruktør for OOHGK.

Kursprisen satt opp til kr 9.500,- og kan bli økt ytterligere i OOHGK. De motiverte og riktige elevene blir ikke skremt av dette. Om beløpet er for stort til at elevene kan betale alt med en gang, deler vi opp i flere innbetalinger. Alternativt får elevene spare penger et år og komme tilbake til neste år. For lav kurspris vil gi for lite penger å bruke på nye og sikre vinger i klubben og vil derfor over tid virke mot sin hensikt. Få utslitte og stygge kursvinger, som ikke kan/

bør leies ut etter kurset, vil ikke øke rekrutteringen. Instruktørene i klubben har også blitt enige om å kommunisere et realistisk kostnadsbilde til elevene, basert på leie av vinge etter kurs.

OOHGK har satt seg som mål å bruke nye kursvinger i omlag 3 år før de skiftes ut. Etter 3 år, og forhåpentligvis minst 3 kurs, vil vingene begynne å bli slitt, men ikke så mye at annenhåndsverdien har falt ytterligere på grunn av slitasje. Vingene kan dermed selges ut i markedet mens de fremdeles har stor salgs- og bruksverdi, samtidig som klubben får oppgradert kursutstyret med det nyeste og beste. Dette betyr at for OOHGK så er oppgraderingen av kursvingene nå en kontinuerlig prosess.

En ekstra bonus for både instruktører og medlemmer i en klubb med moderne kursvinger er at disse også blir tilgjengelig som morsomme kosevinger. OOHGK leier ut vingene både for enkeltturer og for lengre perioder til klubbens medlemmer. For instruktørene er gratis lån av kursvinger et lite og velfortjent frynsegode. Men det burde også være påkrevet at instruktørene med jevne mellomrom fløy skolevingene. Det er vel ikke unaturlig at instruktørene skal ha førstehåndskjennskap til utstyret som brukes på kurs?

Takk til Wills Wing, Finn Spjeldnæs (Moyes forhandler), Alf Oppøyen (Wills Wing forhandler), Knut Johansen (forhandler for Aeros, Seedwings m.m.) og Svein Dahl (Icaro 2000 Laminar forhandler) for innspill og bakgrunnsinformasjon til artikkelen.

Bjørn Hammer
Faglig leder og skolesjef, Oslo og Omegn Hanggliderklubb.
Faglig ledergruppe, HP-NLF.

Øyvind Ellefsen
Faglig leder, Jetta Luftsportsklubb
Leder KK-HG, instruktør.

Flysikkerhet for paragliderpiloter

Tekst: Fredrik Jensen

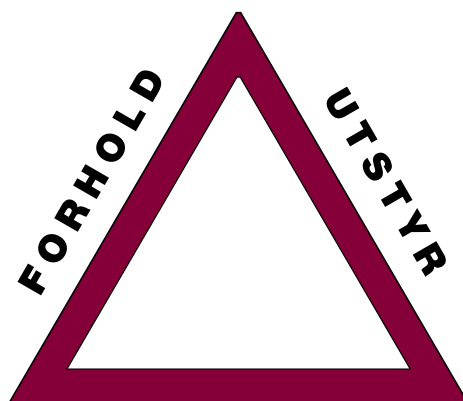
Uansett erfaring, nivå eller ambisjoner, en ting er felles for de aller fleste paragliderpiloter – flyglede er hovedmålet. Og for å oppleve sann flyglede er det en forutsetning at sikkerheten er på plass. Hvem kan med hånden på hjertet si at de nyter en flytur samtidig som de er redde for å ikke komme trygt ned igjen? Denne artikkelen er utarbeidet for å bidra til trygging av aktiviteten vår, og med det legge til rette for flyglede.

Mye kan sies om temaet. Det har mange aspekter og det er ikke plass til å gå i dybden i alt her. Det er heller ikke meningen. Intensjonen med denne artikkelen er å legge et grunnlag, slik at leseren kan få en oversikt over hvilken informasjon og trening som vil være nødvendig for den enkelte. Se på dette som innledningen til en bok om sikkerhet som du skaper selv. Læreboka, håndboka, artikler, trening og ikke minst – medpiloter, vil langt på vei gi deg det du trenger.

Paraglidingens sikkerhetstriangel

Sikker utøvelse av paragliding kan fremstilles med en enkel rettesnor: Når du står på start skal du være sikker (les: så sikker som du kan være) på at du kommer til å gjennomføre en trygg flytur. Det kan du ved å se til at de tre punktene i sikkerhetstriangelen er oppfylt. Det vil si:

- Utstyret er flygedyktig og egnet for typen flyging som skal gjennomføres.
- Vær-/flyforholdene er sikre og innenfor ditt ferdighetsnivå.



FERDIGHETER

- Dine ferdigheter er gode nok til å håndtere rådende forhold og utstyret som skal flys. Du har med andre ord kompetanse til å gjennomføre flygingen.

Med litt refleksjon kan man se at nær sagt alle uhell kan knyttes opp mot sikkerhetstriangelen. Enten det var nødskjermen som ikke fungerte (utstyr) eller et innklapp nære terreng (ferdigheter/forhold) som forårsaket uhellet, så er det nær sagt alltid utenfor de sikre rammene uhell skjer.

Å være en sikker pilot handler ikke om å ha en masse erfaring og kunnskaper (selv om det ikke er noen ulempe!). Det holder med den kunnskapen og de ferdighetene du trenger for å fly på ditt nivå. Enten det er i skolebakken eller i konkurranser på internasjonalt nivå. For det viktigste er å ikke overskride egne evner. Utfør flyging du mestrer med utstyr du mestrer i forhold du mestrer. Litt forenklet kan man kanskje si at det er sunt vett (les: airmanship) som sikrer flygingen.

Denne tre-punkts-sikkerhetsfilosofien er enkel å huske og oppsummerer med tre ord alt vi trenger å huske før en flytur. Samtidig representerer de tre punktene

omfattende temaer som en vanskelig blir utlært i. Kunnskap om været, utstyr og flyteknikk, sammen med praktisk trening er avgjørende.

I en tidlig fase i flykarrieren vil erfarne medpiloter være av stor verdi. Skaff deg en fadder om du kan det. Han vil lettere kunne se an værforholdene og gi nødvendig veiledning.

Fly med "en fot i bakken"

Vel i lufta er det nødvendig å kunne se fram i tid. Hva gjør jeg hvis...

- det blåser opp?
- skyene vokser?
- noen andre flyr i min kurs?
- jeg flyr inn i synkende luft?
- glideren får et innklapp?

Også videre... Listen kan fort bli lang. Trikket under flyturen er å hele tiden se fram i tid. Slik at du alltid har en plan B hvis noe uforutsett (eller forutsett?) skjer. Du må altså tolke den nåværende situasjonen og ut fra den forestille deg hva som kan eller vil skje fram i tid.

Med erfaring blir det lettere å tolke situasjonen og ha alternativer klare.

Utelanding

Enten du er en dedikert distansepilot som boltrer deg mellom skyene over store områder, eller en søndagspilot som finner rekreasjon i lokal flyging, vil du tilbringe tid i nærhet til naturen og fjellheimen. Vi tilbringer mye tid på fjellet, men det er ikke gitt at vi tenker som fjellfolk.

Med aktiviteten vår kan vi bli utsatt for å lande i ulendt terreng, vekke fra folk og mobildekning. Dette kan skje ved lokale

flyturer hvor ikke alt gikk etter planen, så vel som på lange distanseturer. Når en først har landet ute, gjelder det å være forberedt. Riktig utstyr, riktig kunnskap og riktig handling vil gjøre hjemturen langt mer behagelig enn om du ikke er forberedt.

Landing og like hel

Dersom du har utlandet og er like hel i et område hvor andre ser deg fra luften, snurp sammen utstyret for å signalisere at du er ok. Herfra er oppgaven å komme seg tilbake. Er du i ukjent terreng og/eller i skogen, kan kart, kompass og GPS være viktige hjelpemidler som gjør returen lettere. Et overblikk fra luften før du lander kan gi deg nødvendig oversikt for å finne rett vei.

Er det langt tilbake vil du ha glede av godt fottøy og tilstrekkelig med mat og drikke. Er du ved en vei kan det være fordelaktig å legge igjen utstyret for å hente det med bil senere. Husk å gi beskjed til dine flykamerater, så snart du kan det, om at du er ok og på vei tilbake.

Når uhellet er ute

La utstyret ligge åpent på bakken dersom du har skadet deg i et område hvor noen ser deg fra luften. Dette signaliserer at du trenger hjelp. Er du i et område hvor ingen ser deg vil mobiltelefon og/eller radio kunne redde deg ut av situasjonen. Flyr du utenfor dekningsområde vil radiokommunikasjon med andre piloter fungere som sikkerhetsline.

Flyging i slike områder innebærer utvilsomt en ekstra sikkerhetsrisiko. Det er på sin plass med villmarkskompetanse dersom en planlegger flyging i villmarken.

Tiltak som bidrar til din og dine medpiloters sikkerhet

1. Gjennomfør ompakk av nødskjerm samt hovedkontroll av glider og

- seletøy minimum hver 12' måned, uansett flytid.
2. Gjennomfør et nødskjerm-kastekurs en gang hvert år.
3. Sett av en ettermiddag hvert år til å delta på førstehjelpskurs. Norsk

- tilbake. Gi beskjed dersom turen endrer seg fra planen.
9. Fly fortrinnsvis sammen med andre.
10. Snu i tide.

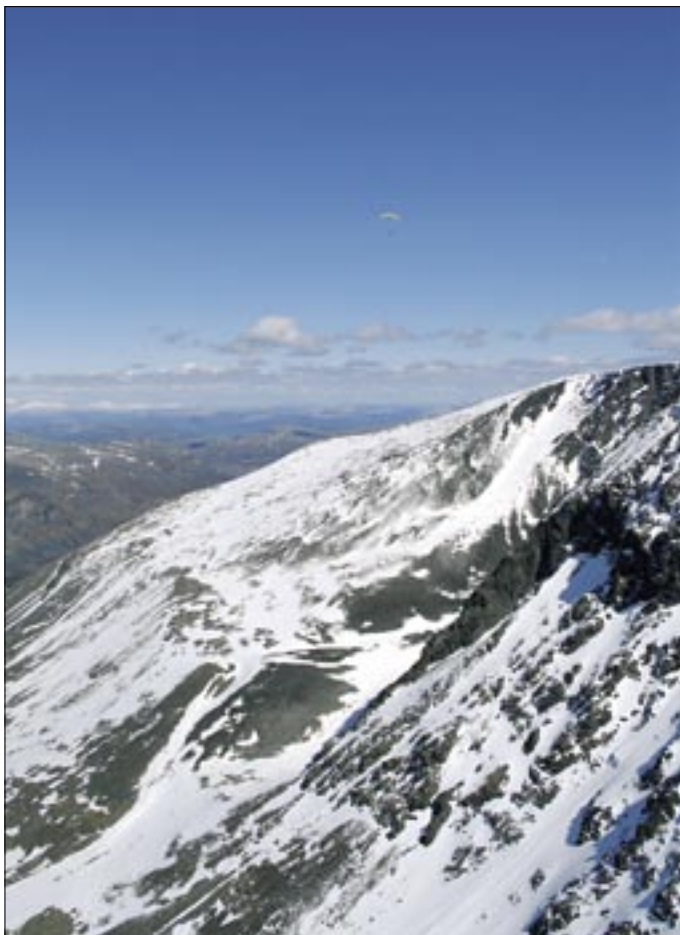
Og husk at den viktigste sikkerheten ligger i god dømmekraft. Lær deg godt airmanship og ha disiplin til å etterleve kunnskapen!

Risikoen er ditt valg!

Uansett hvilke sikkerhetsforanstaltninger en tar, vil paragliding alltid innebære en viss risiko. Hvor farlig aktiviteten er, er det riktignok vanskelig å gi noe eksakt mål på. Noen kan fly aktivt en mannsalder uten et blåmerke, mens andre er uheldige og trækker over allerede på begynnerkurset. Like fullt har uhellsrapportene, både de nasjonale og utenlandske, de siste årene vist oss at aktiviteten koster.

Når vi velger å drive med paragliding følger risikoen med på "kjøpet", enten vi liker det eller ikke. Den svært erfarne og internasjonalt kjente paragliderpiloten Bob Drury snakker om at det handler om risiko versus gevinst. For å få oppleve de fantastiske naturopplevelsene og den frihetsfølelsen paragliding kan gi oss, må vi være villige til å ta risikoen som følger med.

Det vil være gagnlig å stille seg spørsmålene "hvilken risiko innebærer min flyging?" og "hvilken risiko er jeg villig til å ta?" Er du bestemt på å drive med paragliding, er det sannsynlig at du har konkludert med at fordelene veier opp for risikoen.



Landing i dette området krever godt fottøy. Kryssing fra Boverdalen til Tessevern. Foto: Arne Kristian Boiesen

Luftambulansse arrangerer gode kurs.

Flyvettregler

1. Ha alltid redningsutstyr som en fast del av flyutstyret.
2. Ha riktig bekledning.
3. Ha alltid med nok mat og drikke.
4. Ha med GPS, kart og kompass når du flyr i ukjent terreng.
5. Ha med mobiltelefon, og bruk radio når du skal fly utover dekningsområde.
6. Studer værmeldingen før du reiser ut for å fly.
7. Studer kart over området du planlegger flyging i før du reiser ut.
8. Meld alltid fra hvor du planlegger flyging og når du regner med å komme

Henden LANDER KONGEPOKALEN

Tekst: Mikael Benjamin Ulstrup, Fredrik Jensen og Werner Johannessen. Foto: Dag Holen



MED OVER 2000 TIMER I LUFTA, 28 ÅRS ERFARING OG EN IMPONERENDE MERITTLISTE ER NILS AAGE HENDEN UTVILSOMT EN AV DE STORE I NORSK HANGGLIDING. ETTER 14 NM-MEDALJER, HVORAV DEN FJERDE I GULL, HØSTER HAN EN VELFORTJENT KONGEPOKAL. SELV FORHOLDER HAN SEG SVÆRT YOMYK TIL DET HELE.

DEN SPEDE START

Nils Aage tar oss tilbake i tid og forteller om sin jomfrutur med hangglider. Høsten 1978.

-Naboen hadde vært på HG-kurs i to dager og kom hjem med Hiway standard. Han var vel av den fornuftige typen som likte å forstå hva som skjedde. Jeg var vel omtrent like dum da som nå, så det vart til at han sto og så på mens undertegnede prøvde ut redskapen.

BESTE FLYOPPLEVELSE?

- Det var vår og blodet bruste. Starta fra Espesetra i Heidal og fulgte dalen sørover til Brummundal. Hadde hentebil like bak meg og var på tur til Vågå mindre enn to timer etter landing. Tok en kjapp dusj og slentret til Ridderspranget for loggepils. Dama bak bardisken hadde noe i blikket – ti år etter og vi holder fortsatt sammen!

OM GOD DØMMEKRAFT

Hva er din sikkerhetsfilosofi?

- Har i hele min flykarriere prøvd å vurdere forhold og ferdigheter innenfor mine evner. Dette har ført til nesten bare fine opplevelser. Ser ingen grunn til å presse meg til å fly under usikre forhold. Det kommer mange flere dager.

HVA DET BETYR Å MOTTA KONGEPOKALEN?

- Det hele er jo en parodi. Må vel betegnes som den dårligste "idrettsutøver" som har mottatt en slik pokal. Har øvd i 25 år og brukte 10-12 timer i lufta under fjorårets NM. Tenk hvor flinke fridrettsutøverne er! De tar på seg løpesko og 20 minutter senere tørker de bort svetten og tar imot trofeet. Da har de vel og merke løpt i over 10 sekunder, eller hoppet i bortimot to sekunder.



Ikke desto mindre, det er en stor ære å kunne motta en slik pokal. Dersom den kommer? Det er over 12 måneder siden jeg vant, men har så langt ikke sett noe til pokalen. Det kan godt hende at kongen er blakk? Eller at fru i huset har vært hos panteren, hvem vet?

OG TIL SLUTT – EN HILSEN FRA WERNER

Mens Nils Aage var på prøve-VM i Texas i august, nyttet vi sjansen til å få noen ord

fra flykameraten Werner Johannessen:

– Noe som ikke alle vet er at Nils Aage i sine første konkurranser, Norges Cup og NM på 80-tallet, flere ganger kom desidert sist på resultatene... Det er utrolig at han har holdt koken i så mange år på den internasjonale konkurransearena.

Nils Aage er meget seriøs i alt som har med hanggliding å gjøre og nærer den største

respekt hos oss alle. Aldri noe vondt om noen fra hans munn. Ble i en årrekke kalt for “den evige toer” men har sannelig tatt hevn i de siste 6-7 årene.

Hils han fra oss “gutta” (Knut og meg) og ønsk han velkommen til å oppleve vår vakre natur i normal hastighet så snart han er ferdig med sine race mot goal med dødsforakt i øya. Vi venter vi, selv om vi blir hundre!

Werner



JET/FLAP
TECHNOLOGY

A DHV 1-2 glider for cross-country flying,
for thermalling and for pure flying bliss.

The high end freerider CHILI is the right choice
for downgraders or upgraders!

**STAYING UP
MADE EASY**

* new in season '06

more information at:

More joy of flight

TACO*
groundhandling-trainer/snowkite

MESCAL
JET FLAP fun cruiser – DHV 1

TEQUILA
JET FLAP freerider – DHV 1-2

CHILI*
JET FLAP high-end freerider – DHV 1-2

CAYENNE2*
JET FLAP sportster – DHV 2

POISON
JET FLAP race carver – DHV 2-3

JOIN'T
JET FLAP biplace – DHV 1-2

SCOTCH*
JET FLAP motorglider – DULV

TLF: 46 66 03 61
e-post: andreas@fly4ever.no

www.skywalk.no

skywalk

Milslukern 2006

-en suksess, igjen

Tekst: Arne Kristian Boiesen

150 piloter var samlet til Milslukern 2006. God værmelding på Norges kanskje beste flysted måtte gi norgeseliten gode distansemuligheter. Og det ble det!

Rolf Dale på gli mot Fåvang. Foto: Arne Kristian Boiesen

Konkurransen

Milslukern er en fridistansekonkurranse i Vågå arrangert av Jetta Luftsportsklubb. Målet er så enkelt som å fly lengst mulig vekk fra starten. Summen av den fridistansen du har gjort i løpet av konkurransen blir ditt resultat.

Denne formen for konkurranse bringer den hardbarkede konkurransepiloten sammen med den klassiske distansepiloten. Milslukern bringer frem den ultimate piloten som kan fly fort, men som også er tålmodig og flyr klokt.

I tillegg til Milslukern ble det kjørt oppgave i norgescupen for paragliding med "race to nowhere". Det betyr førstemann til å fly til enden av en sirkel med en bestemt radius.

For logistikk og infrastruktur stod fagsjef Arne Håkon Hillestad utrettelig på.

Været

Forventet godvær gjorde at optimismen før konkurransen var stor. Selv om første dagen av konkurransen regnet bort, var alle positive til de kommende dager. Det var ventet et høytrykk innover Norge som skulle gi oss godt vær en rekke dager. De kommende konkurransedagene ble preget av dette; stabil vind, lite skyer og til dels knallhard blåtermikk som bare Vågå kan by på.

"-norravinden"

Dag 2 av konkurransen ble lagt til Vole, hovedstarten i Vågå. Det ble satt oppgave i NC paragliding på 60 km. Det vil si førstemann som fløy over 60 km vant omgangen denne dagen. Konkurransesvarlig Øyvind Ellefsen ga beskjed om gode forhold med nordvestlig vindretning i høyden. Denne vinden skulle vise seg å bli avgjørende på resultatene denne dagen. Femten minutter etter at vinduet var åpent slo nemlig vinden over til nordvest, noe som skapte store problemer for de som fortsatt var igjen.

Undertegnede var en disse, men klarte å lirke seg ut på "bakvind". Det ble en heisatur nedover til han nådde bobla. Noen andre piloter klarte også å gjøre dette, mens en rekke ble stående igjen. De som startet tidlig fikk til gjengjeld smake på bølger over Vågårusti.

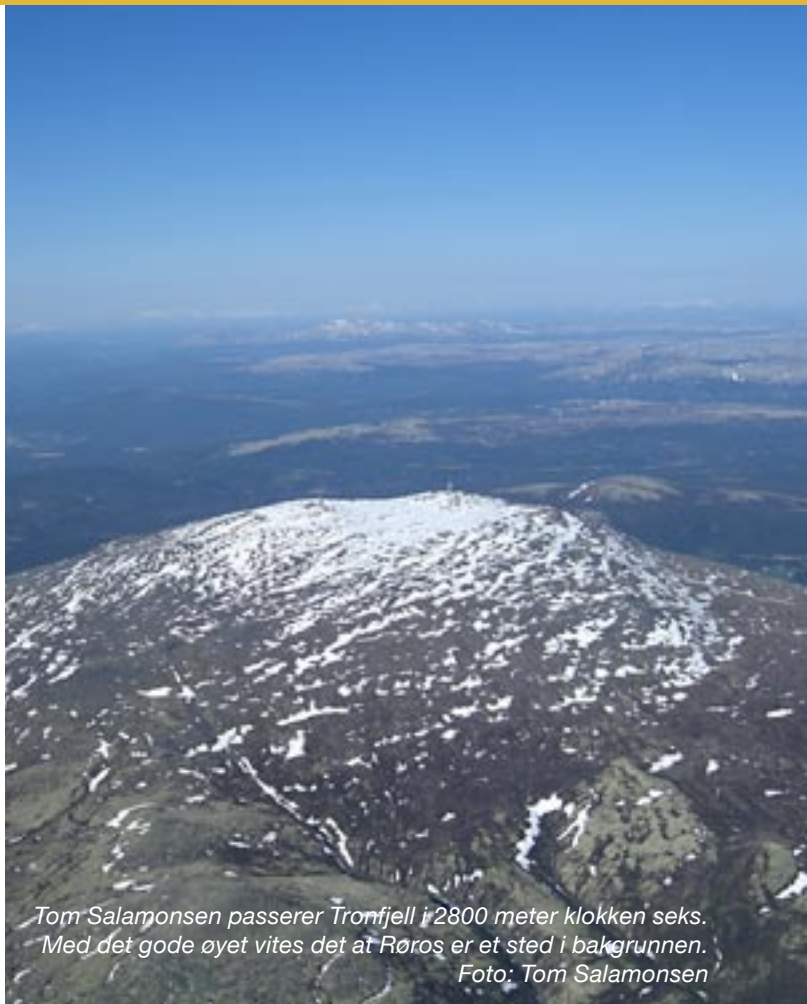
"Melkeruta"

På grunn av vindretningen fløy de aller fleste som kom seg av gårde, den sedvanlige "melkeruta" nedover Gudbrandsdalen. Men det viste seg etter hvert at melken tok en annen rute denne dagen. Mye vind gjorde at de sedvanlige triggerpunktene ikke slapp like bra, så de som klarte å bruke kreativiteten ble belønnet for dette.

Etter Ringeby hadde de fleste landet. Men to pg-piloter var fortsatt med i dansen. Undertegnede var en av disse og landet ved Krekke på 81 km. Rolf Dale med stor T for tålmodighet klarte derimot å lirke seg videre forbi Lillehammer til dagens beste



Frode Halse og Magnus Eriksson skurrer termikk over Gudbrandsdalen. Foto: Arne Kristian Boiesen



Tom Salamonsen passerer Tronfjell i 2800 meter klokken seks. Med det gode øyet vites det at Røros er et sted i bakgrunnen. Foto: Tom Salamonsen

pg på 114 km. Nils Aage Henden var også i sin sedvanlige form, og fløy en lang hentetur ned til Solvang på 125 km sør for Lillehammer.

Bust på Dovre

Dag 3 av konkurransen ga pilotene en bedre vindretning å jobbe på. Det var meldt SV i høyden som gjorde det lettere å starte på Vole da vinden ikke slo over på bakvind. Med sør-vestlig retning begynner det også å koke i hodene på de mest ivrige distansepilotene i Vågå. Det gir nemlig muligheten til å fly Grimsdalen mot Røros. En rute som har potensiale til å bringe pg- og hg-piloter til nye rekorder.

Et annet faktum som denne ruta er ensbetydende med, er stor B for "bust på Dovre". De som etter hvert har fått oppleve dette fenomenet skjønner hvor deprimeret man kan bli. 10-15 km distanse og en lang henting.

Noen piloter unngikk dette. En av de var Tom Salamonsen. Tom sendte undertegnede en tekstmelding fra lufta om at han var i skybas over Røros. Tung kost for Dovre-bustende piloter. Men det skulle etter hvert vise seg at han var over Tynset-område og ikke Røros.

Dagens lengste med paraglider ble Gunnar Sæbu på 140 km med landing forbi Røros. Vossingen Jon Gjerde slo også til med 165 km med sin hangglider.

Rondane

Å fly lavt innover Rondane samt å komme seg ut på andre siden, kan bety heltestatus for en dag. Men derimot å fly lavt innover dette fjellområde og ikke komme seg opp, betyr flere timers trasking og en fleipete mottagelse fra de andre pilotene. Felles for begge er at det kreves "store baller"!

Dag 3 av konkurransen ga slike forhold, slik at noen valgte å krysse dette flotte, men

akk så fryktinggytende terreng. Arbeidsforholdene var bobler opp til ca. 2500 moh og blåtermikk. En av de som klarte turen gjennom var Tonny Karlsen. Han landet ikke langt fra en vei som ga han mulighet for å få haik tilbake. Anders Bærheim derimot fikk større problemer, å måtte ta tak på beina i litt over 2 timer før han fikk haik. Felles for alle som prøvde var beinhard satsing. Noe som bør applauderes.

Olav Opsanger var den hg-piloten som kom lengst denne dagen. Han landet ved Elverum med en distanse på 168 km. Sammenlagt for Milslukern HG 2006 vant Voss' store sønn Jon Gjerde.

Gunnar Sæbu fikk dagens lengste tur med paraglider og fløy Gudbrandsdalen ned til Ringeby. Sammenlagt for paragliding ble Rolf Dale vinneren av Milslukern PG 2006.

Total resultatliste kan finnes på Jetta Luftsportsklubb sine klubbssider:
<http://jetta.ellefsen.net>



Jon Gjerde lander på flåta under avslutningsshowet på Veko. Foto og redigering: Stein Edgar Strandli



Konsentrasjon på landing. Foto: Kjell Keogh

Kiting av vinger på Retiro ved Molde. Foto: Bjarne Nygård



*Runar Halling flyr tandem ved Grøtterud, Hvittingfoss.
Foto: Fredrik Jensen*



Ulatowski flyr fra Knubben på Tustna i Møre og Romsdal. Foto: Geir Frode Langelo

NM / Nordisk i hanggliding og Vågå open 2006

Tekst og foto: Stein Edgar Strandli

ÅRETS VÅGÅ OPEN VAR BÅDE NM OG NORDISK MESTERSKAP. TIL TROSS FOR AT DEN INTERNASJONALE DELTAGELSEN BARE BESTO AV EN SVENSK PILOT, SÅ VAR FLYGINGEN BLANT DE ØVERSTE PÅ VIRKELIG HØYT NIVÅ. KNIVINGEN VAR INTENS MELLOM PILOTENE PÅ RESULTATLISTEN OG DET VAR IKKE MANGE POENG SOM SKILTE MELLOM DE ENKELTE OG BIDRO TIL Å HOLDE SPENNINGEN OPPE TIL SISTE SLUTT.



Jørgen Kjellberg skurr termikk med Rondane i bakgrunnen.

Av 8 konkurransedager ble det gjennomført 6 omganger. Oppgave lå fra 57 km til 92 km i lengde og det ble flydd i mål hver eneste dag. Oppgavetypene var både med normalt startvindu og startintervaller på 15 minutter, i tillegg til rene raceoppgaver hvor det er første mann i mål som vinner.

"EGEN KLASSE"

Olav Opsanger fra Jetta Luftsportklubb var i en klasse for seg og vant alle dagene og ble dermed Norsk og Nordisk mester og fikk sammenlagt 5074 poeng. Olav har tatt tredjeplass 4 år på rad så NM-seieren i år smakte nok ekstra godt.

NATURTALENT

Årets overraskelse var Bjørn Joakimsen som fløy inn som nummer 2, med 4499

poeng, en sterk prestasjon for en med så kort karriere innen hanggliding. I loggboken så står han oppført med ikke mere enn litt over 100 timer før NM så her snakker vi om naturtalent. Tredje plassen gikk til Jon Gjerde med 4354 poeng.

Moro var det også å se alle nykommerne som ble med på konkuransen i år. Det var mange ekstra blide fjes å se da det var flere piloter som klarte å fly i mål for første gang. Siste dagen ble vel sånn

sett eksepsjonell med hele 21 piloter i mål etter at dagens 75,4 km oppgave var ferdig. Dette gjorde vel også sitt til at banketten ble holdt i tide siden det var lite henting den dagen. Banketten begynte allerede klokken 20:00 og vi fikk spist god mat, delt ut premier og diplomer, og ikke minst feiret en verdig vinner.

VINGEROPPING

Av den sosiale karakteren så var det flere innslag i år. Mange grillkvelder ble det på senteret, vi hadde videokveld og ikke minst europeisk mesterskap i standard rogallo-vinge-hopping. Fjorårets mester Arne Hillestad måtte se seg slått i år av nykommer og svenske Niklas Pålsson. Niklas ble den heldige vinner av en norsk sixpack med øl. Flere lot seg friste av en

sixpack så vi hadde blant annet også noen tyske og franske paragliderpiloter som prøvde seg på denne sporten, men med varierende hell og lengder.



Niklas Pålsson demonstrerer hopping med standard rogallo vinge.

FRIFLYGERKONKURRANSE

Nytt av året var at det parallelt med NM også var en konkurranse for friflygerne, og vinneren Terje Solberg forsvarte Oslo og Omegn Hanggliderklubb sin ære ved å fly inn 100 poeng sammenlagt 4 gjennomførte oppgavedager. Atle Zeiner fra Lier Hanggliderklubb kommer inn tett etter med 98 poeng og Johnny Reichle som også er fra Oslo og Omegn Hanggliderklubb scoret 83 poeng som ga en fin tredjeplass.

Årets fotokonkurranse fikk inn mange flotte bilder og premien var et Canon 620A



Vinnere av Vågå Open, var fra venstre Olav, Bjørn, Jon, Nils Aage

digitalkamera sponset av Fotofokus . Kjell (Speideren) Keogh vant med et nydelig bilde av hangglidere over jettaplatået.

En stor takk til alle som deltok, hele 31 piloter var med i Vågå Open i år. En stor takk også til Trude Bang og Lene Markeng som blant annet klarte å få med 16 friflygere til deltakelse i pylon og spotlandings konkurransen. Kongens fortjenestemedalje burde også snart gå til Arne Hillestad for hans upåklagelige innsats med å drifte riksen-teret. Takk til alle andre som har bidratt til at vi fikk en slikt vellykket konkurranse.

Flere bilder fra fotokonkurransen og alle resultatene finner du på www.vaagaaopen.no
Sees neste år!

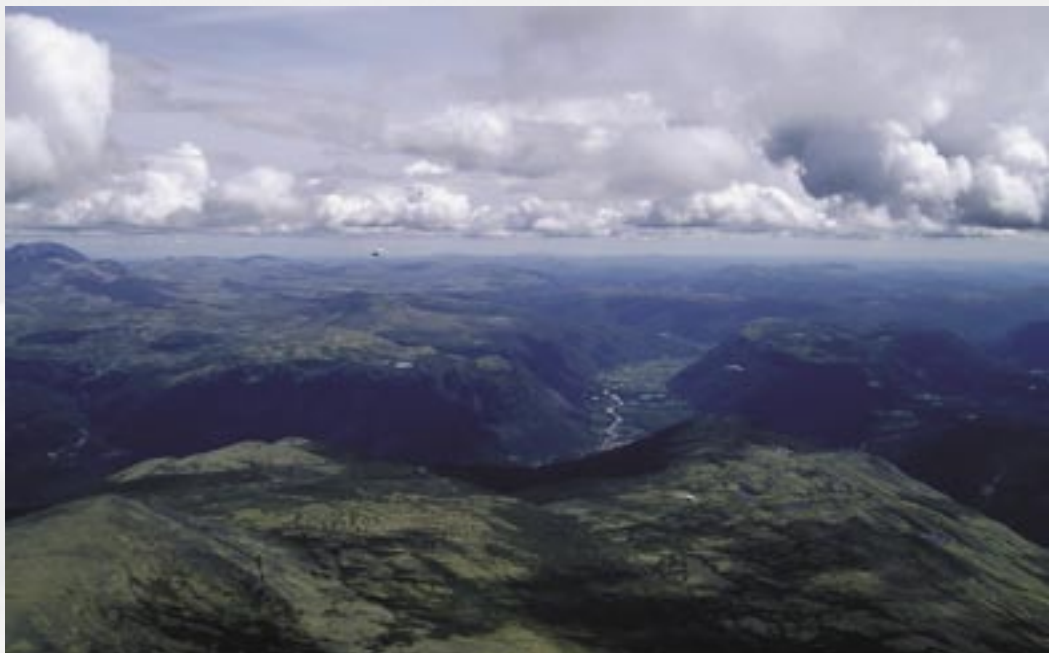
RESULTATER

Vågå Open

- 1 Olav Opsanger
- 2 Bjørn Joakimsen
- 3 Jon Gjerde
- 4 Nils Aage Henden
- 5 Arnt Ola Opsanger
- 6 Kjell Keogh
- 7 Dag Ring
- 8 Olav Lien Olsen
- 9 Jan Erik Gjerland
- 10 Øyvind Ellefsen

Resultatliste for lag

- 1 Jetta
- 2 Voss
- 3 Banan (Hedemarken)
- 4 Sirdal
- 5 Sportwing
- 6 Oslo og omegn
- 7 Lier bust



Vinneren av fotokonkurransen. Hangglidere over jettaplatået. Foto: Kjell Keogh

De beste i Norge flyr produkter fra Termikk&Rotor AS.

Her er rekkefølgen fra
NC 2006 sammenlagt.
Vi gratulerer:

1. Rolf Dale
UP Targa
2. Ronny Helgesen
UP Targa
3. Arne Årshog
UP Trango
4. Gunnar Sæbu
UP Trango
5. Halvor Landsverk
OZONE Mantra
6. Zoran Labovic
UP Targa



Romsdalstindene Paragliderklubb

Tekst: Andreas Molaup og Jon Erik Staurset

Bakgrunnsfoto: Beate Hegge



Romsdalstindene Paragliderklubb ble stiftet 2. januar 1993 på Åndalsnes av syv personer som leide inn en instruktør fra Vartdal. Med tre støttemedlemmer var de mange nok til å starte egen klubb. Senere har kursing foregått i regi av egne instruktører. Klubben ble senere fusjonert med klubben i Molde og medlemmene kommer i dag fra hele Romsdalsområdet og Nordmøre.

Området til Romsdalstindene Paragliderklubb er geografisk stort i forhold til medlemsmassen, med medlemmer spredt utover Rauma, Romsdalshalvøya og store deler av Nordmøre. De lange avstandene fører derimot ikke til et asosialt miljø. Noen timers kjøring hit og dit er intet hinder, så lenge det kan flys! Prosjektene og planene om steder som skal beflys er mange, og gjennomføres i saaakte tempo. Det er jo så mange fine fjell å velge mellom. Men det lar seg ikke alltid kombinere med iveren etter å komme seg i lufta fortest mulig. Miljøet er ganske lite, alle kjenner alle, og alle er mer eller mindre gode venner! Litt vennskapelig kniving på tvers av Romsdalsfjorden kan det imidlertid være, men eventuelle disputer løser seg som regel med at hovedkvarteret på Åndalsnes sender noen vindpølser over til andre siden av fjorden.

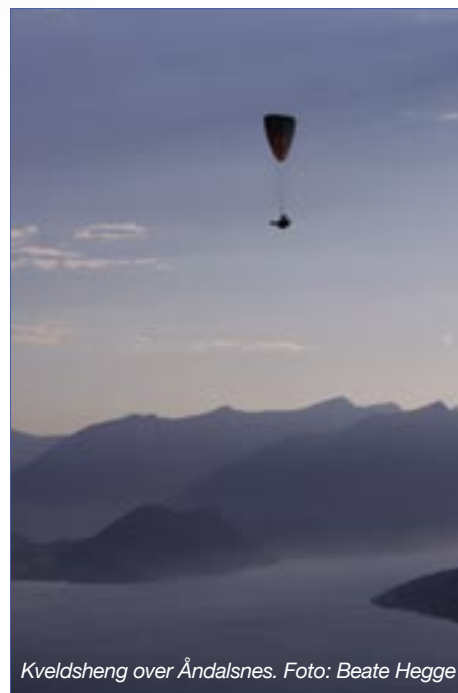
Aktivitet i klubben

Takket være få, men idealistiske instruktører, har klubben greid å holde et jevnt tilsig av nye medlemmer. De nye fjesene blir tatt godt imot, det er alltid koselig med nye venner i et så lite miljø. Det årlige klubbmesterskapet står som klubbens høydepunkt i løpet av sesongen. Da samles medlemmene for grilling, camping, flyging og sosialt samvær! Mesterskapet består av en alltid like omdiskutert merkelandings-

konkurransse, som offisielt har statusen "uhøytidelig", men som i realiteten er full krig og blodig alvor. Kunsten er å spille totalt likegyldig, mens man i virkeligheten gir jernet og satser alt! Ellers er medlemmene stadig ute og reiser. Årlig sendes det delegasjoner til NC-rundene, Voss, Mexico, Brasil, kontinentet, og ellers rundt om i verden der det måtte skje noe stort. Primus motor i klubben, Arne Årsbog, har sågar vært landslagspilot, og flyr stadig mye lengre enn oss andre. Arnes bedre halvdel Berit Brudeseth er i gang med å konkurrere igjen etter et skadeavbrekk -også hun tidligere landslagspilot. Tilfeldigvis er de begge også klubbens instruktører... Ryktene sier at klubben får noen nye tandempiloter ganske snart - slik at vi kan vise vingeløse fugler hvor gøy det er å fly.

PG-bil

Tidligere Molde Luftsportklubb fusjonerte i 2001 med RPK, grunnet liten aktivitet. HG-pilotene i Molde la jernskrammelet sitt på hylla, unntatt Jon Magnus, som tok til vettet og startet med PG. I de senere år har PG-aktiviteten derimot tatt seg betydelig opp. Nå logges det turer fra dette området nesten daglig. Været er for øvrig ikke alltid med oss, klimaet kan være ganske nordvestlandsk (!) fra tid til annen! Men vi flyr derimot på alle vindretninger, og er lite



Kveldsheng over Åndalsnes. Foto: Beate Hegge

plaget med bølgeforhold ved kysten. Fjellet Tusten er flittig brukt, av praktiske grunner. Veldig lettvinnt å samle troppene og kjøre opp, om det skulle bli en solgløtt på himmelen. Vi har en halvårsavtale fra 1992 med Televerket om lån av veien opp på Tusten! Godt informerte kilder sier at denne gjelder fremdeles.... Avtalen har en klausul om at vi skal benytte firehjulstrekkere, og med

to biler opp og ned blir det som regel fire hjul som drar. Tusten-mafiaen fantaserer for øvrig stort om å kjøpe firehjulstrekkere, noe som resulterer i uttrykket "PG-BIL!!!" hver gang en Land Rover eller en rusten Lada Niva humper forbi.

Fantastisk natur

Klubben har trolig flere flysteder enn piloter! Den generøse naturen byr på masse flott landskap, fra monumentale kysthang til storslåtte dalfører. Mye av naturen er ikke utforsket i PG-sammenheng, så det finnes nok av utfordringer for den som vil! Freikollen i Kristiansund og Nøssa i Torvikbukta er nordmøringenes hjemmebane. Romsdalshalvøya har Skalten, Jendemsfjellet, Eidskrem, Tusten og Malmefjorden som de mest brukte. Rauma har Åfarnes, Kjerringplassen, Måndalen, Innfjorden, Sandgrovbotn med flere. Det blir en del fjellturer i løpet av året! Kjerringplassen er kjent som en skikkelig melkesyretest, men belønningen kan det være verdt å slite seg ut for. Hvem har vel ikke drømt om å fly opp Romsdalen? Arne hadde for øvrig



Noen ganger er skydekkeket lavt... Foto: P. V. Rasmussen



Take off fra Aksla. Foto: Beate Hegge

også fylkesrekorden med PG tidligere, fra Kjerringplassen, helt til noen sørmøringer snappet den fra oss. Det ryktes at denne rekorden igjen vil havne på Romsdalske hender om kun kort tid!! Ifølge godt informerte kilder!

Flystedene til klubben står for øvrig vel beskrevet i loggboken, med koordinater og

bilder og det hele. Skulle du rote deg inn i vårt nedslagsfelt, med PG i bagasjen, er det bare å ringe! Det er helt sikkert noen som vil være med, vi blir veldig, veldig glade når piloter fra andre klubber kommer på besøk for å fly sammen med oss!

Vi vil utfordre Oslo Paragliderklubb til å presentere seg i neste nummer av Fri Flukt.

Faktaboks

Klubbnavn	Romsdalstindene Paragliderklubb
Etablert	1993
Geografisk område	Romsdal, Nordmøre og omegn
Antall medlemmer	52
Antall aktive (flyr mer enn 10 t. per år)	ca. 15
Menn	49
Kvinner	3

Lokale flysteder (navn, moh, vindretn.)

Kjerringplassen 365moh alt med vest i.
Tusten 704moh alle retninger.
Littlefjellet 780moh, vestlig.
Eidskrem 225moh, nordvest.
Dette er bare noen få. Det vrirler av startsteder i distriktet og det er mange greie grunneiere her.

Hjemmeside	www.rpk.no
Leder	Arne Årsbog

PÅ KRYSS OG TVERS MED

Tekst: Stein Edgar Strandli

Tenk deg å reise et år hvor man bare følger våren og sommeren. 1. januar 2005 begynte det som skulle bli et slikt år for meg. Australia, New Zealand, USA, Mexico, Guatamala, Honduras, Ecuador, Galapagos, Peru, Bolivia, Chile, Påskeøya, Antarktis, Argentina og Brasil, ble reiseruta til slutt.



HG starten i San Pedro Sula, Honduras. Foto: Stein Edgar Strandli



Stein Edgar Strandli med en 11 år gammel Andes ørn i Colca Canyon. Foto: Kjersti Børresen

Guatamala og Honduras

Dette er hva man virkelig kan kalle bananrepublikker, land som har vært preget av borgerkrig, vold, ekstrem fattigdom og masse korrupsjon. Men til tross for alt det negative man hører om disse landene er folk utrolig hyggelige og landene fantastisk vakre. Guatamala blir kalt landet med evig vår og jeg kan godt skjønne hvorfor. Det er utrolig grønt og frodig overalt. Guatamala har en

liten, men ganske aktiv gjeng med HG-piloter ca 15 stk, enkelte av pilotene har flydd ca 30 år. Det er noen flere PG-piloter her ca 30 stk ble jeg fortalt.

Her nede må/bør man kunne spansk for å kunne prate med folk. Fordelen er at det er utrolig billige og bra spanskkurs. Spansken de snakker her er veldig tydelig og lett å forstå. Etter 4 dager med intensivkurs 8 timer om dagen skulle jeg bli med 12 HG-piloter til Honduras for å fly. Jeg fikk ei svensk dame som gikk på språkkurs til å avtale med gutta at jeg skulle bli hentet på et hotel i Guatamala City, da hun snakket mye bedre spansk enn meg. Klokken 4 på en fredag morra ble jeg hentet opp på et skikkelig sjaby hotel med vakter med pumpehagler av en guatemalsk pilot som het Lenin Conde, han snakket kanskje

20 ord engelsk så samtalen ble ganske interessant. Etter en stund traff vi på de andre pilotene og kjørte mot grensen til Honduras. Grensene i disse landene er alltid en moro opplevelse med lange køer og morske grensevakter med store våpen. De ser på deg og så på passet og så på deg og så passet igjen og etter at de utført denne prosessen en 20 ganger, så må du forklare hvor fødselsdatoen står, fødebyen din++. Når du til slutt må betale turistpris på papirlappen de putter i passet ditt og de har gitt deg mange nok stempler og signaturer kan du passere og så går du 50 meter til neste grense og så gjentar prosessen seg. Vel inne i Honduras blir vi stoppet hver 20 km i veikontrollposter med militære vakter som da skal sjekke papirer på bilene vi kjører og pass. Noen av gutta som er med, er tidligere gerilja-soldater så de skal selvfølgelig sjekke ut våpnene militærgutta har.

Etter å ha vært gjennom 10 av disse kontrollpostene så kommer vi til en by som heter San Pedro Sula og som ligger noen få mil unna den karibiske kyst hvor det er svarte sandstrender (vulkansand). I San Pedro Sula så bor Honduras eneste HG-pilot, Alfredo. Alfredo er en kjempehyggelig kar som jobber som musiker, dvs spilt piano på hoteller i blant annet Polen. Han har fikset overnatting for oss på byens beste hotell, et 5 stjernes lukshotell med en skokk av riker. Et perfekt sted for en gjeng med HG-bomser på tur.

Etter at vi har sjekket inn så går vi rett ut til landing for å rydde denne. Landingen ligger rett ved et slumområde og det er ikke lenge før de lokale gutta er der for å hjelpe oss.

HANGGLIDERSELE

Så utstyrt med macheter (Lange kniver på ca en meter) så er det bare å hogge løs på alt av vegetasjon for å rydde en landingspott. Etter en times jobb og noen få dollar fattigere så har vi et landingsjorde på 70 x 100 meter.

Da er det opp for å fly. Bak byen ligger det en lengre ås/fjellkjede som strekker seg flere mil fra kysten og innover i landet. Den er kanskje 700 meter på det høyeste og over hele fjellkjeden ligger det en stor feit sky som en normalt sett skulle tro ville lage masse torden og regn hvert øyeblikk, men ikke her. Det løfter svakt 1-2 m/s og er egentlig bare kos å fly her. Ute ved kysten derimot var det meget turbulent. Her blir jeg passert av noen gamle jagerfly som ser ut som de er av russisk opprinnelse + et helikopter som driver snittflyging langs fjellsiden. For senere forklart at det var et stort flyshow der, de trodde ikke jeg ville komme så langt.

Når en skal lande så kommer stort sett alt som er av unger i området for å se på. Da er det bare å kjøre litt show som seg hør og bør her nede med noen vingovere og low-pass til stor jubel fra ca 200 unger. Jeg har ikke omtrent fått satt beina på bakken før det er 30 unger som skal hjelpe meg med å bære vingen, ta på meg, gi meg vann, frukt etc. Selvfølgelig skal de spørre 1000 spørsmål om alt mulig. Får senere vite at jeg er første europeer som flyr her.

De neste dagene er det flytreff (HG og PG), da er vi piloter i fra Colombia, Costa Rica, Nicuragua, Honduras, Guatemala og Norge. På kvelden er det stor fest og middag med taler, fikk til og med hilse på ordføreren i byen. Senere på kvelden ender vi opp på karaokebar hvor jeg til slutt ender opp med å synge spanske antikrigssanger jeg aldri har hørt før til stor jubel fra de lokale. Til de av dere som har vært så uheldig å høre meg synge før, så vet dere nok at høy promille er nødvendig for å overleve en slik seanse. Kvelden ender opp med internasjonal forbrødring der vi lærer hverandre tabuord på forskjellige språk.

De neste dagene flyr vi mange og fine turer her, men skyene ligger stort sett tett over fjellene her hele tiden. På landing den siste dagen før vi reiser hjem er det en av de lokal guttene (ca 10 år) som vil gifte bort søstra si til meg. Forklarer høflig at jeg synes hun var veldig søt, men "litt" i yngste laget for meg, hun var 13!

I Guatemala kan du leie utstyr (HG) av en tysker som bor her om vinteren (han arrangerer også PG turer men leier ikke ut PG'er). Guatemala gir mange flotte muligheter for fin flyging. Hva med å ta en skiturl fra en vulkan (3600 moh) og så lande på stranda ved Stillehavet. I tillegg så er det som å komme 100 år tilbake i tiden enkelte steder i Guatemala. Landet tilbyr en veldig rik og levende indianerkultur og ikke minst masse overtro. Indianerne her har en utrolig blanding av katolisisme og deres egen opprinnelige tro. Man skal ikke være overrasket å oppleve i enkelte kirker at man kan oppleve enkelte seremonier som her hjemme neppe kan kalles kristne, dvs arriving av hue på høner, tilbe/ofre til en figur med treansikt, kropp av tøy og et hjerte av sølv (Sachimon heter han og er en god gud visstnok). Så hvis flygingen skulle bli for kjedelig så vet du hva du kan se på i stedet. For mere info om flyging i Guatemala: <http://www.hanggliding-guatemala.de>

Chile

Chile er et land fylt med kontraster og dessuten et veldig lett land å reise rundt i, veldig bra organisert og mye rikere enn landene det grenser til. Naturen er også ubeskrivelig vakker.



Condor i Peru. Foto: Stein Edgar Strandli



Marked i Guatemala. Foto: Stein Edgar Strandli

Iquique er vel det beste kysthanget i hele Sør-Amerika og det ligger nord i Chile. Området rundt er ørken og det er noen enorme sanddyner/ klipper man flyr på her. Sjekk ut mere på <http://www.parapenteiquique.cl/>

I Atakama-ørkenen er det flydd mange og flotte xc-turer, men det er er ekstremt øde og krevende område å fly da man må holde seg til de veiene som finnes i området. Max Speiss har flydd flere turer i dette området



Solnedgang over Fly ranch i Argentina. Foto: Stein Edgar Strandli

og skrevet flere artikler om stedet på blant annet Ozreport. Max var forresten kjempehyggelig og ordnet slik at jeg fikk låne vinge i Chile, dvs i fra en venn av han.

Det er mange flysteder rundt Santiago og fint å fly på sommeren. Flyklubben i området eier et eget lite fjell som de har start/ landing og skolebakke. Ca klokken 13 kommer vinden og står rett inn på fjellet. Her kan man da fly hang og ta termikk til du ikke gidder å fly mere, deilig. Eneste lille minuset er at flyplassen ligger 3 km unna og man skal ikke mange kilometerene unna før man er i konflikt med flyene, noe jeg fikk oppleve da jeg stakk på distansetur til Andes-fjellene, som lå på andre siden av luftleden til flyplassen. Utrolig nok har de ingen restriksjoner på stedet!

Et år kort fortalt:

115 timer i lufta, hundrevis av timer på internettkafe for å få tak i folk som jeg kan låne utstyr av. Mange nye venner, 12 000 bilder på pc'en, mange kroner fattigere, men mange minner rikere. Ranet bare en gang. Lært meg et nytt språk (spansk). Vil jeg gjort det samme igjen, selvfølgelig.

Kjekt å vite:

Papalote = Hangglider på spansk i Mexico (indiansk ord for sommerfugl)

Ala Delta = Hangglider på spansk i Mellom og Sør-Amerika

Parapente = Paraglider på spansk

Leier du vinge, sjekk den grundig! Og så

sjekker du den en gang til minst. Jeg fant utrolig mange rare løsninger på vinger rundt omkring.

Å fly i disse landene krever en del forberedelser, og særlig å få tak i vinge. Forbered deg i tide. Internett fungerer greit som søkeverktøy, men de fleste sidene som gir deg kontakt info er oftes på spansk/ portugisisk. Det kan være greit å gå på forumsider å kontakte folk der, der treffer en som regel aktive folk. Jeg brukte Ozreports som kilde for å få tak i en del kontaktpersoner. Andre muligheter er å bruke forhandlerne til de forskjellige fabrikkene (Moyes, WillsWing, Airborne etc)

Cash is king = skal du handle noe, betale leie av vinger etc, du må ha kontanter. Veldig sjelden at folk godtar kredittkort (store hoteller gjør), minibanker gir deg ikke mye kontanter av gangen, lurt å planlegge litt og ha flere bankkort.

Stor grein i veien! = Dette er Mellom- og Sør-Amerikas tegn på varseltrekant. Ikke gass på og kjør fort forbi, hele veien kan være rast ut rundt neste sving.

Denne artikkelen er forkortet, full versjon kan leses på www.friflukt.no



Stein Edgar Strandli lander på hovedlanding i Valle de bravo.
Foto: Kjersti Børresen

ÅRETS FOTOKONKURRANSE!

Alle medlemmer av HP/NLF inviteres herved til årets store foto-konkurranse i Fri Flukt. Knips sommerens beste flyrelaterte bilde og vinn flyutstyr, forsiden av Fri Flukt og heder og ære.

De tre beste bildene blir premiert og hver deltaker kan sende inn maksimalt fem bilder. Siste frist for innlevering av bilder er **1. oktober 2006**.

Send en e-post til foto@friflukt.no med ditt bidrag, og husk at filstørrelsen bør være større enn 500 kb. Dersom ditt beste blinkskudd er på dias eller negativ, kan du skanne inn bildet og sende det til samme e-post adresse. Lykke til!



TERMIKK&ROTOR A/S, din totalleverandør! salg-kurs-reparasjon-oppfølging på alle nivå. Vi jobber heltid med paragliding!

Hva er fordelene med å handle paraglider og tilbehør av Termikk&Rotor A/S?

1. Vi har eget verksted som kan gjøre alle reparasjoner på et paragliderutstyr raskt
2. Vi har instrumenter for å teste både duk (porøsitet) og liner (bruddstyrke)
3. Vi forhandler 4 forskjellige merker glidere noe som gir stor valgfrihet
4. Vi er konkurransedyktige på pris
5. Vi lagerfører mange varer for rask levering
6. Vi har seler på lager slik at kunden kan prøvesitte flere typer og finne den som passer
7. Vi har butikk i Oslo sentrum 5 minutter gange fra Oslo S
8. Vi har lang erfaring innen sporten
9. Vår erfaring fra konkurranse, instruksjon, materiell og valg av glider deler vi gjerne med andre
10. Meget gunstige avbetalingsordninger

Vi reparerer alle skader som skulle oppstå meget raskt. Hvis vi ikke skulle greie det innen 2 uker, får du låne glider av oss gratis HVIS glideren er kjøpt av Termikk&Rotor A/S



PG butikken med eget verksted
www.paragliding.no

SAT GUTTA MØTER NORDLENDING I VERTIGO VOSS

Tekst: Frode Løtvedt. Foto: Øyvind Larssen

VI SKULLE GJØRE NC- AKRO PÅ VOSS, EKSTREMSPORTVEKO OG DOWNTTEAM CHALLENGE I ARE PÅ TO OG EN HALV UKE. VERTIGO VOSS VAR "ROSINEN I PØLSA". DET SKULLE BLI DEN MEST ADRENALINFYLTE UKEN I MITT LIV, SÅ LANGT...

VOSS

Det ble lite trening på meg i tiden før Voss-turen, jeg var påmeldt NC-Voss, Vertigo-Voss og Downteam Acro Challenge, så jeg var veldig spent på hvordan dette ville gå. Nivået i norsk akro har blitt utrolig høyt de siste årene og det begynner å bli vanskelig å henge med. Vi ankom Voss fredag 23. juni og fikk satt opp teltet ved landinga nedenfor Fleischer. Lørdag ved det oppmøte på minigolfen for deltakerne på NC-Akro. Konkurransen varte lørdag og søndag og gikk sånn passe for min del. Jeg brukte konkurransen nærmest som oppvarming/trening for jeg hadde mange nye øvelser jeg ville prøve de to neste ukene.

EKSTREMSPORTVEKO 2006

Søndag etter NC var det åpningsseremoni for Veko og som vanlig skulle det flys oppvisning. Pål og gutta ville prøve 5 tandemdropp over festivalplassen og jeg fikk dermed sjansen til å prøve pg-dropp for første gang. Lærte å pakke d-bag bare noen minutter før avreise og fikk vekket Vanja som skulle være tandempilot. Take-off med tandem når passasjerer henger under i en d-bag er veldig uvant. Når

piloten tar av er passasjerer enda på bakken og må springe under til begge er i lufta. Stans er utelukket da det vil få piloten til å gå i bakken fremfor passasjerer. Pål og Perni tok av først, jeg og Vanja kom like etter. Da jeg kom i lufta så jeg

atnestemannrasteneditræneutenforstart.

Passasjerer hadde satt fast foten i en gren nederst på start og dratt piloten ned. Godt det er mye busker nedenfor Hanguren, det gikk heldigvis bra. Droppet var over på mindre enn et sekund og skjermen åpnet seg perfekt like under tandemmen. Da jeg har samme fart som tandemmen blir det heller ingen pendel så det føltes nesten uvirkelig enkelt ut. Men ikke misforstå, å falle baklengs med slakke liner kiler fryktelig i magen. Dette var MORRO!! Fikk trent litt de neste dagene og prøvde bla. mactwist, en øvelse jeg skulle komme til å digge. Makan til rush, lade lade, draaaa hardt og "spjooing" verden snurrer og jeg skjønner ingenting før det plutselig er stille igjen og vingen begynner å fly. WOW, MORRO!

Så får jeg plutselig beskjed om at jeg får bli med i Vertigo! Lå opprinnelig på 6. plass på venteliste så jeg hadde avskrevet å få delta der. Men nå skal vist jeg, en skremt nordlending få fly sammen med SAT teamet og verdens beste akro-piloter. De proffe gutta har begynt å ankomme. Franskmenn, spanjoler og sveitsere trener helikopter, tumble, mistyflipp og syncro. Ser bl.a. at Hans



Fullastet helikopter tar av for kvalifisering og prøvedropp.



Frode Løtvedt over på utstigning og rutiner før dropp.

Prunarettly gjør 6 tumbler fremfor landing. Skal jeg være med i denne gjengen? Regner med jeg kommer på sisteplass, men skal i hvert fall gjøre så godt jeg kan.

VERTIGO VOSS 24. JUNI - 1. JULI

Vertigo Voss er en del av Acro World Tour og startmetoden her er helikopterdropp! Det i seg selv er nok til å få en hardbarka akro-pilot til å miste motet. Konkurransen startet tidlig på onsdag med sjekking av utstyr og pakking av d-bag. Pakkemetoden ble demonstrert av Jan Nilsen på Nordic Ventures med hjelp av Raol Rodriguez og noen av de spanske gutta, de har gjort dette noen ganger før så vi fulgte spent med. Pakkingen måtte vi gjøre selv, noe

som er forståelig siden ingen vil ta ansvaret for pakkingen hvis noe skulle gå galt. Vi lærer fort metoden og pakkingen går greit. Droppsekkene er noe mindre enn det som vanligvis brukes for at alt skal passe inn i et trangt helikopter og ikke alle er like sikre på at det vil fungere smertefritt. Jan, som er en drevet fallskjermhopper, har vært med på å utvikle d-bagging i Norge så det burde fungere. Merker at nervøsiteten blant noen av gutta øker, d-bag med paraglider er ikke standard startmetode og vil neppe bli det på enda noen år.

PRØVEOMGANG/KVALIFISERING

De som ikke hadde gjort helidropp før måtte gjøre et prøvehopp før første omgang. Enkelte må også kjøre et kvalifiseringsrun for i det hele tatt å delta, også jeg. Øvelsene var WO, superstall, helikopter og SAT. Var egentlig mest nervøs i begynnelsen av dagen, men følte etterhvert at forberedelsene var så grundige at dette bare måtte gå bra. Jan på Nordic ventures skal ha all heder for en veldig fin forberedelse. Ingenting var overlatt til tilfeldighetene, til og med metoden for å klatre ut av helikopteret ble gjennomgått to ganger for hver av pilotene. Man ville unngå for mye nervøs roting når piloten gikk ut på bommen, skulle nødskjermhåndtaket løsne i det trange helikopteret var det "en fot i ræva" og klar deg selv. Helikopterpiloten ville ikke risikere at nødskjermen løsnet fra en pilot som var festet til helikopteret, skulle det skje måtte pilot og helikopter skille lag snarest. Når det var klart for første dropp var det bare å gjøre som vi hadde lært. Var med i tredje helikopteret og fikk heldigvis sett noen vellykkede dropp før jeg skulle ut på bommen. Kriblingen i magen kan ikke beskrives. Jeg var ikke direkte redd, men gledet meg med en slags skrekkblandet fryd. Da jeg kom ut av helikopteret og hang i sela under bommen var det tommel opp, så plutselig så jeg helikopteret forsvinne opp mot himmelen. Fikk ikke tid til å gjøre mye før skjermen smalt opp, hadde håpet på en perfekt åpning, men skjermen hadde

en svær kravatt på høyre side. Spant raskt 1,5 runde og fikk twist på raiserne, men merkelig nok var nervøsiteten borte (dette fikser jeg tenkte jeg). Fikk stoppet rotasjonen før bremsene låste seg og fikk snurret opp twisten. Fikset kravatten med en rask "snappstall" og skjermen var fin igjen. Nå kunne omgangen begynne.



Frode klar for dropp.

Har aldri startet et run med mer adrenalin og måtte roe ned før øvelsene. Dro splinten i røykboksen og startet. Dro et par fine wingovere og gikk rett over i dynamisk fullstall. Merkelig at jeg var nervøs for denne øvelsen for bare noen måneder siden. Dro på alt jeg hadde, stall rett til himmels, opp med bremsene, tenk symmetri, fyller skjermen og fly rett ut. Perfekt! Nice.. Så var det Helikopter, hadde fått til denne øvelsen noen ganger tidligere, men var litt skeptisk. Dette er en vanskelig øvelse og den sitter ikke hver gang, spesielt ikke i konkurranser med mye nerver. Måtte roe ned litt, bremsset helt ned, og så sekkeform, opp med hånda, litt ytterbrems og så YEAHH! HELICO! Nydelig følelse og jeg smilte hele fire runder.

Så var det den øvelsen jeg har trent mest på, SAT. Har sikkert dratt 200 SAT'er og det sitter hver gang, bortsett fra i konkurranser. Har bommet tre ganger og vært like sur hver gang. Men denne gangen ble det perfekt. Merkelig hvordan en slik enkel øvelse kan få nervene til å hoppe, den er jo SÅÅÅ enkel. Fløy inn mot landing og var overlykkelig, perfekt run. Ikke alle greide det og vi mistet Erik Klette og Helgaset som begge plagdes med helico.

Fryktelig synd for jeg hadde gledet meg til å fly med disse, og jeg kunne kanskje slått en av dem. Nå var det bare meg, Fridtjov, Kennet, Kjartan og Pål igjen. Og meg som soleklar favoritt til sisteplass. Men det gjør jo ingenting, JEG ER MED!!!

RESTEN AV KONKURRANSEN

I et av runnene fikk jeg lyst til å leke litt ekstra. Prøvde en wingover helt ned til vannflata, tok den ut i en kraftig sving 1 meter over vannflaten og var sikker på bading. Men utrolig nok fikk jeg nok fart og pendel til å fly rett bort på flåta. WOW, tenkte jeg, må prøve å se kul ut nå, hehe, snakk om "gullhår".

Droppene gikk etterhvert bedre og fikk litt rutine på pakking og selve åpningen. Fikk en ny kravatt i et av droppene, denne gangen ble det ikke raisertwist, men måtte "snappstalle" flere ganger uten resultat. Tenkte nødskjerm, men tok tilslutt en kraftig stall som resulterte i nesten baklengs salto. Fikk kastet føttene ut på raiserne på venstre side og spratt tilbake. Spenstig får en si. Kravatten var der fortsatt, men den løste seg tilslutt med en ny fullstall med snillere karakter. Resten av konkurransen hadde jeg det bare morro. Koste meg med de øvelsene jeg kunne (og ikke kunne) og fikk glimrende hjelp av Øyvind Larssen (den andre av oss fra Bodø som hadde tatt turen hit), som tok jobben som læregutt. Fikk vann og mat innimellom og han hjalp meg med pakking og tørking. Vi koste oss kongelig hver dag og var helt i ekstase over opplevelsene begge to. Har fått en ny grunn til å trene mot VM i 2008, kommer ikke til å bli medaljekandidat i akro på noen år, men håper ikke det er siste gang jeg får sjansen til helidropp på Voss.

Stor takk til Jan Nielsen og alle frivillige som arrangerte konkurransen og selvfølgelig Voss-gjengen som hvert år arrangerer et av verdens råeste ekstrem-sport/PG -treff.

Sikre sider HG

Tekst: Arnfinn Markeng



Kollisjon i lufta

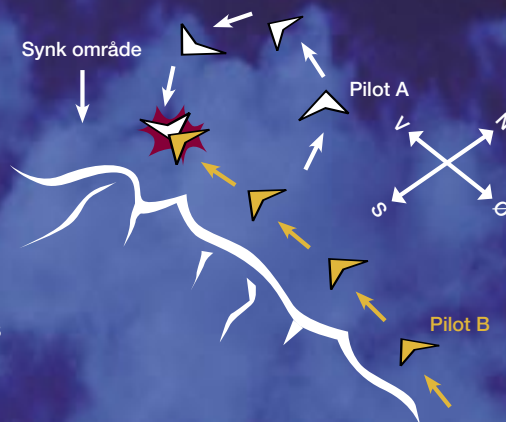
Kategori: Uhell

Fase: Flying

Flysted: Øyer, Kråbøl

Dato: 17.04.2006

Forhold: Sør/sør-vest, ca 2-6 ms, delvis skydekke og hang- og termikkforhold.



Kommentar

Kollisjon i lufta er alle hanggliderpiloters verste mareritt. Med mange vinger i lufta og varierende erfaring på pilotene er dette en risiko som vi absolutt skal ta på alvor. For egen og andres sikkerhet er det viktig at vi spiller på lag og innpasser oss i det mønsteret som andre piloter følger. Hvis man føler at forholdene blir uoversiktlige, er det mye bedre å fly bort fra området og heller finne ei boble for seg selv. (Dette er en generell oppfordring, og ikke bare rettet mot denne hendelsen.)

Denne gangen velger jeg å presentere hendelsesforløpet beskrevet fra pilotene om hvordan hver av dem opplevde sin situasjon i hendelsen og med en tegning de har laget i felleskap. Jeg var selv i lufta over Øyer denne dagen, og har skrevet i loggboka at jeg oppnådde max 1325 meter, og at det var registrert mer enn 10 m/s vind over 1000 meter. Boblene gikk så flatt bakover at jeg ikke fulgte dem særlig langt.

På tegningen ser vi pilot A med hvit vinge og pilot B med orange vinge. De anslår høydeforskjellen mellom dem til å være ca. 20 meter. Vi ser at pilot A ligger i en slakk venstrekurve som krappes inn på slutten når denne kommer i synket. Altså er det veldig sannsynlig at venstre vinge synker ned så mye at hele vingen til pilot B kommer i dødvinkelen bak denne vingen. Den vil dermed ikke være synlig selv om pilot A ligger noe høyere enn pilot B. Pilot B flyr tilnærmet rett frem og holder en god del krabbevinkel. Det må han gjøre for å kunne fly rett fram i ca. 10 m/s vind. Den høyre

vingen hans kan dermed være så langt fram at den dekker utsikten til der pilot A befinner seg. Ingen av dem har sett den andre, og kollisjonen er et faktum.

Vikepliktsreglene er beskrevet i Håndboka kapittel 5.6.4 og i BSL-F. Problemet her var at ingen av pilotene var oppmerksom på den andre før det var for sent. Begge burde imidlertid visst at de hadde en annen vinge i dødvinkelen sin på omtrent samme høyde, og at de nærmet seg hverandre. Uhell som dette kan fort få fatale konsekvenser. Det viser hvor viktig det er å være årvåken i lufta. Vi har alle et ansvar for egen og andres sikkerhet når vi flyr. Beveg blikket og sørg for å skaffe dere oversikt. Uansett hvem som er pålagt vikeplikt, må det viktigste være at vi unngår slike hendelser.

Pilot A

Flybevis: SP3

Erfaring: 17 Timer totalt på 75 turer og

1 års erfaring

Personskade: Ingen

Utstyr: Moyes XT, Aeros Myth 2 sele fra 2005, Apco MayDay 1994

Skader på utstyr: knekt vingerør, ødelagt bom, 5 ødelagte spiler, knekt kjøl, strekt seil, noen flyvaier som røyk

Opplevelse av hendelsesforløp

Eg ligger i et område på vestsiden av hanget og surfer litt frem og tilbake, eg

svinger te venstre ut fra henget og opp mot vinden for å snu før eg kommer te synkområdet på enden av vestsiden på hanget. Da ser eg en annen vinge litt nedenfor meg til høyre. Han kommer medvinds og derfor fort. Jeg er allerede godt inne i svingen og har sluppet bottombaren litt fram. Derfor er det for lite fart i vingen min til at den reagerer fort nok, så selv om jeg la meg i høyre bøylehjørne for å svinge vingen mot høyre for å prøve å unngå kollisjon, så fortsatte vingen min venstresvingen og toppmasten te den andre vingen smalt inn i høyre vingerøret mitt. Vingen ble slengt rundt og bottombaren ble rasket ut av hendene mine og jeg visste ikke hva som var opp eller ned, men hadde ca 300 m over terrenget så god tid te å orientere meg. Etter å ha konstatert kor bottombaren var, at eg var bak v kjølen og vingen var opp ned og i spinn, så visste eg kor nødskjermen skulle slenges ut. Antageligvis knakk vingerøret og det røyk noen flyvaier i luften, for vingen gikk i spinn slik en usymmetrisk vinge ville gjort. (En som hadde sett når eg spant ned sa at vingen min var kollapset ca 45 grader.) Det blåste og eg trodde eg var helt ute på kanten av Skjønbergakslen og var litt redd for at nødskjermen ville dra meg utenfor, så eg ventet litt før eg kastet den. Iflg øyevitner var jeg nok litt lenger inne på akslen og uansett så ville eg etter vindretningen antageligvis blitt dratt lenger inn på akslen. Skjermen åpnet seg fort uten at eg kjente noe rykk, så eg spant nok ikkje så fort som det føltes. Når skjermen åpnet seg, gikk vingen ut av spinn og eg dalte pent ned ca 200 m inne på akslen, og landet mykt midt i skiløypen mellom alle de trærne som var i skogen - flaks! Dro nødskjermen i siste liten og burde dratt den litt før, sånn ca 2 sek, for eg falt ikkje mange metrene etter at skjermen hadde åpnet seg og skjermcontaineren lå også like bortenfor der eg landet.

Årsak

Etter min vurdering så burde både jeg og den andre piloten vært mer oppmerksom-

me. Jeg hadde ligget frem og tilbake i et lite område på vestsiden av hanget en stund og ingen av de vingene jeg så i luften rundt meg vurderte jeg til å være i særlig nærhet av meg. Den vingen jeg kolliderte med var såpass langt bak og borte sist jeg så den at jeg ikke vurderte den som noe jeg skulle passe meg for. Jeg var veldig opptatt av å svinge ut fra hanget før jeg kom i synkområdet, og burde f.eks. tatt høyde for at siden han kom medvinds så kom han fort og kunne være i nærheten av meg når jeg svingte ut fra hanget. Den andre piloten burde også tenkt seg muligheten av at jeg ville svinge ut fra hanget før synkområdet. En må være like opptatt av andres flymønster som sitt eget, noe jeg mener ikke noen av oss var. Det ble brutt noen trafikkregler her, men likevel tror jeg at om vi begge hadde vært mer oppmerksomme og vært mer forutseende, så ville ikke dette ha hendt.

Pilot B

Flybevis: SP2
Erfaring:
Personskade: Ingen
Utstyr: Moyes XS
Skader på utstyr: Ingen

Opplevelse av hendelsesforløp

Jeg kom fra østsiden av hanget. Pilot A var i en høyde på ca. 1220 moh et stykke inn på berget. Vedkommende fløy vestover mot enden av hanget. Jeg kom nesten på utsiden av hanget i ca 1200 moh med nesen på vingen mot vinden sør-sør/vest. Jeg lå kun og fulgte med vinden. Jeg hadde hele tiden full kontroll framfor og til siden for meg. Pilot A begynte flygingen mot enden av hanget litt før meg. Ikke at vi vet sikkert noen av oss, men at denne var ca. 10 sek framfor meg har vi vel begge kommet fram til. Avstanden mellom oss var så stor at ingen hadde noen anelse om hva som skulle skje. Jeg fikk øye på pilot A litt over meg på min høyre side 1-2 sekunder før det smalt. Jeg ble truffet i toppmasten med den andre vingens høyre vingerør. Vingen ristet, og noen sekunder etter så jeg at den andre piloten lå opp ned i spinn. Jeg fulgte denne helt til nødskjermen ble kastet og så at vingen landet i en skiløype ca. 300 meter under meg. Fløy så ut i dalen for å lande og varsle andre om hendelsen.

Traff strømledninger på innflygingen

Kategori: Ulykke
Dato: 10.04.2005
Flysted: Frya
Flybevis: SP 5
Erfaring: Ikke oppgitt
Personskade: Avrevet korsbånd og indre legamenter på kne. Avrevet muskulatur i rygg/skulder. Ellers bare morbanket.
Utstyr: Moyes Litesport 4, Moyes sele og Icaro 4fight helhjelm
Skader på utstyr: Vingen er totalvrak, avrevet visir på helhjelm.
Forhold: Sterk vestlig vind i høyden.
Ustabil luft. 2 s/m S-Sv på start

Hendelsesforløp

(Rapporten er betydelig forkortet) Jeg er sliten. Det er turbulent og jævlige og jeg prøver å skru meg ned. Har lagt en plan for innflygingen til det største jordet lengst fra åsen som lufta ruller over og lang finale i god hastighet. Tar ikke sjansen på firkan-tinnflyging på hovedlanding i turbulens og 15 m/s vest. Må prøve 2 ganger for å klare å komme ned. Finner en luke i løftet ved siden av kornsiloen. Drar inn mot landing 150 – 200 meters høyde. Må ta et par legg for å justere høyden før jeg drar god hastighet inn på finalen. Har bøylen godt ned på magen, og ligger og justerer. Vingen er slakket ned for god handling. Plutselig står vingen på høykant. Kliner meg opp i bøylehjørnet og har fullt pådrag uten særlig virkning. Anslår høyden til 40 meter. Forstår at en 360 blir muligheten jeg har for å komme riktig inn på landingen. Høyden burde rekke greit til det. Neste jeg ser er 3 strømledninger før alt blir svart. Datt altså rett i synket og ble slengt i bakken medvinds. Logget 9,5 i stig og 12,4 i synk uten å provosere.

Årsak

Dårlig vurdering av værmelding.

Kommentar

Jeg var selv tilstede denne dagen, så ikke selve hendelsen, men kan bekrefte at det litt forut for denne hendelsen kom en kraftig vindøkning nede i dalen og andre piloter

beskrev også forholdene som meget turbulent. Mange valgte å pakke sammen denne dagen, og det var sannsynligvis det mest fornuftige. Men for de som allerede var i luften når vindøkningen kom var jo ikke dette noe alternativ. Jeg synes det er viktig å nevne at det ble landet på jordet inntil undergangen under E6 denne dagen.

Piloten har gitt en god beskrivelse av hvor han befant seg når han fløy av høyden. Det vil si at eneste brukbare landing ligger noen hundre meter rett mot vinden. Piloten bruker god hastighet og ankommer enden på jordet i ca. 40 meters høyde (etter egen beskrivelse). Normalt et bra utgangspunkt, men vingen dropper, snurrer 180 grader og treffer en strømledning som henger ca. 5 meter over bakken drøyt 100 meter fra landingsjordet. Det er på det rene at bakkefarten var stor og muligheten for at piloten hadde klart å svinge helt rundt igjen er minimal. Strømledningen ble røsket rett av.

Det er vanskelig å gi en fasit for hva som burde vært gjort annerledes. Men jeg ville aldri turt å legge meg så langt bak landingen i så kraftig vind, når det ikke var andre brukbare alternativer bak eller på siden. Fra og med det punktet hvor vingen droppet og vestover langs E6 ligger det jorde på jorde bare skilt av noen gjerder og spinkle trekker. Og det er fullt mulig å lande på de fleste av dem. Nettopp derfor mener jeg at piloten burde valgt å fly av høyden inne over disse, og holdt seg innefor de største fysiske hindringer. De andre pilotene som var i luften denne dagen fløy stort sett av høyden over landingsområdet, og klarte med det å komme seg velberget ned. Det er viktig å gi seg selv god plass i bustete forhold.

Sikre sider PG

Tekst: Olav Kant



Så var nok en sommer på hell, så langt uten de helt store ulykkene. Heldigvis. Noen går imidlertid rundt og kan prise seg svært lykkelige over at de fortsatt er blant oss. Mest oppmerksomhet fikk nok Frode Halse som hadde fullkontakt med en cumulus-nimbus over Vågå i juli. Denne hendelsen vil han nok kommentere selv i en senere artikkel, men den bør minne oss alle om å ha den høyeste respekt for denne kongen på himmelen. De fleste av oss har også respekt for denne skytypen.

Men en annen, lumske type skyer som også indikerer sterke forhold, har vi av en eller annen grunn mindre respekt for. Lentic'en, eller bølgeskyer. Gang etter gang tar PG-piloter av i det som åpenbart er bølgeforhold, og som oftest blir de straffet for det - noen ganger går det bra, andre ganger ikke.

En annen ting jeg har på hjertet, er utviklingen blant våre ferske piloter/elever. Stadig oftere ser/hører vi om elever som flyr i sterke forhold, gjør øvelser de ikke har forutsetninger for å mestre, topplander, flyr på nye steder uten utsjekk eller veileder og så videre. Vi MÅ bli flinkere til å poengtere (under og etter kurs) at elever skal fly ENKLE vinger (stadig flere velger nå DHV 1-2 glidere, etter forhandlerens? anbefaling), i ENKLE flyforhold (lite/svak vind, svak termikk) og fra ENKLE flysteder (god startplass, stor landing, med vindpølse oppe og nede) og aller aller helst med instruktør eller veileder/fadder med, som kan hjelpe til å vurdere startsted og forhold. Videre bør vi innføre en praksis med at elever flyr med en streamer i vinge/seletøy, slik at det blir lettere å ta hensyn til disse, både før, under og etter flyging.

Til neste gang, fly høyt, langt og lenge, men ikke overskrid dine grenser- Fly trygt!

Feilvurdering på innflyging

Piloterfaring

PP trinn: 2
Antall timer: 8
Antall turer: 52
Antall år: 0,5

Utstyr

Glider: Moderne snill begynnerveing, DHV 1-2
Seletøy: Moderne, med dempende ryggbeskytter
Nødskjerm: Ja

Meteorologi

Svak vind på start.
Rolige forhold

Hendelsesforløp

Prøvde ut en ny start. Fløy ut over fjorden og gjorde div øvelser. Startet innflygingen for sent og hadde dermed ikke nok høyde til å nå landingen. Så da etter en alternativ landingsplass. Landet på en liten plen ved sjøen, selve landingen gikk bra, men skjermen havnet i et tre. Det man kan lære av dette er å ha god margin. Foreta avflyging av høyde ved landing og når det er en ny plass må man lære seg å kjenne flystedet.

Pilotens årsaksvurdering

Feilvurdering av høyden, avsluttet øvelsene for sent. Avflyging av høyden skjedde ikke i nærheten av det planlagte landingsstedet.

Skader

Ingen.

Kommentar

Når man som fersk PP2'er er ute og flyr på egen hånd, er det viktig å gjøre ting så enkelt som mulig. Velge enkle, kjente flysteder, der startstedet er "trygt" og landing lett kan nås, velge enkle flyforhold (lite vind og ikke sterk termikk). Videre så må man ha en flyplan som ikke er for avansert,

og deretter må man HOLDE seg til den.

Poenget er å bygge erfaring litt etter litt, og ikke hoppe over noen trinn.

Som vi ser her har den ferske piloten tatt av på en ukjent start, og har gjort noen øvelser over vannet, og brukt så mye høyde på dette at han ikke når sin forutbestemte landingsplass. Heldigvis finnes det en alternativ landing i dette tilfellet. Grunnen til at dette skjer er at han fraviker sin opprinnelige plan, og bruker for mye tid/høyde til "diverse" øvelser. Som fersk pilot, prøv å fly sammen med andre, og gjør flyvingen så enkel så mulig. Det gikk heldigvis bra denne gangen. Piloten lærte forhåpentligvis noe!

Bil i veien

Piloterfaring

PP trinn: 5
Antall timer: 280
Antall turer: 480
Antall år: 9

Utstyr

Glider: Moderne DHV 2 glider
Seletøy: Moderne, med dempende ryggbeskytter
Nødskjerm: Ja
Hjelm: Hel

Meteorologi

Cumuluser, lite vind på start. Litt synk ut mot vatnet. Vindstille på landing. 25 varmegrader. Høgtrykk.

Hendelsesforløp

Fin startvind og masse cumulus. Synker en del ut til Vangsvatnet. Ekstrem sportveko og masse folk på landinga foran Fleischer's Hotel. Vindstille. For ikke å ta for mange svinger i lav høyde over landing valgte eg å ta en lenger finale (innflyging rett fram over landing) over ein grusplass fullt av bobiler, telt og biler. (sigøynercamp). Hadde god høyde til å nå midt på landing. Omtrent over blå barakker kom eg inn i

nedadgående luft og mistet kjøpt 10 meter høyde. prøvde å styre mellom to biler som sto parkert ved enden av en avlang jordhaug på grusplassen. Det var ca 2 meter mellom bilene og det var og et stort telt rett fram som eg heller ikke ville lande i. Steilet ut litt for tidlig og landet på frontruten til en Toyota Yaris. Fotbladet kom gjennom glasset og hang litt fast men kom ned på beina i en rotasjon. Fekk straks kontakt med bileiger (dansk leasingbil) og skreiv en skademelding. Rapporterte så til fagsjef og fikk hjelp til å finne ut at det var IF forsikring som hadde 3. mannsforsikringa vår.

Pilotens årsaksvurdering

Masse folk som sto og pakka på landing. Nedadgående luft (synk) over grusplass rett før landing. Telt og biler parkert rett i innflygingssonen. Flaug uten halen på sete og hadde dårligere glidetall enn vanlig. Landinga ved minigolf var stengt sjølv om akrokonkuransen var over.

Skader

Knust frontrute på bilen

Kommentar

Denne hendelsen skjedde under Ekstrem-sportsveko på Voss i år. Her er det utrolig mange piloter som tar av og lander samtidig. Ikke sjelden er det næruhell og nestenkollisjoner på/over landinga ved Fleicher's. Piloten "vår" velger å fly av høyde et stykke unna landinga for å gi rom til andre som skal inn og lande.

Og her på denne landinga, er det under Veko etter min mening rom for flere forbedringer. For det første (og enkleste) må skjermer bæres UT av landingsområdet etter landing. IKKE pakke på landing, enda mindre stå og "dra" skjerm der andre skal inn og lande. En dag så jeg tre stykker stå å dra skjerm samtidig, og det var to ferske piloter i lufta på finalen???

Videre burde firkantinnflyging vært mer praktisert, i stedet for åttetall! Men dette er noe som instruktører må banke inn på kurs, og vi piloter må bli flinkere på å trene på... på hver landing. Fram med læreboka og les om firkantinnflyging, plag instruktøren din med spørsmål, og få gode råd. Firkantinnflyging har bare fordeler framfor åttetall, spesielt når det er flere piloter som skal inn på finale omtrent samtidig. Og det er det ofte, enten her på Voss under Veko,

eller på Rikssenteret eller i Hemsedal...

Enda et forslag (som ikke har noe med DENNE hendelsen å gjøre) er å utstyre alle PP2'ere med en "streamer" festet i skjerm/seletøy. Da er det lettere å gi disse litt mer rom under flyging og ikke minst under innflyging/landing.

Helt til slutt: Når først skaden først var et faktum, gjorde piloten vår de rette tingene. Han sørget for å ta kontakt med fagsjef og forsikringsselskap, og fikk skrevet en skademelding. Dette er viktig.

Nervøs pilot

Piloterfaring

PP trinn: 2

Antall timer: 9

Antall turer: 43

Antall år: 1

Utstyr

Glider: 2001 modell DHV 1-2

Seletøy: Ikke oppgitt

Nødskjerm: Ikke oppgitt

Hjelm: Hel

Meteorologi

Overskyet og litt regn, vestlig vind ca. 3ms

Hendelsesforløp

Flyturen var helt grei, take-off gikk helt fint og selve flyturen var grei. Hver gang jeg skal lande er jeg veldig nervøs fordi jeg er redd for å lande i et tre eller i en stolpe og denne gangen var intet unntak, og i tillegg kom jeg på ca. 70 meter over bakken at jeg hadde glemt å bestille flytid hos flytårnet. Og det gjorde meg enda mer nervøs. I tillegg så jeg at vinden var vestlig på landing og jeg har aldri landet i vestlig på tirb før. Jeg bestemte meg for å prøve 8-tall i nord-østre hjørne, men det ble bare tull, for det meste 360 svinger og s-svinger. Til slutt hang jeg 20 meter over bakken omtrent midt på landing, jeg kunne ha flydd et ekstra legg, men jeg ga bare opp og fløy videre forbi foran tirb. Landet i det sør-vestre hjørnet. Landingen var fin, men vingen la seg over en stolpe med mange koblinger slik at den hang seg grundig fast. Fikk hjelp til å få den ned.

Pilotens årsaksvurdering

Nervøsitet, uerfarenhet.

Skader

Ingen.

Kommentar

Det som slår meg her, er hvor nervøs piloten virker å være. Han sier han er veldig nervøs hver gang han skal lande, og ytterligere nervøs blir han når han kommer på at han ikke har bestilt flytid i tårnet på flyplassen. Min første (og andre) tanke er: Denne piloten/eleven bør vel ikke fly alene?!? Jeg vil anbefale denne eleven å følge et kurs, fly i småbakke og etterpå høydeturer med instruktør til stede. Trene mye på skjermkontroll (noe som etter min mening er fantastisk nyttig med tanke på å bygge opp sunn selvtilitt innen flyging) Videre bør han kun fly i enkle forhold (ikke i regn og skiftende vind) og på enkle flysteder, og på denne måten bygge opp sin selvtilitt og erfaring. Øve øve øve, helst med veiledning!

Bølger....igjen!

Piloterfaring

PP trinn: 3

Antall timer: 105

Antall turer: 436

Antall år: 6

Utstyr

Glider: Mellomstadielglider, DHV1-2

Seletøy: Moderne, med dempende ryggbeskytter

Nødskjerm: Ja

Hjelm: Hel

Meteorologi

8/10 skyforhold - små lentikularis på himmelen.

Hendelsesforløp

Det ble ikke noe takeoff - fikk en pilot rett i vingen min. Lager denne slik at jeg kan sende hendelsesrapport. Det var nok forhold med mye lenticas som vi ikke oppdaget fra Fjellheisen. Vi hadde flydd flere fine turer før på dagen, så det har nok tatt seg opp mot det aktuelle tidspunktet. En annen pilot hadde like før hendelsen flydd lenge uten at vi så nevneverdig urolige forhold, så man kan si at forholdet kom litt "plutselig". I ettertid har vi diskutert dette og kommet fram til at det var mye lenticas på himmelen og med vindretning fra nord-øst var dette meste sannsynlig årsaken til denne hendelsen.

Pilotens årsaksvurdering

Det var nok et vindkast som var meget sterkt som gjorde at den piloten som forårsaket ødeleggelsen på vingen min ikke hadde kontroll og ble "kastet" ned i min vinge mens jeg stod klar på start.

Skader

Flere celler på underduken på midten av vingen ble ødelagt/kuttet opp ned mot midten av vingen. Mange liner ble også revet rett av. Alt skjedde ved at den andre piloten "landet"/"krasht" rett på min vinge mens jeg stod klar på take-off og holdt kontroll på den i sterk vind.

Kommentar

NOK et eksempel på flyging i bølgeforhold. Nå var det ikke denne piloten som fløy, men han stod klar og ventet på å ta av i sterk vind. Vi har ikke fått oppgitt hvor sterk vinden virkelig var. Igjen får vi et innblikk i hvordan bølgen normalt "opererer" i større høyde, men plutselig slår ned, i dette tilfellet over start. Dette er ganske vanlig og mange piloter opplever dette hvert år. I nesten hvert nummer av Fri Flukt kommenterer jeg hendelsesrapporter fra piloter som har vært ute og fløyet når det har vært lenticularis-skyer på himmelen. Og det kommer jeg til å fortsette med! Å ha respekt for vind og vær er det viktigste sikkerhetsmomentet i din flyging med paraglider. I tillegg er det helt gratis!

Pilotene kunne visstnok ikke se bølgeskyene fra startområdet, men vi må anta at de kunne observeres fra lufta? Bølgeskyer er et sikkert tegn på sterk vind i høyden, den KAN når som helst slå ned i lavere luftlag og skape seriøse problemer for oss som flyr i "gang" fart. Den slags indikasjoner på sterk vind bør medføre en svært defensiv holdning på start! For oss alle!

Resultater 2006

Foreløpige resultater:

DISTANSE LIGAEN HG

Plass	Navn	Distanse
1.	Dag Ring	720.5
2.	Nils Aage Henden	587.7
3.	Otto Baste	583,5
4.	Erik Bergseter	499.6
5.	Olav Lien Olsen	478.8
6.	Olav Opsanger	472
7.	Bjørn Joakimsen	471.7
8.	Øyvind Ellefsen	445.7
9.	Bjørn Trygve Hammer	231.8
10.	Jan Erik Gjerland	227.6

FRIDISTANSE LIGAEN HG

Plass	Navn	Distanse
1.	Dag Ring	562.3
2.	Nils Aage Henden	453.9
3.	Erik Vermaas	430.2
4.	Trond Olsen	368.8
5.	Erik Bergseter	366.5
6.	Olav Lien Olsen	302.9
7.	Amfinn Markeng	273.7
8.	Bjørn Joakimsen	263.2
9.	Steinar Sverd Johnsen	203.5
10.	Tibor Stern	163.3

NORGESCUP PG

Plass	Navn	Poeng
1.	Rolf Dale	6676
2.	Ronny Helgesen	5170
3.	Arne Årsbog	5126
4.	Gunnar Sæbu	5082
5.	Halvor Landsverk	4722
6.	Zoran Labovic	4427
7.	Bjørn Skarpås	4408
8.	Svein Harald Hansson	4272
9.	Lennart Artmann	4112
10.	Tor-Erik Stranna	4069

*Foreløpige resultater:***DISTANSE LIGAEN PG**

Plass	Navn	Distanse
1.	Arne Kristian Boiesen	467.2
2.	Ole Jonny Rønneberg	395.1
3.	Gunnar Sæbu	381.4
4.	Fredrik Sandquist	380.1
5.	Kjell-Harald Nesengmo	342.1
6.	Lennart Artmann	334.1
7.	Anders Baerheim	292.7
8.	Ole-Halvard Smetbak	251.6
9.	Arne Årsbog	220.9
10.	Hans Cato Grytnes	217.3

*Foreløpige resultater:***FRIDISTANSE LIGAEN PG**

Plass	Navn	Distanse
1.	Arne Kristian Boiesen	447.7
2.	Frode Halse	441.2
3.	Tom Salamonsen	353
4.	Lennart Artmann	334.1
5.	Gunnar Sæbu	297
6.	Fredrik Sandquist	264.2
7.	Arild Flatland	251.3
8.	Ole Jonny Rønneberg	225.4
9.	Anders Baerheim	216.7
10.	Ole-Halvard Smetbak	209.5



TERMIKK&ROTOR A/S, din totalleverandør! salg-kurs-reparasjon-oppfølging på alle nivå. Vi jobber heltid med paragliding!

NYHET UP Summit 3 DHV 2 Litt nedtrimmet TRANGO 2 bare glider kr. 21.450,-	Utdelt 4kg Ozone Geo DHV 1-2 Lettvektsglider bare glider kr. 19.900,-	NYHET Gin Zulu DHV 1-2 MIX og helhjelm kr. 23.990,-
UP Makalu 2 DHV 1-2 Woody Valley mix Helhjelm insider kr. 21.900,-	NYHET UP Kantega 2 DHV 1-2 Woody Valley mix Helhjelm insider kr. 24.450,- (For elever som har trent litt)	Ozone Buzz DHV1-2 Woody Valley mix Helhjelm insider kr. 22.400,-

* For kr. 750 i tillegg kan du få Velvet sele med bump air.

* For kr. 1.250 i tillegg kan du få Velvet sele med air bag.

Ved kjøp av glider hos Termikk&Rotor A/S får du 10% rabatt på alt tilbehør i ett år etter kjøp av glider!!

Vi reparerer alle skader som skulle oppstå meget raskt. Hvis vi ikke skulle greie det innen 2 uker, får du låne glider av oss gratis HVIS glideren er kjøpt av Termikk&Rotor A/S

TURER

BRASIL 2007.

24.02-12.03.07

Mange nordmenn har vært i Governador Valadares og opplevd Brasil både fra luft og bakke. Brasilianere er kjent som varme hyggelige mennesker og flyforholdene her egner seg både til termikk og distanseflyving. VM 2005 ble arrangert her og det var første gang siden 1993 at det ble fridag den 6 konkurransedagen grunnet fint flyvær. Vi kan tilby et organisert opphold i Governador Valadares for kr. 6.500,-. Prisen inkluderer transport fra/til Rio, overnatting, transport til take off, instruktør hjelp til flyplan, briefing og debriefing. Du er påmeldt når du har betalt depositum på n. kr. 2.000,- til: Termikk&Rotor AS, Sinselveien 40, 0585 Oslo, Norway, til kontonummer 1602 42 46306 i banken DNB Nor. Restbeløpet på kr 4.500,- fakturerer vi nærmere avgang.

les mer på våre sider www.paragliding.no

MEXICO 2007.

Tur 1: 05.01-19.01.07 Tur 2: 19.01-03.02.07

Merk at tur 2 har hjemreise lørdag!

Vil du være med til dette paraglidernes Mecca? Vi har vært her i 10 år på rad og har i løpet av disse årene alltid hatt fint vær. Her er det store muligheter for mange timer i luften. Spor noen som har vært her om hva de synes. Vi er veldig kjent på stedet og kan fortelle hvor man kan fly og hvor man ikke bør fly. Noe termikkerfaring anbefales for å få mest utbytte av turen. Prisen på kr.6.500,- inkluderer buss fra Mexico city til Valle, transport til take off hver dag, overnatting og hjelp til flyplan, briefing og debriefing. På denne turen vil vi sterkt anbefale radio og det er påbudt med reserve.

Du er påmeldt når du har betalt depositum på n. kr. 2.000,- til: Termikk&Rotor AS, Sinselveien 40, 0585 Oslo, Norway, til kontonummer 1602 42 46 306 i banken DNB NOR. Restbeløpet fakturerer vi nærmere avgang. les mer på våre sider www.paragliding.no

SØR AFRIKA HØSTEN 2006.

Tur 1: 10.11-26.11.2006

Tur 2: 24.11-10.12.2006

Vigjentar suksessen fra 2005. Denne turen passer for alle. Ikke de lengste distansene, men en glitrende ferie hvor det passer å ha med seg familie. Fine heng og noe termikk/distanse. Flere av de som var med i 05 har allerede meldt seg på turen en gang til. Les mer på våre sider www.paragliding.no

Termikk & Rotor AS

Sinselveien 40, 0585 Oslo
Tlf: 22090522 Fax: 22090523
www.paragliding.no
tonny.karlson@termikk.no
ronny.holgesen@termikk.no



Vi forhandler
glidere fra:
UP
Gin
Ozone
Windtech
Edel