

af sted i to biler mod udlandingspladsen, som kun lå otte km væk i luftlinie.

To km fra udlandingsstedet blev bakken noget stejlt. Ingen af bilerne kunne komme op. Bedst som vi stod og parlementerede om hvad vi nu skulle finde på, lykkedes det en norsk forbipasserende bil at få to af sine hjul udover vejsiden, så bilen sank i den dybe sne og kom til at stå på vangerne. Der kom efterhånden flere biler til, som heller ikke kunne køre op. Samtidig kom der biler ned oppefra, som ikke kunne komme ned, fordi alle de andre efterhånden spærrede vejen. Sådan cirka halvanden time senere lykkedes det at få vejen fri igen.

I mellemtiden var Johannes Nør returneret til isen for at overtale svenske Hasse til at komme og hjælpe os med sin firehjulstrækker.

Lars var landet på Tesse lige der, hvor rotoren plejer at stå parkeret. Noget desperat ringede han derfor for at fortælle, at nu kunne han snart ikke holde sin K6'er mere. Den var allerede lettet tre gange!

Oppe fra et fjeldhotel kom endelig en traktor ned for at rydde vejen. Føreren her var ikke til sinds at trække os op til Lars, da gæsterne til hotellet havde førsteprioritet. Efter at



Den sidste dag, alt er pakket sammen. Der ser næsten ud som om vejrguderne vinker farvel.
Foto: Per Givskov Kristensen.

vejen var ryddet lykkedes det endelig at køre op til Lars i den ene bil, dog uden anhænger, som blev efterladt på bakken. Lidt senere kom Hasse derop med firehjulstrækker og anhænger. De her hundrede meter fra vejen viste sig at være cirka 350. Sneen varierede fra 10-100 cm i dybden, og det blev hurtigt klart, at vi ikke kunne nå at trække flyet

over sneen inden det ville blive mørkt.

To mand gik den ene km op ad vejen til fjeldhotellet for at hyre en mand med en snescooter. Dette kunne ikke sådan lige lade sig gøre, da chaufførerne skulle være færdige med at rydde vejen først. Det var vi lidt kedede af, da der nu kun var halvanden time til det ville blive mørkt. Eventuelt kunne de komme, når de var færdige. Det gjorde de nu aldrig.

Her kom der flere tanker frem gående på noget med en tændstik og Lars's endnu ubrugte iltbeholder.

Ved en masse asen og masen fik vi alligevel flyet skubbet ud til vejen ved syvtiden. Fra isen kom fire mand mere, og det lykkedes endelig at få K6'eren sat på vognen. Nu var der gået seks timer fra vi tog af sted fra isen. Vi var nogle som mente, at den gule K6'er fik en svagt rødme kulør.

Torsdag fik Lars velfortjent overrakt et diplom på briefingen som »Årets fjeldturist« grundet sin store higen efter at udforske de norske fjelde fra lav højde.

Den allerbedste bølgedag

Bølgerne fra onsdag stod der hele natten frem til torsdag. Torsdag tiltog vinden endda med fem knob til cirka 50. Der var ikke så meget fugt i luften, hvorfor Lentis'erne var ikke så synlige som onsdagens.

Piloterne drønede op til 7-8.000 meter og ned igen. De fleste flyver ikke højere, da de færreste har iltudstyr, der kan gå højere op. Samtidig bliver det omkring 8.000 m meget kritisk, hvis iltudstyret holder op med at virke. Det tager længere tid at komme ned, end piloten kan forblive ved bevidsthed uden ilttilførsel.

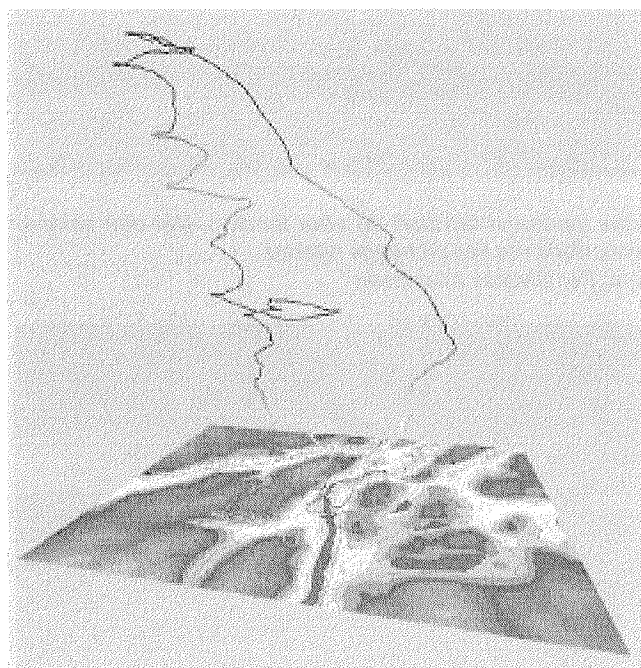
Højdeflyvningsboksen som normalt er åben til FL280 blev nu forhøjet til FL350, ca. 10.700 m.

Christer Lie fra Drammen Flyveklub lykkedes med at sætte ny norsk rekord til i hvert fald 10.600 m.

Om det også bliver skandinavisk rekord vil en fornyet kalibrering af loggeren vise. Den barometriske højde og GPS-højden viser næsten 1.000 m forskelligt.

Helt oppe blev Christer mødt af en Lufthansa Boeing 747, som fløj under ham. Hvis piloterne har set svæveflyet har de sikkert nægtet at tro det. På vej ned fløj Christer

Skandinaviens højeste registrerede flyvning.



igennem 747'ere's kondensstriber, og svæveflyet blev dækket af is. Ned kom han dog i fin form

Fredag blev en udmærket dag med 7.000 m som største højde. De fleste havde nu svært ved at få armene ned af bare begejstring.

Drammen sendte to piloter solo, og vi fik omskolet William til flyslæb. I Norge har de en tradition med at smide solisterne i den nærmeste svømmepøl. William røg selvfølgelig med. Først næste dag fortalte nordmændene, at denne tradition egentlig kun omfatter førstegangssolister.

Lørdag sluttede lejren af med højt solskin og svag termik til 1.200 m.

Vågå og fremtiden

Til næste år falder påsken tre uger senere. Der bliver derfor ingen påskelejr på Vågåvatnet. Risikoen for at isen er smeltet for meget er for stor.

Der er forskellige andre løsninger i gang. Drammen påtænker at flyve fra en af flere mulige flyvepladser. Samtidig har de sideløbende et initiativ i gang gående på at lave en international bølgelejr med kommercielt tilsnit.

Det er også muligt at andre end Drammen tager initiativ til at holde en lejr i Vågå udenfor påsken omkring uge 12-14. Følg med på de forskellige unioners hjemmesider.

Diamantminen

Vurderet udelukkende ud fra bølgeflyvningsforholdene er lejren i år den bedste, der nogensinde er afholdt. Derom er der bred enighed. To dage med svag termik og fem dage med bølger. Den dominerende vindretning var vestlig og sydvestlig. Andre år har vejret været noget mere nuanceret. I år blev der således næsten ikke fløjet hang og termik.

Undertegnede har opholdt sig lidt på forskellige bølge-lokaliteter såsom Minden, USA, Aboyne, Skotland og Sisteron, Sydfrankrig. Set med bølgeflyvningsbrillerne på er der ingen tvivl i mit sind: Vågå er på alle måder det bedste sted.

Tilmed ligger det næsten

Skemaet opsummerer årets utrolige flyvninger:

Dag	Antal starter	Maks. Højde [QFE meter]	Højdevindinger over 3000 meter	Højdevindinger over 5000 meter
Lørdag	16			
Søndag	42	1.850		
Mandag	63	4.200	1	
Tirsdag	68	7.000	10	4
Onsdag	63	8.500	34	31
Torsdag	53	10.650	26	23
Fredag	55	7.000	18	2
Lørdag	42			

Fakta for 2002	Priser i NOK
Lejraftgift:	500,-
Svenor kursus:	1000,-
Flyvning på SVENOR-fly	
ASK-21, Duo Discus T:	240,- pr. time
Super Blanik, PW-5:	210,- pr. time
Vågå Hotel	Priser er inkl. fuld forplejning excl. drikkevarer
Dobbeltværelse, gammel fløj:	420-520,- pr. person
Dobbeltværelse, ny fløj:	495-595,- pr. person
Enkeltværelse:	595-695,-
Information:	
Web adresser:	http://www.dfk.no/seil/paaske/paskeleir.htm http://www.segelflyget.se http://www.dfk.no/DFK/Paskeleir.ssi http://www.seilfly.nak.no/
Dansk kontaktperson til SVENOR:	Dan Funch, danfunch@post6.tele.dk
Grafiske afbildninger i denne artikel er lavet med SeeYou© flight analysis software	http://www.seeyou.ws

lige i baghaven. Det er fortryllende smukt at flyve i det sneklædte landskab med uendelig sigtbarhed.

De ni deltagere på SVE-NOR kurset fik fløjet mere end 100 timer sammenlagt.

Det lykkedes at få diamant-højden for Erling Jensen, Erling Rasmussen og Lars Kristensen. Lars satte sin højdevinding i K6'eren, så den har virkelig fået vist flaget.

Guldhøjden kom i hus for Johannes Nør, Jørgen Kristensen og Reino Savolainen. Alt i alt en bragende succes, der virkelig cementerer Vågå's position som diamantminen.

Vi har en masse nordiske

venner, som vi har rigtig meget til fælles med. Dette er SVENOR-kurserne en rigtig god indgangsvinkel til.

Jeg kan kun opfordre alle vi fladlandsflyvere til at deltage i kurser, før vi begiver os ud i bjergflyvningen. Der er mange nye ting og navnlig holdninger der skal læres for

at sikkerheden bevares.

Jeg tror det er Danewid der plejer at udtrykke det således: Bølgeflyvning er herligt, herligt men farligt, farligt.

Vi ses i bølgerne til næste år. ■



Annoncetelefon

Jakob Tornvig: 75 80 00 32

E-mail: jakob@tornvig.dk