HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 1-2007



VM i Manilla
Svagt lyft överraskade

Paramotor
Hur funkar det egentligen?

Nära ögat
Lär av andras misstag

Termik & Tapas
Skärmflygsemester i södra Spanien



Skärm: Obsession
Motor: Miniplane
Pilot: Fredrik Gustafsson
Plats: Åre

U-TURN
paragliders & kite
U-turn i Sverige:
www.skysport.se
www-u-turn.de
0647-51186
SKYSPORT

Ledare



För en del blir skärmflygning en kul grej som de provar på en kurs och sedan utövar allt mer sällan. Andra flyger så ofta det bara går, och däremellan pratar, drömmer och andas de flygning. Jag tillhör den senare skaran, även om jag räknar mig som en ganska oerfaren pilot med mina 50 flygtimmar sedan kursen 2004 (jag jobbar dock hårt för att antalet flygtimmar ska växa likt skummet på en tjeckisk öl).

Så ser det också ut i stort bland skärmflygförbundets medlemmar och Hypoxias läsare. De flesta flyger inte så mycket som de borde, och resten mycket mindre än de skulle vilja. Här hoppas jag att tidningen kan fylla en funktion. Och då inte bara som surrogat under blåsiga dagar. Kanske kan Hypoxia inspirera fler piloter att komma ut och lufta vingen? Få dem att gå från fåtöljflygning till termikkurvning? Jag hoppas det. För ju mer du flyger, desto säkrare flyger du. Och så är det ju så himla kul!

Det finns många sätt komma igång med flygningen. Ett växande utbud av skärmflygresor organiserade av klubbar och skolor ger både nya intryck och massor med flygning. Det går också att åka på egen hand och ansluta till en guide på plats. En resa och ett miljöbyte kan göra under för din utveckling som pilot. Inte behöver man åka så långt heller – Sverige och grannländerna gömmer fler flygställen än vad du kan ana, och de lokala klubbarna rymmer oceaner av kunskap om var, när och hur.

Som ny redaktör hoppas jag kunna berätta om en del av dessa äventyr. Och tänk, kanske kan det få några piloter att checka ut från soffan och in på startplatsen? Att tillbringa mer tid i luften än på internetforum?

Jag hoppas du vill hjälpa mig att uppfylla den visionen. Har du idéer, förslag eller kritik? Hör av dig! Tillsammans kan vi fylla både tidningen och loggböckerna med kittlande upplevelser. Nästa nummer av Hypoxia har deadline den 20 augusti och kommer ut den förste oktober. Till dess – flyg mycket, flyg högt och flyg säkert!

Marko Wramén
hypoxia@waterglobe.net

I detta nummer

4	**Nyheter**
9	**303 km** - Ari Sahlströms rekordflyg i Finland
10	**Med propeller på ryggen -** paramotor
12	**VM i Manilla** - Erik Renhfeldt var med
16	**Tapas och Termik** - Resereportage Spanien
22	**Små snabba skärmar i snön** - Speedriding
24	**Cirrus** - klubbpresentation
25	**Big Paramotor Meet i Åskebro**
26	**Nära ögat** - Två trädlandningar på en dag
28	**Olycksrapporter**
30	**Tävla på La Palma** - avslappnad distanstävling
31	**Tävlingsresultat**

Redaktör och ansvarig utgivare
Marko Wramén, hypoxia@waterglobe.net

Layout
Marko Wramén
Tibbe Berki

Medarbetare i detta nummer
Ari Sahlström
Can Sahin
Erik Rehnfeldt
Fredrik Gustafsson
Jenny Persson
Jochen
Jocke Johansson
Johan Henschen
Jonas Pannagel
Lars Hedström
Larsa Jonsson
Magnus Granbom
Mats Orrgren
Per Linnstrand
Peter Lindh
Peter Sjöstedt
Steve Gustavsson
Tord Karlsson
Tove Andersson
Winston Gliddon

Omslagsfoto
Winston Gliddon
Termiskt hang vid Xalódalen i södra Spanien

Redaktion Hängflyg
Syd: Konrad Höije, qonrad@gmail.com
Vä:st: Ove Norberg, ove.norberg@telia.com
Öst: Cribbe, cyberhawk@telia.com
Norr: Michael Andersson, mikael.andersson@boliden.com

Annonser
Marko Wramén, hypoxia@waterglobe.net

Redaktionellt material
Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till hypoxia@hypoxia.se
Skärmflygartiklar, annonser, notiser och bilder skickas till hypoxia@waterglobe.net
Instruktioner om format och priser ges på www.paragliding.se/skarmtrycket

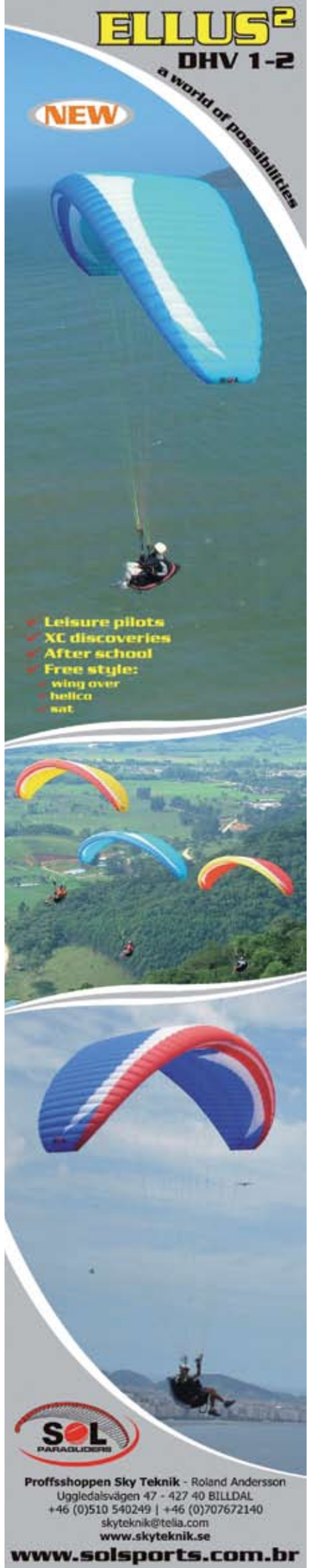
Hypoxia/Skärmtrycket är medlemstidning för
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF, www.paragliding.se
Svenska Hängflygförbundet, SHF, www.hangflyg.org
Box 750
521 22 Falköping
Telefon: 0515-371 55, alla vardagar 12.00-15.00
Skärmtrycket ISSN 1651-6052

Förbundet säljer friflygkartor över alperna

SSFF kan nu erbjuda dig att köpa friflygkartor över alperna. Kartorna som du kan beställa via kansliet har hög detaljrikedom och kvalitet. De är mycket lättförståeliga och har svensk teckenförklaring. På kartorna finns det detaljerad och utförlig information om flygställen, startriktningar, koordinater, höjdskillnader och tillgänglighet med bil eller kabinbana. De har också utförlig bil- och järnvägsinformation. Kartorna är i skala 1:400 000 och är vikta med en ny Zipfold®-teknik som också gör dem mer lätthanterliga.

De är uppdelade i tre delar: Öst, Mitten, och Väst.
Den östra delen täcker de östra delarna av alperna i Österrike, Slovenien, Tyskland och Italien. Från Wien till Kitzbühl, samt från Salzburg till Udine.
Mittendelen täcker de mittersta delarna av alperna i Österrike, Tyskland, Italien, och Schweiz. Från Kufstein till Zürich samt från München till Bassano och Verona.
Västra delen täcker de västra delarna av alperna i Schweiz, Italien, och Frankrike. Från Basel till Torino samt från Grenoble till Lago di Como.

Kartorna säljs styckvis eller tillsammans som ett paket. Priset för en karta är 160 kronor inklusive frakt inom Sverige. Köper du alla tre kartorna kostar det 450 kronor inklusive frakt inom Sverige. Du betalar in beloppet på SSFFs postgiro, **414 08 58-4,** och anger ditt namn, adress, licensnummer och vilka kartor du vill beställa. När vi har registrerat din betalning skickar vi din leverans. Leveranstiden bör ej överstiga 14 dagar från betalning.



Erik flög 1001 km på 6 dagar

Efter att ha kommit hem från VM i Manilla, Australien (se annan artikel) kollade den svenske piloten Erik Rehnfeldt igenom loggboken. Förvånad kunde han konstatera att bara bara under XC-challenge (en förtävling till VM med sex flygdagar) flög han 1001 kilometer (OLC distans, alltså med någon brytpunkt). Inte dåligt! Det hade dessutom kunnat bli betydligt längre om man inte hade haft regeln att distanserna för tävlingen endast räknades till fram klockan 18.00. Ett par dagar flög Erik längre än till sex för att han ville ha lite längre distans, men de extra kilometrarna räknades alltså inte i tävlingen.

Totalt räckte Erik Rehnfeldts fina flygning till en femteplats. Etta blev inte helt överraskande Christian Maurer.



Erik med påslagen cruise control. I bakgrunden Peter Sjöstedt.

Foto: Erik Rehnfeldt

Hanghelg i Kåseberga för alla tjejer

Helgen den 19-22 juli bjuder Klubb CPS in alla kvinnliga skärmflygare till en inspirationshelg i Kåseberga i Skåne. Det kommer att bli en helg full av aktiviteter där skärmflygning står i centrum.

Programmet är ganska enkelt. Flygning så fort tillfälle ges! Vindarna berättar till vilket hang vi ska bege oss. Om det mot all förmodan inte är hangbart har vi en jättebra vinsch som kan dra upp oss bland molnen. Ta med din radio och release! Eller så har vi lite annat i bakfickan som förgyller dagarna.

De med mer erfarenhet flyger direkt medan andra tar det i sin egen takt. Tanken är att vi delar med oss av den kunskap vi har och hjälper varandra att bli ännu bättre.

Vi avslutar dagarna med ordentlig briefing där alla är välkomna att fråga och diskutera dagens flygningar.

Vi är stolta att kunna presentera Louise Crandal, dansk VM-pilot och nyskapare, som kommer och berättar om sitt spännande liv.

Vill du komma, men har ingen hang-licens? Sky Adventures ger våra deltagare 500 kronors rabatt. Anmäl dig direkt till Sky Adventures och berätta att du ska delta i vår helg och vill gå en hangkurs.

Vi har hyrt Ales klubbstuga i byn. Ett enkelt boende med tillgång till kök, toalett och dusch. Du bor gratis men får ta med dig liggunderlag, täcke, kudde och lakan. Annars kan du campa utanför klubbstugan eller ordna eget boende.

Program (Tider och mer detaljer kommer vid anmälan):

Torsdag 19/7 - på kvällen: Samling, presentation av startplatserna på Hammar och lite om hangteknik.

Fredag 20/7: Flygning under dagen. Föredrag av Louise Crandal med avslutande after-flight på Byakrogen.

Lördag 21/7: Flygning under dagen. Praktisk genomgång av vad vi gör om olyckan är framme och lite om paramotor. Avslutningsmiddag på Skafferiet.

Söndag 22/7: Avslutning och flygning för dem som vill och har tid.

Anmälningsavgift på 300 kronor sätter du in på klubbens postgiro nummer **332274-0** senast den 6 juli. Skriv ditt namn och att det avser Inspirationshelg. Anmälan på http://stenbeck.nu/cps/inspiration/

Frågor besvaras av Yvonne Dam, y.dupont@sydskane.nu, telefon 070-2463257 och Heléne Kihlström, helene.kihlstrom@gmail.com, telefon 0768-564004.

"Nya" damrekord till sist

Mimmi Mikic satte nytt svenskt rekord för tjejer i fri distans med 66,2 kilometer vid Åmsele förra sommaren.
På något sätt har det hamnat mellan stolarna på Hypoxia, så hellre sent än inte alls uppmärksammar vi det nu.
Samma flyg slog Mimmi också rekord i absolut höjd för damer med 2 585 meter och i höjdvinst för damer med 2 364 meter. Flyget varade i fyra timmar och sju minuter.

Så här skriver Mimmi själv om rekordflyget:

”Avsläppt mitt i blåsan o sen rakt upp till molnbas (över 2000 meter). En enkel dag tänkte jag. Sedan det största sjunkområdet jag skådat och ett fett blåhål. Harva, harva, harva, en timme kanske. Less.

Siktade på ett moln och tänkte att om det inte funkar så får det vara. Men det gjorde det. Sen var det lite molngatsflygning och sen var det molnflygning igen.

Landning mellan elledningar, träd, hus, katter och kids (i Aspliden i Malå kommun, berättade Hans kollega som bodde i huset!).

En fin dag utan stök. inte ens indikationer på ett inslag någon gång. Kallt. Skakade och frös, men det var det värt! Loosade så klart ett par sonnenbrillen också, men det är som vanligt bara.

Personbästa.”

Lurade på världsrekord

De två slovenska bröderna och skärmflygnings-underbarnen Aljaz och Urban Valic har slagit nytt världsrekord i rak distans med skärm genom att flyga 426 km i Sydafrika i december 2006. Trodde de i alla fall.

Det visade sig att efter att de flugit så långt flög de tillbaka i samma riktning som de kom från i mer än tre kilometer för att landa. Och enligt gällande regler (som är från tiden före noggranna GPS-loggar) är det avståndet från start till landning (eller en oberoende observatör) som gäller i just det här fallet.

Det gamla och ännu gällande rekordet sattes 2002 av kanadensaren Will Gadd och är på 423,4 km. Han fick då ägna en timme åt att undvika förbjudet luftrum, och tvingades dessutom landa 30 minuter tidigare än vad som var möjligt på grund av regler om flygning efter solnedgång. Annars hade också han troligen flugit betydligt längre. Nu återstår att se om FAI (Fédération Aéronautique Internationale) ändrar rekordreglerna för skärmflygning. En sådan ändring har tidigare gjorts för hängflyg.

Rabatt på Scandic Hotels

Scandic Hotels erbjuder alla medlemmar i Svenska skärmflygförbundet rabatt genom Flygsportförbundet. Använd koden: **D359188810** när du bokar. Scandic ger 30 procent på konferenspaketet ”Meeting” inklusive lunch, samt dessutom lite olika rabatter på övernattningar. Detta gäller även när det inte handlar om konferenser. För mer information, kontakta Nina Sellin på kanflyga@hotmail.com.

Tidningar slås ihop

Den internationella skärmflygstidningen CrossCountry (som har sitt kontor i södra Frankrike medan personalen mestadels är engelsk) går ihop med den amerikanska tidningen Paraglider Magazine. CrossCountry kommer ut som vanligt, men nu även i en tjockare version i USA, med mer amerikanskt material.

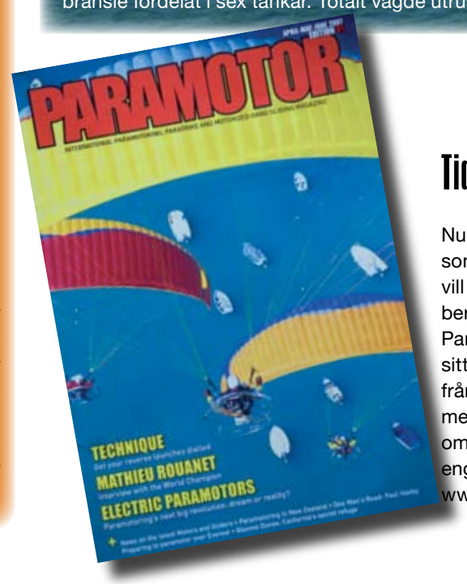


Foto: Advance

Spanjor flög rekordlångt över hav med paramotor

Måndagen den 23 april lyckades den spanske paramotorpiloten Ramón Morillas flyga otroliga 1 101 kilometer, från Jerez i södra Spanien till Lanzarote, en av Kanarieöarna. Det ursprungliga målet var att flyga till Teneriffa, vilket skulle blivit hela 1 350 kilometer, men medvinden var inte lika stark som beräknat. Trots att det fanns minst en timmes dagsljus kvar och fortfarande bränsle i tanken valde Ramón att landa på Lanzarote, eftersom han inte visste om han skulle nå till nästa ö. Han var förvisso förberedd för en vattenlandning med flytväst, livflotte, positionsgivare och proviant, men en natts guppande i havet kändes inte så lockande, och räddningshelikopter fanns bara tillgänglig dagtid. Flyget tog 14 timmar och 40 minuter och gav Morillas det nya världsrekordet i distansflyg för paramotor.

Ramón flög en Advance Omega 7 med en PAP ROS100-motor och 71 liter bränsle fördelat i sex tankar. Totalt vägde utrustningen över 100 kilo.



Tidning för Karlsson på taket

Nu finns det en tidning enkom för alla er som tycker bensin luktar gott och som vill kunna skärmflyga oberoende av berg, hang och termik. Tidningen heter Paramotor Magazine och kom med sitt första nummer i våras. Reportage från paramotorfestivaler blandas med äventyrsflygning och artiklar om utrustning och annat. Språket är engelska. Mer information på www.paramotormag.com.

Paramotor över Everest

Britten och före detta SAS-soldaten Bear Grylls har som den förste någonsin flugit paramotor över Mount Everest. Morgonen den 14 maj kunde Grylls tillsammans med teampiloten (och chefen för Parajet) Giles Cardozo starta från baslägret på 4 400 meters höjd i Nepal. Båda använde Paramania Revolution-vingar och specialutvecklade encylindriga roterande fyrtaktsmotorer på 85 hästkrafter.

Man hade problem med instrumenten (GPS, variometrar, radio) som dog ett efter ett på grund av de extrema förhållandena.

På 8 500 meters höjd uppstod nästa problem – Cardozos motor började strula och han tvingades vända. Men Grylls nådde en höjd av 8 990 meter där han cirklade över världens högsta bergstoppar. Efter en stund började också hans motor att strula och Bear Grylls gled tillbaka ner.

De två piloterna stöttades av ett team på mer än 20 anställda från GKN, det teknologiföretag som sponsrade rekordet.

Som en del av projektet samlar man in pengar till biståndsorganisationen Global Angels, som bland annat hjälper barn i Afrika. Mer information finns på www.gknmissioneverest.com.

X-Alps tuffare än någonsin

Tillhör du de piloter som tycker det är alldeles för mesigt att åka bil eller lift upp till startplatsen? Då ska du inte missa Red Bull X-Alps, skärmflygningens motsvarighet till Iron man. 30 piloter från ett 20-tal länder ska så fort som möjligt ta sig fram 850 kilometer. De får bara skärmflyga eller använda apostlahästarna, och det tvärs över Alperna! Startskottet går den 23 juli i Krippenstein i östra Österrike och tävlingen löper via flera fasta kontrollpunkter (bland annat Mont Blanc) till målet i Monaco. Förra gången (2005) vann schweizaren Alex Hofer. För att se vem som vinner i år är det bara att logga in på www.redbullxalps.com och följa tävlingen online.



Foto: Chris Hoerner/Red Bull Photofiles

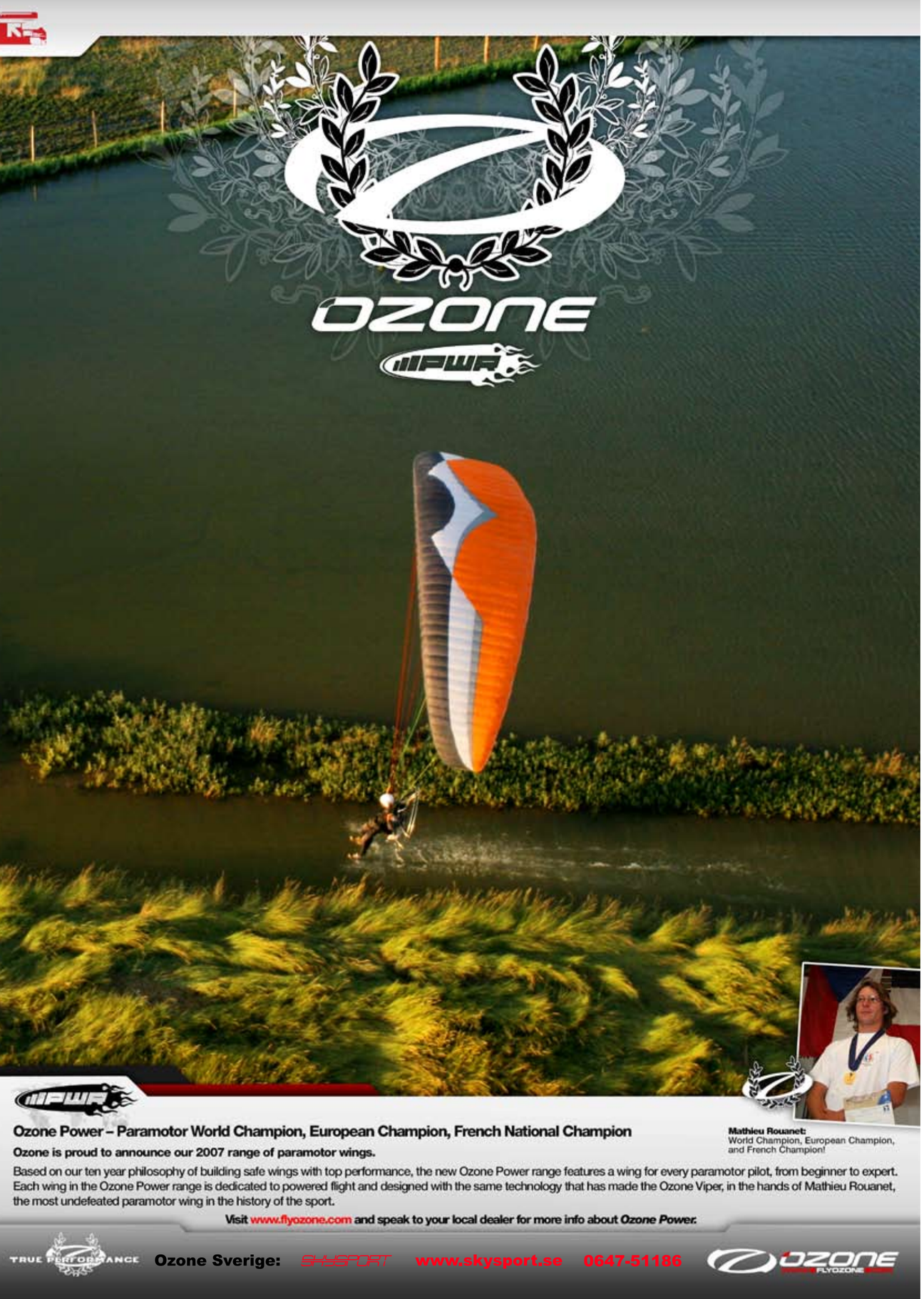


Foto: Marko Wramén

Vacker vy över Öludeniz.

Babadag fritt från maffian

Starterna på flygberget Babadag vid Öludeniz i sydvästra Turkiet tillhör nu åter kommunen efter att under ett par år negligerats av privata ägare (maffian enligt flera lokala källor). Nu har priserna för både transporten upp och själva startavgiften sänkts till rimligare nivåer, och framförallt, inkomsterna ska nu återinvesteras i startplatserna och vägen upp, lovar man. Mer information på www.babadag.com.



Superfinne flyger 303 kilometer

Finländaren Ari Sahlström har gjort ett riktigt drömflyg, och troligen slagit både finskt och nordiskt rekord. Den 17 maj i år flög han hela 303 kilometer, och tvingades landa först när ryska gränsen satte stopp.

Text: Magnus Granbom



Foto: Ari Sahlström

Ari äter kilometer under en magnifik himmel.

Ari startade klockan 11 från Oripää flygfält utanför Åbo med målet att landa på Selänpää flygfält (nära Kouvola) 220 kilometer bort.

– Himlen såg riktigt bra ut, cumulusmoln överallt, och några tidiga molngator började redan ta form, berättar Ari.

Han bogserades upp till 500 meter och prickade direkt en termikblåsa. Ingen supertermik, och på grund av vinden drev den också, men Ari beslutade sig ändå för att följa blåsan. Den första blåsan ledde till fler, och med nummer tre och fyra var han vid molnbas, 2 000 meter över havet, glidandes i 55 km/h.

– Jag hade svåra första 30-40 kilometer. Mentalt var jag någon annanstans, och till slut var jag nere på 500-600 meter, mycket lägre än jag ville. Vid en punkt sa jag till mig själv att om jag kommer upp en gång till ska jag rensa hjärnan och bara koncentrera mig på att flyga.

Det var en order till honom själv som hjälpte, och snart kändes flygningen mycket enklare. Molnbasen steg också och termiken förbättrades.

– Som bäst var den uppe i +6 m/s i medelstig, och jag kunde kurva upp och känna lite G-krafter.

Efter att Ari passerat norr om Helsingfors TMA började vinden vrida till nordväst – något som inte var särskilt bra för det upsatta målet. Istället för att fortsätta försöka nå målet, ändrade han strategi och satsade på öppen distans. Vi det laget var det gamla nordiska rekordet på 192 kilometer redan passerat och molnbasen hade stigit till 2 500 meter, så det såg lovande ut.

Molnbasen fortsatte att stiga upp mot 2700 meter, och med hastigheter på 65 – 70 km/h passerade han söder om staden Lappeenranta. Snart nog kunde Ari konstatera att GPSen visade att 300-kilometersgränsen passerats.

På 1 300 meters höjd och med ryska gränsen tio kilometer bort var det dags att börja planera landningen. Ari hade god tid på sig att hitta ett vittne, och några wingovers fångade de tilltänkta vittnenas uppmärksamhet. Efter 7 timmar och 55 minuters flygning kunde han sätta ner fötterna på jorden igen. Familjen på gården signerade dokumenten och bjöd på te och glass.

– Och öl så klart!, berättar Ari.

Frid och fröjd? Nej, inte riktigt kanske…

Ari hade haft problem med sin GPS, och det visade sig att inte en enda track-log fanns sparad. Hur det blir med rekordet – officiellt eller inte – är i skrivande stund oklart, men Ari är nöjd ändå.

– Vi får se vad som händer med det här, men jag bryr mig egentligen inte – det här var bara ett test för ”the big 4 K”. Om jag inte hade slösat bort tid på att försöka nå det uppsatta målet hade jag haft en timmes extra flygning raka vägen. Och utan ryska gränsen, hade jag kunnat flyga 50 kilometer till. Så vi är inte så långt ifrån 462 kilometer, och dagarna blir bara längre och längre!

Ari Sahlström är 36 år gammal, har flugit skärm sedan 1996 och varit instruktör sedan 1998. Sedan 1998 är han också medlem av det finska skärmflyglandslaget. Ari har varit finsk mästare i både friflygning och paramotor.

Nu uppmanar han alla svenska skärmflygvänner att ta upp jakten på världsrekordet.

– Vi har det bästa vapnet här uppe, längre dagar än någon annanstans!



Magnus Ragnhäll en vacker kväll vid Hammars backar.

Med propeller på ryggen

Paramotorflygning är en ganska ny typ av skärmflygning som ger utövaren stora möjligheter att flyga när lusten faller på. Man slipper långa resor, man är inte beroende av andra och bomkörningar blir blott ett tråkigt minne. Kort sagt så ökar friheten markant när man använder paramotor.

Text: Per Linnstrand Foto: Tord Karlsson

Med paramotor kan man på ganska kort tid få massor med underbara timmar i luften och skaffa sig bra med flygerfarenhet. Ska man försöka skaffa sig lika mycket flygerfarenhet genom vanligt skärmflyg, får man nog leva ensam utan familj, och helst bo i Alperna eller i fjällen.

Egentligen tycker jag inte att flygning med paramotor skiljer sig speciellt mycket från vanlig skärmflygning, men det beror så klart på hur man flyger. Det finns paramotorflygare som bara flyger när det är helt lugnt och stilla i luften, och det är inger fel i det – det finns nog inget skönare än att flyga en lång fin tur över hembygden en sommarkväll när solen står lågt och det är varmt i luften. OK, en tur på låg höjd över gnistrande isar i skärgården en kall och solig vinterdag är inte så dumt det heller.

Men man behöver inte alltid flyga med motorn igång hela tiden om det var någon som trodde det. Paramotorn går att stänga av under flygning och det ger ju fördelen att man kan starta motorn när man kommer i sjunk. Lite fusk tycker nog många som flyger utan motor och tvingas landa när de förlorat lyftet, men varför skall man inte utnyttja motor när tekniken finns och det är lagligt? Motorn ger en ganska unik möjlighet att utnyttja den fina sjötermiken som uppträder vintertid vid vissa förhållanden och som kan vara ganska svår att hitta utan motor. Paramotorn är ingen begränsning av flygandet utan ytterligare en möjlighet att få vara i luften.

Man behöver så klart lämplig utbildning för att flyga paramotor. Vi har flera duktiga paramotorinstruktörer att välja på, titta på SSFFs hemsida. Utbildningen är indelad i två steg; PM1 och PM2. PM1 ger grundläggande behörighet och möjlighet att flyga under lugna förhållanden. PM2 är för de lite mer avancerade PM-piloterna och ger möjlighet att flyga under tuffare förhållanden och även möjlighet till längre distansflygning.

Växande utbud av motorer

När det gäller utrustning så finns det mycket att välja på; allt från enkla hembyggen till dyra motorenheter med massor av finesser och den senaste tekniken. Det bästa när det gäller val av utrustning är att rådfråga erfarna paramotorpiloter, ta tid på sig och bilda sig en uppfattning om vad man behöver i utrustningsväg. Det sämsta är nog att först köpa någon sämre begagnad motor och sunkig skärm och sedan upptäcka att grejorna man köpt inte passar ens behov.

Man får inte glömma att paramotorflygandet ställer stora krav på piloten. Eftersom man ofta flyger ensam och inte har erfarna piloter att förlita sig på, måste piloten på egen hand kunna göra bedömningar under vilka förhållanden som det är säkert att flyga. Och eftersom motorn för en del oväsen måste man flyga med sunt förnuft och tänka på omgivningen, en del motorer bullrar mer än andra men alla bullrar mer eller mindre. Eldrivna motorer kommer, men det dröjer nog ett tag innan det finns motorer med eldrift att köpa.



Sammanfattningsvis tycker jag att paramotor ger mycket flyg för en förhållandevis liten peng. En ny motor kostar cirka 30 000-45 000 kronor och en ny motorskärm kostar cirka 20 000 till 30 000 kronor. Ligger man inom skärmens viktområde kan man flyga med sin gamla skärm. En sak som man skall tänka på är nödskärmens maxvikt som man definitivt måste ligga inom, då nödisens sjunkhastighet är starkt beroende av lasten.

Det kan vara stor skillnad i vikt mellan olika motorpaket, från cirka 18 kg till 35 kg, men de flesta brukar ändå hamna på ca 30 kg fulltankade och med nödskärm. Var försiktig med tillverkarnas viktuppgifter, motorpaketet är nästan alltid mycket tyngre än vad som uppges.

Alltid redo för en flygtur

När man väl har införskaffat själva hårdvaran är det billigt att flyga paramotor då bensinförbrukningen bara är några liter per timme. Man kan till och med ha en liten pyttebil då de flesta moderna motorer är delbara och får plats i baksätet. Jag har nästan alltid med min motor i bilen, både när jag reser i arbetet och när jag åker på semester med familjen, för det blir nästan alltid någon timme över för flygning varje dag.

Jag känner mig naken och utsatt när jag inte har min PM-utrustning med, och när jag friflyger utan motor så känns det som om flygningen har mist en dimension. Med motorn på ryggen känns allt så mycket bättre!

Per Linnstrand representerar motorflyget i Skärmflygförbundets styrelse.



Steve Gustavsson i närheten av Helsingborg.

Foto: Steve Gustavsson



VM 2007

Text: Erik Rehnfeldt
Foto: Peter Sjöstedt

- Jag skall åka till VM i Manilla!
- Manila i Filippinerna?
- Nej, i Australien!
- Finns det ett Manila i Australien också?
- Nej, Manilla i Australien stavas med två l.

Manilla, där VM i skärmflygning 2007 gick av stapeln, är inte vidare känt, inte ens bland australierna själva. Dialogen ovan är lika vanlig när man talar med en australier som med en europé. Det är nog i stort sett bara skärmflygare som känner till den lilla orten i NSW, Australien. Den närmaste "kända" orten är Tamworth, 45 kilometer från Manilla, som är känd för sin country-musikfestival. Då börjar man förstå var ribban ligger. Manilla är en riktig liten håla.

Hur kommer det sig då att VM är lagt i Manilla? Jo, det är så att en man som heter Godfrey Weness har lyckats bygga upp ett litet skärmflygarparadis här. Godfrey sökte ett område i Australien som var lämpat för långa XC-flyg. Han hittade Manilla och köpte där en del av ett berg, anlade en start och satte sedan (1998) världsrekord i fridistans från sitt Mount Borah, som berget heter. Berg är kanske att ta i lite, det är cirka 300 meters fallhöjd ner till närmaste landning.

Därefter började Godfrey marknadsföra sitt flygställe med stor framgång. Efter att ha arrangerat många lyckade tävlingar och visat sig vara duktig på att få saker och ting att fungera, ansökte han om VM och fick det.



Robert Bernat i tävlingsskrud.

Efter 23 timmars resa, 5 långfilmer och 2 timmars sömn stiger jag ut ur metallcylindern som varit mitt hem under ett dygn. Man talar om för mig att jag nu är i Sydney, tack för det. Jag känner mig helt tom i huvudet och undrar om det är så här det känns att vara på ett raveparty i två dygn (fast då piper det väl i öronen också). Efter några dagar i Sydney anländer min vän Bruno Arnold. Han har en kompis som känner en kille i Sydney vars bror, Wesly, flyger skärm. Så självklart kunde Bruno bo hos honom. Det är ofta så det fungerar här. Människorna är väldigt vänliga och man behöver inte känna varandra bra innan de erbjuder både sängplats och mat. Vi åkte tillsammans med Wesly till Stanwell Park, det legendariska hanget strax utanför stan. Vi hade en mycket fin dag på hanget och avslutade med en burgare nere i parken, där det också var landning.

Så var det dags att ta sig till Manilla. Av en händelse skulle Wesly också dit, så jag fick naturligtvis åka med. Sex timmar senare anlände vi till platsen för VM. Det verkade som att alla de 2 500 invånarna var hemma hos sig, för det var ingen ute på stan i alla fall. Manilla känns som en vilda västern-stad. En gigantisk huvudgata där det finns plats för tre bilar i bredd åt vardera hållet. Affärer och banker med fasaden mot huvudgatan större än på resten av huset för att göra ett gott intryck på förbipasserande. Jag tror att det finns minst fyra pubar i stan. Man kan tydligt känna att det här en gång varit mycket liv och rörelse, men att det sedan länge har både svalnat och flagnat. Pubarna är fortfarande väldigt charmiga och har stark karaktär. Som "The Royal Pub" som drivs av trevliga och glada Vick och Tom, som verkligen tar hand om alla och ser till att man har det bra.

Några dagar senare ansluter min lagkamrat Peter Sjöstedt. Vädret är kanon och vi har ordnat med en hyrbil och en chaufför, allt som behövs för lyckade XC-flyg. Sandra, vår chaufför, är en rolig och "färgstark" lokal kvinna. Så värst många färger hade hon kanske inte utan det var mest grönt, vilket var färgen på den enda T-shirt jag såg henne ha under de tre veckorna hon jobbade åt oss. Förlåt, nu ljuger jag, Hon hade en annan T-shirt på avslutningsfesten, den var röd. Hon var i alla fall en jättebra chaufför, tog det lugnt, alltid glad och positiv och hittade oss alltid.

Så var det dags att flyga. Jippie! XC-challenge skall börja. Det är en tävling där det går ut på att flyga så långt man kan varje dag. Den som flyger längst vinner. Enkelt. Första dagen hade vi, som de flesta av er kanske redan vet, inte de bästa flygförhållanden. Det bildades ett par stora regnmoln i norr och eftersom det var sydliga vindar så flög de flesta i molnens riktning. Det visade det sig att regnmolnen övergick till att bli Cb-moln. Dagen slutade så illa att fyra piloter sögs upp i ett av åskmolnen, med följden att den kinesiska piloten He Zong Pin omkom och Ewa Wisnierska mirakulöst överlevde efter att ha sugits upp till 9 946 meters höjd. En fruktansvärd olycka som jag hoppas aldrig kommer att hända igen.

Glädjande nog hade vi under resten av tävlingen fina förhållanden, vissa dagar till och med fantastiska. Jag lyckades nästan att tangera mitt nordiska rekord (277 kilometer) genom att flyga 274 kilometer, tävlingens längsta flyg. Peter lyckades sätta eget personligt rekord genom att flyga 209 kilometer – grattis! Alla var glada och såg fram emot ett VM med samma förhållanden.

VM-invigningen blev över förväntan. Folk hade rest långväga för att beskåda invigningen. Överallt kantade de gatorna, sittandes i sina campingstolar och med en kylväska med öl inom armlängds avstånd. Det bjöds på nationsparad med lokala scouter som fanbärare. Tyvärr lämnade vår scouts motorik övrigt att önska med följden att Peter fick en flaggstång i ögat, lyckligtvis utan allvarligare men. Jag och Anna Rydh, som nu hade anslutit sig till det svenska laget, klarade hela paraden utan skador.

Under de följande två veckorna var de flesta dagarna lika. Det var briefing på morgonen, nästa briefing vid lunchtid då dagen oftast blev inställd på grund av dåligt väder. Det var regn, åska, vind eller något annat meteorologiskt problem. Några dagar fick vi också åka upp till starten och vänta ett tag innan dagen blev inställd. Det gav tid till att umgås med alla andra piloter, spela lite fotboll, äta ost och kex som vi fick varje dag till lunch, eller bara ligga och läsa lite om man var lycklig nog att få en plats i skuggan under något av de få träden på start. Hade man riktigt tur kunde man också bli bjuden på Red Bull av någon av de söta inhyrda Sydneyflickorna. Annars var opalförsäljningen och glassbaren populära tillhåll.

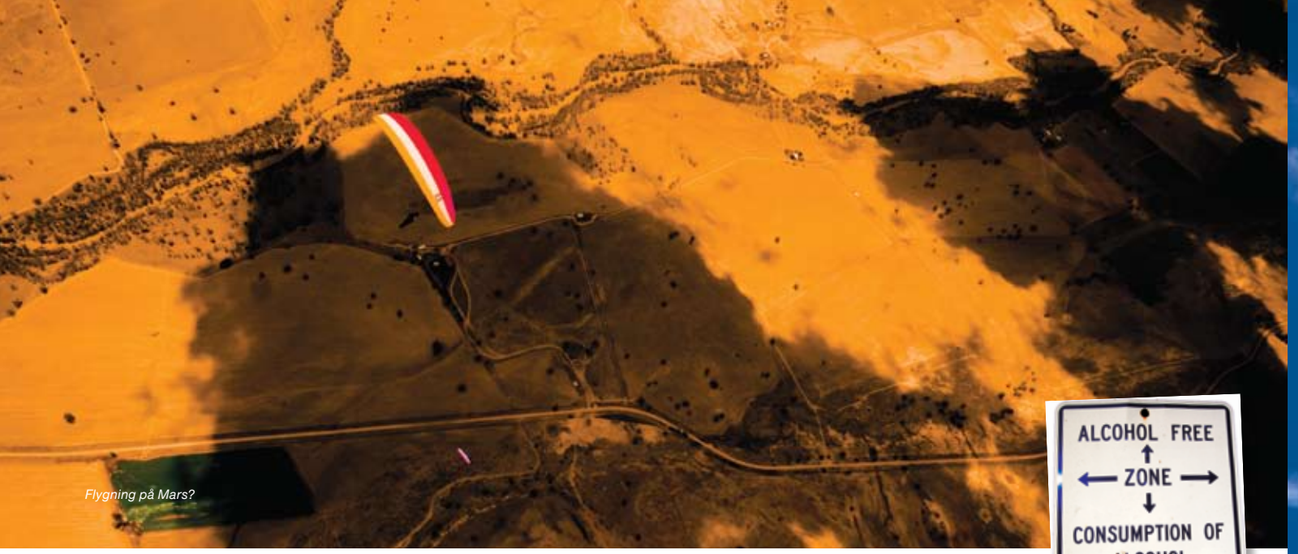


Välutrustad ung man på väg ut i vida världen.

Vid fem tillfällen fick vi faktiskt flyga tävling. Alla flygdagarna var svårlästa och med mycket svaga förhållanden. Det

VM dagbok dag 3
Förhållandena var svaga direkt efter start men blev sedan sakta bättre och var till slut riktigt bra. Alla kom upp till molnbas och där låg vi och väntade. Ingen ville sticka iväg först. Det innebär en stor risk att sticka tidigt. Det är lättare att starta senare och använda sig av piloterna som är längre fram för att visa var termiken är. Viktigt är också att starta när förhållandena är som bäst under dagen.

Efter en lång tids väntande så bestämmer jag mig för att det är dags att starta. Jag får sällskap av britten Russel Ogden och en tysk pilot. Vi flyger tillsammans en stor del av dagen. Tysken lyckas hitta en startblåsa vilket gör att han får lite försprång. Vi flyger i kapp en grupp som var framför oss. Jag och Russel fastnar tyvärr ett tag och letar termik. Väl i mål visar det sig att vi nog hade gjort ett ganska bra race. En mycket stor grupp valde att vänta in i det sista innan de startade. Detta skulle visa sig bli utslagsgivande då förhållandena hann bli mycket svaga innan denna grupp kom i mål. Många hinner inte i mål innan 18.30 som är dagens tidsbegränsning. Tyvärr flög Peter och Anna i den gruppen och de hann inte heller i mål.



Flygning på Mars?

krävdes verkligen att man tog det lugnt och försiktigt och det kunde inte jag. Jag tror att vi som flugit veckan innan hade svårt att växla ner från den snabba flygningen vi hade då. Ingen dag bjöd på speciellt bra flygning. Uppgifterna vi flög var mellan 47 och 61 kilometer, alltid med delar av eller hela banan under mycket svaga och svåra förhållanden. Det var alltid många piloter som bombade och inte kom i mål, så varje dag bjöd på överraskningar i resultatlistan. Det gällde verkligen att hålla sig i luften och komma i mål varje dag. Det blev tyvärr aldrig frågan om något ordentligt "race". För mig gick det bra första dagen, en sjätteplats, men sedan var det inget vidare tills sista dagen då det fungerade OK igen. Peter och Anna hade liknande upplevelser.

När det återstår endast en flygdag är det väldigt jämnt i toppen. Ingenting avgörs före alla har kommit i mål sista dagen. Jag kommer i mål ganska tidigt sista dagen och det börjar spekuleras vilt på landningen om vem som ska ta hem det hela. Det går rykten om att Bruce Goldsmith, som ledde tävlingen före sista dagen, hade bombat nära starten tillsammans med Christian Maurer och Thomas Brauner, alla kandidater till förstaplatsen. Jean-Marc Caron kommer i mål först av dem som låg i täten och sedan dyker Bruce upp, som en av de sista som klarar sig i mål. Frågan är om tidsskillnaden i mål på endast sju minuter detta sista flyg ska räcka för att Jean-Marc ska gå om Bruce och vinna? Till sist visar det sig att Bruce Goldsmith (UK) blir världsmästare 2007 med endast 17 poängs marginal framför Jena-Marc Caron (Frankrike). Det är en oerhört liten marginal efter fem flygdagar i dessa förhållanden. Det hade räckt att Caron flugit cirka 5 minuter snabbare sista dagen för att han skulle ha tagit första plats!

På tredje plats kom Thomas McCune (USA). På damsidan vann Petra Slivova (fd Krausova, Tjeckien) som flugit fantastiskt bra de tre första dagarna och faktiskt ledde hela VM ett tag. Tyvärr bombade hon både fjärde och sista dagen men lyckades i alla fall bli bästa kvinna. Också hon med endast 17 poängs marginal över tvåan Viv Williams (Australien). Tredje bästa kvinna var Harmony Gaw (Nya Zealand).

På det hela taget var det en utmärkt resa. Jag gillar verkligen Australien. Tyvärr var det ju väldigt dåligt väder under VM och många var missnöjda. Godfrey fick en hel del kritik, och för en del fanns det belägg. Men om vi hade haft samma väder som underXC-Challenge hade det varit en fantastisk tävling. Välorganiserat och en bra upplevelse på det hela taget. Resultatmässigt blev det inte alls vad jag eller de andra i laget hade hoppats på, men det var väldigt lärorikt. Vi fick verkligen sätta våra psyken på prov både vad det gällde dåliga resultat och långa dagar med dåligt väder. Det känns som jag har vuxit som pilot under denna tävling (inte på längden tyvärr). Vad mer kan man önska?



Helgesen. Spitzen-pilot fra Norge.



På väg mot CBt.

Dag 6, VM
SOOOOOL!!!!
Vi åker upp på berget men det ser ut att vara väldigt stabilt och det dröjer innan molnbasen ens börjar närma sig en acceptabel nivå. Till slut får vi en uppgift på cirka 60 kilometer. Tyvärr är det återigen "elapsed time" men denna gång med 3 starttider med 30 minuters intervall. Den första 14.15 och den sista 15.15. Fönstret öppnar och vi har inga förhållanden för att flyga. Det finns ingen termik. Först byter vi startplats, sen står vi och väntar i värmen. Kl 14.50 går det att starta, men det är verkligen inte bra förhållanden. Många bombar ut, jag lyckas ta mig upp bara ca 50 meter över landningen. Puh...

Racet börjar. Jag blir sen till starten men sen går det ganska bra. Peter och jag är med i täten. Sen kommer vi lågt och håller på att landa men klarar oss precis. Senare flyger vi ut på plattlandet och tar näst sista turnpointen. Därefter är termiken mycket dålig och jag och Peter har oturen att landa.
Precis det som inte fick hända! Det är säkert 100 piloter som lyckas hålla sig uppe i nästan noll stig och driftar vidare, och ganska många lyckas till och med att ta sig i mål.

Dag 8 VM
Å neeej åååå neeeeej åååå neeeeeeej!!!!!!
Jaha, det var det det. En repris av förra tasken ungefär. Fast den här gången hade vi ett Race to Goal. Det var svagt på morgonen och vi startade först 13.30. Starten för den 55 kilometer långa banan var 14.30. Förhållandena visade sig vara ganska bra medan vi väntade på start men blev snart dåliga igen.

Jag och Peter kom iväg bra i starten. Vi var med i täten, det kändes kul. Jag trodde att det skulle bli en bra dag och ett riktigt race, men den känslan försvann så fort vi tagit första turnpoint efter första glidet. Där var det svårt att hitta lyft. Mycket piloter kors och tvärs. Till slut kom en gaggle upp en bit ifrån mig. Jag, Greg Blondeau och Tomas Brauner stack iväg lite lågt. Jag hittade en bra blåsa lågt och var nöjd en stund. De som var högst bakom oss kom snart glidande och anslöt sig. Nu låg jag bra till i den främre klungan och jag trodde igen att det kanske skulle kunna bli lite race. Men efter nästa glid så hamnar jag lite vid sidan av och lyckas inte hitta något bra stig. Jag vet faktiskt inte riktigt hur det gick till. Efter lite sökande så finner jag en bubbla som jag sedan lämnar för att flyga in under ett moln.

Det skulle visa sig vara ett stort misstag. Jag hittar inget stig alls under molnet och tvingas glida vidare. Det tar inte lång stund innan jag står på backen. Tusan! Inte långt efter kommer klunga efter klunga och passerar över mig. Jag tror att fler än 100 piloter tog sig längre.

Längre fram skulle det visa sig att förhållandena blev ytterst svaga och många landade innan mål. Mycket tråkig flygning tycker jag med dessa svaga förhållanden. Synd att vi inte har så bra förhållanden under VM som vi hade under XC-challenge, det hade varit skoj det. Peter och Anna kom längre än jag men de hade en bit kvar till mål när de landade. Peter kom längst av oss tre.

Jag behöver väl knappast säga att jag var väldigt missnöjd. Jag minns inte när jag har flugit så dåligt två dagar i rad i en tävling? Så nu är det över för mig. Nu finns inte längre någon möjlighet att få en bra placering ens om det blir 5 dagars flygning till. Detta VM har gått från en bra start till katastrofresultat på två dagar, något slags nytt rekord. Jag skall försöka att hitta rytmen igen de sista dagarna. Det är alltid bra träning. Kanske kan jag få till det några dagar i alla fall. Bara förhållandena blir lite starkare så kanske det kan gå? :)





Väststarten

Dag 10
Efter en frukost i solen utanför vårt hotellrum så åkte vi upp till start. Godfrey hade sagt på breifingen att idag skulle bli ännu svagare förhållanden än tidigare dagar, är det möjligt undrade jag?

Väl på start så såg det ut att kunna bli flygning, men det såg väldigt låååångsamt ut. Jag kom i luften ganska tidigt och det var verkligen inte så säkert att vi skulle kunna hänga kvar. Det gjorde vi i alla fall och kom så småningom iväg längs banan som idag var en "elapsed time" med fyra start tider att välja mellan. Banan var en rak linje till mål 53 kilometer bort. Ingen kom iväg på de första starttiderna. Jag var i bra position för den näst sista starttiden och stack då iväg med en liten grupp piloter som de första att ge sig iväg längs banan. Kanske var det inte taktiskt riktigt, kanske skulle det vara bättre att vänta till den sista starttiden. Men jag kände att det var för osäkert om jag skulle kunna behålla en bra höjd i 20 minuter till, och bestämde mig för att starta.

Det var mycket långsamt i början pga av den fuktiga marken som gav svag termik och låg molnbas. Förhållandena blev sakta bättre längs banan och jag tror att jag till slut lyckades ta mig i mål som tionde pilot. Men antagligen har många av de som startade senare flugit fortare.

Eftermiddagsflyg vid Coll de Rates syd.

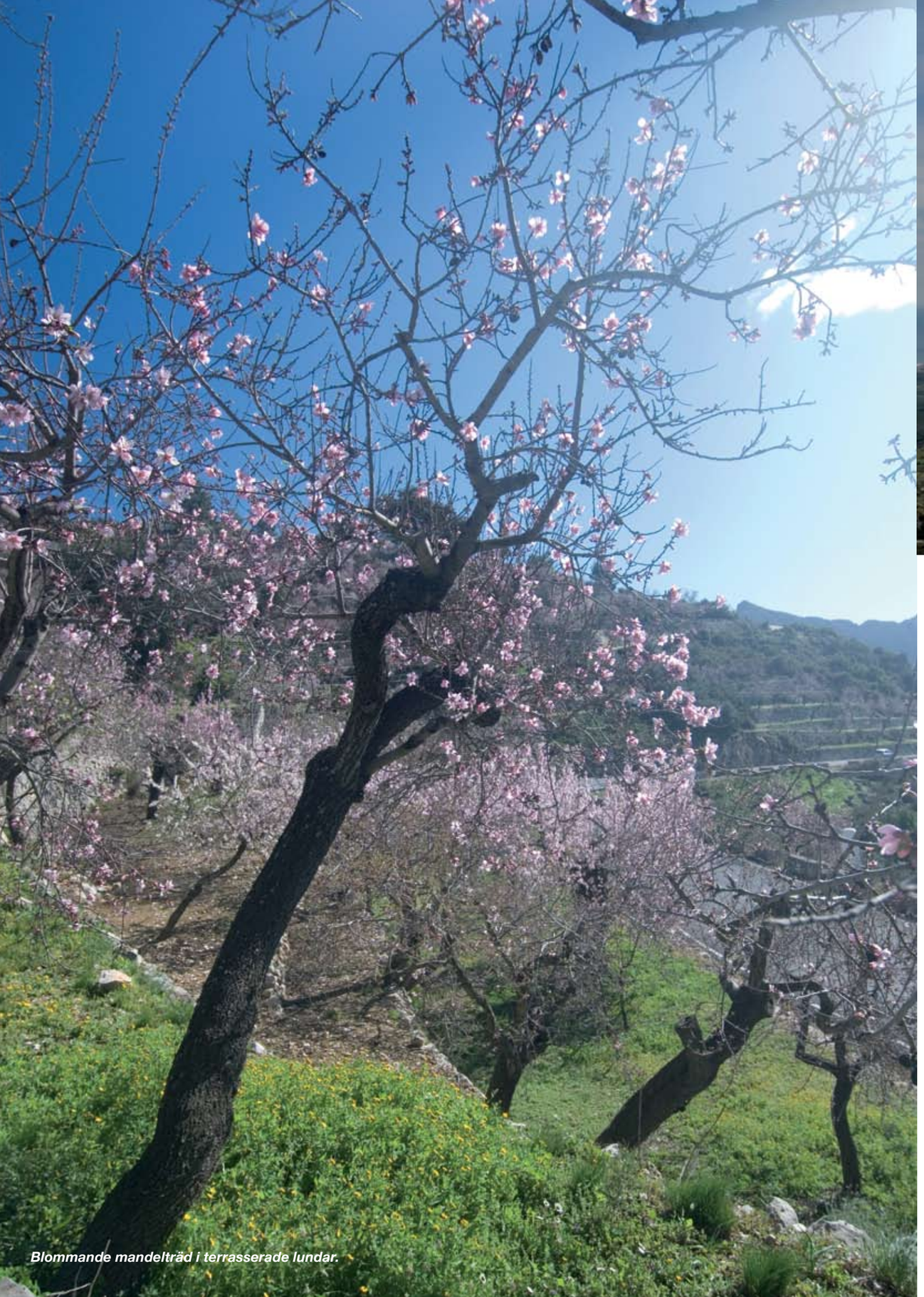
Bland apelsinlundar och mandelblom

Bergen kring Xalódalen i sydöstra Spanien gömmer ett litet paradis för skärmflygare. Här finns starter i flera vindriktningar och ett dramatiskt landskap att njuta av. Att dalen dessutom är en liten oas fylld av fruktodlingar och vinstockar gör inte saken sämre.

Text & foto: Marko Wramén (foto detta uppslag: Winston Gliddon)



Vy ut mot havet när man flyger vid Loma Larga.



Blommande mandelträd i terrasserade lundar.

Det är 20 grader varmt och doftar av vilda örter när jag gör i ordning skärmen för start. Skuggorna på bergen runtomkring har blivit allt längre, men den låga solen ger fortfarande lite värme. Nu har också den sydliga vinden mojnat tillräckligt mycket för att jag ska kunna göra en bakåtstart.

Ögonblicket därefter svävar jag fritt över sydsluttningen till tonerna av min ystert pipande variometer. Snart seglar jag 100 meter över bergsryggen, med Xalódalens fruktodlingar 800 meter nedanför på den norra sidan och en oländig och öde dalgång på sydsidan. Österut glimmar Medelhavet, med Ibiza och Mallorca synligt vid horisonten. Vilken härlig frihetskänsla! Jag skrattar högt av glädje medan ett hundratal får rinner fram på sluttningen under mig och en stor rovfågel termikar längre bort längs berget. Efter en knapp halvtimme lägger sig vinden ytterligare och luften tappar sin bärighet. Dags att styra österut till det lägre partiet där det går att ta sig över på nordsidan. När jag glider över passet öppnar sig Xalódalen framför och under mig, med rader av apelsinträd, mandarinodlingar, citronträd och olivlundar. Vinrankornas snöräta rader har ännu inte fått sin gröna skrud, men är inte mindre vackra för det.

Jag har fortfarande många flera hundra meters höjd över dalbottnen och kan njuta av vyerna. Så småningom måste jag ändå bestämma mig för en landningsplats och påbörja inflygningen. Nere i dalen avslöjar flera rökpelare att vindriktningen är en annan. Snart står jag tryggt på marken igen och överväldigas av de härliga dofterna. Friskt doftar också den saftiga apelsinen jag plockar direkt från trädet. För att inte tala om hur den smakar – wow!

Alicante är en relativt känd destination för svenska piloter. Med sol, bad och flera pålitliga flygställen lockar det många att tillbringa en vecka här. Mer okänt är Xalódalen, 1,5 timmes körning norrut. Omgiven av berg och åsar med upp till 700 meters fallhöjd är dalen en blommande oas med flera små byar. I Xalódalen (eller Jalón som det heter på spanska, Xaló är namnet på valencianska) breder apelsinodlingarna ut sig i vackra rader, kompletterade med olivlundar, citronträd och rätlinjiga vinodlingar. Här har sydafrikanen Winston Glidden nyligen startat upp sin skärmflygningsverksamhet. Under namnet Wegofly tar han besökande piloter till områdets olika starter, ger råd om väder och vind och hämtar upp efter landning.

Jag kommer hit en vecka i mitten av februari med förhoppningen att få flyga i fint väder och samtidigt upptäcka ett nytt område. För något år sedan besökte jag Alicante en bit längre söderut för en veckas höstflygning, men slogs av hur fult det var där med alla hårdexploaterade turistanläggningar och ett torrt stenigt landskap. Förhoppningen är att Xaló erbjuder vackrare vyer och ändå bra flygning.

Det börjar bra, med mängder av mandelträd som blommar romantiskt i rosa och vitt mellan de små ganska charmiga byarna. Visst finns här många engelsmän och andra invandrade ”nyspanjorer” som flyttat ner och köpt hus eller lägenhet för att leva det goda livet. Men allt är mer småskaligt och framförallt grönare, jämfört med Alicante och Benidorm ute vid kusten.

Jag får också ett härligt flyg redan andra dagen (första dagen blåste det så vi höll på att ramla av bergsryggen). Vi skumpar upp på en bergsrygg längs en riktigt dålig väg. Men belöningen väntar på toppen i form av den lilla startplatsen Loma Larga. Vänd mot nordväst är den perfekt för de udda förhållanden som råder under mitt besök. Höjdskillnaden är inte så stor, den lilla landningen ligger bara 200 meter lägre. Men när jag som tredjeman kommer i luften finns det gott om dynamiskt lyft längs bergssidan och jag glider behagligt fram och njuter av vyerna. Efter ett tag hittar jag en svag men stadig termikblåsa och börjar sakta cirkla. Varv efter varv skruvar jag mig upp, och snart är de andra skärmarna bara små prickar under mig. När jag når 800 meter över start, 1200 meter över havet, dör lyftet ut (eller så tappar jag det) och jag kan återigen börja slappeflyga. Nu är jag högt över bergsryggen och ser hela Xalódalen sträcka



Högt över Loma Larga syns terrasseringarna tydligt.

ut sig västerut. Österut fortsätter oliv- och mandelodlingarna att breda ut sig nästan hela vägen till kusten. Dr glimrar Medelhavet blått och lockande, och det höga sockertoppsberget vid Benidorm sätter lite exotisk prägel på horisonten. Det var precis ett sådant här flyg jag drömde om när jag bokade flygbiljetterna till Spanien!

En timme senare står vi på landningsplatsen och myser, så där som man gärna gör efter ett bra flyg. När vi sedan troppar in på Halleluja bar för en after flight-öl visar det sig att halva byn har sett oss flyga och nu nogsamt förhör sig om flygförhållandena, vem som hade vilken färg på skärmen och hur det egentligen är att skärmflyga. Det är lätt att få kontakt med de lokala stammisarna, speciellt som Winstons unge medhjälpare Pepe är en bygdens son som känner alla.

Nästa dag har flygvädret tyvärr gått upp i rök, så vi ägnar oss åt lite sightseeing och startplatsrekognoscering istället. Eftersom Winston precis startat upp sin verksamhet, och ingen annan har flugit i området, finns det mycket att upptäcka. Precis bakom Winstons hus har han och Pepe till exempel hittat ett flygställe som lovar riktigt gott inför sommaren. En brant klippsida inne i en gryta vänd mot södersolen producerar rejält med lyft. Enda nackdelen är att det krävs en rejäl klättring för att komma upp. Vi hjälps åt att röja starten i hopp om att blidka vädergudarna med vårt kroppsarbete.

Lyckligtvis finns det annat att göra här än just kroppsarbete. Lilla Xaló har förvånansvärt många barer. Ett trevligt sätt att bekanta sig med lokalbefolkningen och den spanska kulturen är att gå på ”tapear”. Det spanska ordet betyder ungefär tapas-runda och handlar i praktiken om att gå från bar till bar för att ta en öl eller ett glas vin tillsammans med en liten maträtt. Det här gör man oftast på stående fot vid bardisken (där priset också är lägre jämfört med om man sätter sig ner). När allt är uppätet och uppdrucket går man till nästa tapasbar. Och till nästa och nästa. Gott, trevligt och omväxlande.

Varje bar har dessutom ofta sin specialitet. På Bar & Restaurante La Pista ska du till exempel inte missa den utsökta vildsvinsgrytan – guisado de jabali, eller de fina grillspetten med embutidos (charkuterier). Bar Rincon är känd för sina goda pelotas, som påminner mycket om svenska kåldolmar. På Bar Montserrat kan den modige testa callos. Det är en gryta gjord på kotunga, grisinälvor och korv. Smakar konstigt nog bättre än det låter.

Att åka till en europeisk skärmflygdestination i februari är en riskabel affär. Det dåliga vädret fortsätter, och vi lyckas bara klämma in några korta topp till botten-flyg mellan de kraftiga vindarna. Jag kollar konkurrenternas webbsidor för att se om det bara är vi som inte kommer i luften, men det är lika illa i hela södra Spanien.

Men så en kväll ger vårt tålamod resultat. Vi har suttit uppe på Coll de Rates och väntat på att vinden ska mojna. Coll de Rates är dalens bästa flygberg och Winstons stolthet. Förutom vackra vyer bjuder berget på starter åt både söder och norr. Startar man söderut så får man vackert flyga en bit österut och sedan korsa bergskammen för att komma in i Xalódalen där alla landningsfälten finns. Nu är det inte så dramatiskt som det låter, det finns ett bra ställe där turbulensen är måttlig. Startar man norrut har man ett stort landningsfält precis nedanför, vilket kan kännas tryggt för den oerfarne eller försiktige. Höjdskillnaden för båda starterna är runt 700 meter.

Det är härifrån jag får mitt sista rejäla flyg under besöket. Precis som vid vårt första flyg kan vi leka i det dynamiska lyftet uppe på bergskammen. Jag har hangat en del tidigare, men aldrig på så hög höjd. Det känns rätt speciellt att glida runt i en miljö där havet skymtar i bakgrunden medan höga vassa bergsryggar ramar in omgivningen. Lite extraskoj är det att byta miljö när hangvinden lägger sig och vi flyger runt Coll de Rates. När vi korsar kammen är det en vidunderligt vacker dal som öppnar sig.

Trots varierande februariväder fick jag en fin vecka i Xalódalen. Det är en frodig och vacker miljö, som blir än finare tack vare flera små uråldriga byar och god mat och dryck. Och jag fick trots allt mer än fyra timmar i luften. Området har definitivt potential som flygresemål, och jag kom överens med Winston att jag måste komma tillbaka en annan gång, när vädret förhoppningsvis är bättre.



Xalódalen sedd från luften ovanför Loma Larga.



Dynamiskt kvällsflyg vid Coll de Rates syd.

XALÓ/JALÓN

Starter:

Coll de Rates nord
935 m ö h, cirka 700 meters fallhöjd. Nord-nordostliga vindar. Liten startplats som vetter ut mot dalen. Nås med bil.

Coll de Rates syd
950 m ö h, cirka 720 meters fallhöjd. Syd-sydostliga vindar. Något större startplats, rymmer två skärmar samtidigt. Nås via en stig från nordstarten.

BabyColl
Nord-nordvästliga vindar. Betydligt lägre än Coll de Rates. Liten startplats som nås via en tio minuters promenad längs en liten stig.

Solana
Syd-sydöst. Liten startplats som kräver en rejäl klättring innan man når den. Men kan ge fina flyg, speciellt på sommaren.

Loma Larga
420 m ö h, fallhöjd cirka 200 meter. Nordvästlig. Liten take off, direkt på ås med både hangmöjligheter och termik. Nås med bil, men vägen är dålig.

East take off
Ostliga vindar, hang och termik. Kräver oftast en del klättring.

Morro de Toix/Calpe
Syd-sydväst. 250-285 m ö h (två startplatser).
Termiskt hang med landning på liten strand med många höga hinder runtomkring.

Calpe Beach
Sydost. Litet kusthang i Calpe.

Terre Mitica
sydostliga vindar, hang och termik.

Landingsfält

Coll de Rates landing
225 m ö h. Stort nytt fält med massor av plats, snett nedanför Baby Coll, men också lättillgängligt från Coll de Rates syd och nord.

Loma Larga landing
Ganska litet fält 220 m ö h, nedanför Loma Larga-starten.

Chicken-shed
Det officiella landningsfältet, nära byn Parcent. Fältet delas i två delar av ett långt buskage och ett träd, men fungerar bra ändå Nås för det mesta från både Coll de Rates nord och syd.

Ta sig dit
Det lättaste är att flyga till Alicante, där Winston hämtar dig på flygplatsen. Men det går också att flyga till Valencia. Sterling flyger till exempel från Köpenhamn, Göteborg och Stockholm till Alicante. Som med alla lågprisbolag varierar priserna, men räkna med minst 1 000 - 1 600 kronor tur/retur.

Wegofly
www.wegofly.co.uk
Beläget i Xalódalen en bit inåt land på en halvö, ungefär mitt emellan Valencia och Alicante, en bit norr om Benidorm. Drivs av sydafrikanen och engelske medborgaren Winston Gliddon. En veckas boende, flygguidning och transport till start och från landning kostar 400€.





Små snabba skärmar i snön

Röda Rappet i Åre.

Den gångna vintern har ett nytt fenomen dykt upp i Sverige. Det är speedflying, eller om man så vill speedriding som gjort entré i framförallt Åre-området. Det handlar om skidåkare som med hjälp av små blixtsnabba skärmar hoppar, flyger och glider ner för bergen i hisnande farter. Entusiasten Fredrik Gustavsson berättar mer.

Text: Fredrik Gustafsson, Foto: Lars Hedström

Tyck vad ni vill, men speedflying/speedriding är här för att stanna. Se bara hur det gick på årets upplaga av sportbranschens största mässa, ISPO-mässan, där totalt 1970 utställare från 48 olika länder visar upp sina nyheter inför kommande säsong. På de 180 000 kvadratmeter stora mässutrymmena riktas varje år fokus mot att plocka fram de mest innovativa idéerna och kreativa, nya produkterna; detta görs i den prestigefyllda tävlingen ISPO Brandnew.

> *Speedrider*
> *Vinnare av ADVANSA Overall Award. Italienska tillverkaren Jochum & Nesler kombinerar i sin speedskiingskärm tekniken i fallskärmen och paraglider för att ge skid- och brädåkare en ny upplevelse utför berget. Åk i snön när den är vit och fin; sväva några centimeter ovanför när det blir skare eller stenigt.*

Detta var ISPOs jurys förklaring till varför Speedriding är årets grej i sportbranchen...

Okej, jag ska försöka reda ut begreppet med de små skärmarna som flyger fort, har rätt kass glidtal och är fantastiskt roligt!

Vi spolar tillbaka 15 år. Det var ungefär då det började och pionjärerna kallade det för speedriding. Det var fransoser med små fallskärmar som de trimmade om en aning och sedan fotstartade med. Sedan kom någon på att det var enklare att starta och landa med skidor under fötterna.

Många skärmflygare tog senare till sig sporten och bland akropiloterna blev det en självklarhet att köra speedriding på vintrarna. Farten och adrenalinpumpet tilltalade piloter som Mathias Roten, Antoinne Boisselier, Francois Bon, Antoine Montant och David Eyraud, för att nämna några av de mer kända namnen inom denna nya sport.

Några år senare kom några skärmflygföretag på att det kunde göras bättre. JN Hellracer var först ut med en serietillverkad speedflyer, tätt följda av märken som Gin, Niviuk och Ozone. Just det, nu hette det helt plötsligt speedflying! Och visst flyger skärmflygbranchens skärmar bättre än fallskärmarna. Snyggare är de också! Men, det är ju inte flyga som är grundtanken med speedriding, även om det är löjligt kul att swoopa förbi marken i 70-80 kilometer i timmen. Tanken med speedriding är att åka fort nära marken och om ett stup på 100 meter eller stenskrövel dyker upp i färdlinjen så är det bara att dra på för fullt och sedan dra lite i bromsarna för att ”flara” över hindret! Skärmen jobbar som en räddande ängel och landningen blir (oftast) mjuk.

Lätt start och direkt styrning

Styrningen är som på vilken glidskärm som helst, med viktstyrning och bromshandtag. Dessutom finns det speedflyers med trimmers och de utan trimmers. Det finns för- och nackdelar med bägge koncepten. Skärmarna startar väldigt enkelt, att hålla i bärremmarna vid start är oftast överflödigt. I och med att skärmarna är små och väldigt snabba är styrningen milt sagt direkt. Viktstyrningen är brutal. Farten på dagens nya speedflyers ligger mellan 45 och 80 kilometer i timmen beroende på hur mycket du bromsar/trimmar din speedflyer. Ikrokningsvikt spelar också in.

Att starta till fots är helt OK, men att landa känns inte så himla smart utan skidor under fötterna. Med skidor kan du både starta, åka och landa i både mot och medvind. Francois Bon har världsrekordet i fart med speedflying/riding, 146 kilometer i timmen med en åtta kvadratmeter stor Gin Nano... Skidor på fötterna anbefalles vid landningen ;-).

Vad behöver du då för att komma igång med speedriding/speedflying? Först och främst en för din vikt och erfarenhet lagom liten skärm, samt en speedflyingsele eller lättviktssele. Skärmarna är som regel mellan 10 och 15 kvadratmeter. Och tro mig, en 14 kvadratare går fort nog om man som jag väger 95 kilo!

De flesta märkena som säljer kit har en vrängbar sele/ryggsäck. Ofta en lätt modifierad variant av ultralätta skärmflyg selar/ryggsäck, så som Gin Yeti-selen blev Gin speedflyer. Sup’Air och Ozone är först med att ta fram mer genomarbetade speedflyingselar (de är dock inte vrängbara). Inget av märkena har någon sele med skydd. Vanligt är dock att speedflyers i likhet med skidåkare, motorcrossförare med flera kör med ett ryggskydd modell sköldpaddskydd. Hjälm är vanligt förekommande, det blir så kallt om öronen med bara mössa.

Hur fungerar det i praktiken?

Först och främst, det här är en aktivitet som man bara utövar i offpisten. Undan från andra skid- och brädåkare. Ju längre ifrån desto bättre. ALDRIG i närheten av pisten! Om vi även i fortsättningen ska kunna dra nytta av liftarna för att ta oss upp på bergen, så är det viktigt att vi sköter oss exemplariskt. Inte nog med att speedflying/speedriding hamnar i dålig dager, skärmflygare o snowkitare dras med ner i skiten. Varför? Den normale fjällturisten har ingen aning om vad det är som flyger omkring i närheten av hans barn... Och skulle vi pricka en oskyldig fjällgäst så har vi nog flugit färdigt i det skidområdet.

Man startar genom att rikta skidorna neråt i fallinjen, utan att hålla i bärremmarna, bara i bromsarna. Upp kommer skärmen och sedan bär det av i en hisnande fart. Första åken blir som regel mest att förstå hur dåligt glidtal man har. Sedan börjar man svänga mer o mer, flyg för flyg. Allteftersom blir du bättre och bättre på att följa terrängen. Svängarna blir mer kontrollerade och pitch och roll blir mer dina vänner än marodör...

Glöm dock inte bort att Speedriding/flying är livsfarligt! Gillar du inte lite risker i livet så kan du lika gärna hoppa över denna med. Att missbedöma sjunket i en sväng i 70 kilometer i timmen nära snö eller stenig terräng är inte bra för hälsan... Att läsa terrängen är viktigare än att kunna flyga glidskärm. Du kommer långt med att vara duktig friåkare. Åker Du bara skidor en vecka om året så ska du nog hoppa över denna aktivitet...

Annorlunda sätt att rekrytera nya piloter

Var placerar vi då in vår nya aktivitet? Kanske någonstans mellan kitewing och snowkite, med en sväng av skärmflygning och fallskärmshoppning? Eller tvärtom?

En del av er frågar säkert varför någon vill hålla på med speedflying/riding? Enkelt att svara på. Det är helt fantastiskt kul! Farten o närheten till marken gör att adrenalinet formligen sprutar ur öronen när man stannar nere vid liften. Man vill upp igen, fort!

I Åre har vi, Fredrik Gustafsson och Pål Rognöy, kört 3 timmars prova-på bland de lokala skidåkarna med mycket gott resultat. Alla gillar det skarpt och för några har detta varit vägen in i skärmflygningen. De vill flyga mer och bättre, de har bara inte vetat om det tidigare. Vi når alltså ut till en grupp piloter som tidigare inte tittat åt vårt håll. Så värna om speedflying/speedriding för att vi ska få in den yngre generationen i flygningen i Sverige. Det behövs.

Jag jobbar som instruktör i Åre och för mig har det varit kanon att när eleverna har flugit iväg från Åreskutan kunna ta ett snabbt speedriding-åk ner till liftens dalstation och snabbt vara uppe vid starten igen innan eleverna är på plats för ett nytt flyg. Man blir helt enkelt en gladare människa av speedriding! Speedriding/speedflying är det enda jag kommer att sakna av vintern nu när sommaren kommer mot oss.

Svenska Skärmflygförbundet vill poängtera att åsikterna i artikeln är artikelförfattarens egna, och att förbundet inte har tagit ställning till speedflying/speedriding.



Det gäller att hålla sig undan vanliga skidåkare.

Foto: Jonas Pannagel



Ori Levin backglider i Flottsbro-backen söder om Stockholm.

Klubbpresentationen:

Cirrus

Cirrus Skärmflygarklubb, grundad 1989, är en av Sveriges största och äldsta skärmflygklubbar. Klubben håller hus i Stockholmsområdet och har cirka 150 medlemmar i alla åldrar, från 17 år till över 70 år.

text: Jenny Persson/Cirrus

Vi är en aktiv klubb för både erfarna och nya piloter. Hos oss finns aktiviteter för alla. Från organiserad balansering och backlidning till tävlingar med Team Cirrus i spetsen – en grupp piloter som har haft fina placeringar på tävlingar runt om i världen. Att klubben drivs av ett stort gäng engagerade piloter visade sig inte minst förra året då Cirrus stod som arrangör och medarrangör till tre av Sverigecupens fem deltävlingar. Bland annat arrangerar vi Mälarcupen tillsammans med en annan Stockholmsklubb. Mälarcupen är Sveriges hittills enda vinschtävling med SC-status, och mycket välbesökt.

Eftersom vi håller till i Stockholmsområdet är vi bortskämda med många mindre slalombackar som är utmärkta för att träna starter och landningar. Backarna fungerar som träffpunkt för många piloter, där vi delar med oss av erfarenheter. Flera av backarna kan man dessutom ta sig till med tunnelbana. Kan det bli mera lättillgängligt?

När isarna ligger erbjuder Stockholms skärgård mängder av fantastiska hang och fortfarande upptäcks nya flygställen. För höjdflyg, distans och termik åker vi ut till vårt fina sommarfält Tärna, där det vinschas alla flygbara helger mellan april/maj till oktober. Vi håller alltså öppet även under sommarens semesterperiod. Detta har visat sig ge fina resultat i statistiken över Sveriges flygställen. Tärnafältet ligger oftast överst på listan över de fält som det flygs flest distanser från. Under årets blöta och kalla månader arrangerar vi föreläsningar med olika teman som GPS-träning, tävlingstaktik och meteorologi. Vi prioriterar säkerhet och har ett högt säkerhetstänkande inom hela verksamheten. Under höst och vår arrangeras nödskärmsompackningar och klubben satsar under våren 2007 på att utbilda samtliga fältteam i första hjälpen.

Cirrus har även Stockholms största paramotorsektion som samlar många av Mälardalens motorburna skärmflygare. Vi är runt 30 piloter som flyger motor, ibland ensamma men ofta tillsammans. Det kan vara i Haninge, på Värmdö eller söder om Värmdö, i Västerås eller i Uppsala. I Stockholm finns det mycket bebyggelse och många människor, så för att inte bullra för mycket på samma plats försöker vi variera våra startplatser. Det gör också att vi får flyga över nya spännande platser, och sådana finns det gott om i vår region. Läs mer om oss på www.cirrus.nu Gästande piloter är välkomna att höra av sig till klubbfunktionärerna som ni finner på hemsidan. Då kan vi tipsa om fler flygställen. Välkomna!



Foto: Jonas Pannagel

Ori Levin på hanget i Rangsta.



Foto: Jenny Persson

Hos oss får varje pilot en egen ”ny



För att en tävling som Mälarcupen ska kunna fungera krävs många funktionärer och mycket utrustning.

Foto: Jonas Pannagel



PM-flygning i Stock-holms skärgård.

Foto: Johan Henschen



I väntan på vind i Tensta.

Foto: Jenny Persson



Foto: Can Sahin

Lyckad paramotorträff i Åskebro

2007 års Big Paramotor Meet hölls 25-27 Maj, som vanligt i Åskebro. Vädergudarna var på vår sida och gjorde det möjligt att flyga alla dagar. Det fina lilla privatflygfältet bjöd på perfekta förutsättningar; stora välklippta ytor plus omgivande fält för start och landning, bra parkeringsplatser och en hangar för utställare och café. Det lockade hela 57 piloter att delta!

Text: Fredrik Wik

Fredagen inleddes blåsigt och de första besökarna fick det lite kämpigt i vinden. Men framåt kvällen mojnade det och många piloter kom upp i luften och kunde njuta av den fina utsikten. Det var också en trevlig stämning och många kul möten med flygkompisar som inte träffats på länge. Lördag morgon såg fin ut – sol och blå himmel. Det var med glädje jag svängde in framför hangaren och såg en mängd uppradade paramotorer blänka i morgonsolen. Dock hade den rutinerade piloten sedan länge läst in sig på alla vindindikatorer och konstaterat att vinden var i starkaste laget.

Men vissa piloter ger inte upp så lätt. Efter Görans morgonbriefing gav sig paramotortvillingarna från Corsair Sweden iväg mot Köping tillsammans med den rutinerade skåningen Ulf. Det tog sin tid att komma dit – men desto snabbare att komma tillbaka till fältet med vinden i ryggen.

Dock gällde inte detta för Ulf, som flög vidare mot Kungsör och sedan ner på södra sidan av Mälaren för att långt senare vända norrut mot Västerås. Det blev en rejäl rundtur på 86 kilometer! Och ett personligt hastighetsrekord på 87 km/h när vinden låg på i ryggen. Under dagen följde sedan ett par olika flyg men den mesta tiden gick åt till att utbyta erfarenheter, studera nya blänkande motorer till salu och diskutera flyg i allmänhet.

Framåt kvällen mojnade vinden och det blev fullt flygbart. En lyckad taktisk fint med tidigarelagd grillfest i hangaren gjorde att febril aktivitet utbröt på fältet när mätta och energiska piloter började starta framåt halvåtta-tiden. Aldrig tidigare har så många paramotorflygare varit i luften samtidigt! Troligen var det svenskt rekord när man samtidigt hade 18 piloter inom synhåll från fältet. Och då var många utom synhåll ute på distansflyg.

Bättre väder var det på söndagen, svaga vindar och klarblå himmel. Förmiddagen bjöd på ljuvlig flygning och många piloter var i luften. En skaplig vårtermik gjorde flygningen intressant och fler piloter kurvade i försommarblåsorna. Upp till tre meter per sekund i stig med motorn på tomgång var fullt möjligt. Framåt lunchtid började de mer långväga gästerna packa bilarna och resa hemåt, säkerligen nöjda och kanske mätta på flygning för denna helg.

Sammanfattningsvis kan man säga att helgen blev mycket lyckad och givande. Trots det stora antalet piloter (57 stycken från Sverige, Island och Spanien) och massor av starter och landningar inträffade inga tillbud eller olyckor. Ett stort tack till Göran Aronsson, Rolf Nilsson, Christer Adell och deras familjer för en lyckad helg!



Foto: Mats Orrgren

Nära ögat



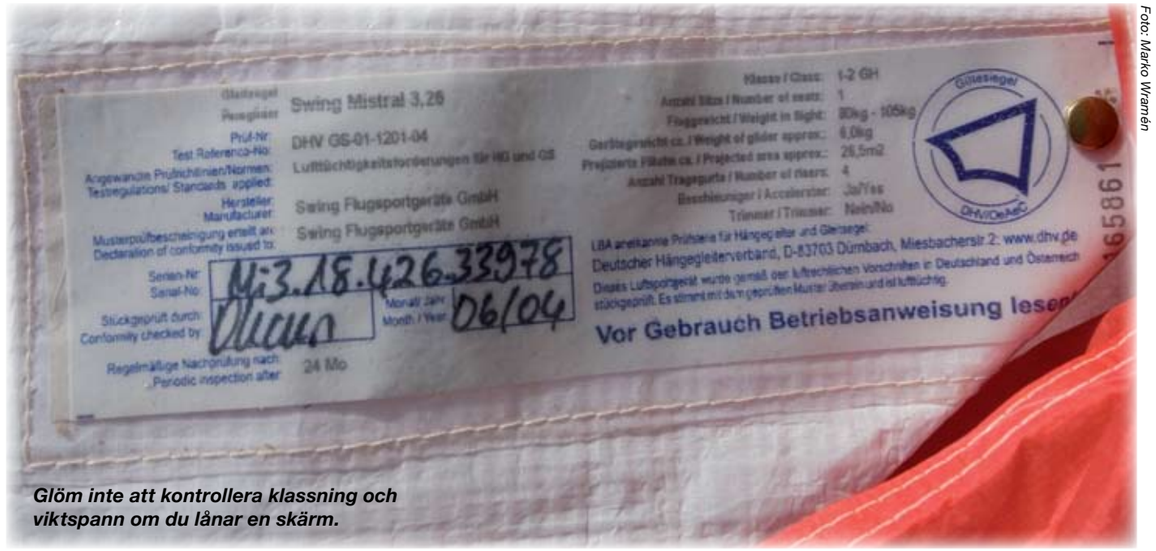
I det här numret startar Hypoxia en artikelserie som vi kallar ”Nära ögat”. Här kommer läsare att berätta om incidenter eller olyckor som de själva varit med om. Vad hände? Varför? Hur kunde det ha undvikits? Tanken är att genom att dela med sig av den här typen av erfarenheter kan vi alla lära oss att flyga säkrare.
Först ut är Jochen, som berättar om en incident i Sälen.

Två krascher på samma dag

Vi var 4 elever som bestämde oss för att uppgradera våra just tagna licenser med bergsbehörighet. Alla hade vi inhandlat ny utrustning men bara hälften av oss hade fått ut utrustningen, så vår instruktör slängde med de gamla elevskärmarna i bilen.

Dagarna innan resan hade vi ännu inte bestämt vart vi skulle. Förhoppningarna om Åre brann upp dagen innan då det blåste 40 sekundmeter på Åreskutan. Istället reste vi på vinst eller förlust till Sälen.
Första dagen ägnade vi åt att reka start och landningsplats, samt alternativa landningsplatser. Vi pratade med lokala klubbar och piloter om vad som gällde på platsen (Sälen högfjället). Vi tog också reda på exakt var de olika vindmätarna sitter. Liftstationens mätare sitter alldeles vid toppen något över kompressionen vilket innebär att blåser det över 5 sekundmeter där så blåser det för mycket vid starten ”hanget”, som den svarta backen heter.

Dag två alla är mycket laddade. Vi går upp till starten och lägger upp våra skärmar. Jag startar som siste pilot. Jag tar sats, trycker på A-remmarna och börjar springa. En vidpust ger mig ett skönt lyft över trädtopparna. Jag känner mig nöjd och börjar förbereda mig för inflygning. Jag försöker gå i samma spår som föregående piloter. Instruktören börjat tala ner mig på radion. Då visar det sig att jag missat att slå på knapplåset så radion har bytt kanal och jag hör inte ett ord. Plötsligt inser jag att jag inte kan ta mig fram till landningen utan får ta den alternativa landningsplatsen. Problemet där är att på vänster sida går en högkraftsledning och på höger sida en telefonledning. I mitten står det dessutom en liten tall, ungefär två meter hög.



Glöm inte att kontrollera klassning och viktspann om du lånar en skärm.

Foto: Marko Wramén

Jag håller koll på ledningarna så att jag inte ska sätta vingspetsarna i dem. Oj, så var det dags att landa och där stod tallen ja, och rätt in med fötterna före så det dånar. Det gick bra men skärmen la sig över kronan så jag fick 30 minuters extra jobb med linorna. Jag reser mig upp med ett jubel över att allt gick bra.
Efteråt frågade jag min instruktör varför jag kom in lägre än de andra och fick svaret att det troligtvis berodde på att jag flög den gamla skolskärmen och de andra flög nya skärmar.

Sätter mig i liften upp igen för att göra ett nytt försök. Väl uppe vid starten är det enda jag tänker på att nu ska landningen börjas på tidigare och radion skall vara korrekt påslagen. Jag tar sats, trycker på A-remmarna och börjar springa. Känner att det inte lyfter lika bra nu, vinden har avtagit något - och hjälp vad nära de där grantopparna kommer! Gör det enda som då kändes rätt genom att pumpa till på bromsarna så att jag ska komma över. Men det räcker inte och jag flyger rakt in i toppen på granen med ett brak.
Känner hur farten slungar mig förbi grannen och sen tillbaka då skärmen lagt sig som en mössa runt kronan. Blod rinner nerför näsan och jag blir väldigt rädd. Efter bara några sekunder kommer mina kamrater springande och instruktören ropar på radion och frågar om jag är OK. Jag känner efter ordenligt i hela kroppen och allt verkar vara helt bortsett från ett litet skrapsår på näsan. Efter 30 minuter har jag lyckats klättra ner från toppen på granen som var ca 15 meter hög och efter ytterligare 90 minuter har vi lyckats få ner skärmen.

Varför hände detta och varför kommer det aldrig mera hända mig eller dig?

Jo i all hast hade instruktören gett mig en skärm som jag vägde 45 kilo för mycket för, det vill säga ganska mycket utanför viktspannet. Jag som elev hade inte heller kontrollerat detta utan tanken slog mig först när jag var nere från trädet. Då började jag bli riktigt arg både på mig själv och på instruktören. Så fort jag lyckades få tag på lappen där viktklassen står bestämde jag mig för att aldrig lita på någon annan, utan alltid ta mina egna beslut som pilot. Resten av veckan flög vi enbart med de nya fina skärmarna och det gick finfint. Nu, ett par månader senare, har jag fått flyga med min egen skärm och den bär mig över vilken topp som helst!

Trädkramaren Jochen



Skriv och bli belönad!

Har du också varit med om en incident som du vill berätta om, så att vi andra kan lära av dina erfarenheter? Skriv in till Hypoxia på hypoxia@waterglobe.net.
Alla publicerade bidrag till ”Nära Ögat” belönas. Jochen, som skrivit detta nummers berättelse, får en Flytec Sonic variometer, generöst skänkt av Skysport i Åre (www.skysport.se). Vill du också skänka en belöning? Maila till redaktionen på hypoxia@waterglobe.net.



Ny USK-ordförande

Tänkte börja med att presentera mig lite kort:

Jag heter Peter Lindh och började min skärmflygkarriär i Åre våren 2000. Då hade jag nog inte tänkt igenom vad det kunde leda till, men det såg ju härligt ut på TV när Johan Thorén flög med sin paramotor och släpade fötterna i vattnet.

När kursveckan var över och vi satt i bilen på väg hem började jag inse att det inte fanns någon annan lösning än att skaffa egen utrustning. Man kan nog säga att jag blev ganska biten. Första säsongen gjorde jag 144 starter och lyckades på det få ihop hela tio timmar…

Jag fick åtminstone rutin på i första hand vinschstarter. Stod för tio procent av bogserintäkterna i Dalmåsarna den sommaren. När klubbens två pilot-tvåor insåg att jag förmodligen skulle komma att slita ut dem fullständigt satte de mig i bogserbilen. Det hjälpte inte riktigt och båda har väl mer eller mindre slutat flyga nu.

Med tiden blev flygen längre och jag har med 700 flyg i alla fall kommit upp i sisådär 160 timmar. Jag tycker att det är väldigt roligt att inviga nya i vår fina sport genom att flyga tandem och har jobbat en del som hjälpinstruktör.

Jag har nu varit med i styrelsen några år och är sedan 18 mars i år ordförande i Utbildnings- och säkerhetskommittén (USK). Jag känner att det finns oerhört mycket att jobba med och en av de svåra bitarna är att inse att det måste prioriteras och att vissa saker helt enkelt måste få vänta.

Ett stort intresse är att försöka förbättra utbildnings- och licenssystemet. Jag är också medveten om vikten av att försöka förbättra kontakten mellan medlemmarna och styrelsen. Det är inte helt enkelt och det kräver mycket tid.



Peter Lindh, USK-ordförande.

Utbildnings och licenssystemet

Här kommer några rader för att ge er en liten kort lägesrapport vad det gäller vårt arbete med utbildnings och licenssystemet. Vår plan har ju varit, som vi skrev i förra numret av Hypoxia, att försöka få igenom ändringarna till den första juli. I och med den tragiska olyckan som skedde i början av maj så har all tid gått åt till att jobba med saker i anknytning till den och tiden kommer inte att räcka till.

Vårt nästa måldatum är att det nya systemet ska införas till kommande licensförnyelse. Var vi kommer att lägga vår kraft är lite för tidigt att säga innan utredningen av olyckan är klar.

Olycksrapportering

Styrelsen har beslutat att jobba fram en möjlighet att kunna rapportera incidenter och olyckor via nätet. Vi har fått in förslag och konstruktiva idéer från några medlemmar, uppslag som vi kommer att titta mer på.

Olyckan på Tvetafältet

Jag antar att de allra flesta vet att det inträffade en olycka med dödlig utgång den 4 maj i år. En elev under utbildning skadade sig så allvarligt att han avled kort därefter. Det här är något som absolut inte får hända och vi måste göra allt vi kan för att det inte ska ske igen. Utredningsgruppen är utsedd och jobbar i skrivande stund med att samla fakta för att försöka ta reda på vad som gått fel. När nu Luftfartsstyrelsen och Haverikommissionen valt att inte utreda olyckan så har vi ett ännu större ansvar att se till att utredningen blir bra.

För att få hjälp att se på det hela med andra ögon än våra egna har vi tagit med Ola Jameson från Svenska fallskärmsförbundet och Arne Hillestad från Norges luftsportförbund i utredningsgruppen. Förutom dessa ingår Jonny Carlén som är utbildad haveriutredare och erfaren skärmflyginstruktör, och undertecknad i egenskap av USK-ordförande i SSFF.

Jag vet att många vill ha information om olyckan och vi försöker naturligtvis att ge det i den mån det går utan att föregå utredningen. Vi får också in många tankar, funderingar och idéer om vad man kan göra för att förbättra säkerheten. Fokus just nu ligger på att utreda orsakerna till den här olyckan och vi har därför lite svårt att hinna gå in i djupa diskussioner kring alla förslag. Självklart kommer arbetet efter utredningen att innebära att vi kommer att titta på lösningar för att förbättra säkerheten och vi är då tacksamma för alla konstruktiva idéer.

Olycksrapporter

Vi vet att många är intresserade av att titta på de rapporter om incidenter och olyckor som kommit in och att det brukar vara ett uppskattat inslag i vår tidning. När nu vi nu nått deadline för denna tidning har vi fått in åtta rapporter och gör en liten presentation och reflektion av fem av dessa här.

Olycka med allvarlig personskada

Vällingby, 1/5-07, 14.00
Kvinna, 49 år, Elev under utbildning.
Sky Fides, DHV 1

Händelseförlopp: Piloten gör sin åttonde backglidning för dagen samt totalt. Backglidningarna innan har gått jättebra, särskilt landningarna. Landar nu med hög fart, glömmer (?) att bromsa och sätter ner fötterna med spända ben, en fot i taget. Hade svårt att uppfatta instruktionerna på radion detta flyg. Ramlar framåt och ådrar sig en komplicerad fraktur strax under höger knä.

Reflektion: Möjligen är det som med skidåkning, att man ska hoppa över sista åket oavsett hur roligt det är? Piloten var både trött och hungrig. Kanske var det svårt att ta till sig instruktioner i kombination med en radio som hade klena batterier. Piloten hade stabila kängor, sannolikt räddade dessa hennes fötter vid nedslaget.

Olycka utan personskada

Åre, 25/4-07, 13.40
Man 33 år, P1 HBVT, 34 timmar, samt man 59 år, P1 HBVT, 60 timmar.
Swing Arcus 2, DHV 1-2, resp. Swing Axis 3, DHV 1.

Händelseförlopp: Den ena piloten ligger och kurvar vänstervarv i en 2 m/s-blåsa strax ovanför Olympiaplatån i Åre. Längre upp mot berget ligger den andre piloten och letar lyft. Han bestämmer sig då för att flyga ut från berget. Han ser inte piloten som kurvar och de kolliderar. Den ene pilotens fot/speed krokar tag i den andre pilotens kalott och några meterlånga revor rivs upp i mittcellerna. Piloten som fått sin skärm sönderriven bestämmer sig för att kasta nödskärm. Även den andre piloten beslutar sig för att kasta trots att hans skärm är i flygläge. Landningarna går lyckligt, inga personskador.

Reflektion: Att vara uppmärksam på andra flygare och hålla avstånd är viktigt i alla lägen, men särskilt när man letar lyft på relativt låg höjd. Även om höjdskillnaden i detta fall inte var mer än linornas längd så är det trots allt den som är högst som ska väja i en termikblåsa.

Tillbud till olycka

Näsets badplats, Göteborg, 15/4-07, 14.00
Man 27 år, P2T, 300 timmar.
Airwawe Magic 4, DHV 2-3.

Händelseförlopp: Piloten gör sitt andra flyg för dagen på ett hang. Första flyget hade han landat nere på grund av för lite vind. Andra flyget hade vinden ökat. Piloten blir tvungen att springa med skärmen bakåt en bit på grund av trycket som blir i skärmen av den hårda vinden. Han springer dock för långt bak och startar ut på ostsidan trots att det blåser från syd. Eftersom där inte fanns något lyft och inte heller någon strand att landa på så hamnar han i vattnet. Där har han tur och blir upplockad av en båt efter några sekunder.

Reflektion: Man bör ha respekt för naturens krafter och tänka igenom tänkbara scenarion med plan B, C och kanske D innan man startar. Glöm inte detta även om du ”bara” är på hemmaplan.

Olycka med allvarlig personskada

Barkarby, Järfälla, 25/3-07, 16.00
Kvinna 50 år, Student BV, 3 timmar.
Mac Para Muse 2, DHV 1.

Händelseförlopp: Piloten kommer in för landning nära startområdet efter ett vinschflyg och ser då att hon måste väja för annan pilot och annat hinder på marken. (Vid det aktuella tillfället hade man lagt upp en presenning för att lägga utrustningarna på för att undvika markfukt.) Hon svänger då undan på cirka fyra meters höjd för att undvika kollision. Utslaget blir för kraftigt och piloten kompenserar med andra bromsen. Hon tappar sedan höjd mycket fort och slår i marken. Landar i pendling. Drabbas av två benbrott på vänster fotled samt ett brutet nyckelben.

Reflektion: Att träna pricklandning är bra, men kanske ska man välja en så hinderfri yta som möjligt i början av sin flygkarriär. Det kan kanske i vissa fall även vara bättre att flyga in i ett hinder än att svänga tvärt på låg höjd. Att hålla sig undan för landande piloter samt att inte lägga sin utrustning ”i vägen” känns som grundläggande beteende på ett landningsfält. Är det dessutom elever som flyger är det extra viktigt att visa hänsyn.

Tillbud till olycka

Sälen, Tandådalen, 17/12-06, 12.30
Man 38 år, Student BH.
Advance Epsilon 4, DHV 1-2.

Händelseförlopp: Piloten kommer in för landning efter ett bergsflyg. Flygaren ville landa i början av fältet så han S:ade, tappade dock mycket höjd och hamnade bakom en trädridå. Vingspetsen lindades runt en tall och piloten blev hängande. Inga skador på person eller utrustning.

Reflektion: Att vara flexibel i tanken är viktigt när man flyger. Att kanske då inte bara välja en annan metod att nå målet utan kanske välja ett helt nytt mål kan vara avgörande.



Det finns all anledning att hålla nödskärmen i toppskick.

Foto: Marko Wramén

Tävla på La Palma

På kanarieön La Palma har man dragit igång en annorlunda tävlingsform för alla som tycker om att flyga distans. Fredrik Gustafsson har varit på plats och provat.

Text & foto Fredrik Gustafsson

La Palma kallas för La Isla Bonita – den vackra ön. Och det är väldigt vackert att flyga över bananplantager och vulkaner. Kaktéer (kaktusar för oss obildade) och palmer slåss om övrig tom yta, så det är snålt med landningar bortsett från de många stränderna. La Palma är verkligen ett paradis i miniatyr, med varmt och behagligt klimat året runt, bergstoppar på över 2 000 meter och en unik nationalpark i en stor krater, Caldera de Taburiente. Ön bjuder också på en hel del kul för icke flygande familjemedlemmar som inte bara vill tillbringa tid på stranden eller i baren.

Första fasen av andra upplagan av La Palma Challenge går av stapeln under perioden 1 december 2006 till och med 10 november 2007. Tävlingen fungerar som ett fri distans-evenemang. Du som pilot har bara att se till att göra så många och så långa giltiga flyg som möjligt under ovan nämnda tid. Men först måste man registrera sig på www.flylapalma.com (kostnad 40 euro) eller direkt genom organisationen på La Palma (50 euro). Som andra punkt måste varje pilot ladda upp sina flyg på tävlingens hemsida (eller på plats) inom 48 timmar från det att flyget gjorts. De tre bästa distanserna räknas samman och de femtio bästa går vidare till fas två – finalen! Dessutom finns det 10 wild cards. Det finns ett antal olika klasser, DHV 1/1-2, DHV 2 och självklart open class. Den sistnämnda innefattar DHV 2-3 och rena tävlingsskärmar.

Till saken hör att den totala prissumman, som delas ut rätt jämnt i de olika klasserna, är 24 000 euro. Så de kan vara värt att ta en sväng till La Palma under sommaren eller hösten.

Finalen hålls 1-9 december 2007. Då bestäms en ny bana varje dag och sedan är det upp till piloten att flyga den så många gånger som möjligt så länge fönstret är öppet. Dessutom ges extra poäng för landning inom ett fem-minuters intervall. Första upplagan av La Palma Challenge vanns av ingen mindre än Chrigel Maurer, som under ett flyg flög 109,8 km på 3 timmar! Hans genomsnittshastighet låg på 36.6 kilometer i timmen. Med andra ord ganska bra flygförhållanden…

Puerto Naos på öns västra sida är den centrala punkten för flygning på La Palma, härifrån går transporter till öns starter och här finns den officiella landningen. All flygning på ön är på den västra sidan, och all flygning sker i lä. Samordnare för hela tävlingen är den genomtrevlige och mycket kunnige Javier Lopez. Utan hans kunskap om öns milt sagt spännande väder- och vindförhållanden blir det inte mycket gjort för en förstagångsbesökare.

Mer information:
Javier Lopez +34 6106 95750, info@desafioisladelapalma.com
www.flylapalma.com för registrering. Och för nyfikna…
www.ojovolador.com, massa info om tävlingen och La Palma.

Tävlingsresultat

Sverige Cup i norska Hvittingfoss

I slutet av maj genomfördes den tredje Sverige Cup-deltävlingen för säsongen i norska Hvittingfoss. Även i år blev det en fin tävling med spännande heat. Tyvärr lyckades vi inte slå norrmännen i år, men det tar vi igen nästa år!

Tävlingen bjöd på varierande förhållanden, allt från stenhårda termikblåsor och tilltagande vind under dag ett, till andra dagens nästan obefintliga termik (som flera svenskar lyckades hålla sig uppe bra i ändå, dock inte jag).

På lördagkvällen bjöds det på rockkonsert med norska bandet Corbin. De spelade inte lika högt som Los Bastardos gjorde förra året, men det blev väl så mycket party ändå!

Vinnare av den svenska tävlingen blev årets uppstickare Per Suits som uppenbarligen har bevarat formen fint sedan skrällen i Mexiko. Nu har han skaffat ny skärm också så Erik Rehnfeldt ska inte känna sig alltför säker på att vinna sommarens SM...

Jocke Johansson

Slutresultat	**Task 1**	**Task 2**	**Totalt**
1. Per Suits	346	73	419
2. Håkan Lindqvist	310	60	370
3. Jocke Johansson	288	60	348
4. Erik Svedlund	187	113	300
5. Peter Sjöstedt	217	60	277

Mälarcupen

Mälarcupen gick traditionsenligt av stapeln även detta år. Lite mindre deltagare än vanligt, märkligt med tanke på att Sveriges största stad ligger nära. Men är väl kanske lite generationsbyte på gång inom Cirrus och Fenix?

I alla fall ville vädergudarna oss illa, men tack vare listiga skärmflygare blev vädrets makter lurade. Så det blev ett heat med nära nog perfekt spridning av deltagarna längs banan. En 47,3 kilometer lång bana flögs på 58 minuter av Magnus Österberg (Fenix). Tvåa blev Hans Gustavsson (Norrsken) och trea Per Suits (Cirrus).

Under de rådande förhållanden som var, med molnbas på 990 meter över havet, är det alltid lika fascinerande att man kan flyga mera/längre än vad de flesta tror är möjligt. Och snabbt gick det med! 47 kilometer på 58 minuter, med låg molnbas dessutom.

Grattis Magnus, Hans och Per!

Larsa Jonsson

Resultat		**km**	**poäng**
1	Magnus Österberg	47,3	947
2	Hans Gustavsson	47,3	906
3	Per Suits	47,3	886
4	Fredrk Angrimer	47,3	848
5	Lennart Westerberg	47,3	809



Motorer



EVO 100 41.000:-
Quixo 43.500:-
Snap 100 41.50

Rebel



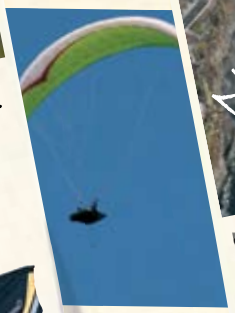
XC Performance

pris: 24900:-
(dhv-2)



oleropaket
27.900:-
xtremely Safe, Bolero
II (dhv-1), xs-xl, Gingo
i sele, One-G nödskärm.





yhet
omerang 5
pris: 34900:-

Paket



Light Intermediate, (dhv 1-2
Yeti sele, One-G nödskärm.
pris: 26900:-



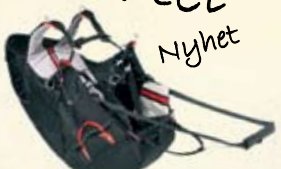
Paramotorkurs
På våra paramotorkurser har du all utrustning från 2007 som ingår i priset!
Pris Grundkurs:
11.500:-. Pris om du har giltig skärmflyglicens: 6000:-

Hangkurs:
Anmäl dej på våra populära hangkurser, året runt 2.500:-

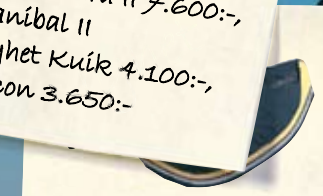


Dudek Synthesis, cen,c,
den perfekta paramotorskärmen för alla piloter.
Toppfart 64 km/h!,
mpris: 25.500:-

Kortel



Kairn 1.995:-,
Karma 6.000:-,
Kamasutra II 7.600:-,
Kanibal II
Nyhet Kuik 4.100:-,
Kocon 3.650:-



Genie 4 Pris: 6.950:-

Nyhet



Genie Race

Vill du veta mera eller kanske titta på bilder? Ta en titt på vår hemsida! www.skyadventures.se. Du kan också maila oss på info@skyadventures.se eller ringa på 0411-527478 el. 0708-600221.
Hälsningar Sky Adventures Sweden AB

Fullbokad

Årets inofficiella SM i Hang i Käseberga
27-29 juni- Årets stora tävling

paramotortävling i Sölvesborg
6-8 juli, Sveriges Första SM tävling i paramotor!

B
Posttidning
Returadress
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
571 22 Falköping

sky ve