

Velkommen til Faget Sikkerhed Trin 2

Målet for faget er at komme nærmere ind på følgende emner:

- Flyveplanlægning
- Flyveøvelser

Materiale: DHPU Driftshåndbog

og så skal du selv opsøge materiale

Rigtig god fornøjelse!
Uddannelsesudvalget DHPU

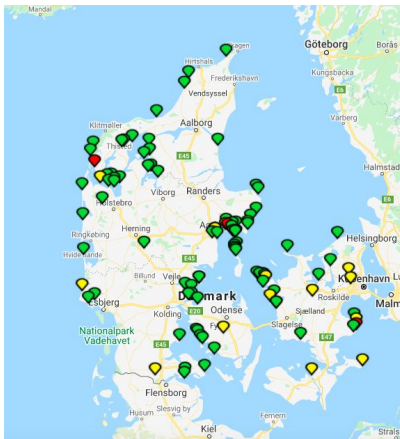


Hvis vejrguderne har begunstiget med dejligt flyvevejr, så skal man have taget stilling til flyvestedet.

Hvis det er et sted, man kender godt, så er man efter al sandsynlighed godt informeret omkring forholdene på det pågældende flyvested.

Hvis det er et sted, man ikke har været før, så tag fat i de lokale piloter for at spørge ind til forhold, man især skal være opmærksom på ved flyvestedet. Der kan muligvis være lokale flyveregler, der skal tages hensyn til, og de vil være rare at kende på forhånd.

Brug også gerne DHPU's [flyvestedsoversigt](#) til at finde ud af, om der er lokale flyveregler eller forhold, der skal tages hensyn til.



Nu har du samlet en del information, og besluttet dig for at tage ud at flyve, hvad så?

Forberedelse.

I henhold til lovgivningen, så skal man være både mentalt og fysisk klar til at kunne flyve. Hvis man har været ude at feste hele natten, og vågner med tømmermænd, så er det nok bedst at blive hjemme. Hvis man har for mange bekymringer, der fjerner fokus fra flyvningen, så er det også vigtigt at overveje, om det er bedst at blive hjemme.

Prøv at lave din personlige liste over ting, der kan fjerne det overskud der skal være for, at DU mener, at det er forsvarligt for dig at flyve.

Prøv at sætte det op i prioriteret rækkefølge.

Det vigtigste her er, at du mærker efter på krop og sjæl, og spørger dig selv - er jeg klar til at flyve?

Hellere tage en fridag, end at presse sig selv til en flyvetur, man ikke er 100% parat til.

Her går vi videre, og forudsætter at du er helt "fit to fly".

Og det betyder selvfølgelig, at du er udhvilet og har fået fyldt depoterne op med mad og væske.

Husk at medbringe mad og drikke, når du tager ud at flyve, så du kan få genopfyldt depoterne i løbet af dagen. Det er sjældent, at der ligger en købmand eller restaurant på vore flyvesteder.



Efter ankomst til flyvestedet vil det første være at tjekke vejrforholdene. Hjemmefra har du tjekket vejrudsigten, og nu er det nødvendigt at tjekke, om udsigten også rammer nogenlunde plet.

Det hænder ret ofte, især ved skræntflyvning, at vinden er helt anderledes end det, der blev lovet i vejrudsigten. Derfor er det vigtigt, at man vurderer vejret, inden man går i luften, og gerne inden man pakker ud, så man har en idé om, hvorvidt vejret er til flyvning for en selv. HUSK, at selvom der evt. er andre i luften, når du ankommer til flyvestedet, så er det ikke ensbetydende med, at du med dit niveau og erfaring kan flyve. Dette er meget individuelt, og afhænger af den enkelte pilot, og evt. af udstyr.

Planlægning før hver flyvning er vigtigt for at...

- A. undgå at glemme udstyr hjemmefra.
- B. kunne gennemføre flyvningen så sikker som muligt.
- C. vi undgår at udelande.
- D. vi kan tyde vejret på starten.

se svar nederst på næste side



Nu er vejret checket, og du skal nu have kigget på andre forhold, der gør sig gældende for flyvningen. Hvis man er taget ud på en skrænt for at flyve eller et bjerg, så kan der være noget med topografien (karakteren af landskabet) man skal tage hensyn til. Terrænet kan have indflydelse på starten, og det er muligvis ikke alle steder man kan starte. Der kan være rotoreffekt på startområdet, altså ingen vind at starte skærmen op i, eller vinden kan komme bagfra. Hvis man har planer om at toplande, så kan der være steder, hvor rotoren gør, at det kan være potentielt farligt. Så terrænet (topografien) kan være afgørende for:

- om man overhovedet kan komme i luften der, hvor man havde planlagt at starte,
- og den kan være lige så afgørende for, om man kan lande der efter flyveturen.

B

Vi har rigtig mange skrænter herhjemme, hvor det kan være svært, eller decideret umuligt at komme i luften pga. skræntens profil/form, og ligeledes umuligt at foretage en toplanding.



Trafik

Andre piloter/elever kan også udgøre en udfordring.

Er der en rift om pladsen på jorden og i luften, så er man måske nødt til at vente på sin tur.

Som elev eller nyuddannet pilot kan man måske føle sig ekstra presset/stresset, hvis man skal flyve sammen med for mange. Hvis det er tilfældet, så vent.



Andre brugere af området.



Der kan være "turister" på både start og landing, som man skal tage hensyn til. På starten kan man pænt bede folk om at flytte sig, så man kan starte forsvarligt, anderledes er det på landingen, så det vil være en god idé at have forberedt sig på, at der evt. kan være folk på landingen. Især når man flyver langs kysterne herhjemme, kan der være mange mennesker på stranden, og derfor er det altid godt at have tjekket forholdene omkring det planlagte landingssted. Anderledes er det, hvis man tvinges til at lande et andet sted end det planlagte. Det vender vi tilbage til lidt senere.



Hvis flyvestedet er en optræksplads, så skal man være opmærksom på, at pladsen også i visse tilfælde bruges til anden luftsport, såsom svævefly, faldskærm, RC etc.

Hvis dette er tilfældet, så skal man have indhentet information vedrørende anden trafik og koordineret sin flyvning med de andre brugere.

Efter man har checket forholdene, og blevet enig med sig selv om, at man er klar til flyvning, så er det tid til at pakke ud.



Jf. DHB del 222) Forberedelser før flyvning Preflight Check:

Udøveren skal før hver start nøje kontrollere hangglider/paraglider, seletøj og udstyr, for at sikre korrekt montage, afsløre slitage, brud, rifter, svækkelser o.lign., (checkliste). Kun hangglider/paraglider og udstyr i sikkerhedsmæssigt forsvarlig stand må anvendes.



Med andre ord, så stilles der krav om, at man før hver start tjekker at udstyret er i forsvarlig stand, så flyvningen kan gennemføres med størst mulig sikkerhed.

Til brug for at sikre, at man husker at checke og gennemse alt, kan man med fordel lave sig en huskeseddel (checkliste), hvor man i punktorden har nedskrevet de vigtigste ting. Der er ingen krav til, hvordan en checkliste skal se ud, og heller intet krav til, at man skal bruge en. Dette er blot en opfordring, og det kan være en rigtig fornuftig idé at benytte sig af en huskeseddel/checkliste, så intet glemmes.

I denne del af processerne er det også yderst vigtigt, at man sørger for at checke, at man har monteret paraglideren korrekt til seletøjet. At riserne er sat rigtig i karabinerne, at linerne ligger frit og ikke er snoet, at reserven er korrekt monteret i seletøjet og skærmen lagt ud til start.

[Film](#) om preflight check



Herefter, er du klar til at "iføre" dig seletøjet.

HUSK, man tager altid hjelm på som det første, inden man tager seletøjet på. Det kan være farligt at blive slæbt bagefter skærmen uden hjelm på hovedet, hvis vinden skulle gribe skærmen, mens man er igang med at ihægte sig.

Efter man har fået hjelm på hovedet og blevet hængt i seletøjet, så er det vigtigt, at man checker, at det er gjort korrekt.

Lær gerne denne remse udenad

L - M - B - H

L = Lår

M = Mave

B = Bryst

H = Hoved/hjelm

Nogen inkluderer derudover snørebånd, så det bliver et 5-punktscheck.

På denne måde får man tjekket om alle karabiner er spændt/lukket, og at intet er glemt. Det kan være decideret farligt at komme i luften og have glemt at spænde lårstropperne. Dette har gennem årene kostet flere dødsfald, så det er ikke noget der skal tages let på.

Lær remsen, den er til stor gavn.

Faste procedurer er i det hele taget en rigtig god idé.

Ved at gennemføre ens preflight check og start rutiner efter faste procedurer, så minimerer man risikoen for at begå fejl. Ved at gentage disse procedurer igen og igen, så bliver de til rutiner, og rutiner giver øget sikkerhed, og dermed mere sikker flyvning.

Nu er man klar til at flyve, og det sidste man skal checke, inden man trækker skærmen op er, om der er frit luftrum til at starte i.

BEMÆRK, ved optræk vil der være lidt ekstra ting, som skal være på plads, da der også er en bil- eller spilfører, som skal være klar og evt. en radiooperatør som mellemed mellem pilot og bil/spil. Så start ikke før alle er klar.

Læs gerne DHB del 250. Regler for optræk af hangglidere/paraglidere.

Når luftrummet er checket, og man har konstateret, at der ikke er noget til hinder for, at man kan starte, så trækker man skærmen op til flyvestilling.

Ved krydsstart kontrollerer man alle liner for knuder, om man har fået løftet noget med op i linerne (kviste, tang el.lign.), inden man vender sig om i flyveretningen.

Man ser ret ofte piloter trække skærmen op, og vende sig om ret hurtigt, uden at checke liner m.m. Dette er ikke en korrekt fremgangsmåde, og en dårlig vane. Mange gange mister disse piloter herredømmet over skærmen og skal starte forfra.

Fokuser i stedet for på at trække skærmen op i flyvestilling og give tid til at tjekke liner m.m, mens du står krydset, for derefter at vende dig rundt stille og roligt.



En god start er ofte efterfulgt af en god flyvning, mens en dårlig start ofte fjerner fokus fra den første del af flyveturen, og derfor kan blive potentielt farligt for flyvningen.

Så vær omhyggelig med at få lavet en god start.

Hvorfor er preflight check vigtigt?

- A. Fordi det sikre at man har tjekket vejrudsigten.
- B. Fordi det sikre at alle tilstedeværende piloter kender din flyveplan.
- C. Fordi det sikre, at du ikke kommer i luften med udstyr der ikke fungerer optimalt.
- D. Fordi det sikre, at din groundhandlings telnik er optimeret.

Hvad er det sidste man gør inden man tager seletøjet på?

- A. Tjekker om riserne er korrekt monteret til seletøjet.
- B. Tjekker at der ingen knuder er på linerne.
- C. Sørger for at skærmen er lagt korrekt ud til start.
- D. Tager hjelm på.

se svar nederst på næste side

Nu har du fået trukket skærmen op, du har checket alle liner, og vender dig herefter om, så du står i flyveretningen.

Inden man blot "spurter" ud over kanten er det vigtigt, at man tjekker luftrummet en ekstra gang, så man er sikker på, at luftrummet stadigt er frit, så man kan starte ud, uden at være til gene eller fare for andre.



Det vigtigste nu er, at man får accelereret skærmen korrekt op iht. den vind, man møder.

Hvis man bevæger sig for hurtigt fremad i meget vind, vil man typisk blive løftet fra jorden inden kanten og blive løftet nogle meter tilbage. Ret ofte resulterer dette i, at man mister herredømmet og evt. bliver trukket bagefter skærmen

Det er derfor vigtigt, at accelerationen er tilpasset den vind, man starter i. Ved korrekt acceleration er brystet som regel skudt foran riserne. På denne måde holder man trykket på de forreste risers, og kan bedre styre skærmen.

Ved skræntflyvning vil man ofte gå stille og roligt ud mod kanten, og først accelerere ekstra meget op ved at tage to hurtige skridt til sidst ud over kanten.

Ved frontstart, optræk og start i svag vind skal man normalt bevæge sig noget hurtigere for at komme i luften pga. den mindre modvind, man møder.

Remser og checklister...

- A. kan bruges til at huske vigtige ting.
- B. kan bruges til at glemme vigtige ting.
- C. er ligegyldige.
- D. er noget piloter ikke bruger.

se svar nederst på næste side



Ved frontstart kan man ikke checke linerne så godt, når man rejser skærmen op til flyvestilling, som man kan ved krydsstart, da skærmen ligger bagved en. Derfor er det meget vigtigt, at man får lagt skærmen korrekt ud, så man undgår knuder på og kviste i linerne el. lign. Man kan risikere at være i luften, inden man opdager, at der er noget i vejen, så giv dig god tid til at checke, at alt er i orden.

Efter man er kommet i luften og er begyndt at flyve, er det vigtigt, at man på forhånd har planlagt selve flyveturen og alternativer, hvis noget ændrer sig undervejs.

I normalt flyvesprog kalder man dette for Plan A og Plan B.



Plan A er det, man gerne vil med flyveturen. Hvor man gerne vil flyve hen, hvor lang tid man ca. mener turen skal tage, hvordan man har påtænkt sig turen skal udforme sig. Man skal også vurdere hvilke normale forhindringer, der kan være på vejen, om turen kræver ekstra udstyr (varmere tøj, variometer, reserveskærm m.m.), om der er nogen, der skal kontaktes inden start (har man påtænkt at flyve igennem kontrolzoner som kræver klarering el. andet), opsamling ved udelanding etc. Planen kan indeholde alle mulige tænkelige ting, man mener skal være på plads for at kunne gennemføre flyvningen på bedste og mest sikre måde



Plan B er den ekstra plan, man skal have, hvis noget uforudset opstår.

- Hvis termikboblen fører en ind over usikkert terræn - hvad så?
- Hvis det blæser op, og man ikke kan gennemføre den planlagte toplanding - hvad så?
- Hvis vinden forsvinder, og man er nødt til at lave en "nødlanding" - hvad så?
- etc., etc., etc.....

Det er vigtigt, at man har tænkt scenarierne igennem inden start, så man har en Plan B, hvis noget ikke går som planlagt. Det er videnskabeligt bevist, at folk, der gennemtænker forskellige scenarier, agerer hurtigere og mere korrekt, når uforudsete hændelser opstår. De er netop allerede forberedte på, at det kunne ske, og på denne måde har de planlagt det næste step til at redde situationen.

Så HUSK, Plan B er mindst ligeså vigtig som Plan A, og i visse tilfælde endda vigtigere.

Hvor stor eller lille ens Plan A og B er, afhænger selvfølgelig af, hvilken type flyvning, man planlægger.

En nedflyvning fra toppen af en skrænt i Vestjylland kræver ikke så meget planlægning som en nedflyvning fra et bjerg.

En XC tur på 100 km. i Alperne kræver også langt mere planlægning, end en skræntflyvning i Danmark.

Planlægningen er helt afhængig af kompleksiteten i den flyvning, man ønsker at gennemføre.

Men uanset om flyvningen tager lang eller kort tid, så er det vigtigt, at man har gennemtænkt flyvningen inden start.

Indenfor den professionelle flyvning bruger man begrebet contingency procedurer, og åbner dermed mulighed for at have mere end blot A og B planer, men et utal af varianter, som afhænger af (contingent) hvordan situationen udvikler sig.



Uanset hvor god en flyvetur man er ude på, så har alting en ende. Inden for flyvning betyder det landing. At lande er ikke blot at sætte to ben på jorden, den skal gerne planlægges. Som nævnt længere oppe, så er det altid en god idé, at man har checket landingsområdet, inden man gik i luften. På denne måde har man et overblik over, hvordan landingen kommer til at foregå.

Når man flyver i bjergene sydpå, så er der på landingsområderne ofte opsat skilte der viser, hvordan de lokale ønsker at landingen skal foregå. En "lige efter bogen" landing foregår ved, at man ligger i et bestemt område og smider højde, herefter flyver man på et medvindsbæn, derefter drejer man om i et tværbæn for til sidst at dreje op i modvindsbænet på vej ind til landingsområdet. Dette er en struktureret måde at lande på, og det sikrer, at alle ved, hvordan det skal gøres, og at ingen flyver på tværs af hinanden.



En anden metode ved indflyvning fra stor højde er at lave S-sving og 8-taller på vej ind mod landingen for at smide højde.

Vores flyvning skal altid planlægges, så vi er så godt forberedte som muligt. Både på det vi forventer, men også i forhold til det der kan opstå uventet. Derfor snakker vi meget om at have en Plan A og en Plan B. Men hvilken af de to er den vigtigste?

- A. Plan A
- B. Plan B
- C. De er lige vigtige

se svar nederst på næste side





Videoerne, der er links til her, forklarer og viser på hver sin måde hvordan en god landing kan gribes an, og forklarer også, hvad man skal have fokus på. Bliv inspireret til at tænke scenarier ind: ved landing på et kendt sted, men også ved landing i et område, man ikke på forhånd kender til, eller hvis vinden er blæst op, og man bliver tvunget til at ændre sin plan for indflyvningen.



[Lande sikkert](#) (uden windsock)

[Toplanding](#) let vind

[Landingsteknikker](#)

[Lande sikkert](#) (dal-vind)

Vi siger igen STOR tak til Jocky Sanderson og Flybubble for at få lov til at anvende deres materiale,



Man plejer at sige, at **en landing man kan gå fra er en god landing.**

Det er nok en sandhed med modifikationer, men udsagnet betyder, at indimellem kan man være tvunget til at lave en landing som af sikkerhedsmæssig grunde ikke er korrekt efter bogen, men at det var den eneste mulighed for at komme hel og sikkert ned. Så man kan have været nødsaget til at lave en hård landing, lande i en busk, træ el.lign. eller foretaget en landing, som ikke var særligt køn blot med det formål, at lave en landing som skulle redde en for en dårligere situation.

Som der kan læses i siderne ovenfor, så er der meget at forholde sig til, når man vil ud at flyve en tur.

Jo mere erfaring man får, desto nemmere får man også ved at planlægge flyvningen, gennemskue farlige situationer, og redde sig ud af det, som var svært at planlægge hjemmefra.

HUSK!

God planlægning = sikker flyvning.



En god landing er?

- A. En landing man kan gå fra.
- B. Er en landing hvor man står op.
- C. Er en landing der er planlagt.
- D. Alle landinger er gode landinger.

se svar nederst på næste side

Flyveøvelser

Her på trin 2 skal vi kigge på de flyveøvelser, der handler om sving (mild til medium krængning), hvordan man korrigerer for afdriften og hvordan, man lander indenfor et forudbestemt område.

Sving

Den ekstra højde, man skal flyve i her på trin 2, giver mulighed og tid til at manøvrere vores paraglider noget mere ift. de små nedflyvninger, man udførte på trin 1.

Paraglideren styres via de to bremsehåndtag (og vægtstyring, det kommer vi til i senere modul). Ved at trække ned i den ene vil skærmen begynde at dreje til den side, som man trækker i.

Med andre ord, man svinger skærmen til en side for at dreje.

Der kan under flyvning være forskel på, hvor meget man ønsker at krænge i svingene. Dette afhænger af det løft eller situation, man befinder sig i.



Uanset om man ønsker at krænge mere eller mindre, så er der ting man skal være opmærksom på, når man begynder at dreje skærmen.

Når skærmen begynder at dreje, så vil den øge sin hastighed. Hastigheden vil stige jo mere, man krænger skærmen. Højere krængning betyder også, at skærmen vil dykke pga. den højere fart. Er man tæt på jorden, skal man være meget bevidst om, hvor meget ens skærm dykker, så man undgår at kolliderer med jorden.

Hvor meget man ønsker at krænge, afhænger af den enkelte situation.

På dette trin vil du ikke komme til at flyve i løft, men vi beskriver teorien for sving og krængning her.

Hvis man flyver i let løft på en skrænt og er nået til det punkt, hvor man gerne vil vende og flyve den modsatte vej, så kan det evt. være en fordel at krænge skærmen mere end normalt. På den måde opnår man en højere fart, som godt nok indebærer, at man dykker ned under den højde man startede drejet fra, men den ekstra fart kan man omveksle til højde ved at lade skærmen dykke helt ned, for derefter at blive løftet op igen. Ret ofte vil det løft, der kommer efter dykket kunne give os lidt ekstra højde. Dog skal man huske, at når man stiger op efter dykket, at man får bremset skærmen op, når man mærker at man er på toppen af løftet. Hvis man ikke bremser den op på toppen, så dykker skærmen ned igen, og man har intet vundet.

I svag termik vil det typisk være lidt omvendt. Her hjælper det ikke at krænge sin skærm for meget, da det blot vil bevirke, at man dykker mere, end man efterfølgende kan vinde i den svage termik.

Her vil det være en fordel at lave lidt fladere sving, så man bliver i løftet i længst mulig tid.



Når man snakker sving/drej, så er man også nødt til at snakke om afdrift. Da vi næsten altid flyver i en eller anden form for vind skal man være opmærksom på den afdrift, der kommer når vi bevæger os fra modvind over i sidevind og medvind.

Hvis man laver et 360 graders sving, så vil man møde alle retninger af vinden.

Hvis man ikke foretager sig noget, så vil man drive med vinden.

Hvis vinden kommer ind fra siden, så vil man lige så stille drifte med vinden. Derfor er man nødt til at bremse skærmen i den side, hvor vinden kommer fra, så man holder den planlagte kurs.

Dette er selvfølgelig meget vigtigt ift. skræntflyvning, da det er metoden for at kunne flyve frem og tilbage parallelt med skrænten.

Ved termikflyvning gælder det samme, hvis man får vinden ind fra siden og gerne vil holde en planlagt kurs. Men når man kredser i termikboblerne, så møder man vinden fra alle retninger. Fidusen ved termikflyvning for at vinde højde er selvfølgelig at blive inde i boblen i så lang tid som muligt. Da boblerne bevæger sig med vinden, vil de meget sjældent stå som et lodret tårn, men i stedet have en skrå vinkel.

For at blive inde i boblen, når den har en skrå vinkel, så er det nødvendigt, at man flyver lidt længere op imod vinden. Når man så begynder at dreje rundt, og kommer i afdrift med vinden, så har man mere tid/plads til at få drejet rundt inde i boblen, og derved udnytter man løftet optimalt. Undlader man at flyve længere op mod vinden inden man drejer, så risikerer man at flyve for langt på medvind, man flyver ud af boblen, og så mister man højde.



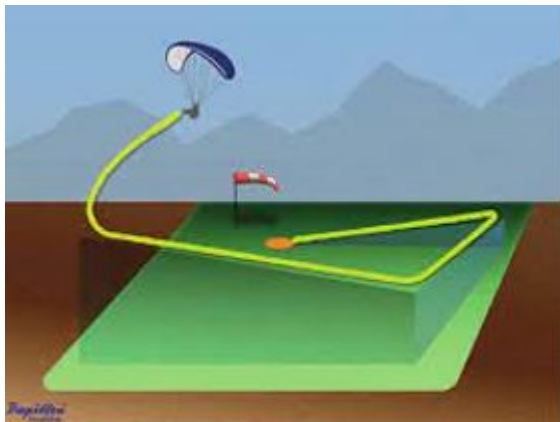
Faren ved afdrift er, at hvis man ikke tager action og korrigerer for vinden, så overlader man hele styringen til naturens kræfter.

På skrænt ville det kunne betyde, at man ufrivilligt kunne drifte ind i skrænten eller blive blæst bagover toppen med en uheldig landing til følge.

Ved termikflyvning hvor boblen følger vinden skal man være opmærksom på, hvor boblen bevæger sig hen. Hvis boblen fører en indover uvejsomt terræn eller hen over toppen om på læsiden, så vil det være en god idé at afbryde og flyve væk fra boblen og prøve at finde noget andet løft.

Vær opmærksom på at

Højere vind = større afdrift



Landing indenfor et givent område.

Tidligere under flyveplanlægning, kiggede vi på de ting, man skal være opmærksom på, når man er på vej ind til landing. Det inkluderer hvordan man laver en sikker landing, også når det blæser op eller andet kommer i vejen.

På trin 2 skal man lære at lande indenfor et givent område, som er udstukket af instruktøren. Og hvorfor nu det?

Som paragliderpilot, så flyver man rigtigt mange steder, både langs kyster, på optrækspladser og i bjerge. Landingspladserne, som hører til de forskellige flyvesteder kan variere rigtig meget. Man kan komme steder, hvor der er masser af plads til at manøvrere rundt på, men man kan også komme steder hvor selve landingsstedet er langt mindre, og hvor man skal lave sin indflyvning mere præcist for ikke at risikere, at ramme ved siden af. Og lige derfor er man nødt til at øve sig i, hvordan man får lavet sin indflyvning mest optimalt, så man kan lande på det punkt, som man har udset, eller tæt derpå.

Trin 2 handler om højdeglidninger, derfor vil vi her på trinnet kun gennemgå landinger, der hører hertil.

Typisk taler vi om landing på en optræksplads, eller på andre større landingspladser i svag vind, og her er der nogle faser, man skal øve sig på for at lave en perfekt landing.

- Man skal smide noget højde
- Man skal flyve noget højde af på medvindsbenet.
- Man skal flyve tværbenet, så det passer i forhold til landingspunktet.
- Man skal flyve modvindsbenet, så man rammer landingspunktet (eller tæt derpå).

For at ramme indenfor det område, som instruktøren har udpeget, skal man altså få de forskellige faser af indflyvningen til at harmonere med hinanden.

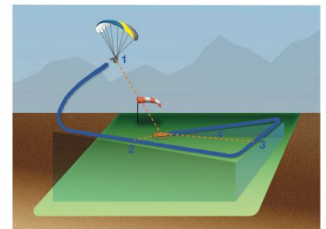
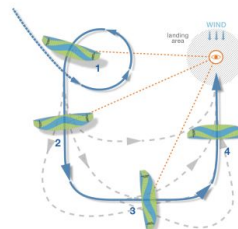
Hvad sker der når vi svinger/drejer vores skærm?

- A. Hastigheden øges
- B. Hastigheden sænkes
- C. Hastigheden forbliver konstant.
- D. Skærmen stiger.

Hvorfor skal vi være forsigtige med, at lave et skarpt sving tæt på jorden på vej ind til landing?

- A. Den ekstra fart svinget giver kan gøre det svært at bremse skærmen så meget op, så vi undgår at falde.
- B. Den langsommere fart som svinget generere kan gøre at skærmen staller. Og dette vil være katastrofalt i lav højde.
- C. Den ekstra højde, som svinget generere kan medføre, at vi risikere at flyve for langt på landingen.
- D. Svinget gør at vi mister højde. Er vi for tæt på jorden risikerer vi, at kollidere med jorden.

se svar nederst på næste side



Fase 1, hvor man skal have smidt noget højde ved at dreje 360 grader rundt, eller flyve i et 8-tals mønster, er også tidspunktet, hvor man udpeger det punkt, hvor man gerne vil ende med at stå, når man lander.

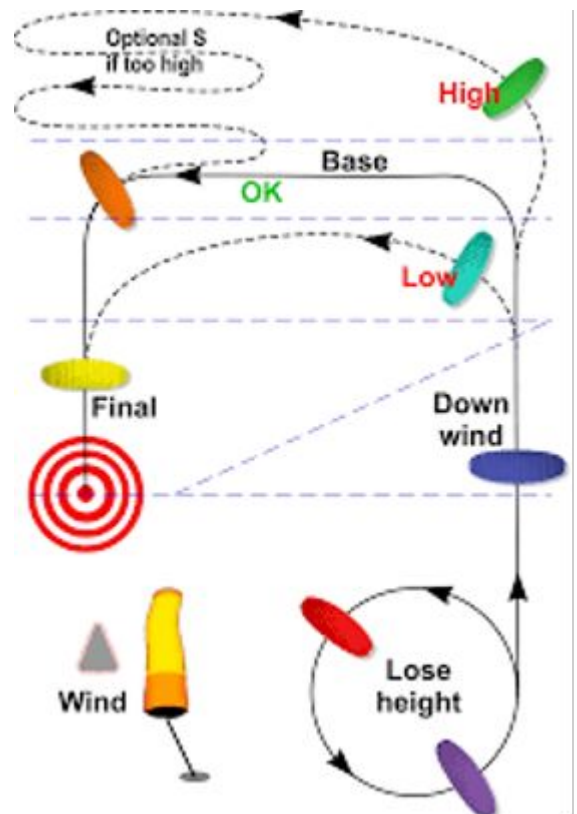
Så vær hele tiden opmærksom på, hvor punktet er, og hvordan du er placeret ift. punktet.

Højden, man skal ned i, skal kunne dække de tre sidste ben. I starten er det svært at få det til at passe 100%, det er derfor du skal øve dig.

Fase 2, medvindsbenet. Her skal du stadigvæk have øje på landingspunktet for at danne dig et overblik over, hvor langt du skal flyve i medvinden. Hvis du flyver for langt, risikerer du, at du har for lidt højde til de sidste to ben, og flyver du for kort, kan det være nødvendigt at forlænge dit tværben.

Fase 3, tværbenet. Hvis din højde ikke passer med din planlagte indflyvning, så har du muligheden for at rette til på tværbenet. Er du for højt oppe, så forlæng, og er du for lav, så afkort det ved at flyve lidt mere på skrå.

Fase 4, modvindsbenet. Til sidst er der kun selve indflyvningen op imod vinden. Sørg for at holde god fart i skærmen, og undgå at bremse skærmen før til allersidst, så du undgår at stalle skærmen i lav højde.



Når man laver den sidste del af indflyvningen til landing, og dette gælder alle former for landing, så vil man på slutglidet hurtigt kunne se, om man rammer det landingspunkt, man havde udvalgt sig.

Hvis punktet forsvinder ind under dig, så er det fordi du ligger for højt, og hvis punktet forsvinder op i landskabet, så er det fordi du ligger for lavt.

Ligesom alt muligt andet, så er en god indflyvning noget, der skal øves mange gange for at man får den rigtige fornemmelse i forhold til højde, vind og korrekt placering iht. landingspunktet.

Som tidligere nævnt, så vil der på mange landingspladser i bjergrige områder vil der ofte være placeret et informationsskilt på landingsområdet, der fortæller hvordan de lokale gerne vil have at indflyvningen skal foregå iht. de faser, der er beskrevet ovenfor. Hvis der findes et informationsskilt, så husk at læse det inden du tager på bjerget for at flyve. Så er du forberedt, inden du når til landingen, og så øger du dermed sikkerheden for dig selv og andre piloter.



Slut for denne gang.
Vi ønsker held og lykke med prøven.
DHPU's Uddannelsesudvalg

