

**Rapport fra undersøkelseskommissjon nedsatt av**

**Norges Luftsportforbund**

**Hang-, Para- og Speedgliderseksjonen**

**i forbindelse med paragliderulykke 07.08.2020  
på Forbordsfjellet, Stjørdal**

## *Innhold*

1	Innledning.....	3
2	Kommisjon.....	4
3	Hendelsen.....	6
4	Impliserte parter.....	6
5	Faktorer .....	8
6	Konklusjon .....	13
7	Tiltak .....	14
8	Betegnelser / definisjoner .....	15
9	Vedlegg .....	16

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Under flyging fra Forbordsfjellet i Stjørdal kommune, Trøndelag fikk flygeren et innklapp som etter ytterligere komplikasjoner medførte at han traff fjellet og omkom.

NLFs ledergruppe nedsatte den 07.08.2020 undersøkelseskommisjon 4/20. Kommisjonen har jobbet med kartlegging av hendelsesforløpet og analyse av aktuelle faktorer tilknyttet ulykken. Kommisjonen avsluttet arbeidet 11.10.2022 og avla denne rapport for ledergruppen i NLF. Rapporten ble godkjent av ledergruppen 22.12.2022.

## 1.2 Formål

Formålet med denne rapporten er å gi en objektiv fremstilling av hendelsesforløpet med bakenforliggende årsaker og å øke sikkerheten i HPS-seksjonen Norges Luftsportforbund.

Undersøkelsene har som mål å støtte sikkerhetsarbeidet i NLF ved å belyse organisatoriske, regulatoriske, sentrale, lokale og individuelle forhold, vurderinger, handlinger og liknende som har eller kan ha hatt en medvirkende del av hendelsesforløpet og/eller -utfallet.

Undersøkelseskommisjonen skal i den grad det lar seg gjøre:

- kartlegge og utrede hendelsesforløpet,
- vurdere om det foreligger systemsvikt, prosedyrebrudd eller andre organisatoriske feil,
- utrede mulige årsaker til ulykken, og/eller sikkerhetsbarrierer som er brutt,
- fremsette tilrådinger som kan redusere risikoen for at en slik ulykke skjer igjen.

Undersøkelseskommisjonen skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til andre formål enn forebyggende sikkerhetsarbeid skal unngås. Rapporten er til internt bruk i et sikkerhetsperspektiv for tillitsvalgte og utøvere i Norges Luftsportforbund. Misbruk av rapportens innhold i et juridisk, økonomisk eller personlig perspektiv kan svekke fremtidig rapporteringsvilje og den tillitsbaserte åpenhetskulturen som er nødvendig i en frivillig sikkerhetsorganisasjon. Norges Luftsportforbund ber om forståelse for dette.

## 2 Kommisjon

### 2.1 Kommisjonens sammensetning

NLF/HPS sin etablerte praksis ved ulykker er å sette ned undersøkelseskommisjoner utvalgt blant:

- Leder evt. representant fra NLF/HPS fagutvalg
- Representant fra lokal politimyndighet
- Fagkontakt NLF/HPS
- Representant for den forulykkedes klubb, gjerne faglig leder
- Eventuelt annen kompetent flyger med tilknytning til klubb eller flysted

Kommisjonen nedsettes og igangsettes deretter formelt av Norges Luftsportforbunds ledergruppe raskest mulig etter at forbundet er orientert om en ulykke, på vegne av Luftsportstyret. Kommisjonen tilføres normalt en deltaker fra en annen av forbundets seksjoner.

## 2.2 Kommisjonens arbeid og grunnlagsdokumenter

Alle grunnlagsdokumenter benyttet i kommisjonens arbeid finnes i NLF sine arkiver.

Kommisjonen har bygget sin undersøkelse på følgende materiale:

1. Vitnebeskrivelser fra andre flygere som var til stede
2. Undersøkelse av utstyr gjort i samarbeide med Politiet i Stjørdal
3. Videomateriale fra ulykkesdagen

## 2.3 Distribusjonsliste

1. Luftfartstilsynet
2. NLF/HPS styre
3. NLF/HPS fagutvalg
4. Leder samt faglig leder i Stjørdal Hang- og Paragliderklubb
5. Alle faglige ledere NLF/HPS
6. Norges Luftsportforbund
7. AGS Forsikring AS

## 3 Hendelsen

### 3.1 Generelt

Flygeren var på Forbordsfjellet i Stjørdal for å fly paraglider sammen med mange andre flygere. Det var moderate vinder fra SSØ på ca. 4 m/s med noe termisk aktivitet.

### 3.2 Ulykkesdagen

Hendelsesforløpet er rekonstruert ut fra vitneutsagn, tilgjengelig værinformasjon og videomateriale.

Dagens værmelding tilsa flyging fra sørvendt start tidlig på dagen, men at vinden ville dreie mot vest utover dagen. En flyger startet ca. kl. 13, men fikk aldri noen høyde. Gruppen forflyttet seg derfor til vestvendt start der vinden sto inn med ca. 3 m/s i pulser.

Flygeren startet som første flyger fra veststarten. Han fant noe termikk som han begynte å skru og fikk noen meters høyde over start. Han fikk så et innklapp på venstre side hvorpå vingen begynte å rotere med klokken. Etter 1 rotasjon begynte vingen å fly igjen. Flygeren hadde da retning inn mot fjellet og traff derfor fjellet i det han skulle pendle inn under vingen. Han traff terrenget 30-40 meter nedenfor starthøyde.

Andre flygere var på plass etter svært kort tid. Flygeren var da bevisstløs, men våknet etter hvert og var våken frem til ambulanspersonell ankom. Han ble løftet inn i redningshelikopter for transport til St. Olavs hospital i Trondheim. Flygeren ble erklært død på St. Olavs hospital.

## 4 Impliserte parter

### 4.1 Den omkomne

Flygeren tok kurs i paragliding i regi av Stjørdal hang- og paragliderklubb 1999, han fikk utstedt PP2 08.04.1999. Han fikk PP3 30.05.2012, PP4 17.06.2016 og PP5 07.09.2016. Han ble paraglider hjelpeinstruktør 13.06.2014 og paragliderinstruktør 21.10.2015. Han fikk utstedt tandeminstruktørbevis 07.09.2016. Kontingent for 2020 var betalt. Forsikring var betalt. Flygebeviset var fornyet og gyldig til og med 31.12.2020.

Flygeren hadde loggført 814 turer med paraglider på Flightlog.org siden 2005, hvorav 51 var med tandem paraglider. Siste tur loggført på Flightlog.org var 16.07.2020.

### 4.2 Øvrige flygere som var i området på ulykkesdagen

#### 4.2.1 Flyger 1

Flyger 1 tok kurs i 2017 og innehar PP4 siden 2019. Han har loggført 193 turer med paraglider på Flightlog.org ved utgangen av 2020. Flyger 1 var den som varslet 113 om ulykke.

#### **4.2.2 Flyger 2**

Flyger 2 tok kurs i 1998 og innehar PP5 siden 2002. Han har loggført 1 406 turer med paraglider på Flightlog.org ved utgangen av 2020. Han er hjelpeinstruktør for paraglider, men er tidligere instruktør for paraglider. Han er også tandeminstruktør.

#### **4.2.3 Flyger 3**

Flyger 3 tok kurs i 2008 og innehar PP5 siden 2016. Han har loggført 1 207 turer med paraglider på Flightlog.org ved utgangen av 2020. Han er instruktør og tandeminstruktør for paraglider.

#### **4.2.4 Flyger 4**

Flyger 4 tok kurs i 2015 og innehar PP5 siden 2019. Han har loggført 804 turer med paraglider på Flightlog.org ved utgangen av 2020. Han er instruktør og tandeminstruktør for paraglider.

#### **4.2.5 Flyger 5**

Flyger 5 tok kurs i 2018 og innehar PP3 siden 2018. Han har loggført 206 turer med paraglider på Flightlog.org ved utgangen av 2020.

#### **4.2.6 Flyger 6**

Flyger 6 tok kurs i 1993 og innehar PP5 siden 2016. Han har loggført 674 turer med paraglider på Flightlog.org ved utgangen av 2020. Han er tidligere instruktør for paraglider.

## 5 Faktorer

Metoden som er valgt i denne undersøkelsen er å dele opp hendelsen, og alle forhold i tilknytning til hendelsen, i faktorer (emner). Hver faktor blir så utredet og drøftet hver for seg, og avsluttes med en delkonklusjon innenfor emnet og sett i forhold til hendelsen. Avslutningsvis blir de relevante delkonklusjonene sammenfattet i en overordnet konklusjon.

Noen forhold ved hendelsen kan vurderes og drøftes innen flere faktorer. Dette skyldes at enkelte forhold har betydning for flere av faktorene.

Faktorer som er behandlet:

- 5.1 Operativ organisering
- 5.2 Værforhold
- 5.3 Flyturen
- 5.4 Medisinsk behandling
- 5.5 Paragliderutstyret
- 5.6 Utdanning og erfaring
- 5.7 Den menneskelige faktoren

### 5.1 Operativ organisering

#### 5.1.1 Ansvarlig

Flyging med hang-, para- eller speedglider har normalt ingen definert operativ organisering ved andre anledninger enn kurs, konkurranser, demonstrasjonsflyging og liknende.

Flyging i privat regi er formelt sett klubbaktivitet, men krever ingen operativ organisering fra klubbens side. Flygeren behøver ingen godkjenning fra forbund, seksjon eller klubb ut over den som ligger i medlemskap, flygebevis og forsikring for å fly med flygebevis PP5.

En flyger med PP5-flygebevis har selv det hele og fulle ansvar for flygingen.

#### 5.1.2 Drøfting

I utgangspunktet vil mange sammenligne hang-, para- og speedgliding med fallskjermaktivitet på bakgrunn av vingenes utforming. Når det gjelder operativ organisering er det derimot mange elementer som skiller disse to sportene. En felles definert operativ organisering innen paragliding brukes kun i sammenhenger nevnt i 5.1.1. Det vil derfor være mer naturlig i det daglige å sammenligne seg med operasjon av småfly eller sportsfly, der den enkelte flyger har det fulle ansvar for sjekk av utstyr, værforhold, luftrom osv.



### 5.1.3 Delkonklusjon

Operativ organisering denne dagen anses å ikke ha hatt innvirkning på denne hendelsen.

## 5.2 Værforhold

### 5.2.1 Bakgrunn

Variierende vind, hovedsakelig fra SØ av anslått styrke 3-4 m/s tidlig på dagen, det var meldt dreining mot vest utover dagen og deretter mot nord i løpet av kvelden. Det var meldt SSØ 5 m/s ca. kl. 12. Blå himmel, små cumulusskyer som dannet seg og løste seg opp ganske raskt.

### 5.2.2 Drøfting

Værforholdene på Forbordsfjellet tilsa lesideforhold på veststarten på starten av dagen, men det var meldt endring av vindretning senere på dagen. Det var noe termikk som gjorde det startbart på gode sykluser, men den var for svak til at det var lett å vinne høyde over start slik at man kunne komme klar av eventuell turbulens. Når vinden kommer fra SØ og langsetter fjellet gjør utformingen av fjellet at vinden endrer retning og man kan få inntrykk av det er vind som står inn på start i tillegg til termikk. Termikken som eventuelt slipper utenfor starten vil ikke presses inn mot start ved denne vindretningen, men stiger opp lengre ute og skaper synk og turbulens der det er naturlig å fly heng på vestlig vindretning.

### 5.2.3 Delkonklusjon

Værforholdene og det at det ble fløyet på lesiden av fjellet kan ha medvirket til at flygeren fikk innklapp.

## 5.3 Flyturen

### 5.3.1 Bakgrunn

Flygeren skulle fly tandem senere på dagen og startet derfor tidlig for å fly ned og hente tandemutstyret.

Han tok av fra veststarten og fikk svakt løft rett etter start. På grunn av generelt svakt løft forsøkte flygeren å utnytte den termiske aktivitet som var å finne og flygeren forsøkte å skru termikk relativt nærme terrenget. Han tok en sving til høyre og kom i kraftig løft på lesiden. Han tok en 270 graders sving til høyre i løftet og fløy deretter ut av løftet mot sør. Ved kanten av løftet fikk han et innklapp på venstre side som medførte en kravatt. Han var på dette tidspunkt 96 meter over terrenget ihht GPS logg. Ifølge vitneforklaringer begynte vingen å rotere i en helikopterlignende manøver. Fra bakken ble det ropt 'opp med hendene' for å oppfordre flygeren til å slippe opp styrelinene. Vingen skjøt så fremover ca. 90 grader foran flygeren. Vingen hadde en kravatt på venstre side og dreide mot venstre. Siden flygeren her var lavt over terrenget fikk han i praksis et fritt fall ned mot berget og traff dette før han kunne pendle inn under vingen slik at glidebanen kunne plane ut.

### 5.3.2 Drøfting

Vitneforklaringene spriker en del når det gjelder selve hendelsesforløpet. Det er beskrevet innklapp både på høyre og venstre side, rotasjon mot høyre og venstre, kravatt og ikke kravatt. Det mest sannsynlige hendelsesforløpet er det som er beskrevet i 5.3.1, som også samsvarer med det majoriteten av vitnebeskrivelsene sier, nivået på flygeren, analyse av tracklog og video av siste del av hendelsen viser.

At vingen begynte å rotere som beskrevet indikerte at flygeren holdt styrelinene delvis nedtrykket etter innklappet. Rotasjon oppstår når en side bremses mer enn den andre.

Man kan se av videomaterialet at flygeren har bøyd knærne for å hindre at det oppstår twist på riser, dette er korrekt reaksjon ved slike hendelser. Da styrelinene ble sluppet opp og vingen stupte fremover for å bygge opp flyfart, rettet flygeren ut bena, kanskje for å forberede seg på å møte bakken. I det vingen begynte å skyte fremover var styrelinen på høyre side trukket noe ned og relativt mye på venstre. Muligens som et forsøk på å få ut kravatten på venstre side. Det fremstår som om styrelinen på høyre side ble sluppet opp når vingen var ca. 45 grader foran flygeren. Dette kan ha vært for å forberede seg på møtet med bakken, men kan også bare skyldes at riser med trinsen styrelinen går igjennom nærmer seg hånden i det vingen stuper fremover.

### 5.3.3 Delkonklusjon

Vitneutsagn beskriver både rotasjon høyre og sving venstre. Innklappet resulterte i en kravatt på venstre side. Et forsøk på å korrigere retning og få ut kravatten kan ha resultert i spinn høyre i 270-360 grader, hvoretter vingen skyter ut av rotasjonen uten at kravatten har kommet ut. Vingen legger seg deretter i sving venstre ned mot terrenget.

Kort videodokumentasjon av selve krasjet viser at vingen skyter forover og dreier venstre, venstre vingehalvdel har fortsatt kravatt i det flygeren treffer bakken.

Et asymmetrisk innklapp av den størrelse man kan observere på videoen av hendelsen er normalt håndterbart og man vil kunne fly rett frem og bort fra terrenget. At man ikke lar vingen fly igjen umiddelbart etter innklappet, men forsøker å få ut kravatten i lav høyde har trolig påvirket utfallet.

## 5.4 Medisinsk behandling

### 5.4.1 Varsling

Hendelsen ble varslet AMK av Flyger 1.

## 5.4.2 Medisinsk behandling av flygeren

### 5.4.2.1 Førstehjelp

Flygeren var bevisstløs da de første ankom skadestedet, men pustet selv. Han våknet til og ble lagt i stabilt sideleie etter instruksjon fra AMK. Hjelm ble tatt av for å sikre frie luftveier.

### 5.4.2.2 Skadeomfang og behandlingsresultat

Flygeren hadde kun mindre synlige skader, men klagde over smerter. Kunne bevege armer og ben. Var bevisst til ambulanspersonell ankom skadestedet.

## 5.4.3 Obduksjonsrapporten

Obduksjonsrapport foreligger ikke.

## 5.4.4 Delkonklusjon

Flygeren pådro seg alvorlige skader som følge av kollisjonen med terrenget.

## 5.5 Utstyret til flygeren

### 5.5.1 Bakgrunn

Ut fra Flightlog.org hadde flygeren flydd den aktuelle vingen 108 turer og 53 timer, første tur er logget 09.06.2018 og man må anta at han derfor var godt kjent med vingens egenskaper. Seletøyet er også brukt med tidligere vinge.

### 5.5.2 Drøfting

#### 5.5.2.1 Personlig bekledning og annet

Flygeren var iført normal bekledning egnet for flyging.

#### 5.5.2.2 Paragliderutstyret

Komponent	Typebetegnelse	Produsent	Produksjonsår	Bruk
Hovedskjerm	Advance Sigma 10	Advance Thun AG		
Seletøy	Impress 3	Advance Thun AG		
Hjelm	Skyrunner	Icaro 2000 SRL		
Nødskjerm	Ukjent			

#### 5.5.2.3 Funn på utstyret

Vingen ble sendt inn til Termikk & Rotor for kontroll, seletøy er kontrollert lokalt. Ingen tekniske avvik av betydning er funnet på utstyret.

#### **5.5.2.4 Paraglideren**

Paraglideren var av merke Advance, modell Sigma 10, sertifisert EN C – Det er ikke funnet skader som kunne medvirket til ulykken. 1 riser er kappet i forbindelse med redning. 4 senter B liner hadde krympet 10 mm, men dette er ikke nok til å ha medvirket til hendelsen.

#### **5.5.2.5 Seletøyet**

Seletøyet var av merke Advance, modell Impress 3. Normal bruksslitasje.

#### **5.5.2.6 Hjelme**

Hjelmen var av merke Icaro, modell Skyrunner – hjelmen har bruksmerker og trolig merker fra ulykken, er ellers hel.

#### **5.5.2.7 Nødskjerm**

Merke og modell ikke sjekket, nødskjermen ble ikke forsøkt kastet og befant seg i seletøyet.

### **5.5.3 Delkonklusjon**

Det er ingen indikasjoner på at feil på utstyret har medvirket til hendelsen.

## **5.6 Utdanning og erfaring**

### **5.6.1 Bakgrunn**

Flygeren tok grunnkurs i paragliding i regi av Stjørdal HPK i 1999 og fikk utstedt PP2 08.04.1999. Han fikk utstedt PP3 30.05.2012, PP4 17.06.2016 og PP5 07.09.2016. Han ble paraglider hjelpeinstruktør (PHI) 13.06.2014 og paragliderinstruktør 21.10.2015. Han ble tandeminstruktør 07.09.2016.

Flygeren hadde logget 817 flyturer før ulykkesdagen hvorav 51 tandemturer. SIV-kurs ble gjennomført i 2012.

### **5.6.2 Drøfting**

Flygeren har hatt flere opphold i sin flykarriere i perioden som PP2, men økende aktivitet og god kontinuitet i sin flyging siden perioden i forkant av utstedelse av PP3 og frem til ulykkesdagen.

### **5.6.3 Delkonklusjon**

Flygeren hadde den nødvendige opplæring og erfaring til å fly ulykkesdagen.

## **5.7 Den menneskelige faktoren**

### **5.7.1 Bakgrunn**

Kommisjonen har forsøkt å vurdere i hvilken grad den menneskelige faktoren har vært med å forårsake hendelsen.

### 5.7.2 Drøfting

Ved praktisk talt alle ulykker er valgene man gjør i forkant av eller i direkte forbindelse med ulykken med på å avgjøre omfanget og utfallet av hendelsen. Flyging krever gode sikkerhetsmarginer for å kunne utføres med tilfredsstillende sikkerhet. Gjengangeren ved de fleste ulykker, så også de med hang-, para- og speedglider, er at sikkerhetsmarginer velges bort. Dette kan skje bevisst eller ubevisst dersom man ikke kjenner faktorene som øker risiko godt nok.

Årsaker til at man velger bort sikkerhetsmarginer kan være mange. Tidspress, sterkt ønske om å fly, overdreven tro på egne ferdigheter og evner, at man for seg selv minimaliserer risiko eller en innarbeidet sikkerhetskultur som tillater høyere risiko er noen mulige årsaker.

Flygeren her skulle fly tandem senere på dagen og skulle fly ned for å hente tandemutstyret, dette kan ha påvirket valget om å starte før vinden hadde dreid tilfredsstillende inn på veststarten.

### 5.7.3 Delkonklusjon

Tidspress på grunn av den avtalte tandemturen senere på dagen har trolig påvirket valget om å fly ut fra veststarten under ikke ideelle forhold.

Manglende SIV trening de senere år kan ha vært en medvirkende årsak til at man forsøker løse kravatten uten å ha kontroll på fremoverfart og retning.

## 6 Konklusjon

Stressfaktor for å rekke tandemtur sammen med avansert lesideflyging anses som mest sannsynlige hovedårsaker til ulykken. Flygeren hadde tilstrekkelig kompetansenivå for å vurdere å fly i slike forhold, men med mer trening på håndtering av innklapp kunne utfallet av hendelsen ha vært mindre alvorlig. Forholdene denne dagen ansees som krevende og fordrer ekstra oppmerksomhet når man skal fly nært terreng.

## 7 Tiltak

### 7.1 Bakgrunn for forslag til tiltak

Man har sett en økende trend i Europa og da særlig i Tyskland, at det som skal være håndterbare innklapp, med og uten kravatt, leder til at flygere mister kontroll og begynner å rotere eller ikke klarer å gjenopprette flygende vinge og kontroll på retning før man treffer terrenget. Om man ser seg nødt til å kaste nødskjerm på grunn av ukontrollert rotasjon er det i tillegg en risiko for at nødskjermen vikler seg inn i hovedskjermens liner og ikke åpner eller bruker lang tid på å åpne. Manglende kontroll på innklapp har medført både skader og dødsfall.

På sikkerhetskurs trener man på å håndtere store innklapp i kontrollerte former over vann. Et sikkerhetskurs er obligatorisk når man ønsker å få PP4.

For å oppnå PP3 skal man ha øvd på innklapp, minimum 30 % på begge sider. Dette kan man øve over land forutsatt god høyde og god avstand til terreng, men har man anledning kan de med fordel øves over vann. Som PP3 har man anledning til å fly både i termikk og på heng der man vil kunne møte turbulens og vil kunne oppleve innklapp.

Å trene på å håndtere større innklapp (50%+) er ikke noe man behøver vente med til man er klar til å ta steget fra PP3 til PP4. Om klubbene legger til rette for trening over vann kan man begynne med dette tidlig i karrieren. Innklapp kan også øves over land forutsatt at man har høyde og god avstand til terreng og har trent på innklapp tidligere.

### 7.2 Lokale tiltak i tilsluttede klubber

Det anbefales lokal klubb å ha en oppdatert flystedsanalyse av flysted med fokus på hvordan lesideforhold påvirker flystedet. Det er rapportert 3 lignende hendelser ved tilsvarende forhold på dette flystedet tidligere som tilsier at dette er en risiko det bør informeres om.

### 7.3 Sentrale tiltak NLF/HPS

Det anbefales at NLF/HPS oppfordrer medlemmene til å trene på håndtering av innklapp regelmessig, samt oppfordrer til å gjennomgå SIV kurs flere ganger gjennom sin flykarriere. Ved overgang til ny vinge bør man minimum trene på enklere øvelser som innklapp og eventuelt spin-stopp.

## 8 Betegnelser / definisjoner

NLF/HPS	Norges Luftsportforbund / Hang-, Para- og Speedgliderseksjonen
Vario	Instrument som viser høyde og viser/varsler høydeendringer, utstyrt med GPS viser den også posisjon samt annen relevant informasjon
Para Pro	Utdanningssystem for paragliding
SIV	Simulation d'Incidents en Vol – sikkerhetskurs for paraglider der man trener på å takle uønskede hendelser under flyging.
Innklapp	En situasjon der deler av vingen brettes inn på grunn av turbulens eller feilaktig utførte manøvre. Ved et symmetrisk innklapp brettes fronten på vingen inn, ved et asymmetrisk innklapp brettes en side av vingen inn.
Kravatt	En situasjon der tuppen av vingen har blitt brettet inn under vingen og henger seg fast i linene, som oftest som følge av et asymmetrisk innklapp.
Sekkeform	En situasjon der vingen ikke flyr fremover, men synker mer eller mindre rett ned likt en gammeldags rund fallskjerm. Dette kan oppstå etter en hendelse som har medført tap av flyfart, hvoretter man ikke slipper opp nok brems til at flygefart bygges opp igjen. Det kan oppstå lettere dersom vingen er ute av trim, er våt eller for porøs.
DHV	Deutscher Gleitschirm- und Drachenflugverband e.V
AMK	Akuttmedisinsk kommunikasjonsentral
HG	Hanggliding
PG	Paragliding
SPG	Speedgliding

## 9 Vedlegg

### 9.1 Oversiktsbilde Forbordsfjellet

Oversiktsbilde med tracklog for flyturen

