

# Innkomne forslag

---

## Forslag fra Anders Hamre

### Forslag 1:

Vedta felles årskort for flyleie i alle klubbens tre grupper.

Begrunnelse:

Dette er allerede tilfelle i dag for motor og seilgruppa, bortsett fra at årskortet i motor kun gjelder for LN-DFK i seilgruppa.

Felles årskort vil kunne øke aktiviteten på tvers av gruppene, det kan føre til tettere samarbeid og økt forståelse for hverandres aktivitet.

Inntekter for å dekke ulike driftskostnader i gruppene kan reguleres ved timespris og/eller slepepris.

Felles årskort vil kunne føre til høyere og mer variert aktivitet hos den enkelte pilot på grunn av lavere kostnad totalt sett.

### Forslag 2:

Om mulig etablere oppstillingsplass/skulder på jorde langs første del av bane 28. Ca. 10 meters bredde.

Begrunnelse:

Økt sikkerhet ved at det vil være lettere å få seilfly raskt ut av banen, og man vil kunne dytte tilbake seilfly samtidig med at andre fly lander eller tar av. Økt effektivitet/aktivitet som følge av dette.

Færre skader og mindre slitasje på seilfly, som i dag ofte dyttes over en grøft og ut på jordet for å gi plass til landene fly.

Mindre stress for elever og instruktører i seilgruppa, som kan forberede leksjonen i flyet før andre drar det ut på stripa.

## Forslag fra Jørund Martinsen

Husker ikke hvor jeg så det, men jeg leste om et sted som en flyklubb hadde fått gratis brukt kunstgress som de brukte på midten av banen.

Dette hadde jo vært genialt i forhold hvordan vi sliter med forholden på midten.

Kanskje satt dato for åpen dag allerede nå og hva med å få lov til å bruke/leie jordet på høyre side når vi kjører ned til plassen.(avhengig at det er slått)

Fått hørt med Brannvesenet og kanskje redningstjenesten til å vist ut helikopter?

## Forslag fra Gunnar Støltun

### Punkt 1

Jeg har en hjertesak som har plaget meg lenge. Det gjelder saken om skyvedører mellom klubbrommet og undervisningsrommet som er trukket ut av byggeprosjektet. Byggekomiteen ved Morten Svendsen valgte å fjerne denne jeg hadde tegnet og som byggekomiteen på den tid jeg hadde ansvaret for oppføring av bygget hadde enstemmig godkjent.

Jeg har gjentatte ganger gjort henvendelser om at dette ikke måtte fjernes og at undervisning skulle kunne utføres i fred og ro uten forstyrrelser fra andre klubbaktiviteter. Byggekomiteen har valgt ikke å besvare mine gjentatte henvendelser. Jeg ber om at dette rettes og at foldedører kommer på plass.

Jeg har gjort undersøkelser og det kan installeres lette foldedører til under 50 000. Med 150 000 som dere får som resultat av min søknad til Bergstiftelsen bør dette gjøres. Jeg har også bedt om bekreftelse på "besparelser" i bygget ikke kom til utførelse om disse midler kom. Byggekomiteen har ikke engang svart.

### Punkt 2

Jeg har anmodet Fjelltun å sende meg siste styremøterapport, et offentlig dokument som det gis adgang til i lovene. Jeg merker meg at det vurderes å engasjere et firma til 20-30 000 for råd om økonomisk støtte. Det er helt utrolig. Det har man råd til.

Jeg har uten noe vederlag, kun med kjærlighet til flying donert dere, først 240 000 fra stiftelsen jeg hadde opprettet når den avsluttet sitt virke, dernest når jeg foreslo nytt klubbhus jeg tegnet om i samråd med valgt ferdighusfirma og la grunnlaget for søknad til Extrastiftelsen der vi mottok 2,4 mill og tilslutt min søknad til Bergstiftelsen som dere i disse dager mottar 150 000 fra. Om det siste har jeg fra styremedlemmene intet hørt.

Å søke støtte og midler fra offentlige kilder med navn på fond og stiftelser er fullt tilgjengelig og kostnadsfritt. Til det trengs ingen assistanse fra meg eller andre. Antar at et slikt firma kun gir dere adresser til fond og stiftelser som er offentlig tilgjengelig. Et slikt tankeløst engasjement bør avvises på årsmøte.

### Punkt 3

Jeg har av Ingar Brenna, Alexander Popov og Morten Svendsen blitt utsatt for uverdigg behandling, kastet av byggekomiteen, blitt mistenkt for å ha uredelige forhold med Hellvikhus ettersom byggesaken gikk så bra uten problemer og fjernet fra byggekomiteen. At de bak min rygg gikk til ledelsen av Hellvikhus om hvorfor jeg attesterte regninger som antagelig ikke var utført, ble forkastet på sin egen urimelighet. Min profesjonalitet er uplettet og gitt klubben uten vederlag.

Popov beskyldte meg som rasist og uverdigg som medlem i klubben der jeg lurte på hvorfor han la seg flat for grunneier, kunne det ha kulturelle årsaker. Dette kom fram i en personlig bekymringsmelding jeg som ansvarlig for byggeprosessen sendte Kolbjørn Walderhaug vedrørende Ingar Brennass oppførsel, antagelig for å fremme sine egne interesser og som Walderhaug videresendte Brenna med løfte om ikke å føre det videre og som han ikke holdt,

men publiserte for all verden. Jeg har i ettertid blitt meddelt at Kolbjørn beklaget dette. Det er ikke diplomati å la andre i stikken.

Som styreleder i en stiftelse har jeg sendt rundt 40 fremmedspråklige ungdommer gjennom utdanning til flyging der de fikk anledning til å fly seilfly opp til solo på Starmoen. Av ca 80 ungdommer som fikk den hjelp til å komme vekk fra gaten ble det betalt 840 000. Noen rasist faller således på sin egen urimelighet. Beklagelser fra Popov er intet hørt.

Jeg har gjentatte ganger overfor styret og byggekomiteen krevet mortifikasjon på disse beskyldninger uten engang å ha fått svar fra de angjeldende personer.

Jeg er mer enn villig til å motta en uavhengig gruppe som jeg kan dokumentere mine anførsler overfor. Jeg har skrevet en bok "En Oddysee, fritt fall , en såpeopera i flere akter" på over 170 sider der hver sak er dokumentert i årene 2014 og 2015. Den første halvdel har styremedlemmene uten jeg har mottatt tilbakemelding.

Med denne redegjørelse ber jeg årsmøte treffe de nødvendige tiltak og få klubbens uforbeholdne unnskyldning

#### **Punkt 4**

Jeg har gjennom mer enn to år samarbeidet med Øyvind Moe og opplevd ham som en svært uegennyttig og engasjert styreleder. Vi har arbeidet i hundrevis , ja til sammen tusenvis av timer for en drøm om å gjøre en klubb vel levedyktig til å hamle opp med en fremtid vanskelig å forutse. Jeg ser med sorg på hva han også har blitt gjenstand for av bakvaskelser og motforestillinger ved å ruske opp i saker, problematisk for en klubb.

Jeg har flere ganger tatt til orde for å gi han nødvendig støtte. Det ser ut som den samme troika , søker å få ham fjernet. Det er skammelig. Uoverensstemmelser er til for å fjernes og forstås og ikke motsatt fra bakmenn som sprer uhygge.

Man kan trække på ømme tær, beklageligvis noe som til tider er nødvendig og må for en god styreleder være tillatt, ja krevet, dette for å luke ut feil i sikkerhetsprosedyrer og driftstillatelser. Tror han kan stå med en rak rygg. Er det noen som ikke burde bekle noen funksjoner i klubben er det andre, disse tre.

#### **Punkt 5**

Jeg har av glede til flygingen skrevet et epos til klubbene trofaste gjengangere. Det er litt om Jonathan Livingston Seagull. Jeg ber om den vedlegges saksdokumentene.

#### **Punkt 6**

Jeg ber det neste valgte styret ikke å gå i det gamles fotspor, men søke å få en langsiktig konsesjon på plass, utarbeide en ny leiekontrakt med grunneier og se til at klubben kan være herrer i eget hus som gir de utviklingsmuligheter en ny tid krever, fri for manipulering fra krefter som søker egen forherligelse. Husmannstilværelse i Norge er for lengst avskaffet.

### Punkt 7

Jeg krever i henhold til klubblovene at denne orientering vedlegges årsmøteinnkallelse for orientering og påfølgende behandling. Den er sendt innenfor kravet til behandling og kan ikke avvises.

## Forslag fra Ingar Pedersen

### Forslag til årsmøte i Drammen Flyklubb, 18.02.16:

Det etableres et lovutvalg som skal gjennomgå og fornye alle klubbens lover, instruksjoner, bestemmelser, prosedyrer og andre relevante dokumenter.

**Forslagstiller:** Ingar F Pedersen m.fl

#### **Bakgrunn:**

Det har over tid blitt klart at klubbens lover, instruksjoner, bestemmelser osv har betydelige mangler på flere områder. F.eks beskriver dagens lover dårlig ansvarsforhold mellom gruppestyrer og hovedstyre, noe som var mye bedre definert i forrige utgave, flere instruksjoner er utdatert, statutter og avtalemaler er foreldet osv osv.

Dette gjør at klubbdriften blir uoversiktlig, det oppstår uklarheter om hvem som skal gjøre hva, hvem som har hvilke ansvar, hvordan og når ting skal gjøres.

Denne "tåkete" situasjonen gjelder også en del andre områder i klubben f.eks regnskapsføringen, hvor det beviselig er vanskelig å skjønne konteringer, disposisjoner, noe som gjør at vi bla på årsmøtet må bruke unødvendig mye tid på å skjønne resultatene fra regnskapet. Hadde fordelingsnøkler, prioriteringer osv vært beskrevet hadde det vært lett å verifisere at regnskapet var riktig, og det ville være enklere for oss "ikke regnskapskyndige" å skjønne hva som foregår hvilket vil være til klubbens beste over tid da medlemmene vil få et bedre eierskap og føle ansvar for det som foregår, og ikke minst behandlingen av regnskapet på årsmøtet burde være gjort unna på få minutter.

#### **Målsetning:**

Det vi må tilstrebe er å ha et system som gjør at klubbdriften er transparent, lettforståelig for alle, og som forbedrer kontinuiteten i alt klubbarbeid. Slik det er i dag så er det faktisk ikke mulig på en enkel måte å finne ut hvilke oppgaver, tidsfrister, datoer ol som gjelder for f.eks en formann i et av gruppestyrene. Man er avhengig av at noen kan fortelle hva som skal gjøres, eller ha vært med over tid selv slik at man har erfart dette.

Det er en relativt enkel oppgave å beskrive hva som må gjøres av hvem til hvilken tid mm, men ikke dermed sagt det er en liten oppgave. Stig Hovind har allerede begynt på et lignende arbeid med en klubbhåndbok, denne burde kunne integreres inn i resultatet av dette forslaget. I tillegg finnes mye av det som trengs hos oss i NLF seil og mikro seksjon, men mange vet ikke at det ligger der. Så det er ikke slik at dette utvalget må starte på bar bakke, det finnes mye å trekke på.

Derfor:

**Forslag til vedtak:**

- Det opprettes et lovutvalg som får som mandat å revidere klubbens lover, instruksjer, bestemmelser etc ihht bakgrunnen og målsetningen over. Utvalget skal jobbe selvstendig i tillegg til å vurdere forslag fra medlemmer. Alle medlemmer oppfordres til å sende inn forslag.
- Gruppen skal ta utgangspunkt i dagens dokumenter fra klubben, og bruke dokumenter fra NLF/NIF der det passer. Dersom noe som er beskrevet fullgodt i f.eks mikrohåndboken skal det henvises/linkes dit.
- Utvalget skal bestå av 6 medlemmer, 2 fra hver gruppe. Medlemmene fra samme gruppe jobber samme, men kun et møter i utvalgsmøtene. Gruppestyrene utnevner sine medlemmer asap helst umiddelbart etter årsmøtet, senest innen 1. mars. PS: med referanse til NIFs lover para 2.5 pkt 3 så kan ikke personer i styre, valgkomite, revisor mm også sitte i lovutvalg.
- Utvalget skal innkalle andre personer etter behov, og kan tilknytte seg fler på mer eller mindre permanent basis etter behov (f.eks NIF/NLF jurister, annet fagpersonell), men må overholde habilitets punktet ovenfor. Utvalget kan også innhente eksterne konsulenter dersom et av styrene tar eventuell kostnad ved dette.
- Utvalget velger selv sin leder, en oppgave som gjerne kan rullere mellom medlemmene
- Utvalget skal fortløpende publisere sine forslag for "høring" blandt medlemmene. Webansvarlig skal opprette et lukket klubbområde på webserveren for dette formålet. Høringssvar skal sendes til utvalget, og behandles etter utløpt frist som settes av utvalget.
- Utvalget samarbeider med styrene om å kalle inn til ekstraordinære årsmøter for å vedta endringer i lover, bestemmelser, og instruksjer ol. Enklere dokumenter som avtalemaler ol kan tas i bruk etter behandling i aktuelle gruppe styrer.
- Utvalget må selvsagt ta hensyn til NIFs lovnorm, NLF sine bestemmelser og andre relevante lover og regler.
- Utvalget oppløser seg selv når det mener at alle nødvendige endringer er innført.

Ingar Pedersen  
Kongsberg, 03.02.2016

## Forslag fra Morten Harr

Til: Ordinært årsmøte i Drammen Flyklubb, 18.02.16  
ved Hovedstyre, DFK  
ved Seilflystyre, DFK

Fra: Morten Chr Harr  
Seilflygruppen

Dato: 03.02.2016

Sak: Regnskapsfunksjonen i DFK

1. Drammen Flyklubb er Pliktig å føre sitt regnskap på en ryddig, representativt og riktig måte. Klubbens regnskapsførsel Skal også være ihht «god regnskapsskikk», og selvfølgelig i samsvar med NIF's regleverk, og DFK's egne vedtekter.
2. Det fremstilles derfor følgende forslag: Hovedstyre i DFK skal snarest overlate klubbens regnskapsføring til en ny uavhengig kvalifisert regnskapsfører, som skal iverta klubbens regnskap, rapportering, og betalings funksjon etter fullmakt, -for DFK's beste og ihht:  
«God regnskapsskikk»,  
NIF's vedtekter og bestemmelser,  
DFK's gjeldende vedtekter.
3. Det er av betydning at beslutningsprosess og valg av ny regnskapsfører utføres av hovedstyre på et fullt ut troverdig grunnlag, og at regler om habilitet overholdes.

MCH  
Lyngør 03.02.2016

## Forslag fra Terje Arntzen

Det foreslås at årsmøtet vedtar å kjøpe inn et Dynamic slepefly med turbomotor og med minimumsspesifikasjoner.

Dermed oppnås 15 HK mer enn YDM og lavere vekt, og dermed enda bedre sikkerhetsmarginer enn dagens mikroslepefly, samt en vesentlig reduksjon i klubbens slepekostnader.

YDM er et populært fly i klubben og dermed ofte utilgjengelig for slepetjeneste. DFK er svært kostbart i drift, har lange verkstedsopphold, har en begrenset slepekuspool, tillates generelt ikke benyttet til annen flyging, har ikke sikkerhetskjerm og utgjør en større støy og miljøbelastning enn mikroflyet.

Slepeprisen for seilfly i DFK er langt høyere enn i klubber som sleper med mikrofly, og kostnadene forbundet med dagens primærslepefly er også vesentlig høyere. Dette legger en unødig demper på seilflyaktiviteten i DFK. Samtidig er det i en periode med høye investeringer viktig å søke å redusere klubbens driftskostnader, tilskynde til øket aktivitet, samt å redusere støy og å unngå bruk av blybensin for å sikre gode rammevilkår for ENHS i fremtiden.

Det overordnede mål med forslaget er å oppnå en vesentlig reduksjon i klubbens kostnader forbundet med slepefunksjonen, og dermed også en vesentlig reduksjon av slepeprisen.



## Vedlegg

*Jonathan i ny drakt, analysert og gitt våre drømmer at ansikt*

*Jonathan har fortryllet oss i 45 år*

*Han tok fram drømmen i oss - det uegennyttige.*

*Han forsøkte å gjøre det perfekte, også å la andre ta del i å gi gleden av å få noe til .*

*Han ble innkalt til ledelsen i rådet og han ble utvist av flokken, han ble en "outcast" Hans forsøk ble møtt med taushet.*

*Det er merkelig at historien alltid gjentar seg. Det passet ikke for noen andre som kunne sole seg i sin egen fortrefelighet- kortsiktig, antagelig svært kortsiktig. Det passer seg vel heller ikke å orientere flokken som er uvitende, noen kunne stille spørsmål.*

*Fremtiden ligger i at flokken gis individuelle muligheter til å utvikle og perfektionere seg om forholdene ligger til rette for det.*

*Det første skritt er nå at de i det nye klubbhuset kan vinne , ikke bare prinsessen og halve kongerike., de kan vinne gleden av å fly og lære, også i flokk.*

*La oss høre hva Jonathan Livingston Seagull levde for, drømte om og perfektionerte seg for og i stolthet på egne vinger i solnedgangen seile mot det forgjettede land i sikker overbevisning om at alt gjort var til det beste for flokken*

*Det var engang. Fabelen om Jonathan Livingston Seagull, han som treffer strenger i oss alle. Han setter dype spor. Vi alle har noe vi nikker gjenkjennende til.*

*Jonathan Livingston Seagull, en fabel til inspirasjon og ettertanke.*

## *"Let us start with level flight"*

Hva er flyging som har fortryllet oss gjennom årtusener. Drømmen om å beberske det ukjente, drømmen om å fly og perfektjonere oss som fuglen, løfte bena fra bakken og se en hel verden foran oss eller grasiøst bevege oss opp i luftrommet, bare vårt eget, gjøre det perfekte akkurat slik som en ballettdanser og så få det til?

Det er så mye og det er så besnærende.

For nesten 45 år siden, året var 1970, ble fabelen om måken Jonathan Livingston Seagull fortalt og den har trollbundet en hel verden av flygere, andre også forresten. Forfatteren er Richard Bach, en flyger, akkurat som oss. Han deler sine vyer og drømmer med oss, uten å ha satt ord på det kjenner vi oss litt igjen – om vi er ærlige. For mange har Jonathan blitt vårt andre jeg!

## *Som all lærdom: "Let us start with level flight"*

Jonathan er ung og viril, et medlem av flokken. Mens de andre fløy fra stranden ut til fiskebåtene for å ta slintrene fra fiskerne, bare for å få mat, steg Jonathan til store høyder, spredde vingene sine ut og bøyde bakfjærene ned og trente på slow flight. Noen ganger til en forsmelig stall, en skam for en måke. Han stupte ned og i en elegant glideflukt der han nesten berørte havflaten skled han inn mot stranden, justerte fjærene sine til slow flight, en aldri så liten pitch og touchet sanden uten å røre et sandkorn. En perfekt landing en måke verdig. Å for en følelse!

Jonathan ble innkalt til rådet. Som måke passet det ikke med all slags unyttige flyøvelser. Flyging var kun for å skaffe seg mat. Det måtte han forstå. Jonathan var bektet på perfektjonering og oppnå det maksimale, det estiske. Han ble utvist av flokken, han ble «outcast»

Alle streber etter den perfekte landingen. Ikke noe hopp eller på ett hjul. Vi nærmer oss banen med motor av og sier inne i oss, «Jeg vil ikke jeg vil ikke, helt ned bare centimeter over banen trekker vi stikka litt etter litt til oss. – og der sitter vi. Øvelse gjør mester.

Jeg kommer ihu en dag med en venn. Vi går inn for landing, nærmer oss banen, silkelanding! Ettersom farten avtok enda mer spurte vennen «Har vi landet?» Han hadde ikke merket det. Det var den beste belønningen noen kunne få!

## *"Let us continue with low level flight"*

Som "outcast" sømnet det seg lite å øve "Low level" Jonathan er langt til havs og høyt oppe etter fartstrening, stuper ned i høy hastighet, retter ut nær havflaten, så nær bølgetoppene som mulig og flyr, nesten sklir på luftputen uten å røre vingene og når land. Ikke første gang, men tilslutt etter masse trening. Men nei tenker han. Jeg er ferdig med det og alt jeg har lært er jeg fremdeles en måke. Han klatret sliten til 100 fot, flakset med vingene, litt hardere og satte kursen mot land. Han følte bedre, han var en del av flokken.

*Det var ingen bånd som presset ham videre til å lære. Alt var skjønt, han fløy i mørket mot den opplyste stranden. Mørket? Det var ingen måke som fløy om natten skulle de det måtte de være en ugle med øyne som så .*

*Men månelysen sendte lysstriper på havet, lysene langt borte funklet i natten og alt var så fredelig.*

*Gå ned og land, du skulle hatt et kart istedenfor hjerne Ugle har syn og jaktfalken har korte vinger. Hvilke idiot er jeg? Korte Vinger? Det er svaret. Korte vinger er alt jeg trenger, alt jeg trenger er bare å ha vingene tett inn til siden og bare fly med vingetippene. Korte vinger! Glem flokken.*

*Vi må roe oss litt ned før vi går til high speed trening. Vi må se litt på hva vår egen instruktør lærte oss om low level flights der adrenalinet fosset og i sikker forvisning om trening ga sikkerhet måtte vi flygingens rette glød og perfektjonisme.*

*Low level, følelsen av fart og spenning pirrer, men en forsiktig tilnærming, som Jonathan, krever sin mann og instruktør. I tildelt lavflyområdet i vann eller rette elvestrekninger legger du deg ned, trimmer motoren, høy fart og du nærmer deg og fornemmer hastigheten. Etter øvelse og øvelse med en imaginær årvåken instruktør kommer du ned på høyden der du seiler med lav nese, trimror opp og du er på en luftpute du sklir på og farten øker med propellerstrømmen krusende på vannflaten bak deg. Slipper du stikka går det oppover til «Safe» høyde.*

*Som Jonathan kommer svingtreningen i elva, som Sacramento River som slynger seg på flatlandet legger du deg ned. Det er helt vindstille og vingen nærmer seg vannflaten. Etter trening på trening legges vingen en meter over vannflaten i svingen og slippstrømmen fra vingetippen kruser et par meter bak. Senker du vinger 10 cm flytter vingtipvorteksen seg nesten en meter nærmere vingen. Du flyr på krusningen etter vingen som referanse.*

*Instruktøren tar deg med ned til Livermore og lavflyging i åkerlandskapet. Han er tidligere bombeflyger fra 1944 og forteller at elevene på flyskolen likte lavflyging dårlig der den siste i formasjonen kom svært dårlig ut om ledeflyet fløy for lavt der du var stact under flyet foran. Han legger flyet i en svak sving og vingen lager en plogfure i åkeren, vi møter et gjerde, han bare vipper vingen opp litt, går over og ned igjen. At det går ann! Dette var vel strengt tatt ikke noe for Jonathan heller.*

*Jonathan hadde brutt brorskapets ånd og ingen ville høre han si: brødre, hvem er mer ansvarlig enn en måke som finner en høyere mening, en større grunn til et liv, til å oppdage årsaken til livet, til å oppdage og være fri. La meg vise dere hva jeg har funnet. Det var som å snakke til en sten. Tausket.*

*Jonathan brukte resten av sine dager alene. Han lærte mer der ute langt til havs.*



## *«Let us start with dives»*

*Jonathan klatret til 2000 fot over det svarte havet og uten en tanke på feil og død brakte han sine vinger tett inntil brystet og etterlot kun en liten del av vingetippene ute og falt vertikalt inn til et stup. Vinden ble et monster av lyder i hodet. Sytti miles i timen, nitti, hundre og tyve og ennå mer. Vingebelastningen på hundre og førti var ikke på langt nær så belastene som med vingene foldet ut i sytti!.*

*Med den minste vridning av vingetippene og forsiktig trakk han ut av stupet og som en kanonkule skjøt han mot land i månelys! Hans bekymring over flokken forsvant med glemselens slør. Han følte seg uskyldig over løfte han tidligere hadde gitt.*

*Jonathan trente på strømlinjeformede høyhastighets stup, hundreogsytti miles i timen og lærte at det bragte ham 10 fot under havoverflaten der sjeldne og smakfulle fisker var. Det var ikke lenger behov for å følge flokken til fiskebåtene til havs for å overleve. Årene som ville komme glødet av søte løfter*

*Jonathan lærte mer som tiden gikk. Han hvilte i luften og han satte kursen over hav med vinden til hjelp dekkende hundrevis av miles fra soloppgang til solnedgang. Han fløy gjennom havtåken og steg opp til «dazgeling clear skies» samtidig som flokken satt på bakken i regn og yr.*

*For vår egen del var treningen å nå opp til flyets begrensninger, ikke noe mer en det. Når man trenet på høy G belastning var det moro å se når synet forsvant eller hvor mye du tålte. For C-152 var det 6,3. For å nå det gikk du opp i stor høyde og trakk det du kunne. Stor skuffelse, du mistet hastigheten. Så var det pånytt i svakt stup og man trakk i spiralen og du oppnådde 6,3. Man måtte smile, det ble bare en grimase og du kjente at det ble kalt på baksiden av øye av luften, men synet forsvant ikke. Litt av en lærdom.*

## *«Bring me home»*

*De kom en aften, to måker skinnende med en glød av vennlighet der Jonathan gled fredelig under sin kjære himmel. De var rene som stjernelys, men mest skjønt var deres bevegelser, presise og koordinerte der deres vingetipper bare var tomme fra ham selv.*

*Uten et ord satte Jonathan de på en prøve ingen måke kunne gjøre. Han tvistet vingene sine, senket hastigheten til rett over stallegrensen. De to glødene måkene senket også hastigheten, fullstendig låst i posisjon. De kunne slow flight. Han foldet vingene og droppet in i et stup på hundreognitti miles i timen. De fulgte i en perfekt formasjon. Til sist jaget han opp i en lang vertikal slow roll. De rollet med ham og med et stort smil. Han entret level flight, var stille en lang stund og spurte «hvem er dere?»*

*Vi er fra din flokk, Jonathan. Vi er dine brødre og vi har kommet for å ta deg hjem. «Jeg har ingen flokk» sa Jonathan, «jeg er en «outcast». Jeg kan ikke løfte min skrøpelige kropp til større høyder.» Men du kan Jonathan sa de, for du har lært. En skole er ferdig og du er klar for den neste. «Jeg er klar» sa Jonathan endelig.*

*Så dette er himmelen tenkte han smilende, neppe respektfull der han over skyene, i «close formation» med to brillante måker så sin egen kropp gløde like flott som de to andre. Det føltes som en måkekropp, men han fløy mye bedre enn før og med mye mindre slit enn før. Dobbel hastighet og dobbel perfeksjon med sine renhvite glatte vinger glødene som sølv.*

### *Let us go aerobatic*

*Jonathan fikk en ny instruktør «Den eldre». Hastigheter på bare 270 miles var nesten skuffende og 16 point roll og «advanced » aerobatics fulgte med dagens gjøremål.*

*For oss «dødelige var aerobatic som å gå inn i en ny verden. Ikke den brutale krappe, men den elegante perfeksjonerte som krevet så mye trening. Ikke en oval loop, men fullstendig rund. Ta for eksempel barrel roll der du med fyrstikkesken oppreist på dashbordet skulle la den stå under hele rollen uten å falle ned. G belastningen skulle være en under hele øvelsen. Det perfekte ble demonstrert en dag da kona var med. Ved inngangen til rollen lukket hun øynene og åpnet dem etter rollen var ferdig og hun utbrøt: « du gjorde det ikke likevel da». Hun hadde ikke merket noe!*

*Jonathan lærte mye, ble instruktør og fikk elever til høyere mål. Dagen kom da han med sine elever fortalte han ikke kunne lære de mer. I «close formation» tok han farvel, kroppen glødet sterkere for tilsnitt å forsvinne.*

*Jonathan Livingston Seagull hadde fløyet til det forjettede land.*

*Som vi leser fabelen treffer den strenger kjent fra vår egen erfaring. Søken etter perfeksjon er en estetisk følelse gitt en flyger som ingen annen. Med trening som under konkurranser opplever du kanskje det optimale, brekker over til en ny kurs i en nitti graders vingover, retter ut uten å tape et sekund og den nye heading ligger der rett foran deg. Helt på topp og helt minneverdig.*

*Er det noe rart man vil dele dette med alle de andre. La oss starte med det nye klubbhuset, senere, det å være herrer i eget hus blir neste oppgave. Flyplassoppgaver higer etter løsninger.*

*Gunnar Eigil Støltun*

