

DRØMMEN OM FRI FLUKT FRA DRØM TIL VIRKELIGHET - RÅD PÅ VEIEN

FORORD

Helt fra min tidligste barndom har alt som beveget seg i luften vært av største interesse. Av naturlige årsaker ble det modellflygingen som ble min hobby nr. 1. Jeg husker ennå min første modell; "haien" EEO modell, som min far kjøpte da jeg var 10 år gammel. Den bygde vi (min far) på kjøkkenbordet. Det var nesten noe mystisk over disse trelistene og balsaflakene. Kunne dette virkelig fly ?? Etterhvert begynte "bitene" å ta form av et fly. Krypplast fantes ikke på den tiden, så vi måtte til med papir og dope for å trekke vingene. Omstendelig arbeid, som tidlig lærte meg at nøyaktighet var viktig for gode resultater.

Så kom dagen da vidunderet skulle gjøre sin jomfrutur. Dette var vidunderlig spennende, en kriblende herlig følelse, langt over hva video og ungdomsklubber kunne tilby.

Og "haien" fløy, som den fløy, det var som om vi svevet sammen gjennom lufta. Prosjektet vårt hadde lyktes - vi klarte det ! Å ha mål med det man gjør er viktig , å lykkes er enda viktigere.

En livslang lidenskap var tent i meg. Noen ganger er det ingen tvil ... This is it !!

Jeg fikk en god start på karrieren, noe som jeg tror er viktig. Som instruktør prøver jeg å følge dette viktige prinsippet - det skal være gøy.

Mye tid i de påfølgende år ble brukt på hobbyen min. Ergjerrig som man var, prøvde man stadig å bli bedre. Målet var å bli en ordentlig "ekspert". Jeg og Inge fløy mye ilag, kræsjet mange modeller, gjorde mange feil. Etterhvert begynte vi å lære av feilene

"Samarbeid er viktig, glem bare ikke å beholde din egen vurderingsevne."

Våren 1986 begynte jeg på hanggliderkurs, en for meg naturlig utvikling. Per Ivar Frantzen må ha vært en god instruktør, for jeg holder ennå på !!

1991 konverterte jeg mitt SAFE PRO 5 til PARA PRO 3. (nå 5)

I dag, for meg, er et liv uten stillheten og ensomheten oppe blant skyene en utopi.

Flygingen har gitt meg de mest vidunderlige opplevelser. Jeg har sett midnattsola, svevende 1000 meter over nordnorske fjell. Jeg har besteget utallige fjell med min paraglider. Jeg har flydd milevis over fjellene i det indre østland. Jeg har kjent naturkreftene på kroppen over spisse alpetinder, jeg har flydd i høyder hinsides enhver "fornuft". Jeg har hatt skliturer på 2 minutter, som har gjort stort inntrykk.

Flygingen har ført meg verden rundt, på den måten lært meg enestående mennesker å kjenne, ja lært meg så mye mer en bare det å være i lufta.

Jeg har opplevd triumfer og fiaskoer, begge har gitt meg ny lærdom. Å fly for landslaget i paragliding i år er definitivt en av mine største triumfer.

Som instruktør vet jeg at det iblant kan kjennes vanskelig å oppnå den potensielle nytelsen som flyging kan gi. Denne artikkelen er ment som en hjelp på veien til alle flygere, og mulige flygere. Bakgrunnen er min erfaring som pilot og instruktør.

FØR VI FLYR

De aller fleste som lærer å fly idag, gjør det gjennom et kurs eller en flyskole, ofte i klubbregi.

Overgangen fra fotgjenger til flyger er på ingen måte enkel. Vær klar over at det vil kreves mye av deg under opplæringen.

Når vi flyr beveger vi oss i et svært "demokratisk" miljø. Gjøres det feil, spiller det ingen rolle hvem vi er, eller hvor lenge vi har flydd.

Derfor vil du som elev stilles overfor en tilsynelatende svært stor mengde teori/praksis som må læres.

Derfor, før du tar avgjørelsen om å prøve, er det viktig å ha visse grunnholdninger.

- Å lære å fly er ikke enkelt. Det er heller ikke en umulig oppgave.

Du må være motivert til å jobbe for å nå ditt mål.

(Husk : med enhver ide følger også muligheten til å gjennomføre den)

- Å fly har ingenting med det å være "tøff" å gjøre. Den største feilen du kan gjøre, er å drive flyging for å hevde deg selv. Du flyr for andres "underholdning", og glemmer deg selv.

På denne måten vil også flygleden du selv skulle opplevd, bli borte.

Når flygleden forsvinner, er også grunnlaget for utøvelsen borte.

Statistisk sett, er det blandt " våghalsene " man finner ulykkesfuglene, og de som raskt avslutter karrieren.

"Flyging handler mye om egenutvikling, derfor må du sette deg selv i fokus."

- Du må ha tid og råd til hobbyen din. Det er ikke til å komme utenom at flyging er en relativ kostbar hobby. Du må også være villig til å avse endel fritid på flygingen.

Flyging er ikke noe man driver med en par helger i året. Som et sikkerhetsmessig aspekt, bør det hele bli mer eller mindre en livsstil !

Hvis du har en realistisk mulighet til å gjennomføre utdanningen, vil du ganske sikkert få mye igjen for dine investeringer.

- Flyging vil aldri bli noen "folkesport" Når vi flyr beveger vi oss i 3 dimensjoner, og det er et faktum at noen mennesker, på grunn av den økte informasjonsmengden ikke klarer å fungere som pilot.

Det har skjedd, og vil skje igjen at elever blir bedt om å vurdere videre flyging.

En god fysisk og psykisk helse, samt sansen for spennende opplevelser, er et godt utgangspunkt for en lang og trygg karriere i luften.

PÅ KURSET

En HG/PG karriere, slik jeg (kanskje) ville ønsket den.

På kurset vil du møte mange nye folk. De fleste av dem er snille og greie.

(De fleste som driver luftsport er ganske åpne og positive til nye impulser.)

Størst innflytelse på deg vil instruktøren (e) ha.

Instruktøren leder, og har ansvaret for alt som skjer på kurset.

Han/hun er en pilot som av entusiasme/ idealisme har tatt den utdannelsen som skal til for å bli instruktør.

De fleste instruktører her i landet er av høy kvalitet, dette gjør at du som elev fullt og fast skal stole på instruktøren din.

Jobben som instruktør er på ingen måte en snarvei til "letttjente penger".

Husk på at instruktøren har ansvaret for elevenes sikkerhet så lenge kurset varer.

Personlig har jeg sikkert like høy puls som elevene under de første høydeflygingene.

Noe av det værste for en instruktør, er å se en elev gjøre ting som han/hun ikke burde ha gjort.

Derfor må du som elev alltid følge de anvisninger instruktøren gir. Får du "egne ideer" når du er i lufta, er det umulig for instruktøren å vite om du har mistet kontrollen eller ikke.

For å unngå hjerteslag hos instruktøren, følg hans/hennes instruksjoner !

En instruktørs beste belønning er å se den gleden en elev uttrykker etter en vellykket flytur. En god, ekte følelse.

Det er egentlig utrolig at det er mulig å hyle så høyt, at man hører det på start, 400 m over landingen, der den lykkelige elev står ?!

TAKE OFF

Før vi kan komme oss i luften, er vi nødt til å starte paraglideren/ hangglideren !!

Desverre er nettopp det å starte, en kritisk og vanskelig fase av flyturen vår.

"Vi begynner med det vanskelige, deretter blir det lettere og lettere ! "

De første dagene på kurset skal du ikke bli forbauset om du befinner deg mer "på trynet", enn stående rett opp.

Jeg kan huske med hvilken entusiasme jeg selv startet kurset. Snart kom jeg ned på jorda igjen !

Dette var jo slett ikke enkelt !?! Mine drømmer om lange elegante svev, endte som regel med "3 - punkts landinger" av den lite grasiøse sorten.

2 dager drev jeg på før jeg begynte å få det til. Da ble jeg glad igjen.

Det er ikke sikkert at du trenger å slite med startteknikken din, men du må ikke bli altfor skuffet hvis du må det.

Husk på at det alltid vil være forskjell på elevenes progresjon.

Mange av våre handlinger/ oppfatninger er preget av fordommer.

Slipp deg løs, glem alt du har hørt/ trodd om det å fly. Hvis du er åpen for den nye lærdommen, slipper du å slåss mot dine egne fordommer.

" Du lærer raskere og bedre "

Det å ha en fordom betyr som regel at vi "tror" noe om en ting. Du kan finne ut at det i virkeligheten ikke stemte helt.

" Du skal ikke tro, men vite .. "

Årsaken til mange problemer ligger i denne problematikken ... ikke bare innen flyging.

FLY HIGH

Det er mange ting å lære i begynnelsen, men tar du utfordringene steg for steg, og er tålmodig, vil du snart se at "tingene flesker" seg.

Etter du har fått innøvd startteknikken, vil du se at det å fly farkosten slett ikke er noen umulighet !

Snart står den første høydeflygingen for tur. Sannhetens øyeblikk !

Det er nå viktig at du har forberedt deg mentalt. Er du usikker på noe, ta det opp med instruktøren din.

Å fly alene 500 meter over bakken er noe helt annet enn å skli småturer.

Du vil komme til å føle deg forferdelig spent og kanskje litt nervøs.

Hadde du ikke følt spenningen, suget i magen, sommerfuglene, og den herlige følelsen av å leve til fulle. Kroppen formelig dirrer av forventning til det som skal komme..

Hadde det da vært så spennende...? Flyging er spenning, livsglede og alt som er positivt.

Du skal være spent !! ikke redd, men skjerpente spent.

Jeg har over 1500 starter bak meg. Ennå er den ubeskrivelige følelsen når man "tar av" tilstede !

Det er for meg en stor glede å konstatere at alle de "enorme" turene, ikke har tatt fra meg gleden ved "bare en sklitur" !

Bakken forsvinner under deg, overgangen fra menneske til fugl er fullbyrdet. Snart er du mange hundre meter over bakken. Du beveger deg i et miljø svært ulikt samfunnet vi ellers lever i.
" En bevegelse til venstre, en til høyre, kursvalg, hastighetskontroll, glidetallspeiling....."

Du tar en avgjørelse, du utfører den, du ser konsekvensen.... i samme sekund. DU har kontrollen, DU har livet i dine hender. INGEN kan nå deg oppe i lufta.

" Har du først tatt av, kan du ikke stoppe, du må fullføre det du har startet."

I enhver annen situasjon i livet kan du revurdere, ombestemme deg, la andre bestemme.

Flygingen vil øke selvtilliten din, gjøre deg mer selvstendig..... En viktig egenskap. Vær åpen for at du kanskje kan finne mer enn bare fin natur og flyfølelse.....

Jo mer du klarer å slappe av i lufta, jo bedre flyr du. Tro på deg selv, og følg instruktørens anvisninger.

Er du heldig kan du nå ha fått din livs opplevelse, sjansen for at du har blitt "hekta" er stor. Å prøve å forklare "hvordan det føles" (vanlig spørsmål) er umulig, det må bare prøves selv.

ETTER KURSET

Hvis du står på litt selv, er du snart ferdig med kurset, og du får ditt PP/ SP 2. Selv om du nå har "lappen" skal du være klar over at du på langt nær er noen erfaren flyger. Du er fortsatt elev, og i denne fasen er det mange som faller av lasset.

De fine turene du fikk på kurset har gitt deg en fin, trygg følelse i lufta. Det er imidlertid en sjør, svak spire som gror i deg, og det er mange skjær i sjøen (lufta) framfor deg.

En tur i for turbulente forhold, en stygg start/ landing, den minste følelse av å miste kontroll, kan være nok til at alt klapper sammen.

En usikker følelse brer seg i deg, det går litt lenger til neste flytur, du blir mer usikker, det går enda lenger tid osv..... En lovende karriere avsluttes.

Du har hele livet å ta av, kast ikke bort de opplevelsene flygingen kan gi deg på en flytur du kunne ha ventet med til i morgen. Fjellet og vinden vil alltid være der !

I denne fasen er det uhyre viktig at du sakte men sikkert bygger opp erfaringen din til et nivå, der du blir så trygg i lufta, at du kan takle alle situasjoner som oppstår.

Jeg mener at du ikke prøver å ta 2 skritt av gangen, men går den veien som ligger framfor deg.

Å fly mye alene etter kurset er meget uheldig. Fly sammen med mer erfarne piloter, de kan mer enn deg, og er som regel bare glad for å hjelpe. Spør om deres råd, men husk å vurdere selv.

Hvor fort du ønsker å "gå veien" er opp til deg, bare du går alle trinnene.

ERFARING

Erfaring er et misbrukt begrep. De fleste setter mye flytid som det samme som mye erfaring.

Jeg har tilbrakt svært mye av min tid i luften alene. Det har ikke vært så mange som har flydd så aktivt som meg her oppe i Harstad. Derfor; mest alene.

Jeg fant snart ut at det var vanskelig å heve nivået, da jeg var blitt "brukbar" å fly.

Det var bare meg, og bare meg lå bestandig høyest på hanget, skrudde best i termikken!!!

Jeg hadde ingen å sammenligne med, derfor hadde jeg problemer med å bli bedre.

Mye tid ble brukt til å finne løsninger. Jeg fant ut at erfaring var det samme som kunnskap, det samme som fakta.

Hvordan "tyne" mest mulig erfaring ut av hver eneste flytur, og hvor finne egnede forhold for "erfaringsanking" ??

1 ste. leksjon : erfaring får man ikke av å fly 100 timer på det "gode gamle" hanget !
Har man først lært seg hvor det løfter, er det bare å ligge på samme plassen, siden skjer

det ikke så mye. Har man først lært seg en ting, er videre flyging på samme sted snakk om koseflyging, ikke nivåheving.

Derfor : ut å fly på nye steder !! Slik begynte mine første distanseturer. Fløy hit og dit på de mest usannsynlige steder (inkludert landinger). Utrolig hvor man kan sette ned en hangglider !

Slik fant jeg ut at informasjonsmengden under flygningene økte voldsomt. Et nytt problem meldte seg : Hvordan sortere ut all informasjonen ?

Hvis man bare flyr og flyr, og ikke tenker over/ analyserer erfaringene blir de liggende i et "kaos" bak i hodet. Omtrent som en PC uten operativsystem. Dataene ligger lagret, men maskinen/ hjernen "skjønner" dem ikke.

Prøv feks. å tenke tilbake på hver eneste termikkboble du kan huske. Prøv å finne likhets-trekkene, sammenhengene i systemet.

Finn ut av hvor boblene løsnet, underlag, solinnstråling, tid på dagen osv.

Tenk over de gangene du har sklidd avgårde, finn igjen plassene der du fikk synk bak en ås i le, finn plassene der du stanget imot vinden rundt et hjørne.

Hvordan så skyene ut alle de gangene det gikk opp/ ned var rolig osv.

Det er hele tiden snakk om å finne igjen mønstre, gjentakelser som bekrefter erfaringen din. Når du har funnet et mønster, prøver du om det stemmer, sannsynligvis gjør det det ! Jo mer flytid du får, jo sikrere blir du i dine valg, jo flere nye erfaringer, og flere nyanser erfarer du.

Et tips er å gjøre dine oppfatninger så enkle som mulig.

Når du får masse flytid vil det gå lenger og lenger tid mellom hver gang du erfarer noe nytt.

Du vil imidlertid bli sikrere og sikrere i din erfaring.

Uansett hvilket nivå du er på, kan du bruke denne teknikken.

Husk bare på at du må tro på det du erfarer. Hvis du ikke baserer dine valg på forutgående kunnskap har du egentlig ikke lært noen ting Tenk over det.

Slik jeg ser det, kan en pilot med 50 timer ha langt mer erfaring enn en med 200 timer !

Provoserende men (kanskje) sant !

DITT VIKTIGSTE INSTRUMENT

I dag har vi glidere med utmerkede flyegenskaper, vi har fantastiske "datamaskiner" av noen varioer.

Glem bare ikke at du er i besittelse av et instrument kapabel til det utroligste.

- Din egen intelligens.

Her avgjøres suksess eller nederlag, her behandles inntrykkene som skal føre deg til skybas.

Dette vet de fleste, mange er ikke bevisst at vi har et dypere sinn, der din egen prestasjon kommer fra.

Uansett hvor flott utstyr du har, uansett hvor mange timer trening du har, er det din "indre" styrke som avgjør utfallet av en situasjon.

" Du nærmer deg et fint triggerpunkt, du kommer lavt inn, helt nede i granskauen "

Alle med nok erfaring, vil nok si "jeg vil opp, jeg vill opp"

Noen sier "jeg vil opp", men tror egentlig ikke på det.

Andre sier "jeg vil opp", og tror på det av hele sitt hjerte.

Utfallet er ofte gitt på forhånd.

Dette er et svært abstrakt felt. Dette med vår psyke.

Personlig vet jeg at å være i god psyke, er vel så viktig som de konkrete kunnskapene.

Jeg har jobbet mye med mental trening, og føler stor nytte av det.

Det "å føle seg bra" krever kjennskap til seg selv.

Har du det gøy/ trives med det du gjør, er du langt på vei.
Husk at bekymringer bare er der på grunn av at du tenker mye på dem.

Vær åpen, og lytt til din egen intuisjon. Den kan si deg mer enn du aner.

AKSEPTER AT DU KAN/ VIL FLY BRA !!

HORNENE VOKSER UT

Finnvikdalen ved Tromsø. Kretsmesterskap i hanggliding 1991.

Østlig 10 m/s vind, dvs 45° sidevind over en kant til venstre for start.

Ca. 15 piloter samlet på start. De fleste er skeptisk til start i den sterke turbulensen.

Ikke Mr. Hot Shot himself !! Nr 7. Lars Sletten med flunka ny rumour 14.5 klar til start.

Få unna alle kjærringene som er i veien !

Off we go - jobber meg oppover i sterk sidevind på hanget, turbulent - ja, men ingen problem. Hanget bærer til 100 m. over start. Kraftig letermikk pulserer. Jobber hardt ... vil vinne...

... Bøyla! stroppen slakkes.. jeg har lav høyde !... farten ... SHIT

Der og da kunne jeg ha endt karrieren for evig og alltid.

Ingen overlever et 120 km/t stup rett i bakken, du kan derimot overleve hvis vingen av ren flaks bestemmer seg for å rette opp 50 meter over torva.

Jeg snakker selvsagt om en "tuck", forlengs dreining rundt pitchaksen.

Fløy ned til landing og omgangen avlyst.

At jeg dagen etter vant konkurransen tok jeg som en bekreftelse på at jeg ikke "hadde fått" skrekken.

Jeg var nødt til å ta det hele opp til en seriøs vurdering.

MELLOMSTADIESYNDROMET

Noe av det vanskeligste jeg som instruktør prøver å lære elevene, er dette vi kaller for holdninger.

AIRMANSHIP er et begrep alle innen luftfart har hørt om. Enkle læresetninger som er en del av et pensum som "må" læres.

Vi mennesker er tilsynelatende nødt til å føle konsekvensen av våre feil, før vi lærer.

Mange ganger på en smertefull måte.

Det å lære å fly i seg selv, er ofte ganske enkelt. Etter at nybegynnerne har roet seg ned. vil det for mange føles "såre enkelt", og her ligger faren for at selvilliten går "til himmels".

Jeg selv fløy mye etter kurset. De tekniske ferdighetene økte raskt, mye raskere enn de teoretiske. Jeg hadde en følelse av usårbarhet. Flyingen ble deretter.

Lykken står den kjekke bi ,.... ordspråket gjelder fortsatt, for jeg hadde flaks, griseflaks. Mange ganger....

Et klassisk eksempel på mellomstadiesyndromet.

Altfor stor selvillit/ overmot i forhold til ferdighetene.

Etterhvert har man heldigvis lært av sine feil, og ser nå tingene i et litt annet lys.

Det er rett og slett ikke verdt å kaste bort alle de vidunderlige opplevelsene du kan få, på et øyeblikks lettsinn.

Det å se vårsola fra et sykehusvindu, kompensere ikke for skrekkopplevelsen av en tur du fikk....

Vær obs på at du som pilot, kan bli utsatt for press utenfra.

Om vinteren er alpinanleggene glimrende flysteder. Ofte er det mye folk på take off.

Disse synes det hele er spennende, og vil gjerne se deg fly.....

Desverre spiller forholdene, og din sikkerhet ofte en mindre rolle, når de "oppmuntrer"

til start. Er forholdene OK, er det greit, du driver god PR for sporten.
Er forholdene "på kanten", bør det nå være DEG som tar avgjørelsen !
... Det er ikke alltid slik i virkeligheten

Jeg liker ikke prinsipper, men et har jeg, og det setter jeg foran alt annet.

" Fly ikke for andres underholdning, men for egen flyglede og personlig utvikling. "

Driver du flygingen din innenfor rammene av dine egne ferdigheter/ begrensninger,
kan du se fram til en lang og givende karriere !

Livet er din største gave. Å oppnå en flymessig prestasjon, vil aldri rettfærdiggjøre sjansen du tok for å oppnå den.

For å utvikle oss, må vi utvide kunnskapene våre. Det har ingenting med det å gamble med sikkerheten.

SISTE STEGET

For de som etterhvert måtte ønske å utvide sine kunnskaper maksimalt, er veien til konkurranseflyging naturlig.

Jeg simpelthen elsker det spesielle miljøet, og stemningen rundt konkurransen.

Før man begir seg ut med "startnummer på brystet", bør du ha en god posisjon erfaring på baken.

Du settes under stress, og din airmanship settes på prøve.

Er du ikke moden for det, kan konkurranseflyging være direkte helseskadelig.

På den annen side er det en suveren måte å lære raskt på.

Mange gode piloter flyr samme oppgave, på den måten får du raskt svar på dine egne vurderinger.

Vil du bli konkurranseflyger, må du fly, fly, fly, fly, fly og fly litt til.

Ingen blir elitepilot uten å satse mye tid på trening.

Du må beherske glideren din i alle situasjoner, spesielt det å kunne sirkle effektivt i termikken er viktig.

Vær forberedt på å stå på bakken å se de andre dra forbi i 2000m.

(Det har jeg selv gjort, og hater følelsen)

Husk at alle har vært barn i begynnelsen, og er du tolmodig/ abisøs, kan det til slutt være deg som får føle den berusende følelsen når du drar på til mål !

For meg er det ikke bare det å konkurrere som betyr noe, men også at jeg lærer mer, og raskere. Det har jeg nytte av når jeg friflyr.

Husk også på at det hele bare en lek, og ikke blodig alvor !

SLUTTORD

Snart 9 år er gått siden jeg tok mine første små flyturer.

For en herlig tid det har vært! Ikke en kjedelig stund, alltid noe nytt å se fram til.

Mye har jeg forsaket, og aldri angret et sekund.

Jeg ser fram til kommende opplevelser med stor glede !

For den som gjerne vil prøve sporten, ligger det en ny verden av opplevelser og venter.

Husk bare at det du driver med slett ikke er ufarlig.

Respekt for elementene er av største viktighet.

Til slutt vil jeg gjerne få ønske alle venner og kjente god jul, og et herlig nytt flyår i 1995 !

Vi sees !!

" Don' t ask me why I fly so high.

.. if, you would not understand. "

Lars S.

[Til toppen](#)