

seilflysport

Nr. 4 2008 23. årgang



NY NØDSKJERM PÅ 1-2-3!

1 - VELG MODELL:



Mini Softie
\$1895



Micro Softie
\$1895



Wedge Softie
\$1895



Long Softie
\$1945

2 - VELG FARGE OG TILLEGGSUTSTYR:



Standard seletøy



Acrobatic seletøy

Standard farger:



Custom farger:



Priser options:

B-12 Snap på bryststropp	\$50.00
Quick Ejector Snap på bryststropp	\$75.00
Quick Ejector Snaps på beinstropper (kun standard seletøy)	\$100.00
Thread Thru Adaptors	\$0
Acrobatic Harness	\$0
Capewell Canopy Releases	\$275.00

*Genuine Sheepskin Backpad	\$125.00
*Matchende bæreseske	\$30.00
Lumbar Pad (kun Long Softie)	\$25.00

*Custom farger: Brown, Orange, Gold, Green, Teal, Tan, Purple	\$25.00
*Cotton Sweat Pad	\$60.00
Three Stripes	\$15.00
*Brodering med valgfri trådfarge	\$25.00

* = ofte valgte options.

3 - KONTAKT SKY DESIGN:

Når du har bestemt deg for hva du vil ha eller lurer på noe, kontakter du Sky Design på:

E-post: butikk@skydesign.no

Telefon: 97 100 600

Fax: 94 74 01 14

Sky Design er forhandler for ParaPhemalia (Softie-serien), Strong, National, Rigging Innovations og Butler, men vi har valgt å legge hovedfokusert vårt på Softie. Vi leverer alle typer fallskjermutstyr, og betjener i dag sivile- og militære fallskjermhoppere samt seil- og mikroflygere. Med eget butikklokale, verksted, varelager og ikke minst vår kunnskap og erfaring, står vi alltid klare til å ta oss av alle typer spørsmål og utfordringer du måtte komme med.

Sky Design utfører kontroller, vedlikehold, ompakk, reparasjoner og modifikasjoner på alle typer fallskjermutstyr. Kontakt oss om du har spørsmål til bruk eller vedlikehold av ditt eget utstyr!

Alle priser er oppgitt i US dollars. Prisen inkluderer ikke frakt, montering eller pakking. Sky Design leverer fallskjermutstyr over hele verden. Ved levering i utlandet står kunden selv ansvarlig ved innfarsel til Norge.



SKY DESIGN

Sky Design Butikk AS - Dronningensgate 13 - Postboks 670 - Sentrum - 0106 Oslo

Tel: 97 100 600 - Web: www.skydesign.no/butikk - Mail: butikk@skydesign.no



Volare oh oh

Blant alle seilflyklubber og flysteder som finnes i Frankrike er det særlig verdt å merke seg seilflyplassen i Saint Crepin, som ligger i Alpes haute de Provence ("Alpene i øvre Provence"). Og hvert år arrangeres det der noen helt spesielle festspill...

Tekst: Marko / Foto: Philippe Conil

Sain Crepin ligger i Durance-dalen, ved elva som har sine kilder ved Montgenevrepasset og som renner ut i Rhone-elven sør for Avignon. Stedet byr på utmerkede seilflyforhold, og det er ikke rart at piloter fra fjern og nær strømmer til ikke bare dette stedet, men til hele regionen. I Sveits kalles Rhone-dalen "Thermische Strasse" (termikk-gata), og når det gjelder Durance-dalen må denne kunne kalles "Alpenes Champs Elysés". På samme måte som den berømte avenyen i Paris skinner av skjønnhet, glimrer Durance-dalen med sine flotte meteorologiske forhold og muligheter til å nå inn i selve hjertet av Alpene.

Dette er grunnen til at en i tillegg til Saint Crepin også finner mange andre flysteder i Durance-dalen. Her ligger Saint Auban (det franske riksanlegget), Vinon, Sisteron, Gap, Serre, Motte du Cailre, Buimoisson osv. St. Crepin ligger ikke

langt fra byen Briancon, og rett ved Barre des Ecrins (4102 m), Pelvoux (3914 m), Glacier Blanc (den hvite breen) og Glacier Noir (den sorte breen). Flyplassen er 1100 m lang og ligger i 900 meters høyde. Et slep på 5-6 minutter er tilstrekkelig for å ta seg opp slik at man kan starte en flyging innover i Alpene under gode forhold. I år håper klubben også å kunne ta i bruk vinsj som startmetode.

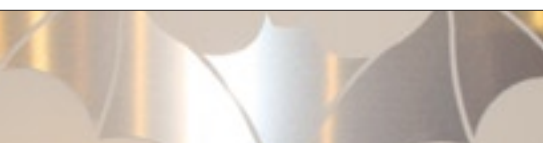
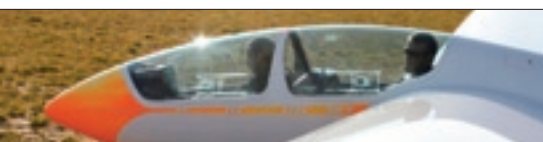
I hele Sør-Frankrike arrangeres det hver sommer festspill. Derfor besluttet klubbledelsen i St. Crepin for noen år siden at de også skulle arrangere et festspill i klubben, nemlig ASK-13-festspillene i august. Dette er en konkurranse hvor det konkurreres klubb mot klubb i stedet for pilot mot pilot, og hvor det utelukken- de flys med ASK-13. Under konkurransen kan hvert fly (klubb) bytte mannskap så ofte man vil. Nivået er høyt, og for et par år siden ble det fløyet en oppgave på 300 km med vinnerhastighet på 98 km/t.

Ikke verst for en ASK-13! Hvert år deltar mellom 20 og 30 fly, og deltakerne kommer stort sett fra Frankrike, Nederland og Tyskland. Festspillene har hvert år et tema, og eksempler fra tidligere år er "Pirater", "Ali Baba og de 40 røverne", "Middelalder" og i år "Trollmann".

Det er en regel at alle deltakere og besøkende skal kle seg i tråd med årets tema, og dette skaper god stemning på briefing, på grid gjennom dagen, ved innkomster og ikke minst under kveldens festspillmiddag. Alle er i godt humør – det totale fraværet av moderne teknologi med høye glidetall og avansert utstyr bringer alle nærmere selve opplevelsen av total frihet, både de som har fløyet og de som har ventet på å få "sin" ASK-13 hjem!

Som det synges i en populær italiensk sang: Volare oh oh, Volare oh oh! (Se også www.stcrepin.aero.com)

Innhold



side

3

Volare oh oh

5

Leder

6

Lydens hastighet

8

Juniorsamlingen 2008

9

Gliding international

10

NSMst – Norsk SeilflyMesterskap i strekkflyging

12

Velkommen til Salangen Luftsportsklubb

14

Elverum Flyklubb Seil

15

Lima November - Golf

16

Nyheter om seilfly fra Luftfartøyregisteret

16

Svedanor kurser 2009

18

Hvordan overlever jeg i seilfly

29

Patagonia

30

Seilflyåret 2008 – Et ulykkesår og mange hendelser

33

Mr. Haugaland Seilflyklubb

34

Klubbnytt Drammen flyklubb/Seil

36

Norges Luftsportsforbund - Unge Ørner 2008

40

vPos - Hva er var... hva det er... hva det kan bli

42

Sky Design – Hvem er vi og hva gjør vi?

44

Seksjonsaktuelt

47

Utenriksnytt

48

Rekruttering – To promille!

49

Terminliste

51

Seilflysport for 10 år siden

Seilflysport

utkommer fire ganger årlig.



UTGIVER

Seilflyseksjonen/Norges
Luftsportsforbund

REDAKTØR

Jon Marthins

REDAKSJON

Jon Marthins, videregående flyging
og konkurranser
Ole Baartvedt, utdanning og reiser
Ingar F. Pedersen, instrumenter og utstyr
Anders Kulblik, foto/journalist

EKSTERNE MEDARBEIDERE

Nils-Joar Høimyr, utenriks

ANNONSER

Halvor Moe Bjørnstad
E-post: halvorbjornstad@gmail.com
Tlf: 45025803

ADRESSE

S/NLF
Postboks 383 Sentrum
0102 Oslo
Tlf: 23 01 04 90
Fax: 23 01 04 51
E-post: seilflysport@nak.no

ABONNEMENTSPRIS

Kr. 150,- pr. år.

ETTERTRYKK

Artikler i Seilflysport står for den enkelte forfatters egen regning og er ikke nødvendigvis uttrykk for redaksjonens eller S/NLFs mening. Ettertrykk anbefales, men spør først og oppgi kilde.

TRYKK/REPRO

Lobo Media AS, Oslo
Materiellfrist neste nummer:
1. mars 2009.
Neste nummer utkommer
15. mars 2009.
ISSN 0801-2563

FORSIDE:

Til værsl!
Foto: Kjetil Nordheim

BAKSIDE:

I bakspeilet.
Foto: Tore Kvarme

Luftkamp

Det er viktig at vi ser det positive i en hver situasjon, akkurat nå er det litt værre en vanlig.

I min forrige leder skrev jeg at vi hadde løst en av fire utfordringer mht luftrom. Det stemmer ikke i dag. Avtalen om luftrom over Riksanlegget var ferdig forhandlet med Forsvaret, og "man lette kun etter en kulepenn". I november måned var det omorganisering i Forsvarets prosjektledelse, og den fremforhandlede avtale ble i praksis refusert av de "nye koster". Vi kan ikke leve med en avtale som ensidig kan sies opp av Forsvaret uten varsel eller politiske vedtak. Så nå har vi fremdeles fire uløste saker.

På flyplass-fronten er det litt mer nyanisert, men også her har vi utfordringer. Notodden Flyplass er i faresonen pga varsel om kutt i kommunale tilskudd. Sammen med de berørte klubber har vi deltatt i diverse kontaktmøter om saken. Det som er klart er at Notodden Flyplass avhenger av en kommersiell virksomhet som kan rettfærdiggjøre den offentlige delfinansiering. Kommunen vil ikke opprettholde plassen, som for øvrig ligger på leid grunn, uten at det flys passasjerer inn og ut fra plassen. Bergen Airtransport driver en slik rute i dag, og vi ønsker dem lykke til. Lykkes de, lykkes vi.

Jeg mottok en hyggelig e-post her forleden, den kom fra våre venner i Hauge-sund og det handlet om micro seilfly med self-launch motor. Et friskt pust som kan gi rimeligere fly og lavere driftskostnader. Fagsjefen ser på saken, vi vil at denne type fly skal kunne opereres innenfor vår seksjon, etter våre håndbøker og med våre flygebeviser. Et av landets fremste seilflyforhandlere har tidligere sjekket muligheten for å importere slike fly, og vi oppfordrer til fortsatt innsats på denne fronten. Vær oppmerk-



som på vektbegrensningene på denne type utstyr, her kan det være lite å gå på med to velfødde piloter om bord.

Tilslutt vil jeg komme med noen ord om den pågående finanskrisen, et hvert blad med respekt for seg selv må mene noe om slike kriser. Det som er rart med slike tunge tider er at de kan være gode klubb-tider. Og, vi bedriver en kvalitativ god aktivitet som ikke er spesielt dyr for de som utøver sin virksomhet i en klubb. I dårlige tider jobbes det mindre, det utløser mer fritid og behov for meningsfylt aktivitet, og det kan vi tilby. Dette fenomenet gjentar seg gang på gang, og vi skal gripe muligheten til å holde på gode medlemmer samt kapre nye i en slik tid.

Befri folket for Princess 55 og hytte på Hafjell med 4 peiser, la dem fly seilfly!!!

*Seilflyhilsen
Tom Erik H*

Skribenter søkes

Ønsker du å bidra til at Norges beste seilflyblad blir enda bedre?
Send noen ord til seilflysport@nak.no



Lydens hastighet

En dag med tordenvær kan vi telle sekundene fra blinket til tordenskrallet kommer. Tordenskrallet beveger seg med omtrent 340 meter i sekundet på en dag med 15 varme-grader. Etter tre sekunder har tordenskrallet beveget seg en kilometer.



Av Erlend Larsen

Lydens hastighet endrer seg med temperaturen, og er lavere på en kald enn en varm dag. Høyt der oppe er det vanlig at temperaturen faller ned mot minus 50 grader Celsius. Ved så lav temperatur er lydens hastighet nede i 1.080 kilometer i timen – 144 kilometer i timen saktere enn en dag med 15 varme-grader.

I så høye hastigheter opererer vi ikke med flyfart i kilometer i timen, miles eller knop, men i Machnummer. Mach måleren tar hensyn til temperaturen. Det gjør ikke vanlige fartsmålere. Ett fly kan for eksempel ha en maksimumshastighet på Mach 0,84. Det vil si at flyet ikke må gå raskere enn 84 prosent av lydens hastighet. Årsaken til begrensningen er at det er områder på flyet hvor luften vil kunne passere lydens hastighet, for eksempel rundt antenner.

River opp løftet

Det oppstår store endringer i et flys ytelser og stabilitet nær og over lydens hastighet. Derfor har det en mening å måle et flys hastighet i forhold til lydens hastighet. Når vi nærmer oss lydens hastighet avtar avstanden til trykkløgene som vingen sender fremover. Vingen dytter jo luft foran seg. Flyet begynner å ta igjen trykkløgene som får svært liten tid på seg til å gi plass til flyet som kommer.

Området med komprimert luft bygger seg opp foran flyet, og flyets motstand øker markert. Oversiden av vingen passerer lydmuren. Turbulensen på oversiden av vingen river opp løftet. Etter hvert begynner turbulensen å rive opp løftet på undersiden av vingen også. Så pas-

serer vi lydmuren, og turbulensen rundt vingen blir dratt bak vingen. Luftmotstanden faller igjen markert.

Knuser vinduer

De store endringene i luftstrømmene og trykkforskjellen påvirker forholdet mellom løft og motstand, for eksempel fra vingen. Forskjellen på maksimumshastigheten og steilehastigheten blir svært liten. Manøvreringsegenskapene, stabiliteten og kontrollen på flyet blir helt annerledes ved overlydsfart. Fly som ikke er bygd for så høye hastigheter ønsker ikke å få disse ulempene.

Det smeller svært kraftig når et fly passerer lydmuren. Smellet er kraftig nok til å knuse vindusruter! Det er derfor forbudt – også for forsvarets jagerfly – å passere lydmuren over Norge.

I det sivile liv var det bare det russiske Tupolev Tu-144 og Concorde som brøt lydmuren. At du opplever lyden langt bak rutefly høyt der oppe har ikke noe med overlydsfart å gjøre, men at flyet er så langt unna oss på bakken. Det tar tid før lyden kommer ned til bakken, og på den tiden har flyet beveget seg et godt stykke.

Kroppen utvider seg

Luften blir oppvarmet når den blir komprimert. Den høye hastigheten til et fly som har brutt lydmuren fører også til temperaturøkning i forkant av vinger og skrog. Ved Mach 1 øker temperaturen med omtrent 40 grader. Ved Mach 2 har temperaturen økt med nærmere 150 grader, og ved Mach 3 har den økt med nær 400 grader! Nå begynner vi virkelig å stille krav til gode metaller, for disse

temperaturrendringene fører til at metallet blir utslitt.

Den høye temperaturen fikk flykroppen til Concorde til å utvide seg med ti tommer. Så raske fly kan ikke ha skarpe vingeforkanter eller andre deler stående i mot luften fordi spisse gjenstander vil brenne opp ved høy hastighet. Det må være nok metall til å absorbere varmen.

Topp hemmelig

Da Lockheed fabrikkene i USA utviklet verdens raskeste fly, overvåkingsflyet SR-71, måtte de finne en løsning på den høye varmen. De valgte å bruke titan, men dette metallet måtte de dra til Sovjet for å få kjøpt. Direktøren ved Skunk Works avdelingen, Kelly Johnson (opprikket svensk), etablerte et privat firma som offisielt skulle importere titan til landbruksformål. Hele operasjonen var hemmelig, men alt gikk bra uten at noen oppfattet noe som helst.

SR-71 har fremdeles en rekke rekorder stående. I 1976 brøt flyet den kjente fartsrekorden da den fløy i 3.530 kilometer i timen, noe som er raskere enn en geværkule. Den slo også alle kjente høyderekorder da den kom opp i 85.069 fot. Concorde måtte klare seg med en lavere hastighet; for dem var marsjhastigheten 2.330 kilometer i timen. Russernes Tupolev Tu-144 var raskere, og kom opp i en toppfart på 2.500 kilometer i timen.

Artikkelen er delvis hentet fra boken "Hvorfor fly flyr" av flykaptein Erlend Larsen. Boken kom ut i 2007, og er ment for alle som synes flygning er fascinerende – eller skremmende. Du kan lese mer om boken på www.flyver.no



2008 Juniorsamlingen

Klar for akrotur med Kjell. Foto: Jan Olav Endrerud

Juniorsamlingen ble i tradisjonens tro arrangert av NLF i denne høsten. Alle fra 1983 eller seinere ble 10.-12. oktober invitert til Ole Reistad Senter for en ungdomshelg. De forrige årene har deltaker nivået ligget på rundt åtte personer. I år derimot var tallet betydelig høyere.

Fredag 10. oktober samlet hele 25 ungdommer, fra Trondheim i nord til Haugesund i vest, seg på Starmoen. Det ble mat og sekundersosialisering hele kvelden. Flere kjente hverandre fra før, men jeg vil tro at alle ble kjent med noen nye. Tore Kvarme demonstrerte sitt svært så tøffe rc-helikopter i nattemørket, med lysende kropp og rotorblader. Tiden gikk fort. Mange var slitne etter lange reiser, og satset på en god natts søvn før lørdagen.

Etter kvelden i forveien mente likevel flere at det kanskje ble en litt tidlig frokost, fra klokken ni og utover. Det planlagte programmet for dagen begynte ved ti-tiden. Det ble holdt en briefing med et påfølgende foredrag av forsvaret. Vi ble grundig informert om mulighetene for utdanning, og da spesielt innenfor luftforsvaret. Med seg hadde de også effekter og premier til den tradisjonsrike landingskonkurransen med seilfly seinere på dagen. Det ble også trukket ut noen heldige ungdommer som fikk fly Saab Safir. Undertegnede var en av disse og fikk en artig opplevelse sammen med en F-16 pilot, med enkelte akrobatiske øvelser på østsiden av flystripen. En flytur jeg seint vil glemme.

Etter foredraget ble det holdt en liten samling for de som følte seg aktuelle til et juniorlandslag. Det ble diskutert mulighetene for å delta på Jr. VM i Finland neste sesong. Her var det flere interesserte, så det er sannsynlig at Norge vil ha noen flinke juniorer med til neste år. Det er snakk om å sende to piloter til hver av klassene klubb og standard.

Mange fikk sin livs seilflyopplevelse

Dagen fortsatte med seilflyging. Kjell Thunold fløy noen svært populære og akrobatiske turer i en av de to ASK-21ene vi hadde til rådighet. Mange fikk sin livs seilflyopplevelse med roll og oppnedflyging. Den andre ASKen ble brukt til landingskonkurransen. Et sunt konkurranseinstinkt og gode premier, både fra NLF og forsvaret, skapte litt spenning ved landingsrundene. Det ble til slutt Petter Wahlstrøm fra Oslo SFK som stakk av med seieren, med landing en knapp meter over merket. Han ble en heldig vinner av gratis påmelding til en av SveDaNor-kursene. Gratulerer! De påfølgende seks plasseringene ble premiært med en pilotcamp i Luftforsvaret.

Etter flygingen ble det servert en utmerket middag, før kvelden falt på for fullt. De eldste i forsamlingen tok seg en tur til Elverum sentrum, med alt det innebærer. Hjemme på Starmoen ble det vist film på storskjerm.

Neste dag var hjemreisedag og litt friere i programmet. Først og fremst ble det formelt utdelt premier til de beste merkelanderne, under breifingen. Deretter var det spredt flyging med ASK21-utsjekker, akro og Duo Discus.

Jeg vil takke for en kjempeartig helg på Starmoen. Det er flott å se at deltagertallet nådde rekordnivået på 25. Av disse var det dessverre bare en jente, så kanskje det blir neste års mål blir å få flere X-kromosomer inn i miljøet?

Geir Grønlien

GLIDING INTERNATIONAL

John Roake er en kjent seilflyver fra New Zealand som har vært redaktør for New Zealands seilflyblad i mange år. Nå har han gått over til å lage et magasin innrettet mot seilflyvere i alle land med stoff som vil interessere de fleste.

Hans nye magasin Gliding International har blitt meget populært Worldwide. John kan kunsten å finne relevant stoff fra hele verden. Mye nyttige tips og nyheter, og mange bra bilder.

Jeg har holdt Soaring fra USA, Sailplane and Gliding fra Storbritania, Aerokurier og Segelfliegen fra Tyskland. Bra magasiner, men alt for mye lokalt stoff. De tyske har mest fabrikknyheter, men ikke alle kan lese nytt von Der Vaterland.

Brian Spreckley fra Storbritania prøvde seg på et Europeisk magasin som het

European Gliding News. Det var bra, og etter et år fikk jeg tilbud om å betale for 2 nye år. Like etter at alle hadde betalt gikk dette bladet konk, dessverre.

Gliding International var premie på Eskilstuna Open i år, og jeg var så heldig å vinne et års abonnement. Jeg hadde ikke hørt om bladet, men ble gledelig overrasket. Jeg har noen eksemplarer hvis noen vil ha tilsendt.

Bladet kommer 6 ganger i året, og har spalter med nytt om utstyr og fly, testing av seilfly og slepefly, nytt fra hele verden, historiske artikler og mye mer.

Info kan finnes på websiden www.gliding-international.com

Erlend Sørbye



Vi kikker på septembernummeret

Med sine 64 sider er det et omfangsrikt magasin vi har fått i hendene. Formatet er riktignok litt mindre enn A4, men likevel – bladet er fullspekket med artikler og nyheter. Over 14 sider kan vi lese om små og store internasjonale nyheter. Vi nevner i fleng: en hyllest til Dick Johnson, howitflies.com – wikipedia for luftfart, økte forsikringspremier, en diskusjon om winglets på seilfly kontra passasjerfly (by captain Sorbye of Norway), jet drevet seilfly av typen Salto, og mye mer.

Den kjente seilflyskribenten, Jochen Ewald, har prøveflydd den nye Duo Discus XLT og leverer en solid rapport om flyet over syv sider. Konklusjonen hans er at det er en ”perfekt investering for framtiden” for klubber (Heia Os!).

Diskusjonen rundt framtidens slepefly er i full gang. Gliding International kan melde at mikroflyet Dynamic skal være det prefererte slepeflyet under VM i seilflyging i 2010 i Slovakia.

Tilbake til Mecca.

John Roake besøkte det som av mange ble betegnet som seilflygingens ”Mecca” – Rieti i Italia under VM i 2008. Han roser stedet og organisasjonen, 11 dager med konkurranseflyging ble gjennomført på en effektiv og nærmest feilfri måte. Han stiller også et stort spørsmålsteget om det var lurt av IGC å blande World Class (PW-5) og 15-meter fly i samme mesterskap. Forskjellen i ytelse skapte en del utfordrene situasjoner for pilotene.

Bladet virker svært gjennomført og burde ha stoff med interesse for de fleste seilflygere. Ett års abonnement koster 36 Euro og det er det verdt!

Jon Marthins

NSMst - Norsk Seilfly- Mesterskap i strekkflyging



Norsk Seilflymesterskap i strekkflyging (NSMst) har gjennomført sin første sesong etter å ha tatt over for Landskonkurransen (LK). 35 deltakere, 9 klubber og 14 lag har fløyet 238 flygninger og 59.000 km. For sesongen 2008-2009 er målet 15 klubber, 60 deltakere, 500 flygninger og 100.000 km. Du er herved utfordret – verv en deltaker!

Team NSMst

Initiativtakere bak konkurransen er Thomas Spatscheck, Lars Rune Bjørnevik og Steinar Øksenholt. Sammen utgjør disse i øyeblikket Team NSMst, hvor Thomas er utpekt som konkurranseleder. Teamet jobber under vingene til Utaks- og konkurransekomiteen hvor Lars Rune er medlem. Thomas har med sin tyske bakgrunn godt innblikk i OLC og den tyske delkonkurransen. Hans erfaringer nyter vi godt av både i etableringen og nå i gjennomføringen.

OLC

Utgangspunktet for etableringen av NSMst var at LK som helhet trengte en opprusting etter flere års drift på samme plattform. Tiden løper som kjent fra det meste, så også for vår egen LK. Etter forslag fra Thomas om å se til OLC og med LKs "fødere" med i anbefalingskorret om det samme, var dialogen i gang med OLC-teamet. Vi fikk en bra tilbud forutsatt at vi baserte oss på allerede etablert programmering. Vi valgte å

adoptere den tyske landskonkurransen med små unntak. Noen vil kanskje spørre hvorfor vi valgte å lage en liten norsk del av OLC med tilhørende regelbegrensinger. Til det er å si at vi rett og slett ønsket oss noe eget, samt en konkurranse hvor det skulle være noe å strekke seg etter.

Oppsummering 2008

Den første sesongen har stort sett vært som forventet. Konkurransen kom raskt opp og vi var i gang fra 1. mars. Noen innkjøringsutfordringer av mindre art har vi hatt, men disse ble rettet gjennom sesongen. NSMst teamet har vært representert på Seilflykonferansen, på Norgesmesterskapene og strekkleiren for å markedsføre og veilede deltakere. Antall deltakere er omtrent som i de beste årene med LK, men antall flygninger har økt til ca det dobbelte. Dette er vi fornøyd med, men målsetningene er som du ser langt høyere for 2008-2009. Økningen i antall flygninger skyldes nok i hovedsak at konkurranseflygninger er tillatt å rapportere inn. Med andre ord har vi ikke fått til å øke rapporteringen fra den daglige strekkflygingen nevneverdig og her ligger det helt klart et potensial. Litt overrasket er vi også av at Sandefjord SFK er helt fraværende – dette kan dere ikke være bekjent av. Fra Oslo SFK var det en bra start, men så ble det også brått slutt. Vi håper at klubbene på Notodden og pilotene som flyr strekk der

tar utfordringen og blir med i kommende sesong. Team NSMst stiller gjerne på klubbkvelder for opplæring og markedsføring!

Noen endringer

Team NSMst hadde en evaluering av sesongen over en god hjemmelaget middag hos Bjørnevik i november. Til kommende sesong har vi gjort noen endringer. Først og fremst har vi nå forlenget sesongen til 365 dager. Vi starter konkurransen andre tirsdag i oktober og avslutter andre mandag i oktober året etter. Videre besluttet vi å bli stående med tre vendepunkter i NSMst, samt at vi fjernet den noe spesielle oppgaven firkant (definert ved to FAI-trekkanter). Denne oppgaven var så spesiell og definert for å kunne fly rundt tyske TMA-er. Ellers omskriver vi noen av reglene slik at de forhåpentligvis blir mer norske og forståelige. Utover dette kjører vi på og vi er altså godt i gang.

Resultater

Team NSMst og S/NLF gratulerer individuelle vinnere, lag og klubber. For øvrige resultater henvises det til tabellene. Premieutdeling for sesongen 2008 vi foregå i forbindelse med seksjonsmøte og Luftsportstinget på Rica Holmenkollen Hotel lørdag 28. mars.

Godt nytt NSM-år!

Thomas, Lars Rune og Steinar

Statistikk 2008

Antall deltakere: 35

Antall klubber: 9

Antall lag: 14, (9 med 3 piloter)

Antall rapporterte flygninger: 238

Km total: 58864 km

Gjennomsnitt per flygning: 247,5 km

Best junior (individuell): Geir Grønlien, Os Aero Klubb

Best junior (hastighet): Gunnar Grønlien, Os Aero Klubb

Lengste oppgave: Erlend Sørby, 680 km-fritt, 540 p., Nimbus 4D

Flest strekkpoeng: Thomas Spatscheck, 578 p., 636 km-fritt, ASW 20

Høyest hastighet: Erlend Sørby, 131,4 km/t, 116,2 p, Nimbus 4D

Flest hastighetspoeng: Steinar Øksenholt, 122,2 p, 127,0 km/t. LS8

Resultat 2008 - Klubb

Klubb	Poeng
1 Gardermoen Seilflyklubb	19582
2 Drammen Flyklubb	8849
3 NTH Flyklubb	7014
4 Tønsberg SFK	6326
5 Os Aero Klubb	5461
6 Oslo SFK	3433
7 Jeløy Seilflyklubb	1106
8 Elverum Flyklubb / Soaring Group	667
9 Gauldal Seilflyklubb	215

Resultat 2008 - Individuelt

Navn	Poeng	Klubb
1 Lars Rune Bjørnevik	1542,2	Gardermoen Seilflyklubb
2 Thomas Spatscheck	1473,5	Drammen Flyklubb
3 Erlend Sørbye	1445,3	Gardermoen Seilflyklubb
4 Steinar Øksenholt	1050,5	Gardermoen Seilflyklubb
5 Per Rosdahl	945,8	Drammen Flyklubb
6 Stig Solheim	926,9	Oslo SFK
7 Ingar Pedersen	917,4	Drammen Flyklubb
8 Michael Koch	893,7	NTH Flyklubb
9 Johan Fauske	887,2	Jeløy Seilflyklubb
10 Ole Baartvedt	886,6	Tønsberg SFK
11 Geir Grønlien	884,1	Os Aero Klubb
12 Gunnar Grønlien	850,1	Os Aero Klubb
13 Robert Gaetzschmann	824,0	NTH Flyklubb
14 Anders Hamre	802,6	Drammen Flyklubb
15 Birger W Bulukin	785,4	Gardermoen Seilflyklubb
16 Tore Kvarme	772,4	Drammen Flyklubb
17 Per Magnus Østhus	770,2	NTH Flyklubb
18 Nils A Sekse	680,8	NTH Flyklubb
19 Agnar Renolen	671,9	NTH Flyklubb
20 Jostein Døsen	671,5	Os Aero Klubb
21 Geir Raudsandmoen	666,5	Elverum Flyklubb / Soaring Group
22 Anders Skifjeld	647,5	Drammen Flyklubb
23 Rune Hovda	569,8	Os Aero Klubb
24 Jon Marthins	537,3	Tønsberg SFK
25 Jarle Mathisen	490,9	Oslo SFK
26 Svein Larssen	475,3	Tønsberg SFK
27 Hans Pålerud	336,0	Gardermoen Seilflyklubb
28 Haldor Lønningdal	322,1	Oslo SFK
29 Fred Rune Pettersen	299,1	Gardermoen Seilflyklubb
30 Kim Larsson	227,8	Oslo SFK
31 Petter A Gustavsen	214,9	Gardermoen Seilflyklubb
32 Henning Lassen	214,6	Oslo Seilflyklubb
33 Harald Blystad	210,5	Gardermoen Seilflyklubb
34 Jon Erik Lygren	198,2	Os Aero Klubb
35 Ragnhild Lindqvist	89,3	NTH Flyklubb

Resultat 2008 - Hastighet

Navn	Poeng	Klubb
1 Erlend Sørbye	336,98	Gardermoen Seilflyklubb
2 Steinar Øksenholt	324,26	Gardermoen Seilflyklubb
3 Lars Rune Bjørnevik	321,26	Gardermoen Seilflyklubb
4 Stig Solheim	287,04	Oslo SFK
5 Thomas Spatscheck	281,81	Drammen Flyklubb
6 Gunnar Grønlien	279,18	Os Aero Klubb
7 Johan Fauske	272,98	Jeløy Seilflyklubb
8 Ole Baartvedt	271,81	Tønsberg SFK
9 Ingar Pedersen	269,83	Drammen Flyklubb
10 Per Rosdahl	269,29	Drammen Flyklubb
11 Birger W Bulukin	261,74	Gardermoen Seilflyklubb
12 Michael Koch	259,78	NTH Flyklubb
13 Per Magnus Østhus	257,9	NTH Flyklubb
14 Anders Hamre	256,25	Drammen Flyklubb
15 Anders Skifjeld	246,44	Drammen Flyklubb
16 Robert Gaetzschmann	235,06	NTH Flyklubb
17 Geir Grønlien	233,84	Os Aero Klubb
18 Tore Kvarme	231,35	Drammen Flyklubb
19 Agnar Renolen	228,33	NTH Flyklubb
20 Nils A Sekse	209,34	NTH Flyklubb
21 Jon Marthins	193,25	Tønsberg SFK
22 Geir Raudsandmoen	176,49	Elverum Flyklubb / Soaring Group
23 Jostein Døsen	158,38	Os Aero Klubb
24 Rune Hovda	142,15	Os Aero Klubb
25 Svein Larssen	119,08	Tønsberg SFK
26 Harald Blystad	80,65	Gardermoen Seilflyklubb
27 Kim Larsson	80,36	Oslo SFK
28 Haldor Lønningdal	76,62	Oslo SFK
29 Fred Rune Pettersen	68,41	Gardermoen Seilflyklubb
30 Henning Lassen	63,81	Oslo Seilflyklubb
31 Jon Erik Lygren	62,99	Os Aero Klubb
32 Jarle Mathisen	58,62	Oslo SFK
33 Hans Pålerud	54,73	Gardermoen Seilflyklubb

Resultat 2008 - Lag

Klubb	Team	Poeng	Pilot 1	Pilot 2	Pilot 3
Gardermoen Seilflyklubb	1	1455,0	Lars Rune Bjørnevik	Erlend Sørbye	Steinar Øksenholt
Drammen Flyklubb	1	1309,0	Thomas Spatscheck	Tore Kvarme	Per Rosdahl
Os Aero Klubb	1	1082,2	Jostein Døsen	Gunnar Grønlien	Geir Grønlien
NTH Flyklubb	1	961,3	Michael Koch	Robert Gaetzschmann	Agnar Renolen
Drammen Flyklubb	2	928,3	Anders Hamre	Ingar Pedersen	Anders Skifjeld
Oslo SFK	1	760,9	Stig Solheim	Kim Larsson	Jarle Mathisen
Gardermoen Seilflyklubb	2	736,1	Birger W Bulukin	Harald Blystad	Fred Rune Pettersen
Tønsberg SFK	1	705,8	Ole Baartvedt	Jon Marthins	Svein Larssen
NTH Flyklubb	2	668,6	Per Magnus Østhus	Nils A Sekse	Ragnhild Lindqvist
Os Aero Klubb	2	505,6	Rune Hovda	Jon Erik Lygren	-
Elverum Flyklubb / Soaring Group	1	452,2	Geir Raudsandmoen	-	-
Oslo SFK	2	418,8	Henning Lassen	Haldor Lønningdal	-
Jeløy Seilflyklubb	1	387,2	Johan Fauske	-	-
Gardermoen Seilflyklubb	3	282,5	Hans Pålerud	Petter A Gustavsen	-



Velkommen til Salangen Luftsportsklubb!

Klubben er forbundets siste tilskudd på stammen. Den ble startet opp av lokale ildsjeler i februar 2007. Klubben ble stiftet etter at de siste årene hadde tatt seg opp med både micro -og modellfly aktivitet på den gamle flystripa ved Elvenes militærleir.

Flyplassen ble opprinnelig anlagt av tyskere under krigen. Senere var den påtenkt en større rolle inntil valget falt på Bardufoss flyplass som da ble utbygd som regional flyplass. Etter den tid fungerte flyplassen for Feltartilleriets OP-fly og som repetisjonsøvelse-leir.

Etter at kommunen overtok flyplassen fra Forsvaret lå det til rette for fremveksten av et luftsportsmiljø. Salangen ligger midt mellom byene Harstad, Narvik og Tromsø. De militære bygningene gir plass for overnatting i offisersmesse, bespisning i kantine og hangarplass for fly. Rullebanen er av gress, med bredde på 60 meter, som gir plass for å operere flere fly samtidig.

Utover de flotte fasilitetene, er topografien og naturens dramatisk så tilstedeværende og inviterende at man som seilflyger ikke får fri et sekund fra tanken

på å prøve ut mulighetene. Det største kjennetegnet på regionen er nemlig disse bratte veggene som er drevet loddrett opp av havet i opptil 1300 m høyde i alle retninger. De utgjør muligheter for å reise langt på hang som er nærmest uten sidestykke.

Med inntrykket av omgivelsene i baklandet skjønner man at utviklingen mot seilflyaktivitet måtte komme. Luftsportsentusiastene bevegde seg raskt fra modellfly til trike og microflymiljøet, og deretter over til seilfly. Vinteren 2006/2007 ble aktiviteten formelt en klubb som fav-



net over alle tre luftsportsgrenene. Kjetil ble valgt til formann, og på den tiden var fascinasjonen for seilfly så stor at man hadde besluttet å skape rom for dette også i det lokale luftsportsmiljøet.

Kjetil utdyper det unike med seilfly slik:

”Det dreier seg om å utnytte naturkreftene. Hver tur er utfordrende. Med motor blir rutinepreget så tydelig etter hvert som man får erfaring.”

Da klubben var stiftet kjøpte Kjetil en Astir fra Voss som ankom i mai 2007. Deretter avtaltes det kjøp av Blanik LN-GLU fra ORS høsten 2007. Pengene ble skaffet gjennom et andelslag.

Ved ankomsten av Blaniken, velvillig fraktet av Marit og Jan Arild Lindstad fra EFKS, ble første reelle skolesesong gjennomført i 2008, tilstede var 3 godt motiverte seilflyelever. For 2009 er det meldt ankomst av ytterligere 3 elever.

En av elevene fra årets kurs, Johann Normann, ble sendt solo av Steinar Øksenholdt den andre uka av årets kurs. Nå skal det sies at Johann er mangeårig paraglider pilot fra Harstad og også PG-instruktør. Med kombinasjonen av iherdighet, riktig mental ballast og godt vær i kursukene ble den nødvendige progresjon nådd. Flott resultat var det likevel, den ble moderat feiret med en flaske Solo.

Salangen Luftsportsklubb har fått mye oppmerksomhet i regional media. I slike sammenhenger er kostnadene blitt belyst, og man har klart å nå frem med budskapet om at dette er en billig sport. Med de erfaringene man har nå håper man på tilsig av elever fra PG-miljøet i både Harstad og Narvik. Det som står hjertet nærmest er dog å fange opp ungdom i bygda som faller utenfor det lokale fotball- og ski-tilbudet.

Kjetil håper flere seilflygere føler seg utfordret av stedets spennende meteoro-

logi med fjell og trange fjorder. Klubben ønsker alle feriegjester velkommen fra midten av juli. Da vil det være både slep og seilfly tilgjengelig. I tillegg arrangeres NC4 i slutten av juli. Nå jobbes det med å verifisere vendepunkter, og med å lage en skikkelig utelandingskatalog. Klubbens 2 seilfly er påmeldt, ytterligere 2 har meldt sin ankomst fra Kiruna, så påmeldingen av ytterligere en vil gi nok deltakere til en gyldig konkurranse. Håpet er at det skal bli en skikkelig leir for både barn og voksne, med fiske, bading, fjellturer og ekskursjoner, med bål og grilling i fjæra til langt på natt. Skjønt natten i midnattssolens land er en kort affære.

Det er ikke dokumentert, men ennå står det uimotsagt at Salangen her har verdens nordligste seilflyplass. Velkommen hit, kom og fly seilfly i midnattssol!

Fra vår utsendte reporter i nord, Ole Marskar

Norske seilflyklubber

I forbindelse med NLFs 100 års jubileum har alle norske seilflyklubber fått anledning til å presentere seg selv. Utdrag av dette blir å finne i Seilflysport framover. Takk til Birger Bulukin som har stått for innsamlingen av dette materialet.



Nyttårsflyging på Hamar med LN-GBU i 1985.
Bernt Scheffler i forsetet og Thor Jørgensen i baksetet.

Elverum Flyklubb Seil

Det var en gang.... det bare var skog på Starmoen. Men så ville skjebnen at det i 1976 skulle bli en stor skogbrann der. Tusser og troll måtte vike, og vips sto et Soria Moria opp av asken.

Nåvel, itt'no kom av seg sjøl. Skogen som brant ned, var på private hender. Elverum kommune var sjenerøs og tilbød grunneierne makeskifte slik at kommunen overtok brannområdet og skog-eierne fikk overta kommuneskog. En gjeng driftige flyinteresserte fikk videre lov av kommunen til å anlegge ei flystripe. Til å begynne med var det en grusbane på ca. 700 m som ble benyttet til motorflyging. I 1979/80 ble det tatt et initiativ av Leif Erik Johansen om å starte med seilflyging. Dette kom i gang i 1980 med innleid K-7, LN-GAB, fra Ski seilflyklubb, Instruktører den første tiden var bl.a. Frank Olsen, Peder Lien, Arne Kvaale, Per Falch og Thor Jørgensen.

I den første tiden hadde klubben et godt samarbeid med flere klubber, bl.a. Hedmark Flyklubb på Hamar. Etter hvert fikk vi egne instruktører med Leif Erik Johansen, Per Kristian Tønder og Arne Gjelten. Ganske snart ble det behov for

å skaffe egen to-seter. Blanik L-13, LN-GAS, ble innkjøpt fra Sørlandet i 1981 for den nette sum av kr 15.000! Dette som spleiselag!

I 1986 ble det innkjøpt en K-8 fra Tyskland. Dette flyet fikk registrering LN-GGG.

Blaniken endte sine dager i Follidal da den overfløy plassen på finalen og havnet i skogen. Deler av flyet er visstnok fortsatt inventar i NHTFs Blanik. GGG står demontert på Starmoen etter at flyet ble solgt til privat eier. Som erstatter for Blaniken kjøpte klubben Bergfalke II-55, LN-GBU.

I tillegg kjøpte klubben vingene fra LN-GAB (som havarerte under utelanding i Sørskogbygda) og kroppen fra Hedmark Flyklubbs K-7, LN-GBT (vingene ble kondemnert etter et langt liv utendørs). De nevnte deler ble overhaldt, satt sammen og registrert som "nye" LN-GBT som ble benyttet som skolefly i mange år. Flyet er senere solgt til Røros Flyklubb. Bergfalken er solgt til Sverige og befinner seg nå i Rørbäksnäs. I den

første pionerperioden var Leif Erik Johansen drivkraft og klubbens dyktige formann. Det var også han som etter hvert ble initiativtaker og pådriver for å opprette Starmoen (den gang var navnet Hornmoen) som vårt nye rikssenter. Historien om utviklingen av Ole Reistad Senter, ORS, vil være kjent for de fleste seilflygere i Norge.

Klubben disponerer i dag 1 Super-Blanik, 1 glassfiber én-seter (Astir), to ASK 21 hvorav den ene er rigget for bruk av piloter med bevegelseshemming og en motorglider (HB-21/2400). I tillegg har klubben et romslig klubbhus med flere overnattingsrom, sanitæranlegg og byggelokale. Klubben opererer egenkonstruert vinsj, Arnardo daVinsji, og har siden starten av vinsjaktiviteten utført ca. 2500 vinsjstarter. Elverum Flyklubb Seil har en unik mulighet til å gi medlemmene det som finnes av seilflytilbud i vårt land midt i hjertet av Seilfly-Norge med både flyslep, vinsj og motor som startmetoder!

André Ebert

Lima November - Golf 4/08

Nyheter om seilfly fra Luftfartøyregisteret

v/Kay Hagby

Grunndataene kommer som vanlig fra Luftfartøyregisteret, men med tillegg fra mitt eget arkiv og andre kilder. Viktige er også de tilbakemeldinger leserne måtte ha og som kan sendes meg på khagby@online.no Små og store nyheter eller bilder med god oppløsning kan sendes meg på mail. Jeg kan også kontaktes på telefon 91705790.

Slettelser

Ingen i perioden

Nyregistreringer

LN-GLK(3) Scheibe SF-25B Falke (4641)
[D-KEDF>SE-UAM>LN-GLK]
Reg 180708 Åge Lien, Heimdal

LN-GXT Schempp-Hirth Duo Discus XLT (187)
Reg 250808 Os Aero Klubb, Os

LN-GXX Schleicher ASH-21Mi (21842)
Reg 080908 Oslo Seilflyklubb, Oslo

Eierskifter

LN-GAH(4) Grob Astir CS (1162)
291008 Oslo Seilflyklubb, Oslo

LN-GCG Rolladen-Schneider LS-8/18 (8430)
250908 Norges Tekniske Høgskoles Flyklubb, Trondheim

LN-GCU Grob G.103C Twin III SL (35007)
260808 Hallingdal Flyklubb, Gol

LN-GHS(2) Rolladen-Schneider LS-6A (6095)
201008 Bernt Hustad Hembre og Thomas Henrik Hertzfelder Hansen, Bergen. Over tatt i havarert tilstand

Reservasjoner

LN-GEI Rolladen-Schneider LS-10st (10016)
Reg res 150908 Geir Raudsandmoen, Raufoss for levering november/desember 2008

LN-GRX Schleicher ASH 30Mi (30041)
Reg res 241008 Vidar Stener Ingebretsen, Sandefjord for fabrikknytt fly. Siden flyet ikke skal leveres før tidlig i 2012 er reservasjonen gjort gyldig til 241012



"Dream machine", slik blir Vidars nye ASH 30 Mi. Foto: via A. Schleicher



"Gliset er på plass", Os sin nye Duo Discus, LN-GXT. Foto: via Os Aero Klubb

ANNONSE

Støtt våre sponsorer – de støtter oss!



Skrivekløe?
Send en artikkel til seilflysport@nak.no

SVEDANOR kurser 2009



I år firade SVEDANOR kurserna 10 år. Det var 1998 som de första kurserna arrangerades (på initiativ av John Erik Laupsa och Robert Danewid). Då hette de SVENOR, men sedan ett antal år är även Danmark med, och då blev namnet SVEDANOR. Sedan förra året är även Finland med, men vi har inte kunnat hitta en lämplig plats att placera FI på.

Robert Danewid

Arrangör för SVEDANOR kurserna är alltså de nationella segelflygorganisationerna i Danmark, Finland, Norge och Sverige.

Ett 60-tal nordiska segelflygare deltar varje år i SVEDANOR-kurserna. Tanken med kurserna är att kunna erbjuda våra medlemmar kurser och flygupplevelser

lite utöver det vanliga. Chefsinstruktörerna i våra länder står som kurschefer, vilket borgar för hög kvalitet och samtidigt innebär det att för en del kurser (sträck-, moln- och acroflygning) ger godkänd kurs behörighet i respektive land. Som exempel; om en norsk segelflygare deltar i en molnflygningskurs på Ålleberg får han/hon med automatik ett norskt molnflygningstillstånd. Lärarna på flygkurserna är de bästa vi kan uppbringa i Norden, t ex Anders Blom, Henrik Svensson, Torleif Hiort, Mikael Roslund, Steinar Öksenholt, Anders Madsen och Matti Huoviala för att nämna några.

Inför 2009 har kursutbudet utökats avsevärt. Under hösten 2009 arrangeras en mängd tekniska kurser, både praktiska och teoretiska. Kurserna, som primärt är avsedda att ledda fram till svensk och

norsk tekniker behörighet, öppnas nu upp för alla. Det har dessutom tillkommit en rad kurser som borde vara intressanta för den som sköter ett flygplan – klubbens eller eget. I de nya underhållsregler som träder i kraft under nästa år finns det möjlighet för "Pilot Owner Maintenance" och dessa kurser är avsedda att ge sådan kunskaper att man ska kunna sköta ett segelflygplan enligt dessa regler. Det innebär också att när vi helt fasat in oss i Part M kan kurserna ge behörighet även i Danmark och Finland. Men det får tiden utvisa.

SVEDANOR året börjar och avslutas med de finska bergsflygningskurserna i Jaca i Pyreneerna i norra Spanien. Denna kurs arrangerades första gången hösten 2008 och blev en stor succé. Ett flertal finska och danska segelflygare



deltog. Jaca kurserna är ett utmärkt sätt att förlänga den korta nordiska segelflygsäsongen. Och notera att det är billigt att flyga till Barcelona och att äta och bo i Jaca!

På sträckflygkurserna i Danmark och Norge tar man med sig eget flygplan. Den norska kursen riktar sig till alla – från den som inte landat ute till den som vill flyga 50 mil. De danska kurserna är

på två nivåer, en basic för den som i princip aldrig sträckflugit och "intermediate" kurs för den som har sträckflygningserfarenhet och vill lära sig mer och flyga längre. Alla sträckflygningskurserna flygs i en terränglåda med utmärkta utelandningsmöjligheter.

Kursen i Vågå är en klassiker, det är också den äldsta SVEDANOR-kursen. Här flyger vi med topputrustade flygplan.

Det finns EDS-system och GPS Flight Recorder i alla flygplan. Så om vågen är på gott humör brukar vi kunna skicka hem kursdeltagarna med guld- eller diamanthöjder.

Du hittar mer information, t ex kursbeskrivningar, på www.nordic-gliding.org (du hittar länk på respektive lands hemsida). Anmäler dig till kurserna gör du ävenledes på hemsidan.

Flyg kurser

Kurs	Plats	Datum	Anm avg	Kursen ger behörighet	Sista anm dag
Bergsflygning	Jaca, Spanien	14.2 – 27.2	70 €/dag****		1.2
Fjällflygning	Vågå, Norge	14.3 - 21.3	2600 NOK *		14.2
Aerobatics	Ålleberg, Sverige	9.5 - 15.5	1500 SEK	Ja***	10.4
Aerobatics advanced	Aars, Danmark	18.7 – 26.7	500 DEK	Ja***	1.3
Molnflygning 1	Ålleberg, Sverige	1.6 - 7.6	2500 SEK	Ja***	1.5
Sträckflygning grundläggande	Arnborg, Danmark	8.6 - 12.6	2250 DEK****	Ja***	1.5
Aerobatics	Kitee, Finland	8.6 – 14.6	650 € *****	Ja***	30.4
Sträckflygning	Elverum, Norge	15.6 - 20.6	1000 NOK	Ja***	15.5
Sträckflygning intermediate	Arnborg, Danmark	15.6 – 19.6	2250 DEK****		1.5
Aerobatics	Frya, Norge	25.7 – 31.7	1500 NOK	Ja***	1.7
Molnflygning 2	Ålleberg, Sverige	1.8 - 7.8	2500 SEK	Ja***	1.7
Aerobatics	Ålleberg, Sverige	10.8 – 16.8	1500 SEK	Ja***	15.7
Bergsflygning	Jaca, Spanien	28.9 – 11.10	70 €/dag		1.8

Tekniska kurser

Kurs	Plats	Datum	Anm avg	Kursen ger behörighet	Sista anm dag
Segelflygtekniker. grund	Ålleberg	22.8 – 23.8	2000 SEK**	Ja***	1.8
Segelflygtekniker. grund	Ålleberg	5.9 - 6.9	2000 SEK**	Ja***	1.8
Ingenjör	Ålleberg	24.8 - 28.8	6500 SEK**	Ja***	1.8
Segelflygtekniker, praktik	Ålleberg	7.9 - 18.9	16000 SEK**	Ja***	1.8
Segelflygtekniker,					
Trä & duk	Ålleberg	21.9 - 25.9	7500 SEK**		1.8
SSG/SLG motor underhåll	Ålleberg	26.9 - 27.9	5000 SEK**	Ja***	1.9
Segelflygtekniker. grund	Ålleberg	24.9 – 25.9	2000 SEK**	Ja***	1.9
TMG motor					
Underhåll	Ålleberg	26.9 - 27.9	5000 SEK**	Ja***	1.9
Workshop SSG/SLG 1	Ålleberg	10.10 - 11.10	1500 SEK**		1.9
Årstillsyn	Ålleberg	16.10 - 18.10	3500 SEK**		1.9
Workshop SSG/SLG 2	Ålleberg	24.10 - 25.10	1500 SEK**		1.10

* Varav 600 NOK lägeravgift till Drammen FK


** Mat & logi ingår

*** Kurserna ger behörighet i respektive land. Exempel; Molnflygningstillstånd taget i Sverige gäller även i Danmark och Norge. För teknikerkurserna gäller att de under 2009 ger svensk och norsk behörighet. Då Part M införs fullt ut i slutet av 2009 kan kurserna komma att ge behörighet även i Danmark och Finland.

**** Mat ingår

***** Kursavgiften inkluderar logi. Flygningar debiteras enligt den lokala prislistan förutom Duo-Discus som är 50 €/tim och LS4 35€/tim. Deltagaren bestämmer själv antalet flygdagar.

***** Kursavgiften inkluderar 10 flygningar, därutöver 45 €/flygn. I Kitee används vinsch med 2000 m Dyneema lina, som ger 850-1000 m per start.



2008 var dessverre en sesong med mange fatale seilflyulykker i Sveits. I ettertid har det vært mange bra innlegg og diskusjon om sikkerhetskultur på det sveitsiske seilflyforumet. (De har kanskje ikke tidligere hatt samme åpenhet om dette som vi har med vår SUK.) Basert på en diskusjon med Valentin Mäder og egne erfaringer, har Bert Willing skrevet en glimrende artikkel om sikkerhet i seilfly. Bert er tysk og har i mange år fløyet fra La Motte du Caire i Provence, men bor nå i Sveits og flyr seilfly fra Bex ved foten av Alpene. Denne artikkelen burde være en tankevekker for oss alle, kanskje spesielt de av oss med noen års erfaring.

Oversatt fra tysk av Nils-Joar Høimyr.

Hvordan overlever jeg i seilfly?

Av Bert Willing

Om meg

Jeg er (i 2008) 44 år gammel og har holdt på med seilflyging i 28 år. I dette tidsrommet har jeg tilbragt mere enn 2200 flytimer i 3 dusin forskjellige seilflytyper, med vingespenn fra 10 til 29 meter, og fløyet cirka 70 000 strekkkilometer. Jeg har hatt tysk instruktørbevis i 20 år og har i de siste 2 årene drevet med instruksjon i Sveits. Jeg flyr regelmessig akro med klubbens ASK-21, av den enkle grunn at jeg synes det er morsomt å rolle. Hoveddelen av flytiden min (ca. 1700 timer) har jeg fløyet i Alpene. Privat flyr jeg for tiden en Ventus cM og i de siste 10 årene flyr jeg omtrent 130 timer i året.

Motivasjon

I 1996 omkom 18 seilflygere i Syd-Frankrike, derav 3 i en spinnulykke på hjemmeflyplassen min: En 2-seter som drev med grunnskoling kom i ufrivillig spinn og kolliderte med en enseter. Den gangen tok jeg et års pause i seilflyaktiviteten, for å tenke over hvordan jeg kunne unngå å bli neste mann på lista.

Til slutt ble min konklusjon at, om vi ser bort i fra kollisjonsfare i luften, avhenger det kun av meg selv om jeg ender opp med et havari eller ikke. Deretter bestemte jeg meg for å fortsette med flygingen og kjøpte et eget fly. (Vel, en andel i et andelslag.)

Ti år og 1300 flytimer senere, kan jeg konstatere at antall havarier varierer fra år til år, men i gjennomsnitt er det ingen større endringer. Hvorfor er det slik? Hva kan vi endre for å bedre denne trenden? Har jeg selv en mulighet til å unngå å bli en del av denne statistikken?

Derfor leter jeg hele tiden etter grensene

Seilflyging betyr for meg å utforske nye (natur-) områder og stadig utvide kunnskaper og horisont. Med dette butter jeg ofte i mine egne begrensinger. Når jeg vil lære noe mer, så må jeg skyve mine egne grenser lengre fram. Derfor leter jeg hele tiden etter grensene ("the limits"), og forsøker på neste flytur å flytte dem, for å lære mer. Over det neste fjellpasset, det neste fjellmassivet som jeg ikke har fløyet i før, eller fly litt lavere

i velkjente områder. Jeg vil gjerne overvinne begrensingene jeg har i hodet, men jeg vil ikke nå grensene til flygingen selv og hva som er forsvarlig!

Jeg har ingen enkel løsning på hvordan man kan unngå alle disse døde kameraene. Egentlig tror jeg at det overhodet ikke finnes noen enkel oppskrift på hvordan vi kan bedre ulykkestatistikken. Men kanskje det hjelper å dele tankene jeg har gjort meg med andre.

Hver gang når det har vært flere alvorlige havarier med seilfly, og det er gjerne hver sommer, vokser presset utenfra. Nyhetsoppslag om omkomne, eller om seilfly som havnet i kjøkkenhagen. Lokalpolitikere og folk i aeroklubber kommer under press for å endelig "gjøre noe". "Foreløpige" virkemidler etter en bølge med havarier, er gjerne forskrifter eller nye, strengere regler, sammen med henvisninger om at vi først må avvente rapporter fra havarikommisjonen, før vi kan si noe mere om årsaken til havariene.



Hvis man leser gjennom havarirapportene fra de siste årene, står det rimelig bra forklart hvordan ulykkene skjedde og hvorfor piloten ikke kunne overleve det harde sammenstøtet med bakken. Hva kan jeg lære av det?

Dersom et seilfly flyr på hang med 110 km/t og vingetippen kommer borti fjellveggen eller trær på hanget, trenger man ingen grundig analyse for å forstå at en ikke kan overleve noe slikt.

Dersom en pilot flikker i siste sving i under 100 meters høyde under landingsinnlegget ved en utelanding, er det heller usannsynlig at han/hun kommer fra det i live...

Fra en havarirapport kan jeg godt forstå hvordan ulykken har skjedd, men ikke noe særlig mer. Vanligvis står det kanskje litt mer, om pilotens erfaringsnivå, og (manglende) trening i innværende sesong. Men ærlig talt: Noe særlig mere kan vi heller ikke forvente oss av den beste havarirapport.

Men det som interesserer meg er: **Hvorfor** skjedde dette havariet? Det er jo ikke slik at de fleste ulykkesofre er uerfarne ungtuter. Ofte dreier det seg om dyktige seilflygere med flere tusen timer, og et ferdighetsnivå som jeg gjerne en dag skulle nå opp til selv.

Hvorfor kunne en Klaus Holighaus bli liggende omkommet i Alpene?

Hvorfor ble en Hans Glöckl borte?

Hvorfor kunne en Wolfgang Lengauer styrte på hanget?

Hvorfor er ikke lengre Federico Blatter blant oss?

Hvorfor går en erfaren pilot i spinn under utelanding?

Hvordan kan jeg forhindre at det samme skjer med meg?

Når slike havarier rammer så mange erfarne seilflygerne, og jeg stadig får mere erfaring, hvordan kan jeg unngå at erfaringen min en dag tar livet av meg?

Havarier

Flyvirksomhet er basert på redundans (sikkerhet og alternativer), slik at en enkelt feil eller defekt vanligvis ikke fører til

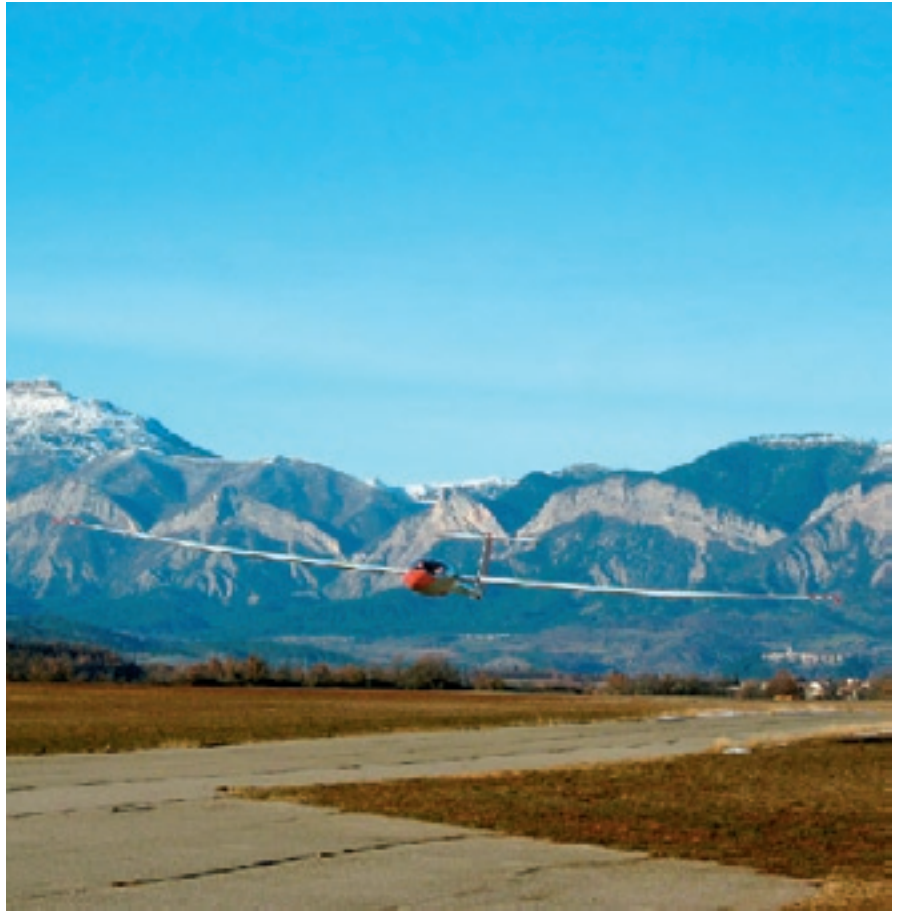
havari. Dersom en balanserorsbellkrank er brukket, vil det bli oppdaget under daglig ettersyn og positiv rorkontroll, og flyet groundet. Men dersom man glemmer en avgangssjekk og ikke har tatt positiv, har vi 2 feil etter hverandre og uhellet går sin gang.

Unngå havarier betyr altså: Unngå feilkjeder. Naturligvis kan man unngå havarier ved å ganske enkelt aldri gjøre noen feil. Men jeg kjenner ingen flygere som aldri gjør noe feil.

Hvor kan vi leter etter årsaken til feilene? "Feil" er egentlig ikke riktig ord, "Ulykkesfaktorer" er litt mere treffende. Ulykkesfaktorer kan deles i flere typer:

1. Tekniske feil - Slik som brudd i flyets deler, eller andre tekniske uhell, slik som f.eks blokkert fartsmåler p.g.a. gjenstoppet pitotrør

2. Pilotfeil - (også kalt håndverksfeil eller metodefeil), som f.eks feilberegning av landinginnlegg, for langsom final-glide med deretter for kraftig press på stikka og overspeed på slutten, eller for lav final-glide o.s.v.



3. Overbelastning av piloten - Vi kan bli "overbelastet" (d.v.s. at en situasjon tar all vår kapasitet, når vi kommer i en stresset situasjon (f. eks om vi kommer lavt i ulandbart terreng, eller ved linebrudd i lav høyde i slepet), eller ganske enkelt fordi ytelsesnivået vårt er redusert p.g.a. surstoffmangel, dehydrering, overtretthet eller tissetrengsel. En flyger blir også overbelastet når man mot en kontrastrik bakgrunn forsøker å oppdage et seilfly som kommer rett i mot på kollisjonskurs med 300 km/t relativ hastighet.

4. Feilvurdering av situasjonen - Her blir tingene mindre klare, siden mange faktorer går inn under situasjonsvurdering: Været, terrenget, flyerfaring, treningsnivå, dagsform, psykologiske faktorer... egentlig alt.

Feilkjeder (en rekke av påfølgende feil) er ofte sammensatt av ulykkesfaktorer fra flere av disse gruppene:

Først tror vi utelandingsmulighetene i området vi er i er bedre enn det de er, og vi utsetter valget av jorde til senere og

konsentrerer oss om jakt på termikk. Så finner vi ikke noe mere stig, og begynner å bli stresset, siden utelandingsjordene ser heller dårlige ut ved nærmere betraktning. Disse stressfaktorene belaster oss så mye, at vi ikke konsentrerer oss nok om flygingen i landingsinnlegget, gjør en pilotfeil og flikker i siste sving...

For omtrent 20 år siden, opplevet jeg en nestenulykke som fikk meg til å tenke grundig gjennom mine holdninger til flyging:

Etter klink i vinstart med et åpenklassefly med 26 meter vingespenn, fløy jeg krappe svinger med 60-grader bank (lokal plassrundeflyging). På et tidspunkt i 250 meters høyde gikk nesa langsomt nedover, og flyet ville ikke lenger reagere på rorbruk. Normal prosedyre for uttak av spinn fungerte ikke (jeg hadde tråkket sideror mot rorkreftene, i stedet for mot dreieretningen), og etter en kort tenkepause (og et blick på nødhåndtaket for å åpne hooden) har jeg sparket fullt sideror i motsatt retning, satt negativ flaps og trukket flyet ut av stup, så snart

jeg kjente trykk i setet. Når jeg trakk ut, hadde jeg spunnet 1 1/2 turn og uttrekket var langt over Vne og tillatte G-belastninger, for å unngå å havne i tretoppene.

Med tilbakeblitt på denne hendelsen, ser jeg feilrekken omfatter feil av alle de 4 typene:

- Det var på slutten av studietiden, jeg jobbet mye med diplomoppgaven, hadde fløyet lite og var i rød sone på treningsbarometeret, men jeg var ikke klar over mine egne begrensninger.
- Jeg hadde ikke tenkt på at stall-egenskapene i krappe sving kan være skumle også på "snille" flytyper og at fly med stort vingespenn dreier rundt med mye høyere tregghetsmoment.
- Jeg hadde ikke tenkt på at høydere-serveren fra en vinsj-start er for liten for uttak av stall og spinn.
- Jeg gjorde en banal pilotfeil med for lav hastighet under sirkling og stallet ut flyet.

Jeg kom fra denne feilkjeden, fordi jeg hadde drevet med spinn trening i stor

høyde med nesten alle seilflytyper jeg har fløyet. At det var nok, og at jeg klarte å ta flyet ut av spinn, skyldes mest flaks, (noen plan B hadde jeg ikke). Den gangen bestemte jeg meg for at det å overleve en flytur skulle baseres på mere enn en porisjon flaks.

For å komme ut av en feilkjede, må vi tenke over hvordan vi kan unngå risiko og ulykkesfaktorer fra alle disse kategoriene.

Tekniske feil og pilot feil er "harde" faktorer, som kan vurderes objektivt. Med erfaringer samlet gjennom mange ti-år, kan man si at slike harde ulykkesfaktorer kan reduseres gjennom passende forskrifter. (Sertifiseringskrav som CS-22, vedlikeholdsprosedyrer, utdanningsregler o.s.v.)

Overbelastning av piloten og feilvurdering av en situasjon er "myke" ulykkesfaktorer. Det avhenger av den enkelte flyger om når han eller henne når sine kapasitetsgrenser eller kommer til å feilvurdere en kritisk situasjon. Og siden dette avhenger av den enkelte pilot, *finnes det ingen faste regler eller forskrifter som vi kan gjemme oss bak*: Hver enkelt flyger må kjenne sine egne grenser og er ansvarlig for seg selv!

Jeg er overbevist om at utgangspunktet for de fleste havarier ligger i disse myke faktorene. I feilkjeden kommer de harde faktorene i tillegg – flikk i landingsinnlegget, som sørger for en dødlig utgang.

Siden de myke faktorene ikke kan reduseres gjennom regler og forskrifter, er de vanskelig å få bukt med. De er gjerne ikke strukturert og diskutert i seilflykretser. Men her ligger yrkesflygerne et stykke foran. Selvsagt, innen yrkesflyging er jo også arbeidsmengden og ansvaret høyere...

Når det gjelder ansvar, er det sikkert sant. I Ventusen min er det ikke 300 passasjerer som stoler på meg.

Når det gjelder arbeidsbelastning, beslutninger og utfordringer, er jeg ikke så sikker. Når jeg flyr en 8-timers strekk-tur gjennom Alpene, må jeg gjennom 8 timer ta taktiske og strategiske beslutninger hvert minutt, konsentrere meg om

flygingen, (f. eks. tett langs et hang), og jeg er utsatt for solinnstråling og surstoffmangel. Co-pilot eller autopilot har jeg ikke.

Jeg mener at avansert seilflyging stiller enorme krav til piloten, og at myke ulykkesfaktorer ganske enkelt er undervurdert eller fortregnt. Det er virkelig på tide at vi tar for oss dette på voksent vis.

Overbelastning av flygeren

En overbelastning forekommer når vi ikke er i stand til å yte nok til å håndtere en oppgave eller situasjon. Dette kan skje fordi oppgaven er (for) vanskelig, eller fordi vår egen ytelsesevne (kapasitet) av forskjellige grunner er redusert. I alle fall er en overbelastning en "myk" ulykkesfaktor som kommer an på situasjonen og personligheten til flygeren.

Hva kan vi gjøre med dette? Det er 3 muligheter:

- Vi kan sørge for at vår egen ytelsesevne ikke blir dårligere
- Vi kan ty til "forhåndsuttenkte løsninger"
- Vi unngår situasjoner som gjør at "pulsene øker" (adrenalin slår til)

Det beste er naturligvis en kombinasjon av de 3 virkemidlene.

Ytelseevnen vår kan i enkelte tilfelle bedres med tekniske hjelpemidler: Øyet blir kraftig overbelastet når vi forsøker å oppdage et fly som kommer rett i mot på kollisjonskurs. Siden posisjonen til et fly som kommer rett i mot ikke forandrer seg i forhold til synsfeltet vårt, har vi problemer med å oppdage det. Genetisk sett er vi jegere, og derfor er vår interne bildebehandling optimalisert for å gjenkjenne objekter som beveger seg. Et objekt 30 grader foran vår egen nese som ikke forandrer (relativ) posisjon, blir ikke nødvendigvis oppfattet av vårt interne "bildebehandlingsprogram". Dette kan vi bedre ved bruk av en kollisjonsvarsler som **Flarm**, bra med fargemarkering på flyet og nok surstoff til hjernen. Ved oksygenmangel er det nemlig slik at bildebehandling er en av de første funksjonene som svekkes.

Et hjelpemiddel som har hjulpet meg mye til å redusere arbeidsbelastning i

cockpit, er GPS under strekkflyging i Alpene. I ukjente områder uten GPS, trenger man mye arbeid med kart og linjal for å finne ut hvilket utelandingsjorde som fremdeles er innen gliavstand og når man ikke lengre kommer videre uten sikre utelandingsmuligheter. Dersom man kommer lavt uten visshet om returmuligheter til landbare områder og må lete etter stig på ukjente hang, blir stressnivået i cockpit plutselig veldig høyt. Siden jeg begynte å fly med GPS, og et blikk på GPSen er nok til å gi meg distanse og retning til neste utelandingsplass, er pulsen betydelig lavere i slike situasjoner. Selvsagt har jeg fremdels kart i sidelommen, men for det meste kan jeg konsentrere meg om å finne neste boble. Og de gangene hvor jeg tidligere studerte kartet, kunne jeg neppe se andre fly.

Et annet hjelpemiddel kan være en stallwarning. (F.eks. i form av en ulltråd på siden av hooden.) Når erfarne seilflygere går i spinn i siste sving før utelanding, er det sannsynlig at de ikke oppfatter flyets utstallte tilstand. Dette er også et tegn på stress og overbelastning av piloten.

Vi må også passe på det biologiske grunnlaget til vår egen ytelsesevne:

Flyr en lange turer på mange timer, må en spise, drikke og tisse i lufta som på bakken. Sitter en timesvis i solskinn og eller i kulde, må man kle seg deretter og beskytte seg både mot solbrenthet og kulde. Og flyr man høyt i fjellterreng, må en huske på at oksygenmangel nedsetter yteevnen.

Slike faktorer gjør at vi blir gradvis mere slitne og reaksjonsevnen svekkes. Derfor er det viktig at vi passer på å spise og drikke i tide. Når du er sulten, har du allerede lavt blodsukker. Og når du er tørst, begynner du å bli dehydrert. Og hvis du har inntrykk av at lufta blir tynn, da burde du forlengs ha tatt på deg oksygenmaska. Og så vet vi alle at vi ofte er mest tissetrengte når vi ligger lavt...

Alle disse faktorene bidrar til hvor fort jeg møter min egen kapasitetsgrense, dersom jeg skulle havne i en marginal situasjon under flyging. Og i en vanskelig situasjon, burde jeg sørge for at jeg



har de beste forutsetninger til å håndtere den. Litt mindre stress eller utmattelse kan kanskje akkurat være nok til at jeg etterpå kan puste lettet ut, istedet for å bli hentet ut med legehelikopter.

En viktig forutsetning for å kunne håndtere en uforutsett hendelse, er **definitivt mental forberedelse**. Når vi allerede har tenkt gjennom hvordan vi skal håndtere en situasjon, vet vi allerede hva vi skal gjøre. Et enkelt eksempel er å tenke på muligheten for linebrudd når vi gjør oss klare til avgang. Når jeg sier til meg selv i slepet "nå er vi i sikker høyde", vet jeg akkurat hva jeg må gjøre dersom lina

ryker, og kan enkelt gjøre riktig valg av landingsrunde.

Et annet bra eksempel, (blant annet beskrevet av Valentin Mäder), er å dele opp strekkflyging i grønn, gul og rød sone eller tilstand. I grønn sone konsentrerer vi oss om høy gjennomsnittshastighet. I gul sone konsentrerer vi oss om å holde oss oppe, og i rød sone dreier det seg kun om å gjennomføre en sikker utelanding. Ved å konsekvent bestemme oss for en tilstand, unngår vi tvil og vet hva vi skal gjøre: Fly omveier, sirkle i svak termikk, droppe vannballasten o.s.v.

Blokkering på grunn av stress

Akkurat når man mest trenger maksimal yteevne, kan vår kapasitet bli kraftig redusert: Vi blokkerer p.g.a. stress og panikk, litt som en hare kan sitte hypnotisert foran en slange. Om dette finnes det mange undersøkelser (mange kommer naturlig nok fra militær forskning) og resultatene kan kort sammenfattes slik:

Når vi plustelig oppfatter en situasjon som umiddelbart livstruende, produserer kroppen masse adrenalin. Dersom andrenalindosen er for stor, er vår motoriske kapasitet maksimal (slik at vi kan løpe vekk fra løven...), men finmotorikken og kapasiteten til å oppfatte andre

ting kraftig redusert. Vi ser på omgivelsene med tunnelsyn og klarer ikke å være selektive. Riktig håndtering av situasjonen og konsekvent handling er ikke lenger mulig. En panikkreaksjon er ikke kontrollerbar når den først har begynt, og i en kritisk situasjon i cockpit er den ganske enkelt dødlig: Flyet flikker i siste sving, alt snurrer rundt, og man prøver desperat å få opp nesa helt til det smeller.

Hva kan man gjøre for å unngå dette?

Det enkleste og beste er naturligvis å unngå å sette oss selv i en farlig situasjon - men vi kan også gjøre mer.

Det eneste alternativet er å sørge for at vi ikke får adrenalinsjokk og panikk under slike omstendigheter. Mange situasjoner kan og vil man ikke øve på, så her gjelder kun mental forberedelse med planlegging av "fluktveier". Dersom en under flyging forstår at vi har havnet i en slik farlig situasjon, kan vi også under stress ty til planlagte handlingsmønstre. Men det finnes også kristiske situasjoner, som vi kan trene på å håndtere, dersom vi vil. Spinn er et meget godt eksempel: Hvis man en gang under seilflygerutdanningen har gjennomgått innføring i spinn med et halvt eller ett turn, og 10 år senere opplever at omgivelsene roterer vilt, blir man sikkert brakt ut av fatning. Derfor er det heller ikke så dumt å øve spinn en eller to ganger i sesongen - naturligvis i god høyde, og om nødvendig med instruktør. Det betyr ikke at man derfor aldri mere kommer til å stalle flyet ufrivillig. Men flikk, inngang i spinn og stasjonært spinn blir ikke lengre ting som får lillehjernen til å produsere adrenalin i strie strømmer, slik at kapasiteten bryter sammen. Ofte er det nok med to, tre sekunder for å reagere riktig, og livet går videre!

Near-misset med en åpenklassemaskin nevnt tidligere er et godt eksempel på dette: Regelmessig spinn trening med helt forskjellige flytyper har reddet livet mitt, fordi for hjernen min var ikke spinn tilstanden i seg selv livstruende.

Linebrudd i slep er et annet eksempel. Dette var for meg lenge en av de verste tingene som jeg kunne forestille meg,

siden jeg pleide å starte med vinsj. Som instruktør flyer jeg nå øvelser med linebrudd regelmessig (og må også forberede meg mentalt) og synes at dette er et godt eksempel på planlagt handlingsmønster. (Hva gjør jeg hvis lina ryker nå?) Alle piloter har sine egne grenser, og vi må være villige til å innse, at disse grensene ofte ligger nærmere enn det vi selv vil innrømme...

Hvordan unngår vi da situasjoner som gjør at vi møter våre egne grenser? Den viktigste metoden ligger i å best mulig forstå situasjonen vi er i, og vurdere mulig videre konsekvenser. Jeg er overbevist om at her finner vi utgangspunktet til de fleste alvorlige ulykker.

Feilvurdering av situasjonen

Riktig håndtering og vurdering av situasjonen under flyging, krever først at en kjenner sine egne grenser, eller overhodet aksepterer at man har personlige grenser, noe som kanskje ikke passer til eget "Top-Gun" image. Man må også ha klart for seg at våre egne grenser kan endre seg drastisk med dagsformen, og heller ikke er de samme under hele flyturen: Det er noe annet om jeg leter etter stig på hanget like etter start, enn når jeg 10 timer senere må klare å stige noen få meter til, for å endelig nå tilbake til hjemmeflyplassen. Dersom jeg i begynnelsen av sesongen tar ei boble fra hanget på samme måte som jeg gjorde i slutten av fjorårsesongen, da burde jeg kanskje tenke over at jeg er rusten etter en vinterpause i flygingen og ikke har 100 eller 150 timer i inneværende sesong som sist høst.

For denslags hjelper virkelig ingen regler lengre, vi må selv vite hvor vi står. Den som lyver for seg selv, står med et bein i graven. Jeg spør meg selv før hver sving foran hanget, om jeg tror jeg kommer til å overleve neste turn. Og det hender relativt ofte at svaret er "nei". Da lar jeg bobla gå, og går over i 8-tallsflyging på hanget.

Selv om man vet hvor grensene ligger, kan man alltid klare å feilvurdere forholdene. En gang under en konkurranse fløy jeg på nordvesthanget fra St. Crepin til vendepunktet i Briançon og tilbake. Ved sterk nordvestvind går det både fort

og lavt langs hanget, som etter læreboka. Desverre var vinden sterk nok til at den østlige Durance dalen lå akkurat i synkområdet til lebølgen fra fjellkjeden les Ecrins. Så jeg kom såvidt fram til flyplassen i St. Crepin i veldig lav høyde og hjertet i halsen.

For å vurdere situasjonen og forholdene riktig, trengs først og fremst erfaring. Og erfaring er egentlig summen av alle feil som vi har gjort. Dette er noe som vi som seilflygere dessverre har vanskelig for å slippe unna. Det er endel av gamet at vi av og til sitter og banner på et jordemans vi ser opp på cumulusene, og forsøker å forstå, hvordan vi klarte å ende opp akkurat her.

Always have an alternative

Det betyr ganske enkelt at vi må akseptere at vi gjør feilvurderinger. En ufrivillig grunnregel er derfor: "Always have an alternative" – ha alltid et alternativ.

Når termikken ikke gir det stiget som jeg regnet med, da er alternativet mitt et landbart jorde som jeg kan nå fram til. Men dette alternativet med utelanding må jeg være klar over før jeg kommer i den situasjonen hvor jeg kan trenge det! Hvis jeg går ut i fra at termikken bærer før jeg ser meg om etter jorder, blir jeg fort veldig stresset dersom bobla ikke gir noe og jeg plutselig må lete desperat etter utlandingsmuligheter. Jeg er i en situasjon hvor jeg kun kan reagere, ikke handle proaktivt. For et hvert mulig utfall av en situasjon må jeg ha minst et alternativ.

Når jeg må fly tett på hanget rett over skogen, eller sirkle like over en fjellkam, da må jeg hele tiden sørge for at jeg har en fluktvei. Det kan være lesiden av fjellkammen (turbulens!), eller ganske enkelt bra med hastighetsreserver på hanget. Dersom jeg ikke har forberedt disse fluktveiene og kommer inn i kraftig synk ved siden av bobla, vel ja, da finnes det ingen redning. Akkurat derfor flys marginale passkryninger ikke direkte over passet, men med skrå vinkel og god hastighet.

Always be ahead of your aircraft

Prinsippet er alltid det samme: Jeg må planlegge at, og hvordan, en situasjon kan forverre seg, jeg må alltid være mentalt forberedt og være minst et par skritt foran. Så snart jeg ikke klarer det, blir jeg hinkende etter, og så hinker jeg ikke lenger fort nok... Always be ahead of your aircraft.

Noen ganger sier også "magefølelsen" at et eller annet ikke stemmer. Vi fatter kanskje ikke helt hvorfor, hvert enkelt punkt hver for seg lar seg forklare... Men helheten stemmer liksom ikke helt. Som utdannet fysiker har jeg lenge ment at den slags "magefølelser" ikke er basert på fakta og kommer fra Voodoo. Spirituelle fenomener er ikke en del av en fysikers verdensbilde.

Men senere har jeg lært å være oppmerksom på slike "magefølelser" og ta dem alvorlig. Jeg har hatt dager med bra seilflyvær, flyet til disposisjon for meg alene, og tid hele dagen. Men et eller annet inni meg har sagt: Dette er ikke dagen, glem det.

Og jeg har latt være å fly videre, eller holdt meg på bakken.

Jeg vet fremdeles ikke, om jeg kunne fløyet lengre og bedre disse dagene. Men egentlig behøver jeg ikke vite det, siden det kommer nok med bra flydager senere.

Feilerkjennelse

Dumme mennesker gjør alltid de samme feilene, lure mennesker hele tiden nye feil. Alle flygere gjør feil, vi er mennesker og ikke maskiner. For å bryte ut av feilkjeden, må vi "ganske enkelt" strukturere flygingen vår slik at en enkeltfeil ikke fører til havari. Planlegging av alternativer er her et viktig verktøy.

For å kunne utvikle oss videre, er det ytterst viktig, at vi erkjenner våre feil og lærer av dem. Det betyr først og fremst å være ærlig med seg selv og åpen for kritikk. Når noe ikke gikk som en ville: Stadig lavere, ordentlige utelandingsmuligheter finnes ikke i området, adrenalinnivået stiger, det begynner å bli stressende... og puh, vi får tak i en boble og går tilbake i normal flymodus.

Da er det viktig å ikke fortrenge denne hendelsen, men derimot etter flygingen tenke gjennom saken i ro, og prøve å forstå hvordan vi egentlig kom så langt at vi svettet av angst. Selvsagt er det mye lettere å fortelle over en øl, hvor hårfint det gikk og hvor bra vi klarte å håndtere situasjonen til slutt. Men akkurat det er fortregning og lyve til oss selv. Det er mye bedre å innrømme at det var en ubehagelig situasjon, som vi gjerne vil unngå neste gang. *Dumme mennesker gjør alltid de samme feilene...*

Feilerkjennelse betyr også at vi lytter til kritikk utenifra. En erfaren seilflyger, en instruktør, og noen ganger også elever, ser oppførselen vår fra et annet perspektiv. Og dersom noen mener at en driver med noe rart, da burde en først lytte, deretter tenke etter (og være ærlig med seg selv!), før "nei, hold opp!" refleksjonen kommer... Hvis vi tenker etter, kommer den refleksjonen kanskje ikke.

Kollektiv feilbehandling

En sier at for hvert fatalt havari har vi ti nesten-ulykker. De som opplever et fatalt havari, kan ikke fortelle oss i ettertid, hvilken feilkjede som førte til ulykken. Selvsagt kommer havarirapporten til å fortelle at sammenstøtet med bakken fra nesten vertikalt spinn ikke var til å overleve. Men hvorfor har flygeren med flere hundre eller tusen timer flikket ut flyet? Hva gjorde at han gjorde en slik pilotfeil? At han ikke oppdaget den? Det kan han desverre ikke lengre fortelle oss, han er død.

Men før ham var det 10 andre tilfeller, hvor flygeren kom ut av feilkjeden og ikke forulykket. Disse flygerne kan fremdeles fortelle oss hvordan feilkjeden

bygget seg opp, og hvordan de tilslutt kom seg ut av uføret. Og vi alle kunne lære mye, dersom disse flygerne fritt ville og kunne fortelle om sine near-miss opplevelser.

Nestenulykker er en viktig erfaringsressurs, og vi har egentlig ikke råd til å ikke ty til dem. I denne sammenhengen er det derfor viktig at vi kan fortelle om kritiske situasjoner på ukomplisert vis og uten disiplinære konsekvenser. Internett er her et bra hjelpemiddel.

Forholdet til feil ser jeg som et viktig punkt som må innarbeides i seilflykulturen. Tradisjon blant seilflygere i mange klubber er at feil først straffes og gjerne har "konsekvenser". Naturligvis burde pilotfeil korrigeres med mere skoling med instruktør, og manglende disiplin har ingen ting innen flyging å gjøre. Men vi har mange nok muligheter til å gjøre feil i "god viten og med god samvittighet". Dersom vi kommer uskadet i fra slike feil, og er klar over at vi gjorde feil, da kan vi i det minste sørge for at flest mulige flykamerater lærer av våre feil.

Men dette går bare dersom vi i fellesskap *støtter opp* om åpen diskusjon om feil og uhell. Kanskje ødelegger dette litt vårt tøffe "Top Gun image", men ærlig talt, et bilde av en haug med knust plast og glassfiber i naturen er ikke noe særlig tøft.

Bert Willing
bw@tango-whisky.com



Din rekrutteringspartner

48 03 25 50



Seilflykalenderen 2009

Terminliste 2009

30. januar – 1. februar Samling teknisk komité, Starmoen
 14. – 21. mars SveDaNor, Fjellflygingskurs, Vågå
 28. mars Seksjonsmøte seilfly, Rica Holmenkollen Hotel
 29. mars Norges Luftsporforbunds ting,
 Rica Holmenkollen Hotel
 26. april – 2. mai Elverum Open, Starmoen
 1. – 3. mai Norgescup 1, Starmoen
 5. mai Mærking NLF 100 år, Oslo Rådhus
 21. – 24. mai Norgescup 2, Hokksund
 22. – 24. mai Opptak til Instruktørkurs III og kursets del I, Starmoen
 24. – 29. mai Distanse- og rekorduke, Starmoen
 30. mai – 7. juni Norgesmesterskap, Klubb, Std, 15mtr,
 18 mtr, Åpen og Junior, Starmoen
 15. – 20. juni SveDaNor Strekkurs, Starmoen
 21. juni – 5. juli 6th FAI Junior WGC (Klubb og Std), Råyskäla, Finland
 22. – 27. juni NM Sportsklasse, Starmoen
 27. juni – 11. juli 15th FAI EGC (Europamesterskap), 15m, 18m og Åpen, Nitra, Slovakia
 4. – 12. juli Instruktørkurs III, Starmoen
 11. – 24. juli Grunnkurs A, Starmoen
 15. – 28. juli 15th FAI EGC, Klubb, Std, 20m-toseter og World Class, Pociunai, Litauen
 16. – 19. juli Norgescup 3, Voss
 25. – 26. juli Norgescup 4, Elvenes – Salangen
 25. – 31. juli SveDaNor Acro, Frya
 25. juli – 2. august Rikssenter for seilfly opererer fra Frya
 6. – 9. august Norges-Cup 5 / Frya Grand prix, Frya
 9. – 21. august Grunnkurs B, Starmoen
 21. – 23. august Norgescup 6, Oppdal
 25. – 27. september I-kurs II, Starmoen
 9. – 11. oktober Juniorsamling, Starmoen
 16. – 18. oktober O-kurs samling, Starmoen

Januar

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
1				1	2	3	4
2	5	6	7	8	9	10	11
3	12	13	14	15	16	17	18
4	19	20	21	22	23	24	25
5	26	27	28	29	30	31	

April

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
14		1	2	3	4	5	
15	6	7	8	9	10	11	12
16	13	14	15	16	17	18	19
17	20	21	22	23	24	25	26
18	27	28	29	30			

Juli

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
27		1	2	3	4	5	
28	6	7	8	9	10	11	12
29	13	14	15	16	17	18	19
30	20	21	22	23	24	25	26
31	27	28	29	30	31		

Oktober

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
40			1	2	3	4	
41	5	6	7	8	9	10	11
42	12	13	14	15	16	17	18
43	19	20	21	22	23	24	25
44	26	27	28	29	30	31	

Februar

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
5						1	
6	2	3	4	5	6	7	8
7	9	10	11	12	13	14	15
8	16	17	18	19	20	21	22
9	23	24	25	26	27	28	

Mai

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
18			1	2	3		
19	4	5	6	7	8	9	10
20	11	12	13	14	15	16	17
21	18	19	20	21	22	23	24
22	25	26	27	28	29	30	31

August

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
31						1	2
32	3	4	5	6	7	8	9
33	10	11	12	13	14	15	16
34	17	18	19	20	21	22	23
35	24	25	26	27	28	29	30
36	31						

November

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
44						1	
45	2	3	4	5	6	7	8
46	9	10	11	12	13	14	15
47	16	17	18	19	20	21	22
48	23	24	25	26	27	28	29
49	30						

Mars

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
9							1
10	2	3	4	5	6	7	8
11	9	10	11	12	13	14	15
12	16	17	18	19	20	21	22
13	23	24	25	26	27	28	29
14	30	31					

Juni

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
23	1	2	3	4	5	6	7
24	8	9	10	11	12	13	14
25	15	16	17	18	19	20	21
26	22	23	24	25	26	27	28
27	29	30					

September

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
36		1	2	3	4	5	6
37	7	8	9	10	11	12	13
38	14	15	16	17	18	19	20
39	21	22	23	24	25	26	27
40	28	29	30				

Desember

Uke	Ma	Ti	On	To	Fr	Lø	Sø
49		1	2	3	4	5	6
50	7	8	9	10	11	12	13
51	14	15	16	17	18	19	20
52	21	22	23	24	25	26	27
1	28	29	30	31			



Patagonia

– Kunne det friste med en ekspedisjon til sydlige breddegrader? TopFly i Frankrike ved Jean-Marie Clément inviterer til bølgeleir i Patagonia, Argentina. Ekspedisjonen har som mål å sette nye distanse- og hastighetsrekorder. Området er kjent for sine fantastiske bølgeforhold og alt under 1.000 km blir betegnet som plassrunder... Er du villig til å betale nok reserverer han forsetet i en topp utstyrt Nimbus 4DM til deg! Se www.topfly.aero for mer informasjon. JM



Foto: Torbjørn Kjølraug

Seilflyåret 2008 – Et ulykkesår og mange hendelser

Når jeg summerer opp sesongen 2008, må jeg se i øynene at norske seilflyging har hatt sitt verste ulykkesår på flere tiår. En fatal ulykke, tre store materielle skader og flere alvorlige hendelser. Vi er nøtt til å reflektere over dette og se oss selv i kortene, og hvorfor er det slik at vi har en fatal ulykke hvert tiende år?

Dårlig europeisk år

Det er ingen unnskyldning eller forklaring, men flere av våre nordiske og europeiske venner har også hatt et svært dårlig år – for å nevne noe: Sverige, fire fatale og tre personskader og Sveits, syv (!) fatale. Finnes det noen sammenheng, kun et sammentreff eller er det tegn i tiden? – det vi gjerne kaller trender. I Sveits vet jeg at pilotens alder har

vært et tema i og med at flere av ulykene er knyttet til menn over 60 år. Disse hadde alle i hovedsak lært seg seilflyging i godt voksen alder.

Erfaringsmessig vet vi at en 15 åring lærer fortere enn en 60 åringen når vi grunnskoler i seilflyging. Ikke uvanlig går 15 åringen solo på færre starter enn 60 åringen. Nå vet vi samtidig at ballasten og livserfaringen er veldig forskjellig for disse to – la oss kalle det ytterlighetene. 15 åringen er lettlært, motorikken og bevegelsen er gode og raske, de er ikke redde for å prøve og når de er motivert for flyging og opplæring er konsentrasjon og oppmerksomheten på topp. 60 åringen bruker generelt mer tid og dette må ha sin forklaring. Evnen til å lære seg nye og mer kompliserte ting er redu-

sert. Om dette har sitt utspring i fysikken eller i det kognitive og mentale er det nok de som kan mer om enn meg. Faktumet er at vi eldes og med det følger også noen negative konsekvenser som det kan være vanskelig både å innrømme for seg selv, men også oppdage for andre. Hvor vanskelig er det ikke for eksempel for våre foreldre eller besteforeldre å slutte med bilkjøringen i høy alder. De er jo verdens beste sjåfører! Selvsikkerheten på dette området er vanskelig.

I en tid hvor rekrutteringen har vært i fokus og medlemstallene synkende ser vi at tilfanget av unge piloter er mindre. Riktignok ser vi nok at dette er miljømessige forskjeller her. I enkelte av våre klubber er ungdomsrekrutteringen god. For meg fremstår Drammen og Os som



Foto: Torbjørn Kjørlaug

lysende eksempler her – begge med svært aktive ungdomsgrupper. Totalsett sier allikevel statistikken at den norske seilflygeren blir eldre. Denne "noen" har sagt at vi rekrutterer nå i større grad voksne mennesker i den delen av livet hvor de igjen har fått tid og økonomi. Dette blir ofte stabile medlemmer av disse – de blir i mange år og blir ofte resurser for klubben, hevder "noen". Hvis dette er riktig tror jeg norsk seilflyging har et problem – forgubbing.

I våre klubber og i seilflymiljøet generelt, er det fortsatt slik at erfaringen og ressursene sitter hos personer som startet med seilflyging i ung alder. De har på mange måter levd et liv med seilflyging. Kanskje opplever vi i disse dager et skille her og overgang til en ny epoke av ressurspersoner. Erfaring er et nøkkelord i sammenhengen og den som lærer seg seilflyging i høy alder vil kanskje aldri oppnå tilstrekkelig erfaring.

Ulykker skjerper

Dessverre tror jeg ulykker også er vekkeren i den forstand at det forteller oss at det vi driver med både har konse-

kvenser og kan være farlig. I en slik setting skjerper vi oss og med det løftes sikkerhetsnivået vårt som pilot, i neste omgang som klubb og dernest som organisasjon. Er dette forklaringen på at det går 10 år mellom hver fatale ulykke nå? Vel, deler av svaret kan vi nok finne her. Mitt inntrykk er at ulykker setter fokus lokalt, men også globalt. Hvordan kan vi så bli flinkere til å rette dette fokuset før og ikke etter en ulykke? Her ligger etter min mening den største utfordringen i sikkerhetsarbeidet. Hadde vi vist eller kunne forutsi ulykker hadde vi jo stoppet dem. I det proaktive sikkerhetsarbeidet har vi alle en rolle. I første rekk ved at vi selv følger regler, prosedyrer og har fokus på egne begrensninger og sikkerhetsmarginer. I neste omgang av vi har et våken blikk ovenfor klubbaktiviteten og virksomheten som utøves av våre nærmeste seilflykollegaer. Subkulturer og en gradvis reduksjon av sikkerhetsnivået er vanskelig å oppdage da det sniker seg på over tid. Jeg oppfordrer ikke til noe angiveri, men at vi bryr oss og tar ansvar.

Sikre biler og sikre fly

Aldri har vel veiene vært bedre og bilene sikrere. Bilprodusentene konkurrerer i sikkerhet og mennesket har vel knapt sittet bedre beskyttet i en bil. Med økt sikkerhet i og rundt bilen ser det også ut til at farten øker. Vi "låner" av innebygget sikkerhet til å ta ut større operativ risiko. Det har også vært et ulykkesår på norske veier. Vi er ikke udødlige som sjåfører tross teknologisk høy sikkerhet.

Kan det være at vi tar med oss denne tanken over i seilflyet? Vi vet det også fokuseres på sikkerhet i konstruksjon og produksjon av seilfly. Sikkerhetscockpit er blitt et kjent begrep. Først klarer vi å skille mellom det vi sitter i – bilen kontra flyet. For det andre, låner vi fra innebygget sikkerhet til økt risiko i flymønster og adferd. Hver og en må svare for seg selv på dette. Mitt poeng er at det fortsatt er farlig – både å kjøre bil og fly! Dette må vi ta inn over oss og sette opp mot "lån" av sikkerhet i våre vurderinger.

Negativ spiral

Over tid har vi nå sett en negativ spiral – færre medlemmer, vårt beste bidrag til

sikkerheten er at vi flyr mye og opprettholder en tilstand av god flygetrening. I den negative spiralen aner jeg noe positivt – flere av oss som blir værende i sporten flyr mer. Godt – fortsett med det!

I min tids som fagsjef opplever jeg i 2008 at vi har tett oppunder 50% økning i antall innrapporterte hendelser fra året før. Etter runden med Fly Trygt (klubbseminarer) hvor vi la stor vekt på viktigheten av rapportering, har vi de siste 3-5 årene ligget på 25-30 hendelsesrapporter. I år har vi sett 50 rapporter. Det store spørsmålet er selvsagt om økningen skyldes det vi ønsket – åpenhet, eller om det nå faktisk er

flere hendelser i vår virksomhet. Like vanskelig som det er å se trender i vår begrensete aktivitet er det vanskelig å trekke noen konklusjon i spørsmålet over. Ut over at det i år er betydelig flere rapporter er det verdt å merke seg at 16 av rapportene er knyttet til tekniske forhold og av disse igjen 9 til motorinstallasjoner. Det er all grunn til å gi våre teknikere ros for godt utført arbeid, for etter min vurdering er det ikke disse som "svikter". Utfordringen med motorinstallasjonene og spesielt våre toktakere, er pålitelighet og holdfasthet. Vibrasjoner og slitasje synes å skape utfordringer som krever ekstra tilsyn og overvåking ved både vedlikehold og drift.

Du finner en total oversikt som vedlegg til denne artikkelen.

Seilflyseksjonens styre har besluttet å igangsette arbeidet med en ny sikkerhetskampanje etter mønster fra Fly Trygt. Også denne gangen samarbeider vi med Segelflyget og ser inn i deres siste program som nå kjøres i gang. Sentralt ser vi frem til en ny runde med klubb-besøk i 2009-2010. Erfaringene fra forrige runde var udelt positive.

Med ønske om godt nytt seilflyår!
Fagsjefen

Hendelser i norsk seilflyging 2008

Hendelse nr.	Status	Dato	LN-	Flytype	Hendelse
50/2008	Ferdig	15.11	GMI	ASK-21Mi	Aktivert propellerstopp med motor i gang
49/2008	Ferdig	10.11	GEE	SZD45M	Parkert fly blåste rundt på ryggen
48/2008	Ferdig	01.11	GBP	SF25C	Teknisk - Røyk i cockpit, oljelekkasje motor
47/2008	Ferdig	12.10	EIC	Piper Pawnee	Linebrudd i 8-tallsknuten ved oppstramming av start
46/2008	Ferdig	16.10	GLX	Twin Astir	Teknisk - sprekk i høyre siderorspedal
45/2008	Ferdig	04.10	GXL	LAK20	Teknisk - propellerbrems lar seg ikke aktivere
44/2008	Ferdig	21.09	GAM	ASK-21	Linebrudd i selve linetauet
43/2008	Ferdig	13.09	GDD / GPS	Duo Discus / Discus bT	Fare for sammenstøt på rullebane under landing.
42/2008	Ferdig	13.09	GWS	PW5	Flyet ble signert ut for godkjent DI selv om VR var utgått.
41/2008	Ferdig	07.09		Seilfly og hopfly	Blokkert bane for landing med seilfly
40/2008	Ferdig	30.08	GOS, YJJ / YMU	Ka7 / 2 mikrofly	Operasjonskonflikt med hensyn til bane i bruk
39/2008	Ferdig	29.08	GXT	Duo Discus XLT	Lav effekt og turtall på turbo
38/2008	Ferdig	16.08	GWS	PW5	Avgang med luftbrems ute
37/2008	Ferdig	21.08	GBZ	ASK-21	Utfullstendig montering av siderørshåndtaket som løsnet under flyging.
36/2008	Ferdig	17.08	GGY	LS3	Utelanding i myr/vann
35/2008	Ferdig	07.08	GPS	Discus bT	Avgang med luftbrems ute.
34/2008	Ferdig	25.07	GXL	LAK20	Monteringsskade, inntrykning i vinge.
33/2008	Ferdig	27.07	GCE	SF-34	Utilisitet åpning av hood i luften.
32/2008	Ferdig	18.07	GTE	ASW20	Teknisk - trege ballanseror, utslitte lagre
31/2008	Ferdig	17.07	GSK	DG505MB	Teknisk - effektbortfall på motor, pakning.
30/2008	Ferdig	17.07	GXL	LAK20	Teknisk - luftbremser, konstruksjon og tilpassning.
29/2008	Ferdig	14.07	GIW	Discus b	Teknisk - Buklanding etter feilmerking i cockpit
28/2008	Ferdig	11.07	GIB	ASK-21	Hangarskade, mindre hull i buken.
27/2008	Ferdig	07.07	GDE	Discus 2b	Forsert utelanding i Italia - betydelige materiell skade
26/2008	Ferdig	05.07	GCU	Twin III SL	Teknisk - microbryter for propellstopp ute av stilling
25/2008	Ferdig	05.07	GXO	LAK17T	Utskjæring i landing
24/2008	Ferdig	04.07	GAA	Pik3b	Utelanding med mindre materiell skade
23/2008	Ferdig	30.06	GCU	Twin III SL	Teknisk - oppdaget knekt motorfeste/bolt ved daglig
22/2008	Ferdig	27.06	GBY	LS3	Fatal ulykke - flikk fra 15-20m i vinsjstart
21/2008	Ferdig	24.06	NA	NA	Flyging uten gyldig seilflybevis
20/2008	Ferdig	21.06	GCT	LAK19T	Hard landing og groundloop.
19/2008	Ferdig	10.06	GMV	PIK20E	Teknisk - motor og propellbrems lot seg ikke aktivere etter stopp i luften.
18/2008	Ferdig	07.06	GDM	Nimbus 4DM	Teknisk - motorstopp under oppstigning etter avgang i ca 200m
17/2008	Ferdig	07.06	GHS	LS6	Nødlanding ca 3 km NØ av ENHN i skog nært mindre vann/myr. Store materielle skader - ingen personskader.
16/2008	Ferdig	07.06	GAM	ASK-21	Linebrudd i slepflyets ende (knote).
15/2008	Ferdig	04.06	GHS	LS6	Seilflyet svingte av banen etter landing og sneier borti et parkert seilflys hood med vingen.
14/2008	Ferdig	28.05	GAZ	SZD-55	Buklanding på gress
13/2008	Ferdig	24.05	GMI	ASK-21Mi	Teknisk - drivreim til motor røk under avgangssjekk
12/2008	Ferdig	24.05	GSW	ASW-15	Utelanding, avrevne hjulluker
11/2008	Ferdig	18.05	GCE	SF34	Teknisk - slitasje på utløserwire
10/2008	Ferdig	10.05	GAA	PIK3b	Utelanding på myr 2-3 km øst av ENHN.
9/2008	Ferdig	26.04	GCV	PV6U	Lav siste del av innflyging, kraftig og vedvarende synk i landingsrunde.
8/2008	Ferdig	20.04	GBZ, EIC	ASK-2,1 Pawnee	Slepflyger kuttet line da seilflyet var i unormal posisjon undersvinger i slep.
7/2008	Ferdig	NA	NA	NA	Dokumentasjon - elev har fløyet mer en fem starter uten utstedet elevbevis.
6/2008	Ferdig	13.04	GLZ	Twin Astir II	Teknisk - Løs bolt i ror-overføringen mellom stag og sideror, manglet mutter og skiver.
5/2008	Ferdig	NA	NA	NA	Dokumentasjon - elev fløyet uten medlemskap og elevbevis
4/2008	Ferdig	04.04	GAO	Duo Discus T	Teknisk - løs dekompresjonsventil
3/2008	Ferdig	17.03	GIN	LS7WL	Teknisk - løs plasthylse for pedaljustering
2/2008	Ferdig	09.03	GCN	DG1000S	Luftrømskrenkelse FL115 med ca 1000 fot (350m) vertikal og 12 km horisontalt.
1/2008	Ferdig	01.01	GAN	Twin III SL	Teknisk - Motorproblem, utelanding

Mr. Haugaland Seilflyklubb

Torleif, eller Mr. Haugaland Seilflyklubb som mange omtalte han som i forbindelse med jubileumsmarkeringen, begynte å fly seilfly på Jarlsberg for mer enn 50 år siden. En av de som kjenner Torleif godt og som har fulgt han i store deler av seilflykarrieren er Leif Jørgen Ulvatne. I forbindelse med vurderingen av Torleifs utmerkelse bad vi om å få en beskrivelse fra Leif. Her er noe av det han skrev:

Lokalt seilflymiljø

Lenge før flyplass og fysisk tilrettelegging for seilflyaktivitet i Hauge-sundstraktene var en realitet, var Torleif en pådriver for å få flere med seg til andre områder i Norge hvor denne aktiviteten ble bedrevet. Etter hvert ble Os og Voss klubber som ble frekventert med deltagelse både på kurs, samlinger og individuell flyging og ervervelse av seilflysertifikat (flygebevis).

I forlengelse av dette var det naturlig at Torleif startet sin lange instruktørkarriere på slutten av 70-tallet parallelt med at etablering av en seilflyklubb i hjemlige trakter ble en realitet. Han oppnådde hurtig erfaring og respekt som instruktør og overtok tidlig som skolesjef for den nystiftede Haugaland Seilflyklubb.

Både i stiftelsen og utviklingen av Haugaland Seilflyklubb, så vel som å stimulere seilflyaktiviteten på Stord, (naboklubben), var Torleif sentral. Ikke minst

gjelder dette å utvikle en seilflyklubb utelukkende basert på motorglider aktivitet. Dette var slettes ikke en enkel sak med mye kommersiell flytrafikk og flyplasspersonell uten noe forhold til seilflyging. Mange trodde vel at dette ikke ville vare, noe som er grundig tilbakevist når en ser utviklingen i Haugaland Seilflyklubb over 30 år. Torleifs innsats er nok en hovedårsak i denne anledning, dette både som instruktør, seilflytekniker og tillitsvalgt.

Torleif er fremdeles aktiv i klubben, særlig som instruktør. Hans holdninger og instruktørgjerning har også dannet grunnlaget for en klubb med særdeles lav frekvens av hendelser og uhell, noe som er ikke mindre enn imponerende når en ser dette over en periode på 30 år.

Sentralt

Innen seilflyseksjonen har Torleif også gjort en solid innsats over en årrekke. Spesielt har han lagt ned arbeide i komi-



Torleif Staveland.

Foto: Tor André Johannessen

teer for utdanning og flytrygging. I den anledning ble han også representant for seksjonen i internasjonal sammenheng som for eksempel OSTIV, et internasjonalt organ som arbeider for sikkerhet og harmonisering av utdanningsopplegg. I tillegg har han hatt sentrale tillitsverv i Seilflyseksjonen, hvor han har vært styremedlem i mange år og var lenge leder av seksjonens sikkerhetskomité.

Torleif har også vært en referanseperson innen utvikling av skoling og klubbdrift basert på motorglider.

Med godt over 30 års fartstid som klubbgründer, tillitsvalgt, instruktør, skolesjef, byggeleder på klubbnivå, samt innsats sentralt over mange år, mener jeg at Torleif er en verdig kandidat til å bli påskjønnnet heder og ære av seksjonen.

Leif Jørgen Ulvatne

ANNONSE

Støtt våre sponsorer – de støtter oss!

Xcomfort

Trådløs styring av lys, varme, markiser, sikkerhet...

Enkel installasjon i nye så vel som eksisterende boliger. Lysbrytere der du ønsker det, og i et design som passer interiøret. Gode løsninger for energisparing, med automatisk nedsenking i rom som ikke er i bruk. Styrer både elektrisk og vannbåren varme.

Kontakt din elektroinstallatør og be om **Xcomfort**

Smarte løsninger som felles bryter ved hoveddør og nattbord.



www.moeller.no

ANNONSE

Støtt våre sponsorer – de støtter oss!

ORION
ANLEGG

Maskinentreprenør i Follo/Østfold

Klubbnytt

Drammen flyklubb/Seil



Allerede i 1912 ble det gjort forsøk med glidefly i Lier. Drammen flyklubb ble offisielt stiftet i 1936 og siden 1959 har klubben hatt tilholdssted på Hokksund, der vi har hangar, klubblokale og fuelanlegg på vår egen flyplass. Stripa er 630 x 30 meter og har gressdekke.

2008 har vært et aktivt år for DFK/S. Slepeflyger og 1-2 instruktører stiller på vakt hver lørdag og søndag hele året, samt onsdager i sommerhalvåret. Vi har de siste årene organisert et profesjonelt mottak av alle henvendelser til klubben, jobber målbevisst med rekruttering og har etablert en solid ungdoms-/juniorgruppe som vi skal satse enda mer på neste år. Dette arbeidet har i år resultert i blant annet: 23 kurspakker, i tillegg over 100 introduksjonsturer, 10 deltagere på juniorsamlingen og 5 oppflygninger. En av de som mottok seilflybevis i år er Olav Monsson som tok utfordringen med å skrive noen ord om sin opplevelse av DFK/S.

Jeg har på vegne av DFK/S fått overrakt stafettspinnen fra NTH Flyklubb og vil her komme med noen bevingete betraktninger om klubben, aktivitetene våre og ikke minst mine egne erfaringer som nybakt seilflyger.

Som guttunger flest var drømmen tidlig å fly jagerfly, jeg bodde en periode i opp-

veksten i indre Østfold, og F-86F Sabre, T33 Shooting Star og RF-84 Thunderflash for ofte over himmelen der, nær som det var til Rygge flystasjon. Etter hvert også observerte jeg også F-5 Freedom Fighter. C-119 Flying Boxcar husker jeg en gang kom drønnende lavt over hustaket hjemme. Gammel kunne jeg ikke ha vært på den tiden, for F-5 ble introdusert i 1964 og C-130 Hercules i 1968, såvidt jeg husker.

Seilfly, den ultimate flydrømmen

Som guttunger flest måtte jeg akseptere at det ble med drømmen. I voksen alder begynte jeg derimot å fable om å fly seilfly, den ultimate flydrømmen hvor du kan sveve oppunder himmelen, lydløst og i pakt med elementene. Familie og tre barn på rekke og rad satte en effektiv stopp for den drømmen også. Etter hvert visnet den hen og forsvant, trodde jeg.

For det har seg slik av vi som er heldige og får leve lenge nok, begynner å runde store milepæler. Stor var derfor overraskelsen da jeg på 50-års dagen fikk overrakt et gavekort fra mine barn på introduksjonskurs til, ja, nettopp seilflyging. Den etter hvert voksne sønnen min husket nok tilbake til da pappa'n tok ham med på diverse flystevner fra han knapt kunne gå, bl.a. på Hokksund "International". Derfor lå det bak i minnet hans et sted at pappa'n den gangen hadde fablet om å fly seilfly. For det var den over-

hodet mest unyttige og desidert aller mest gledelige gaven jeg kunne fått fra barna mine! Jeg gikk resten av vinteren 2007 og ventet med lengsel til vår, sol og varme og til elevoppstart på stripa i Hokksund.

Den første helgen i mai møtte jeg forventingsfull opp på Hokksund, entret flighten og var med på min første briefing. Mange nye begrep å lære der, crosswind, downwind, finale, en-null og to-åtte. Så bar det ut på stripa hvor skolesjef Maria gav meg en innføring i de tekniske detaljene på skoleflyet. Balanseror, sideror, høyderor, luftbrems osv. Siden jeg alltid har vært flyinteressert var dette kjente begrep, men du verden så spennende det plutselig lød. Så var det å trille flyet til enden av stripa. Jeg forsto plutselig hvorfor dette kalles idrett, for pulsen ble høy og svetten begynte å hagle etter å ha dyttet seilfly med mannekraft noen hundre meter bortover til enden av stripa.

Så var det å kle på seg cockpiten, slik følte det for en person på nærmere en-nitti. Skli fallskjermen på plass mot ryggplata i setet, deretter trække seg godt ned og fram i setet og så på med sikkerhetssele. Sjekklister. Take off. Jeg skulle bare følge med på rorkontrollene denne første flyturen. Det bar til værs, jeg må innrømme at jeg ikke husker om det var Robin eller Pawnee som trakk oss opp, jeg hadde mer enn nok å tenke

på der jeg satt som førstereisgutt bak stikka. Etter at vi klinket i 700 meter, fant Maria straks fram til en god termikk, og etter noen minutter var vi oppe i 1350 meter, rett under TMAen. Så fikk jeg prøve å fly på egenhånd, vinglete som ei skadeskutt kråke, men jeg begynte snart å få grepet om flyginga! Etter to dager og fire turer i K-21 var jeg helfrelst seilflypilot, og tilbrakte deretter mye tid, svært mye tid på stripa resten av sommeren og høsten. Takk til forståelsesfull kone og familie!

De første turene hvor jeg fløy med kontroll over alle ror, opplevdes som de rene maratonløp, selv om turene bare varte en tjue minutters tid. Full konsentrasjon, høy puls og rask pust gjorde at jeg noen ganger var så sliten at jeg knapt klarte å stige ut av flyet etter endt tur. Dette gav seg heldigvis raskt, og det tok ikke lang tid før jeg hadde nok kontroll til å slappe av og nyte utsikten over Hokksund og omegn fra 1000 m høyde.

Vær glad for hver eneste tur med instruktør i baksetet!

Jeg var tilskuer til Norgescup, hørte der om teknisk utelanding, så mye glassfiber ta av og lande. Snart lærte jeg meg å se forskjell på ASK-21 og Ventus, Duo Discus og LS-4. Solo fløy jeg på den 25. turen, men deretter ble progresjonen dårligere enn jeg hadde forestilt meg på forhånd. For drømmen om å fly en seter for første gang tok det et år å realisere. Heldigvis forsto jeg etter hvert at det viktigste var egentlig ikke å få lov til å fly en seter så snart som mulig, ei heller å ta lappen så raskt som mulig. Det viktigste var faktisk å fly mye og ofte, mange turer som gav meg god trening i å håndtere turbulens under avgang og landing, bli fortrolig med vindskjær, termikk og bølger. Kort sagt å skaffe meg så mye erfaring som mulig før jeg skulle slippes løs på egenhånd. Det er rådet mitt til alle elever, vær glad for hver eneste tur med instruktør i baksetet, da lærer du mest og best!

Jeg har lyst til å berømme DFK/S for et velfungerende opplegg for oss elever. Instruktørene er bestandig positive, hyggelige og inspirerende. Klubben har mange av dem, så jeg har sikkert hatt flere enn ti forskjellige instruktører i løpet av opplæringsperioden. Derfor har

jeg fått instruksjon med forskjellige innfallsvinkler, noe som i starten kunne virke forvirrende, men underveis gav dette meg en god breddeforståelse av hva sporten dreier seg om.

Wavecamp på Vågå er klubbens store happening om vinteren. I år tilbrakte mange av klubbens medlemmer påskeferien på Vågå, og fra og med påskeaften og den kommende uka var det full aktivitet med i alt 20 fly og 62 flygere fra inn- og utland. Vågå ligger i et av Norges mest nedbørfattige strøk, så forholdene er som regel gode for å fly seilfly fra en snøfattig isflate på Vågåvannet. Med strategisk nærhet til Jotunheimen, Trollheimen og Rondane er det uansett vindretning lett å finne gode bølger som år om annet bringer flyene opp til sju-åtte tusen meters høyde. På vindstille dager klarer man ofte å finne brukbar termikk selv så tidlig på året. Vi ferske elever og nyuteksaminerte flygere som var med fikk mange minnerike turer, og spesielt i påskeuka var det gode bølger med utfordrende rotor, ekstrem turbulens og skikkelige utfordringer bak stikka. Anbefales!

Vi har gjerne flere klubbtreff i løpet av høsten og vinteren, sågar julebord. Seilfly skal pusses, stelles og dulles med, også aktiviteter som skaper sosial trivsel og samhold.

Klubbens medlemmer kommer stort sett fra det sentrale Østland, innenfor en til to timers kjøreavstand fra Hokksund. Derfor kommer folk om morgenen og reiser hjem på kvelden. Det gjør at det sosiale i stor grad finner sted ved radiotralla når vi ikke er til værs i det blå. Men med alle klubbens fire seilfly og slepefly i aktivitet pluss kanskje et gjestefly eller to, blir det aldri kjedelig mellom turene. Fly skal hentes etter landing, skyves tilbake til startplass. Nye elever er nysgjerrige på hva som foregår og det er alltid noe å prate om.

På lørdagene har vi gjerne tre-fire introduksjonsturer. Noen av passasjerene har en engangsopplevelse, andre kommer fornøyd tilbake og vil fly mer.

Vi flyr hele året, så sant været og forholdene tillater det. Turene blir gjerne korte på vinteren, men vi holder rusten på avstand. Dessverre forsvant mulighetene

for oss forrige vinter pga ekstreme forhold med regn, snø, is og vann om hverandre.

Klubben har fostret mange dyktige piloter, det er bare å sjekke resultatlistene fra Norgescupen! I alt seks piloter er uteksaminert i løpet av fjoråret og hittil i år, og vi har i det siste hatt en god rekruttering av både yngre og litt mer voksne elever. Som de fleste andre seilflyklubber sliter vi med å lokke til oss jentene, men har heldigvis fått en kvinnelig elev i år. Noen av oss har begynt å fly seilfly fordi det er en utfordrende og samtidig mentalt avslappende idrett, for andre er det et springbrett mot en mer aktiv flygerkarriere. Felles for oss alle er gleden ved å mestre flyet og forholdene.

Flyparken er kurant, to ASK-21 (GAM og GCJ) hvorav det siste er ganske nytt, en elleve år gammel Discus b (GDW) og en fem år gammel LS-4b (GCM). Klubben har også to slepefly, en Piper Pawnee og en ganske ny Robin, og mange villige slepeflygere. Det gjør at vi sjelden står fast pga mangel på slepefly, tvert i mot kan vi ofte hjelpe andre klubber når de står uten fly.

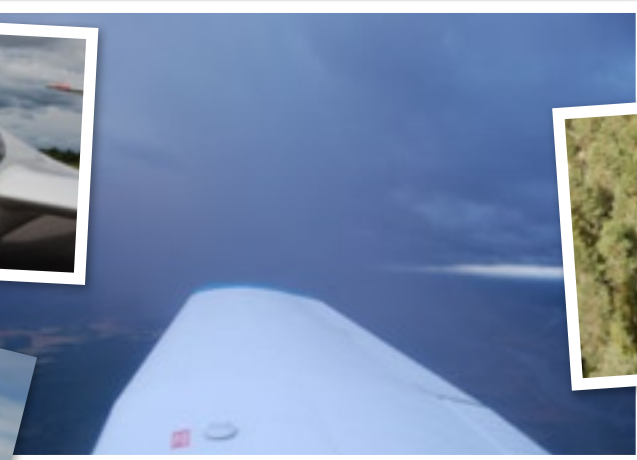
Klubben har ikke opplevd skader eller uhell av alvorlig karakter på lang tid. Jeg tror dette mye handler om bevisst fokusering og terping på sikkerhet. Jeg er overbevist om at seilflyging er en trygg og sikker idrett så lenge man flyr med hodet og har en mental beredskap på at uventede ting *kan* skje.

Kort oppsummert, seilfly er gøy og en utfordrende, berikende og avslappende idrett for mennesker i alle aldre og av begge kjønn. Kostnadene er ikke avskrekkende sammenlignet med mange andre aktiviteter man kan drive med, og det er som regel god tilgang på klubbens fly for den som ikke ønsker å prioritere eller har økonomi til å sitte med eget fly.

Takk til Olav som tok seg tid til å skrive noen ord. Stafettpippen sendes videre til Gardermoen Seilflyklubb.

Gardermoen Seilflyklubb utfordret til neste klubbnytt!

Norges Luftsportforbund



Unge Ørner 2008

av Ole Jørgen Wold

Litt om ungdomsutvalget.

I ungdomsutvalget sitter en leder som innkaller til møter og som fordeler oppgaver til representanter og eventuelt deres vara. Lederen og representantene representerer hver gren innen lufsport tilknyttet Norges Luftsportsforbund. Motorfly, mikrofly, seilfly, fallskjerm, hanggliding/paragliding, modellfly og det siste tilskuddet i ungdomsutvalget, ballong. Ved siden av lederen har vi alltid med oss en mentor som sitter der alle ender møtes. Mentoren kommer med veiledning og friske innspill for hva vi i ungdomsutvalget kan gjøre, hvis vi først går tom for ideer! Hovedsakelig går ideene våre ut på å fremme luftsporten for de unge i Norges land. Det er ikke alltid like lett,

uansett alder, å vite hvem man snakker med for å verve seg i en fallskjermklubb eller en flyklubb for å starte med sporten. Før jeg melder meg inn hadde det vært kjekt å se hva det går ut på og om det var slik jeg hadde tenkt? Denne problemstillingen har ungdomsutvalget tatt for seg og derfor har de årlig arrangert stevnet Unge Ørner på Starmoen i Elverum. Her inviteres medlemmer og ikke medlemmer av NLF og det har vært vellykket alle år. De som deltar treffer likesinnete mennesker og alle utveksler sine erfaringer med luftsporten. De som ikke har prøvd dette før, stiller gjerne spørsmål og de får svar av folk som virkelig brenner for det de driver med. Opplegget er lagt over en helg og mange av de som alt er medlemmer fyller sine fly og kommer fra hele landet. Et av

prinsippene ligger i navnet, Unge Ørner. De fleste pilotene som deltar som en av de unge, er nettopp det. Motorfly har blitt mer og mer populært blant de unge og bestanden vokser. Det samme gjelder også mikrofly. Det blir også i tillegg til utprøvelser av flyaktiviteter muligheter for førstehjelpkurs, og alle grenene blir presentert. Et hovedpoeng er å rekruttere flere unge. Norges Luftsportsforbund, NLF, har i mange år vært dominert av en gruppe eldre mennesker. Det vil si 25-års alderen og oppover. Naturlig nok grunnet, at det koster en del penger og ikke minst tid om man skal man drive en luftsport. Derfor er ungdomsutvalget opprettet for å gjøre det lettere for de unge sjeler å finne fram i havet av muligheter.

I



Innkvartering og info

Etter innkvartering og betaling av egenandeler er det informasjon om helgen. Vi har lørdag og søndag foran oss og et budsjett skal brukes opp for flyving og moro. Lederen, Line Brøto, har tatt turen fra Danmark og flyskolen for å delta på stevnet. Det blir gitt informasjon om regler og litt praktisk informasjon som det ikke er stort mer å si om. Det blir presentasjoner av hver av grenene som skal friste til testing og det blir anledning for en spørreunde. Deretter blir skjemaene for hva en ville prøve sent ut. For ungdomsutvalget sin del bestod resten av kvelden av å fordele alle våre 50 deltagere og i år en litt større andel jenter på hver av grenene og selvfølgelig få de til å føle seg velkomne. Fredagen ble en kveld med anledning for flyprat og rett og slett bli kjent.

Lørdag, Ut å fly!

Denne dagen fikk en tidlig start. Flysikkerhet = frokost. Deretter hvilte hele arrangementet på værgudene. I år som før var de med oss. Været ble veldig bra og luftrommet over Starmoen og Hedemarken ble bokstavelig talt fylt. Slepeflyet startet tidlig med å få seilflyene i luften. Tiger Moth med Helge Storflor som pilot tok turen tidlig opp denne morgenen. Etter kom den franske akrobatikk maskinen Cap 10 med skolesjef og assisterende skolesjef fra Nedre Romerike flyklubb, Tormod Egner og Ivar Dyrdal. Undertegnende stilte med et motorfly og tre seter til disposisjon. Jonas Lillefjære stilte på modellflystripa med fly og Morten Pedersen i sitt nye mikrofly. Også dette året var fallskjem en av de gjeveste aktivitetene som så ut til å falle i smak hos deltagerne. Philip Clarck var med de som skulle hoppe fallskjem, som moralsk støtte. Selv ser ikke Philip noen mening med å sitte i fly på vei opp og bli med det ned igjen, så ja, han hoppet også. De siste som nå ble nevnt sitter i ungdomsutvalget. Forsatt er det noen som ikke er nevnt. Hannah og hennes far, stilte med noe helt nytt i år.



Varmluftballongen. Dette har aldri tidligere vært med på Unge Ørner, og det viste seg å være en suksess. Fra gresset på Starmoen gikk turen over til Elverum sentrum og de som fikk bli med så veldig fornøyde ut. Dessverre, grunnet mye vind i Gjøvik området, ble det ikke noe av paragliding over Mjøsa i år. De fikk anledning til å prøve andre luftspor og med termikken som kom utover ettermiddagen var det nok av slep, så de fikk seg en tur i seilfly. Seilflyene fikk flydd av seg. Det samme fikk også de som prøvde acro. Å fly acro er i avgang og landing det samme som motorfly. Flyene er i samme klasse som en Cessna men har noen andre begrensninger og ytelser. Med mindre man flyr til og fra stevner blir slike fly brukt til å vise øvelser som ser kule ut fra bakken men som det er helt utrolig å få være med på. Loop, spinn og flyvning opp ned, er noe av det man kan være med på. Man blir spent godt fast og skulle uhellet være ute, sitter fallskjermen godt planta på ryggen. Det er en fantastisk opplevelse og man kan nå en vekt opp til 4 ganger sin egen vekt under øvelsene. En annen utrolig opplevelse er mikrofly. Grunnen til at det har fått dette navnet er startvekten. Ved avgang skal vekten ikke overskride 550 kilo. Det har en ganske så lett masse. Det sitter en ganske så sterk motor i den som deltok på UØ og akselerasjonen ved avgang er ganske så utrolig i seg selv. 0 til 100 på få sekunder. Det føltes hvert fall sånn. Cockpit er ganske forenklet og det samme er inventar. Vinterflyvning gjøres i bra vær også, med gode klær. Mange meldte interesse for motorfly og der fikk undertegnede inntrykksmessig sitt livs største møte. En bevegelsehemmet gutt fikk være med i flyet. Det å kunne glede mennesker som har en hverdag slik at det blir umulig å utøve en luftsport selv får delta på noe som mange drømmer om. Å se gleden man sprer reflektere seg i ansiktet til personen i setet ved siden av var ubeskrivelig. Etter en lang dag var de aller fleste tilbakemeldinger positive. Grillen ble fyrte opp og fylt med mat! Mat må en ha og selvfølgelig ble det anledning til flyprat nå også. Flyene hadde sikkert godt av litt hvile de og. Ikke minst pilotene. Tiger Moth var det store kulturelle innslaget, også svært populært. Flyene som en gang var i det norske luftforsvar blir den dag i dag flydd. Den deltar på flystevner og er svært populær i andre sammenhenger. Politihelikopteret og luftforsvaret var også med. En fikk mulighet til å fly SAAB Safari etter å ha vunnet en konkurranse. Mikro flyene har også fått sin del av kaka og mange positive tilbakemeldinger ble gitt. Det ble brukt en del liter fuel på modellflystripa og mager som fikk eltet seg i en acromaskin trengte påfyll. Slitne seilflygere tenkte nok det samme som alle andre ville ha gjort etter en slik dag, mat! Uten mat og drikke duger piloten ikke!

Denne kvelden gikk med til å utveksle dagens erfaringer og inntrykket alle satt igjen med etter en dag med så mye aktiviteter. Det kreves mye av ungdomsutvalget og utenforstående men deltagende piloter for å få til et slik arrangement. Ikke minst tidsklemma. Det er i dagens samfunn vanskelig å få til ting når så mange nøkkelpersoner trengs for å få stevnet vellykket, men som sagt er dette noe alle virkelig brenner for, så vi har da fått det til. Etter visning av litt filmer og nok en gang praktisk info var kiosken nå, som hele tiden ellers, åpen. Det er et godt tilskudd til småsultne mager rundt på flyplassen og den opprettholdes av Adrian Tollefsen. Senere ble det tid for modellfly oppvisning med Jonas og en stor applaus etterfulgte landingen.

Søndag, kurs og hjemreise

Søndag var det duket for førstehjelpskurs. Roger Likvern fra Blostrupmoen Medical Equipments stilte opp som instruktør. Han har god erfaring fra ambulanseskjoring og som deltager i redningsmannskap. Pilot er også listet opp i CV'en. Han var veldig god til å forklare og poengtere hvorfor det er viktig å kunne førstehjelp. Han hadde stor fokus på egen sikkerhet og han demonstrerte hvordan en hjertestarter fungerer. Hjerne og lunge redning ble vist som det pleier med noen modifikasjoner etter det jeg hadde lært, altså nåværende prosedyrer. En annen ting som ble sagt som er vesentlig er hvordan man bør oppføre seg i en nødssituasjon eller hvis en kommer til et ulykkessted. Hvordan sansene til en bevistløs person fungerer osv. De aller fleste tok til seg det som ble sagt, og det er god ballast å ta med seg videre. Du vet aldri når du får bruk for førstehjelp. Da foredraget var kommet til en ende, stod hjemreisen for døra. Plutselig stod Starmoen igjen som et forlatt sted. Verken folk eller fly var å se, bortsett fra de pilotene som var igjen og planla turen hjemover. En flytur hjem var også en god avslutning på hele arrangementet. Ruta ble lagt tilbake til Kjeller via "vestsiden" av kontrollsona og vi fikk etablert oss i 5.000 fot. Etter drøye 50 minutter satt hovedhjula på Piper'n på stripa på Kjeller. En veldig vellykket helg var over og alle trygt på bakken. Da er det bare å sette i gang med planleggingen av nye arrangementer og frivillig arbeid for forbundet vårt og våre tilhengere. Unge som gamle, ferske som drevne.



Ungdomsutvalget er:

Mentor: Tom Brien, Aktivitetskonsulent i NLF

Leder Ungdomsutvalget og motorfly: Line Brøto

Vara: Ole Jørgen Wold

Fallskjerm: Philip Clark

Vara: Steffen Bjerkenås

Microfly: Morten Pedersen

Vara: Tobias Veland

Seilfly: Øystein Sund

Vara: Tore Kvarme

Modellfly: Jonas Lillefjære

Vara: Emil Dambo

Ballong: Hannah Klingberg

Hanglider/Paraglider: Lene Markeng

Vara: Joachim Hytten

vPos

Hva det var ... hva det er ... hva det kan bli



Av Ole Baartvedt

Så hva dreide dette seg om?

Noen hadde fått en genial idé. Seilflyging er en sport hvor det, på lik linje med det meste av navigasjonsflyging, er vanskelig å trekke publikum til flyplassen. Til VM skulle til og med Kronprinsen komme for å kaste glans over arrangementet. Hva om vi kunne tilby online visualisering av det som foregikk langt oppi fjellheimen eller over de dype skoger? Og slik ble det. Folk med teknisk kompetanse er av en eller annen grunn godt representert blant seilflygere. vPos så dagens lys og det ble utviklet GPS trackere som logget flygingen og sendte den såkalte "IGC" fila i små passende biter, fortløpende ned til bakken via mobiltelefonnettet på GPRS (IGC-fil er et filformat som brukes i GPS-recordere godkjent av International Gliding Committee). Enheten skulle være "Play" – ikke noe "Plug" her nei! En alt-i ett enhet som ble ladet opp om natten. Så ble den festet inni cockpit med sugeskopper ombord på utvalgte fly, og satt i gang. Og resultatene kom. Selv om ikke alle enhetene fungerte til enhver tid, var det alltid noen fly vi kunne følge online på storskjerm i serveringsteltet på Starmoen. Vel og merke ble informasjonen forsinket femten minutter med hensikt, på grunn av krav om dette i konkurransereguleringene. Men dog. Her var det noe som faktisk fungerte, og det imponerte flere enn de som hadde designet systemet.

Hvordan det gikk til

Når trackeren i respektive fly sendte fra seg IGC data (samme filformat som en konkurranselogger lager), ble disse fanget opp via mobiltelefonnettet og sent til

En gang i 2004 arrangerte Norge VM i seilflyging for klubbklassen. Mange av de som var med å arrangere VM, husker med glede tilbake til stemningen, samarbeidet og samholdet. Noen håper sågar at seilflyseksjonen i NLF snart påtar seg et nytt mesterskap på samme størrelsen. Før og under VM ble det også unnfanget og født et produkt som fikk navnet vPos – av ideen "virtuell posisjon" (www.vpos.no). Noen av dere som leser dette vet veldig godt hva dette dreier seg om, noen har kanskje sett systemet, andre bare hørt om det. Og endel har nok aldri hørt om vPos.

en server koplet til internett. Her ble signalene matet videre til en eller flere PCer koplet til internett. På disse gikk programmet "SilentWings viewer". Et norskutviklet 3D visualiseringsprogram utsprunget fra simulatoren med samme navn (www.silentwings.no). Alle som hadde dette programmet kunne i realiteten følge flygningene direkte på sine PCer. Samtidig hadde vPos utviklet et online scoringsystem, slik at publikum og lagledelse kunne se en dynamisk resultatliste over hvem som til enhver hadde hvilken plass på resultatlisten, uavhengig av starttidspunkt, dog med de nødvendige femten minutters forsinkelse av hensyn til konkurrentene. Både vi som var i arrangørstaben, lagledere, internasjonale observatører og andre tilreisende ble imponert, noe flere ga høylytt uttrykk for. Også på trykk i intervjuer. Blant annet fikk systemet bred dekning i det tyske bladet Aerokurier. For første gang kunne en seilflykonkurranse følges fra bakken. Nå skal det nevnes at kun rundt tolv av de ca seksti deltagende flyene hadde tracker ombord. Samtidig hadde stadig noen enheter tendens til å feile i løpet av dagen, men det betydde ikke så mye der og da. Jeg husker godt spenningen der vi fulgte en av de norske deltagerene, Anders Skifjeld, sin kamp mot tjekkerne, polakker og andre – i lav høyde over granskauen i Glomdalen. Fet grafikk og nydelig 3D animasjon av både terreng og fly. Det var, og er, rett og slett skikkelig grovt se på.

Hva skjedde så...

Fire år har gått. Fire år med seig kjempering for de involverte, en kamp mot teknologi, underleverandører og tester som aldri har gitt det resultatet alle ønsket seg og forventet. Ei heller et produkt som har blitt hundre prosent stabilt. Det er en alt for broket historie til å detaljforklare dette her. I korte trekk dreier det seg om GSM nettets utilstrekkelighet i høyder over 1000 til 1200 meter. Kombinerert med en tracker som ikke har taklet

å bufre data ved manglende dekning, for så å sende dem over når det igjen oppnås kontakt. Og det har vært batterier som feiler.. og .. og... På disse fire årene har det blitt solgt tjue trackere til Frankrike og Italia. I tillegg har vi leid ut systemet til konkurranser i andre land. Systemet har også blitt testfløyet i norske konkurranser. Sist i Sports-NM 2008, og det med lovende resultater. Uansett – sakte, men sikkert ble hele aksjekapitalen svidd av. Og så begynte gjelden å hope seg opp. Den nærmet seg etter hvert det samme som vi en gang hadde i aksjekapital. Bare så synd med det negative fortegnet! Nå var de fleste kreditorene seilflygere, og strikken ble derfor tøyd til bristepunktet. Så satt vi der på forsommeren 2008, i nok en generalforsamling. Laber stemning og tomme blikk. Hva gjør vi folks? For henvendelser fra det internasjonale seilflymiljøet hadde tikkert inn jevnt og trutt. vPos har nemlig skaffet seg et godt omdømme. Rykte gikk, og går fortsatt, om de som virkelig har noe som funker. Folk har jo sett det med egne øyne! Også andre miljøer har forsøkt og forsøker seg med vekslende hell. Imens får vPos stadig inn henvendelser fra potensielle kjøpere. Og vi har hele tiden vært så forbanna nær noe som virkelig kunne blitt til noe større..., men nesten hjelper som sagt ikke noen mann på hesten.

En ny kost

På generalforsamlingen i mai 2008 ville både daglig leder og styreformann ut. Undertegnende ble spurt om å overta. Og når sant skal sies var det ikke mange kandidater i kurven. Jeg har "tatt i" slike teknologiselskap før, med tilsvarende røde regnskap, teknologidrevet og med sammenfallende tekniske utfordringer. Egentlig hadde jeg sluttet med slikt – lagt opp om du vil. Jeg var derfor veldig i tvil om jeg skulle påta meg dette "vervet". Men når sirkushester lukter saggmugg vet du, da... Man kunne vel alltid bidra med noen timer en periode for å se

om det var noe å flikke på her. Og slik ble det.

Etter en analysefase på forsommeren, har jeg i tett kommunikasjon med resten av det nye styret, denne høsten vurdert og jobbet med flere forhold i vPos. Som markedssituasjonen. Finnes det et markedet for vPos? Hvem er konkurrenter? Er det mulig for oss å satse innen for andre luftsportgrener eller annen idrett? Hva med andre segmenter? Samtidig ble det nye styret raskt enig om at forutsetningen for videre drift var å bli kvitt all gjeld. Ikke minst dersom det skulle komme på tale å hente inn ny kapital.

Hva er ståa i vPos nå?

Et raskt overblikk på situasjonen når 2008 ebber ut er slik: Produksjonen og alle rettigheter til vår egen "vP Tracker" er solgt til vår største kreditor NavSys AS. Det samme er varelageret. Samtidig er all gjeld til NavSys nå slettet. Videre har forhandlinger med andre kreditorer ført til at all annen kortsiktig gjeld nå er historie. vPos AS er med andre ord "nullstilt", med en beskjeden kontantbeholdning i behold. Imidlertid holder den kun til tre måneders drift, i beste fall. Styret har vurdert satsning i andre markeder enn luftsport som urealistisk akkurat nå. Vår forse er den kunnskap vi har opparbeidet i "luften" - med de utfordringer som ligger i luftbåren online tracking og kalkulering av resultater innen navigeringskonkurranser. Konkurrentene er fortsatt svært få. Vi er samtidig nå helt åpne for at enhver type tracker skal kunne koples til vårt system. Vi nevner GPS trackere med GPRS, GSM mobiler, amatørradio eller egen radiofrekvens, satellittkommunikasjon, 3G (UMTS) og NMT-LAN og "post" opplasting av filer etter flyging. Mobiltelefoner med GPS, satellitt-trackere og radioamatørutstyr er allerede testet ut med hell i 2008. Serveren vår trenger programmessig endel oppgradering for å takle slike muligheter, og for å møte dagens krav til funksjonalitet og kundetjenester. WEB sidene våre er tildels utdatert og trenger ny "lakk". Samtidig sitter vi på flere relevante internasjonale henvendelser, også av helt ny dato. Både om kjøp, leie og samarbeid.



Det er her DU kommer inn

vPos søker nemlig nye ansikter, nye arenaer og nye ideer. Og litt frisk kapital...

I desember 2008 gikk det ut brev til alle dagens aksjonærer i vPos AS. Vi trenger å vite om de fortsatt har såpass tro på dette egentlig særdeles geniale konseptet, at de blir med videre. Slikt kan ende i mye rart. Nå regner vel ingen med et massivt hurrarop og massevis av frisk kapital i disse feststemte tider. Men det kan jo tenkes at en eller flere legger de nødvendige kronene på bordet for videre drift. Og vi kan selvfølgelig invitere nye hoder inn på eiersiden, om det blir nødvendig eller ønskelig. Da må det foreligge en reell mulighet for inntekter, bedre enn en vag tro på at det kan gå. Vi må se et realistisk grunnlag for å kunne tjene inn minimum 150 til 200.000 kroner neste år for å dekke basisutgiftene i selskapet. Og "noen" må fortsatt være villige til å bidra ideelt (det har flere allerede bekreftet). Men er det mulig å tjene nok kroner på dette konseptet?

For dersom ingen tror på det. Ja, da blir vPos i beste fall solgt. Alternativt lagt ned. Slik er det bare.

Men det hadde vært kult...

Kult med ett vPos system som alle luftsportutøvere kan ha glede av. Både for rekreasjonsflygeren og til konkurranser. Seil. Hang og paraglidere. Ballong. Mikro og motorflygere. Eller hva med modellfolket? Hva vet jeg om hva de går å ønsker seg? Mange gode ideer har i

denne kampens hete blitt lagt til side. Men med nye ark kan vi nå ta dem frem igjen. Familie og venner kan følge deg online på internett både gjennom to og tredimensjonal animering. Alle typer konkurranser kan visualiseres både med storskjerm på arenaen og via nettet. Eller hva med en ny form for "ad-hook" konkurranser som publiseres i realtid på nettet solfylte sommerkvelder? Skulle du mot formodning nødlande kan du traces til siste posisjon. Flyets bevegelser er alltid tilgjengelig elektronisk på nett. Har du booket deg et flygeapparat, kan du få en SMS eller se på nettet om forrige bruker er i rute... Eller om flyet står fast av en eller annen grunn på en annen flyplass. Og mye, mye mer. Her er det kun snakk om å bruke fantasien. Vi trenger ikke stoppe med "bare" høyde og posisjon. Er det andre data som trengs å sendes?

Vi ønsker kontakt med deg som har ideer. Med deg som kan programmere og som kunne tenke deg å bidra. Med deg som tror du kan selge konseptet i inn- og utland. Og med deg som har noen sparepenger du like gjerne vil satse på noe du selv får glede av. Og er det noen som kjenner til en mulig sponsor? Vi håper å høre fra deg. Kontakt på e-post: mail@vpos.no Eller kontakt Ole Baartvedt på mobil 92288008.

Om vPos AS

Norsk aksjeselskap stiftet i april 2004. Leverer visualisering av flyging online via internett. Har 670.000 NOK i registrert aksekapital fordelt på tretti fire eiere av til sammen 6730 aksjer per desember 2008. De største eierne NLF (ca 19 prosent), Syslt AS (ca 17 prosent) som kjøpte aksjene til Simula AS våren 2008, og NavSys AS (ca 16,5 prosent). Resten av aksjonærene er i hovedsak privatpersoner knyttet til seilflymiljøet. Driftsinntekter NOK 167.000 (2007). Aksjekapitalen er tapt. Selskapet har ingen ansatte.

Styret består av Arild Solbakken, Per Osen, Jostein Tangen, Arnt Tore Sund, John Eirik Laupsa og Ole Baartvedt (leder).



Tore Buer (til v.) og Erling Sagen

Sky Design, Norges eneste totalleverandør av fallskjermutstyr

– Hvem er vi og hva gjør vi?

Etter mer enn ett år med annonsering i bladet, begynner vel de fleste seilflygere å ha lagt merke til navnet Sky Design. Men hvem er vi, hva gjør vi, og hva kan vi gjøre for dere seilflygere?

Sky Design ble stiftet i 1983, og består i dag av to separate firmaer; Sky Design AS i Tønsberg, og Sky Design Butikk AS i Oslo. Sky Design Butikk AS eies og drives av Erling Sagen og Tore Buer, begge fallskjermhoppere med lang erfaring i sporten. Med totalt 21 år i sporten, 7500 hopp, og 15 år med daglig arbeid med fallskjermutstyr, kan vi vel skryte av at fallskjermhopping og -utstyr er noe vi kan. Selv om kjerneområdet for virksomheten er fallskjermhopping og fallskjermutstyr, er alle typer utstyr bestående av

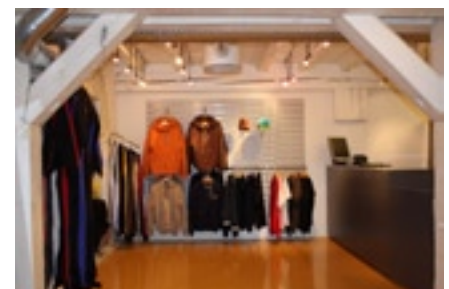
duk og liner en naturlig del av arbeidsområdene våre, i tillegg til spesialproduksjon og spesialsøm.

Som fallskjermhoppere bruker vi naturlig nok fallskjermutstyr på en annen måte enn dere seilflypiloter. Mens kun et fåtall av dere noen gang kommer til å oppleve gleden av å hoppe ut av et fullt fungerende fly, er nettopp dette hobbyen vår, noe vi bruker mesteparten av tiden og energien vår på. Dette betyr at praktisk bruk, vedlikehold, pakking og reparasjon fallskjermutstyr er noe vi virkelig kan, selv om ingen av oss noen gang har sittet i et seilfly.

At seilflypiloter flest ser på nødskjermen som en pute for å gjøre flyturen mer komfortabel, at regelverket ikke påbyr nødskjerner, samt at de fleste piloter ikke ser for seg å hoppe ut av flyet uansett hvor skadet det er, gjør at dere som brukere ikke bryr dere spesielt om hva dere har på ryggen, hvordan det brukes, hvem som har produsert det, hvem som har pakket utstyret, eller hvem som har montert det; så lenge det er komfortabel

under flyging. At det som kan bli din absolutt siste mulighet når alt annet klikker, sjeldent eller aldri blir betegnet som sikkerhetsutstyr er for oss helt uforståelig. Dette har med opplæring, holdninger og behov å gjøre, og det er her vi som fallskjermhoppere håper å kunne bidra.

I dag finnes det intet regelverk for hvilke typer utstyr som er godkjent i Norge, og mye av utstyret norske seilflypiloter og klubber benytter i dag, inneholder komponenter og løsninger som vi gikk bort i fra for flere år siden innen fallskjermporten. Grunnen er enkel; utstyr som er i daglig praktisk bruk ute hos sluttbruker blir testet på en helt annen måte enn utstyr som stort sett ikke brukes i praksis, og lærekurven hos nødskjermprodusen-



Fra butikken

tene blir derfor vesentlig slakkere, noe som til slutt går utover deg som sluttbruker den dagen du virkelig trenger det. Med kommunikasjon produsentene imellom hadde resultatet selvfølgelig blitt bedre, men denne kommunikasjonen er pr i dag fullstendig fraværende. Som fallskjermhoppere vet vi hvilke komponenter og løsninger som fungerer, og vi forholder oss derfor til produsenter som benytter kjente komponenter og produksjonsmetoder. Dette er noe av grunnen til at vi har lagt hovedtyngden salgsmessig på kun én produsent. For oss er sikkerhet er viktigst, komfort og pris kommer et godt stykke lenger ned på listen.

Siden det ikke finnes noen godkjeningsprosess for nødskjermer i Norge, er det mye utstyr ute blant klubbene og pilotene som etter vår mening er utdatert og ikke burde vært i bruk. Utstyr som ikke er TSO godkjent blir ikke godkjent av oss, blant annet fordi vi ikke kjenner produsentene eller komponentene utstyret er bygget av. For deg som kunde vil det kanskje virke rart at vi ikke ønsker å godkjenne utstyret som du har stolt på i inntil 20 år, men det er så enkelt at utstyr vi signerer for skal være godkjent etter våre normer og i en slik stand at vi selv tør å bruke det. Vi mener i hvert fall at det ville vært utrolig synd om en seilflypilot som ufrivillig fikk muligheten til å hoppe fallskjerm skulle omkomme fordi håndtaket til nødskjermen var laget av plast, og ikke tålte norske vinter-temperaturer.

Fallskjermhopping er kjernevirksomheten vår, og det betyr at fallskjerm og fallskjermutstyr kommer først i køen. I praksis betyr dette at vi er ute på hoppfelt mesteparten av sommeren (mai til september), og i forkant av sesongen (januar til mai) går tiden vår med til vedlikehold av fallskjermutstyr. Dette betyr at vi i tiden fra september til januar har god kapasitet på vedlikehold nødskjermer, og oppfordrer derfor klubber og privatpersoner til å levere inn utstyret sitt i denne perioden. Med ett års pakkesyklus gjør det ingenting om dere leverer inn på høsten eller våren, det gir oss bare mulighet til å yte bedre service tilbake fordi vi har tiden på vår side.

Med eget butikkløst verksted midt i Oslo sentrum, ønsker vi å være det naturlige stedet ved anskaffelse av nytt fallskjermutstyr. Vi vet at mange tror det er billigere å skaffe utstyr på egenhånd for eksempel direkte fra USA, men dette stemmer svært sjelden. Ved kjøp i utlandet ender man ofte opp med å betale mer enn først forespeilet, gjennom skjulte avgifter som kredittkortgebyr, state tax, administrasjonsgebyr med mer. I til-

legg har man ikke et lokalt firma å forholde seg til, som fordelene man får gjennom norsk kjøpslov ved kjøp av oss. Sammenlikner man priser levert i Norge, og priser levert i USA, må man ikke glemme å legge til norsk moms og frakt. Sky Design leverer utstyr over hele verden, og ved levering i utlandet er du selv ansvarlig ved innførsel til Norge.

Sky Design tilbyr salg av nytt utstyr, alt av kontroller, vedlikehold, pakking og reparasjoner av nødskjermer. Vi har ikke som mål å være billigst, målet er å være best. Håper du som pilot også ønsker å sette sikkerhet et lite stykke foran pris og komfort. Har du spørsmål av noe slag er det bare å kontakte oss!

Erling Sagen og Tore Buer

Erling og Tore har lovet å øse av sin kunnskap om fallskjerm og utstyr og bidra med stoff til Seilflysport. Trenger du hjelp til å velge riktig nødskjerm så ta kontakt med dem, de vil hjelpe deg på beste måte!

Alexander Schleicher

ASH 30 Mi ASG 29 ASG 29 E ASW 28

ASK 21 Mi ASH 26 E ASW 27 B

Velg et kvalitetsfly fra Alexander Schleicher fly, du også!
 Ta kontakt. Norsk representant: Øyvind Moe
 Telefon 67518020 / 90512512
<http://www.alexander-schleicher.no/>

ANNONSE

Støtt våre sponsorer – de støtter oss!

HAVTROLL

Undervannsteknologi

Havtroll AS og Havtroll Teknikk AS er to uavhengige selskaper med kompetanse innenfor offshore olje- og gass-utvinning, med hovedvekt på utstyr og systemer for havbunnsbasert produksjon. Selskapene utfører konsulenttjenester, ingeniørproppdrag, produktutvikling og produktleveranser for oljeselskapene og leverandørindustrien og har kompetanse innenfor produksjonsutstyr, rørledninger og styrekabler, prosjektledelse, design, fabrikasjon og testing av utstyr og systemer samt offshore installasjon og operasjon.

Kontakt: Daglig leder Stener Døhlen
 tlf.:66761680, epost: stener@havtroll.no
www.havtroll.no

Seksjonsaktuelt

Steinar Øksenholt, fagsjef S/NLF

Nye nettsider

Norges Luftsportforbund markerer at det i 2009 er 100 år siden stiftelsen av Norges Luftseiladsforening. I den forbindelse lanseres *ny logo og nye nettsider* 1. desember 2008. Det vil ta noe tid å utarbeide de nye sidene, og de gamle sidene vil derfor være tilgjengelige på www.nak.no/seilfly. De nye sidene skal du nå fra www.nlf.no/seilfly

Klubbutvikling

Er flyklubben på nedgang, eller sliter litt i motvind? Kanskje er det tid for å se litt på hvordan klubben drives. *Klubbutvikling* er et satsingsområde i NLF. Aktivitetskonsulent Tom Brien har i 2008 avholdt 15 klubbutviklingsprosjekter i NLF-klubber. Kun to av disse har seilflyging som aktivitet. Utviklingstilbudet har som målsetning å styrke klubbutvikling og forbedre klubbdrift hvor resultatet skal bli et bedre aktivitetstilbud. Informasjon samordnes og klubben guides og stimuleres til å utvikle seg enten organisatorisk eller idrettsfaglig iht klubbens egne ambisjoner. Prosessen består av: 1) Oppstartsmøte som inneholder analyse og utarbeidelse av handlingsplan for klubb. 2) Oppfølgingsmøter hvor klubbguiden undersøker resultater og avtaler videre fremdrift. Gjør derfor som Os Aero Klubb og Bergen Aero Klubb og bestill klubbutvikling hos Tom Brien i NLF. Vi garanterer at det er nyttig og artig!

Arkiv for legesjekk

S/NLF tilbyr klubbene nå et *sentralt arkiv for legesjekkene* til elever. Frem til d.d har seilflyskolene pliktet å oppbevare elevenes legesjekker, mens det sentrale Melwin-registeret har arkivert de øvrige legesjekkene for flygebevis og instruktørbevis. Fra 2009 tilbyr vi som

en service å arkivere legesjekker samt registrere disse i Melwin. Skolesjefene kan sende legekonsvoluttene til NLF når disse mottas fra elever og data er innført i elevens progresjonskort. Alle legeattester vil fra 2009 registreres med dato i Melwin slik at du selv kan sjekke gyldigheten av din legeattest.

Tariff

Ellers finnes nå ikke taksten for våre legesjekker i regulativet til legene lengre. I *Normaltariffen for 2008-2009*, gjeldene fra 1. juli 2008, omtales ikke vår legesjekk spesielt, slik den tidligere har vært. Våre allmennpraktiserende leger og fastleger skulle derfor i større grad en tidligere kunne ha frihet til å ta seg betalt ut fra egen vurdering av omfang og tidsforbruk på undersøkelsen. Flylegene følger fortsatt BSL A 1-2 "Gebyrforskriften" hvor satsen fra 1. januar 2009 blir hele 1840 (!) kr for en seilflyger. S/NLF er fortsatt av den oppfatning at en pris på 500-700 er hva du skal akseptere.

Forsikring

Forsikringstilbud sendes ut i siste halvdel av desember. Tilbudet tar som vanlig utgangspunkt i polisene slik de gikk ut av året. Samtlige gis frist frem til 30. januar 2009 med å gi tilbakemelding på tilbudet hvis endringer er aktuelt. Etter ett år med rekordstore skadeutbetalinger registrerer vi at forsikringene nå faller noe dyrere for oss alle. Det er vårt alles ansvar å påvirke til en bedring av denne statistikken i 2009.

Aktivitetsrapport

Vi legger også denne gangen opp til at *aktivitetsrapporteringen* for flyene i 2008 kan registreres på nettet. Nettregistreringen startet vi med i 2007 og ble benyttet av ca 2/3 av flyeierne og avløste med det det skriftlige skjema som følger forsikringstilbudet. Verdt å merke seg er

at rapporteringen for privateiere går på det flyet du er eier av og ikke hva du som pilot har fløyet (personlig flygetid) på ulike fly gjennom sesongen. Fristen for aktivitetsrapportene er også 30. januar 2008.

E-postadresser

I de fleste tilfeller benytter seksjonen nå websidene og e-post for *informasjon* til klubbene. I denne sammenheng er det viktig at klubbene sørger for at e-postadressen til klubbens mottakere er riktig. Noen bytter e-postadresser og nye personer kommer til. I slike tilfeller må melwin oppdateres for at seksjonen og forbundet skal nå fram med informasjon og viktige meldinger. Klubbarkivaren har en sentral rolle i dette arbeidet og sitter med nødvendig adgang for å redigere og ajourholde dette. Registrering av nye eller bytte av klubbarkivarer gjøres ved kontakt mot administrasjonen.

Juniorer

Vi registrerte med stor glede at det ble et gyldig Jr. NM med i alt 7 deltakere i 2008. S/NLF etablerer nå en treningsgruppe og landslag rundt disse. Landslagets store mål er å delta i Jr. VM som arrangeres i Finland i månedsskifte juni-juli 2009. Fra tidlige tiår har vi sett hvor viktig et aktivt *juniorlandslag* er for påfyll av kvalitativt gode strekk og konkurranseflygere. Med 21 deltakere på junior-samlingen nå sist i september ser det igjen meget positivt ut på juniorfronten. Ikke siden midt på 90-tallet har vi hatt en stamme av aktive juniorer som vi ser ut til å få nå. Vi ønsker laget lykke til og vet de har en god lærevei å gå, men med innslag av erfaringer de vil bringe med seg samt vokse og utvikle seg på. Stå på!



Aktive juniorer er viktig! Foto: Endre Kristiansen

Utstyr

Seksjonen har fortsatt for utleie noe *teknisk utstyr*. Vekta for veiing av seilflyene har blitt rustet opp med nye koffert i tillegg til at selve konstruksjonen nå får seg en "midlife update". Instrumentkofferten har vi nå satt krav til kurs i regi av teknisk komite for å leie. Dette skyldes at vi i en periode blåste en del instrumenter. Etter innføringen av kurset har det nå godt bra lenge. Vi har fortsatt også en nicopresstang, noe det har vært svært liten etterspørsel etter. Alt utstyret kan bestilles eller reserveres via fagsjef. Utleie faktureres med kr 200,-/fly og for klubber kr 400/utleieforhold. Eventuell frakt kommer i tillegg. Her nevnes spesielt at instrumentkofferten ikke sendes med hva som helst da denne er skjør. Ved feil- og misbruk forbeholder S/NLF seg retten til å reparere ustyret for lånetagers regning.

Grasrotandel

Frivillighetsregisteret åpner for registrering 2. desember 2008 - for klubber som ønsker å motta "Grasrotandel". 1. mars 2009 innfører Norsk Tipping muligheten for at spillere kan bestemme at inntil 5 % av spilleinnsatsen skal gå til en bestemt frivillig klubb eller forening. Den såkalte "Grasrotandelen". Alle klubber tilsluttet NLF er naturligvis også berettiget en slik

andel. Registrering i Frivillighetsregisteret er en betingelse for at klubbene skal kunne motta "Grasrotandel". Registeret blir også det sentrale registeret for alle offentlige etater. Informasjon, støtteordninger og rettigheter vil være knyttet til dette registeret i fremtiden. Klubbene vil motta mer utfyllende informasjon om dette i ukene framover direkte fra NIF på e-post.

Idrettsregistrering

Siden registreringen til Frivillighetsregisteret åpner i desember er *Idrettsregistreringen* i 2009 utsatt med rundt to uker i forhold til tidligere år. Idrettsregistreringen i 2009 åpner 21. januar 2009 kl. 08.00. E-post med informasjon blir sendt til alle klubber, grupper og bedriftsidrettslag kvelden før registreringen åpner. Idrettsregistreringen vil være åpen frem til 25. februar kl. 20.00. All nødvendig generell informasjon vil bli lagt ut på idrett.no som tidligere år. NLF vil også følge opp med informasjon i januar.

Politiattest

Fra og med 1. januar 2009 plikter alle klubber tilsluttet Norges Idrettsforbund (NIF) å innhente *politiattest* for personer som skal utføre oppgaver som innebærer et tillits- eller ansvarsforhold overfor mindreårige eller mennesker med utviklingshemming. Med mindreårige menes barn og unge under 18 år. I den anledning har NIF utarbeidet en veileder for idrettslagene om håndteringen av ordningen. Klubbens styrer anmodes om å sette seg inn i veiledningen.

Slik NLF ser det vil en instruktør som skal undervise en mindreårig frem til sertifikat / lisens *muligens* komme inn under kravet om politiattest. Likeledes ved opplæring i bygging og flyging med modellfly – når dette strekker seg over noe tid. Det er klubbens styre som må vurdere om disse personene kan komme i en posisjon, over noe tid, som muliggjør overgrep.

Flynytt

Arnfinn Christensen overtar redaktøransvaret for *Flynytt* fra og med det første nummeret i 2009, og ansettes i NLF i en delt stilling som redaktør og informasjonsmedarbeider fra 1. desember 2008. Rolf Liland, som har vært redaktør de siste 10 årene, har bedt om avløsning. Den nye redaktøren har uttalt at han svært gjerne ser flere bidrag og artikler fra seilflymiljøet.

Kongepokal

Kongepokalkomiteen har besluttet at *H.M. Kongens pokal* for 2008 skal gå til laget "Skywalkers" som vinner av NM i Free Fly, fallskjerm. Laget som består av Mathias Holtz, Kristian Moxnes og Håvard Flaatt representerer Voss Fallskjermklubb. Laget "Skywalker", som også er forbundets landslag i Free Fly, tok tidligere i år sølvmedalje i VM. Det er lenge siden en seilflyger nå har vært i nærheten av å få Kongepokalen, siste var Jo Inge Bjørø i 1999. Det fra tiden da S/NLF hadde pokalen for utdeling hvert tredje år. Etter at det ble syv luftspor og pokalkomiteen ble etablert har seilflygerne vært tildels langt unna. I hovedsak skyldes dette at vi har dårlige internasjonalt nivå i vår seksjon og at NM-ene samler for få deltakere. I konkurranse med f.eks fallskjerm som tar internasjonale medaljer jevnlig når vi ikke opp. S/NLF har tatt til orde for at NLF søker om ytterligere en Kongepokal og at luftsportene i fremtiden kjemper om to pokaler.

NYHET! LX8000
LX8000 = LX7007 med inbyggt PDA! 3 820 ☐
4 st redan sålda i Sverige

Colibri
IGC logger med SD-kort och
USB port 690 ☐
Med inbyggt FLARM 1 150 ☐

LX Sweden
Länsmansgatan 9C S-414 45 Skövde, Sweden,
tel & fax +46 500 436985
e-mail robert.danewid@segelflyg.se,
hemsida <http://go.to/Segelflyg>
alla priser exkl moms, frakt tillkommer, reservation för
prisändringar

Norsk luftfart og luftsport er 100 år i 2009, og det skal feires!



Norsk Luftseiladsforening ble stiftet 5. mai 1909 med formål "å virke for luftseiladsens utvikling i vitenskapens, forsvarets, teknikkens og sportens tjeneste." Dette var starten på organisert norsk luftfart og luftsport!

Norsk Luftseiladsforening er forløperen til det som senere ble hetende Norsk Aero Klubb og som i dag har navnet Norges Luftsportforbund.

Norges Luftsportforbund har påtatt seg ansvaret for markeringen av 100 års jubileet, og er nå i ferd med å innby de andre aktørene innen norsk luftfart til å være med.

En jubileumskomiteé er i virksomhet og arbeider med planer for arrangementer både sentralt og lokalt ute i klubbene. Så langt er følgende planlagt:

28. - 29. mars: Ting og jubileumsfest

Luftsportsting og seksjonsmøter på Holmenkollen Park Hotell i Oslo hvor det på lørdag kveld bli jubileumsfest for klubbenes delegater og andre innbudte.

5. mai: Festmøte og mottakelse

På selve stiftelsesdagen avholdes det festmøte i Oslo rådhus for samarbeidspartnere i inn og utland og representanter fra det offentlige Norge. Oslo kommune gir en mottakelse etter festmøtet. Det planlegges utstilling og oppvisning i tilknytning til festmøtet.

mai - september: Lokale arrangementer

Klubbene vil bli innbudt til å være med på å markere jubileet med større eller mindre arrangementer på flest mulig steder over hele landet. NLF vil i tilknytning til slike arrangementer gjennomføre et "Road Show" sammen med de andre aktørene innen norsk luftfart. Informasjon om de lokale arrangementer kommer her etter hvert.

22. - 23. august: Flystevne på Rygge

Jubileumsflystevnet på Rygge flystasjon blir den store markeringen av jubileet for hele befolkningen. Alle aktørene innen norsk luftfart er innbudt til å være med på dette arrangementet. Det forventes stor deltakelse av norske og utenlandske sivile og militære fly. Alle luftsportsaktiviteter vil bli presentert.

I tillegg er man i gang med produksjonen av en jubileumsbok og det vil bli utarbeidet diverse *informasjons- og profileringsprodukter*.

NLF vil stå som arrangør av *EM i skala modellflyging* på Starmoen, Elverum 26. juli - 2. august 2009.

NLF vil også være arrangør av *Nordisk mesterskap i akroflyging med skala modellfly (IMAC)* på Mårud, Skarnes 4. - 7. juni og *Nordisk mesterskap i presisjonsflyging* på Starmoen, Elverum 4. juli.

I tilknytning til jubileumsmarkeringen har forbundsstyret fått utarbeidet *ny logo og profil* for forbundet som vil bli offentliggjort tidligst 1. november 2008.

Mer informasjon om jubileumsarrangementene vil bli lagt ut her etter hvert som ting faller på plass.

Utenriksnytt

Nils-Joar Høimyr

Stemme S6 typegodkjent av EASA

Motorglideren Stemme S6 er nå typegodkjent av EASA. Den er også sertifisert for slep. Stemme S6 er en 18-meters touring motorglider variant av Stemme S-10, med klassisk propellerløsning og valgfritt fast eller inntrekkbart understell. Med inntrekkbart hjul har den et beste glidetall på 39 og rekkevidde på 2500 km ved en reisehastighet på 280 km/t. Ikke værst for en TMG!

50 Antares produsert!

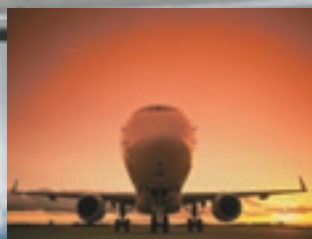
7 oktober ble Antares 20E produksjonsnummer 50 levert til Nicolas Hackett i Husbands Bosworth, Storbritannia. Hittil har Lange levert 43 Antares 20E (med elektromotor), og 7 av 18-metersvarianten Antares 18S/T.



Foto: Stemme



Foto: Lange Aviation.



For alle som lurer på
Hvorfor fly flyer
- Ny bok i salg nå!



Veiledende pris kr 349,-
Les mer om boken på
www.flyver.no

Fåes kjøpt i bokhandelen, på SMS 922 37 217
eller e-post erlenden@online.no



Tilhengeren er en utmerket reklameplakat. Foto: Jon Marthins

Rekruttering

To promille!

Høstsesongen så litt rolig ut, så Tønsberg SFK bestemte seg for å kjøre et rekrutteringsstunt for å skaffe nye elever. Fly, henger og stand med vaffer og kaffe ble rigget opp i byen en småkald lørdag i oktober. Resultatet av stuntet ble:

- 500 personer passerte forbi standen denne formiddagen
- 100 av disse stoppet opp og snakket med oss, og fikk med seg informasjonsbrosjyre
- 5 av disse fløy introtur dagen etter
- 2 av disse kom på informasjonsmøte uka etter
- 1 av disse begynte som ny elev

Altså en uttelling på to promille, som nok er ganske normalt for vår aktivitet. Til våren stiller vi oss opp et sted med 10 ganger så mange mennesker...

JM

Terminliste 2009

30. januar – 1. februar	Samling teknisk komité, Starmoen
14. – 21. mars	SveDaNor, Fjellflygingskurs, Vågå
28. mars	Seksjonsmøte seilfly, Rica Holmenkollen Hotel
29. mars	Norges Luftsportforbunds ting, Rica Holmenkollen Hotel
26. april – 2. mai	Elverum Open, Starmoen
1. – 3. mai	Norgescup 1, Starmoen
5. mai	Markering NLF 100 år, Oslo Rådhus
21. – 24. mai	Norgescup 2, Hokksund
22. – 24. mai	Opptak til Instrukørkurs III og kursets del I, Starmoen
24. – 29. mai	Distanse- og rekorduke, Starmoen
30. mai – 7. juni	Norgesmesterskap, Klubb, Std, 15mtr, 18 mtr, Åpen og Junior, Starmoen
15. – 20. juni	SveDaNor Strekkurs, Starmoen
21. juni – 5. juli	6th FAI Junior WGC (Klubb og Std), Räyskälä, Finland
22. – 27. juni	NM Sportsklasse, Starmoen
27. juni – 11. juli	15th FAI EGC (Europamesterskap), 15m, 18m og Åpen, Nitra, Slovakia
4. – 12. juli	Instrukørkurs III, Starmoen
11. – 24. juli	Grunnkurs A, Starmoen
15. – 28. juli	15th FAI EGC, Klubb, Std, 20m-toseter og World Class, Pociunai, Litauen
16. – 19. juli	Norgescup 3, Voss
25. – 26. juli	Norgescup 4, Elvenes – Salangen
25. – 31. juli	SveDaNor Acro, Frya
25. juli – 2. august	Rikssenter for seilfly opererer fra Frya
6. – 9. august	Norges-Cup 5 / Frya Grand prix, Frya
9. – 21. august	Grunnkurs B, Starmoen
21. – 23. august	Norgescup 6, Oppdal
25. – 27. september	I-kurs II, Starmoen
9. – 11. oktober	Juniorsamling, Starmoen
16. – 18. oktober	O-kurs samling, Starmoen

Andre aktiviteter/arrangement på Ole Reistad Senter

12. – 15. februar	Rally Norway, Starmoen (overnatting Starmoen)
20. – 21. mars	Birkebeinerrennet (overnatting Starmoen)
20. – 24. mai	GAP Starmoen
12. – 14. juni	Elverumsturneringen (turneringsområde på Starmoen)
2. – 5. juli	Nordisk Mesterskap i presisjons- flyging for motorfly, Starmoen
10. juli	Norsk Mustang Club, 8-tallskjøring, Starmoen
11. juli	Norsk Mustang Club, Street Legal Dragrace, Starmoen
25. juli – 3. august	Europamesterskap Skala-modeller, Starmoen
6. – 9. august	Nordiske Jakt- og Fiskedager (overnatting Starmoen)
14. – 16. august	Unge Ørner 2009, Starmoen
21. – 23. august	Elverum Open Rally, Starmoen
28. – 29. august	Birkebeinerrittet (overnatting Starmoen)
29. – 30. august	MAF Fly-inn, Starmoen
4. – 6. september	Nordisk Seilflymøte, Starmoen
12. – 13. september	IGG Modellflytreff – store seilfly- modeller, Starmoen

Seilflyklubber i Norge

Bergen Aero Klubb/S

v/Egil Smestad
55196428/55242690

Borg Flyklubb/S

v/Gunnar Hermansen
69143091/69153587

Drammen Flyklubb/seil

v/Christian Husvik
93447023/22958903
skolesjef@seil.dfk.no
<http://www.dfk.no>

Dyrvedalen Langflygarlaug

v/Erik Klette
99694616
dyrvedalen@langflygarlauget.no
<http://www.langflygarlauget.no/>

Elverum FK/S

v/Ida Mellesdal
62411703/90114974
post@efks.no
<http://www.efks.no/>

Gardermoen SFK

v/Anders Kulblik
45049627
<http://www.gsfk.no>

Gauldal SFK

v/Jørgen Ranum Krokstad
40064402
Jorgen.Ranum.Krokstad@dnv.no
<http://www.gauldal.aero>

Hallingdal FK/S

v/Knut Olav Kvissel
32074818/90866202
kol-kv@online.no
<http://www.klanten.no/>

Haugaland SFK

v/Torleif Staveland
52725844/92689459
stavela@online.no
<http://haugaland.seilflyklubb.no/>

Hedmark FK/S

v/Nils S. Brennhagen
61181462/90766544
sbrennha@online.no
<http://www.hamar-flyplass.no/hfks/>

Jeløy SFK

v/Geir Saxegaard
69257202/93813237
geirsaxegaard@hotmail.com
<http://www.seilfly.com/>

Jæren SFK

v/Jan Lustrup
55200953/93846090
<http://www.qsl.net/la3eq/jsk/>

Lesja Seilflyklubb

v/Sonja Mathisen
61243508/97519607
sonja@e-post.no

Mo FK/S

v/Frode Olufsen
75132706/75121039
frolufs@online.no

Nome FK/S

v/Halvor Haugen
99233260
hahaug@online.no
<http://www.nomeflyklubb.no>

Nordfjord Aero Klubb

v/Inge Mykland
90931112/57863000
inmyk@online.no
<http://home.online.no/~cheswick/>

NTH Flyklubb

v/Ole John Aske
72563603/73542132
nthf@stud.ntnu.no
<http://www.stud.ntnu.no/studorg/nthf>

Os Aero Klubb/S

v/Tore Øvreeide
56572171/95211625
oak@oak.hl.no
<http://www.oak.hl.no>

Oslo SFK

v/Kjetil B. Mathisen
90025408
kbn@epost.no
<http://www.osloseilflyklubb.no>

Ringerikes SFK

v/Thomas Sevaldrud
90791805
thomasse@simula.no
<http://ringerikes.seilflyklubb.no>

Sandefjord SFK

v/Vidar Stener Ingebretsen
91518662
vidar.stener.ingebretsen@rossoffshore.no
<http://www.ssfk.no>

Seilflyhistorisk Forening

v/Petter Lindberg
69271080/69237000
<http://www.seilflyhistoriskforening.no>

Seilflyklubben Mjøsa

v/Petter Richardsen
99790646
pettrich@c2i.net
<http://home.c2i.net/seilfly-mjosa/>

Stord SFK

v/Bjørn Østrem
53410479/90097705
bjorn.ostrem@aeroclub.no
<http://www.aeroclub.no/>

Tønsberg SFK

v/Marius Nordby
91514522
mn@komplett.no
<http://www.tsfk.no>

Valdres FK/S

v/Torleif Ringsaker
61332072/61332296
torleif@tordivel.no

Voss FK/S

v/Knut Kalvik
90882418
knut@bilskadevoss.no
<http://www.vossflyklubb.com>

Styret i Seilflyseksjonen

Leder:

Tom Erik Hole
Tlf. (A): 32 25 26 70, (M): 909 60 665
E-post: tom.erik.hole@buskerudkulde.no

Nestleder:

Dag Flatebø
Tlf. (M): 95984 027
E-post: dag.flateboe@ca.com

Medlem:

Jan Erik Kregnes
Tlf. (M): 916 55 421
E-post: kregnes@epost.no

Medlem:

Marie Pontoppidan
Tlf. (M): 975 73 215
E-post: MariePontoppidan@hotmail.com

Medlem:

Bernt Hustad Hembre
Tlf. (M): 926 48 923
E-post: hembre@omegav.ntnu.no

Medlem:

Ole Baartvedt
Tlf. (M): 922 88 008
E-post: ole@baartvedt.no

Varmedlem:

Tommy Kristiansen
Tlf. (M): 905 94 133
E-post: tk@sysit.com

Varmedlem:

Ole Andreas Marskar
Tlf. (M): 450 33 060
E-post: ole@orionprosjekt.no



Seilflysport for 10 år siden

Danske Dan Funch gir et tilbakeblikk på årets **Vågå Wave Camp**, og er full av lovord om SVENOR kurset i bølgeflyging. For en flatlandsflyger er det en enorm opplevelse å fly bølger til mange tusen meters høyde i de norske "bjerge". Han roser kursinstruktørene og lærte mye om fjellflyging med Birger Bulukin i baksetet. Restauranten på Vågå Hotel blir også behørig nevnt, og selvfølgelig det sosiale rundt arrangementet.

Gardermoen Seilflyklubb satser på vide-regående flyging og er første norske klubb som bestiller en **Duo Discus**. Flyet som skal leveres i mai året etter finansierer ved salg av Twin Astir og Discus.

"Du kan komme langt med en **Nimbus 4D!**" Notisen henviser til en 1527 km lang flyging i de østerrikske alpe same vår, med ikke ukjente Wolfgang Ja-

nowitsch ved roret. Et tilsvarende fly er på vei til Norge senere på vinteren, og flyr vi ikke langt med den må vi nok skylde på noe annet enn flytypen...

Flytryggingstilvalget ved Torleif Staveland argumenterer for at motorseilfly alltid skal lande som et seilfly, med motoren stoppet. Da venner du deg til lyden og oppførselen til flyet uten motor. Der som du alltid lander med motoren på tomgang, kan forskjellen bli større enn du mestrer hvis du en gang må utelande uten motorkraft. Et annet moment er de kostbare skadene som oppstår når en propell tar i bakken. Det unngås ved å lande med stoppet motor og horisontalstilt propell.

JM



Nr. 4 - 1998



Borgelt Flightcomputer
Optimal ytelse til fornuftige priser.



Winter
Det beste innen fly-instrumenter.



XCOM
Radioen som har absolutt alt!
3 års garanti.



EW microRecorder
Den smarte IGC loggeren. Innebygget batteri og GPS - SD kortleser - Mater din PDA med både flightdata og 5 volt driftspenning.

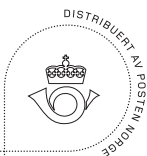
winter
XCOM AVIONICS
BORGELT



XO
avionics

www.xoavionics.no
på nett med bevisste piloter - info@xoavionics.no

B



NORGE

P.P.

Avsender:
Norges Luftsportsforbund
Postboks 383 Sentrum
0102 Oslo

