# FRIFLUKT

Nr. 4 **2007**
Utgave **123**

BLADET FOR HANGGLIDING & PARAGLIDING I NORGE

## Fotokonkurransen 2007

## XC-eventyret i Vågå

## Lekeplass: Mjøsa

Streamer AS
Vinger for **vinnere**

Verdensmester 2007 - Airwave - Bruce Goldsmith. PWC vinner 2007 - Advance - Chrigel Maurer.

Vil du være med på laget? Vi søker etter flere forhandlere og tilbyr gunstige vilkår.

streamer

Streamer AS // Sandviksveien 62, N-5035 Bergen
Nikolas // +47 913 38 576 // nikolas@streamer.no
Magne // +47 906 63 885 // magne@streamer.no

www.streamer.no www.streamer.no www.streamer.no www.streamer.no www.streamer.no www.streamer.no www.stre

FRI FLUKT
BLADET FOR HANGGLIDING OG PARAGLIDING I NORGE
Nr. 4 2007

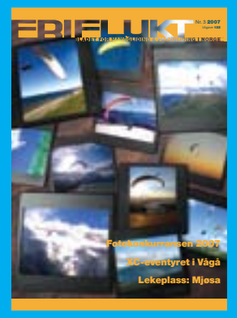
## INNHOLD

**FAI** vil engasjere seg sterkere i faglige spørsmål 5
**X-Alps** 2007 8
**Fotokonkurransen** 10
**Pilot profil** Ronny Helgesen 12
**Paramotortreff** på Rikssenteret 14
**Villeneue vertigo 2007** 15
**XC-eventyret** i Vågå 16
**Acro Worldcup** 2007 24
Tretti-fjerde **Coupe Icare** 26
Distanseligaene **HG** 27
Lekeplass: **Mjøsa** 30
Distanseligaene **PG** 35

## FASTE SPALTER

**Snadder i butikken** 6
Spørr oss 7
**Klubben vår** 28
**Galleriet** 32
**Fri Flukt** for 10 år siden 29
Sikre sider **HG** 34
Sikre sider **PG** 36
Nytt fra **seksjonen** 38

Bakgrunnsfoto: Jone Førland




Forsidebildet: Fotokonkurransen 2007.
Illustrasjon: Jan Richard Hansen.

**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**
Lena Abotnes
Mob: 95 94 62 28 - E-post: post@friflukt.no

**Redaksjonsråd**
Mikael Benjamin Ulstrup
E-post: mikael@friflukt.no
Øyvind Osdal
E-post: oyvind@friflukt.no

**Faste skribenter**
Arnfinn Markeng, Olav Kant og Arne Hillestad

**Webansvarlig**
Arne Kristian Boiesen. E-post: web@friflukt.no

**Design og lay-out**
Jan Richard Hansen
Epizoom Multimedia Design

**Trykk**
Haugesund Bok & Offset AS, Haugesund.

**Annonsering**
Kontakt Lena Abotnes på mob: 95 94 62 28 eller
E-post: post@friflukt.no

**Stoff til Fri Flukt**
Stoff til bladet sendes HP/NLF på adressen over, se også side 11 for detaljer angående innsendte bidrag.

Fri Flukt-redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte og redigere insendte 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 1 - 5. februar.

# SESONGSLUTT

Da var høsten gått over i vinter, hvilket for de fleste betyr mindre flyging fremover. Kortere dager begrenser mulighetene, kanskje man får seg noen skliturer i helgene når været tillater det, eller man kan klare å karre til seg litt tid på hang på gode dager, ofte med forfrossne fingrer som resultat.. Men, de dagene da det klaffer og man kommer seg i luften for et lite minutt eller fem, er fantastiske. Om sommeren er vi ofte skuffet over at en lovende dag bare resulterte i en sklitur, mens om vinteren kan man ofte leve i ukesvis på den samme lille turen!

Årets siste utgave av bladet inneholder resultatlister fra årets konkurranser, og artikler fra noen av årets begivenheter, både i Norge og utenlands. Resultatet av årets fotokonkurranse blir også presentert, i tillegg til de faste spaltene og artiklene. Den tragiske pg-ulykken i oktober er fortsatt under etterforskning av ulykkeskommisjonen og blir såvidt nevnt denne gang, men vi vil sannsynligvis få en kort rapport presentert allerede i neste nr. Våre kondolanser går til de pårørte og andre involverte i ulykken.

Håper dere finner noe interessant å lese også denne gang, og som vanlig tar vi gjerne imot ris og ros. Da gjenstår det bare å ønske alle en god jul, og et godt og sikkert flyår i 2008!

Hilsen Lena

# FAI vil engasjere seg sterkere i faglige spørsmål

Tekst: Otto Lagarhus og Arne Mathisen

FAI - The World Air Sports Federation - vil engasjere seg langt sterkere i arbeidet med faglige spørsmål, spesielt opp mot ICAO. Dette ble besluttet på FAIs General Conference som ble avholdt på Rhodos i oktober. Tilgangen på luftrom og problematikken rundt UAV var sentrale saker på konferansen.

Norges Luftsportsforbund (NLF) var representert på konferansen av forbundets president Otto Lagarhus, FAIs visepresident og representant i Norge Olav F. Aamoth og assisterende generalsekretær Arne Mathisen. I tillegg møtte tidligere leder av Seilflyseksjonen i NLF, Tor Johannessen som fungerende president i CASI (FAIs Air Sport General Commission) hvor Tor er representant for FAIs seilflykommisjon.

## Innflytelse på ICAO

Det er etter hvert ganske tydelig at FAI bør øke sitt nærvær og sin innflytelse på ICAO i Montreal. Situasjonen i dag er at vi kommer for sent inne i prosessene rundt regelforandring og regelutvikling i forhold til de sterke aktører som representerer den kommersielle luftfarten og lufttrafikktjenesten. Dette gjelder spesielt innen luftrom, krav til utstyr, rettigheter etc.

## Luftromsproblematikken

Den største trussel for utøvelse av luftsport er de stadige og gjentatte restriksjoner som innføres i luftrommet. Vi blir på alle områder presset av en stadig større kommersiell aktivitet, samt ofte en misforstått oppfatning om at "mest mulig kontroll gir mest sikkerhet". Det er nødvendig for oss å bruke alle våre virkemidler for å stoppe og aller helst reversere slike restriksjoner, enten de nå er grunnet i press fra kommersiell luftfart, rene ønsker fra myndigheter eller lufttrafikktjenesten, eller mindre godt funderte miljøargumenter.

Her er en effektiv bruk av vår internasjonal organisasjon FAI nødvendig. Vi må få på plass internasjonale "policies" som kraftig slår fast hva vi mener er vår naturlige plass og rett i luftrommet, samt retningslinjer som krever en reell bevisførsel og problemanalyse før man innfører restriksjoner. Det er ingen tvil om at det i dag, både nasjonalt og internasjonalt, praktiseres en altfor lettvint politikk på dette området, og at kontrollert luftrom og tilhørende restriksjoner innføres uten å se til de konsekvenser det gir for det store antall personer som driver luftsport. Det samme kan sies om argumenter rundt støy, "visuell forurensing" etc. som i enkelte kretser benyttes ukritisk og uten bevisførsel eller fundament, og som har medført store og unødvendige restriksjoner i vår luftsport.

For å få fokus på området, og ytterligere kraft i vår argumentasjon, vedtok FAI årskonferanse med overveldende flertall å etablere en egen "Airspace and Navigation Commission". Dette burde vært gjort for et titall år siden, men spede forsøk med arbeidsgrupper etc. har ikke fungert, og lidt sultedøden. I og med at en egen "commission" nå er etablert, drevet av en egen "commission president", får området skikkelig fokus og permanent status. NLF vil i nær fremtid utse en representant til denne "commission", slik at vi kan støtte og følge dette viktige arbeidet. Her gjelder det jo å finne rett person, og som i all frivillig aktivitet må hun/han ha nok av de "tre kritiske elementer", nemlig lyst, tid og kompetanse!

## World Air Games

Torino, Italia ble tidligere i år tildelt å stå som arrangør av World Air Games (WAG) i 2009. Arrangørene orienterte konferansen om fremdriften i planleggingen av et arrangement som har som målsetting å virkelig synliggjøre luftsport som publikumsvennlige idretter. I samarbeide med de enkelte kommisjonene i FAI legges det mye arbeide i å utvikle konkurransene slik at de blir interessante både for media, publikum og ikke minst deltakerne. Det tas sikte på at WAG skal få status som luftsportens "OL" og dermed bli mer interessant å delta i enn i et VM. Arrangementet vil foregå på tre forskjellige steder i og nær Torino og vil gå over kun en uke fra 7. - 13. juni. Det er kun de beste innen hver av de disiplinene det skal konkurreres i som blir tatt ut til å delta.

Det planlegges å arrangere WAG hvert annet år. Allerede i november i år vil FAI innby interesserte byer til å søke om WAG i 2011. Flere mulige arrangører har alt meldt seg på banen. Avgjørelse om hvem som får WAG i 2011 vil bli avgjort 5. desember 2008.

## Ryddig og god økonomi

Som et resultat av økende interesse fra media om å inngå avtaler med FAI og utviklingen av WAG konseptet har ført til at FAI har en langt bedre økonomi enn bare for få år siden. Det fører igjen til at presidenten kunne annonsere at den kontingenten medlemsnasjonene betaler til FAI vil bli redusert med 5 % for 2008. Dersom utviklingen av WAG går som planlagt tar man sikte på å redusere kontingentene ytterligere og om mulig fjerne den helt.

## Utvikling av internettjenester

FAIs sekretariat i Lausanne, Sveits arbeider kontinuerlig med å utvikle forbundets internettsider med lett tilgjengelige oversikter over rekorder, resultater fra WAG, VM og EM samt rankinglister innen de enkelte luftsportene. Det arbeides med å få på plass en internasjonal database over innehavere av sportslisenser i alle medlemslandene som vil kunne være tilgjengelig for arrangører av internasjonale mesterskap. www.fai.org

## Valg

FAIs Executive Board (styre) var ikke på valg i år. De velges for to års perioder. Australia, Tyskland, Tsjekkia, Spania og Sveits ble alle gjenvalgt som medlemmer av CASI (FAI Air Sport General Commission). Olav F. Aaamoth ble gjenvalgt som FAI Visepresident for Norge. Arne Mathisen ble gjenvalgt som medlem av FAI Statute Working Group (WAG). WAG gjennomgår og legger frem forslag til endringer i FAIs lover og reguleringer (Statutes and By-Laws).

# SNADDER I BUTIKKEN

Tekst: Roar Gaulen og Kjell Keogh

## Masala mountain glider

"Flight made light". Masala er den nye lettvekteren fra Skywalk - den veier kun 4,3 kg bl.a. pga den nyutviklede duken aerofarix TM[Al] 29. Vingen er en videreutvikling av Mescal 2. På samme måte som Poison 2 kommer duken med et tynt lag aluminiums coating (kun 1 gram pr m2) for optimal beskyttele mot UV-stråler. Masala er utstyrt med Skywalks jet-flap system, er DHV 1-2 sertifisert og leveres i størrelse 75 til 105 kg. For mer info, se www.skywalk.no

## Nyhet fra Icaro

Skin er den nye hjelmen for de som vil ha Italiensk design. Denne hjelmen veier kun 420 gram og er veldig aerodynamisk. Alle modellene er sertifisert under E.N. 966. "One size fits all" passer fra størrelse 56 til 64. Dette justeres med et plasthjul som sitter bak på hjelmen. Visir til hjelmen lages i UV beskyttende antidugg materiale og leveres i to farger, rød eller røk grå.
Importeres av Termikk&Rotor A/S

## Slingshot

Airwaves nye acrovinge har fått navnet Slingshot, og skal ta over for acro-/ freestylevingen Burn. Slingshot er ifølge Airwave en dynamisk vinge som er forbeholdt de som driver med acro på et høyt nivå og er stor nok til øvelser som helikopter, wingovers, asymmetrisk stupspiral mm, men likevel liten nok til thumbling og andre dynamiske øvelser. Slingshot kommer i to størrelser og blir mest sannsynlig å se under VM på Voss i 2008. Forhandles av Streamer AS.

## Nyhet fra Brauniger

IQ Compeo+ heter det nye instrumentet som tar over for Compeo. Helt nytt design og også noen nye muligheter. Den største er vel at Compeo+ skal ha bluetooth, men i skrivende stund er ikke softwaren helt ferdig til bluetooth. Nye batterier med to "banker" og venturierør for hastighetsmåling er noe av det den har mer en forgjengeren. Importør i Norge: Termikk&Rotor A/S

## Gradient Avax XC2 EN-C

Avax XC2 er andre generasjons høyyter XC-skjerm fra Gradient. Utvikling av skjermen startet på slutten av 2006 sesongen, og ifølge Gradient viste målinger allerede da meget gode ytelser og snitthastighet. Like før skjermen nylig fikk grønt lys for produksjon ble hele fire prototyper testet under de ekstreme forholdene i X-Alps 07, for å få gjort de siste finjusteringene. Størrelsene 26 og 28 er allerede godkjent EN-C (som mange mener tilsvarer DHV2/3). Forhandles av Paraglid.)air, www.paraglid-air.com.

## NiviuK Icepeak XC og Peak

I løpet av sesongen har Niviuks åpenklasse proto Icepeak blitt en av referansene i distansekonkurransene. Nå anser NiviuK prototoen som ferdig utviklet og den lanseres som Icepeak XC. Samtidig har NiviuK jobbet med en en litt snillere modell, men med samme profil. Denne skulle hete Icepeak, men for å unngå forvirring og blanding med åpenklasse protoen blir den hetende Peak. Den er godkjent EN-D alle størrelser. Med et sideforhold på 6,6 ser det bra ut for skjermens ytelse. Den er også designet med stor bue som er blitt standard på hotte åpenklasse skjermer. Forhandles av Paraglid.)air.

## Nyheter på lager?

Send tips og info om nye produkter til: **snadder@paramania.no** (PG)
eller **Kjell.Keogh@componentsoftware.no** (HG)

## U-turn Emotion DHV 1

"Fly i dag med fremtidens sikkerhet". I tillegg til å tilfredstille krav til DHV 1, skal Emotion ifølge U-Turn også oppfylle morgendagens sikkerhetskrav når nye strengere regler for sertifisering trer i kraft neste år. Vingen har mange av de samme egenskapene som Bodyguard, men med noe endringer i profil som gir bedre fart og handling. Men den største forskjellen er nok det nye delte raiser-oppsettet (valgfritt) som gjør det mulig å styre vingen kontrollert under en B-stall, f.eks. nyttig hvis du må (nød)lande på et trangt sted. Emotion er (som Bodyguard) en av få vinger med vektområde helt ned i 55 kg (XS). Forhandles av Flyby-Fester, ww.flyby-fester.no

## Advance kleskolleksjon

Sveitsiske Advance har utviklet en ny kleskolleksjon. Kolleksjonen inneholder blant annet en team-jakke med smarte løsninger som avtagbar hette, en tøff hoody med Advance-logo på brystet samt den svært behagelige Thermo Zip skjorten som er laget i et temperatur-regulerende materiale som holder deg tørr og varm. Advance forhandles av Streamer AS.

# SPØR OSS!

*Hvilken type vinge bør en starte med når en skal lære akro?*

**Svar:**
For bare 4-5 år siden var valget av akroskjerm ganske enkelt; finn en DHV2 eller 2/3 skjerm som det er lett å gjøre SAT med, og kjøp den i en eller to størrelser for liten - tjobing, og du hadde en akroskjerm i verdensklasse. Sånn er det ikke lenger.

"Proffene", og de fleste andre som konkurrerer i grenen "paragliding akro" flyr spesielt designede akro skjermer. Det som er litt trist er at de siste årene har avstanden mellom en XS DHV2 skjerm og en akroskjerm blitt formidabel. Det blir som i distanse å gå fra en DHV1/2 rett til Airwave FR3 åpenklasse. En rimelig brå overgang, der man nesten må lære å fly på ny.

Siden målgruppen i dette spørsmålet er typisk NC-akro nivå, har jeg gledelige nyheter. Flere konkurrenter har innsett at gapet er for stort, og kommer derfor ikke bare med en akro skjerm, men to. En for hotshot supermann, og en for såkalt nasjonalt nivå. Modellene Aspen2-Freestyle og Free-Gravity, Morpheus er tre av flere modeller på markedet. Enda flere forventes til sesongen som kommer. Enkelte merker har også innsett at man kan fly glimrende akro med en litt snillere skjerm uansett. Apco gjorde dette med Twister.
Vil du ha anbefaling på noen spesifikke modeller, så har du fått det nettopp her. Ellers oppfordres du til å undersøke markedet. Men unngå å kjøpe en sliten gammel hotshot skjerm fra meg eller noen andre med mindre du vet nøyaktig hva du begir deg inn på.
"Any heavy loaded wing" vil da for de fleste gjøre en mye bedre jobb som akroskjerm.

*Send inn spørsmål til FriFlukts ekspertpanel på* ***post@friflukt.no***

## FRI FLUKTS EKSPERTPANEL BESTÅR AV:

Werner Johannessen
Aerodynamikk

Nils Ivar Nilsen
Meteorologi

Ronny Helgesen
Materialkunnskap

Arne Hillestad
Lover og regler

Frode Halse
Førstehjelp & distanse

Pål Hammar Rognøy
Akroflyging PG

Jon Gjerde
Akroflyging HG

# X-ALPS 2007

Tekst og foto: Randi Eriksen

**EVENTYRET STARTER I ALPENE. VERDENS TØFFESTE PARAGLIDER RACE ER NOK RED BULL XALPS. MED START I KRIPPENSTEIN/DACHSTEIN I ØSTERRIKE VAR 30 DELTAKERE (21 NASJONER) KLAR FOR ET EVENTYR SOM ENDTE I MONACO. ALPENE SKAL KRYSSES FRA ØST TIL VEST, 838 KM. PULSEN VAR HØY HJEMME HOS MEG FORAN PC. HVEM VILLE RYKKE FREM FØRST? OG HVEM ER HAKK I HÆL? VAR VINDEN FOR STERK TIL Å FLY? HVOR MANGE KOMMER TIL Å BUSTE?**

## JA, DETTE ER ET EVENTYR

Deltakerne skal passere mange fjell og daler, naturen rundt er spetakulær og opplevelsene mange. De må håndtere alle elemente rundt dem for å unytte det maksimale av værforhold og av lokal kunnskaper. På forhånd har enkelte skapt ett kontaktnett på kryss og tvers i Alpene som skal hjelpe dem med lokalkunnskap. Hver deltaker har en medhjelper som forsyner dem med mat, strøm til instrumentene, klær, overnattingsted, finne egnet startsted og hjelpe til med planleggingen. Det gjelder å planlegge effektivt og nøye hvor ferden går de neste timene. Best er det om strategien er klar for neste dag. Deltakere bør i tillegg ha kjennskap til hvordan det er å bevege seg i høyfjellet og vite at været kan forandres i løpet av kort tid.

## DELTAKERNE TVUNGET NED PÅ BAKKEN

Jeg har fulgt med Xalps siden første gang i 2003, og hadde mine klare favoritter i år: Alex Hofer, Toma Coconea og Kaoru Ogisawa. Allerede etter andre vendepunktet, Marmolada/Italia, stakk Alex alene sør for Alpene for å utnytte værsituasjonen best mulig, og fikk forspranget han trengte. Resten av deltakerne tok en nordlig rute med Martin Müller og Urs Löstcher i tet. Snart forandret værsituasjonen seg, med vind og regn som gjorde at deltakerne måtte pakke ned paraglidere til fordel for beina. De har det tøft; lange dager med lange marsjer, vonde bein, og lite søvn. En påkjenning på kroppen som var større enn de noen gang har opplevd.

## ALEX HOFER

Neste vendepunkt var nord for Alpene, Eiger/Sveits og været hjalp ikke deltakerne noe særlig. Jeg møtte på supporter gruppen til Toma Coconea, og de fortalta at mannen var god til å løpe, så de fryktet ikke at noen kom nær ham. Neste dag møtte jeg Alex Hofer i dalbunnen før Nuefenen pass i retning Eiger. Værmeldingen var dårlig og han forventet å bruke beina de neste to dagene. Rett før vi møttes hadde han en fantastisk flytur, men ble tvunget ned pga vinden. Neste gang jeg møtte Alex var Troistorrent mot vendepunktet Mont Blanc. Jeg gikk ved siden av han den neste timen. Han fortalte om turen opp mot Grimsle pass hvor det regnet så mye at det var blitt elv i veien. Han fortalte om mange spesielle ting som han møtte på underveis, og jeg tvilte ikke ett sekund at denne konkurransen var meget spesiell. Dette var mer enn vanlig vol-bivouac, det var konkurranse på høyt plan. Alex skvatt til når jeg sa at jeg så en paraglider som fløy på andre siden av dalen. Han roet seg ned når han såg at det ikke var en av hans konkurrenter. Ved Morgin ventet supporteren hans, Sandro Schnegg, og middagen var klar. Alex spiste og studerte kart mens han diskuterte med Sandro om neste etappe. Vi skiltes her, det var sent og jeg måtte tilbake før det ble mørkt.

*Alex på vei opp Nufenen pass*

## FLERE FEILGREP

Alex fløy noen timer senere over til Frankrike. Og igjen valgte han en annen rute enn de andre. Det kostet han dyrt. Han ble forbipassert av Martin Müller, Toma Coconea og Urs Lötcher. Det viste seg senere at både Urs og Martin var innom kontrollsonenen ved Sion flyplass i Sveits, og begge fikk straffepoeng. De måtte vente 36 timer ved siste vendepunkt Mount Gros før de kunne fly ned til Monaco. I ettertid har det vært diskusjoner at de burde ha blitt disket.

## HISTORIEN GJENTAR SEG

Innspurten til Alex var nevrepirrende. Alex var langt (ca. 130 km) bak Martin og Toma. Siden Martin måtte vente 36 timer ved Mount Gros, trodde alle at Toma ville vinne. Det var før Alex fikk vist hva han var god for, med hans fantastiske flyegenskaper rappet ham hele forspranget til løpende Toma. Alex ankom Mt Gros rett etter solnedgang, men måtte vente til soloppgang dagen etter før han kunne lande på flåten i Monaco. Alex, som vant Xalps i 2005, ble igjen mesteren og vinneren av Xalps 2007. Toma kom 5 timer etter og ble nummer to. Nå gjenstod tredje plassen. Ville Kaoru Ogisawa kunne ta denne? Han hadde samme fantastiske fly distansen (kanskje lengre) som Alex hadde, men landet i ulendt terreng som gjorde det vanskelig å komme videre. Han var ca. 30 km unna mål og 20 timer før tida gikk ut. Han var sliten og gikk feil retning. Jeg har snakket med Gin Seok Song i ettertid, som sier at Ogi var i en slags transe, utrolig sliten, og ikke sikker på om han i hele tatt var våken. Det var ufattelig prestasjon at han klarte å karre seg opp til Mt Gros. De sa han var i dårlig forfatning da han kom, men han klarte det rett før tida gikk ut. Han var den siste som kom til Monaco før konkurransen ble stanset.

*Alex og Sandro studerer kart*

| | | |
|---|---|---|
| **1. plass** | **Alex Hofer, Sveits** | **1488 km,** flydd 60% og gått 40% |
| **2. plass** | **Toma Coconea, Romania** | **1350 km,** flydd 24% og gått/løpt 76% |
| **3. plass** | **Martin Müller, Sveits** | **1279 km,** flydd 56% og gått 44% |
| **4. plass** | **Urs Lötscher, Sveits** | **1327 km,** flydd 60% og gått 40% |
| **5. plass** | **Kaoru Ogisawa, Japan** | **1461 km,** flydd 53 % og gått 47% |

Plasseringen og statistikken er hentet i fra Red Bull Xalps sin hjemmeside.

## FRI FLUKT TRENGER NYE REDAKSJONSMEDLEMMER

**Vi er på jakt etter nye medlemmer til Fri Flukts redaksjonsråd. Med dette vervet får du en unik mulighet til å være med å forme Norges største hanggliding og paragliding blad.**

Som medlem av redaksjons-rådet er du med på redaksjons-møtene som finner sted fire ganger årlig. Her tas de viktigste beslutningene rundt hver utgivelse. Utover dette er du fri til å velge hvor mye arbeid du ønsker å legge ned i Fri Flukt. Kanskje ønsker du å bidra med tekst, bilder, eller administrere din egen spalte?

**Interessert? Send en kort søknad til: post@friflukt.no**

# Fotokonkurransen 2007

Tekst: Mikael Benjamin Ulstrup

Takk til alle som har deltatt med bilder i årets fotokonkurranse. Totalt har 42 fotografer vært med, en fordobling fra i fjor.

1. plass: **Wojciech Ulatowski (PG) med 169 stemmer**

2. plass: **Torstein Støylen (PG) med 165 stemmer**

3. plass: **Jone Førland (PG) med 72 stemmer**

4. plass: **Trond Larsen med 61 stemmer**

5. plass: **Andre Flesken med 51 stemmer**

## Premier:

1. plass: Stolen Moments bok med flybilder
2. plass: Paragliding - DVD
3. plass: Plusmax Plus halvhjelm
Alle premier er levert av Streamer

## Internasjonalt preg

Avstemingen på nett utviklet seg i år til en liten parodi. Et stort antall stemmer har kommet fra land som Polen og Japan. Vi i redaksjonen setter pris på mange lesere fra verden over, men trodde aldri en liten fotokonkurranse i lille Norge skulle skape så mye trafikk på våres websider. Her er det tydeligvis noen som har blitt litt overivrige i sin stemmegivning, eventuelt hatt kompiser fra land i øst og vest som har kommet til unnsetning. Den endelig lista gjenspeiler nok derfor ikke helt det reelle resultatet. Hvis vi bare teller stemmer fra Norge der vi regner med flest medlemmer befinner seg, ville 3. plassen ha vunnet mens 1. og 2. plass havnet på henholdvis 9. og 22. plass. Avstemning på nett er i utgangspunktet en god idé som skaper debatt og spenning, men på grunn av det "kreative" elementet som formen åpner for har vi i redaksjonen bestemt oss for å gå tilbake til fotojury neste år. Og med det forhåpentligvis kåre det beste bildet!

*Flere bilder fra fotokonkurransen presenteres i galleriet.*

# RONNY HELGSESEN

Tekst: Lena Abotnes

Ronny bedriver paraventing på start i Mexico. Foto: Jan Richard Hansen

**PILOTPROFIL DENNE GANG ER EN "GAMMEL" RINGREV I PARAGLIDER MILJØET, KJENT FOR DE FLESTE SOM HAR FLYDD EN STUND, NEMLIG RONNY HELGESEN. RONNY ER 49 ÅR, BOR I OSLO SAMMEN MED (SITAT) "VERDENS SNILLESTE SAMBOER" RADMILA, HAN HAR MER ENN 2000 FLYTIMER INNENBORDS, OG 2007 MÅ VEL SIES Å VÆRE HANS BESTE SESONG NOENSINNE. HAN HAR STUKKET AV MED SEIEREN I BÅDE NM, NORDISK MESTERSKAP OG NORGESCUPEN I ÅR. I TILLEGG VANT HAN EN OMGANG I VM I AUSTRALIA, OG TOK NYLIG EN STERK 6. PLASS I PWC I ARGENTINA, SANNSYNLIGVIS DEN BESTE PLASSERINGEN NOENSINNE AV EN NORDMANN I PWC SAMMENHENG!**

### HVORDAN BEGYNTE DU Å FLY?

En kamerat og jeg begynte med å løpe ned Grefsenkollen slalombakke med fallskjermene våre i 82. I 86 var vi noen fallskjermhoppere som fløy litt i unnarennet i Holmenkollen. Det var veldig tungt å gå opp igjen, så vi kjøpte billetter til Chamonix hvor det var gondol. Det var dårlige vinger, men jeg ble litt bitt. I 89 begynte vingene å fly og paragliding tok over interessen fra fallskjerm.

### DU HAR NÅ FLYDD I MER ENN 20 ÅR, KONKURRERT SIDEN 1988, OG 2007 HAR VEL VÆRT DEN BESTE SESONGEN NOENSINNE? NOEN TEORI PÅ HVORFOR DET BLE SÅ BRA I ÅR?

Jeg fikk lisens og ble instruktør i 87, så det var vel da jeg begynte. Konkurranser tror jeg vi begynte med i 1988. Den beste sesongen er nok 2007, selv om sommeren i Norge har vært begredelig. Den beste turen i 2007 tror jeg må være den sammen med Rolf i Australia. 7 timer og 35 minutter tok turen og vi var maks 500 meter fra hverandre. Da vi landet etter en ganske bra distanse, sto hentebilen og ventet på oss med kald øl. Bedre blir det nok ikke. I 2007 kjøpte jeg en glider som jeg ble veldig glad i. Den passer meg perfekt. Den er lett og starte, lett å svinge og har bra ytelse både på hastighet og gli. Nesten som tatt ut fra en reklametekst? Jeg tror det å føle at glideren er veldig bra gjør at man yter bedre. Det blir jo vanskelig å finne en unnskyldning for å gjøre det dårlig.

### STERKE/SVAKE SIDER NÅR DU FLYR?

Jeg er litt utålmodig på start. Da er det fint å ha Rolf og Arne i nærheten til å bremse meg ned litt. Ellers tror jeg at jeg er tålmodig når jeg flyr. Har også vært heldig med noen finaler de siste årene. Er kanskje ikke flink nok til å forstå været, men etter sommeren 2007 ser det ikke ut som de som har dette som utdannelse kan det heller.

### MÅL FOR NESTE SESONG?

Har egentlig ikke satt noen mål bortsett fra at jeg har lyst til å vinne.

### TIPS TIL NYE/FERSKE PILOTER SOM ØNSKER Å BLI FLINKERE Å FLY, OG SOM GJERNE VIL PRØVE SEG I KONKURRANSER?

Bli med Termikk & Rotor eller andre arrangører på tur, her lærer man mye. Om man ikke reiser på arrangerte turer, så vil jeg anbefale å reise på tur med andre, litt flinkere piloter. Noen steder i verden har mer stabilt vær enn i Norge, og hvis man ser på pris pr. time i luften kan det hende det blir billigere å reise utenlands enn å kjøre Norge rundt for å finne flyvær. Ellers er selvfølgelig Norgescupen et fint sted å lære mer. Lag også alltid en flyplan og prøv å lære noe på hver tur.

### KOMMENTARER FRA LAGKAMERATER:

**GUNNAR SÆBU:**

#### DU HAR JO VÆRT PÅ LANDSLAGET MED RONNY EN DEL ÅR NÅ, HVA SYNES DU ER DEN MEST POSITIVE EGENSKAPEN HANS?

Uten tvil hans vilje og egenskap til å lære bort til andre, uansett nivå.

#### HVORFOR TRUR DU RONNY HAR OPPNÅDD SÅ BRA RESULTATER I ÅR?

3 ting: Tålmodighet, tilfreds med sitt flyutstyr og ikke minst erfaring.

#### KAN DU NEVNE EN FIN FLYOPPLEVELSE DU HAR HATT MED RONNY?

Ikke lett. Ronny er den jeg har flydd mest sammen med. Jeg husker utrolige turer sammen med Ronny i Norge, Australia, Mexico, Brasil, Italia, Frankrike, Spania, Portugal og Hellas, men kanskje den jeg kommer til huske best var da vi fløy fra Flatagrov/Gol til Hemsedal. Vi satte oss oppgave å fly til Skogshorn. Det var litt østavind den dagen. Vi var lavt når vi skulle krysse dalen fra Hydnefossen over Ulsåk. Der knota vi fælt og drifta opp til Hemsedal før vi kom opp. Motvindsflyging og for meg noe turbulent frem mot Skogshorn. Vi klarte det, takket være Ronny, men da hadde jeg ikke mye "psykiske krefter" igjen. Min lyst til å lande på Tuv var stor, men Ronny var som vanlig positiv og full av energi. Han foreslo topplanding rett sør for Kvitingane. Det ble gjort, og Ronny dro overraskende frem lefser og drikke han hadde tatt med på turen. Så trivelig "picnic" har jeg ikke opplevd før. Fulle av energi og glede startet vi igjen og kunne leke en stund på hang før vi lykkelige landet nede ved klubbhuset. Om jeg hadde spandert aldri så mye øl på Ronny den kvelden, kunne det ikke måle seg med hva han ga meg den dagen.

**ROLF DALE:**

#### HVA SYNES DU ER DEN MEST POSITIVE EGENSKAPEN HANS?

De beste egenskapene til Ronny er uten tvil hans enorme engasjement for paragliding samt gode humør. Han er alltid i godt humør som smitter over på oss andre. Ronny sitt engasjement for paragliding og konkurranseflyging har hjulpet mange i sin flykarriere, inklusiv min egen. Ronny sin lagflygingstanke som han har predikert i mange år mener jeg har mye å si for å gjøre det bra i konkurranser og å trene konkurransepiloter til å bli bedre.

#### OG DEN MEST IRRITERENDE?

Verste scenario er å sitte i flysetet ved siden av Ronny på vei til Australia. Denne flyreisen tar nærmere 25 timer og Ronny kan ikke sitte stille. Han bare må holde på med ett eller annet som ofte innebærer plaging av sidemannen. Det blir sjelden kjedelig når Ronny er i nærheten. Og ja - det har skjedd...

#### HVORFOR TROR DU RONNY HAR OPPNÅDD SÅ BRA RESULTATER I ÅR?

Ronny har alltid vært i verdensklasse når det gjelder å fly paraglider. Grunnen til at det har gått så bra i år er rett og slett at ting har klaffet gjennom en hel sesong.

#### KAN DU NEVNE EN FIN FLYOPPLEVELSE DU HAR HATT MED RONNY?

Det har vært mange fine flyopplevelser, men den ferskeste i minnet var rekordturen i Australia tidligere i år hvor vi fløy sammen i 7,5 timer og landet ca. 228 km fra hvor vi tok av. Ronny tok på denne turen også norsk rekord i fri distanse i utlandet med ca. 230 km. Han kunne nok ha flydd noen kilometer til, men sosial som han er, snudde han og landet sammen med meg og Marcus. Det var høy stemning i hentebilen hjem til Manilla kan jeg meddele om :-)

*Det ser ut til at Ronny kommer til å være med å prege paragliderminiljøet i Norge i mange år til, og de fleste kan nok plukke opp et tips eller to fra denne erfarne piloten. Ronny er flink til å svare når noen har spørsmål, og det er både lærerikt og morsomt å prate med en som brenner slik for det han driver med. Vi gratulerer Ronny med en flott sesong, og ønsker lykke til i 2008!*

Ronny med Boomerang 5'en sin. Foto: Radmila Ducic

# Paramotor treff på Rikssenteret

Tekst: Arne Sørensen og Milan Lindauer
Foto: Arne Sørensen og Milan Lindauer.

*Det første offisielle paramotor treffet i Norge ble arrangert i Gausdal i 2005, etterfulgt av et nytt treff året etter, og begge to var meget vellykket. I år ble det arrangert 2 motortreff; et på vårparten i Rakkestad Østfold, og årets Gausdal høsttreff ble lagt til rikssenteret vårt i Vågamo. Et av høydepunktene på dette treffet skulle være å prøve å krysse Rondane, og det syntes nok mange hørtes ekstra spennende ut.*

Torsdag etter jobb kjørte vi i fra Rakkestad og ankom Vågå rundt kl ti på kvelden. Ikke mange var kommet, men utover kvelden og natta ankom stadig flere. Noe tvilsomme værmeldinger gjorde nok at en del holdt seg hjemme, men oppmøte var likevel stort og jeg antar et sted mellom 10 og 20 motorer med tilhørende piloter møtte opp

## Flyturer både med og uten motor

Fredag morgen var det svak trekk inn på start og mange ville prøve å frifly fra fjellet. Vi prøvde å kjøre opp til Salknappen, men vinterveier satte en stopper for det. På Vole drev Sølve og sendte ut elever og vi tok turene derfra heller. Noen med vanlige pg skjermer, mens andre fløy med rene motor skjermer. Det ble fløyet en del motor turer rundt omkring, men etter hvert ble vinden så sterk at det var greiest å holde seg på bakken. Det ble isteden diskutert en del og utvekslet erfaringer som folk pleier på slike treff. Noen hadde laget smarte løsninger av ymse slag. Alt fra avanserte kamerafester til triker med løse hjul. Om kvelden var det sosial tilstelning med prat og filmvisning på storskjerm.

## Vind i høyden, men fine turer likevel

Lørdag var mange tidlig oppe for å fly, men vinden var igjen for sterk med vindskjæringer i høyden.
På ettermiddagen løyet vinden såpass at det ble flybart. Det ble ivrig diskutert tur til Glittertinden, men pga høydevind og fare for å ikke komme tilbake før det ble mørkt så ble det avlyst, og vi bestemte oss heller for å ta en kortere tur et stykke sørover. Merket at det var ganske urolig luft i høyden. Det blåste 9,5 sek/m motvind på det meste. Da var det veldig godt og ha en rask motorvinge med Reflex system.

Tilbake på landingen var vinden løyet og instruktørene godt i gang med motor utsjekk på sine elever. Det ble fløyet småturer helt til sola gikk ned bak fjellene. På kvelden var det igjen prat og film fra dagens flyging. Johnny holdt et timers langt foredrag om alt fra motor stell til praktisk flyging. Det ble også forklart hvordan Reflex systemet er bygget opp og hvordan det fungerer. Det har etter hvert blitt del motorvinger som har begynt å bruke systemet og mange lot seg imponert over det.

## Nok et vellykket treff

Søndag morgen var det flyging fra kl.09.00. De som ikke ble ferdig med utsjekken på lørdag gjorde seg ferdig på søndagen. Etter hvert begynte de som hadde lengst å kjøre på hjemturen, og vi hadde ikke kjørt mange milene før regnet kom. Vi som var blitt lovet regn og dårlig vær i forkant av helgen kunne se tilbake på et fint treff med flyging hver dag. Rondane ble ikke krysset denne gang, men vi håper å kunne gjøre det en annen gang. Det har etter hvert blitt en fin gjeng piloter som samles på motor treffene, og flere ønskes velkommen. Det kan også nevnes at motorkomiteen (Arne, Stig, Milan) avgjorde i løpet av treffet at vi stiller med et observatør team fra Norge på EM 2008. Hvis noen erfarne PPG piloter ønsker å være med på dette hører vi gjerne fra dere.

Takk til Gausdal gjengen som stod for et fint treff og for lånet av Rikssenteret.

# EN KORT STATUSRAPPORT FRA VILLENEUE VERTIGO 2007

Tekst og foto: Johnny Nilsen

Johnny Nilsen vant 4 av 5 omganger, og utklasset sine konkurrenter. Det ble konkurrert over 5 dager, en dag trening og 4 dager konkurranse, og Johnny ledet an fra første dag og det holdt til slutt til seier. Han prøvde også en rollover for første gang i konkurranse, med vellykket resultat. Siste dag skulle avsluttes med flåtelanding, men etter 2 looper, hvorav den siste ble utført altfor lavt, ble det en våt avslutning på konkurransen, men hva gjør vel det?

## DAG 1.

Først dagen skulle være trening, men vi skulle følge oppsatt program og dommerene skulle gi poeng, men det skulle ikke være tellende. Jeg startet som nest sist og ga alt, det viste seg at høyden min ble spist opp alt for fort og kunne bare ta 5 øvelser, mot 7 som var satt opp! Andrea klarte 7 øvelser men måtte lande i vannet pga for lite høyde, men var uheldig og skadet vingen i sammenstøtet med flåten. Han vant dagen klart, men prisen var ødelagt vinge. Jeg ble nr. 2 med bare 5 øvelser!

## DAG 2.

Etter mye klager så ble antallet på manøverene satt ned til 6 stk. Startet som siste mann denne dagen, forholdene endret seg, og hadde mye synk ut til boksen, tapte 200m mer enn normalt og hadde ca 600m for å gjennomføre programmet mitt mot normalt 800m+! Det ble kun 5 øvelser denne dagen også, det mest spennende var distansen tilbake til landing, uten min vario så hadde dette vært umulig.
Vant dagen.

## DAG 3.

Siden jeg ledet konkuransen så prøvde jeg meg på rollover for første gang i konkuranse, begynte men denne og det fungerte perfekt, neste øvelse ble litt redusert pga fokusen på rolloveren, men tok meg greit inn i resten av omgangen og forsterket 1. plassen.

## DAG 4.

Denne dagen begynte dårlig for Freddy, han kom ut av en vingover og vingen knakk, han spant over 10 ganger med høye G krefter før han kastet skjermen og landet mykt i vannet, uskadet! Han ble plukket opp sekunder etterpå, fantastisk bra hjelpemannskap! Dette satt en støkk i oss andre, men ble fort glemt når en var i lufta. Vant denne dagen også.

## DAG 5.

Siste dag og flåtelanding! Måtte legge fra meg vario i bilen, her skal det bades. Fløy min beste omgang og avsluttet med 2 loop, den siste alt for lavt! Fikk et kjempe brøl fra publikum når jeg passerte dem lavt. Bommet litt på flåten. Dommerene bestemte seg for å ta med treningsdagen også, når poengene ble regnet ut. Dette ga ingen endring på plasseringene.

# XC-EVENTYRET I VÅGÅ

Tekst og foto: Arne Kristian Boiesen

***Mange har fått øynene opp for Vågå i løpet av de siste 4 årene. Mer aktivitet trekker mer aktivitet og lengre distanser blir fløyet. Fortsatt er det mange medlemmer som ikke har fløyet noe særlig i Vågå.***

I løpet av sommeren 2007, ble det fløyet distanser i alle himmelretninger fra Vågå. Dette til tross for generelt dårlig vær i lengre perioder i hele sør-norge. Med denne guiden skal jeg prøve å trekke frem mulighetene for distanseflyging i området, de "klassiske" rutene, samt noen helt spesielle. Det er nemlig lett å fly langt (40 km +) på en god dag herfra! Jeg begynner med en av mine egne favoritter, Salknappen – Bjorli.

## VÅGÅ, SALKNAPPEN - BJORLI (65 KM)

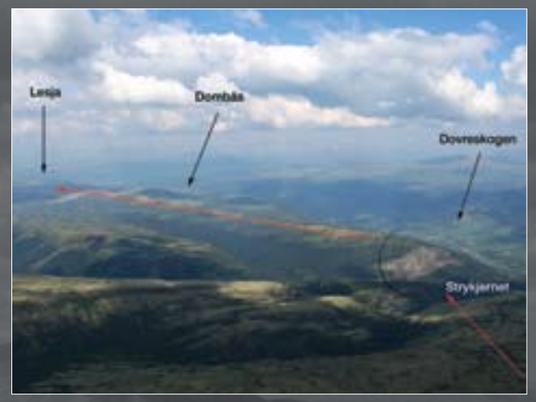
En av de mest flydde ruter i Vågå er fra Salknappen retning Bjorli. Det er en av de enklere rutene å fly på en god dag. Den er også sikker. Hele veien beveger man seg i åpent terrreng med landinger store nok for både hg og pg. Ruta innehar platåkrysninger, dalkrysninger og utsikt innover flotte daler og fjellområder. Du kan også komme over territorielle rovfugler som tar en termikkboble med deg.

### STARTEN

Salknappen ligger relativt langt inne på Jettaplatået og er en liten topp i terrenget. Naturstarten ligger nedenfor toppen, på 1440 moh og vender mot sør-øst. Den slake starten ender opp på ei flate som ender til slutt i dalsiden. På grunn av dette kan pg-piloter ende opp med å lande nede på flata hvis man treffer mye synk på veien. Men denne flata er også sentral del av å komme seg opp. Når syklusene står inn på starten så koker det nede på flata, og man kan skru seg opp lavt over terrenget. Normalt flyr man enten til høyre mot Gråhø eller rett mot elveleiet på venstre side som deler platået. Hvis man ikke får noe her er det ofte det slipper der dalsiden begynner. Alternativet er å fly mot Skagsnebb, noe som ofte er en sikker termikktrigger.

### STRYKJERNET

Vi forutsetter i det følgende en sør-østlig eller østlig komponent i lufta, og at man kommer opp i skybas på over 2000 moh i nærheten av Salknappen. Neste steg er krysningen mot Strykjernet (5 km). Denne triggeren ligger vendt sør-østlig på den sørlige siden av Gudbrandsdalen. Den er lett gjenkjennelig med en ca. 150 meter høy loddrett fjellvegg, og markerer starten av Jønndalen. Hvis skybas er lav (under 2000 moh) eller du dro tidlig fra Salknappen, vil du som oftest nå Strykjernet fortsatt i god høyde. Ofte drifter man med boblene fra Salknappen og Gråhø slik at glistrekket til Strykjernet blir vanligvis ikke så langt. Normalt slipper det ganske sterk termikk fra Strykjernet, og hvis man kommer inn i samme høyden som den, gjør deg klar for litt ruskete forhold. Jeg har ofte opplevd at den beste måten å ta termikken på er å søke innover til venstre. Her kan det trekke fra Jønndalen og ut i Gudbrandsdalen og man vil få vind som står rett på. Helt til høyre på Strykjernet slipper det også en boble. Denne kan ofte være svak og føre til at man drifter medvinds og ut i dalen. Konsekvensen blir lett at man lander på Dovre. Det beste er da å bare holde seg fast på strykjernet og vente på at en syklus bygger seg opp og bli med den i stedet. Hvis skybas er høy og du kommer i god høyde mot Strykjernet bør man bare fly rett videre innover platået bak triggeren. Jeg legger meg ofte inn over hengedalen til venstre for veggen og treffer normalt en god boble på veien. Det er ikke noe vits å vente på en boble rett over strykjernet. Normalt dannes det bedre bobler inne på platået som er en kombinasjon av termikk fra dalen, flata og hengedalen til venstre for strykjernet. Denne er mye mer rund i kantene, og har ofte bedre hastighet.



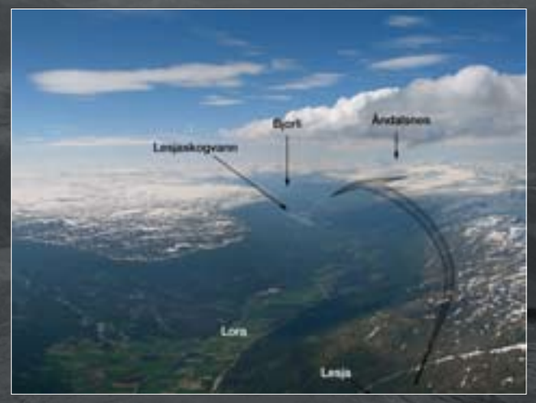

*Sett nord-nordvestover: Etter å fløyet retning strykjernet, legg deg inn på platået i pilens retning. Flata vil som oftest gi god termikk.*

*Sett sørvestover nedover Gudbrandsdalen: Avstanden mellom Salknappen og Strykjernet er ikke stor.*

### RETNING LESJA

Med dette har jeg også ropet det neste steget. Legg deg inn på platået i retning Lesja (30 km). Dette platået har små koller som trigger termikk hele veien. På dager med skyutvikling er det ofte det dannes små skygater i dette området. Selv om det er mange triggere på flata lønner det seg å skru den termikken man får i området. Høyde på dette strekket er en viktig nøkkel til neste etappe. Konsekvensen av å ikke ligge høyt her, er at man ender opp nedenfor dalsiden på skyggesiden og i beste fall et glistrekke til Dombås (20 km). Gudbrandsdalen tar ved Dombås en sving mot vest. På grunn av dette er det nærliggende å krysse dalen i dette området for å få en rettest mulig distanse. Stedet for kryssing blir da vanligvis der Slådalsveien går ned i dalen. Da Gudbrandsdalen er såpass bred i dette området er det veldig viktig å ha samlet opp så mye høyde som mulig før man legger seg utover. Man vil da lettere kunne etablere seg inne på platået over Lesja. Hvis man av en eller annen grunn ikke har denne muligheten, er det en rekke triggerpunkter i dalsiden over Lesja man kan benytte seg av. Søk da mot fjellsider og elveleier. En annen trigger litt lengre opp er svingen før Lora (39 km) hvor et elveløp går i en fordypning i terrenget.

*ALTERNATIV RUTE: I det tilfelle det skulle være mye skygge i på nordsiden av Gudbrandsdalen, er et alternativ å holde seg på platået videre forbi Slådalsveien. Man kan da i teorien etablere seg på vestsiden av Gudbrandsdalen opp mot Bjorli, eller velge en krysning på et senere sted i ruta.*




*Beskrivelse: Sett nordvestover over Lesja: Det vanlige er å holde seg på høyre siden av dalen oppover. På denne dagen var en liten skygate tilgjenglig.*

### LORA PASSERT

Fra Lora og nordover er dalen ganske bred og dalsidene er slakere enn hva man finner nedover i Gudbrandsdalen. I dette området kan vindsituasjonen også være endret. Hvis det er tidlig på året og vindkomponenten er østlig, har jeg opplevd å bli flushet ned dalsiden og dermed presset ut i dalen. Vinden beveger seg over fjellet og ned i dalen. Alternativet kan da være å fly midt i dalen og ta løft som dannes på en konvergenslinje. Man kan også oppleve å få en nordvestlig komponent som gir deg motvind oppover mot Bjorli. Sistnevnte er trolig på grunn av dalene fra fjellet som kommer ut ved Bjorli. Jo tidligere du passerer Lesja, desto større sansynlighet er det for å ikke møte motvind. Normalt så er det mange bra triggere på veien opp mot Bjorli. Elveleier renner tett langs dalsiden som slipper termikk på rekke og rad. På en god dag ligger det ofte flotte skyer i området som man kan fly på hele veien opp til Bjorli.

*ALTERNATIV RUTE: Et hittil urørt alternativ er å fly over mot Eikesdalen. Denne ligger nord for Bjorli. En dristig rute er å legge seg så langt inne på fjellet etter Lesja og sikte allerede da. Alternativet er å fly over når man begynner å nærme seg Bjorli.*

>>

Det er visse områder i dalen som ikke har noen særlige landinger (spesielt før Lesjaverk) på grunn av store skogområder. Dette kombinert med slak dalside kan medføre at man får problemer hvis man er lavt over dalsiden. Det kan være lurt å "stoppe opp" og jobbe med den termikken man har før man flyr videre.

## BJORLI OG VIDERE…

Hvis du nå har gjort de riktige valgene så er du over Bjorli (65 km) i god høyde. Hvis du er ute etter å forlenge fridistansen kan du fly videre nedover mot Åndalsnes (105 km). Første partiet i Romsdalen er relativt trangt og mangler noen særlige landinsområder.

*Beskrivelse: Sett nordvestover: Målet er innen rekkevidde. Ved Kongelberget er det ofte bra termikk man kan benytte til en videre tur nedover mot Romsdalen.*

Veldig ofte vil man også møte motvind når man flyr ned i dalen. Solgangsbrisen fra kysten kommer pressende inn og skaper motvind. Til gjengjeld får du fly i en av de Norges råeste daler. Se HYPERLINK "http://www.fridistanse.no/articles/endeligRomsdalen.htm" http://www.fridistanse.no/articles/endeligRomsdalen.htm for mer informasjon. Et annet alternativ er en tur-retur. Hvis det er en dag med lite vind i høyden, kan det være godt mulig du får medvind tilbake igjen fra Bjorli. En norsk deklarert rekord på 120 km i tur-retur, er innen rekkevidde. Det kan da være lurt å sette startpunktet for distansen på glistrekke mellom Salknappen og Strykjernet. På denne måten er du ikke avhengig av å komme høyt innover Jettaplatået på tilbakeveien.

## TRANSPORT

I høysesongen i Vågå, er du nok ikke den eneste som flyr denne ruta. Rikssenteret sine busser er tilgjengelig for henting. Et alternativ er NSB fra Åndalsnes som kjører forbi Otta. Toget går stort sett hele sesongen fra Åndalsnes kl. 17:18 hver dag (Bjorli kl. 18:02), og har stoppesteder nedover hele dalen. Toget korresponderer med Norway bussekspress fra Otta mot Vågå.

## ALTERNATIVE STARTSTEDER

Hvis du er interessert i forlenge distansen kan det være en idé å ta starten lengre sør i Gudbrandsdalen. Frya (Ringebu) har vist seg som et sted som kan fungere, men er ofte vanskeligere å komme opp på enn hva startene i Vågå gir i sommermånedene. Samme gjelder Øyer, ved Hafjell. Stedene er et veldig bra alternativ på våren, når snødekkene hindrer god termikk lengre nord i Gudbrandsdalen.

*Kilder: fridistanse.no, Frode Halse og Fra sky til sky, Werner Johannessen.*

## 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 eventuellt 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. 1-2008

## 5. februar



HANGLIDING
**Vil du også fly med fuglene?**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

HANGLIDING
**Vil du også fly med fuglene?**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

HANGLIDING
**Vil du også fly med fuglene?**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

HANGLIDING
**Vil du også fly med fuglene?**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

HANGLIDING
**Vil du også fly med fuglene?**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

HANGLIDING
**Vil du også fly med fuglene?**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

HANGLIDING
**Vil du også fly med fuglene?**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

HANGLIDING
**Vil du også fly med fuglene?**

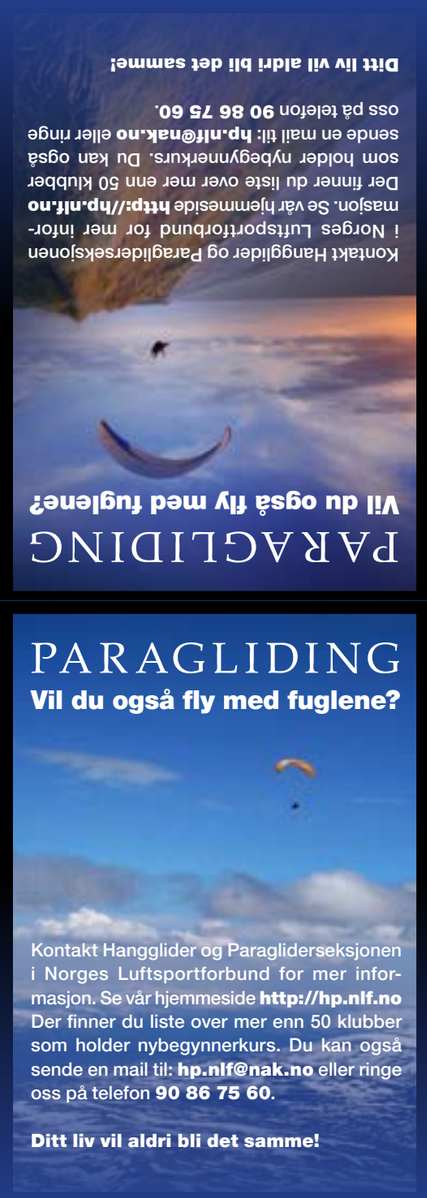
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

HANGLIDING
**Vil du også fly med fuglene?**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



# PARAGLIDING

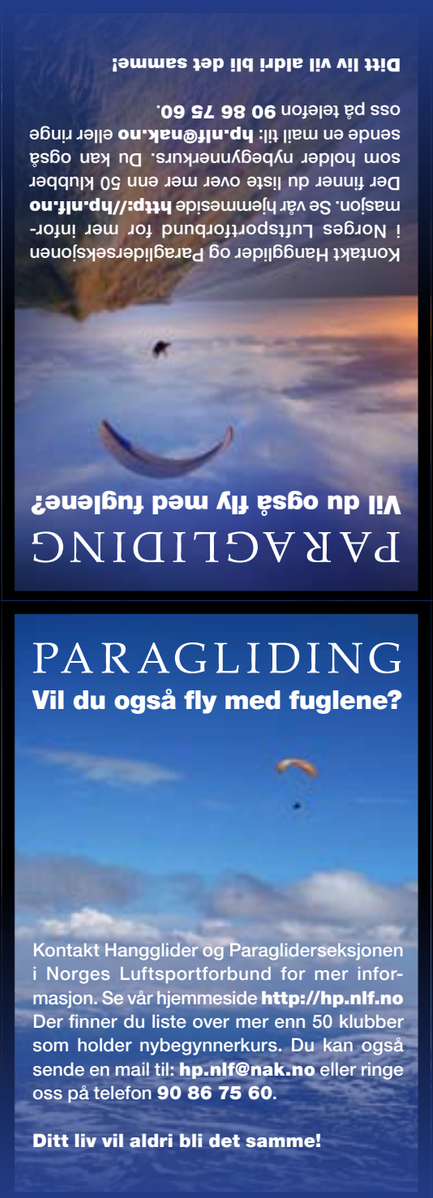
## Vil du også fly med fuglene?

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

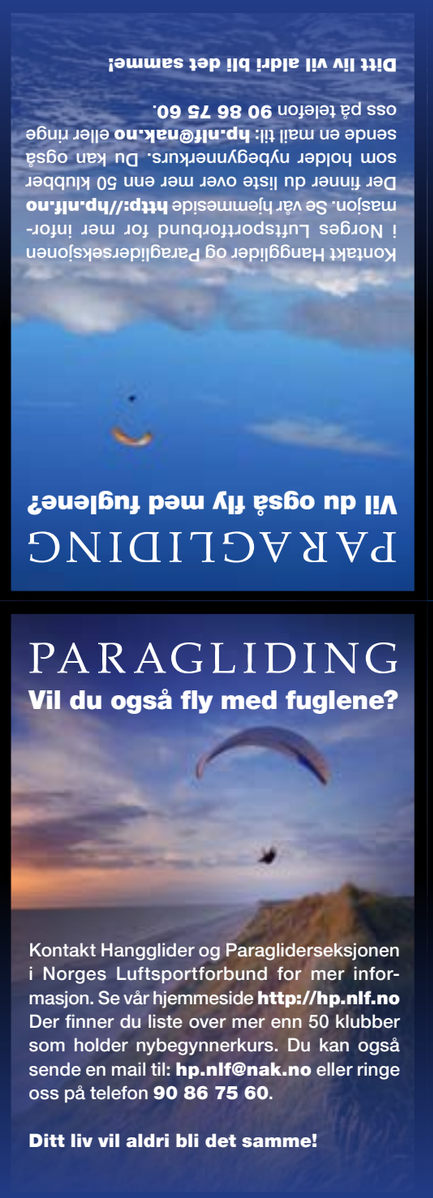
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

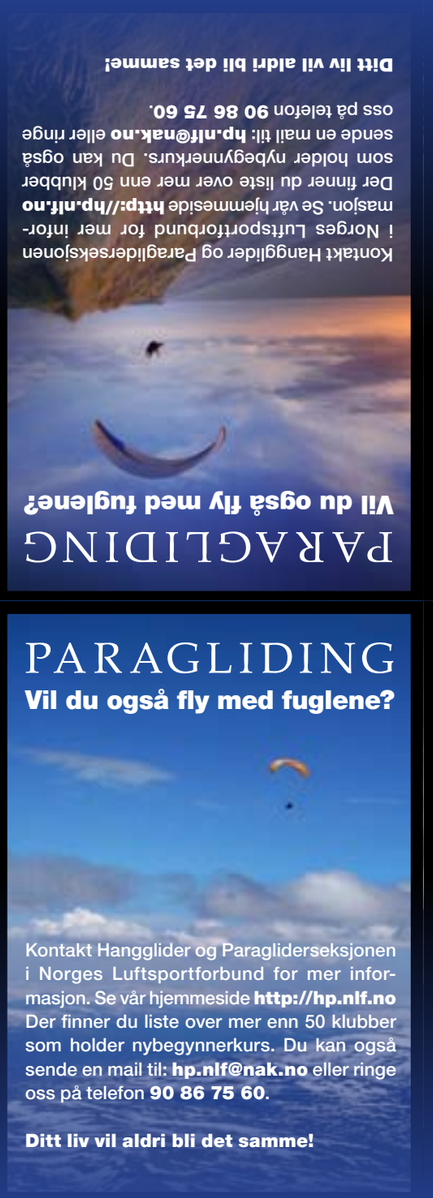
PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



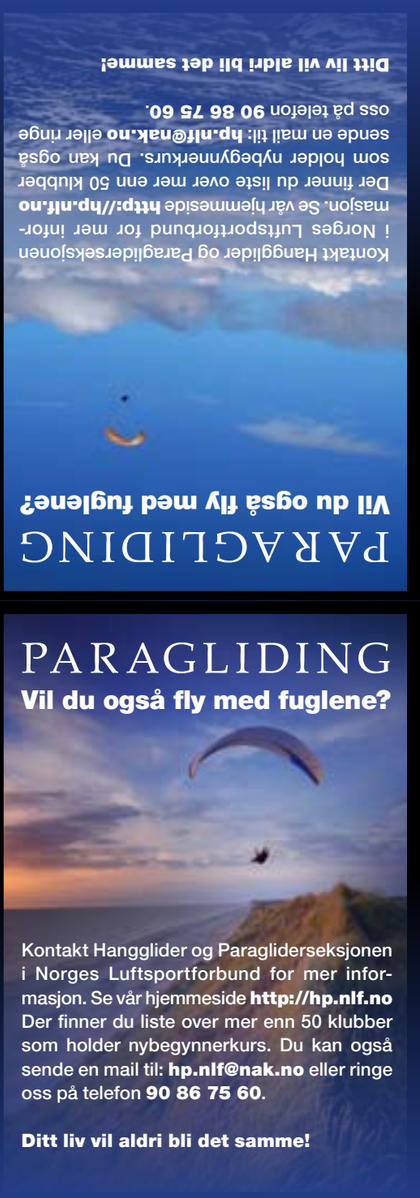
PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**



PARAGLIDING
Vil du også fly med fuglene?
Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.
**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

Kontakt Hangglider og Paragliderseksjonen i Norges Luftsportforbund for mer informasjon. Se vår hjemmeside **http://hp.nlf.no** Der finner du liste over mer enn 50 klubber som holder nybegynnerkurs. Du kan også sende en mail til: **hp.nlf@nak.no** eller ringe oss på telefon **90 86 75 60**.

**Ditt liv vil aldri bli det samme!**

# WWW.FLYBY-FESTER.NO

**Vi er de eneste som leverer ALT innen sporten !**

KITE FESTER
FLYBY
PARAGLIDER

## UTSTYR

**Vi leverer kun det beste.**

**U-TURN**
**ICARO WINGS**
**AXIS**
**SKYLINE**
**BÅUNIGER**
**ICARO**
**HELLRACER**

**MYE PÅ LAGER**

## WWW.OPPTREKK.NO

**OPPTREKK KURS**
**SIKKERHETS KURS**
**ACRO KURS**
**NYBEGYNNER KURS**
**TANDEM KURS**
**TRYGGHETS KURS**

**Vi gir deg kurs på dagen!!!**

**1000M Over ferskvann hver gang!!**

**VI GRATULERER VÅRE U-TURN PILOTER KJARTAN ANDVIK FOR 1 PLASS OG ROLF DALE FOR 3 PLASS I NC ACRO 07.**

**Ta kontakt med oss.**
**post@flyby-fester.no**
**TLF 61123366 MOBIL 94279974**

# ACRO WORLD CUP 2007

Tekst: Pål Hammar Rognøy
Foto: Pernilla Hammar Rognøy

*Sitter i sofaen. Det snør ute. TV'en er på, og jeg sitter med PC'en i fanget. Vera har nettopp lagt seg, og gråter fordi hun ikke ville det. Legge seg altså. Hun ble 3 år i mai, og synes iblant livet er litt urettferdig. Åpner topplokket på PC'en, og det første jeg ser er en purring fra Lena Abotnes, vår nye redaktør i Fri Flukt. Sakko. Det hadde jeg helt glemt. Lovet for sikkert 2 måneder siden at jeg skulle skrive en artikkel om årets akro sesong, og da primært Acro World Cup.*

Det hele startet med Vertigo-Voss på Voss 26.juni. Vel det er ikke helt sant, for det var allerede arrangert Norges Cup akro i både Mjøsa og Lysebotn før dette, men Verdens Cupen, den startet på Voss. Som en del av ekstremsportVEKO, burde ting ligge til rette for også årets beste Verdens Cup. For første gang på Voss var det flere påmeldte enn tillatt, og som regelverket tilsier, ble 4 uker før konkurransen de 30 høyest rankede påmeldte piloter ønsket velkommen til Acro World Cup. Dette ga faktisk plass til hele 9 norske piloter.
Ikke nok med det, Vertigo-Voss var også gjeldende som NM-akro, og med det i tankene ble ytterligere 8 norske piloter ønsket velkommen, dog kun med resultater gjeldende for NM. Og helt til slutt klarte vi snike med Dennis the Danish. Også kun for NM, som dermed ble endret til NM-Open.

## Vinsj i år

Første omgang. Nervøsiteten på topp, men pulsen litt lavere enn andre år på Voss. I stedet for helidropp, sto to proffe vinsjebåter i 400.000 kroners klassen, og en enda dyrere, klar til å dra oss opp og inn i øvelsesboksen. Det er ikke til å komme ifra at selv om helikopterdropp er utrolig gøy, så blir det et ekstra stressmoment i konkurransen. Faktisk er man som konkurransepilot mer nervøs for selve droppet enn utførelsen av programmet, og da kan det bli litt feil. Det skulle vise seg at noen av alpepilotene var nesten like nervøse for opptrekket med båt, som vi tidligere har vært fremfor helikopterdroppet. Hehe. Dem om det.

## Tilbake til første omgang. Her er min opplevelse:

Jeg var ganske tidlig i køen. Tror bare det var to piloter foran. Som vanlig fast program bestemt av dommerne. Jeg fikk god høyde, men helikopter som første øvelse er sjelden bra for en norsk pilot. Og det skjet på seg. Elendig heli, og med ødelagt ego, følgende sløvt program. Siste øvelse gjort, og gjør meg klar for flåtelandig da jeg oppdager noe veldig rart på flåten. Et grønt kryss over hele flåten? Hva i helvete? Kryss over flåten betyr normalt ingen akro og flåtelanding forbudt. Men jeg kunne ikke se noen grunn til at flygingen skulle være avlyst. Redningsbåtene var på plass, flåtemannskapet var der, og dommerne så ut til å dømme. Hmm. Jeg valgte uansett å avbryte for å fly mot tørr landing ved Fleisher. I speakerannlegget kunne jeg høre Yellowbird skrike ut spørrende hva jeg holdt på med. Jeg var mildt sagt forbannet, for jeg hadde en sterk følelse om at krysset ikke var ment å ligge ute. Men ta sjansen på diskvalifisering ville jeg ikke, så landing på flåten var utelukket.

Kjartan som også var i luften, og i grunnen bare ventet på at jeg skulle lande for så å starte sitt program lurte også på hva jeg holdt på med. Men da han så det grønne krysset, fløy også han til tørr landing. Nå var det total forvirring hos dommere og arrangør, og det var vel Yellowbird (speakeren) som først fikk mistanke om at flåtemannskapet hadde lagt ut krysset.

Kort etter fikk vi høre hva som hadde skjedd. Flåtemannskapet hadde lagt ut krysset til pynt. De hadde først lagt det ut som to parallelle streker, men så kommet fram til at et stort kryss var mye finere. Jadda, jippi.

## Mer trøbbel

Jeg og Kjartan fikk selvsagt fly omgangen pånytt. Jeg valgte å fly sist, da jeg var så forbannet at jeg behøvde litt tid på å roe meg ned igjen. I realiteten ga jo dette meg en ny sjanse til å redde i land en ellers dritdårlig omgang, men det er ikke den måten jeg vil gjøre det bra på. Sist i køen, ser jeg at mørke skyer nærmer seg. For hver pilot som sendes opp med 4 minutters mellomrom, kommer skyene sakte drivende mot Voss. Tunge av regn. Endelig, siste pilot sendt opp, med bare meg som da skal trekkes opp pånytt… Etter 10 minutters venting får jeg endelig tak i noen ansvarlige.
"Hva?"
"Skal du vinsjes en gang til? Jamen nå har alle gått for dagen."
Det skulle ta 15 minutter til før alle var tilbake, og idet jeg løftet fra bakken, kjente jeg regnet komme. Det regnet konstant gjennom hele opptrekket, og i det jeg koblet løs, rett og slett pøsregnet det. Hadde egentlig tenkt å gå for Fleisher landingen en gang til da jeg så at det faktisk var et blått hull i skylaget rett bak meg. Ventet et halvt minutt, og jajamensann, der sluttet det å regne. I allefall for noen minutter. Tanken min ble at jeg hadde fått en gratis sjanse, og fortjente egentlig ikke så perfekte forhold uansett etter utrolig dårlig prestasjon i første forsøk. Hadde mye høyde, og fikk et innfall om at kanskje en spiral ville få bort de største vannperlene fra toppduken.
Konsentrasjon, dra begge bremsene sakte ned, skjermen glir sakte inn i sekkeform, slipper opp, bremser en liten kick idet skjermen kommer fram rett over hodet, og trekker forsiktig ned høyre brem 10cm før skjermen får sjansen til å fly ut av sekkeformen. Jeg kunne ikke slutte å le. Skjermen snurret så fint at jeg nesten kunne høre rotorbladene slå mot luften. Flekker skjermen over i neste øvelse, Asymmetrisk spiral, dynamisk SAT, og min absolutte favorittøvelse, superstall. Og landingen var herlig med spinn prikk i midt på flåten.

## Bra start

I panikk oppdager jeg at det verken er dommere eller publikum på plass lenger. Forruten noen som står i kø utenfor festivalteltet var det tomt. Det presset en forsiktig tåre fram i øyekroken, og jeg kjente at det boblet atter en gang inni meg, men innen jeg rakk si så mye, peket flåtemannskapet på 3 hoder.
Av 100 poeng mulige fikk jeg 87 for mine helikopter, videre Asym.spiral 84, dynamisk SAT 87 og superstall 94. Med disse poengene slo jeg Raul, Felix, Antoine og hele resten av bunten. Jepp, du leste rett, jeg vant årets første omgang i Verdens Cupen. Bare så synd at det skulle komme til å flys 16 omganger denne sesongen.

De neste omgangene på Voss sørget Raul, Felix og Antoine for at jeg ikke skulle få sjansen til å fortsette sesongen i tro om å være best. Som forventet. Men fornøyd skal jeg likevel være, kanon 1.omgang, og fløy såpass bra de neste to omganger at Norgesmesterskaps tittelen var i boks. World Cup here I come.

*Sitter fortsatt i sofaen. Har innsett at Lenas forslag om 6000 tegn med mellomrom på langt nær kommer til å være nok. Er allerede oppe i mer enn det.*

*Alternativ 1:*
*Bestemmer meg derfor for å avslutte her, og bare konstantere at jeg fortsatte turneen og deltok i samtlige World Cup omganger i år, Voss – Vertigo Voss, Zell am See (Østerrike) – Acrobatixx Paranoia, Omegna (Italia) – Acroaria, Villeneuve (Sveits) – Acro Vertigo og til sist Lake Garda (Italia) – Adrenalina. Resultatene i slutten av sesongen kunne jeg ikke være annet enn veldig fornøyd med.*

Mer fra hele turneen, samt resultater finner dere på landslaget Norwegian-corax sin internet blogg: www.norwegian-corax.com.

## Acro World Cup 2007 - SOLO Final Ranking

| Rank | PILOT | | Voss Vertigo-Voss | | | Zell am See AcrabatixxParanoia | | | Omegna Acroaria | | | | Villeneuve Acro-Vertigo | | | Lake Garda Adrenalina | | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Name | Country | Run1 | Run2 | Run3 | Run1 | Run2 | Run3 | Run1 | Run2 | Run3 | Run4 | Run1 | Run2 | Run3 | Run1 | Run2 | Run3 | All runs | Total Score 1/3 removed |
| 1. | Pàl Takàts | Hungary | 95,7 | 95,3 | 100,0 | 99,3 | 100,0 | 100,0 | 99,7 | 93,1 | 94,8 | 94,7 | 93,4 | 92,4 | 82,9 | 95,0 | 86,9 | 100,0 | 1523,3 | **1074,4** |
| 2. | Hernan Pitocco | Argentina | 97,2 | 94,0 | 83,7 | 99,5 | 91,9 | 93,4 | 100,0 | 94,5 | 100,0 | 95,7 | 99,5 | 93,0 | 96,5 | 81,0 | 90,6 | 86,9 | 1497,6 | **1063,5** |
| 3. | Felix Rodriguez | Spain | 94,1 | 66,5 | 73,8 | 96,8 | 91,9 | 89,3 | 95,8 | 92,1 | 72,9 | 90,7 | 96,2 | 92,2 | 84,4 | 100,0 | 98,3 | 97,9 | 1433,0 | **1046,1** |
| 4. | Horacio Llorens | Spain | 94,5 | 92,9 | 73,1 | 90,5 | 91,8 | 93,2 | 95,1 | 99,6 | 85,9 | 92,8 | 100,0 | 56,3 | 92,0 | 74,6 | 93,2 | 95,4 | 1420,8 | **1040,4** |
| 5. | Alexandre Aimard | France | 92,8 | 73,8 | 76,6 | 69,0 | 85,2 | 88,1 | 89,0 | 89,7 | 86,3 | 99,2 | 85,3 | 94,6 | 96,8 | 92,7 | 88,0 | 91,1 | 1398,3 | **1008,4** |
| 6. | Cyril Planton | France | 80,9 | 86,1 | 84,5 | 87,2 | 48,1 | 80,8 | 88,5 | 100,0 | 94,8 | 100,0 | 89,9 | 96,1 | 99,3 | | | | 1136,2 | **1007,3** |
| 7. | Renato Lopez | Brasil | | | | 86,4 | 96,3 | 90,0 | 86,2 | 86,0 | 81,0 | 75,1 | 90,9 | 90,6 | 77,9 | 74,2 | 95,8 | 93,9 | 1124,2 | **974,8** |
| 8. | Pål Hammar Rognøy | Norway | 100,0 | 62,6 | 75,3 | 85,1 | 86,7 | 75,9 | 89,0 | 75,9 | 85,2 | 89,7 | 92,1 | 83,3 | 81,4 | 67,5 | 79,2 | 85,3 | 1314,3 | **957,2** |
| 9. | Cyrille Marck | France | 94,7 | 58,0 | | | | | 85,8 | 87,2 | 83,7 | 83,1 | 92,0 | 66,0 | 92,4 | 78,2 | 83,8 | 92,5 | 997,4 | **939,5** |
| 10. | Hans Prunaretty | France | 95,7 | 56,4 | 90,9 | | | | 90,7 | 79,8 | 82,8 | 85,6 | 87,7 | 68,9 | 88,3 | 67,9 | 79,4 | 43,0 | 1017,0 | **917,5** |

# Tretti-fjerde Coupe Icare

Tekst og foto: Randi Eriksen

***Hver høst siden 1974 har det blitt arrangert festival "Coupe Icare" i St. Hilaire, Frankrike. Her er det mye som skjer: internasjonal filmfestival for fri-flyving, friflyvere prøver nytt utstyr, produsentene har stand på messen, pressen er der, de beste acro pilotene er der, trike, paramotor, seil-fly, wingsuit, luftballong, speedriding, gjøglere un-derholder oss mens vi spiser eller rusler inne på messen, diskotek/pub åpent til langt ut på morgenkvisten og sist, men ikke minst, det som beskriver best Coupe Icare: karneval konkur-ransen med paraglideren eller hangglider som hjelpemiddel.***

St. Hilaire er unikt plassert ved take off. Det er noen minutters gange fra messen til sør-starten, og noen lengre minutter til nord-starten hvor "karnevalet" finner sted. År etter år kommer mange mennesker in-nom eller camper hele langhelgen. Park-eringsplassene er enorme, men de er overfylt med telt og camping biler. Lørdag og søndag er høydepunktene, og man må være tålmodig med alt man skal foreta seg; det er kø overalt!

## EN snakk med PMA

Jeg kom allerede onsdags ettermiddag og fant telt plass i nærhet av dusj og messen. Jeg fant ut at det allerede var mange piloter på plass, og jeg så mange som fløy over starten. Jeg hadde ikke tatt med paraglider utstyr, fordi jeg måtte jobbe. Torsdagen startet med et langt PMA møte. PMA står for Paragliding Manufacturer Association, og skal ivareta produsentene sine interess-er. Denne gangen er diskusjonen om hvilke sertifiserings system de vil ha for paragli-dere; de inviterte Alain Zoller og meg, Randi

Eriksen, for å kartlegge forskjellen mellom EN og DHV sertifisering. Tidligere har Tyskland gjort det vanskelig for produsen-tene å selge EN sertifiserte paraglidere der, men nå er det annerledes. Siden EN er den offisielle europeiske standard, må denne aksepteres også i Tyskland. Det må vel sies at det er første gangen i historien at produsentene sitter i lag og kan være enige i noe. De neste to dagene gikk med å snakke med samtlige produsenter èn etter èn om nye modeller som kommer til neste år. Det er en god del nye tandemer som er planlagt og selvfølgelig nye vinger for en-hver smak.

## Vi motes ved festen

Hver morgen klokken 8 var det piloter på start og paramotor pilotene freste med motorene sine; det var på tide å stå opp. Været var deilig med blå himmel fra første dag, og det var mye å finne på. Organisa-torene har virkelig laget et bra opplegg for hele familien med blant annet trampoliner, papirfly konkurranse og malerslott for de minste. Vi benyttet sjansen til å se filmer, og det var mye bra i år: "Born to fly" med Angelo d'Arrigo, "Flying with eagles" med Louise Crandal, "Kimichi Session" urban paramotor film fra Asia, "Vichy's Games" formasjon free flying. I pausen i filmvisnin-gen slapp vi 3 000 lys ballonger i luften, det var et fantastisk skue og se at alle ballon-gene forsvant ut i natten.

## Luftens karneval

Mitt største høydepunkt var selvfølgelig karnevalet. Her skal det kåres hvem som har det mest spektakulære kostyme og som kan ta av med paraglider eller hang-glider. "Dragen" som er laget av Francis

Heilmann var imponerende. Han hang 15 meter under paraglideren med en oppblåst drage imellom. Det var vanskelig for han å ta av, men etter mange forsøk klarte en-delig dragen å fly. Francis prøvde også dra-gen i fjor under Coupe Icare, men måtte gi tapt. Etter ett år med modifiseringer klarte han det! Francis er forresten mannen som for to år siden rekonstruerte David Barish første paraglider som kom ut på 60-tallet. Kostyme showet varte i 5 timer, og det var hele tiden fullspekket av morsomheter og noen acro-snutter innimellom. Som for eksempel Antoine Montant fra Frankrike satte ny rekord i antall infinity tumbling og dermed slo Raul Rodrigues fra Spania sin rekord. Antoine ble droppet i fra helikopter rett over oss, og han hadde tusenvis av vitner på nord/sør starten og på landingen. Underlig at denne mannen ikke var svimmel etterpå. Lumbin er landingsplassen, og her var også stor aktivitet for alle. Det anbe-fales å være på landingen å se på alle de rare kostymene komme inn.

## Nye og gamle venner

Coupe Icare er også stedet for å møte folk; venner, gamle kjente og nye folk. Paraglider miljøet er ikke stort og sjansen for å treffe de virkelige "stjernene" er meget stor på denne festivalen. Å treffe på øster-rikere og briter på kvelden er ikke alltid like lurt, de er omtrent like glad i øl som meg. Og med brasiliere og Caipirinha, ja da er jo morgen dagen satt. Summa sumarium, Coupe Icare er en mega stor fest for alle, og det anbefales å ta turen en gang!

Besøk gjerne hjemmesiden http://www.coupe-icare.org/ for å se bilder og video fra festivalen.

# DISTANSE LIGAENE HG 2007

Tekst: Olav Lien Olsen

Flertallet opplevde kanskje ikke 2007 sesongen som den aller beste, men rekordmange deltok i Fri Distanse-ligaen (44 stk) og i XC-ligaen (31 stk). Grunnen til dette kan være at Stein-Tore Erdal har forenklet loggboka med tanke på registrering av turer til ligaene. Fridistansene er svært enkle å registrere. Det er kun å legge inn track loggen, for så å huke av for hvilken liga man ønsker å ha turen med i. Når det gjelder XC ligaen er dette litt mer komplisert. Her må turen først deklareres, samt at koordinatene for vendepunktene må tastes inn manuelt. Dette har gjenspeilt seg i relativt få deklarerte turer.

## RESULTATER

Erik Bergseter vant suverent Fridistanse Ligaen. Det ble hardere kamp om andre plassen, men det ble til slutt Nils Aage Henden som kapret denne. XC Ligaen ble like klart vunnet av Nils Aage Henden, med Arnfinn Markeng på andreplass like foran Erik Bergseter. Gratulerer, en liten premie kommer i posten til de tre beste.

## FRIDISTANSELIGAEN HG 2007

| | Navn | Glider | Klubb | Sum | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Erik " Flying Eagle" Bergseter | Moyes FlyingEagle 5 S x | Hedemarken Hanggliderklubb | 472.2 | 126.3 | 113 | 106.3 | 76.5 | 50.1 |
| 2 | Nils Aage Henden | Moyes Litespeed-RS 3,5 "Inlaid" | Jetta Luftsportsklubb | 377.1 | 129.7 | 72.1 | 69.3 | 54.3 | 51.7 |
| 3 | Arnfinn Markeng | Moyes Litespeed 5 | Hedemarken Hanggliderklubb | 356.1 | 144 | 89.3 | 46.1 | 38.7 | 38 |

Antall deltakere, med årstallet i parantes: 44 (2007), 28 (2006), 32 (2005), 21 (2004), 20 (2003), 23 (2002)

## XC LIGAEN HG 2007

| | Navn | Glider | Klubb | Sum | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Nils Aage Henden | Moyes Litespeed-RS 3,5 "Inlaid" | Jetta Luftsportsklubb | 621.3 | 150<br>50*3 | 148<br>74*2 | 119.7<br>119.7*1 | 101.8<br>101.8*1 | 101.8<br>50.9*2 |
| 2 | Arnfinn Markeng | Moyes Litespeed 5 | Hedemarken Hanggliderklubb | 487.7 | 209.3<br>139.5*1.5 | 75.2<br>75.2*1 | 75<br>75*1 | 68.1<br>68.1*1 | 60.1<br>60.1*1 |
| 3 | Erik " Flying Eagle" Bergseter | Moyes FlyingEagle 5 S x | Hedemarken Hanggliderklubb | 472.2 | 126.3 | 113 | 106.3 | 76.5 | 50.1 |

Antall deltakere, med årstallet i parantes: 31(2007), 22 (2006), 29 (2005, 17 (2004), 19 (2003),

# Narvik hang- og paragliderklubb

Tekst: Kristin Amelie Krogstad
Foto: Jostein Øysæd

***Narvik hang- og paraglider klubb er en relativ liten klubb. Den ble startet i 1976 som en hanggliderklubb, av blant andre Kjell Krane som er klubbens nåværende faglige leder og fremdeles flyr litt. På 1990- tallet kom de første paragliderpilotene med i klubben. Blant andre Edgar Klausen og Kjetil Singstad, som fremdeles flyr. Edgar Klausen drev også butikken Fly & Fun her i Narvik, der han solgte paraglidere, kanoer og annet utstyr.***

Nå til dags er det bare en håndfull personer som flyr jevnlig, og klubben har nok vært preget av en del utskifting og manglende rekruttering. Noen har flyttet mens andre har stiftet familie. Det har vært arrangert paragliderkurs i Narvik i årevis, mange piloter har blitt uteksaminert her, for så å flytte og fortsettet sporten andre steder i landet.

## Fokus på flyging og vær

Klubben har et trivelig miljø å komme inn i, der fokus ligger på flyging, vær, skyer og termikk. Det har vært mye snakk om vårtermikken, det har mange nybegynnere fått merke. For Narvik er ikke kjent for å ha noe særlig med hengforhold å skryte av. Termikken derimot, kan vi rose opp i skyene. Det er den som lokker både harstadfolk og andre fra distriktene rundt. Hver gang vi har flydd har det gått nok en diskusjon, eller rettere sagt mobbing, om hvem som har flydd høyest, lengst og best. Kolbjørn Karlsen og Jostein Øysæd er de rette personene som en kan ringe til, hvis en vil ut å fly sammen med noen. Så lenge det er flybart, så er de der oppe i fjellet med vingene sine.

## Tilgjengelig flysted

Det spesielle med Narvik, er at gondolen går rett opp fra byen (Narvik er en av få byer i landet som kan skryte av nettopp dette) og da tar det bare 6-7 min til en er oppe på et flott fjell. Narvik er et perfekt sted til å arrangere sikkerhetskurs. God høyde og rask transport opp igjen til start, gjør at det er det eneste stedet i Nord-Norge der det arrangeres sikkerhets- og acrokurs.

*Påskeflyging i Narvik.*

## Litt om flystedene; Fagernesfjellet

Dette er flysted nr 1, startene ligger på en høyde av 660 m. Lett tilgjengelig når gondolen er i gang, dvs. i ski-sesongen og sommermånedene. (Dessverre holder den stengt en mnd, når vårtermikken er på sitt beste). Rundt restauranten har vi to starter, en på Sørsiden og en på nordsiden, og det er mulig å starte på alle vindretninger utenom øst. Å starte på sørsiden gir et ekstra sug i magen, rett etter starten går fjellet stupbratt nedover mot Fagernes. På heldige dager kommer termikken opp langs fjellet og særlig om våren kan en regne med god høyde, opp til 15-1600 meters på de beste dagene. Termikken i Narvik kan være alt fra rolig og stabil, til mer krevende, hard og rufsete om våren.

## Linken, Andretoppen og Tredjetoppen

Under skisesongen er det mulig å ta stolheisen opp til Linken, da kan en nyte en høyde av tusen meter over havet, med start på alle retninger utenom øst. Eller så kan en fortsette enda lengre til Andre- og Tredjetoppen, der det er bra starter på henholdsvis 1150 og 1270 meter. En spesielt fin tur er å fly inn fjorden til landingen i beisfjord fra Andre- eller Tredjetoppen.

*Beisfjord, besøk fra Gradient i Tyskland.*

## Beisfjorden

Når heisen er stengt, da kjører vi en 10-minutters-tur til Beisfjorden, her har vi muligheter for å kjøre opp med tunge sekker. Høyden er på vel 365 meter over havet. Starten er jevn og fin, og vi flyr ut så lenge vinden står inn fjorden fra vest, hvis ikke kan man forvente både rotor og kraftig vindskjæring nede ved landing, som er på fotballbanene nede ved sjøen. Beisfjorden er en vakker plass å fly på, elven snor seg i meandersvinger nedover mot sjøen, der landskapet flater ut i et elvedelta. Det er en utmerket plass for kurselever.

Må også nevne at på vinteren er det veldig fint å ta turen opp til riksgrensen for å fly, om lag en liten times kjøring fra Narvik. Her er det to stolheiser som tar deg opp til toppen av fjellet.

### Faktaboks

| | |
|---|---|
| **Klubbnavn** | Narvik Hang- og paragliderklubb |
| **Etablert** | 1976 |
| **Geografisk område** | **Narvik** |
| **Antall medlemmer** | 20 |
| **Antall aktive** (flyr mer enn 10 t. per år) | ca 15, men bare 4 som flyr regelmessig i byen. |
| **Menn** | 19 |
| **Kvinner** | 1 |
| **Lokale flysteder** (navn, moh, vindretn.) | **Fagernesfjellet, 660m/1000m/1270m, start på alt utenom øst. Beisfjord, 360m, vest.** |
| **Hjemmeside** | flypg.info/narvik/ |
| **Leder** | Jostein Øysæd |

Tekst: Arne Kristian Boiesen

### *Distanseforbedringer i 1997:*

**I 1997 gav seksjonen støtte til premier til de 5 beste forbedringer av personlig rekord på både hanglider- og paraglidersiden i 1996.**

**Her følger resultatene:**

**Paragliding**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Andreas Fredborg | Fra 15 km til 101,8 km | = 678 % |
| 2. | Luis E. O. Fonseca | Fra 10,6 km til 48,5 km | = 457 % |
| 3. | Jon Fjelldal | Fra 12,5 km til 48 km | = 384 % |
| 4. | Ole J. Rønneberg | Fra 16 km til 34,6 km | = 216 % |
| 5. | Petter Strand | Fra 25 km til 32 km | = 13 % |

**Hanggliding**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Olav Log | Fra 14 km til 67 km | = 478 % |
| 2. | Leif K. Tranås | Fra 25 km til 61 km | = 244 % |
| 3. | Erik Bergseter | Fra 36 km til 71,5 km | = 199 % |
| 4. | Geir Elde | Fra 98,3 km til 175 km | = 178 km |
| 5. | Knut R. Reiersen | Fra 40 km til 70 km | = 75 % |

Det kommer ikke frem hva premien var, men det var en “overraskelse i posten” fra selve Werner J. Og det er jo stort nok i seg selv!

# LEKEPLASS: MJØSA

Tekst og foto: Øyvind Osdal

**For de aller fleste heng- og paragliderpiloter er det cumuluser, høy skybas og skygater så langt øyet kan se, som er definisjonen på Nirvana. Men det finnes også en annen type piloter. Folk som blir blanke i øynene av tusen lettjente høydemeter, som fritt kan sløses bort på å skremme både seg selv og omgivelsene med planlagte og mindre planlagte sprell.**

Piloter i sistnevnte kategori fikk i vår en ny lekeplass: Mjøsa. Opptrekkssenteret på Gjøvik kan friste med båt på ferskvann, 1700 meter line og kurs i de fleste kategorier. Senteret ligger ikke så langt fra Oslo, og gir østlandspiloter muligheten til å leke seg i trygge omgivelser uten å måtte planlegge månedsvis i forveien eller kjøre timevis til et egnet sted. Min nå avskiltede 1994 Mondeo greide turen på under 90 minutter.

## Flere tilbud

Jeg har tatt både vinsjekurs, akrokurs og enkeltturer på senteret. I april tok jeg vinsjekurset, som besto av ti turer, de fleste til rundt tusen meter over vannet. Vinsjingen i seg selv var ikke akkurat hysterisk morsom, selv om utsikten tusen meter over Mjøsa er bra, men turene ned igjen ble brukt til "diverse øvelser" og var definitivt et lyspunkt i det som skulle vise seg å bli en litt laber sesong med tanke på vær og antall timer i luften.

*Fra NC akro Gjøvik*

## Akroutsjekk

I juli ble det nytt kurs, denne gangen sto akroutsjekken for tur. Kurset forløp overraskende smertefritt og besto av fire øvelser: Superstall, stupspiral, wingover og spinnover. Sistnevnte var absolutt var den vanskeligste, men ble til slutt godkjent. Jeg hadde forøvrig "gangsperre" i begge armer et par dager etterpå, så jeg anbefaler en vinge med kort styrevei og/eller sterke armer.

## Ny vinge, nye muligheter

Ny vinge betyr ny tur til opptrekkssenteret, så i oktober dro jeg sammen med et par andre til Gjøvik for å trene akro. En lærerik dag, med åtte fullkollapser, og øvelser som "slakke liner", "hallo, celleåpninger" og "stabil fullstall med dobbel twist" på programmet. Noen øvelser gikk også bra, og dagens høydepunkt ble et nesten treminn dårlige side og en haug med wingovere. Å dra på litt over vann er en bra måte å bli kjent med en ny vinge på, og jeg tror nok de fleste kan ha godt av noen turer i året kun dedikert til å gjøre øvelser og svi av høyde.

## Senteret

På opptrekkssenteret arrangeres det vinsjekurs, sikkerhetskurs, akrokurs (akroutsjekk), trygghetskurs, tandemturer og enkeltturer. Det ble også arrangert NC i akro der i juni. Mitt inntrykk så langt er meget positivt. Både båt, vinsj og mannskap har fungert prikkfritt hver gang jeg har vært der. Innehaver av båten og senteret er Frode Fester fra Voss. Kursinfo, kalender, bilder og mer informasjon finnes på opptrekkssenterets hjemmeside. Skal en fly enkeltturer kan det lønne seg å ringe på forhånd for å sjekke vær og føre. Båten er nå satt på land for vinteren, og det står ikke på hjemmesiden når den skal tilbake på vannet, men jeg krysser fingrene for at det lekes over Mjøsa lenge før den igjen blir badbar.

## Annerledes flydag

Det er få ting som slår en god distansetur, men jeg tør påstå at en godværsdag på Mjøsas bredder, med paragliding, grilling, hyggelige mennesker, og kald pakkevinge-pils på slutten av dagen, ikke er så langt unna. Forhåpentligvis finner noen "husbobla" til neste år, det blir spennende å se om stedet også har distansepotensial.

… og det beste av alt til slutt: En slipper å pakke vingen mellom hver tur!

Linker:
Hjemmesiden til opptrekkssenteret:
http://www.opptrekk.no/
Videoklipp fra akrokurset:
http://www.youtube.com/user/acroyoz/

## Faktaboks:

**Akroutsjekken**
Utsjekk i akroflyging med paraglider (APG) består av en teoridel, samt praktisk trening på fire øvelser. Mer informasjon om disse finnes i Håndboka, kapittel 9.12.

- Stupspiral. Rask inngang og utgang i samme retning. Ingen pendel i pitch og ingen innklapper.
- Wingovere. Koordinerte, høye og symmetriske uten innklapper.
- Spinnovere. Koordinerte, med 180 graders dreining uten innklapper større enn 10 prosent.
- Superstall. Fullkollaps fra trimhastighet eller i utgangen av en pendel. Symmetrisk og uten dreining. Skal slippes opp ved første pendel.



DVDs ~ BOOKs ~ GEAR ~ Everything a pilot needs
XCSHOP.COM
WE'VE GOT THE PERFECT GIFTS FOR XMAS
CHECK OUT OUR COMPLETE RANGE ONLINE
CROSS COUNTRY MAGAZINE
Cross Country Magazine is the leading international English language magazine for free flying.
A bi-monthly publication that brings together many of the most respected voices in the sport, Cross Country offers specialised and informative reports and features about the latest technologies, techniques, cutting-edge adventures and record breaking-achievements. It is unsurpassed as a showcase for the most inspirational imagery from the best photographers in the sport.
€47.95 for six issues
A SUB IS NOT JUST FOR XMAS
PARAMOTOR MAGAZINE
SIX ISSUES A YEAR
Paramotor Magazine is the one-stop international resource for paramotor and powered hang glider pilots. Within its pages you'll find informative articles on the latest equipment and techniques, candid accounts of the greatest adventures, all the up-to-date news from around the world and some of the finest and most inspiration imagery you'll ever see - nothing puts a smile on our faces more than a full gloss double page of succulent photography that screams 'This is what we do and why we love it!'.
€47.95 for six issues
FLY FOREVER CALENDAR 2008
A veritable confectionary store of eye-candy! 24 sucullent images of paragliding, hang gliding and paramotoring by the best photographers in the world.
PPG one side, free-flying the other, the new 2008 calendar is a double-sided extravaganza that'll have you staring at the office wall more than ever before. Plus there's plenty of room to note down those all important reminders.
Your Fly Forever Calendar will be airmailed to you in a secure, stiff-backed envelope
€19.95
PERFECT XMAS GIFT
FLYING WITH EAGLES
An intimate portrait of the relationship between world champion Louise Crandal and Cossack, an untrained Steppe Eagle. At first Cossack refuses to even take food from Louise's hand. But, slowly, trust is built, and the pair travel from Scotland to Lake Como in the Italian Alps, where Louise finds out whether Cossack will help her fly further.
Languages: English, French
Running time: 70 min
Format: PAL
€33.95
AWARD WINNING FILM
RED BULL X-ALPS 2007
Wince, groan and suffer with the 2007 Red Bull X-Alps contestants as they battle their way 850 km from Eastern Austria to Monaco! A beautiful film that includes footage from all over the Alps, wild onboard POV camera angles and interviews with the pilots.
Languages: English, German
Running time: 70 min
Format: PAL / NTSC
€33.95
NEW RELEASE
THERMAL FLYING
A complete guide to cross country flying by the highly respected German competition pilot Burkhard Martens. This best selling book has been translated in to English by PWC pilot Mads Syndergard. It covers all aspects of cross country flying and spells out priceless information on reading conditions and thermal flying like no other book. With something to learn, whether you are a beginner or seasoned campaigner, this is a book that should be on every serious XC pilot's bookshelf!
€41.95
TOP SELLER
XCERTINA BAG MkII
The XCertina bag has been updated. A new mesh and Velcro sleeve now holds the Mylar sections of your leading edge together. The upper surface is now entirely mesh to allow the wing to breath more easily and a special clip for your risers keeps the whole package neat and tidy. The MK II design offers greater assurance of preserving the performance and characteristics of your paraglider. Available in two sizes the XCertina bags are now in stock and ready for pre Xmas delivery.
€37.95
NOW UPDATED
XCSHOP.COM
Order online at www.xcshop.com or call +44 (0) 1273 673 000 (UK)

6. plass: **Andreas Molaup (PG) med 30 stemmer**

9. plass: **Arild Jørstad (PG) med 20 stemmer**

7. plass: **Terje Andersen (HG) med 25 stemmer**

8. plass: **Karin Torske (PG) med 20 stemmer**

10. plass: **Geir Dyvik (PG) med 19 stemmer**

*Foto: Bjørnar Fykse*



*Foto: Terje Andersen*

# Sikre sider HG

Tekst: Arnfinn Markeng

## Traff et tre etter start

Kategori: Ulykke
Flyfase: Utflyving
Flysted: Ringerudkollen
Dato: 07.08.2007
Flybevis: SP 5
Erfaring: 12 år, 945 timer 1158 turer
Personskade: Bekkenbrudd
Utstyr: Moderne konkurranseutstyr
Skader på utstyr: Ødelagt 2 oppreisere, bottombar, 1 vingerør, bøyd kjøl, hjertebolt, skrapet opp leading edge

### Forhold

Delvis skyet. Moderat til kraftig termikk. Stort sett stod det fint inn, men vindstyrken varierte fra 2-6 m/s, 30 grader fra venstre til 30 grader fra høyre. Det passerte kraftige bobler iblant mens vi rigget, men ikke i øyeblikket når hendelsen inntraff – da var det moderat termikk. Jeg syntes ikke det var spesielt gufne forhold.

### Hendelsesforløp

Startbakken består av en øvre del som har slak vinkel, og en nedre del som er brattere. På nedre del har det etter hvert blitt så pass mye planter og gress (høyde 0,5-1m) at den ikke kan løpes på. Det er en slags rampe, hvor man må ta av før kneika. Starten ligger i en slags dal som man flyr ut av på langs først. Det vil si at man har en relativ liten sektor for en trygg utflyving, de første 10 sekunder av flyturen er man derfor nær terrenget.

P.g.a. nevnte utforming av starten, valgte jeg å starte langt bak. Jeg planla å ta av på kneika, før vegetasjonen. Dette fører til at man stort sett er i le. Det stod en vindpølse på kneika, så jeg så hva som skjedde med vinden.

Da jeg merket at jeg hadde skeiv vinge, var det for sent til å stoppe. Jeg prøvde å rette opp vingen mens jeg løp. Dette pleier å gå helt fint så lenge den ikke er for skeiv, og man har nok å løpe på. Vingen ble ikke rett før jeg kom til kneika, og her måtte jeg ta av. Tror ikke at jeg prøvde å "vasse" inn i buskene, men det hadde heller ikke hjulpet mye. Et vitne sier han så en økning av angrepsvinkelen på dette øyeblikket, som gjorde skeivheten verre, og jeg tok av med sterk roll til venstre. Skjevheten var ikke så stor at den ikke kunne rettes opp og dette ble ingen "storesving". Jeg jobbet for å få vingen rett. Dessverre hadde hele manøveren satt meg såpass ut av kurs (30-40 grader til venstre) at kollisjon med nærliggende trær hadde blitt uunngåelig. Traff treet med midten av venstrevingen, dreide til venstre, og stoppet helt opp. Falt rett ned omtrent 4-5 m på svaberg og gled et stykke nedover etterpå.

### Årsak

Startet med skeiv vinge. Trang utflyving som ikke tillater "take off" med et vesentlig kursavvik. Særlig til venstre er dette kritisk.

### Hva kunne vært gjort annerledes?

Ikke starte på et trangt utflyvingsted når det er turbulens, og mulighet for at du kommer ut på feil kurs. Det hadde vært bedre å starte på rampa som er lenger opp hvor det ikke finnes hindringen man må passere på nært hold.
Starte med stram sele, istedenfor med vingen hvilende på skuldrene.

### Kommentar

Jeg kjenner ikke dette flystedet selv, og må si at jeg blir noe betenkt over beskrivelsen av starten. Dette virker på meg som en krevende start hvor man må være meget kritisk med hensyn til hvilke vindretninger man kan tillate seg å starte på. Når jeg leser litt lenger ned i rapporten ser jeg at det tross alt finnes ei rampe der uten kritiske hindringer. Derfor lurer jeg på hvorfor denne starten ble valgt i stedet for rampa. Er det fordi det er kortere å bære dit, eller er det andre grunner? Jeg har i så fall ikke problemer med å forstå den tankegangen, men dersom dette fører til redusert sikkerhet, mener jeg at man bør vurdere om denne starten i det hele tatt bør benyttes. Det er den samme grunnfilosofien som gjelder ved valg av startsted som ved valg av landingssted. "Dersom det finnes flere alternativer i nærheten, skal man alltid velge det sikreste."



# DISTANSELIGAEN PG 2007

Tekst: Arne Kristian Boiesen

| | Navn | Glider | Klubb | Sum | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Tom Salamonsen | Windtech Tempest 25 | Oslo Paraglider Klubb | 510.9 | 128.4<br>128.4*1 | 122.6<br>122.6*1 | 104.4<br>104.4*1 | 77.8<br>77.8*1 | 77.7<br>77.7*1 |
| 2 | Arne Kristian Boiesen | Advance Omega 7 | Oslo Hang- og Paragliderklubb | 420.2 | 108.9<br>108.9*1 | 93.1<br>93.1*1 | 81.4<br>81.4*1 | 71.8<br>71.8*1 | 65<br>65*1 |
| 3 | Thomas Skarpås | Advance Omega 7 | Hvittingfoss Luftsportklubb | 375.5 | 109.8<br>73.2*1.5 | 107.5<br>107.5*1 | 79.2<br>79.2*1 | 44.5<br>44.5*1 | 34.5<br>34.5*1 |
| 4 | Fredrik Sandquist | Gradient aspen 2 26 | Nidaros Luftsportsklubb | 289.3 | 109.6<br>109.6*1 | 68.7<br>68.7*1 | 65.2<br>65.2*1 | 24.6<br>24.6*1 | 21.2<br>21.2*1 |
| 5 | Gunnar Sæbu | Gin Boom Sport | Oslo Paraglider Klubb | 269.8 | 110.2<br>110.2*1 | 45.9<br>45.9*1 | 44.5<br>44.5*1 | 38.9<br>38.9*1 | 30.3<br>30.3*1 |

# FRIDISTANSELIGAEN PG 2007

| | Navn | Glider | Klubb | Sum | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Tom Salamonsen | Windtech Tempest 25 | Oslo Paraglider Klubb | 482.1 | 123.1 | 116.6 | 100.6 | 71.4 | 70.4 |
| 2 | Arne Kristian Boiesen | Advance Omega 7 | Oslo Hang- og Paragliderklubb | 380.8 | 104.3 | 89.9 | 68 | 60.1 | 58.5 |
| 3 | Egil Fonn | Nova Tycoon L | Harstad Hang- Og Paragl. Klubb | 367.6 | 115 | 113.6 | 53.1 | 47.3 | 38.6 |
| 4 | Leif Inge Dokken | Nova Mamboo | Hallingdal Paragliderklubb | 321.3 | 88.7 | 76.4 | 52.4 | 52 | 51.8 |
| 5 | Thomas Skarpås | Advance Omega 7 | Hvittingfoss Luftsportklubb | 310.4 | 101.7 | 76.9 | 75.4 | 28.8 | 27.6 |

Mange gjengangere fra tidligere sesonger blant topp 10 av FDL 2007, men nye ansikt har også dukket opp. Leif Inge Dokken kom inn til 4. plass, og ledet en god periode etter sterk flyging i apri og mai. Tittelen Kongen av Hallingdal har han også. Stein Are Skogeng er også et "nytt" ansikt, som man kan forvente mye til fremover. Han har nå plassert seg i Østerdalen med Tronfjell som nærmeste nabo. Et bedre distanseutgangspunkt skal man lete lenge etter. I år rakk det opp til 7. plass.

En spesiell tur ble fløyet av Øysten Walle på 9. plass. Han ble første pilot over 100 km fra Hemsedal. I samme pionéeråndfølger Thomas Skarpås. Som en flatlandsape skrudde hans seg opp fra det urbane - moderne - med - utsikt - utover - Drammen - Solbergåsen, og la 101 km bak seg i retning Eggedal. Mye takket være en høydebegrensning som ble løftet til 7000 fot.

Navnebroren Thomas Nilsen klarte i år å karre seg inn blant topp 10. Med en solid tur fra Telemarks distanseparadis Hjartdal, fløy han 78 km med landing i øvre Eggedal. Som optimisten han er deklarerte han nordisk rekord på 130 km, noe som tydeligvis var litt for langt den dagen.

Veteranen Frode Halse sier selv han slet mer i år enn tidligere, men når man kommer inn blant de 5 beste i FDL må det anses som en god prestasjon. Han hadde gleden av å bli den første som krysset dovrefjell og den vanskelige og trange Drivdalen fra Vågå. En tur på 84 km.

En annen veteran er Gunnar Sæbu på 8. plass. Han markerte seg i år med å bli den ene av to pg-piloter som krysset Valdresfløya fra Slettefjell. I samme sleng tok han like godt en 100+ km tur på 104 km ved å strekke den til Dombås.

På 3. plass finner vi nykommeren i ligaen Egil Fonn. Han flyr mye og ofte. Han fløy i løpet av en sesong to ganger til Lillehammer fra Vågå (113+ km), noe ingen med pg har gjort før. Han tok også innersvingen under Milslukern med 55 km, en dristig rute innover Grimsdalen på en dag med mye skygge.

Undertegnede kom selv inn til 2. plass. Etter en litt dårligere sesong enn fjorårets, fikk han likevel dratt i land en 100 km-tur oppover Gudbrandsdalen fra Frya, Ringebu.

I utklasseringens ånd, vant Tom Salamonsen i år FDL. Med god margin! Over 100 km i forskjell mellom 2.- og 1. plassen, stadfester hvilken distansepilot han er. Dette er mye takket være noen enorme turer i juni. Den lengste turen på 123 km så ble han parkert av en mørk sky. Han bustet mao. ikke!

# Sikre sider **PG**

Tekst: Olav Kant

**Nok en flysesong er over, nå gjenstår bare litt koseflyging hist og her før neste år er over oss med nye muligheter.**
**Desverre fikk vi helt på slutten av sesongen, den 24. okt., meldingen om at Erlend Larsen, elev ved Torshus Folkehøyskole, omkom under kursflyving ved Svorkmo i Sør Trøndelag. Omstendighetene omkring ulykken synes klare og en forkortet rapport vil komme allerede i neste nummer av Fri Flukt.**
**Sesongen sett fra mitt sted har vært "helt normal", dvs. at vi i år har hatt normalt mange skader sett i forhold til antall estimerte flytimer. Det som fortsatt er litt trist å se, er antallet hendelser knyttet til sterke forhold, samt at vi fortsatt ikke ser noen nedgang i antall ryggskader. Faglig ledergruppe jobber så smått med å se på evt. endringer og utvidelser i opplæringen vår, særlig omkring meteorologi på PP2 og PP3 nivå. Hva utfallet her vil bli vet vi ikke enda. Men vi MÅ treffe tiltak for å bedre kunnskap og airmanship omkring meteorologi, og risikoen knyttet til det å fly i uegnede forhold.**
**Så til neste gang: Ha en riktig god jul, og et godt nytt og SIKKERT flyår i 2008 :o)**

## Pilotfeil under hangflyging

### Piloterfaring
PPtrinn: 3
Antall timer: 18
Antall turer: 89
Antall år: 4

### Utstyr
Vinge: Moderne mellomstadie DHV 1-2
Seletøy: Moderne, med dempende ryggbeskytter
Hjelm: Hel
Nødskjerm: Ja

### Meteorologi
Fint vær, lite termikk, med fine forhold på start, 3-4 m/s rett inn, ca 20 grader C.

### Pilotens årsaksvurdering
Lå høyt over og langt ut fra terrenget. Trodde det var nok til å kunne ta en 360 i stedet for åttetall. Hvis jeg endelig skulle ta 360, så burde jeg ha banka hardere for å unngå å havne bakpå. Undervurderte at det nok var mer drag i lufta der oppe enn på start.

### Skader
Vrikka foten ubetydelig.

### Hendelsesforløp
Flotte forhold på start, med 3-4 ms rett inn. Kommer meg lett opp, og henger. Bra løft ganske langt ute også, så vi hadde god plass alle mann. Flyr stort sett åttetall et godt stykke ut fra hanget - jeg er ingen nær-terreng-pilot. Når jeg ligger ca 200 meter over start (høyest) og langt ute fra terrenget vurderer jeg at det er greit å ta en 360 i stedet for åttetall. Burde i så fall ha banka hardere, for jeg havner bakpå. Innser at jeg bare må følge vinden og finne ei landing bakover. Mye rotor og surr i lufta, så jeg får heftige innklapp. Glad jeg har en snill skjerm som ordner opp mye, uten dreiing og dritt. Klarer å pumpe ut siste innklappet sjøl (60% på venstre side), og kommer i le bak fjellsia, så alt roer seg og flyr fint. Ser ei skråning jeg kan lande i. Litt bratt, men uten steiner og helt grei. Ingen vind, så det er fint å lade her. Ståler ut og lander litt hardere enn vanlig pga. skråning. Både skjermen og jeg er helt fine - varsler Tonny om at alt er OK på tlf. Det ble en liten bit å gå tilbake til starten, så jeg fikk ikke flydd ned en siste tur. Jeg lærte dette: sjøl om det ikke er all verdens vind, du ligger langt ut fra terrenget og har stor høyde - så kan du lett bli blåst bakpå. Bare åttetall for meg fremover.

### Kommentar
Vi har en PP3 pilot med en uregelmessig flypraksis, som her gjør en feilvurdering under hangflyging. Han ligger høyt over start og i god avstand fra terrenget, men havner likevel bakpå når han vil ta en 360.
Dette kan skyldes to ting, enten så er vinden ikke spesielt mye sterkere her oppe, men han drar ikke nok i bremselina, slik at svingen blir for slak og avdriften for stor. Denne hendelsen kan også skyldes at vinden er vesentlig sterkere 200 meter over start, og derfor blåser vår venn bakpå. Eller, det kan være en kombinasjon av disse to tingene. Uansett, bør piloten kanskje prøve å fly mer, ta en form for progresjon/sikkerhetskurs, der han blir mer kjent med utstyret sitt, og svinge mer markert.
En GPS vil også fortelle oss om det blåser mer i høyden, (når vi først er der, vel og merke) men dette vil aldri bli noe sikkerhetsutstyr.

## Bygevind

### Piloterfaring
PPtrinn: 5
Antall timer: 136
Antall turer: 387
Antall år: 5

### Utstyr
Vinge: Moderne mellomstadie, DHV 1-2
Seletøy: Moderne, med dempende ryggbeskytter
Hjelm: Hel
Nødskjerm: Ja

### Meteorologi
Lett østavind, relativt ustabilt med litt termikk, ca 13 grader C.

### Pilotens årsaksvurdering
Jeg undervurderte styrken på innkommende bygevind, samt at jeg valgte feil landingssted.

### Skader
Mange brudd på bekkenben, rygg, brystkasse og håndledd. Sjokk og nedsatt syn og diverse lammelser.
Ubetydelige materialskader.

### Hendelsesforløp
Tok av i 3-4 ms og kosefløy 40 min. Trakk ører og prøvde å lande da vindkulene nærmet seg. De kom langs bakken først nede foran blokka slik at jeg ikke kom meg ned, deretter ved restauranten på toppen og så på p-plassen, men for sent. Baklengs bar det over kollen og rett ned i turbulens i Trollkleiva. Min siste pg-tur på leeeeengeglad i livet.

### Kommentar
En relativt erfaren PP5 er, med erfaring fra flystedet flyr i ustabile forhold (bygeforhold), og det ser ut til at han har observert bygevinden nærme seg. Han undervurderer altså virkningen av denne (vinden kommer langs bakken først og lager løft) og får seg deretter en opplevelse for resten av livet, som følge av selve vindstyrken som blir så sterk at han rygger bakover og inn i lerotoren.
Etter min vurdering er den store feilen at han ikke går ned og lander når han ser de første tegn til regnbyge og bygevind. Byger kan produsere sterke og lumske vindforhold, noe som alle PP5'ere bør vite. Feilvurdering av, og flyging i, sterke forhold er og blir den store fellesnevneren når vi snakker om ulykker og uhell med paraglider. VIS RESPEKT FOR VÆR OG VIND! Du kan alltids fly mer dagen etter. Jeg ønsker piloten god bedring, og håper han kommer fra skadene uten varige mèn!

## Forglemmelse på start

### Piloterfaring
Piloterfaring:
PPtrinn: 5
Antall timer: 346
Antall turer: 748
Antall år: 9

### Utstyr
Vinge: Eldre skolevinge
Seletøy: Moderne konkurranseseletøy, med dempende ryggbeskytter
Hjelm: Halv
Nødskjerm: Ja

### Meteorologi
Lettskyet pent vær, ingen termikk, svak vind fra S, ca 12 grader C

### Pilotens årsaksvurdering
Min egen klargjøring av eget utstyr ble avbrutt pga. spørsmål fra elev. Jeg fullførte ikke den delen av klargjøringen som jeg holdt på med før jeg gikk til min elev.

### Skader
Ingen

### Hendelsesforløp
Var med elever på fjellet i dag og ville forsøke en eldre vinge som klubben har. Jeg klargjorde meg selv sammen med elvene og ville fly ut etter siste elev. Jeg skulle altså prøve en eldre skjerm og var nødt til å åpne skrukarabinene (sjakler) som Kortel bruker på sine seler. I det jeg smetter raiseren inn i karabinen blir jeg avbrutt av en elev som trenger hjelp. Jeg forlater utstyret mitt uten å fullføre den viktige operasjonen. Jeg var ekstra nøye med å kontrollere den gamle skjermen som ingen har fløyet på flere år. Jeg drar skjermen opp og kjenner at den er flybar. Jeg fløy deretter ut og ser til min forskrekkelse at den ene sjakkelen er åpen. Jeg finner nødskjermhåntaket og konstaterer at det er på plass, deretter prøver jeg å skru hylsen inn på gjengene, men vekten min har åpnet sjakkelen så mye at den ikke vil ta i gjengene. Jeg velger derfor å fly rolig ned å lande uten skarpe svinger. Jeg vet at denne feilen er gjort av andre erfarne piloter også.

### Kommentar
Dette er en feil som har vært gjort tidligere, med samme type seletøy, med skrusjakler, som ikke låser seg automatisk. Piloten/instruktøren avbryter sine rutiner for å hjelpe eleven som spør om hjelp, og glemmer å fullføre pre-flight sjekk når han er ferdig med eleven. Han burde etter min mening ha fullført det han holdt på med før han forlot utstyret. Evt. gjøre hele operasjonen forfra igjen når han kom tilbake. Når han vel er i lufta, og oppdager fadesen, så handler han kaldt og rolig, og lander uten skade på seg selv.

# Nytt fra **HP-seksjonen**

Tekst: Arne H. Hillestad,
fagsjef og daglig leder HP/NLF

## Hei igjen

En sesong er over, men jeg håper at ikke PGen eller HGen er pakket helt bort. En sklitur i ny og ne er bra det også. Eller en tur til et sted der det er sesong når vi har vinter. Det blir lettere å ta vårens første bobler når man ikke har hatt et stort opphold.

Her på kontoret i Rådhusgata 3 er det mye å gjøre. Oppsummering og planlegging må også gjøres. Og når vi også hadde en tragisk paragliderulykke i slutten av oktober måtte man også ta seg av den. Det er slikt arbeid som man ikke er glad i å gjøre, men som må gjøres.

Ulykken på Svorkmo. Den 24. oktober skjedde det vi absolutt ikke ønsket. Via vitner og presse får seksjonen informasjon om en paraglider som har flydd i en høyspentleding. Etter en stund er det klart at piloten har omkommet. Dette er den andre dødsulykken med norsk pilot i Norge siden seksjonen startet med paragliding i 1987. Erlend som omkom var elev ved Torshus Folkehøyskole på linja høyt og lavt hvor man blant annet lærte paragliding og dykking. Ved første høydetur skjedde det fatale. HP seksjonen sender Erlends foresatte samt hans medelever og skolepersonale vår dypeste medfølelse i denne vanskelige tiden. Seksjonen satte ned en ulykkeskommisjon som har laget en rapport om ulykken hvor man forsøker å finne årsaken. En kortversjon av rapporten blir publisert i Fri Flukt. Seksjonen jobber med oppfølging av ulykken for at man skal kunne unngå liknende ulykker i fremtiden.

## Her er andre viktige ting til deg som er medlem i NLF:

### 1. Nytt telefonsystem

NLF legger om telefonsystemet sitt. I begynnelsen av november går alle ansatte (vi er nå 13 personer ansatt hos NLF) over til å benytte mobiltelefon. Dette betyr at om man skal ringe HP seksjonen ringer man mitt mobilnummer 90867560. For våre medlemmer betyr dette at det skal bli lettere å nå den de skal ha tak i hos NLF. En ting kan likevel være en ulempe for vi som er ansatt her. Husk at dette er en jobb med kontortid.

*Litt for stille vinterluft på Grefsenkollen. Foto: Jan Richard Hansen*

Selv om jeg muligens tenker på hanggliding og paragliding 24 timer i døgnet, så er jeg ikke på jobb hele den tiden! Vanlige henvendelser vil bli besvart i kontortiden med kjernetid mellom 9 og 15. HP seksjonen har likevel vakt 24 timer i døgnet og skal informeres om ulykker umiddelbart. Informasjon om slikt skal komme fra pilot som er vitne, klubbens faglige leder, men i mange tilfeller kommer henvendelsen fra presse eller myndigheter. Men jeg kan ikke hjelpe med 3 manns forsikring lørdag kveld hvis du skal til Brasil søndag.

Så her er nye telefonnummer til NLF:
**Sentralbord:**
telefon: 23010450,
fax: 23010451.
**Medlemsservice:**
telefon: 23010452 (som før)
**HP seksjonen:**
telefon 908 67 560.
Nummer til andre ansatte finner du på hjemmesida, eller du får de oppgitt hvis du ringer sentralbordet.

### 2. Reklamér for sporten vår

Seksjonen har i dette nummer av Fri Flukt laget et antall "visittkortreklame" for sporten vår. De perforerte visittkortene som ligger som midtsidebilag har bilde av HG og PG samt kontaktinformasjon. Vi håper at du stanser ut disse og tar de med deg i lommebok eller flyutstyr. Treffer du på en som viser interesse for sporten så prat med han og gi han et av kortene. Der står informasjon om hvordan han kan finne ut mer om paragliding eller hanggliding. Når du for eksempel lander ved et skianlegg etter en vintertur vil mange komme for å se og det er da du kan starte jobben med rekruttering til sporten vår. Slår dette an kan vi trykke opp flere slike enkle reklamevisittkort!

### 3. Vår ulykkesforsikring

Hver høst har vi et møte med vårt forsikringsselskap hvor sesongen blir diskutert, hendelser blir klarlagt og man ser da om det må gjøres noe med forsikringen. Vi har akkurat hatt dette møtet i 2007 og seksjonen har gleden av å informere at vår ulykkesforsikring i 2008 vil koste det samme som i 2007. Den blir forbedret på et par punkter, bla. a at den vil dekke krisehjelp og psykologisk hjelp til pårørende ved dødsulykker. Polisen finner du på vår hjemmeside.

Vår ulykkesforsikring dekker alle typer ulykker som du kan bli utsatt for hjemme eller når du reiser, i tillegg til når du flyr selvfølgelig. Kanskje du derfor er dobbeltforsikret? Sjekk dette med din generelle forsikring. Men da må du også vurdere om dekningen er god nok. Det finnes utvidelser på vår forsikring som vil sikre deg og dine mye bedre hvis noe skulle skje. Sjekk vår hjemmeside for tilleggsavtalen eller se på fornyelsesskjemaet side 2. Har du spørsmål ringer du seksjonen. Bedre føre var!

### 4. HG kurs uten HG lærebøker?!?

Seksjonen har "funnet" 61 HG lærebøker som vi ikke visste om hos Lufstartsskolen. Disse kan bestilles derfra på www.luftfartsskolen.no eller på telefon 23 10 29 04. Seksjonen jobber videre med å finne en løsning når disse 61 bøkene er borte.

### 5. Hendelsesrapporter

Her mangler det en del rapporter i alle kategoriene. Loggboka viser sitt, diskusjoner i miljøet og på forum også, men ikke alt dette kommer til seksjonen som hendelsesrapport. Fra HG miljøet vet vi om 3-4 ulykker med personskade som ikke er rapportert. Det finnes tilsvarende i PG miljøet. Faglig leder i klubben han ansvaret for at de som har hendelser rapporterer dette. Får han ikke en kopi av en hendelsesrapport er hendelsen trolig ikke rapportert. Vi har alle plikt etter håndboka til å rapportere næruhell, uhell og ulykker. Forventer at det nå blir gjort!

### 6. Fornying på WEB! Nyhet!

Går din lisens snart ut? Hvert annet år må SP/PP 3,4 og 5 fornye ved egenerklæring. Fornying kan skje fra 1.11 og frem til 1.4 det året lisensen går ut. Nå kan du ved hjelp av ditt medlemsnummer og kode som står på medlemskortet fornye din lisens over nettet. Du trenger altså ikke som før ta ut papirkopi av fornyelses-skjema og sende inn til seksjonen, men du kan sitte hjemme i din stue og fylle ut via MelWin. Kort tid etterpå vil du få ditt nye flybevis i posten. For elever (trinn 2 og lavere) skal fremdeles papir brukes og instruktør skal underskrive skjemaet sammen med eleven. Men vi jobber videre med også å legge inn dette.

### 7. Oppsummering av sesongen, planlegging av 2008 sesongen

Hvert år i desember har styret og faglig ledergruppe arbeidsmøter hvor sesongen blir oppsummert og viktige avgjørelser tas. I år har styret sitt møte lørdag den 1. desember og faglig ledergruppe sitt møte lørdag den 15. desember. Her blir også planleggingen av neste års program diskutert og bestemt. Det gjelder bla. viktige datoer for ledermøte, instruktørkurs og seminarer, sesongen på rikssenteret osv. Følg med under nyheter på vår hjemmeside om hva som skjer.

### 8. Nye instruktørmerker

Alle våre instruktører vil i løpet av 2007 få tilsendt et tøymerke som viser at man er instruktør i HP/NLF. Det er ikke for å skryte at man syr det på flydressen, men for å informere andre om at her kan man få hjelp. Nye piloter som kan være usikre på forskjellige ting kan da enkelt se hvem man kan spørre, så bruk disse merkene.

### 9. Scootertauing

Seksjonen vil i 2008 forsøke å arrangere et seminar om scootertauing i samarbeid med Oslo og Omland Hanggliderklubb, slik at flere av våre klubber kan se på denne muligheten til å rekruttere flere hanggliderpiloter. Kursingen blir enklere og mer effektiv med dette systemet. Man har også brukt scootertauing til å dra opp PGer! Regler for å bruke dette systemet i kursing er under utarbeidelse.

### 10. Rikssenteret i Vågå

Som mange vet så regnet sesongen bort i store deler av SørNorge og da også i Vågå. Etter en våt juli kom en våt august. Så det blir nok ikke noe stort overskudd i år, men heller ikke alt for stort underskudd ser det ut som. Styret har nå vedtatt at videreutviklingen av senteret skal gjøres. For 2008 vil det si at utfyllingen vest for bygningen skal ferdiggjøres og 2-3 campinghytter skal settes opp (på stylter?) Dette vil gi piloter som ønsker mer privatliv muligheten til å overnatte på stedet. Vi vil også markere plasser for bobiler på dette området og legge ut kontakter for strømtilkobling. Videre ønsker vi å lage dagsparkeringsplass på østsiden av bygget, men der har vi foreløpig fått avslag. Anke er under arbeid. Veien bort til senteret er nå utbedret og planert og kan nå kjøres uten at man merker kulestein og humper. Kaffeautomaten har vært en suksess og neste år skal vi også anskaffe en vareautomat hvor man kan få sjokolade og snacks og kanskje matpakker eller annet om man er sulten. Så alle ønskes velkommen til Rikssenteret i Vågå i 2008.

### 11. Ledermøte 2008

Dette møtet over 2 dager vil bli avholdt i første del av 2008. Dato bli satt den 1. desember! Her blir det en dag med generell informasjon for klubbstyret, og en dag med faglig informasjon for klubbens faglige leder. Vi regner med å få Kari Castle på besøk. For de som ikke kjenner henne, se hennes hjemmeside. Vi håper at dette skal bli et lærerikt, nyttig og minneverdig møte.

Det avslutter dagens informasjon. Som ansatt i seksjonen er jeg her for å hjelpe deg som er medlem med ting du lurer på eller ønsker å vite mer om. Jeg er også her for å være med å styre utviklingen av hanggliding og paragliding i Norge slik at det blir like rimelig, like fritt og helst mye sikrere fremover. Ønsker alle en god vinter og en fin 2008 sesong. HP seksjonen når du på 90867560 eller arne.hillestad@nak.no.

Happy landings, hilsen Arne

# B-blad

Returadresse: HP/NLF
Boks 383 Sentrum, 0102 Oslo

TERMIKK&ROTOR A/S, din totalleverandør!
salg-kurs-reparasjon-oppfølging på alle nivå.
Vi jobber heltid med paragliding!
UP Ascent DHV 1
Sele: Exense* og helhjelm
kr. 21.450,-
Ozone Buzz-z DHV 1-2
Sele: Exense* og helhjelm
kr. 21.900,-
Gin Bolero 3 DHV 1
Sele: Exense* og helhjelm
kr. 24.450,-
2,8kg glider fra Ozone
Ultralite DHV 1-2
Lettvektsglider
kr. 19.900,- (med sele)
NYHET
Nova Mentor DHV 1-2
Sele: Exense* og helhjelm
kr. 22.900,-
UP Kantega 2 DHV 1-2
Sele: Exense* og helhjelm
kr. 24.450,-
(For elever som har trent litt)
* For kr. 1.250 i tillegg kan du få Velvet 2 sele med bumpair eller 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!!
Leasing av utstyr
Nå er det mulig å lease komplett paragliderutstyr fra Termikk&Rotor A/S!
Ta kontakt for nærmere informasjon
TURER
BRASIL
Avreise fra Norge 22.02-2008, hjemreise fra [illegible] 19.02-2008
Mange nordmenn har vært i Gover[illegible] [illegible]adares og opplevd Brasil fra luft og bakke. Brasil[illegible]ere er kjent som varme hyggelige mennesker og fly[illegible] her egner seg både til termikk og distansefly[illegible]
[illegible] turer på www.paragliding.no
Denne turen er fullbooket
SPANIA 2007, ALL INCLUSIVE!!
Vårturer: Tur 1: 12-19.04.2008 Tur 2: 19-26.04.2008
Turer som er spesialtilpasset PP-2 og PP-3 som vil lære mer hang og termikk. 2 instruktører som gir personlig oppfølging. Les mer om våre turer på www.paragliding.no
JULETILTILBUD
Competino, vario med innebygget gps: kr. 5.450,-
Vindtett LOKI jakke med hette og votter kr. 1.950,-
Vindmåler: kr. 390,-
Termikk & Rotor AS
Butikk i Dronningensgt. 13
Postadresse: boks 1031 Sentrum, 0104 Oslo
Tlf; 22090522
www.paragliding.no
tonny.karlsen@termikk.no
ronny.helgesen@termikk.no
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