

# Paraglideren – din værste fiende –

*En skummel historie*

*fra det kalde nord*

*Skrevet av en som ikke engang har gått på ordentlig paragliderkurs, -  
Men har logget over 1000 timer dinglende i diverse skumle  
luftfarkoster.*

Dette kunne vært starten på en spennende fortelling, men er isteden et lite hjertesukk i debatten som foregår angående klassifisering av skjerner.

Folk som har flydd alt for lenge (?), kan kanskje huske at jeg har vært inne på dette temaet før, men jeg føler etterhvert trang til å lette hjertet mitt en smule igjen.

Bakgrunnen er diverse artikler i vårt utmerkede "Fri flukt", og ikke minst tilstedeværelse på forskjellige flysteder de siste år.

## I GAMLE DAGER

Da jeg begynte å fly hangglider for noen år siden, hadde vi ikke noen form for klassifisering av utstyret, allikevel gikk det ganske så bra.

Etter ytterligere noen år, fant jeg etterhvert ut at klassifisering hadde blitt innført på hangglidere. Den glideren jeg hadde flydd over 150 timer,- og likte godt, hadde visst fått klasse 3 – dvs. skumle greier....

Faktum er det at jeg hadde behandlet en evt. klasse 1 glider med samme respekt som min vasse 3'er, og følgelig flydd den med de samme marginene.

Poenget er at jeg/vi aldri snakket om hvilken klassifisering våre glidere hadde, det var rett og slett ikke påkrevd,

*- for oss var en glider en glider og skulle behandles med respekt, på samme måte som været skulle vurderes og respekteres – uavhengig hvilken klasse våre glidere hadde.*

*De som brøt disse uskrevne lovene forsvant fort ut av miljøet*

I våre dager er det derimot komiteer og utvalg som bestemmer hva som er trygt og ikke trygt – å vurdere selv er ikke helt stuerent.....

Det faktum at jeg har mer enn 2500 + starter, og fortsatt elsker å fly; tar jeg som en ørliten bekræftelse på litt visdom i min gammeldagse "usolidariske" filosofi.

## ET LITE PARADOKS

Satt på spissen kan vi se på et lite eksempel.

2 piloter starter på Røykenfjell, Andøya

Den ene flyr en rask "slem" DHV 2-3 glider. Den andre starter sin "snille" DHV 1 glider

Vinden på Andøya er skjelden turbulent, styrken derimot er "variabel"

I dette tilfellet står vinden inn med 5 ms østlig vind, dvs. nydelig hangvind. Begge soarer seg opp til normalhøyde 600 moh. FRYD OG GAMMEN!

Etterhvert øker vinden – og løftet. Piloten som flyr høyyteren leser av 5 km/t bakkefart på sin GPS. Han vet at sin maksfart er 55 km/t.

DET BLÅSER NÅ 50 KM/T RETT IMOT.

Piloten som flyr sin DHV 1 er nå i **STORE** problemer. Hans maksfart er i underkant av 40 km/t. HAN **RYGGER** MED OVER 10 KM/T.

1 km bak han ligger storhavet – Hans skjebne avhenger nå kun av tilfeldigheter.  
Den andre piloten flyr greit fram og ut av hanget til en sikker landing. Forhåpentligvis varsler han redningstjenesten i tide !

### **Hvilken glider byr på den største sikkerheten i dette tilfellet ?**

Det er ikke alltid at en ”snill” glider er det beste valget ...

### **EN HISTORIE FRA VIRKELIGHETEN**

Vågå: Jeg flyr en afnor standard glider. Kraftig termikk.  
Starter fra Vole, og drar til venstre, passerer bekken, entrer en boble – skrur opp 100m.

*Da får jeg et av mine værste innklapp noensinne.*

Så brått og kraftig at jeg blir tatt på senga – kontre med brems – ” Skal dette være en standardskjerm ?” – forsiktig åpne – forsiktig åpne!!!! – åpneeeeeee!!!!!!!!!!!!

Den åpner ikke ! – jeg vikler 3-4 ganger , og drar til på strak arm – nølende kommer klappen ut, og jeg passerer imellom 2 grantrær i den hotteste hookturnen noen noensinne har sett.

*ER DETTE MULIG MED EN STANDARD SKJERM ???*

### **VIRKELIGHETENS VERDEN**

Er det noen som har tenkt på hvordan en paraglider testes ?

Den testes i tilnærmet helt rolige forhold

Hvem vet hvordan en glider vil reagere i de XXXXXXXX antal situasjoner man kan komme ut for i virkelighetens ofte litt mer komplekse forhold.

### **FAKTA**

En DHV 1 skjerm åpner raskere/reagerer enklere enn en DHV 3  
FORUTSATT LIK PILOTINPUT – OG HELT ROLIGE FORHOLD !

En DHV 3 skjerm **kan** åpne raskere/reagere enklere enn en DHV 1  
HVIS FORHOLDENE ER TILSTREKKELIG TURBULENTE

En DHV 1 skjerm har lavere glidetall og lavere hastighet

En DHV 3 skjerm har høyere glidetall og høyere hastighet

### **MIN HJERTENS MENING**

Kjernen i dette er at vi ikke må bli så fikserte på regler og klassifiseringer at vi glemmer hva vi driver med – luftsport – med alle dens utfordringer og vanvittige livsglede.

Glem for et øyeblikk om du har en kl. 3 eller en kl.1, og ta litt ansvar selv – se på forholdene, og vurder flysted, vær og vind etter din egen erfaring, -

**og stol på deg selv !!**

Vær klar over at selv en DHV 1 glider kan ta livet av hvilken som helst pilot, -  
blir bare forholdene ille nok.

Den som er blitt forledet til å tro at deres 1 / 1-2 glider vil redde dagen uansett –

## **LEVER FARLIGERE ENN DE ANER !**

Min mening er at artikler, ofte publisert av FSK/PG, og i mange tilfeller sentrale instruktørers oppfatning har forledet folk til å få et helt galt inntrykk av at det er glideren som avgjør hvor trygg og ansvarlig pilot du er.

Har selv snakket med piloter som "plutselig" har blitt nervøs i sin før godt likte glider, nettopp etter å ha lest "visdomsord" i Fri flukt. – Skjermen deres har – trøste å bære – DHV 2-3 !!

Til dem vil jeg bare si – fly rolig videre, og glem de urealistiske flytidskravene jeg har sett publisert !

Har du et realistisk forhold til det faktum at glideren din krever en mer automatisert teknikk ved forstyrrelser, og kjenner den begrensingen en paraglider har i forhold til vind,- så er du trygg.

Selvsagt er det mye sikkerhet å hente i en moderne 1-2 glider –

Men glem for Guds skyld ikke at vær og vind er både din beste venn og –  
din værste fiende !

*Jeg vil påstå at når din totale sikkerhet skal oppsummeres, teller glideren din for bare en liten del, mens værforholdene tar den aller største delen.*

## **MINE EGNE LEVEREGLER**

Når dere leser ulykkesrapporter – har dere tenkt på hva som går igjen som årsak ?

"Blåste bakpå, og inn i rotor" - "Fikk problemer med penetrasjonen"

"Fikk stort innklapp i lav høyde" "Ble dragget i sterk vind på start."

Tenk dere følgende – Hvis det er vindstille; hvordan er forholdene vanligvis da ?

*Riktig – rolige*

Enn hvis det blåser 10 ms ?

*Riktig – ofte urolig*

Ut fra dette vil jeg nå meddele min leveregel nr. 1

**Vindstyrke over 6 ms skal betraktes som en absolutt  
maksgrense !!**

Dette gjelder også termikk over denne styrken

Ved mer vind enn dette er du absolutt ikke herre over glideren din, dette gjelder uansett om du har 1 eller 1000 timer. Å tro noe annet er en illusjon – uavhengig av type glider eller erfaringsnivå.

Vinden har nå, -hvis alle uheldige omstendigheter stemmer, kraft nok til å skape turbulens sterk nok til å gjøre hva den vil med skjermen din – selv om du sitter med 50 % brems !!

Nå sier kanskje noen at på åpne hang er det ingen fare så lenge vinden er laminær – fint det, men hva hjelper det om vinden er laminær, hvis du blir dragget gjennom ei steinur før du kommer i lufta ?

Etter min mening er ikke et flysted som Vågå egnet for trygg paragliding, når termikken er som kraftigst midt på dagen om våren og sommeren.  
Forholdene er rett og slett for kraftige for en paraglider – fly heller hangglider!

Jeg ser at det skal opprettes 2 konkurranseklasser for å få folk til å fly sikrere glidere.  
Min mening er at så lenge vi fortsetter å fly i forhold helikopterpiloter skygger unna, så vil ikke dette tiltaket ha noen særlig effekt.  
En paraglider er rett og slett ikke stabil nok til å fly i alle tenkelige forhold.  
I dag er det ingen som nøler med å starte i Vågå på en god dag –  
Det arrangeres PWC i Owens Walley !!?? Hvor mange alvorlig skadde hadde vi der ?

Ærlig talt – flyr du i Owens, nytter det ikke med verdens mest stabile skjerm – du har bare ikke herredømme over glideren din !  
Å fly sikre glidere nytter ikke hvis man tar det for gitt at man kan fly over alt.  
Man spiser opp sikkerhetsmarginen man har vunnet.

Jeg tror vi må få en grunnleggende holdningsendring innen konkurransemiljøet, før en reduksjon av ulykkene vil finne sted.

Tankevekkende – JA, men du verden så mye erfaring som ligger bak denne påstanden – si imot meg den som kan !!

## FLERE PÅSTANDER

Vindkraften følger naturloven som sier at en dobling av vindstyrke, fører til en 4 dobling av vindkraften, og det er nettopp dette som gjør at kraften i turbulensen øker stygt ved sterk vind.

**Derfor må du se på sterk vind som din absolutt største trussel mot din egen sikkerhet i lufta !**

Denne formelen – X opphøyd i andre – gir oss uholdbare forhold over 6 m. – MEN !  
Det som er så flott med dette er at det slår begge veier !

Ny påstand følger !

**Ved vindstyrker under 5 ms mister vinden mye av sin evne til å skape turbulens sterk nok til å sette deg i fare !**

På samme måte vil termikk opp til denne styrken være OK

Jeg har de siste 2 årene observert dette gjentatte ganger, og er overbevist om sannheten i påstanden.

Jeg har med viten og vilje flydd inn i direkte rotor bak hanget med min Falhawk VT , - en glider så radikal, at den aldri ville vært i nærheten av en godkjenning, selv DHV 3 ville vært uopnåelig.

Jeg har latt den fly helt uten brems, og latt den seile sin egen sjø.

Selvsagt pendlers det endel, *MEN- aldri har jeg vært i nærheten av ukontrollert tilstand*, kun lette klapp på tippene. – UTEN BREMS !

Forøvrig har jeg vel 350 nydelige timer lufta med min VT 501 og VT 2- På tross av "DHV 6" ( minst )

Holder du deg innenfor denne vindstyrken, og kan fly aktivt med en glider du har testet i alle manøvre, skal det utrolig mye uflaks til før du havner i problemer – Du er trygg !

## **FLYTEKNIKK**

Nå har jeg definert min oppfatning av trygg vindstyrke, og det bringer oss til til den andre faktoren i ligningen – flyteknisk beherskelse av glideren din.

Det er veldig skjelden at folk skader seg i rolige forhold – allikevel bør man aldri oppfatte seg som utlært i skjermbeherskelse.

Jeg vil nevne det som jeg oppfatter som den største feilen du kan gjøre med glideren din.

### **Fly den ikke for sakte !, spesielt ikke nær bakken**

Mange rene pilotfeil har sin årsak i at piloten flyr for sakte, og glideren går i spinn når han entrer en sving.

Vær klar over at spinn er en av de øvelsene jeg har mest respekt for. Høydetapet kan være stort, og piloten kan treffe bakken på en uheldig måte.  
En annen faktor er at en kastet nødsjerm kan rotere med spinnet, og ikke åpne i tide.

Vær klar over at en DHV 1 glider så absolutt kan gå i spinn, med like uviss utgang som en DHV 3 skjerm.

Derfor vil jeg anbefale alle å gå på sikkerhetskurs, for å lære mer om hvordan glideren sin oppfører seg under trygge forhold.

klarer majoriteten av norske piloter å holde seg innenfor disse grensene, er jeg overbevist om at antallet ulykker og skader kommer til å gå drastisk ned.

## **TIL SLUTT**

Nå har jeg prøvd å få frem hva min oppfatning av TOTAL flysikkerhet betyr.

Flyr du en "trygg" DHV 1/1-2 glider, glem ikke at den så absolutt kan finne på stygge ting hvis du presser grensene.  
Sikkerhetskurs er obligatorisk !

Flyr du en "kjapp" DHV 2/2-3 glider, ha respekt for den, men den vil ikke "bite" deg så lenge du holder deg innenfor grensene.  
Sikkerhetskurs er obligatorisk !

Husker dere den gyldne regelen om vindstyrke, er forskjellen mellom de forskjellige klassene ikke så stor som man skulle tro !

Jeg flyr nå en Nova Vertex, DHV 2-3( som jeg forøvrig har betalt fullt ut ), og vil gjerne bruke den som eksempel på en seriehøytyer som virkelig har utsøkte flyegenskaper, og slett ikke ligner på det jeg har sett beskrevet.

Enkel start, ytelser som matcher rene konkurranseglidere, og en innebygd stabilitet på høyde

med mange mellomstadieglidere

Når jeg ser på DHV testen, er det klart at det eneste som gjør Vertexen til en 2-3 er at steilepunktet ligger 10 cm for høyt. – Bortsett fra det, er Vertex en ren DHV 2!

Den har virkelig sprøytet en solid dose ny flyglede inn i meg !

Jeg har lest av 58 km/t på min GPS- For meg, en ikke uvesentlig **sikkerhetsfaktor!**

Nydelig glider !

### **TENK SELV !**

Jeg står for den oppfatning at enhver skal analysere sitt erfaringsnivå, og ikke minst bruksområde for paraglideren sin.

Flyr du mest skliturer i forbindelse med fjellturer i rolige forhold, kan en glider med gode ytelser gi deg utvidete muligheter for rekkevidde. Startegenskapene på dagens høyytere er uproblematiske.

Husk sikkerhetskurs !

Flyr du ofte i soaringforhold i innlandet vektlegger du en glider med god stabilitet hvis du er uerfaren.

Den vil svelge de ofte mer dynamiske forholdene i forbindelse med vind og termikk. i disse områdene.

Flyr du ofte på kysthang, vil en rask glider være en sikkerhetsressurs.

Her er det ofte vinden, og ikke turbulensen som er den største faren.

Jeg vil heller fly fram på hanget med en høyyter, enn å havne bak i rotoren med en "snill" glider !

La oss få slutt på heksejakten på forhandlere som kanskje solgte en " for " avansert glider til en kar. Alt er ikke så svart og hvitt som dere i alle komiteene tror !

Tenk selv,- la ikke mitt skrekksenario om at folk begynner å saksøke fabrikanter fordi glideren deres ikke gjorde slik eller slik når vedkommede skadet seg, bli virkelighet.

- Selvfølgelig klarer en sleip advokat å vinne saken – Tror dere noen tør å lage skjermer lenger da ?? HA HA

Nei karer, la oss kjøpe inn skjermer for de neste 40 årene, så sees vi nok i lufta også etter at paragliding er blitt forbudt !

Hilsen Lars Sletten

Member of : THE NUDE FREEDOM FLYERS

[Til toppen](#)

