HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 2-2014



PM-träff i norr
Svanstein levererar

Västkust bästkust
Gôrbra dubbelreportage

Danska hang
Lyckat klubbläger i väster

Första stora PM-tävlingen
Swedish Open Paramotor Competition

aventyrscenter.se

20 ÅRS ERFARENHET!

VILL DU LIGGA I FRAMKANT?
Äventyrscenter säljer det allra senaste i utvecklingen från de största tillverkarna, t.ex AirDesign, Skywalk, BGD och UP. Kontakta oss så ordnar vi ett bra pris på din nya skärm/skärmpaket och hjälper dig även att sälja din gamla utrustning!

SKÄRM-FLYGRESOR
Störst och bäst på skärmflygresor till världens alla hörn. Endagars hangresor och weekend-resor med bergsflyg.

www.aventyrscenter.se

äventyrs center

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

AIRDESIGN SKYWALK BGD UP WWW.FLYBGD.COM

TANDEMFLYG PÅ ÖSTERLEN

Ge bort en upplevelse!
BASIC: 1200 kr, EXCLUSIVE: 1600 kr DROP IN: 950 kr.
Vi har även kurser och prova på dagar.

Besök gärna butiken i Kåseberga och kolla in årets nyheter!
GIN | NIVIUK | NOVA | AIRCROSS | XGENERATION PARAMOTOR

skyadventures.se

SKY adventures

Tävlingsnyheter

Uttagningen av landslaget i distansskärmflygning är klar. Det blir Matts Eliasson, Håkan Lindqvist, Magnus Eriksson och Tobias Hinas som representerar Sverige i EM i Serbien 3-16 augusti.

Årets första Sverige Cup (SC) deltävling i Åre blåste iväg, men förhoppningsvis blir det revansch i augusti/september. Under tiden kan man flyga SC Hvittingfoss eller SC Kittelfjäll. Se tävlingskommitténs webbsida för mer info om respektive tävling.

I juli blir det svenska mästerskap och Nordiska mästerskap i distans i Pedro Bernardo, Spanien. Veckan innan SM är Swepool på träningsläger på samma plats. De som vill flyga tillsammans med dem är välkomna!

Under Kristi himmelsfärdshelgen maj-juni hölls Sveriges första riksmästerskap i paramotor (se artikel i detta nummer).

SM i akro blir går av stapeln i Åre i början av augusti, medan Nordiska mästerskapen i akro kommer att gå i norska Bygland 24-27 juli. Innan dess är akrolandslaget ute på olika tävlingar och träningar i både Sverige och Norge.

Jenny Persson

British Open i Italien

När detta skrivs ska tidningen strax lämnas till tryck. Samtiigt flygs sista tasken i British Open i italienska Gemona. Magnus Österberg, Tor Jansson och Jenny Persson flyger för Sveriges räkning, men utlandsboende Dag Sundman är också med. Det rapporteras om fin flygning trots varierande väder, bland annat berättar Jenny om en härlig upplevelse när de flög med gamar.

– När vi låg där och hangade så bestämde sig hela gamsamhället att de skulle ut och flyga med oss. Jag räknade till drygt 20 i mitt synfält, men då var det säkert några bakom mig med. Jag vinkade och pratade med dem och de verkade faktiskt tycka att det var kul! Gamarna visade oss vägen upp på berget och jag och en pilot annan skuttade vidare en liten bit till. Helt fantastiskt!

Svenska rankinglistan i distans

Så här såg rankinglistan ut för svenska tävlingspiloter i skärmflygning (distans) den **1 juni 2014**. Siffran inom parentes är placeringen totalt i världsrankingen. Sedan förra numret har svenskarna halkat ytterligare några snäpp ner i världsrankingen. Sverige som nation ligger nu på plats 36. Man ska dock komma ihåg att det här fluktuerar över året beroende på när de stora tävlingarna hålls. Svenska piloter är i regel mest aktiva i tävlingssammanhang på sommarhalvåret och dessa tävlingar har ännu inte påverkat resultatet (som till exempel British Open).

1 (396) Matts Eliasson	113,7
2 (409) Håkan Lindqvist	111,1
3 (419) Magnus Eriksson	108,7
4 (455) Tobias Hinas	101,6
5 (611) Magnus Österberg	82,0
8 (1025) Anna Rydh	51,3

Listan bygger på FAI-poäng och är underlag för uttagningen till landslaget.

Ledare #30



Foto: Anna Thorbjörnsson

Min första medverkan i Hypoxia tror jag var 2006. I det årets första nummer skrev jag i alla fall en artikel om flygäventyr i Mayrhofen, Österrike. Då hade jag precis flyttat till Bryssel och fotograferade politiker inom EU när jag inte arrangerade bryggeribesök.

Från nummer 1-2007 var jag själv redaktör, nyinflyttad i Jerusalem. Sedan dess har bostaden funnits i såväl Amsterdam som Kapstaden och så himma i Malmö igen. Dessa ord skrivs i Berlin, med det bolliga TV-tornet inom synhåll.

Det har med andra ord flutit en del vatten under broarna sedan första numret. Och det har blivit många reportage från världens alla hörn, och massor med bokstäver och bilder som berättar om flygning på hemmaplan i Sverige.

De allra flesta texterna och bilderna har ni läsare stått för. Och vilka äventyr sen! Varje nummer har varit en upplevelse att sammanställa, så mycket flygglädje och upptäckarlusta. Vissa av er har skickat in en bild eller en text, andra har återkommit gång på gång. Fantastiskt!

Det är oerhört inspirerande att se och läsa om era äventyr. Flitiga piloter där flygningen är en oumbärlig del av livet, och som dessutom tagit sig tid att dela med sig av sina upplevelser. Piloter som Fredrik Gustafsson, David Bengtsson, Gustav Malmborg, Anna Hadders, Björn Hårdstedt, Lars M Falkenström, Jenny Persson och Jocke Johansson, bara för att nämna några. Det finns många många fler. Tack! Tack till alla er som skrivit och fotograferat och förgyllt vardagen för oss andra. Bra jobbat!

Det här numret blir mitt 30:e som redaktör. Det är många tidningar det. Det blir också mitt sista, då jag sa upp mig i vintras. Lite vemodigt så klart, men också tid att gå vidare. Omväxling är bra både för tidningar och människor.

I skrivande stund är det oklart när och hur nästa nummer av tidningen kommer. Men på det ena eller andra sättet blir det Hypoxia även i fortsättningen, och SSFFs styrelse söker just nu en ny redaktör. Vem det än blir önskar jag henne/honom all lycka, det kommer garanterat att bli kul!

Marko Wramén
Avgående redaktör

Innehåll

2	**Tävling**	Ranking och andra nyheter
4	**Nyheter**	Senaste nytt från flygvärlden
7	**Hängflyg**	Hängflygs styrelse informerar
8	**Paramotor**	SOPC – paramotortävling
10	**Paramotor**	Populär träff i Svanstein
14	**Nepal**	Nybörjare reflekterar
16	**XC i väst**	Distansflyg mot Nordens ark
18	**Tandem**	Det är roligare att vara två
20	**Varberg**	Festligt på fästning
22	**Västkusten**	Road trip på Västkusten
24	**Colombia**	Swepool tränar inför VM
26	**Hängflyg**	Säkerhet för hängpiloter
28	**Danmark**	Kul klubbläger för göteborgarna
31	**Sollefteå**	Jodå det går att flyga här med
32	**Luftig lunch**	Nationaldagslunch på rätt sätt

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer
Anders Eklind
Anna Thorbjörnsson
Benedikt Bös
Björn Karlsson
Eva Mac Lachlan
Fredrik Gustafsson
Fredrik Lotse
Fredrik Wik
Frida Brännlund
Gustav Malmborg
Hans Dagberg
HP Fallesen
Janne Latvala
Jenny Persson
Johanna Lönngren
Lars M Falkenström
Lelle Jonasson
Maria Heikkilä
Patrik Heikkilä
Sarah Wisniewski
Stan Radzikowski
Stefan Rolle Rolén
Timo Smolander
Tomas Peterson
Ulf Mårtensson
Ulf Pernbrink

Omslagsbild
Foto: Timo Smolander
Antti Lauttamus tar ut svängen under Swedish Open Paramotor Championships.

Hypoxia/Skärmtrycket är medlemstidning för **Svenska Skärmflygförbundet**, SSFF, www.paragliding.se **Svenska Hängflygförbundet**, SHF, www.hangflyg.org

SSFF Kansli
Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
kansli@paragliding.se
Tel: 08-234 123, mån-tor 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00
Vid **akut** viktiga ärenden ring 073-986 5168.

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

Prenumeration för ickemedlemmar kostar 200 kronor, bankgiro 5819-5132, ange adress och ”pren Hypoxia”

Nyheter från skärmflygförbundet

I Kansliets summering hittar vi den här gången bland annat nyheter om försäkring, årsmöte, antal medlemmar och om Hypoxia. Klubbar uppmanas att ta en titt på medlemsregistret och styrelsen arbetar hårt med nya licenssystemet.

SSFF valde även i år att följa Flygsportförbundets årsmöte vad beträffar plats. Det hölls på Hotell Panorama i Göteborg söndagen 30 mars. Innan själva årsmötet hölls ett "pilotmöte" där ordet var fritt och olika frågor ventilerades.

Tidpunkten för årsmötet var en då åsikter framfördes om att tidigarelägga mötet för att inte krocka med termiksäsongsstarten. Av flera skäl är det svårt att flytta på årsmötet, men kanske kan det åtminstone tidigareläggas till mitten av mars istället. Förslaget om att ha Instruktörseminariet i anslutning till årsmötet fördes också fram och då det skulle medföra ett flertal fördelar kommer idén att diskuteras vidare i styrelsen.

Även säkerhetsfrågor kom på tal och det finns ibland svårigheter att visa civilkurage när det gäller piloter som flyger med fel attityd/skärm. Samtidigt kom det invändningar om att vi borde ha en mer positiv approach och inte dänga fler regler i huvudet på piloterna.

En annan punkt som togs upp var klubbarnas hemsidor som brukar hänga i luften så fort webmasterns entusiasm lagt sig. Därför kan det vara lämpligt att ha klubbens hemsida via Idrott online vars struktur är mer beständig och lätt kan tas över av kommande klubbstyrelser.

Därefter bjud SSFF på en mycket uppskattad brunch innan själva årsmötet startade. 13 klubbar var representerade med ett totalt röstantal på 34 av 56 möjliga. Några frågor som behandlades var bland annat synpunkt på att styrelsens arbetsvecka skulle kunna förläggas till Sverige för att då samtidigt kunna möta upp med lokala flygklubbar. Ett förslag som styrelsen omedelbart tog till sig genom att förlägga årets arbetsvecka i Åre (se nedan). Fjällflygarna hade två motioner. Den ena angående Hypoxia som ansågs besvarad i och med att ett anbudsunderlag för en ny upphandling håller på att tas fram. Den andra angående en paramotorordförande i tävlingskommittén fick inget gehör och avslogs.

Åreklubben hade även de två motioner. Den ena angående utmärkning av skärmflygaktiviteter på flygkartor ansågs även den besvarad genom det samarbete som SSFF har med Transportstyrelsen i denna fråga. Den andra om informationstavlor på våra flygställen fick stämmans gillande och antogs. Det var val till styrelsen och på samtliga styrelseplatser som var valbara omvaldes de som innehaft platsen tidigare. Således är SSFFs styrelse för 2014 identisk med den som var under 2013.





Nytt licenssystem

Det är nu full aktivitet för både kansliet och styrelsen. Arbetet med nytt licensystem och ny verksamhetshandbok kräver stora arbetsinsatser. Björn Hårdstedt, Ola Gustafson och Jonas Böttiger som lagt grunden till det nya licenssystemet samt Björns utkast till ny verksamhetshandbok har varit till en enorm hjälp för styrelsen. Men nu kommer allt detaljarbete för att få allt färdigställt för remiss och sedan översända ett färdigt förslag till Transportstyrelsen för godkännande. Styrelsens målsättning är att remissförslaget ska skickas ut i början på sommaren och att remissvaren skall ha inkommit under september. Dessa ska sen inarbetas för att till säkerhetsmötet söndag 9 november slutligen kunna fastställas och skickas till Transportstyrelsen. Om allt går enligt planerna så ska det hela vara flygfärdigt till årsskiftet.

Arbetsveckan

Styrelsens "arbetsvecka" var i år förlagd till Åre i månadsskiftet april-maj. Hela styrelsen så när som på en ledamot var samlade med förhoppning om att även kunna få flyga något. Det visade sig dock vara önsketänkande då det snöade varje dag. Istället blev desto mer arbete utfört och det arbetades uteslutande med licenssystemet och verksamhetshandboken. Men bitterheten över Åres väder gick inte att dölja då vi i 15 sekundmeters full snöstorm fick rapporter om höga och långa flyg från södra Sverige i strålande försommarväder.

Hypoxia

I och med detta nummer så har Marko Wramén sagt upp sig som redaktör för Hypoxia. Nu jobbas det för fullt med att ta fram anbudsunderlag för en ny redaktör till tidningen. Parallellt förs förhandlingar med våra norska kollegor om att slå ihop Hypoxia med deras tidning Fri Flugt. Du kan följa utvecklingen på vår hemsida. Om du eller någon du känner skulle vara intresserad av att lämna in ett anbud så kan du/ni kontakta kansliet för att rekvirera anbudshandlingarna.

Medlemmar

I skrivande stund är vi 1099 (906) piloter som har förnyat sin licens. Vi har 87 (84) aktiva take-off kit. Siffran inom parantes är antalet vid samma tidpunkt 2013.

Vi har ökat med 468 piloter och 67 take-off kit sedan förra numret (februari).

Vi har fått rapport ifrån Flygsportförbundet om hur många flygsportare det finns registrerade i Idrott online (IOL). Totalt är det 17 569. Störst är Modellflyget med 6 622 följt av Motorflyget med 3680. Sedan kommer Segelflyget med 2067 och Skärmflyget ligger på fjärde plats och inte långt efter med våra 1600. Därefter följer Fallskärm på 1458. Ballong 575, Konstflyg 101, och sist finner vi Hängflyget med 95.

Idrott online

Kansliet har märkt att det dyker upp medlemmar som är registrerade i vårt register men inte i IOL klubbmedlemsregister. Det finns ännu ingen sammankoppling mellan SSFFs medlemsregister och IOL klubbmedlemsregister men vi håller på och undersöker om vi kan hitta en sådan. Således är det viktigt att ni ute i klubbarna ser till att gå in i ert IOL klubbmedlemsregister och registrerar in nya medlemmar. Vi fortsätter även uppmuntra alla ni klubbar som har eget medlemsregister att gå över till IOL klubbmedlemsregister. Det är oerhört smidigt och har många fina funktioner. Alla adressändringar sker automatiskt och med ett enkelt tangenttryck kan du mejla till samtliga medlemmar, för att nämna några av fördelarna.

Försäkringar

Vår "nya" försäkring Maximal verkar vara lite av succé. På hela 2013 hade vi 174 Maxi försäkringar. Nu innan vi ens passerat halvårsskiftet har vi redan 220 Maximal försäkringar. Vår försäkringsgivare Solid har dock kallat oss till ett möte tillsammans med Hängflygförbundet för att diskutera våra försäkringsvillkor. Vi misstänker att det är inskränkningar i när och vad våra försäkringar gäller som man vill diskutera. Vi återkommer i nästa nummer med mera information.

Kansliet önskar er alla, soliga dagar, varma vindar och fina flyg i sommar.

HP & Wania Fallesen
Kansliet SSFF

Adress: SSFF, Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
Epost: kansli@paragliding.se
Telefon: 08-234 123
Öppet: mån-tors 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00.

- Betala bara via **bankgiro 5819-5132**
- Kontrollera att take off-kit och elevkort är rätt ifyllda och ta en kopia innan ni skickar in dem.
- Glöm inte att meddela oss ändringar av adress, telefon och mail.
- Kom gärna med förslag på hur vi kan förbättra servicen.

SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
SSFF

Nya SSFF-styrelsen samlas i Åre

Huvudpunkten under styrelseresan var det nya licenssystemet och det blev långa och mödosamma av-vägningar kring gränsdragning-ar mellan de olika behörigheterna. Tanken är att flytta fokus så att behörigheter ska baseras mer på erfarenhet och flygtid snarare än på antal kurser. Samtidigt får ju det nya regelverket inte bidra till att säkerheten försämras.



Foto: Lars M Falkenström

Med på resan var HP Fallesen, Jenny Persson, Bahman Honarju, Pelle Linnstrand, Anna Hadders, Sune Cullberg, Pär Jönsson (som dagen till ära fyllde år och bjöd på tårta), Kristina Gerard och Lars M Falkenström.

Tandemflygning är en av behörigheterna där SSFF anser att liggande förslag har alltför låga krav på att få flyga med passagerare. Tanken bakom det var att det skulle bli lättare att kunna få flyga med familjemedlemmar. Men där vill styrelsen se betydligt högre krav då det innebär ett minst lika stort ansvar som att vara instruktör då även tandempiloten ansvarar för någon annans säkerhet. De slutgiltiga kraven kommer dock att bestämmas först efter att förslaget har gått på remiss till både klubbar och instruktörer.

Enklare att utbilda vinschförare

En annan lättnad i licenssystemet som styrelsen accepterade efter en propå från Cirrus ordförande Anders Eklind, var att släppa på kravet om att ha särskilda vinschförarutbildare. Styrelsen anser inte att det skulle innebära en ökad säkerhetsrisk om det räcker med att en erfaren vinschförare håller i utbildningen. Förenklingen ökar möjligheten att få ihop fler förare till klubbarnas vinschteam.

En annan viktig avvägning är om det behövs en särskild behörighet som utbildningsassistent eller om det räcker med en vanlig P2-licens. Styrelsen kom aldrig fram till ett entydigt svar i den frågan.

Som vanligt kan man inte lita på vädret i Åre. Det var allt från snöstorm till solsken. Dock blåste det kuling hela veckan och först på söndagen mojnade det så pass att en hängglidare vågade sig iväg. Kort därefter blev det hangbart även för skärmflygarna och leendena sprack till slut upp i den fjällkalla termiken.

Ny upphandling av Hypoxia

Skärmflygförbundets styrelse vill försöka utveckla både utseende och innehåll i SSFFs medlemstidning Hypoxia. Bland annat har ett försök till samarbete med norska motsvarigheten Friflukt inletts. Det kommer att bredda innehållet samtidigt som det kan bidra till att minska produktionskostnaderna. Även samarbeten med utländska tidningar kommer att prövas för att kunna köpa in relevanta artiklar. Huvudsyftet med förändringen är främst att försöka säkerställa att även PM, akro och hängflyg representeras i rimlig omfattning i varje nummer.

För att möjliggöra den här förbättringen behöver SSFF göra en ny upphandling av redaktör/producent. Kravspecifikationen kommer att publiceras på förbundets hemsida senast den 15 juni. Nya Hypoxia startar från och med nr 3 - 2014.

Björn Hårdstedt ny riksinstruktör

Rollen som riksinstruktör (RI) har inte varit så tydlig genom åren och de som varit RI har hållit ganska låg profil. Pål Hammar-Rognøy som varit RI de senaste två åren var inbjuden till styrelsen för att ge sin syn på saken. Det framkom då att han helst ville att någon annan tog över. Så styrelsen kontaktade Björn Hårdstedt och han accepterade att bli ny RI. Styrelsen beslutade även att Pål Hammar-Rognøy kommer att bli ny landslagsledare i akro. Jenny Persson kommer att stå kvar som landslagsledare för Swepool då ingen annan ville ta på sig den uppgiften.

Möten med locals

Styrelsens årliga arbetsresa brukar ju gå till något berg i Sydeuropa. Men i år blev det Åre av praktiska skäl och resan sammanföll med tävlingarna Sverige Cup och Åre out and return. Förbundsstyrelsen kunde därför träffa en mängd medlemmar, inte minst på den lyckade festen på Parkvillan där alla tävlingsdeltagare hade samlats en kväll medan stormen ylade över Åreskutan. Även en förevisning av Lars Hedströms byggprojekt Lake Lodge hanns med samt en middag med den lokala skärm- och hängflygklubben Åre SDFK.

Lars M Falkenström
SSFF Styrelse

Hängflygs styrelse informerar



Hängflygförbundets styrelse på arbetshelg i Göteborg. Från vänster: Jan Dersjö (ledamot och tävlingsansvarig), Andreas Olsson (sekreterare), Johanna Lönngren (ordförande), Robin Strandberg (ledamot och säkerhetsansvarig), Mats Olsson (kassör), Per Andersson (vice ordförande och ledamot i Flygsportförbundets styrelse).

Vi i hängflygets styrelse känner att vi behöver bli bättre på att kommunicera med er medlemmar. Vi vill hålla er uppdaterade om vad som händer, men vi vill även få input från er kring hur vi kan utveckla verksamheten.

Den här artikeln är en del i styrelsens ambition att komma närmare klubbverksamheten och de enskilda medlemmarna runt om i landet.

Det är inte bara styrelsen som engagerar sig för hängflyget i Sverige. Våra instruktörer lägger ner mycket tid och energi för att skola nya piloter, och många erfarna piloter hjälper till med både skolning och guidning. Många klubbar kämpar dessutom för att hålla igång sin verksamhet trots problem med till exempel trikar eller brist på bogserförare och flygkompisar. Utan er skulle det inte finnas någon hängflygning i Sverige!

Styrelsen arbetar efter en stark övertygelse att aktivitet föder aktivitet. Det är alltså viktigt att vi ger oss ut och flyger. Det är både roligare och säkrare att flyga tillsammans, så berätta för varandra när ni ska ut, ordna flygläger eller åk iväg till Alperna tillsammans. Kan det bli bättre än att glädjas tillsammans efter en lyckad flygdag?

Distansligan igång

Säsongen är i full gång, och så är även årets distansliga! Rapportera dina flyg mellan 115 mars och 30 september enligt anvisningarna på hemsidan. De fyra mest poänggivande flygen räknas, så det är bara att samla flyg! Det går också fortfarande bra att söka bidrag från hängflygförbundet för att organisera flygläger i era klubbar eller för att delta i internationella tävlingar. Information om bidragen hittar du på hemsidan, www.hangflyg.org.

Nysatsning på tävling

Förutom tävlingsbidragen har hängflygförbundet idag ingen strukturerad elitsatsning, men det finns intresse för att tävla. Under 2013 deltog nästan var tionde piloter i internationella tävlingar och vi hoppas på liknande intresse i år. Just nu är Johanna och Oggy är i Annecy för att delta i VM i dam- respektive sportklassen.

Styrelsen vill gärna få igång elitverksamheten igen och vi siktar på att skicka en liten grupp av potentiellt intresserade piloter till Flygsportförbundets elitmöte på Bosön 8-9 november för att prata om vilka mål och intressen vi har. Vill du vara med? Maila ordforande@hangflyg.org!

Har du frågor, idéer eller kommentarer till styrelsen? Hör av dig till oss! Kom ihåg att det är allas vårt ansvar att ta hand om vår underbara sport för att vi, men även nästa generations hängflygpiloter, kan fortsätta flyga i Sverige.

Vi ses i luften!

Johanna Lönngren
Ordförande
Svenska Hängflygförbundet

Swedish Open Paramotor Competition



De höga pylonerna gör banan tredimensionell.



På nära håll syns pylonernas storlek bättre.

Foto: Lelle Jonasson

Sveriges första Cat 2 paramotortävling hölls nyligen av klubben Cirrus vid Ålleberg. Här berättar några av de som var med hur det gick.

Sommaren 2013 kontaktade Tomas Pettersson den estniske piloten Paap Kõlar angående hans stortävling i Estland och visade intresse för att komma över och "se och lära". Tyvärr blev Tomas förhindrad men senare under hösten kontaktade han Paap och började prata om paramotortävlingar.

Paap ville att Sverige skulle komma igång som Finland och de övriga baltiska staterna gjort genom hans initiativ. Han sa också att en paramotortävling innehåller många fler och intressanta moment än bara pylonslalom. Tomas funderade ett tag på hur det skulle kunna läggas upp och kontaktade Cirrus. Klubben hade redan köpt pyloner och hade en del erfarenhet, särskilt Fredrik Wik som besökt British Open. Styrelsen tände på idén om en riktig paramotortävling i Sverige och ett första riksmästerskap. Tomas blev vald till tävlingsledare och arbetet började i slutet av 2013. Därefter hölls det många Skypemöten med Cirrus styrelse, Paap och Tomas.

Vi undersökte flera platser att förlägga tävlingen på men fastnade till slut för Ålleberg med dess genuina flygkultur och lämpliga landskap för paramotortävling.

Träningsdagarna var planerade att vara från måndag till onsdag. På grund av starka vindar blev det bara måndag men den blev desto intensivare. På fältet sattes det upp fem tolv meter höga pyloner, mattor för pricklandning, käppar att köra slalom mellan, små korta slalomkäppar att sparka på och det märktes ut små korta landningsområden. Tyvärr dök det inte upp någon svensk på träningen men nästan samtliga utlänningar deltog. Paap Kõlar ledde träningen och gav goda råd till sina konkurrenter. Att se Paap svepa fram över marken i pylonbanan i 80-90 kilometer i timmen två till tio meter över marken med sin 250 kubiksmotor och lilla skärm var häftigt.

Slow and fast första momentet

Till tävlingsstart på torsdag morgon flyttade tävlingen till ett större och bättre fält. Tävlingen började med uppgiften "Slow and Fast". Den går ut på att flyga en cirka 200 meter lång rak bana två gånger. En gång så sakta som möjligt och sparka på tre slalomkäppar som står i banan, direkt därefter köra så snabbt som möjligt men undvika käpparna (av säkerhetsskäl). Tid tas i bägge heaten och största mellanskillnad vinner. Denna och resterande precisionsheat avslutades med någon form av landningsuppgift.

Landningsuppgifterna var olika typer av precisionsövningar, de första heaten fick piloterna behålla motorn på. Men ganska snart skärptes reglerna med att landa med avstängd motor. Det funkade som så att piloten stängde av motorn rakt över landningen efter att ha fått gulröd flagg från domaren, gjorde en 360 och landade sen enligt den uppgiften som bestämts.

Exempel på landningsuppgifter var spark på boll, sätt fot på mattan som första markberöring, flottlandning, landa i korridor så nära en markerad vägg utan att passera väggen innan skärmen nuddat mark, sparka så många käglor som möjligt utan att nudda marken. Endast fantasin sätter gränser för olika landningsövningar.

Både trike och fotstart i luften

Pylonerna användes flitigt av både trikar och fotstartande piloter under tävlingen. En del körde för fullt medan andra tog det lite lugnare, men alla flög efter sin förmåga och med det material de hade till förfogande. Under alla heat som genomfördes inträffade inte en enda farlig incident eller olycka. Många olika banor användes så det gällde att hålla tungan rätt i mun. Till och med den gamle räven Paap flög fel en gång.

Ett par heat baserade på navigering, flygplanering och ekonomisk flygning genomfördes också. Navigeringen genomfördes genom att samla turnpoints under max en timme. Flygplaneringen utfördes genom att på max en timmes tid flyga en triangel med så stor yta som möjligt – hörnen markerades med en 360-sväng med GPS-spåret. Ekonomiflygningen handlade om att under ett flyg göra av med så lite bränsle som möjligt – Pilot med motor på ryggen vägdes före och efter start.

En annan deltävling var korgboll: tre bollar utlagda med lite mellanrum där man har tre minuter på sig att lyfta bollarna med fötterna och släppa dem i korgen. Klarar man inte det kan man sparka in dem i en cirkel runt korgen med en radie på fem meter.

Första Cat 2 PM-tävling i Sverige

Detta var den första tävlingen i Sverige enligt traditionella FAI-regler (den var Cat 2-godkänd). Nio utländska piloter deltog, från Finland, Litauen och Estland. Några av dem var riktigt duktiga och de bidrog med såväl tips till nya tävlingspiloter som inspirerande flygning. Denna typ av tävling har varierande uppgifter som premierar ett all-round ekipage, både avseende pilot och utrustning. Exempelvis använde Paap inte ovan nämnda racingutrustning från träningen under tävlingen. Ingen jätteerfarenhet krävs av de piloter som önskar börja tävla.

Tävlingsschemat var tufft med start 06:30, flygning fram till tio (senare på dagen distansuppgifterna), briefing och lunch, några timmars eftermiddagssömn, kvällspass 19-22, briefing, sen middag och några timmars nattsömn. En lite tröttande effekt av att låta vädret styra – men ack så belönande. Vädret var fenomenalt vilket bevisas av det stora antalet genomförda uppgifter: 14 stycken! Poängberäkningen sköttes av Olari Ilves från Estland och Lelle Jonasson från Fenix. Micke Norberg med familj skötte den mycket uppskattade cateringen på fältet. Förutom dem som nämnts ovan deltog Hans Dagberg, Anders Eklind, Fredrik Lotse, Ulf Pernbrink och Fredrik Wik i planeringen och/eller genomförandet av tävlingen. Vi fick även hjälp av några åskådarpiloter som agerade Startledare och domare på landningsuppgifterna.

Foto: Timo Smolander
Artikeln är skriven och sammanställd av: Tomas Peterson, Fredrik Lotse, Hans Dagberg, Ulf Pernbrink, Lelle Jonasson, Anders Eklind, Fredrik Wik



Trike på väg in för bowlinglandning.



Blå himmel och full aktivitet på banan.



Stor uppslutning från när och fjärran.



Himmel, snö och is, allt i hög fart.

Foto: Benedikt Bös/Paramotorgermany.com

Lyckad PM-träff i Svanstein

Vårvinter, en sjö på 300 hektar och skärmflygning. Vad mer kan man begära egentligen? Svanstein ligger tio kilometer norr om polcirkeln och en kilometer från finska gränsen och erbjuder riktigt fina möjligheter till utförsåkning, längdskidåkning, skotersafari och självklart: paramotorflygning!

Här arrangerades 3-6 april den andra upplagan av Svanstein Paramotorträff och det blev en succé! I mars 2013 arrangerade vi en träff på samma sjö i Svanstein och resultatet blev redan denna första gång mer än godkänt.

I fjol var vi 18 deltagande skärmflygare och i år mer än dubblerade vi antalet till 38 flygare som kom och gick under fyra dagar. Här fanns flygare från alla delar av Sverige, från Dalarna i söder till Kiruna i norr, några från Norge samt en flygare från Tyskland!

Svanstein Skis pister är bland de modernaste i Sverige. Anläggningen är bara 20 år gammal och är designad av Stig Strand. Det finns 21 backar i olika svårighetsgrader med en fallhöjd på 253 meter och den längsta pisten är 2,2 kilometer. Vi bodde på anläggningen och det serverades otroligt bra mat. På kvällarna värmdes bastun och på lördagen stod inhyrda artister för underhållning.

Vädret under de fyra dagarna var varierande, men i det stora hela mycket bra då vi hade möjlighet att flyga varje dag. Miljön man flyger i är inte heller helt fel, flyga i närheten av skidbackar, följa Torneälv och se in över Finland är inte så dumt. Möjlighet att flyga till och landa på polcirkeln i Juoksengi finns. Start och landningsmöjligheterna är otroligt goda på sjön och det är ett perfekt ställe för nybörjare att ta sina första flyg på.

Det hann inte mer än bli ljust på morgnarna så var de första flygarna ute på sjön och på väg mot dagens första flygning. Grillarna tändes, kaffet kokades och det flögs otroligt mycket. Att vi var många flygare innebar stor variation på flygerfarenhet, motorer och skärmar, så det var ett perfekt läge att få titta på och prova andras utrustningar men även att se många otroligt duktiga flygare ”in action”. Det fanns några återförsäljare på plats som bland annat representerade Nirvana, Adventure, Apco och MacPara.

Det var imponerande att se morgondagens flygare i åldrarna 9-13 år då de med full kontroll balanserade skärmarna. Ol-Heikka Svonni var yngst, endast nio år och han slår många färdiga flygare på fingrarna i markhantering!

På söndag förmiddag hade vi fantastiskt flygväder och jag fick för första gången flyga samtidigt med så många som 15-20 andra flygare i luften. Det var fantastiskt kul att se så många i luften på samma gång och att allt sköttes ”snyggt” - det visades stor hänsyn både i luften och på marken.

På söndagen kördes det även en hel del tandemflyg för allmänheten och redan ett dygn senare hade det bokats in en kurs med fyra deltagare som hölls i Övertorneå en vecka efter träffen.

Stödet och sammanhållningen bland paramotorflygarna i Övertorneå är mycket god, vilket gjorde att det var lätt att arrangera träffen och även att städa ihop efteråt. Vi kommer göra om denna träff även nästa vår. Inget datum har hunnits spikats ännu men det blir på vårkanten, före påsk. Kom du också!

Patrik Heikkilä, Övertorneå
Bodens Paramotorklubb



Det är lätt att glömma vilken exotisk plats det här är att flyga på för alla de som inte är från trakten.

Foto: Benedikt Bös/Paramotorgermany.com



Svansteinträffen blev välbesökt och lär bli en av årets största skärmflygsammankomster.

Foto: Björn Karlsson



Foto: Frida Brännlund

Vädergudarna var helt införstådda med att det var flygträff och bjöd oftast på klarblå himmel (ovan) och vackra solnedgångar (nedan till vänster.)



Foto: Mikael Undmark

När man flyger PM är det onekligen praktiskt att kunna köra fram bilen hela vägen ut på startfältet.



Foto: Björn Karlsson



Foto: Benedikt Bös/Paramotorgermany.com

Gott om plats!

Överst: Glad tandempassagerare
Underst: Houston, we have take off!



Foto: Frida Brännlund



Foto: Frida Brännlund

Överst: Pappa Lars-Erik lär sig av sönerna Ol-Heikkas och Per-Johannes balansering.
Underst: Delar av arrangörsteamet tar välförtjänt rast.



Foto: Maria Heikkilä



Foto: Björn Karlsson



Låg termikflygning i husblåsan vid Sarangkot med risodlingar i bakgrunden.

Nybörjare i Nepal

Vem skulle för bara fem år sedan ha trott att jag skulle börja med skärmflygning och sen dra iväg själv på en skärmflygsresa. I tre månader reste jag till Pokhara i Nepal som relativt färsk och oerfaren pilot.

Text: Sarah Wisniewski
Foto: Stan Radzikowski

År 2012, ganska ovetande om vad som väntade mig halkade jag in på en av grundkurserna på Skysport i Åre. De hade precis då en ungdomssatsning för att få fler ungdomar till sporten. Billigt och bra tänkte jag, kul att få prova på lite tandemflyg. Inte en tanke om att jag skulle få flyga själv och att man faktiskt får en licens för detta. För inte kan väl jag flyga? Aldrig, det var för svårt. Tills jag slutligen satt i teorisalen och instruktörerna började prata om balansering, backglidningar och sen skulle vi få flyga själv? Trodde inte på vad jag hörde riktigt, lite nervöst gillade jag ändå tanken. Shiit, vad coolt!! Den 2 juli, 2012 flög jag mina första bergsflyg från Mörkvikshummeln i Åre. Sen var jag fast. All min lediga och icke lediga tid gick åt skärmflygning.

Varför Pokhara undrar ni kanske? Jo, det är också något jag har halkat in på. Efter att ha varit i Nepal för första gången med mina dåvarande klasskompisar i forskningssyfte på hög höjd och massa vandring fastnade jag för landet. Vandring var dock inte min grej i längden, de sista två veckorna gav jag upp och ville flyga och det gjorde jag. Det var första gången jag besökte Pokhara och gjorde mina första flyg genom skärmflygsskolan Blue Sky Paragliding. Tiden rann iväg alldeles för fort och jag var tvungen att åka hem till Sverige igen för att avsluta mina studier. Pokhara, bara tanken får mig att drömma mig bort. Människorna, musiken, dofterna av rökelser, maten och naturen, det mäktiga landskapet. Jag var bara tvungen att åka tillbaka, jag sparade alla pengar, tog min Pilot 1 licens och bokade resan.

Den 22 oktober 2013 klev jag ur planet i Kathmandu igen och allt var exakt som jag mindes det. Jag flyttade in på samma hotell som innan, där de tog emot mig som en familjemedlem. Jag kunde knappt bärga mig inför första flyget och tog kontakt med mina gamla vänner som hjälpte mig med visum, tillstånd och allt som skulle fixas. Som Pilot 1 är man inte tillåten att flyga själv utomlands utan handledning av instruktör, som efter en ”flight-check” kan ge en tillåtelse att flyga på egen hand om man anses nog duktig.

Jag hakade på Fishtail Paragliding Company upp på berget och sen var jag i luften med ett leende från öra till öra. De kommande veckorna flög jag, varje dag, så mycket jag bara kunde. Det blev mest nedflyg då man som nybörjare (vilket man var där) bör undvika att flyga i husblåsan som är fullproppad med upptill 50 skärmar, mestadels tandem ekipage. Jag tröttande på nedflygen och kände att jag stannade i min utveckling. Omväxling behövdes.

Som ett brev på posten kom det fram två främmande personer och frågade om jag inte ville följa med till den omtalade platsen Sirkot i två veckor. Flyga och bo hos Sano Babu Sunuwar, den nepales som flugit tandem från Mount Everest och som sommaren 2013 deltog i Red Bull X-Alps. Häftigt tyckte jag. Sirkot är en perfekt utgångspunkt för distansflyg, framförallt tillbaka till Pokhara.

Äventyrsglad som jag är tackade jag ja. Någon vecka senare drog vi med fullastad jeep till Sirkot. En resa som skulle ta tre timmar tog två. Det gick 90 kilometer i timmen på smala, gropiga vägar med snäva kurvor och branta sluttningar man bara kan drömma om. Jag höll krampaktigt i mig hela resan, äventyret hade minsann börjat.



Sarah kurvar tillsammans med en gam vid berget Machapuchare.

Förväntningarna var stora. Kurva termik utan ett 50 tal andra skärmar, prova på mina första distansflyg, en ny vacker plats och bo hos Babu Sunuwar. Platsen var sannerligen vacker och obeskrivlig och Babu var en riktigt trevlig och energirik liten nepales. Men ett stort högtryck drog ett sträck genom planerna och vi hade flyg som tog oss precis ned till landningen. Efter åtta dagar av parawaiting gav vi upp hoppet och tog en spännande bussresa hem till Pokhara. Nepaleser måste ha världsrekord i antal personer i och på bussen.

Tillbaka i Pokhara. Jag kände mig inte ett dugg tryggare i att kurva termik i husblåsan. Därför valde jag att gå en SIV kurs med instruktören David Arrufat, en av de bästa instruktörerna jag träffat och ägare av skärmflygskolan Blue Sky Paragliding. Den kursen förändrade allt. För första gången kändes det som att jag faktiskt fick ut något av min flygning, jag visste nu vart jag har min skärm och mig själv.

De kommande dagarna började jag kurva termik med de andra, jag tog mig till molnbas på 2000 meter över havet och bara den känslan, obeskrivlig!! Jag började leka runt på andra platser i kring Sarangkot (berget vi startar från) och gjorde fina höga wing overs över sjön för första gången och fick mycket positiv feedback från många piloter som följt mig och motivationen var på topp.

De sista veckorna njöt jag av den nepalesiska kulturen, maten, alla mina fina vänner som jag hade hittat och några flyg då och då. Jag umgicks med familjen på hotellet, hängde på landningsplatsen med hundarna och barnen. Jag passade på att äta Dal Bhat, Sambosa och Momos, nepalesiska specialiteter, innan det var dags att resa hem.

Berättelsen kan göras lång när man varit på en resa i tre månader och allt var inte en dans på röda rosor. Som många vet har det varit en del uppror i Nepal kring visum och valet som bland annat gjorde det svårt att lämna byn under en period, inget var öppet och vi hade inte heller någon upptransport på berget, Pokhara låg stilla några dagar. Men jag har helt enkelt valt att berätta om mina ”high-lights” och den fantastiska utvecklingen jag har gjort.

Nu är jag tillbaka hemma med en säck full av nya erfarenheter och en sprillans ny skärm från Niviuk som är helt perfekt. Jag har nu blivit Pilot 2, gjort mina första tandemflyg med instruktör och hjälper till på kurserna. Jag är otroligt glad och tacksam för alla som har stöttat och följt mig på min resa och utveckling.

Med Nordens ark i siktet

Prognosen gav en hint om att Möhättan i Bohuslän skulle kunna vara "the place to be" och så blev det verkligen. Termiken var dock av den obekväma modellen – kraftig och snärtig som i sin tur genererar en hel del input för att hålla kalotten i schack och på fortsatt rätt kurs. Jag anser mig själv vara en envis och skicklig pilot men den här gången fick jag kasta in handduken redan efter dryga timmen.

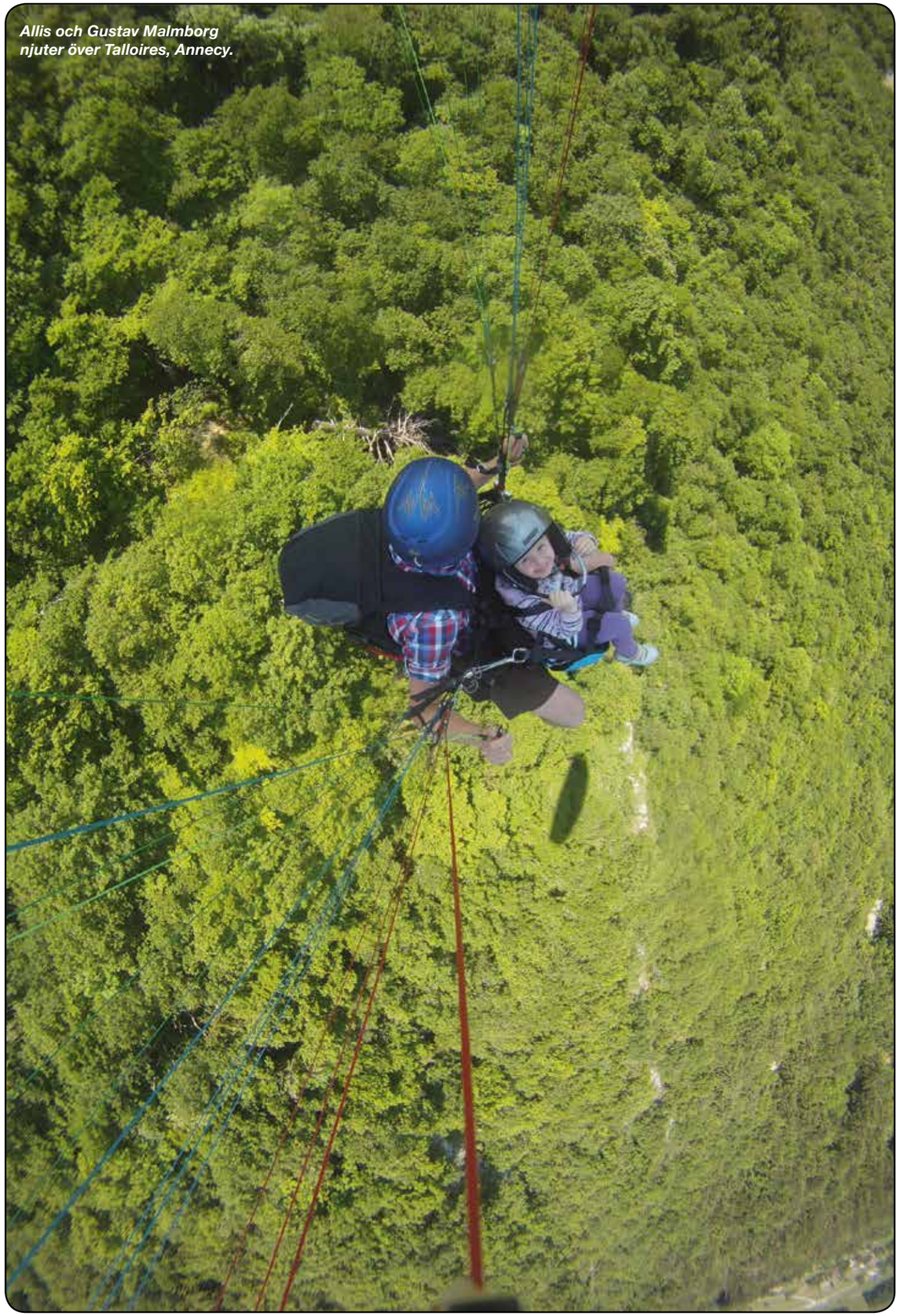
Dels för den krävande termiken tog hårt på psyket, dels för att de fina lovande förmiddagscumulusen gick från 1/8 del till 8/8 på några få timmar. Att sedan flyga platsbundet under de förhållandena tär på en gammal termikräv varför tidig och säker nedsättning på stranden blir ett smart val utifrån mina preferenser.

Fördelen med Möhättan (145 meter, nordväst) är fri höjd. Nackdelen är att berget ligger kant i kant med västkusten som kan generera västlig sjöbris som hämmar fortsatt flygning. Tidig start är att rekommendera och prognos med svag eller ingen grundvind alls (OBS – det här är inget hangställe på grund av bergknallarna framför).

Filmsnutt från flyget finns här: http://vimeo.com/93657481

Text och foto: Johnny Bergholtz





Allis och Gustav Malmborg njuter över Talloires, Annecy.

Delad glädje är dubbel glädje

När förhållanden är så där sjukt goa, laminär vind och solen bara är fantastisk – hur många är vi inte då som tänkt ”om jag kunde dela med mig av detta”. Det kan du!

För ett par veckor sedan var det fullt med folk på välkända hanget i Hammars. Lite hård vind på morgonen och som sakteliga minskade under dagen. Ja, det var en sån där go dag när det fanns förhållande för i stort sett alla. Framåt kvällen avtog vinden helt och de cirka 35 piloterna som var på plats lämnade hanget.

Dock inte två friskssportsfamiljer som hade åkt drygt 30 mil för att vara på plats denna dag. Efter en trevlig friluftsmiddag 40 meter över havet ökade vinden på, det blev lite balansering och små skutt. Efter en stund räckte vinden till att göra några repor utmed kanten. Vinden ökade ytterligare lite till och snart var det så där sjukt fint och jag var alldeles själv på hanget. Då kom den där tanken!

Som tur är finns det ju en lösning, Tandem! Så det blev till att svänga in och landa vid bilen och byta utrustning. Snart var jag och dotter Stina (fyra år) i luften. Vi fick en fantastisk stund på hanget. Även herr och fru Hultén passade på att njuta i den underbara solnedgången från sitt tandemekipage. En fantastisk dag som avslutades med ett minne för livet!

Eftersom både mamma och pappa Malmborg flyger är skärmflygning inte något nytt för våra döttrar. Inte heller att själva följa med ut i lufthavet har varit några konstigheter. Men vi har valt att vänta till de är drygt tre år och premiärturerna har varit i förhållanden där det går att landa väldigt enkelt, kort efter start.

När jag flyger med våra barn skippar jag spridare som normalt används vid tandem för att separera piloten från passageraren. Istället kopplar jag in pilotselen i skärmen och har två korta dynemaslingor mellan mina karbiner och barnselen. För att underlätta markhantering har jag även två slingor från barnselens axelremmar till pilotselens axlar. Det blir som en ryggsäck på magen och dottern behöver inte springa i starten. Även vid bakåtstart fungerar detta fint då bärremmarna blir korsade framför dem.

Gustav Malmborg
Friskssportarnas skärmflygsklubb



Shulamita och Harald Hultén i härlig kvällssol på Hammar.



Västsidan med fästningsterrassen.

Varberg bjuder fästningshang

Mitt i centrala Varberg ligger fästningen. En byggnad som finns i historien redan 1287. I slutet på 1500-talet gjorde 1 000 bönder imponerande två miljoner dagsverken för att bygga om slottet på kullen till två riktigt trevliga hang. Det ena på sydsidan lämpligt i vind från sydsydväst och ett lite större hang på västsidan lämpligt för vindar från väst, gärna med drag från nordväst.

Här har det flugits skärm sen tidigt 2000-tal men man skall vara medveten om att detta är två mycket avancerade hang och inget för nybörjaren! Skulle vinden inte bära vid start på västsidan (starten är framför muren) finns det gott om lyktstolpar och inte mycket till yta att landa på. Vid fint väder är det väldigt mycket folk som njuter i solen så var försiktig och invänta rätt förhållande! Sydsidan är bättre, men ändå lite klurig med rotorer och stupstart. Men här går det göra backglidningar i svaga förhållanden då den gemensamma landningen är precis nedanför.

Väl i luften är det två riktigt trevliga små hang. Utsikten är fantastisk och det är lätt att bli imponerad över arkitekturen och allt arbete som lagts ner på befästningarna. Men var noga med förhållandena.

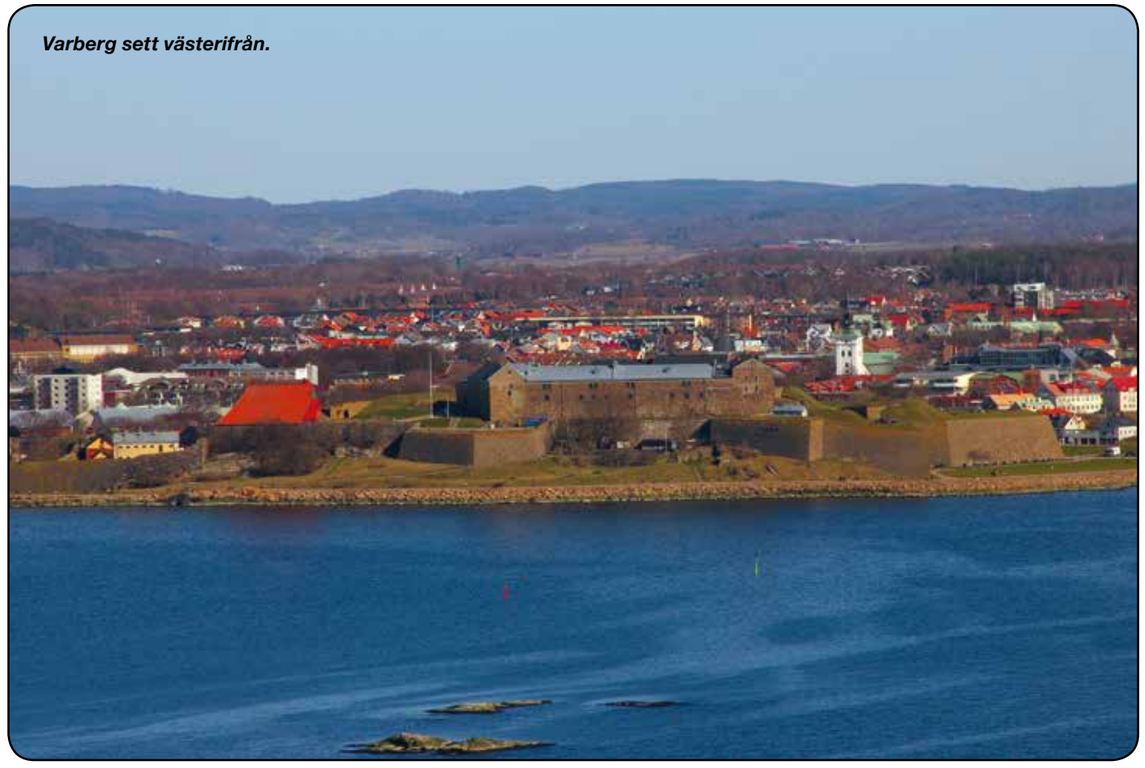
Måste du gå och vänta på rätt vind är detta ett perfekt ställe, rena parawaiting-paradiset! Mitt på västhangets finns fästningsterrassen som sommartid har servering. Uppe på hanget kan du gå guidade turer som visar dig runt i denna drygt 700-åriga byggnad. Här finns även Hallands kulturhistoriska museum med bland annat Bockstensmannen från medeltiden. Norr om fästningen finns en fin badstrand och även ett kallbadhus. Nordost om fästningen finns hamnen med bland annat avgångar till Danmark och fisketurer ut till Fladen i Kattegatt.

Har barnen sprungit sig trötta i grässluttningarna för att utforska alla vinklar på fästningen finns det en mycket fin lekplats öster om vallgraven. Glass och matställen finns inte lång bort och så har du Varbergs stadskärna inom promenadavstånd. Så skulle du passera Varberg i sommar och kanske semestrar med vänner som inte flyger, finns det ingen ursäkt för att inte stanna ;-). Parkera vid fästningen och njut i Varberg!

Gustav Malmborg
Frisksportarnas skärmflygsklubb



Hanget på sydsidan av fästningen.



Varberg sett västerifrån.



Fredrik Ahl topplandar på Rörtången Nord.

Jämt på vift på Västkusten

Som vanligt känns det rätt kul att ge sig ut på äventyr så här i början av sommaren. Fast lite dumt är det väl ändå att åka ner till plattlandet när man bor där fallhöjd och liftar finns? Eller?

Jag styr kosan mot foten på Halleberg för att vara en god son och för en gångs skull vara hos mor på mors dag. Det slutar i att jag är borta från morgon till middag och besöker ett för mig nytt flygställe.

Rörtången, detta mytomspunna, smått klassiska hangställe på västkusten som med sina rungande 80 meters fallhöjd inte riktigt legat på topp i min lista av ställen att besöka med skärm...

Ack så naiv jag varit. När jag med viss guidning av de lokala hjältarna Fredrik Ahl och Gillis Bengtsson tagit mig upp på starten slås jag av en sagolik plats för skärmflygning. En abrupt stup mot västkusten med i det närmaste korallblått vatten som fond och granitklippor som glänser i solen likt ädelstenar.

Bästkusten bjuder på klockrent hang. Bra tryck i vinden så miniskärmarna kommer omedelbart fram. Frågan är om sjöjungfruar snart kommer klättrandes uppför de lodräta klipporna för att servera oss champagne och massera våra trötta hangmuskler? Helt suverän flygning och solen skiner. Vem faan bryr sig om höjdmeter?

I slutet av flygdagen inser jag att det är dags att fara hem till min kära mor. Vinden har lagt sig och de lokala gossarna tar nu ut sina vanliga skärmar och kurvar upp sig och gör små avstickare. Hyggligt flygställe!

Dagen efter masar jag mig upp och rullar vidare på turnén. Denna gång mot en ändå mindre höjdkurvedominerad terräng. Falköpingsslätten. Platt som en pannkaka bortsett från Ålleberg. Ett litet platåberg som gör sig bekvämt som segelflygmecca. Hmm det klingar fint i mina öron. De där snubbarna vet hur och var man flyger XC. Jag är först på ”Ållat” denna morgon. Fiket är öppet, damen som driver stället är lika trevlig som vädret. Soligt och varmt!

Efter kaffe så går jag ut på starten. Det är snett, 45 grader så det blir till att vänta. Tiden går och till slut dyker skärmflygare upp. Det är Gillis och en skön snubbe som presenterar sig som Christer Lundh. Lagom till att de bägge lagt ut skärmarna funkar hanget med lätta termiska inslag. Perfekt att lära sig stället. Till saken hör att vi deklarerat en ö i Vättern som mål för dagens flyg. Något som ska visa sig en aning optimistiskt. Milt sagt...

Vi hangar och hjälps åt i otaliga fumliga försök av kurva loss från Ållat. De slutar med att vi topplandar och smågnäller över



Börje Svensson i eget majestät på Ållat.

att kurva är något vi borde tränat mer på! Efter att jag trillat ur en fin blåsa och sedan gnetat en sväng för mycket landar jag halvvägs ner, 40 höjdmeter under starten och lägger skärmen över axeln och sätter hög fart uppåt. Gillis har flertalet gånger visat denna teknik med god framgång. Jag kommer upp på starten dyngsvettig och ser då Christer ta dagens enda riktigt bra blåsa. Skickligt kurvande belönas med xc!

I goda vänners lag avnjuter vi en fräsch sallad på restaurangens veranda som ligger indränkt i solnedgång. Himla trevligt ställe. Jag slår upp tältet på Ållebergs camping och sköljer ned dagens flygning med en god ale. Sedan somnar jag...

De närmaste dygnen blir blåsiga, så jag bestämmer mig för att prova några av Bästkustens pärlor för min andra hobby, skateboard. Härliga betongparker i varje kommun med självaktning. Det slutar i Båstad med en fraktur på strålbenet, tre timmar på Halmstad akut och ett par dagar i Casa Ahl och rehab.

Torsdag morgon, jag känner mig stark. Rörtången ska visa mig sin norra sida. Solen skiner och jag med den. Mycket tack vara ipren 400 mg och kaffe. Mycket kaffe. Trots att Fredrik Ahl tar väl hand om mig, inser jag att det blir till att njuta av flygning från marken idag. Helt OK, solen skiner och alla piloterna har en bra dag. Återigen från en liten knalle på västkusten. Vackert och bra flygning. Fredriks första flyg för dagen tar honom till drygt 300 meters höjd med miniskärm. Taket (CTR) ligger på 425 meter. Folk flyger timtals och landar nere på stranden. Termiskt hang med doft av tång...

Även denna dag avslutas med normalskärm och ett åtta kilometer långt distansflyg, nytt siterekord!

Fredag. Jag vill flyga! På morgonen diskuteras flera olika ställen och jag inser att trakten har mer att bjuda på än var jag hinner beta av på en vecka. Speciellt med en arm. Till slut far vi till Varberg och dess fästning. Spännande, en minisite med en historisk miljö i en stad.

Förhållandena är på. Det hangas med miniskärmar och det ser ohyggligt kul ut. Jag groundar mig själv för att ej sabba hela sommaren för mig. Fotograferar, tjötar och njuter av västkusten. Fästningen bjuder på ett litet tekniskt hang, det ser skitkul ut och jag våndas över min onda arm fast gläds åt de glada piloterna som lallar runt med miniskärmarna. Vilken dag, igen. Jag väljer mellan att åka norröver för att korta ner sista etappen eller satsa all in på Kåseberga och en 130 mils enkel resa på söndag. Prognosen är magisk för Skånes stolthet men de får klara sig utan mig denna gång. Armen i kombination med sträckan gör att jag fegar.

På vägen norröver passerar jag Tossebergsklättens tjusiga start med utsikt som ej går av för hackor. Efter vinterns stridigheter angående fåglar o skärmflygare har nu länsstyrelsen gett skärmflygarna rätt. Något jag tror fåglarna gillar skarpt ;)

Måste hit och prova flyga när vinden är sydväst...

På söndag kväll när jag lite sömndrucken rullar genom Mattmar och ser Åreskutans konturer med solen bakom sig säger jag för mig själv - "Nåja om inte annat så har vi i alla fall fallhöjden".

Fredrik Gustafsson



Goa gubbar på Rörtången.



Gillis B, Christer Lundh och Simon Wigenstedt leker på Rörtången.



Simon Wigenstedt på Rörtången väst.



Efter en hård dag i folks munnar slöt Simon upp på Ålleberg.



Det hangas på Ålleberg.



Fredrik Ahl sprattlar över kanonerna på Varbergs fästning.

Säkerhet hängflyg tema landningar



Foto: Johanna Lönngren

En hand på styrbygeln och en hand på bygelbenet.

Varje år håller hängflygförbundet en säkerhetskonferens i samband med årsmötet. Under säkerhetskonferensen diskuteras eventuella olyckor och tillbud som har hänt under det gångna året och hur vi hängflygare gemensamt kan arbeta med att ytterligare höja flygsäkerheten. Årets säkerhetskonferens handlade om landningar eftersom de två olyckor som hade rapporterats under 2013 båda var relaterade till problem under landningen. Den här texten ger en kort sammanfattning av slutsatserna som drogs under säkerhetskonferensen.

Den ena olyckan skedde när en pilot skulle landa på hjulen eftersom han kände sig osäker i den turbulenta luften över fältet. När hjulen tog i marken rullade de inte som piloten hade tänkt sig utan fastnade i terrängen. Landningen blev hård. Efter att ha diskuterat olyckan kom deltagarna i säkerhetskonferensen, som nästan uteslutande bestod av instruktörer, fram till följande rekommendation:

1. Ta aldrig ett aktivt beslut att landa på hjulen, landa på fötterna närhelst det är möjligt! Många piloter väljer att flyga med hjul eftersom hjul i vissa fall kan göra en hård landning lite mjukare. Hjul är bra att men bör ses som en nödlösning, inte ett alternativt sätt att landa en hängglidare. De flesta hjul skyddar bygelbenen mer än piloten.

2. Det finns många olika sorters hjul som ger olika bra skydd för piloten. Välj medvetet vilken typ av hjul just du vill ha. Fundera både över dina landningsfärdigheter och över vilken terräng du mest landar i.

3. Om du trots allt behöver landa på hjul (eller liggandes utan hjul), till exempel om du av någon anledning inte kan öppna dragkedjan på din sele, bör du fortfarande trycka ut bygeln i landningen så mycket som möjligt när det är dags för det. Det hjälper till att göra landningen mjukare och i idealfallet kommer du att landa mjukt på magen utan någon framåtfart alls.

4. Vid landning i högt gräs eller liknande är det viktigt att undvika att gräset griper tag i styrbygeln när du är i markeffekt. Tänk på att det alltid är de högsta hindren på landningsfältet som ska ses som marknivå, inte själva marken under dem. Med andra ord, ska du landa i ett fält med 1m högt gräs så är det toppen av gräset som du ska se som marken och flyga över i markeffekten. Landa precis som vanligt och håll bygeln uttryckt tills du har fötterna på marken.

5. Alla kan göra fel någon gång. Om du vet att du kommer att landa hårt kan du ändå minska risken för att skada dig genom att släppa ett av bygelbenen och hålla fast i det andra just när vingen slår i marken. Då kommer energin i landningen med störst sannolikhet att omvandlas till att du helt enkelt svingarrunt bygeln som du håller i. Om du håller i båda byglarna riskerar du att skada armarna, släpper du båda riskerar du istället att svinga rakt framåt och slå huvudet i kölen.

6. Men det bästa är naturligtvis att landa på fötterna så som du har fått lära dig under din utbildning! Förakta därför inte enkla nerflyg eller backglidningar! Varje start och landning hjälper dig att bli en bättre och säkrare pilot!

Den andra olyckan som diskuterades under mötet berodde till stor del på att piloten bytte grepp vid fel tillfälle under landningen. Det finns flera olika sätt att göra inflygningar på och varje pilot har sin egen favoritvariant som fungerar för just henne/honom. Speciellt nybörjare känner sig ofta mest trygga med att byta hålla i båda bygelbenen under finalen eller till och med under hela landningsvarvet. Med det greppet kan piloten koncentrera sig fullständigt på att hålla vingen rak i inflygningen, hålla rätt hastighet och runda ut i markeffekten eftersom händerna redan är i rätt position för landningen.

En del piloter föredrar att flyga finalen med en hand på ena bygeln och den andra på styrbygeln. Ett sådant grepp kan ge bättre kontroll eftersom det är lättare att flyga fort och eftersom piloten kan styra vingen från styrbygeln precis som hon/han gör under vanlig flygning. Men det kräver också att piloten antingen byter sitt grepp strax före själva landningen eller trycker ut bygeln med den ena handen kvar på styrbygeln.

Byt aldrig grepp utanför trimfart

Oavsett vilken variant du väljer är det viktigt att ALDRIG byta grepp när du inte flyger i trimfart, annars riskerar du att oavsiktligt svänga vingen när du släpper en av byglarna! Nästa gång du flyger högt, ta tillfället att öva själva greppbytet och hitta den variant som passar just dig bäst! Passa också på att öva att flyga fort med de olika greppen – det är viktigt att flyga finalen med hög fart för att säkert kunna flyga genom eventuell markturbulens och vindgradient, oavsett vilket grepp du väljer!

När du flyger och kommer fram till landningsfältet, bestäm dig för en punkt på fältet där du vill landa och HÅLL DIG TILL DIN PLAN. Om du misstänker att det är termiskt på fältet och att vinden kan vrida med kort varsel kan du förbereda två olika landningsplaner som du snabbt kan välja mellan om förhållandena skulle ändras. Men när du väl har bestämt dig för hur du ska landa är det viktigt att du håller dig till det istället för att göra låga sista-minuten-svängar. Det är ingen katastrof om du råkar få lite medvind, men var beredd på att du kan behöva springa ut landningen!

Planera landningen i tid

En bra landning börjar mycket tidigare än under själva inflygningen. En viktig förutsättning är att du ska kunna koncentrera dig väl under landningen. För detta är det viktigt att du är mentalt förberedd på att landa – redan innan du ens har startat! När du kommer till ett nytt flygställe, ta reda på vad som gäller. Var ligger landningsfältet? Vilka inflygningar fungerar bäst i olika förhållanden? Var ligger eventuella hinder, rotorer, eller ojämnheter i och omkring fältet? Var finns vindstruten? Genom att vara mentalt förberedd kan du undvika att bli konfronterad med många olika stressmoment samtidigt, och du kommer att kunna koncentrera dig bättre på själva landningen.

Vi kan hjälpa varandra att flyga och landa säkert. När flera piloter landar i samma fält kan de som har landat först visa vindriktningen för dem som landar senare. Gör detta genom att vända dig med ansiktet mot vinden, böj överkroppen framåt med armarna rakt bakåt och spring i riktningen mot vinden. Då visar du tydligt hur vinden blåser och den inkommande piloten har en mindre stressfull och därmed en säkrare landning.

Var öppen för att ta emot och ge kritik

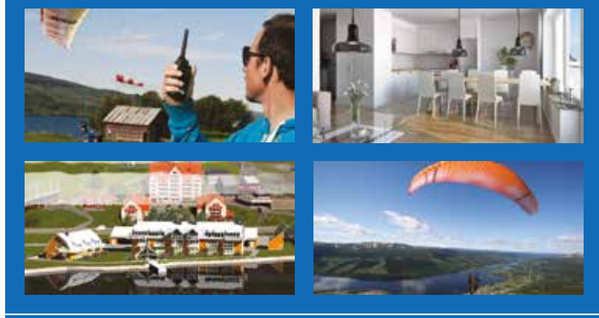
Sist men inte minst, var inte rädda att ge och ta kritik! Andra piloter ser ofta mer än man själv och de kan hjälpa en att förbättra sin landningsteknik. Även de mest erfarna piloterna kan alltid lära sig något nytt. Ofta är det just de nya piloterna som har sin egen utbildning i färskt minne som ser mest.

För att vi gemensamt ska kunna arbeta för att ytterligare öka flygsäkerheten är det viktigt att vi rapporterar alla olyckor och tillbud så att vi kan lära oss av dem. I dagsläget använder vi en pappersblankett som finns att ladda ner från hemsidan, men styrelsen arbetar med att skapa en elektronisk blankett för att underlätta rapporteringen. Vi lovar att ingen kommer att hängas ut för att ha råkat ut för något, tvärtom! All erfarenhet är bra erfarenhet – genom att rapportera något som du har råkat ut för kan du kanske bidra till att någon annan inte råkar ut för samma sak. Stort tack till er som har rapporterat, och till alla som bidrog till intressanta diskussioner under säkerhetskonferensen!

Johanna Lönngren

SKÄRMFLYG I ÅRE
SKYSPORT

KURSER arrangeras i Åre regelbundet under sommaren och hösten. Bergsflyg, Samla flyg, P1, P2, Termik, Hang, Distans, Säkerhetskurser. Flygning från morgon till kväll. Bo vid Draklanda i nybyggda Lake Lodge Åre. Öppnar 9 juli.



NYA SKÄRMAR från OZONE
RUSH 4 ALPINA 2 GEO 4 M6 MANTRA

ÖLÜDENIZ Vi har kurser i Turkiet v. 37 o 38.
Ta bergsbehörighet, pilot 1, termik, hang. Eller gå SIV/Acro kurs.



SUP'AIR
Flera nya selar för 2014



www.skysport.se | info@skysport.se | Skärmflygskola | Butik
Draklanda | Åre | 0647-51186

OZONE www.flyozone.com
TURN

SFG på hangläger i Danmark

Foto: Janne Latvala, Ulf Mårtensson och Eva Mac Lachlan



Är Bovbjerg Danmarks vackraste hang?

På onsdagseftermiddagen 28 maj packade ett skönt gäng in sig i tre minibussar och drog till Danmark för årets hangresa. Bland alla erfarna piloter fanns också undertecknad samt ytterligare fyra elever som med hjälp av Harald Hultén skulle invigas i hangningens innersta hemligheter.

Vår danske guide Claus, bestämde att torsdagens flyg skulle ske på Hanstholm. Ett fint hang med många piloter i luften, oftast runt 30! Snart var vi alla i luften och hade en fantastisk dag. På kvällen delades lite kul priser ut, bland annat för en ”speciell” landning och ett elevpris för snabbast utveckling.

Fredagen inleddes med sköna flyg i Bovbjerg som bjöd på ett mycket vackert hang, perfekt vind och klarblå himmel. Till eftermiddagen skulle vinden vrida så Claus bestämde att vi åker till Lyngby, ett bra beslut, perfekt vindriktning när vi kom dit och fortfarande strålande solsken! Långa härliga flyg. På båda dessa ställen var det nästan bara vi från SFG i luften!

På lördagen var det Lökken som gällde, måttlig vind som vred under dagen. Att starta från kanten var för oss elever rätt spännande, någon kilometers promenad i stekande sol blev det också när man bombade ur.

På söndagen åkte vi åter till Hanstholm men där fick vi öva på att parawaita i solskenet, fel riktning och för lite vind. Vi bestämde oss för att dra oss mot färjan i Fredrikshamn men när vi kom upp mot Lökkenhållet hade vi lite tid över så vi åkte dit, det blåste snett och mycket men några av de mer erfarna piloterna fick ändå någon timmas flyg. Vid midnatt var det ett gäng trötta men glada flygare som återvände till Sverige.

Tack till alla trevliga flygare och speciellt till de som ordnade allt det praktiska! Jag ser redan fram emot nästa års resa.

Ulf Mårtensson



Harald har precis startat på Lökken.



Eva njuter av Lökken.



Piloterna gör sig klara för start på Lyngbyhanget.



Eva.



Hanget på Hanstholm med ett trettiotal skärmar i luften.



Bara SFG-piloter i luften på Lyngby och fantastiska förhållanden!

Nybörjarglädje och gemenskap

Jag åkte med Spring Camp för att ta min hangbehörighet. Hade egentligen inga förväntningar på resan mer än behörigheten. Men vad överraskad jag blev av hur bra allt var organiserat med guider, instruktör, boende, mat, transporter, ja till och med vädret var kanon nästan hela tiden. Vi utnyttjade utresan på båten till teoripass så att allt var förberett inför första dagen på hanget, sedan flög vi alla dagar mer eller mindre. Jag lyckades ta mina behörigheter och som en fin bonus fick jag träffa och lära känna ett gäng piloter och klubbkompisar. En riktig kanonstart på sommaren.

Fokus på resan var att flyga mycket enligt Georg som var med och arrangerade, och det tror jag alla lyckades med. Jag rekommenderar gärna klubbresor till alla som ett roligt och effektivt sätt att flyga mycket, lära känna nytt folk och att ta nya behörigheter. Själv åker jag garanterat nästa år igen!

Janne Latvala



Rickard gör sig startklar i Lökken.

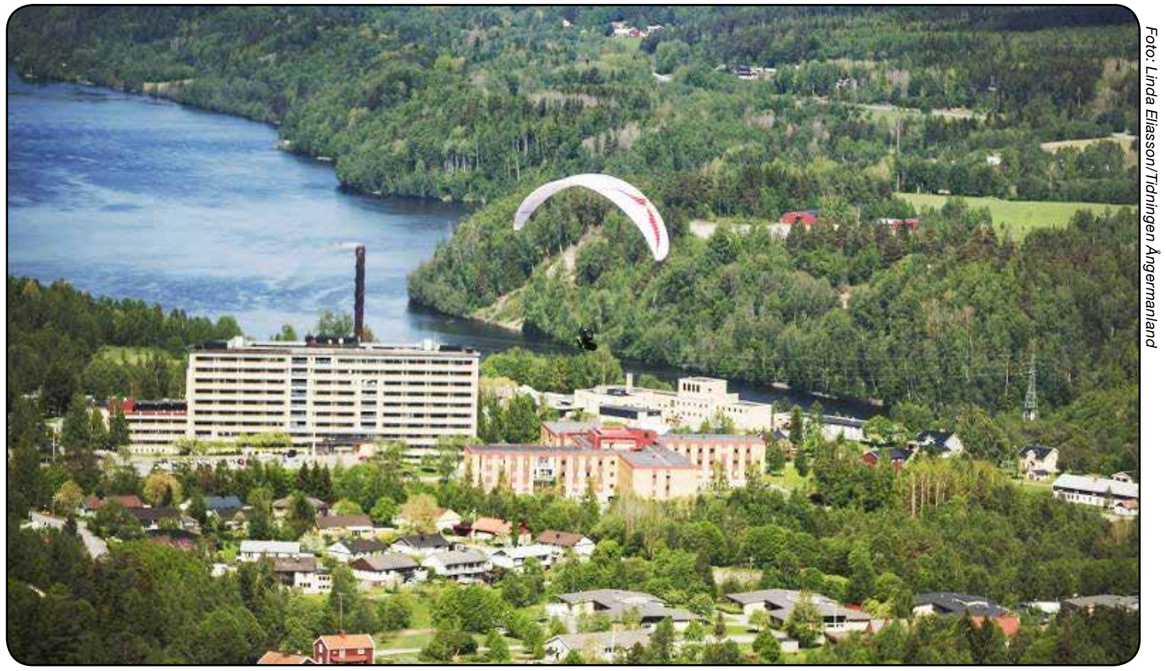


Foto: Linda Eliasson/Tidningen Ångermanland

Går det att flyga i Sollefteå?

Eftersom jag bott i Sollefteå hela min flygkarriär har jag åkt upp på Hallstaberget otaliga gånger för att kolla om det nog inte drar upp lite vind där. I nio fall av tio har jag fått ta bilen ner igen. Men nu verkar det ha hänt något. I fjol byggdes hotellet ut med stora panoramafönster där jag brukade starta, fönster som dessutom vinklats ner 45 grader (lite som om en finlandsfärja kraschat på berget). Resultatet blev att kändes väldigt skumt att starta där, vinden uppförde sig konstigt och det gjorde även hotellbesökarna som man hade i ögonhöjd när man stod och väntade på startvind.

Så jag började starta i backen ovan hotellet. Det har möjliggjorts genom att skog har avverkats för en skicross-bana mot nordväst. Nu funkar hanget från nordnordväst (litetgrann i alla fall) till nästan ostligt. Då får man flyga runt hotellet och krabba ut ostligt mot hoppbacken. Det kan vara turbulent innan man kommer förbi eller över!

Vid hoppbacken skulle det för övrigt gå att göra en eminent oststart. Så förbjud backhoppning nu! Sveriges dyraste sport per utövare utan konkurrens! Oj nu blev jag politisk men det har då inte funnits nån i denna kommun så länge jag bott här som dug till att hoppa där så… ;-).

Åter till flygning. Härom veckan var det flygbart fyra dagar i rad! Inte bara hang utan okej termik dessutom. Har aldrig hänt förut! Hygget mot nordväst är en riktigt bra trigger fick en femma där. Industrifastigheterna mot andra hållet funkar också bra. Fallhöjden är bara cirka 180 meter så är det lätt gjort att bomba.

När jag arbetade vid foten av backen med ett par minuter upp till start blev det nog drygt 15 flyg. Firmabilen fick gå hårt, det kändes nästan som man bodde i Annecy. Dock var vinden ofta nordlig och på gränsen till för stark så att gå på distans var lite svårt då man ganska snabbt kommer in i Sundsvalls TMA. Jag flög dock till Ånge för ett par år sedan nordostlig vind, då klarar man sig precis utanför TMA.

Jag tror dock det finns ett ännu bättre berg för distanser här! Det ska jag kanske berätta om en annan gång :-).

Stefan Rolle Rolén





B
Posttidning
Returadress
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen



Nationaldagslunch i luften

När flygsuget blev för stort för Gustav Malmborg hoppade han in i husbilen och körde 30 mil söderut till Hammars Backar. Redan när det ljusnade klockan fyra på morgonen var han i luften och flög sen i drygt fem timmar. Inte undra på att han blev hungrig.

Sagt och gjort, Harald Hultén tog fram sin tandemskärm och tillsammans avnjöt de en luftigare variant av gående bord.

– Vi åt kallskuret nötkött och solmogna tomater från gården. Fint skall det vara! Och som frisksportare är det biodynamisk odlad äppledryck i glaset och lite körsbär som dessert, berättar Gustav glatt.

Bättre sätt att fira nationaldagen är svårt att tänka sig.