HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 1-2010



Luftbogsering
Enklaste vägen till lyftet?

Lanzarote
Elev prövar sina vingar

Lättviktare
Vi testar tre lätta skärmar

Ökensafari i Marocko
Äventyr bland sandstormar och puttrande grytor

ASTRAL 6



Foto: Azoom.ch

EXTENSION 6,4

swing

swing.de
aerosupply.se

Ledare



2010 ser ut till att bli ett spännande år i friflygsvärlden. För första gången på länge har vi svenska mästerskap i Norden, i norska Vågå. Det ger fler piloter chansen att vara med och när jag kollade anmälningarna såg det ut som om det blir fulltecknat, med en rejäl bunt svenskar på listan. Skoj! Nu får vi bara hoppas att det nordiska vädret inte spelar oss ett spratt. Jag ska själv delta i SM/Nordic Open, vilket blir min första tävling. Så räkna med ett kommande insider-reportage!

I år hålls också den första internationella tävlingen för bara tjejer, Women's Paragliding Open, i spanska Ager 21-28 augusti. Det ska bli intressant att se om den typen av arrangemang kan få fler tjejer att börja tävla. Du hittar mer information och registrering på www.womenspgopen.org.

En annan mycket spännande utveckling är på materialfronten. I förra numret berättade vi om Ozones högpresterande prototypvinge med kolfiberförstärkningar. Nu står det klart att det blir tillåtet med kolfiber under årets tävlingssäsong (läs mer på sidan 7). Det lär leda till många nya prototyper i världscupen och på EM (som hålls i Österrike 23 maj-5 juni). I förlängningen tror jag att vi kan stå inför en revolution när det gäller prestanda och stabilitet för flygskärmar, även på skärmar som vi vanliga dödliga kan flyga.

Skärmflygförbundet har precis fått en ny styrelse. Jag har talat med den nye informationsansvarige Lars M Falkenström och med den nye tävlingsansvarige Emanuel Brodin. Om tid och resurser räcker tror jag vi kommer att se en hel del hända på de två fronterna.

I Hypoxia har det också skett förändringar. Kan du se skillnaden? Jag har bytt typsnitt i rubrikerna för att få en elegantare och mer harmonisk stil. Nästa steg blir att titta på brödtexten, alltså typsnittet som används i vanliga löpande text, som den du läser nu. Jag tycker den är aningens för stor nu. Vad tycker du?

Nästa nummer av Hypoxia har deadline 7 maj och kommer ut den 21 juni. Till dess, flyg högt och flyg säkert!

Innehåll

5	**Nyheter**	
8	**Paramotor**	Licensierad paramotorfotograf
10	**Vinterhang**	Stockholmarna flyger mitt i stan
12	**Hängflyg**	Så här funkar luftbogsering
14	**Säkerhet**	Lyssna och lär. Och säg till!
16	**Marocko**	Hang och termik i ökenland
22	**Gevalia**	Distanstur med oväntat slut
24	**Lanzarote**	Elevlicensarens rena flygglädje
28	**Test**	Tre lätta skärmar
30	**Säkerhet**	Lär av andras misstag

Redaktör och ansvarig utgivare
Marko Wramén, editor@hypoxia.se

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer
Anders Bergqvist
Andreas Olsson
Anna Hadders
Björn Hårdstedt
Björn Svedemar
Dieter Aiff
Fredrik Gustafsson
Fredrik Wik
HP Fallesen
Jörn Spolander
Max Marcus
Ori Levin
Thomas Hylander

Omslagsbild
Foto: Fredrik Gustafsson
Fredrik flyger rote med Pierre vid Aguergour i Marocko.

Annonser
Marko Wramén, annons@hypoxia.se
Info om format och priser finns på **www.hypoxia.se**

Redaktionellt material
editor@hypoxia.se

Hypoxia/Skärmtrycket är medlemstidning för
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF, www.paragliding.se
Svenska Hängflygförbundet, SHF, www.hangflyg.org
Box 750
521 22 Falköping
Telefon: 0515-371 55, alla vardagar 12.00-15.00
Skärmtrycket ISSN 1651-6052

Prenumeration för ickemedlemmar kostar 200 kronor,
pg 414 08 58-4, ange adress och "pren Hypoxia"

Tryck: Wallin & Dalholm

APCO
www.apcoaviation.com
setting future standards
VISTA HP
TO BE AHEAD OF THE REST
THRUST HP 2009
when there's a need for speed
NEW
play for 2 MKII
NYHET
Apcos nya tandemskärm släpps i vår
Godkänd upp till hela 300 kg
Givetvis kommer även en nödskärm
som passar denna vikt
Nyhet
vista
get the big picture
ÅTERFÖRSÄLJARE:
FlyOne (Örebro)
070-6172754
www.flyone.se
Parafly (Växjö)
070-5541571
www.parafly.se
TP-Sport (Stockholm)
070-6001121
www.tpsport.se



Foto: Himalayan Odyssey

1300 kilometer vol biv i Himalaya

Tre piloter planerar att under sex veckor flyga 1300 kilometer genom Himalaya, från Dharamsala i Indien genom hela Nepal för att avsluta i Sikkim, i andra änden av Indien nära Bhutan.

De tre är amerikanen Brad Sander, fransmannen Antoine Laurens och österrikaren Mike Laengle. Mest känd är kanske Sander som har gjort flera extremt långa flyg i Pakistan (som längst 249 kilometer) på mycket hög höjd (som högst 7 752 meter över havet).

Äventyret går under namnet Himalayan Odyssey och delar av flygningen sker på mellan 5000-7000 meters höjd i svårtillgängliga bergområden. Man planerar att mellanlanda i Bir/Billing, vid Prashersjön, vid Yamunotritemplet, Haridwar, Pokara och Pelling (nära Darjeeling).

Antoine, Mike och Brad hoppas också flyga förbi Mount Everest och flera andra +8 000-meterstoppar.

Man kommer att hälsa på munkar och besöka Ganges källa, men också dokumentera den minskande stammen av gamar och undersöka vad som kan göras för att förhindra att dessa stora rovfåglar försvinner. Troligen kommer allt så småningom att bli en film eftersom man filmar hela expeditionen i HD-kvalitet.

När detta skrivs i mitten av mars har de tre piloterna precis startat sitt storslagna äventyr. Du kan följa dem online via live tracking. På deras hemsida bloggar de också om sina upplevelser.

Mer info: www.himalayanodyssey.org.

Marko Wramén

Ny styrelse i SSFF

SSFF valde en ny styrelse på årsmötet den 13 mars. Ny ordförande är Per Jönsson. Sune Cullberg (som tidigare var ordförande) blir nu vice ordförande. Lars-Olov Schön fortsätter som sekreterare, Karl Olsson som kassör och Joakim Ringvide som USK-ordförande.

Ny ordförande för tävlingskommittén är Emanuel Brodin. Lars M Falkenström är ny ledamot med PR/informationsansvar och Håkan Polanik fortsätter som ledamot. Mer info på www.paragliding.se.

Olov vann dubbelt

Örnsköldsvikaren Olov Nydahl från Norrsken häng- och skärmflygsklubb har haft ett framgångsrikt 2009 – han vann både svenska distansligan och Sverige Cup. Grattis!

Distansligan vann han med 378,2 poäng. Futtiga 0,1 poäng bakom hamnade förra årets vinnare Magnus Österberg (Cirrus) som i år fick nöja sig med silver. Trea i Distansligan kom Janne Järnesjö med 304,8 poäng. Hela resultatet för Distansligan finns här: www.flightlog.org.



Foto: Marko Wramén

Olov gör sig klar för start på NM i Slovenien i somras.

EHPU arbetar för tävlingar med EN-klassade skärmar

European Hang Gliding and Paragliding Union (EHPU) har haft möte igen, och SSFF representerades av HP Fallesen. Här är en sammanfattning av hans rapport:

En stor del av mötet behandlade säkerheten i vår sport. På förra årsmötet beslöts att ställa ett kritiskt brev med konkreta förslag angående reglering av sproginställning(HG) till CIVLs styrelse. Detta har flertalet tävlingspiloter motsatt sig men EHPUs brev satte hård press på CIVL och som vid CIVL årsstämma röstades igenom.

Stärkta av den framgången så föreslogs att vi skulle ställa en liknande skrivelse till CIVL angående införande av en "Serial Class" i PG. Jag måste erkänna att jag nästan fick tårar i ögonen då en helt enig församling röstade JA på detta. De nordiska länderna har i cirka tio års tid drivit frågan i CIVL utan minsta resultat men att nu ett helt enigt EHPU står upp bakom detta känns verkligen som en STOR seger!

Flera länder bad även om ursäkt för att deras delegater röstat emot olika säkerhetsförslag på CIVLs årsmöte och pekade på vikten av att vi utser delegater som röstar enl. förbundens ståndpunkter och inte efter sina egna personliga tycken.

På "Övriga frågor" meddelade Marion Verner, Frankrikes delegat att sedan årsskiftet så är det inte tillåtet för utländska instruktörer att skola i Frankrike om man inte sökt och fått ett tillstånd ifrån Franska sport & fritidsministeriet. Flera delegater reagerade mycket kraftigt mot detta och anklagade Frankrike för protektionism. Marion försäkrade att detta var inget som Franska HG/PG förbundet står bakom och att dom jobbar med att förse ministeriet med underlag på kompetensnivån på de olika ländernas instruktörer.

Avslutningsvis vill jag framföra min personliga åsikt om att EHPU är det forum som bäst tar hand om skärmflygets situation och utveckling på alla områden. Organisationen växer sig starkare och starkare och det står tydligt klart att det är denna organisation som kan och kommer att hantera gemensamma europeiska frågor. Vi bör arbeta för att delta aktivt i EHPUs arbete framöver.

Mer info på www.ehpu.org

HP Fallesen
SSFF Internationella delegat

Har du synpunkter på EHPUs beslut? Gör din röst hörd och kontakta SSFF på info@flygsport.se



Fritt fram för kolfiber i tävlingsvingar

CIVL har haft ett viktigt möte i vinter. Här diskuterade man flera frågor som rör säkerhet i samband med tävlingar.

CIVL står för Commission Internationale de Vol Libre, alltså skärmflyg- och hängflygkommittén inom det internationella flygsportförbundet FAI.

Den mest kontroversiella frågan under CIVL-mötet handlade om förslagen att ändra definitionen av en skärm så att Ozones tävlingsprototyp BHPP med kolfiberstavar i skärmen inte skulle bli godkänd för tävlingar. Tidigare har ju skärmtillverkarnas organisation PMA föreslagit just det, något som många piloter tyckt luktade konkurrensbegränsning mer än omsorg om piloternas säkerhet.

Efter lång debatt kom CIVL-mötet fram till att man skulle lämna definitionerna orörda för årets säsong. Istället tillsatte man två arbetsgrupper som ska utreda hur man kan förbättra säkerheten generellt under tävlingar.

Den första gruppen ska titta på ett förslag där tillverkarna själv kan certifiera sina oklassade tävlingsvingar genom att filma ett flyg där man genomför ett antal ännu inte specificerade manövrer för att visa att skärmen är säker nog att flygas av erfarna tävlingspiloter. Planen är att detta ska börja gälla skärmar som flygs i kategori 1-tävlingar från och med 2011. Men arbetsgruppens förslag, när det är klart, måste godkännas av CIVL först. På sikt kan detta eventuellt bli en ny EN-klass.

Den andra gruppen ska undersöka om man ska införa designbegränsningar för skärmar som deltar i kategori 1-tävlingar från och med 2012, och vilka begränsningar det i så fall ska röra sig om. Det kan till exempel handla om minimal linlängd i förhållande till vingens aspect ratio (sidoförhållande).

Vidare beslutade man att alla som deltar i en kategori 1-tävling måste använda en EN966-godkänd hjälm från och med januari 2010, och en sele som är godkänd enligt EN1651/LTF09 från och med 1 maj 2010.

Det blev också bestämt att inga prototyper är tillåtna att tävla i kategori 1-tävlingar i hängflyg från och med 1 september 2010.

Det blev också klarlagt att det är tillåtet att använda ett spårningsinstrument under tävling, alltså en mobiltelefon eller annan sändare som gör det möjligt för andra att live följa pilotens flyg över till exempel internet.

SSFF hade ingen representant på plats på detta CIVL-möte, utan gav istället Danmark fullmakt att rösta för vår räkning.

Mer info: www.fai.org/hang_gliding

Marko Wramén

167 kilometer tur-retur på tandem



Foto: Marko Wramén

Britten Tony Colombé hade en bra dag när han besökte XTC Paragliding i Slovenien. Han lånade en tandemskärm för att provflyga den (Gradient Bi-Golden), bestämde sig för ett rejält task och flög hem världsrekordet i tur och retur för tandem med 167 kilometer! Han startade på den luriga men i rekordsammanhang populära Sorica-starten (se bilden) och flög i mer än sju timmar, in i Italien och tillbak igen. Rekordet har nu blivit officiellt godkänt av FAI.

Årets tävlingssäsong

Säsongens svenska skärmflygningstävlingskalender såg vid pressläggning ut så här (med brasklapp för ändringar, dåligt väder och myggelände):

- Mälarcupen 13-16 maj
- Sverige Cup Dundret 3-6 juni
- Sverige Cup Kittelfjäll 1-4 juli

Åre kommer inte att hålla en Sverige-cup-deltävling i år. Istället prövar man ett nytt format med rundbanor som innehåller ett antal waypoints som ska tas i en viss ordning. Det handlar alltså om platsbunden banflygning, där man kan komma att flyga flera varv.

Här är preliminära datum:
- Tävling 1: 1-2 maj
- Tävling 2: 26-27 juni (preliminärt)
- Tävling 3: 17-18 jui
- Tävling 4: 21-22 augusti (BBQ 21:e)

Möjligen kommer en annan klubb att ordna en Sverige Cup-deltävling i Åre istället. Ryktet talar om Fenix...

Nordic Open i Vågå

Nordic Open och svenska mästerskapen i skärmflygning kommer att hållas i norska Vågå 12-19 juni. När det här skrivs är hela 152 piloter anmälda (och 78 har betalat avgiften). Tävlingsledningen har satt ett tak på 120 deltagare, så det ser ut som om det blir fullt.

Låt oss nu hoppas att vädret är med på noterna så att det äntligen blir en riktig tävling! Hypoxia hoppas vara på plats med sin flygande reporter.
Mer info finns på www.nordic-open.eu

Paramotormöte i Åskebro

Årets Big Paramotor Meet hålls på Åskebro flygfält (utanför Västerås) 21-23 maj. Det blir massor med flygning, kurser i bland annat första hjälpen och om flygradio och flygvägar, och grillfest. Dessutom utställning med paramotorutrustning och tillbehör.

Mer info och anmälan finns på www.fgtitkonsult.se/pm/flygtraffar.html.



Foto: Max Marcus

Matte Lönnqvist funderar på en brygglandning vid Skärholmen.

Med kontoret på hög höjd

Möt Sveriges första pilot med tillstånd för kommersiell flygfotografering med Paramotor.

Max Marcus har aldrig gjort någon hemlighet av att han arbetat med flygfotografering. Han var bland annat med och gjorde en uppvisningsflygning för Luftfartsstyrelsen då arbetet med regleringen av paramotor påbörjades. Med en stor logga i skärmen och logotyp på bilen var det inte svårt att lista ut vad han arbetade med. Dock valde Luftfartsstyrelsen att avvakta med åtgärder, tills ett brev kom för fyra år sedan då han helt enkelt förbjöds att fortsätta sin verksamhet. Luftfartsstyrelsen hävdade att man måste ha en kommersiell pilotlicens, något man inte kan få för sportflyg, och att säkerheten och omdömet kan åsidosättas när ekonomiska prioriteringar kommer in. Max överklagade brevet.

– Även om jag förstod grundprinciperna hävdade jag att det omöjliggjorde framtiden och utvecklingen av flygfotograferingen, säger Max.

– En paramotor kanske inte passar för alla uppdrag men kan många gånger vara billigare, säkrare, tystare och mer miljövänligt än andra alternativ.

Till slut gav arbetet resultat och i mars 2008 fick Max ”tillstånd att bedriva kommersiell flygfotografering med motorskärm.” Tillståndet kräver att piloten har PM2-licens, minst 200 flygtimmar, försäkring med mera.

– Jag kunde knappt tro att det var sant och var tvungen att ringa dem för att få det bekräftat.

Max Marcus är en av ”de gamla pionjärerna” som flugit paramotor i många år. Dock började han sin flygkarriär med hängglidare i mitten på åttiotalet då han bodde på Hawaii. Men kärleken förde honom till Uppsala och sedan slutet på nittiotalet är det paramotor som gäller. Efter uppmaningar från en vän att ”få tummen loss” startade han sin flygfotofirma 1999 och fick både sponsring av en kameraleverantör och starta-eget-bidrag från staten. Sedan dess har han blivit medlem i Njord Skärmflygklubb och använt nästan vartenda fält i Uppland som start- eller landningsplats.

Till att börja med fotade han mycket på spekulation, han flög runt och fotade hus och gårdar för att sedan gå runt och försöka sälja bilderna.



Foto: Pelle Johansson

Max Marcus.

– Det är en gammal beprövad metod. Det är ganska vanligt att man hittar gamla fina bilder från trettiotalet och framåt när man kommer till bondgårdarna. Det gick väl okej men jag upptäckte att jag helt enkelt inte är någon bra säljare.

Istället har han idag övergått till att bara arbeta med förbeställda uppdrag, bland annat har han fotat mycket i samband med arkeologiska utgrävningar. När den nya motorvägen mellan Uppsala och Mehedeby byggdes krävdes mycket dokumentation av de omfattande utgrävningarna.

– Jag har kontrakt med myndigheterna som arbetar med utgrävningarna. Det är roliga uppdrag, och man känner sig lite som Indiana Jones och hoppas kunna vara med om Det stora fyndet!

Max bilder har varit med i tidningar, reklam, på affischer och i utställningar. Han har även samarbetat med författaren och historikern Gunilla Lindberg vilket resulterat i två böcker. I den ena boken jämförs gamla och nya flygfoton över Uppsala.

– Jag har försökt flyga i spåren av en annan flygfotograf (flygplansburen) som tog fina bilder över Uppsala på fyrtio- och femtiotalet.

Mer information och fler fina bilder finns på www.flygfoto.com

Fredrik Wik

FLY PRODUCTS



Trike, Xenit
Motor: Simonini G24, 206cc
Kolfiberprop. 150cm
Tryckkraft: 95kg!
Otroligt välbyggd, med kraftig bur.
Vikt: 58 Kg.
Mono eller Tandem utförande (Tandem versionen kan givetvis också flygas av en person)



Paramotor, JET
Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller
Motor: Top 80, 80cc
Centrifugalkoppling / växellåda
Bränsletank: 16L
Vikt: 20 kg



Paramotor, RACE C
Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller
Motor: Fly100evo, 100cc
Centrifugalkoppling / växellåda
Bränsletank: 16L
Vikt: 22 kg



Paramotor, Kompress och Kompress Magic
Motorer:
Kompress: Black Devil M25 172cc
Kompress Magic: Bl. Magic 119cc
Centrifugalkoppling / remdrift
Bränsletank: 16L, 22 resp. 23 kg

Paramotor, Max
Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller
Motor: Simonini G24, 206cc
Direktdrift med rem
Bränsletank: 16L
Vikt: 26 kg



Detta är motorn för dig som behöver mycket kraft till ett bra pris. Det finns inget som slår rena kubik i styrka/vridmoment. OBS, Max har nu en nyutvecklad propeller som standard, ej den äldre som på bilden...

De flesta av Flyproducts paramotorer kan beställas med låga infästningar från fabriken. Nätet går in mot centrum på alla modeller vi importerar till Sverige.

POWERPLAY
Paketpriser på Flyproducts motorer med Powerplay skärmar! Se vår hemsida...

Generalagent i Sverige:
www.aerosupply.se
Tel: 040-221700
aerosupply@telia.com



I omedelbar närhet av Stockholms största trafikleder känns flygningen på Ormberget väldigt "urban".

Foto: Björn Hårdstedt

Foto: Marko Wramén

Ormberget - hanget mitt i stan

När isarna lägger sig i Stockholm öppnar sig en helt annan värld. Det som i vanliga fall är en tät skärgård med branta klippor som stupar retfullt ned i sjö och hav blir ... ett hangparadis.

Några av de bästa hangklipporna ligger mitt i innerstaden, lätt nåbara med lokaltrafiken. Den här torsdagen i januari hade vi börjat jobba igen efter julledigheten, men vinden såg för bra ut för att inte smita efter lunch.

När det blåser nord, gärna med ett litet västinslag, finns en fin klippa i Gröndal. Ormberget heter stället, och ligger alldeles intill Essingeleden – de mäktiga motorvägsbroar som leder E4 genom Stockholm.

Startplatsen ligger exakt 100 meter från Essingeleden, och om man startar i bra lyft och styr vänster är det lätt att flyga in på höjd ÖVER brons körbana. Vi undviker dock att flyga alltför nära. Förutom risken för stygg turbulens anar vi risken att någon på E4:an blir rädd och gör en undanmanöver, med en förskräcklig seriekrock som följd. Dålig publicitet.

Om man i stället svänger höger efter start, brukar man kunna klättra upp på de bostadshus som någon omtänksam byggherre placerat så perfekt. Husen skapar en bokstavlig vägg som skjuter upp luften i ett fint lyft ovan tegelpannor, balkonger och vinkande hyresgäster. Men framför husen står höga träd, och man måste vara beredd på de 10-15 meters störtdykningar som oundvikligen kommer förr eller senare i turbulent miljö. Att hålla sig i framkanten är en regel som funkar extra bra här.

Vi som flög den här dagen fick en fin stund. Det brukar bli max en kvart-tjugo minuter i luften innan det kommer en svag period och man landar nere på isen, och det var ungefär vad vi fick. När mörkret föll firade vi den fina lilla flygdagen på Café Lundberg med varsin latte och årets första semla. Våra ögon glittrade av lycka och frisk luft.

Björn Hårdstedt



Enda riktigt säkra landningen finns på isen.

Foto: Björn Hårdstedt



Starten är fin, med utsikt mot Stora och Lilla Essingen och motorvägsbron.

Foto: Jörn Spolander

OZONE
WWW.FLYOZONE.COM
Ozone Sverige: www.skysport.se



Bogserstart nedanför Ållebergs västhang. Fotstart där piloten precis klivit in i selen och bytt grepp till “speedbaren”.

Konsten att flygbogsera

Text och foto: Thomas Hylander

Vid plattlandsflygning är idag flygbogsering den förhärskande startmetoden. Fördelen gentemot markbunden bogsering är uppenbar. Man bogserar till termikblåsan och ofta kan man koppla ur i stiget och direkt fortsätta till molnbas utan att först behöva leta upp termiken. Likaså kan man vid sämre väder bogsera högt för att nå blåsorna där de är lite större, jämnare och starkare, samt för att få längre tid på sig att hitta stiget om man nu inte lyckats koppla ur i en blåsa. ”Bättre koppla ur lågt i stig, än högt utanför stig” gäller dock så gott som alltid.

De allra flesta moderna vingar går att flygbogsera, undantaget långsamma nybörjarvingar. Vingarna har dock olika egenskaper och vissa är stabilare under bogserdraget medan andra är känsligare och lätta att hamna i PIO (Pilot Induced Oscilations) med. Det handlar då om svängningar runt gir- och rollaxel. Men efter några bogserdrag brukar piloten komma underfund med sin vinge och svängningarna upphör.

I Sverige används idag endast trikar (UL-A) som bogserflygplan. För att de ska vara användbara för bogsering krävs att de kan flyga långsamt, cirka 65 kilometer i timmen, och vara relativt motorstarka. Tvåtaktsmotorer är vanligast i Sverige och då krävs nästan en Rotax 582 på 64 hästkrafter för att det ska fungera riktigt bra (Rotax är det dominerande fabrikatet på motormarknaden). Det fungerar även med svagare motorer men stiget blir lidande och en varm sommardag är nästan termik en nödvändighet för att ekipaget ska ta sig uppåt. Normalt stig under bogsering i ”död” luft ligger på cirka två meter i sekunden.

Triken är utrustad med en bogserkoppling som utgår från propellernavet på triken. Draglinan som ska vara 70 meter lång fästs sedan till trikens bogserkoppling. Som säkerhet finns närmast triken en starkare veklänk och 50 meter ut finns det en svagare veklänk. Framför den svagare veklänken sitter även en liten bromsskärm som förhindrar bogserlinan att åka in i propellern på triken samt sträcker ut linan när hängglidaren kopplat ur. Bogserlinan kan nödfällas av bogserpiloten men normalt landas triken med linan hängandes efter.

Den enda extra utrustning som hängflygpiloten behöver är en bogserrelease, en så kallad fluck, som fästs till selen i brösthöjd. Flucken är tillverkad av metall och det är viktigt att funktionen tillåter att bogserlinan kan kopplas ur även om det inte är någon dragkraft i den. Det förekommer även att bogserreleaser av typen ”nylonsnöre” används. Fördelen är att dessa inte är så klumpiga som en fluck, nackdelen är att det med dessa inte är lika lätt att koppla ur sig vid en nödsituation, speciellt om det inte är drag i bogserlinan.

All kommunikation mellan bogserpilot och hängflygpilot sker med hjälp av visuell signalering (arm- och benrörelser). Starten sker som vanlig fotstart, det vill säga hängflygpiloten springer efter triken tills han lättar och i samband med lättning flyttas händerna till speedbaren och fötterna stoppas upp i selen. Förloppet går mycket fort, endast några få steg hinns med sedan tar lyftkraften överhanden. Men här gäller det att se upp, precis som vid alla starter, och inte släppa upp nosen för mycket som gör att lättning kan ske vid för låg fart och lockout riskeras.

Förutom vanlig fotstart förekommer också start med hjälp av en trehjulig vagn som hängglidaren vilar på. Fördelen är att då ligger piloten redan ner i selen och slipper därmed byta grepp under en kritisk fas av startförloppet. Vagnen är speciellt fördelaktig vid svaga och växlande vindar eftersom man kan bygga upp rejält med fart innan lättning. Då kan start genomföras till och med i lätt backvind, vilket inte görs med en fotstart. Nackdelen är såklart mer prylar och mer som kan gå fel. Det gäller att se till så att inga snören eller liknande från selen kan haka tag i vagnen. Att få den med sig upp är inte så kul.



Bogsering sedd från triken.

För hängflygpiloten gäller det att under bogserdraget hålla triken i horisonten och hela tiden försöka bedöma vart den är på väg, om den går upp eller ned och därmed avgöra om han själv är på väg in i sjunk eller stig. Variometern brukar vara svår att höra under bogserdraget så att kasta ett öga på den då och då är en fördel. På så sätt kan man lättare avgöra om man ligger i stigande luft eller inte. Har man haft 2-3 meter i sekunden bättre stig än normalt under några sekunder är det läge att koppla ur.

För bogserpiloten gäller det att försöka flyga så ”snällt” och förutsägbart som möjligt. Hittar han stig bör han försöka hålla sig kvar i detta tills hängflygpiloten kopplat ur. Han bör hela tiden eftersträva att hålla nosen på triken i samma läge i förhållande till horisonten och minimera ”berg och dalbana flygning”, det vill säga går han in i lyft sänka nosen och vid sjunk höja nosen något. Detta för att undvika farliga slack på bogserlinan och underlätta för hängflygpiloten att hänga efter.

Jämfört med markbogsering är flygbogsering säkrare, skulle jag vilja påstå. Visst går det rätt fort men det är små krafter jämfört med markbogsering där vingen dras upp i en ”överstegrad” attityd och det är helt andra laster på utrustningen. Men som vid all flygning ska man ha respekt för det man gör och alltid vara fokuserad. Är man okoncentrerad kan det fort gå fel…

I min klubb, Skånes Drakflygklubb, har vi sedan vi flyttade till Skånes Fagerhult 2006 genomfört runt 200 bogserstarter årligen och under denna tid kan jag komma ihåg att vi haft två incidenter under bogsering, om man får kalla det så. Vid det ena tillfället hade hängflygpiloten svårt att ligga i nivå med triken och medan trike och hängglidare pendlade upp och ner i förhållande till varandra uppstod ett stort slack i bogserlinan. Detta medförde att bogserlinan hakade tag i hängglidaren (troligen runt bygelben och speedbar) och när linan sedan sträcktes ut igen gjorde vingen i stort sett en looping av rycket.

Som tur var gick veklänken av och både trike och hängglidare kunde landas normalt och utan skador. Men det här visar på vikten av att veklänken inte sitter för närma hängglidaren, utan att den sitter så långt ifrån att hängglidaren inte kan trassla in sig framför, 20 m säger föreskriften. Visst kan det vara svårt för hängflygpiloten att samla ihop 20 m bogserlina efter ett veklänksbrott, men säkerheten bör gå först.

Vid det andra tillfället skar motorn på triken under bogsering på relativt låg höjd, cirka150 meter över högväxt skog. Tack vare att höjden inte var lägre gick allt bra, både trike och hängglidare kunde glidflyga tillbaka till fältet och landa. Men hade motorstoppet inträffat 30 sekunder tidigare tror jag triken hade hamnat i skogen, vilket varken hade varit bra för pilot, trike eller klubbekonomi. Lärdomen man kan dra av detta är att alltid försöka flyga på ett sådant sätt att man kan nå landningsbart område vid motorbortfall. Höjdförlusten i samband med sväng tillbaka mot fältet är också stor, så för att vända tillbaka bör man ha gott om höjd. Har man inte det är det bättre att landa rakt fram mot vinden även i sämre terräng.

Sammanfattningsvis kan sägas att flygbogsering är en effektiv och säker startmetod som snabbt transporterar upp Hängflygpiloten till det rätta stället i lufthavet och därmed ger bästa möjliga utgångsläge för långa distansflygningar. Priset är inte avskräckande heller, det varierar men ligger på cirka 150 kronor för 500 meter höjd. Så ni som ännu inte tagit flygbogserbehörighet, gör det och en ny värld kommer att öppna sig.

Vad som egentligen är viktigt

Under EM 2008 i Greifenburg hände något som fick mig att fundera över vad flygsäkerhet betyder för mig.

En av träningsdagarna träffade jag en schweizisk pilot vid namn Richi Meier på landnigen. Jag kände egentligen inte Richi, och om det inte varit för att han tidigare betett sig riktigt illa och buat ut FAI-domare efter att han blivit tagen för fusk så hade han bara varit ytterligare ett ansikte i mängden.

Men den här dagen var han på strålande humör – han hade fått sin nya vinge och stod och trimmade den i solen. Han hade sänkt sina sprogs väldigt lågt. Jag var själv intresserad av just den modellen så jag bad att få titta på vingen. Jag nämnde något om att han trimmat den aggressivt och han svarade ungefär att: ”hehe, men då skulle du ha sett hur den såg ut tidigare”.

Några dagar senare dör Richi Meier.

Det här är historien om vad jag anser vara det viktigaste för att flyga säkert på internationell nivå.

Lektion 1:
Vad Jarl Hedman lärde mig och hur det räddade mitt liv

När jag hade flugit 30 timmar köpte jag en Moyes XS. Ett träd hade kommit i vägen för mig och min Solarwings Typhon S4 Race+ och på samma fält stod min framtida vän uppriggad. Thomas Suchanek hade precis vunnit VM på en XS och det var lika fel då som nu att kalla den nybörjarvänlig. Men som tur är har man ganska stor risktolerans när man är 20 år och så småningom lärde jag mig flyga den utan att vara rädd. 5 år och 300 timmar senare vann jag mitt första SM på just den vingen.

Nästa sommar var vi på flygläger i Gällivare. Vi startade klockan 23.45 och hangade på Dundret i midnattsol. Kamerorna blixtrade när jag sniffade över tre busslaster turister, och dagtid tränade jag topplandningar. Det kan hända att jag var aningens kaxig.

En kväll badade vi bastu på Björnfällan. Jag satt på muggen och lyssnade till diskussionen utanför som handlade om mig. De pratade om att jag flög snyggt och hade coola grejor. Jarl Hedman – som redan då var gammal – bröt in och sa: ”Jo, men en sak Andreas måste tänka på nu [när han blivit så pass duktig] är att ingen längre kommer att säga till när han gör fel [flyger dumt]”.

Jag vet fortfarande inte om Jalle visste att jag satt och lyssnade, men jag tror alla som haft framgång känner igen fenomenet: alla vill dunka ens rygg, men ingen säger riktigt längre som det är. Tack vare Jarl insåg jag i tid exakt hur farligt detta är.

Jag hade tur och i vår klubb fanns några personer som kände mig för den jag var och inte brydde sig om att jag blivit duktig. Jag försökte att vara ödmjuk och lyhörd. Det är lättare sagt än gjort, ibland vill man inte lyssna och skakar av sig kritik. Då är det viktigt att man i efterhand tackar för att någon ändå har sagt till.

När man tävlar blir det dessutom dubbelt svårt – det finns en tradition inom hängflyg att man gärna psykar sina motståndare. Då måste man avgöra vad man ska lyssna på för att det är viktigt för säkerheten, och vad som är trams; att skilja på vem som är vän och vem som är motståndare. Attityden tenderar också att bli hårdare när man kommer söderut.

5 år senare skrattade Håkan Sundin gott. Efter SM tog jag bilen upp till Orsa och killarna på fältet tyckte att den där piloten som just sagt att han flugit ”bara några år” ändå var rätt bra på att hålla sig uppe. ”Jo”, sa Håkan, ”han har precis vunnit SM.”
Lärdom 1: Var rädd om vänner som ärligt säger ifrån när man gör fel.

Lektion 2:
Vad Erik Roos hade kunnat lära sig

Jag träffade Erik Roos första gången uppe i Umeå, han hade flyttat upp för att plugga. Själv flyttade jag till Linköping av samma anledning och som det begav sig träffades vi senare på Näsby utanför Örebro. Erik hade nyss köpt en Seedwings Sensor 610 (den vassaste tävlingsvingen som producerats vid den tiden), och han skulle flyga den för första gången. Erik hade 25 timmar på en Talhofer Joker (en mycket snäll nybörjarvinge) och jag försökte förmedla några av mina egna erfarenheter från att flyga in mig på tävlingsvinge.

Erik flög och var bara en hårsmån från att gå i backen. Det var tydligt att han inte klarade att hantera fartregistret på den nya vingen. Det som hände sedan var en mycket märklig upplevelse. Erik tycktes helt oberörd av händelsen och vad jag sa så rann det av honom som vatten från en gås.

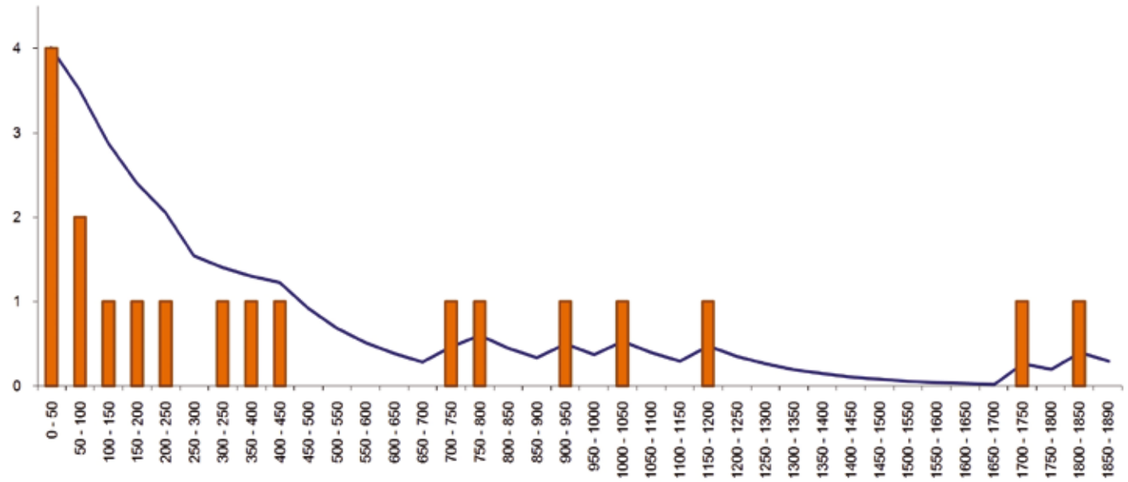
Jag var inte ensam om att ha haft liknande upplevelse med Erik. Samma sommar satt vi ett gäng hängflygare på väg hem från Vågå och vi diskuterade Eriks attityd – för vi var många som var bekymrade. Då ringer Hasse Johanssons mobiltelefon, och han blir tyst, och sedan: ”Har ni hört, Erik Roos har flugit ihjäl sig.”

Erik hade gjort precis samma misstag som när han flög vingen på Näsby första gången. Men den här gången hade han inte millimetrarna på sin sida. Erik blev 24 år gammal.
Lärdom 2: När du ser någon göra något farligt, säg alltid till på ett sätt som inte på något sätt kan missförstås.

Lektion 3:
Vad man måste lära om sig själv

Efter att ha flugit några hundra timmar upptäckte jag att jag började slarva. Det kunde röra sig om små grejor som att glömma att stänga en dragkedja på vingen. Jag började använda mentala checklistor, men de fungerar bara till vissa saker.

Det som gjorde den stora skillnaden var att jag började markera misstag och fel i min flygdagbok. I samband med licensförnyelsen läste jag igenom dagboken och då fick jag en bättre bild av mitt eget beteende.



Incidenter per 50 timmar

Långt senare skulle jag hålla ett föredrag på hängflygs kombinerade årsmöte/säkerhetskonferens. För att ha något intressant att prata om gick jag igenom mina flydagböcker efter allvarliga incidenter och gjorde diagrammet ovan.

Staplarna representerar allvarliga misstag, den blå linjen visar trenden. De flesta misstagen har jag gjort under mina första 450 timmar. Mellan 700 och 1200 timmar började jag tävla på allvar på internationell nivå. De sista två incidenterna har att göra med molnflygning vilket var kutym under för-EM 2007.

Jag brukar göra en liten varningstriangel i min flygdagbok för varje misstag. Då är det enkelt att gå tillbaka och se hur ens beteende förändras över åren.

Varje pilot har nämligen ett val: ska jag använda mina nya färdigheter till att flyga ballare och vara coolare, eller ska jag lära mig av mina misstag och använda mina färdigheter till att flyga stabilare och säkrare? Jag tror till exempel att Chris Müller tillhörde den första kategorin, medan en pilot som Steve Moyes tillhör den senare.

För den som lär sig tillräckligt snabbt från egna misstag finns en belöning: desto mer man flyger ju säkrare blir man, och lär man sig tillräckligt snabbt kan man faktiskt flyga hur många timmar som helst med begränsad risk; det är då bara marginellt farligare att flyga 2000 timmar jämfört med att flyga 400.

Men det är svårt och kräver disciplin. Själv hoppas jag att jag ska bli bättre när jag blir äldre.
Lärdom 3: För statistik och reflektera över misstag.

Det handlar om människor

Någon gång har jag fått DHV-info, en tysk tidning för häng- och skärmflyg. Mot slutet brukar de lista olycksrapporter - sida upp och sida ned med mer eller mindre allvarliga incidenter - och jag brukar tänka att det här vore det nog bra om man läste.

Själv har jag nästan bara lärt mig viktiga saker direkt från andra människor, berättelser ur deras egna liv som berör. Jag tror att de allra flesta av oss fungerar så. Små barn lär sig genom att imitera, och genom att prata med andra.

Det traditionella säkerhetsarbetet och att samla in olycksrapporter är viktigt för det ger underlag till långsiktiga förbättringar. Men det är heller ingenting att lägga sitt eget liv i händerna på.

Det handlar om hur människan fungerar i grunden. Alla är olika, men det här är vad som i praktiken fungerat för mig:

Var rädd om vänner som ärligt säger ifrån när man gör fel.

När du ser någon göra något farligt, säg alltid till på ett sätt som inte på något sätt kan missförstås.

För statistik och reflektera över misstag.

Richi Meiers sista dagar

Så, jag står nu på ett soligt fält i Österrike och håller i en helt galet trimmad vinge. Jag säger att jag tycker att den är lågt trimmad och får ett svar som markerar att Richi inte är mottaglig; Richi vill höra om hur cool hans nya vinge är.

Jag tänker på aerodynamik, jag tänker på Erik Roos, och på det andra jag lärt mig. Men det har gått 15 år sedan jag satt på den där toaletten och lyssnade och jag har också lärt mig att man har väldigt olika kultur i olika länder, att det finns en hel del människor i världen som inte vill bli hjälpta, att till syvende och sist är vi alla ensamma om att ta ansvar för våra egna liv. Jag ställer ner vingen och önskar Richi lycka till på tävlingen.

En vecka senare tumlar Richi sin vinge och hinner inte få ut skärmen innan han slår i backen. Han lämnade efter sig flickvän och sin nio månader gamla dotter.

Oh well.

Andreas Olsson

Couscouspilotens äventyr

Följ med Fredrik Gustafsson på ett äventyr bland översvämmade öknar och puttrande grytor. I Marocko är resan lika spännande som målet, och flyger det gör man också!

Text och foto: Fredrik Gustafsson

För mig har tanken på flygresa till Marocko funnits ett bra tag, mycket tack vare min gode vän Pierre Verrier på Cumulus skärmflygskola i Greolieres som alltid har talat väl om Marockos flygställen, mat och kultur. Han har bombat mig med mail fulla av bilder från landet där tusen och en natt har sin vagga.

Även Bob Drury har talat lyriskt om sina resor i Marocko. Jag var bara tvungen att åka dit.

Hösten 2008 fanns det en perfekt tidslucka i mitt annars så pressade schema;-) och Pierre insisterade att jag skulle komma ner och hälsa på när hans guidade veckor var över. Han ville visa mig Marocko. I och med att Pierre besökt Marocko 16 år i rad så har han väldigt bra koll på flygningen där men också på kultur och seder.

Sagt och gjort så packade jag lätt och åkte till Nice flygplats, klev ombord på Royal Marocean Airlines-flyget till Marrakech. När väl planet landat märkte jag att jag var i Afrika. Hmm, hade inte riktigt tänkt på det...

De tre änkornas kök.



Pierre plockade upp mig sent på kvällen i ett regnigt Marrakech. Regn i Marocko! Nåja nog är väl det en annorlunda händelse tänkte jag... Vi packade in oss i hyrbilen som Pierre fixat för att kunna lämna in sin Land Rover på en lätt renovering efter en rullning i Greolieres. Sedan styrde vi kosan söderut mot Pierres basläger, Dar Latifa i Augagour.

Under resan dit inser jag att Marocko är ett enda stort äventyr – med smala, usla vägar och fortkörande lastbilschaffisar är det minst sagt spännande att resa i landet. Vi kommer fram till en stenmur och innanför en enkel trädörr lyser det hemtrevligt och omedelbart välkomnar tre damer oss. Omfamnar Pierre och det märks att han är välkommen tillbaka. Pierre har mången gång bott med sina gäster hos de tre änkorna.

Det är ett enkelt men härligt boende, helt okej sängar, dusch och toa är helt klart i enklaste laget men de gör jobbet. Hyfsat i alla fall... Duschen är så man blir blöt, inte mycket, mer men det duger.

Efter en natts sömn vaknar vi i flödande solsken. Fast marken är ännu fuktig efter de senaste dagarnas oväder. Översvämningar i Marocko hör till ovanligheterna. Som skärmflygare är jag självklart gärna utan denna ynnest. Vi äter frukost på altanen och blickar med trånande blickar mot starten uppe vid Aguergour.

Snart packar vi in oss i en bil och åker upp. Det är svagt, väldigt svagt. Ovanligt, fast inte direkt förvånande med tanke på väderläget. Det blir ett förlängt 500 höjdmeters nerflyg idag. Jag är inte ledsen för det, njuter så gärna av en lugn eftermiddag på Dar Latifa med god mat och trevligt sällskap. Vi stannar några dagar till och lite bättre blir det fast normalt är det inte menar Pierre. Vanligtvis bjuder Aguergour på finfin termisk flygning med ett sceneri med Atlasbergen i söder och Marrakech i Norr. Framåt eftermiddagen vrider vinden och berget bjuder upp till magic air-hang. Ytterst trivsamt. När man flugit sig hungrig så flyger man ner och landar invid sitt härbärge. Änkorna lagar till en härligt puttrande Tagine (couscous, rotfrukter, kyckling och



Nid d'Aigle och den alternativa starten. Man blir lite flugsugen, eller hur?



Var bodde jag nu ? Hos änkorna eller Ahmed?
På väg till landningen i Aguergour.

lamm tillagat i ett lerkrus) som jag och Pierre delar med några nyfunna franska vänner. Vänner som bjuder på vin...

Dagen efter packar vi upp och reser söderöver. Vi ska ner till området runt Agadir. På vägen stannar vi till i Essaouira, strosar runt i de gamla kvarteren där färger och dofter blandas i en magisk röra. Vi ögonshoppar och inmundigar allt vi ser och hör. Nere vid hamnen säljs och tillagas fisk och skaldjur. Det luktar ljuvligt och vi fastnar vid det stånd som ser ut att ha de bästa varorna. Pierre köpslår snabbt och koncist. Utan avslutad affär lämnar vi handlaren.

- Han ville bara lura oss på pengar. Vi tar en annan handlare...

Till slut hittar Pierre rätt skaldjur och fiskar till rätt pris. Kockarna skrider till verket medan vi smugglar upp lite vin i våra glas, det är BYO (bring your own) här i Marocko. Fast vin är sådär halvpoppis att ha på bordet. Religiösa är fortfarande de som bestämmer i landet säger vår servitör med ett bistert leende. När maten serveras blir det tyst. Till och med Pierre är tyst. Vi frossar i oss av de underbart tillagade skaldjuren och de grillade fiskarna. Mätta och belåtna tackar vi för oss och går tillbaks till bilen för att åka till Agadir.

När vi rullar vidare söderut längs med kusten dyker det ena perfekta surfstället efter det andra upp. Vågorna bryter vackert in i små halvmåneformade vikar eller utmed långa öppna stränder. Oj vilket surfparadis. Det står husbussar med surfloggor utmed kuststräckans alla parkeringar.

Efter en stunds körande sätter regnet igång. Det fortsätter i två dygn...

Fiskehamnen i Agadir är även den värd ett par besök. Billigt och suveränt gott. Anbefalles! Ovanför hamnen ligger en stor sluttning med Arabiska tecken lagda i sten. Detta är enligt min guide ett himla fint hang som heter Kasba. Landningen är i en rondell strax söder om hanget... Tyvärr bjöds vi inte upp till dans vid detta besök.

Efter två dagars turistande i ett regnigt Agadir drar vi söderut till Legzira strax norr om Sidi Ifni. Solen skiner. Sjöbrisen gör sitt. Vi får ett par härliga flyg och landar nere på stranden vid Auberge Abdoul där vi tagit in för en natt. Stället är perfekt. Ett härligt boende med varm dusch, harmoniska färger och en vidunderlig utsikt. Solnedgångarna är sagolika och det är helt klart en ynnest att få äta middag på altanen vid stranden med färsk fisk tillagad i ett härligt marockanskt kök.

Jag vill vara kvar längre i Legzira. Jag gillar det avslappnade stället och den fina flygningen.

Men det finns en tidsplan att hålla så redan dagen efter sätter vi av norrut.

När man är i Marocko för att flyga skärm får man inte missa Nid d'Aigle, stället drivs av den smått excentriske fransmannen Francois. Han är en friskt marijuanarökande skärmflygande galning. Hans lilla kungarike ligger uppe på klippkanten strax ovanför väg R104 som slingrar sig fram utmed kusten. Om du letar på kartan så är det i höjd med Tiznit fast vid kusten. Det är lätt att hitta det när man kör längs vägen. Men se upp – vägen upp till Nid d'Aigle är kass så kör försiktigt för din bils skull, och andras.

Starten på Nid d'Aigle är en blankpolerad cementyta precis utanför restaurangaltanen som hör till Francois suveränt häftiga installation. För det måste man nästan kalla hans ställe. Boende, restaurang, startplats – allt i ett litet trevligt center byggt uppe på klippkanten. Och namnet, örnnästet...

Vi startar dock inte från Nid d'Aigles start utan från den nyligen anlagda starten alldeles bredvid. Helt perfekt start. Stor, öppen och med perfekt lutning. Utmärkt för topplandning. Turbulensfritt. När vi är där finns ingen som tar betalt. Det är annars det



Vardagslunk på huvudgatan i Mirleft.

vanliga att denna start kostar pengar. Francois start får bara de som bor där använda. Självklart leder dock denna startplats till en del osämja i grannskapet...

Vi prickar en suverän dag. Det är helt perfekt, en fin sjöbris trycker upp lite termik längs med slutningen som har en transition av rang. Pierre flyger tandem med sin flickvän och dotter. Pierres son Anton och jag flyger runt och leker utmed den kaktusbeströdda kanten. Det lyfter riktigt bra, man tar sig flera hundra meter över kanten utan att anstränga sig för mycket.

Tyvärr har vi bestämt oss för att köra hela vägen tillbaks upp till Aguergour ikväll. Resan dit är lång och brokig. I och med att det har varit översvämningar av sällan skådat mått har vägarna blivit lite sämre än vanligt. Vi lämnar därför de härliga förhållandena vid Nid d'Aigle och biter ihop inför en lång natt. Ett obskyrt restaurangbesök, några poliskontroller och ett antal timmar senare rullar vi in på parkeringen utanför Dar Latifa. Sängarna är ursköna, sovsäckarna värmer skönt i den kalla natten... Vi somnar ovaggade.

Tyvärr är fortfarande marken våt och de normala novemberförhållandena infinner sig inte. Skidområdet Oukaimeden i Atlasbergen har fått 25 centimeter snö redan, något som är ovanligt i november. Hela bergskedjan är vit med snö.

Pierres Land Rover har som sagt varit på renovering. Dagen då Pierre ska hämta sin bil är det stabilt och jag väljer att följa med. Jag blir avlämnad i Barrage de Lalla Takerkoust där det finns kaféer, butiker samt internetkafé.

Jag tar en god kaffe och njuter av att titta på folk. Smygfotograferar lite innan jag går över till internetkaféet som ligger i en liten lokal utmed en jordgata. Kollar mailen och inser att jag fått ett jobb jag sökt, självklart ger jag ifrån mig ett glädjetjut... Glad i sinnet lämnar jag en lokal med några förbryllade marockaner. När jag kommer tillbaka till huvudgatan möter jag Jerome Maupoint (Gins egen husfotograf) som berättar att han är på väg till ett ställe strax söder Oukaimeden som heter Imlil. För att där flyga vol biv med några vänner. Vi pratar fotojobb och flygning i fem minuter innan ett par av Jeromes bekanta dyker upp, Som av en händelse skall även de till Aguergour för att flyga. Jag och Jerome liftar med tillbaka.

En stund efter jag kommit tillbaks till Dar Latifa dyker Pierre upp med en ny Land Rover. Den lilla enkla verkstaden har verkligen föryngrat bilen avsevärt, en ser ut som en helt ny bil! Händiga grabbar.

Pierre och jag tog ett eftermiddagsflyg innan den obligatoriska Taginen. Änkornas goda hembakta bröd används som bestick. Vin och goda vänner finns det gott om och kvällen blir sen. Rob från Fly Spain med vänner, Manu från Le Grand Bornand med vänner samt en drös tyskar och fransmän bor på Dar Latifa. Även det större och lite modernare härbärget Gite Chez Achmed som ligger bredvid är fullt till bredden. Mycket flygare i trakten. Kvällen blir sen.

Den sista dagen jag var där vart det fina förhållanden men då fick vi inte flyga för att den marockanske kungen, Muhammed VI, flög med sin privata helikopter i området. Jag har aldrig varit någon större supporter av monarki. Detta misstycke växte snabbt och spontant till ett kraftigt hat...

Sista kvällen i Marocko tillbringade jag och Pierre i miljonstaden Marrakech. En stor stad som har många västerländska drag med de självklara marockanska inslagen. Moskéer, badhus och souken med ett myller av säljare med ultrapackade stånd, men också McDonalds.

Har aldrig varit förtjust i storstäder och så inte heller denna gång. Vischan var däremot himla trevlig och inspirerande. Sydkusten likaså. Perfekt för en familjeresa med "ickeflygande" familjemedlemmar. Sol, bad, surf och god mat.

Fakta:

Flygställen och boende i närheten
De 3 flygställen jag besökte:

Nid d'Aigle
Stort fint kusthang. Inga konstigheter. Kan du, eller vill lära dig hanga så har du kul här. Även termik bjuds det på. Topplanda eller landa nere vid vägen. Det går även att flyga ner till stranden som ligger 250 höjdmeter från starten.

François på Le Nid d'Aigle erbjuder 7 nätters boende med fullpension för 580 euros.
www.nidaigle.com

För mer info: www.paraglidingearth.com/en-html/?site=11141

Aguergour
Populäraste flygstället i Marocko. Bergsflygning med termik och hang. Härifrån flygs det också en hel del crosscountry. Sceniskt och spektakulärt med Atlasbergen i bakgrunden. Stor enkel start och landning. Passar alla piloter.

Auberge Ailall(Dar Latifa)
De tre änkornas gite (boende). Billigt, enkelt och trevligt. Har renoverat upp stället sedan jag var där. Fullpension 11-12 euros. Du landar vid giten.
http://gite-ailall.site.voila.fr/index.html

Ahmeds ställe är större än de tre änkornas och något modernare. Bättre standard. Här är det alltid mycket folk. Här finns det öl att köpa. Landar gör Du utanför giten.
Priset är det samma som hos änkorna. Hamman finns på bägge ställena.
www.club-ahmed.com

För mer info: www.paraglidingearth.com/en-html/index.php?site=6902

Legzira Beach
Stället bjuder på termiskthang med strandlandning vid gite där du bor smartast. Fallhöjden är cirka 310 meter. Kusthang precis som Nidaigle.
Bor gör man på hotellet Legzira Beach. Himla trevligt och god mat. Stämningsfullt ställe. Billigt och bra.
För mer info: www.paraglidingearth.com/en-html/index.php?site=6923

Säsong
Flygningen i Marocko sker året runt. Fast för oss Svenskar är det väl mest intressant februari-mars-april samt oktober-november-december. Då det bjuds på fina förhållanden jämfört med Sverige.

Guide
Flera franska och engelska skärmflygskolor kör organiserade resor till Marocko. Min gode vän Pierre Ecole från Cumulus i Greolieres, kör 7, 10 och 15 dagars resor. Med Land Rover letar han upp det för dagen bästa flygstället. Lite som ett safari, 7 dagar kostar 770 euros.
www.ecole-cumulus.com

Resa hit:
Att resa till Marocko tar runt fem timmar med flyg från Stockholm. Agadir och Marrakech är flygplatser som är vanliga resemål för Svenska resebolag. Väl där får du ställa tillbaka klockan en timme. Att resa till Marocko kräver varken visum eller vaccination. Däremot kan en viss förståelse för landet religion, Islam, vara på sin plats. Franska är språket. Engelska är rätt odugligt i Marocko.
Om du inte är van att pruta så kommer du bli blåst. Många gånger per dag... ;-)



Tjusig skylt för en bilverkstad.

Flygning över Aguergour.



År 1995 var Gevalias ”När du får oväntat besök” en hyllad reklamkampanj med många fina priser på meritlistan. Bland annat vann den utnämningen ”Århundradets reklamfilm” år 1999. Även senare har man lanserat en serie nya reklamfilmer på samma tema. Man kan fortfarande se filmklipp på deras hemsida. En film heter ”Top Gun” och handlar om en stridspilot som på flygfältet kallar på mekaniker för något slags motorproblem. Mekanikern kommer åt fel spak och piloten skjuts ut ur planet och fallskärmen löser ut. Han hamnar i ett träd i närheten av tre kvinnor som dricker kaffe i sin trädgård. Men ibland överträffar verkligheten dikten.

Det är lördagen den tionde maj 2008. Det ser ut att bli en fin flygdag. Cumulusmolnen bubblar och vindriktningen stämmer med våra flygsektorer. När jag kommer till Fenix nya sommarflygfält Härkeberga utanför Enköping är fältteamet redan i full gång med att komma i ordning. De är jäktade och jag erbjuder mig att ringa Arlandatornet och be att få öppna lämpliga flygsektorer. Jag får som vanligt ett trevligt bemötande och vi får alla medvindssektorerna öppnade upp till 1850 meter. En möjlig flygväg går över flera olika sektorer. Jag har dem inlagda i GPS-en så att jag ser gränserna i displayen. Tack Ori för koordinaterna och för instruktionen som är så lättförståelig att till och med jag klarar att lägga in dem! Nu har jag, vis av skadan, perfekt koll på förutsättningarna.

Annat var det nämligen förra säsongen när jag hade ett bra flyg på gång. Med fantastisk termik direkt efter release och en kraftig vind på höjd hade jag chansen till ett fantomflyg, förmodligen personligt rekord. Ända tills första sektorsgränsen började synas i GPS-displayen och jag insåg att jag inte hade en aning om vilka maximihöjder som gällde. Alla försök att klara ut det över radion med folk på fältet misslyckades. Det var bara att dra öron för att ta ner höjd. Och sen dröjde det inte länge förrän jag stod på marken. Det var ett fint flyg ändå men ingenting mot vad det kunde ha blivit. Lärdomen är förstås att alltid, alltid, alltid veta vad som gäller. Även om man tror att det bara ska bli några varv över flygfältet.

Det blåser ordentligt. Jag står ikrokad för start och skärmen ormar sig litet upp och ner på marken som den brukar när det är på gränsen. Det känns tryggt med Fenix procedur för bakåtstart. Den stora poängen är att man slipper en ”champagnekorkstart” det vill säga att starten går så fort att varken pilot, vinschförare eller startledare hinner reagera om nåt är fel innan piloten är en bra bit upp i luften. Nu är det istället så att kan jag bara få upp skärmen och balansera den i vinden så kan jag också starta. Eftersom det inte är nåt drag i linan så kan jag också röra mig bakåt utan problem. Under Stor-Hasses trygga ledning bakåtstartar jag, tar ett steg framåt och sen bär det iväg uppåt. Vinschdraget är litet guppigt som alltid när det är termiskt men vinschföraren parerar skickligt. Han släpper mig mitt i en termikblåsa. Jag har tyvärr glömt vem som vinschade men tack i alla fall. Varion piper konstant och jag får snabbt rejäl höjd. Det ligger en pilot i närheten av mig men underligt nog hakar han inte på samma blåsa.

Jag driftar med vinden och efter en liten stund är jag långt från flygfältet. Plötsligt inser jag att ”jag kan ju sticka iväg på distans”. I lä om mig ligger Örsundsbro, det lilla samhället på vägen mellan Uppsala och Enköping. Den tillåtna flygvägen ligger inte exakt i vindriktningen utan litet snett. Sektorsgränsen har ett besvärligt hörn just vid Örsundsbro som jag måste komma förbi. Jag styr en kurs snett med vinden för att inte komma för nära. På andra sidan gränsen är taket bara 2000 fot så dit vill jag inte. Jag zoomar in-in-in på GPS-en för att få bättre koll på var jag är i förhållande till gränsen. Jag sänder en tacksamhetens tanke till Magnus Ö och Micke W för kursen i GPS-användning. Den var tänkt för tävlingsbruk men kommer väl till pass här också.

Jag kurvar i ovaler i stället för i cirklar. Långa motvindsben och korta medvindsben gör att jag klarar mig förbi det kritiska hörnet. Kursen går över ett större skogsparti och jag tvekar litet. Har jag alternativa landningar om termiken lägger av? Efter en stunds huvudräkning konstaterar jag att med min höjd så är det okej att fortsätta. Om det behövs så kommer jag tillräckligt långt bara på glidet. Vad lätt det blev här uppe. Lika svårt som det är att hitta och sen hänga kvar i trånga och små termik¬blåsor på låg höjd, lika enkelt är det på höjd. Det piper i varion nästan överallt. Väl förbi hörnet kan jag glida långa sträckor i färdriktningen. Och när jag sen tappat litet höjd så kurvar jag ett tag och kommer upp igen. Jag hör över radion att det blir svårare och svårare att starta på fältet på grund av den ökande vinden. Till slut tappar jag radio¬kontakten.

Jag börjar känna igen det jag ser nedanför mig. Det här är mina hemtrakter. Jag växte upp i Uppsala och var redan som liten med i Ekolns segelklubb (ESK). Den är uppkallad efter den stora mälarfjärden nån mil söder om Uppsala. Plötsligt ser jag den lilla ön Koffsan där barndomsvännen Ragge och jag som färska stjärnbåtsseglare blev inblåsta i en nordlig kuling en Kristi Himmelsfjärdshelg. Vi skulle vara ute några dagar och hade tänkt på allt. Matkonserver, läsk, bomtält, färskvatten, gasolkök mm. Det var bara en liten miss. Vi hade glömt tändstickor och fick äta kall burkmat några dar. Alla försök att göra upp eld på indianvis misslyckades. Vi blev räddade av några mer rutinerade stjärnbåtsseglare som dessutom var rökare. De donerade en tändsticksask.

Skärpning Björn, nu gäller det flygning, inte nostalgi! Jag flyger vidare. Plötsligt ser jag ESK:s hamn på avstånd. Vad stor den har blivit, en massa nya bryggor och ett ofantligt antal båtar. Jag är fortfarande medlem men tyvärr där alldeles för sällan. Under uppväxtåren var vi ett gäng jolle- och stjärnbåtsseglare som mer eller mindre bodde på segelklubben. Då anande jag inte att jag många år senare skulle hänga där under ett litet tygstycke och några tunna linor nästan två kilometer upp i luften. Skärmflygningen var inte ens uppfunnen på den tiden.

Jag passerar väster om centrala Uppsala och efter en stund ser jag de korsande startbanorna på den nu nedlagda Upplands flygflottilj F16 i Ärna som ett gigantiskt kryss. Det måste ha varit här nånstans i lufthavet som Fenixkompisen och före detta stridspiloten Bertil Ivert lyckades med konststycket att knäcka skrovet på en J29 Tunnan efter en ofrivillig dykning i moln och upptagning i 10 G. Planets rygg var alldeles skrynkligt och det var bara att köra kärran på skrotning.

Nu ser jag segelflygfältet Sundbro under fötterna. Det känns konstigt att plötsligt titta ner på ett motorplan som långsamt bogserar ett smäckert segelflygplan. Segelflyg verkar spännande men jag hinner inte allt som verkar kul. En del saker måste jag helt enkelt välja bort. Jag undrar om de ser mig när de kommer högre upp? Skärmen är orange så den borde synas bra mot himlen. Annars får det väl bli några wing-overs. Nej, de styr åt ett helt annat håll och jag ser dem inte mer.

Jag är nu någon mil norr om Uppsala i närheten av gamla E4. Jag börjar närma mig Bälinge och sen kommer Högby. Där bor min frus bror Lasse med fru Inger och barnen Therese, Robin och Rickard. Högby är en samling hus i en björkdunge mitt på Upplandsslätten. Byn måste ha varit Astrid Lindgrens förebild för ”Alla vi barn i Bullerbyn”. Till och med husen är lika. Och precis som i Bullerbyn så är alla släkt med varandra, föräldrar, barn, barnbarn, kusiner, mostrar, fastrar etcetera.

Jag har fortfarande fin höjd och termiken bubblar omkring mig. Jag har redan slagit mitt personliga rekord i distansflygning. Men tänk om jag skulle sätta ett svårslaget flygfältsrekord också? (Det här hände innan Tor Jansson gjorde sitt fantastiska flyg på över nio mil från Härkeberga). Jag kan säkert glida en mil till bara på höjden i den kraftiga medvinden.

Lasse och familjen vet inte att jag är uppe och flyger idag. De vet inte ens var vårt flygfält ligger. En tanke växer upp i huvudet. Tänk om jag skulle göra som i Gevaliareklamen och bara dimpa ner i deras äppellund. Snacka om ”oväntat besök”.

Nu börjar en kamp mellan två personligheter. Tävlingsdjävulen i mig (som jag hela tiden försöker kontrollera) säger: ”Kom igen nu Björn! Sätt ett nytt rekord! Bli historisk, bli inskriven i rekordböckerna för all framtid!” En annan del av min personlighet säger: ”Gör en Gevalia! Det är mycket festligare! Bara dyk upp som ett oväntat besök! Flyga långt kan många göra.”

Kampen fortsätter. Jag väger för och emot. Högby kommer snabbt närmare och jag måste snart fatta ett beslut. Till slut bestämmer mig. Det blir Gevalia! Jag lägger mig och snurrar över björkdungen för att ta ner höjd. Och för att säkert veta att det är några hemma. Det vore ju snopet att landa här om ingen är hemma. Ungefär som en golfspelare som slår ”hole-in-one” när ingen ser det. Men nu kommer det ut folk i trädgården som står och tittar upp. Bra! Jag drar öron en stund för att komma ner litet snabbare. Och sen gör jag några långa åttor med god marginal till kraftledningen bakom ryggen. Jag landar bredvid äppellunden, tar av mig hjälmen, samlar ihop skärmen och kliver in bland fruktträden där en mindre folksamling tar emot.

De berättar om sitt samtal en stund tidigare: ”Titta, det där måste vara en sån där flygskärm som Björn har. Vad konstigt, han ligger kvar här över oss. Titta, han landar ju. Det ser ju faktiskt ut som Björn. Nämen, det ÄR ju Björn”. Likheten med Gevaliareklamen bara fortsätter. Det bjuds på fika i trädgården och Inger har en nybakad sockerkaka. Det blir många frågor om skärmflygning, både allmänt och om just mitt flyg. De minsta barnen provar att sitta i selen.

Återtransporten till flygfältet löser sig på enklaste sätt. Therese skjutsar med sin bil och får ett bidrag till bensinkassan. Några små kusiner följer med för att få se ett skärmflygfält med en massa spännande aktiviteter. När vi kommer dit blir de tyvärr besvikna när det visar sig att flygfältet är helt övergivet eftersom det blivit omöjligt att starta i den hårda vinden. Det är bara min bil som är kvar. Småkusinerna kompenseras med glass och godis och är rätt nöjda med utflykten ändå till slut.

Enligt GPS-en blev den flugna sträckan 49 km, fågelvägen mellan start och landning var 37 km och högsta höjden var 1780 m. Hela flyget tog 1 timme och 40 minuter. I bilen hem ler jag över den nästan komiska likheten med Gevaliareklamen. Det är bara på en punkt som liknelsen haltar. Jag drack saft. Jag har aldrig lärt mig tycka om kaffe!

Text och foto: Björn Svedemar

Elev på vift över Lanzarote

Text: Anna Hadders

Vintern 2009-2010 kommer att vi minnas ett bra tag framöver som vintern som faktiskt blev riktig vinter. Till och med i Skåne, där jag bor sedan tolv år, har vi med undantag för några dagar efter jul haft en vit och kall vinter. Februari och min första utlandsresa med skärmflygning som huvudsyssla närmar sig. Snön vräker ned, molnen är täta och vinden envisas med att blåsa från nordliga breddgrader. Åh, nu vill jag ha sol och värme och lagom vindar från rätt håll!

Att jag för några år sedan började med skärmflygning är helt min sambos förtjänst. Jag hade aldrig över huvud taget haft tanken på att flyga, men när jag fick erbjudandet om att följa med på en kurs, där han betalade räkningen, ja då var jag inte sen att hoppa på. Varför inte? Kunde väl vara en kul semestergrej, tänkte jag.

Nu har det gått några år sedan vi en ljuvlig sommarvecka gick kurs på Hammars backar vid Kåseberga. En mindre knäskada gjorde att jag fick vänta ett år med att göra färdigt min kurs. Stolt innehavare av elevlicens på hang blev jag i juli 2007. Nu har jag hunnit skrapa ihop drygt 100 timmar i luften och har byggt på med elevlicens på vinsch.

Nåväl, nu har jag kommit så långt att jag känner mig redo för nya utmaningar. Efter att ha varit med på en paramotorträff på Öland i höstas fick jag nys om en resa till för skärmflygare Lanzarote. En klubbkompis i CPS var med på samma resa i fjol och han var så nöjd med resan att han tänkte åka igen. Lanzarote i februari… det lät lockande. Anmälde mig och bokade flyg. Nu fick det bära eller brista.

Gruppen som lämnade vintern för sol och flyg bestod av Anders Bergkvist som instruktör och arrangör, Dietmar Aiff som hjälpinstruktör, tio medpiloter (alla män) och så jag. Inget jag hade något större problem med utom emellanåt då somliga i gänget körde en väl grabbig jargong för min smak. Då var det läge för en promenad. – Det är lugnt. Ni är förlåtna vid det här laget!

Det var häftigt att komma in för landning och se Lanzarotes märkliga natur breda ut sig under oss. Ett kargt, ganska ogästvänligt landskap med en mängd vulkanberg uppstickande överallt. En del hade fortfarande sin spetsigare topp kvar, medan flertalet hade kollapsat i mitten och till och med mer än så, i det som kallas en caldera.

Alla var förstås väldigt flygnödiga, så redan efter incheckning i våra bungalows gav vi oss av på jakt efter ett hangbart berg. Eftersom eftermiddagen var sen åkte vi till närmaste ställe, berget vid Mácher. Nej, det gick inte. Den lilla vind som fanns var allt för sned. Ganska bra egentligen, för nu fick vi chansen att rosta av oss och träna balansering tills solen gick ned. Sist jag flög var på första advent.



Foto: Anders Bergqvist

Anna Hadders redo för start från berget vid Mácher.

Vårt första flygställe blev hanget vid Mala. Vägen upp hade jag överhuvudtaget aldrig funderat på att köra med egen bil, men våra hyrbussar kämpade sig tappert genom alla håligheter. På med ryggsäcken (Varför tränade jag inte mer hemma?) och iväg över en dammvall och vidare upp till den lägre starten cirka 125 meter över landningen, som vi först besökt. Ett gäng tyska piloter var redan på plats. Vinden var svag och jag såg att ingen av dem som startade kunde hanga sig kvar. Det blev mer av nedflyg.

Före start hade vi genomgång med instruktörerna för oss som skulle gå kurs eller examineras för högre licenser. Det kändes bra för det här var helt klart något annat än våra kusthang hemma i Skåne, med högsta start på 45 meter över havet. Jag insåg hur lyckligt lottade vi är med mjuka gräsklädda sandkullar utan hinder. Marken i den här backen var inget jag önskade närkontakt med. Otroligt stenigt och med massor av taggbuskar. Inget snika nära för att hålla höjd här inte.

Resans första start gick bra och den där härliga känslan i maggropen att, yes – nu är jag i luften, infann sig. Men jag erkänner. Jag kände mig nog lite nervös också för fötterna, som jag alltid håller på istegspinnen (stirupen), hade en tendens till att skaka till emellanåt. Hann i alla fall ta några svängar fram och tillbaka innan jag insåg att nu får jag allt ge mig av om jag ska nå landningsplatsen. Min brist på erfarenhet av platslandning blev snart uppenbar. Glidtalet räckte inte till och jag styrde åt sidan för att inte landa i en åker. Inga problem, utom att skärmens alla linor blixtsnabbt trasslade in sig i elaka små taggbuskar som omgav mig. Jag som älskar naturen – nu var det delar av den som jag definitivt inte var kompis med…

Jag tog en välbehövlig matpaus efter brottningsmatchen mot taggarna och så bar det av uppåt igen. Vi insåg rätt snart att nu skulle vinden inte ens räcka till två svängar fram och tillbaka. Vad göra? En blick åt vänster sa mig att nu kunde jag fega ur, eller ta skärmen på ryggen och hänga på. Ett gäng var nämligen på väg upp på den höga starten som låg på cirka 280 meter. Jag förstår att många av er som läser tycker att detta är löjligt lågt. Men ni har nog varit nybörjare en gång ni med och för mig var det HÖGT. Inte minst att ta sig dit. Om igen – varför så dåligt kondis? Strålande sol, 25 grader i luften och 18 kilo på ryggen, uppåt i över hundra höjdmeter. Fy, det var nog det jobbigaste jag gjort hittills.

Men upp kom jag. Och skakig blev jag. Adrenalinet pumpade. Koncentration. Gå igenom alla rutiner, andas djupt, du kan det här. Kan tyckas fånigt, men jag blev alldeles skakis i benen och hjärtat slog hej vilt. Tittade på när några andra piloter startade och bad sedan Dietmar om rejält stöd. Och det fick jag. När jag väl kom ut i luften kände jag mig lugn igen och kunde plötsligt njuta av utsikten och av att vara i luften. Den här gången hade jag också bättre koll på glidet och kom med god marginal att landa på rätt ställe.



Foto: Anna Hadders

Fantastisk utsikt över Famarahanget.

Nästa flygställe blev berget vid Mácher, som nu var befriat från moln så att vi kunde åka upp till startplatsen på toppen. Bussarna nitade och alla drullade snabbt ut för att kolla läget. Starten såg ok ut, men dessvärre kom där plötsligt backvind. Nej tack, där ville vi inte starta. Vinden vred vidare och delar av gänget slängde grejorna på ryggen och gick högre upp på berget för att nå dess sydsluttning. Suck, tänkte jag. Inte en gång till. Jag är för trött! Och så knäade jag under tyngden av min skärmsäck och började traska efter de andra. Jag hade ju faktiskt kommit hit för att flyga.

När jag kom upp hade nästan alla de andra redan flugit iväg. Dietmar, som var först ut, väntade nere på landningsplatsen och kunde informera om vindriktningen där. Anders väntade tappert på mig uppe vid krönet på runt 430 meter. När jag står och gör mig färdig ser jag plötsligt hur Anders, som ska ta kort på mig, tar ett steg bakåt, snubblar till, tappar balansen och rullar runt. – Akta kameran, skrek jag eftersom det var min kamera. Nä, det där var faktiskt ett skämt!

Skönt nog var där vind nog för en bakåtstart. Jag som mest har hållit till på kusthang har ingen större träning i att starta framåt. Blåser det så lite ger man sig ogärna ut på hanget. Då får man ju gå upp från stranden… Ett par försök att dra upp skärmen i den svaga vinden, sen var jag iväg. Inget lyft så jag tappade höjd ganska snabbt. Eftersom jag var förberedd på detta kändes det okej. Höll ut från hanget och svängde sedan vänster för att komma runt berget och ned till landningsplatsen. Där var det nollvind så det gick väldigt fort på slutet. Vet att jag borde gjort annorlunda, men jag satte mig på rumpan, vilket gick fint. Jodå, nästa gång ska jag springa, springa, springa.

Häftigaste flygstället var trots allt det stora Famarahanget. Där kunde vi flyga flera dagar, även om vinden låg lite snett på. I söder börjar hanget som en snällare skolbacke där man kan dra upp skärmen på landningsplatsen eller en bit upp i backen och sedan backa upp tills man kommer i lyft. Norrut ökar höjden i etapper och kullarna genomkorsas av raviner. Lyftområdet är ordenligt brett, även om backarna inte är så höga och branta. Ju längre norrut, desto högre klippor och desto brantare berg. Den nordligaste delen av detta långa hang består av 400 – 500 meter höga klippor som stupar ned i havet. Där flög inte vi.

Första tillfället vi var där hade det regnat på morgonen så marken var blöt. Jag hade en hel del bekymmer innan jag kom i luften. Det var lite byigt och jag fick inte till bra balans så skärmen gick i backen några gånger. Där blev den fuktig och ännu svårare att få upp, men skam den som ger sig. Väl i luften gick det fort att få bra höjd över hangkanten. Emellanåt väl bra för min smak, eftersom jag inte ville riskera att komma upp i för starka vindar och därmed börja backa över hanget. Jag är ingen tungviktare direkt. Passade på att träna på att dra öron och det var skönt att känna att det funkade bra att ta sig nedåt. Radiokontakten fungerade hela tiden bra och instruktörerna höll god koll på oss. En från backen och en ifrån luften.

Nästa flygtillfälle på Famara fick jag ett fantastiskt flyg i nästan två timmar. Nu var solen framme och jag fick känna på termikblåsor som rullade upp för sluttningarna. Förutom något litet lyft på vinschen har jag inte upplevt detta förut. Även om jag bara flög rakt fram pep varion frenetiskt! Anders såg mig stiga och meddelade på radion att jag kunde prova på att kurva lite. Fick instruktioner om hur jag skulle göra och skred till verket. Första gången blev det allt lite fel, för jag kom snarare att göra en 360 nedåt än uppåt. Klart ovant att känna på, om än bara lite, hur G-kraften känns i kroppen. Gick tillbaka in mot hangkanten för att ta höjd och gjorde sedan ett nytt försök och nu steg jag faktiskt uppåt till dryg 300 m. Det här gav mersmak, även om det kändes lite läskigt när det ryckte i skärmen. Nästa resa så...

Sista möjliga flygdagen var förstås alla väldigt taggade. Flyga, det var vad vi ville göra. Och vad händer? Duggregn. Suck. Passade på att köra upp och kolla den höga starten som främst hangglidarna använder på Famara. Runt 400 meter och brant inger respekt i en nybörjare som jag. Men lockelsen fanns förstås också. Tänk om jag skulle fixa att ta mig hit från låga starten.

Vi stärkte oss med morgonfika med härliga nybakade flottiga bakverk. Sen hade regnet dragit förbi. Vilken tur! Vinden låg även denna dag snett på hanget, men höll man sig hyfsat nära hangkanten gick det fint att få höjd. Solen tittade fram och termiken släppte både vid hanget och över dalen utanför. När Dietmar frågade om någon ville hänga på norr ut tänkte jag att nu eller aldrig. Nu måste jag försöka.

Första svårigheten med att komma vidare var att berget flackar ut, samtidigt som man har två kraftledningar på snedden över berget att ta sig över. Tog mycket höjd och hade sedan kontinuerlig koll med Dietmar att marginalen var tillräcklig och det var den.

Sakta gled jag över, kikade ned mellan knäna och insåg att här ville jag inte trilla rakt ned. Skråade vidare, men nu med allt sämre höjd. Tvingades styra nedåt i backen för att till slut inse det retliga i att jag skulle missa att ta mig ut över nästa ravin med cirka 10 meter. Snopet. Här började en ny kamp mot naturens skapelser. Små låga köttiga spretiga växter bredde ut sig överallt och nappade retligt åt sig mina linor. När jag började lossa på ena sidan krokade de i på andra sidan istället. Grrrrr! Sen följde två misslyckade försök att komma i luften. Svårt att hålla balansen när marken är full av sten. Över radion meddelade jag att det här verkar jag inte klara av på egen hand. Gentlemannen Dietmar svarade att sätt dig du och vila. Jag kommer och hjälper dig. Finurligt då att man har egen fåtölj med sig och en strålande utsikt.

Vi flyttade en bit uppåt i backen och hopp å hej så var jag iväg. Flög i s-kurvor längs med kanten till ravinen för att vänta på att även Dietmar skulle komma upp. Här hade jag tur och fick allt mer höjd.

– Vad gör jag nu?

– Sikta på telestolparna så kommer jag efter, blev svaret.

Men jag såg inga stolpar och tänkte att de har väl försvunnit i molnen längre bort. Till slut hade jag så god höjd att jag bedömde att jag borde komma över ravinen och upp till det höga hanget. Det visades sig senare att Dietmar menat att jag skulle vända hemåt mot bilarna. Ibland är det tur med missförstånd för det gick alldeles utmärkt för mig att ta mig upp på det höga hanget. Där låg jag och cirklade tillsammans med fyra hängglidare, som startat från den starplats som vi besökt samma morgon.

Känslan var helt klart waaaooo! Kom så högt att jag såg över till ostkusten av Lanzarote. Dessutom kändes det som om jag höll på att närma mig molnbas. Även detta en helt ny upplevelse. Hade ingen större längtan efter att hamna inne i molnet så jag beslöt mig för att tappa höjd. En annan ny upplevelse var att det plötsligt sa floff-floff över mitt huvud. Jag hann aldrig se vad som hände, men hörde mig själv utbrista, Oh shit! Inslaget var dock inget problem för min snälla Gin Zulu (1-2), så det räckte med att bromsa upp skärmen lätt så var allt frid och fröjd igen.

Jag lyckades visst få den sista termikblåsan som släppte vid ravinkanten, för Dietmar tog sig aldrig upp igen. Efter en dryg halvtimmas euforisk flygning på det höga avtog lyftet även där och jag gled allt längre nedåt för att slutligen landa på ett fält nedanför hanget. Tack Dietmar – utan din hjälp hade jag aldrig fått vara med om detta flyg. Kom tillbaka till övriga i flyggänget med mungiporna halvvägs upp mot hårfästet. Såg säkert ganska fånigt men lyckligt ut.

Nu sitter jag i ett snöigt och vintrigt Sverige och drömmer mig med hjälp av bilder och dagbok tillbaka till en för mig makalös vecka. En vecka där jag åkte iväg som elev och kom hem som Pilot 1. En vecka som sammantaget gav mig en massa nya och nyttiga flygerfarenheter. En vecka där jag fått lära känna ett gäng härliga, halvgalna, egensinniga skärmflygpiloter, och en ny ö. Ta det som ett hot – jag kommer tillbaka!



Foto: Dieter Aiff

Många skärmar i luften, men ändå gott om plats.



Foto: Dieter Aiff

Nylandad efter att ha fått prova på att kurva termik.

Tre skärmar som väger mindre

En våg av lättviktsutrustning har svept fram i skärmflygsbutikerna. Selarna är lättare. Nödisarna är lättare. Och skärmarna är lättare. Därför har Hypoxia provat tre olika lättviktsskärmar i LTF 1-2/EN B-klassen. Målet: att ta reda på hur stort steg det är att gå från tungt till lätt.

Text och foto: Marko Wramén

Förr sägs det att skärmflygningsutrustning vara ganska liten och kompakt. Sedan ökade kraven på säkerhet och bekvämlighet och ryggsäckarna fylldes med större och tyngre grejer. 20-25 kilo är en helt normal vikt för en flygares färdigpackade rygga. Det är tungt att släpa på när man ska gå upp till en start eller vandra till närmaste väg efter en utelandning. Och framförallt är det väldigt tungt när man står på flygplatsen och ska checka in för att åka på flygsemester.

Enter lättviktsutrustning. När jag bytte sele för ett par år sedan gick jag från över sex kilo till 3,5. Och byter du skärm kan du gå från 6-7 kilo, som många vanliga skärmar väger, till 4-5 kilo. 2-3 kilos skillnad låter kanske inte så mycket, men om det tar dig under gränsen för övervikt på flyget är det mycket värt. Och 1 kilo extra att fylla med strumpor och kallingar håller dig ren och fin på semestern!

En annan fördel med lätta skärmar är att de är mindre benägna att kollapsa och när de väl gör det blir kollapserna mindre dramatiska och kommer ut lättare. Detta beror på den minska vikten, som leder till att mindre krafter är i rörelse. En lättare skärm kommer dessutom upp lättare på start i svaga eller inga vindar just för att det behövs mindre kraft att lyfta upp en den. Så mycket talar för de lättare skärmarna.

Men det finns en nackdel också, och det är att lättare material är mer känsligt för revor och allmänt slitage, och att omantlade linor (som på Swift) också är mer känsliga och dessutom trasslar lättare.

Men hur är det att flyga lättviktskärm? För att ta reda på det provflög jag tre olika lättviktsskärmar i LTF 1-2/EN B-klassen. Jag valde skärmar som var helt vanliga skärmar, alltså inga extremlätta historier som har offrat flygprestanda för viktens skull och mest är avsedda för de som tycker om att vandra eller klättra upp på berg och sedan flyga ner. Det blev Gradient Montana, Nova Oryx och Ozone Swift. Jag hade gärna också provflugit Gin Sprint X-Alps, som är en lättare (men den väger ändå mer än 5 kilo) variant av populära Sprint, men skärmen är så ny att det inte gick att få tag på ett provex i tid.

Under mina sex år som pilot har jag ägt två skärmar; en Swing Mistral 3 (6,8 kilo) och en Nova Mentor (5,9 kilo). Så att flyga dessa lättviktare skulle bli en intressant upplevelse.

Ozone Swift



Vikt: 4 kg (storlek M, 85-105 kg)
Material: Skytex 36 på ovansidan och Skytex 27 på undersidan
Linor: Mestadels omantlat utom de två första A- och B-linorna.
Antal celler: 51
Sidoförhållande (flat aspect ratio): 5,4
Mer info : www.flyozone.com

Jag började med Swift, en ny design från Ozone. Det är en utveckling av Rush 2 men med många ändringar och andra material. Med en vikt på bara fyra kilo är Swift den lättaste av de provade skärmarna och en av de absolut lättaste fullprestandaskärmarna på marknaden. Det märks redan när man packar upp den – paketet är väsentligt mindre än en vanlig skärm.

Jag provflög den under ett par dagar vid Annecy, som har en populär och ibland trång startplats. Den skärm jag provade hade lättvikts-bärremmar och bromshandtag. Bromshandtagen var helt okej och ganska bekväma (de saknade dock svivel), men jag tyckte inte om bärremmarna som var som kraftiga skosnören. Det är säkert en vanesak men jag tyckte det var mycket svårare att få ordning på linorna inför start och också svårare att se vilken lina som var vilken. Senare har jag haft möjlighet att flyga en Swift med vanliga bärremmar och bromshandtag (man väljer själv när man beställer skärm) och de kändes mycket bättre., Skärmen har dessutom mestadels omantlade linor och de kändes mycket trassligare och klyddigare än vanliga.

Men när jag väl fått allt i ordning var den lätt att starta med. Den kom upp fint och snabbt och var lätt att kontrollera. Jag fick chansen att både ligga på termiskt hang, kurva i termik och flyga lite distans i relativt stökig luft. Trots det hade jag inga kollapser och vingen kändes enkel och intuitiv att flyga. Jag hade lite problem att kurva riktigt tight, tyckte inte den svarade lika mycket på viktstyrning som jag är van vid från min gamla och väldigt dynamiska Nova Mentor (jag använde min vanliga sele). Men det är en vanesak, när jag flugit skärmen mer senare har det gått bra.

Det var inga problem att dra öron och de kom ut av sig själv när jag släppte ut dem.

Swift har riktigt bra glid – jag flög en 25 kilometers triangel tillsammans med en Ozone Addict 2 (som är en LTF 2) en dag och vi hade samma fart vid dalkorsningar och kunde hålla samma takt runt.

Jag flög en medium (85-105 kg) med en flygvikt på strax under 100 kilo.

Gradient Montana



Vikt: 4,5 kilo (storlek 28, 90-110 kg)
Material: 40 gram Porcher på framkanten och 35 gram Porcher i resten.
Linor: Mantlade linor, utom de minsta grenlinorna närmast skärmen.
Antal celler: 40
Sidoförhållande (flat aspect ratio): 5,2
Mer info: www.gradient.cx

Nästa skärm blev Gradient Montana. Det är en tre år gammal design och den ligger nog mer mitt i LTF 1-2/EN B-segmentet när det gäller prestanda medan de andra två vingarna är vassare och ligger högt upp i segmentet.

Tyvärr kunde jag inte få tag i en perfekt storlek så jag flög storlek 26 (75-95 kg) som är aningens för liten för mig. Montana har vanliga bärremmar och mantlade linor, vilket gjorde den mycket lättare att förbereda för start. Precis som Swift kom den upp fint i luften vid start.

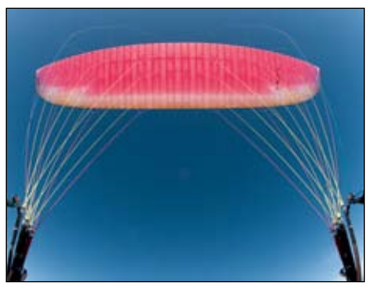
Jag fick chans att flyga distans med denna också och det kändes bra, även om jag tyckte mig märka att den hade sämre glid än Swift, vilket delvis kan bero på att jag flög den väldigt tung. En skön vinge att flyga, den reagerar fint och svänger bra. Inte riktigt lika dynamisk som Oryx (se nedan) men absolut inte seg och trög. Kanske också en något enklare konstruktion, den har ju bara 40 celler och är tre år gammal. Ibland kändes det som om vingen skjuvade lite, att ena vinghalvan rörde sig framåt/bakåt i förhållande till den andra, något jag aldrig har lagt märke till eller känt tidigare.

Det var inga problem att dra öron och de kom ut fint när jag släppte.



En dalkorsning med Gradient Montana under ett av testflygen.

Nova Oryx



Vikt: 4,5 kilo (storlek S, 80-100 kg)
Material: 40 gram Porcher på ovansidan och 27 gram på undersidan.
Linor: Mantlade linor, utom de minsta grenlinorna närmast skärmen.
Antal celler: 53
Sidoförhållande (flat aspect ratio): 5,4
Mer info: www.nova-wings.com

Sista skärmen att prova blev Nova Oryx, som jag flög med vid Tegelberg i södra Tyskland. Jag har flugit Nova Mentor i flera år, och Oryx är lättviktsversionen av Mentor med några justeringar. Det gör att jag känner igen mig i flygningen. Den är lättstartad och väldigt pigg och dynamisk i luften. Lätt att svänga tight och går fint. Jag gjorde en liten distanstur i hård vind vid Tegelberg i Tyskland och låg också och kurvade ett bra tag. Skärmen kändes fin och lätt att kontrollera och hade bra prestanda.

Jag hade dock mycket stora problem att dra öron, kunde helt enkelt inte få in dem. När jag talade med Novagänget om det visade det sig att det fanns en intern diskussion kring just det. Flera anställda inklusive testpiloten tyckte att man skulle ha en extra A-lina för att dra öron (som är vanligt på många skärmar) medan designern inte ville ha extralinorna för att hålla vikten nere och förbättra prestandan.

Jag flög en small (80-100 kilo).

Om jag summerar mina erfarenheter så var det ett enkelt steg att byta till en lättviktsskärm. De är lättstartade och säkra, de väger såklart mindre och de tar också mindre plats. Alla tre känns precis som en vanlig skärm i luften och Swift och Oryx har riktigt bra prestanda för att vara EN B-skärmar. Montana är en lite äldre och lite snällare skärm.

Eftersom jag själv ville köpa en ny skärm vid tidpunkten för testet var det här välkommen kunskap. För min erfarenhetsnivå och flygning passade både Swift och Oryx bäst, och de är också nya modeller vilket alltid är skoj. Det slutade med att jag köpte en Swift, för att den var lättast, och trots att de omantlade linorna är lätt-trasslade. Men jag beställde en med vanliga bärremmar och bromshandtag. Jag var väldigt sugen på Oryx, men öronproblemen låg den i fatet. Viktspannet på Swift passade också mig bättre.

Vinterns incidentrapporter

Under 2009 kom det in drygt 30 olycksrapporter och det är några fler än vad som kom in under 2008. Det kan ju bero på att flygåret 2009 var bättre och att det hände fler incidenter men jag tror även att skärmflygförbundets piloter har blivit lite bättre på att rapportera och det tackar vi för. Fortsätt med det.

Jag har under året som varit tagit emot, utvärderat och sammanfattat de olycksrapporter som har kommit in. Jag har mest utgått ifrån informationen i olycksrapporterna och inte så ofta ringt till den drabbade eller vittnen. Till varje sammanfattning skriver jag en reflektion som syftar till att lära sig något av händelsen. Det är dock min egen reflektion, som jag gör utan att ha varit med på olycksplatsen, och det är fullt möjligt att andra kan dra andra slutsatser än vad jag gör.

Förutom sammanfattningarna till Hypoxia så diskuterades årets incidenter och olyckor på det årliga instruktörsmötet där jag presenterade en del statistik och jämförelser med förra året. Dessutom har statistik skickats in för att bidra till den nordiska och internationella statistiken.

Ori Levin
ansvarig för olycksrapporteringen

Olycka med allvarlig personskada

Spanien, Alicante, hang, 28/2-2009 14.20
Man 66 år, Student v, några få timmar
Skärmklass: DHV 1-2
Fotledsfraktur

Piloten var under utbildning till hangbehörighet. Vid start uppkom pendling och piloten parerade med vänster fot mot den steniga markytan.

Reflektion: Enligt rapportören rådde det byig vind med styrkan 5-8 m/s vid tillfället. Det är tveksamt om man ska bedriva utbildning med oerfarna piloter vid sådana tillfällen.

Tillbud till olycka

Ystad, paramotor, 29/7 21.00
Man 46 år, PM, 550h
Paramotor: Kharma prototyp, ROS125
Skadad tändkabel och gashandtag

Piloten är uppe och testar en ny paramotor. Efter ett tag märker han att motorn inte svarar då han släpper gastrycket. Den extra returfjädern på förgasaren hade lossnat och förgasarens returfjäder orkar inte dra tillbaka gaswiren. Piloten provar både att dra tillbaka gaswiren för hand och trycka på motorns stopknapp men ingenting hjälper. Ekipaget bara stiger och stiger. På 1500 m höjd lyckas dock piloten vända sig om och dra bort tändkabeln från tändstiftet så motorn stannar.

Reflektion: Det är viktigt att göra en grundlig check av motorns funktionalitet inför varje start. Piloten föreslår själv att man bör se till att installera något på motorn som i alla lägen stoppar den, t.ex. en lättåtkomlig bränslekran.

Olycka med allvarlig personskada

Ålabodarna, paramotor, 5/8 20.30
Man 31 år, PM, 23h
Paramotor: HE-Nimbus R120
Allvarlig skada på fingrar

Piloten startar och kommer iväg i pendling pga. att motorn är dåligt varmkörd och inte ger den kraft som piloten förväntar sig. För att kompensera en högersväng bromsar han vänster broms. När han gör det råkar han föra handen utåt och bakåt mot nylon-nätburen. Handen åker in i propellern och skadas mycket allvarligt.

Reflektion: Det borde inte vara möjligt att trycka in nätet i propellern med normal handkraft. Detta är något man bör kontrollera med sin utrustning innan man använder den.

.

Olycka med allvarlig personskada

Härkeberga, vinsch, 8/8 11.00
Man 39 år, Pilot 2, 400h
Skärmklass: DHV 2
Frakturer bäcken, handled och överarm

Under ett vinschdrag, på ca 10 m höjd, kommer skärmen för långt bakom piloten i en sannolik parachuting eller fullstall. Piloten faller då mot marken och skadar sig allvarligt. Det rådde byig sned vind vid tillfället.

Reflektion: En undersökning visade inget fel på utrustningen förutom en knut på en lina, men om den kom till före eller efter olyckan vet man inte. Förutsatt att utrustningen är OK finns det tre bidragande orsaker till att en skärm kan stalla i början av ett vinschdrag. För tidigt drag innan skärmen kommer i flygläge, för hårt drag efter att skärmen har kommit i flygläge och för stort bromsutslag.

Vad som har orsakat den här olyckan är inte klarlagt men det finns vittnesuppgifter som pekar på alla faktorerna. Det är alltså ytterst viktigt att man inte drar upp en pilot vars skärm inte är helt i flygläge, att dra försiktigt i början och att piloten bara styr försiktigt och aldrig bromsar med båda bromsarna samtidigt.

Om en skärm trots allt hamnar i parachuting så är det viktigt att vinschföraren drar av långsamt på draget och piloten får absolut inte bromsa. Piloten kan istället trycka på A-remmarna eller speeden, precis som man kommer ur en parachuting i vanlig flygning.

Olycka med allvarlig personskada

Ravlunda, hang, tandem, 8/8 16.15
Man 35 år, Pilot 2 co2 ta2, 600h
Skärmklass: Tandem DHV 1-2
Handledsfraktur på passagerare

Ett tandemekipage flyger hang. När ekipaget landar råkar det ske i svag medvind. Passageraren sätter sig på ändan, vilket medför en draggning av ca 3 m. Piloten landar på axeln och passageraren tar emot sig med handen.

Reflektion: Då vinden ligger lite snett mot ett hang så blåser det som mest rakt på uppe vid krönet och som mest snett nere vid marken precis framför hanget. Det är viktigt att ta reda på hur det blåser nere vid stranden framför ett hang och planera för att landa i motvind. Om stranden är smal så ska man landa åt det hållet som har mest motvind.

Olycka med allvarlig personskada

Åre, berg, tandem, 15/8 16.15
Man 35 år, Pilot 2 co2 ta2, 1500h
Passagerare: Man 60 år
Skärmklass: Tandem DHV 1-2
Bruten näsa, lårkaka, skubbat ansikte, skadorna hos passageraren

Ett tandemekipage ska starta i svag sydostlig vind från 1000-metersstarten på Åreskutan. Piloten gör en bakåtstart, vänder om och de springer ut för sluttingen. Först lyfter de och får några decimeter under fötterna, men sedan tar skärmen fart och dyker. Piloten och passageraren tar mark i framåtliggande ställning varav passageraren skadar sig mot det steniga underlaget.

Reflektion: De troliga orsakerna till olyckan var att passageraren var en äldre tyngre person och att vinden var sned och svag. Båda



Stark vind kan snabbt ställa till det om man inte är van.
(Personerna på bilden har inget med rapporterna nedan att göra).

Foto: Marko Wramén

orsakerna gör att man måste springa snabbare för att starta. Det kan även underlätta om man har längre startsträcka och startar snett på starten rakt mot vinden. När man flyger tandem har man inte bara sig själv att se efter och därför bör man ha större marginaler. Det kan vara svårt att veta hur en passagerare kommer att prestera i starten. I tveksamma fall kan det vara bättre att inte starta alls.

Tillbud till olycka

Frankrike, Gréoliére, berg, 28/8 19.00
Man 43 år, Pilot 2, 500h
Skärmklass: EN C

Piloten övar vingovers när nödskärmen vådautlöser. Till en början är fallet vingligt men stabiliseras när piloten får kontroll över huvudskärmen genom att dra i C-remmarna. När han tar mark gör han en fallskärmslandning och rullar runt.

Reflektion: Det är viktigt att alltid kontrollera sin utrustning noggrant innan varje start. En sak som man ska kontrollera är att nödskärmens sprintar och nödskärmshandtag sitter som de ska. I det aktuella fallet hade piloten en lånad utrustning och startplatsen var dålig. Nödskärmshandtaget kan ha fastnat i vegetation som piloten flög igenom vid starten.

Pilotens hanterande efter att nödskärmen hade kommit ut var riktigt. Ibland kan nödskärmen och huvudskärmen konkurrera med varandra och ge pendlingar. Detta kan avhjälpas genom att stalla huvudskärmen som piloten gjorde. När man tar mark går det rakt ner med betydligt mer fart en vanligt så att göra en fallskärmslandning är bra. Det gör man genom att hålla ihop bena med lätt böjda knän, armarna håller man i kors över bröstet, sedan låter man kroppen rulla runt ett varv vid landningen. Håller man bara ben och armar rätt så brukar resten gå av sig själv.

Olycka med allvarlig personskada

Tjuvkil, hang, 10/9 18.00
Man 64 år, Pilot 2, 350h
Skärmklass: DHV 1-2
Kotfraktur, öm rumpa och armbåge

Piloten flyger hang i sned, svag vind. Vinden kommer snett från vänster från VNV. Det finns en gryta vars östra sida är en klack som vetter mot NV. Där gör han några vänder för att vinna höjd. Plötsligt när han befinner sig på medvindsbenet så känner han att höger broms är lös och att skärmen drar åt höger. Han svänger åt vänster men lyckas inte svänga tillräckligt mycket utan slår i bergväggen vid NV-klacken. Han flyger ut tvistad över vattnet men lyckas flyga in och landa på stranden.

Reflektion: Orsaken till olyckan och vad som egentligen hände är svårt att ta reda på. Piloten påpekar dock att det kan ha varit turbulent luft där han flög. I vindar från VNV så ligger den västra sidan av grytan nästan i lä vilket kan röra upp turbulent luft.

Olycka med ringa personskada

Lilla Edet, berg, 16/9 18.30
Man 23 år, Pilot 1 hbvt PM 1, 33h
Skärmklass: DHV 1-2
Ryggsmärta, skrapsår, lättare hjärnskakning

Det blåser ca 6 m/s och piloten gör en bakåtstart. Flera andra har redan startat och det har gått bra. Men när han drar upp skärmen lyfter han från marken innan han hinner vända sig. Skärmen svänger direkt åt vänster. Piloten flyger baklänges och svänger åt fel håll så han flyger in i berget. Sedan draggas han längs med berget ett tag innan han blir liggande på mage.

Reflektion: Piloten var förmodligen inte tillräckligt erfaren för att flyga i så pass hård vind. Bara för att andra kan starta behöver det inte betyda att du kan flyga. Var och en har egna gränser och förutsättningar och det är bara ditt eget beslut om du ska flyga eller inte. Mycket baklängesbalansering i hård vind ger bättre förutsättningar för att klara av starter i hård vind. Det är också väldigt viktigt att alltid hålla bromshandtagen i rätt hand i all hantering av flygskärmen oavsett om man startar baklänges eller framlänges.

Tillbud till olycka

Ystad, paramotor, 16/1
Man 42 år, PM Student
Paramotor: Fly Castelluccio snap 100

Vid kontroll före flygningen så upptäckte piloten att tre bultar på propellerinfästningen var av.

Reflektion: Enligt rapportören så är trolig orsak till skadan att det var för dålig kvalitet på bultarna samt att det från fabrik satt gummi på vardera sida om propellern.

Vem som helst kan skicka in en olycksrapport. De som är absolut skyldiga att lämna in en rapport (förutom piloten) är; Instruktör, startledare, vinschförare och utbildningsassistent.

Försök att skriva ned rapporten i stödord så fort som möjligt, ju längre du väntar desto svårare blir det att komma ihåg vad som hände. Själva rapporten kan du sedan fylla i lugn och ro hemma. Låt andra lära av dina misstag. Det är viktigt och en absolut skyldighet att lämna in en rapport. Rapporten hittar du på förbundets hemsida, www.paragliding.se. Välj "hämta filer" i toppmenyn och klicka sedan på "filarkiv "till vänster.) Skicka till: Svenska Skärmflygförbundet
Box 750
521 22 Falköping.
Du kan också maila rapporten till info@flygsport.se, subject: "olycksrapport."

B
Posttidning
Returadress
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
521 22 Falköping



© swing GmbH tkw. • photo: Till Middelhauve

STING

DULV SAFETY APPROVED
DHV 1-2

sizes:
120/65-148*kg
140/80-140 kg
160/95-160 kg
180/105-180 kg
250/105-300*kg
*with trike

Both
DHV Certified &
DULV safety approved

POWERPLAY
...setting standards!
www.powerplay-gliders.de

Developed by:
swing

Distributed exclusively in Sweden by:



www.aerosupply.se
aerosupply@telia.com
Tel: 040-221700
Fax: 040-213300

Aero Supply
Aviall Associate Distributor