HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 4-2009



Familjeflyg
Totalsemester i Frankrike

Revolution
Ozone skapar supervinge

Festival
Nya vingar visas upp

Glassiga hang i söder

Hypoxia provar slappeflygning i Sydafrika

„More fun - less stress“

ORYX

Flying can be so effortless: brilliant performance, a very high level of safety and noticeably reduced weight.

Differences of the **ORYX**, compared to the **Mentor**:
- about 25% weight reduction
- improved launching and ground handling behaviour
- positive change in extreme flight manoeuvres: smoother in collapses, less impulsive reopening.

As a pilot, you´ll agree: less is definitely more in this case !

	ORYX XXS	ORYX XS	ORYX S	ORYX M	ORYX L
Take off weight - kg	60-100	70-90	80-100	95-110	105-130
Certification	LTF 1-2 / 2-3 *) EN B / C *)	LTF 1-2 EN B	LTF 1-2 EN B	LTF 1-2 EN B	LTF 1-2 EN B

*) > 80 kg take-off weight

More infos: www.nova-wings.com

Central Alps, Ötztal, Tirol

Please note: International warranty differs from regulations in Austria, Germany and Switzerland.

NOVA HEADQUARTERS

NOVA INTERNATIONAL
Bernhard-Höfel-Str. 14
A-6020 Innsbruck
Tel. ++43 (0) 512 - 36 13 40
info@nova-wings.com

PERFORMANCE PARAGLIDERS

Ledare



Så var det vinter igen – var tog det här året vägen? Och var tog det fina flygvädret vägen? Allt handlar förstås om timing men själv har jag för ovanlighetens skull haft otur med vädret i år, på två resor dessutom. Och nog har jag fått intryck av att vädret varit lite ur spår med dåligt väder när det skulle varit bra och fin flygning på överraskande tider. Klimatförändringar eller bara naturliga cykler? Vem vet, men lite läskigt är det allt.

Ge nu inte upp hoppet om att få flyga bara för att det är vinter, liftarna går för fullt både i fjällen och i alperna, så det är bara att dra på långkallingarna och njuta av vyerna. För visst är vinterflygning något speciellt, trots bristen på termik? Det tycker i alla fall jag. Skulle du inte hålla med går det alltid att resa lite längre bort. Var du än far och flyger, glöm inte kameran och ditt mentala anteckningsblock.

Apropå att skicka in texter och bilder, årets informella skribent- och fotograftävling var en kamp in på mållinjen och jämnare än någonsin förr. Men trots det var det en veteran som bidrog med mest text och bild till Hypoxia i år, så applåder till Årebon och världsvagabonden Fredrik Gustafsson! Han har redan fått alla priser jag har på lager, men jag ska nog klura ut något. Gratis! Tätt efter kom Stockholmseldsjälen Björn Hårdstedt, tack för dina många bidrag! Årets alla annonsörer förtjänar också ett varmt tack, deras bidrag till tidningen ska inte underskattas. Flitigaste annonsören i år var Parabase.

Så här års är det dags att sköta om utrustningen. Kontrollera skärmen och linorna och framförallt packa om nödisen. Kolla med din klubb, de flesta har ompackningsdagar till en rimlig peng. Annars kan garanterat din flygskola hjälpa dig. Det är också hög tid att förnya licensen, annars får du varken Hypoxia eller försäkringsskydd under nästa år. Mer information får du hos din klubb.

Det är med glädje jag meddelar att jag även under nästa år kommer att redaktöra Hypoxia. Sakta men säkert har jag sett antalet texter och bilder som skickas in öka, vilket gör mitt arbete med tidningen än roligare. Men det mesta går att göras bättre, och det gäller självklart också den här publikationen. Så om du har feedback, synpunkter eller idéer, tveka inte att höra av dig.

Nästa nummer av Hypoxia har deadline 19 februari och kommer ut den 5 april. Till dess, flyg högt och flyg säkert!

I detta nummer

5	**Nyheter**	
12	**Revolution**	Ozone flyger ifrån konkurrenter
14	**Festivaldax**	Höstens skörd av nya vingar
16	**Sydafrika**	Hangen i Wilderness
22	**Frankrike**	Familjesemester med flygning
27	**Test**	Smart vario & smidig packpåse
28	**Segelflyg**	Stockholmare termikar med plan
30	**Säkerhet**	Lär av andras misstag

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer
Fredrik Gustafsson
Hans Berg
Håkan Polanik
Joakim Ringvide
Martin Scheel
Mia Erkheikki
Mark Watson
Pål Hammar Rognøy
Sofia Friborg
Sune Cullberg
Sven Nilsson
Tina Fröjd

Omslagsbild
Foto: Marko Wramén
Lintrassel på stranden i Wilderness, Sydafrika.

Redaktion Hängflyg
Syd: Konrad Höije, qonrad@gmail.com
Väst: Ove Norberg, ove.norberg@telia.com
Öst: Cribbe, cri33e@hotmail.com
Norr: Michael Andersson, mikael.andersson@boliden.com

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

Redaktionellt material
editor@hypoxia.se

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

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

Tryck: Wallin & Dalholm

© swing GmbH twr • photo: Francis Cormon

...no antidote available!

The 1st
DULV ADVANCED
class Glider

sizes:
21 - 95-130 kg
23 - 105-140 kg
25 - 115-170 kg

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

DULV safety approved

Julklappstips:
ascent
reach for the sky
Avancerad Handledsvario 2195:-

www.aerosupply.se
aerosupply@telia.com

Tel: 040-221700
Fax: 040-213300

Developed by:
SWING
Distributed exclusively in Sweden by:
Aero Supply
Aviall Associate Distributor

Nytt tillståndssystem för skolor på gång

Vi har i styrelsen under en tid arbetat på en förändring av det nuvarande utbildningssystemet. Detta är ingen ny tanke, den har förts fram av personer i styrelsen under ett antal år. Årsmötet godkände också en höjning av förbundsavgiften för att få medel till att öka kontrollen av utbildningarna. Förebilden är segelflyget som har ett system med klubbtillstånd.

Vad är problemet med nuvarande system? Idag har transportstyrelsen delegerat utbildning och utfärdande av licens till SSFF. I styrande regler för utbildning inom luftfart finns det ett antal krav som ska uppfyllas, det ska finnas verksamhetschef, teknisk chef samt flygchef. Dessa roller har ungefär dessa ansvarsområden:

Verksamhetschef ansvarar för att verksamheten följer reglerna som finns.

Teknisk chef ansvarar för material som används i skolning.

Flygchef ansvarar för säkerheten.

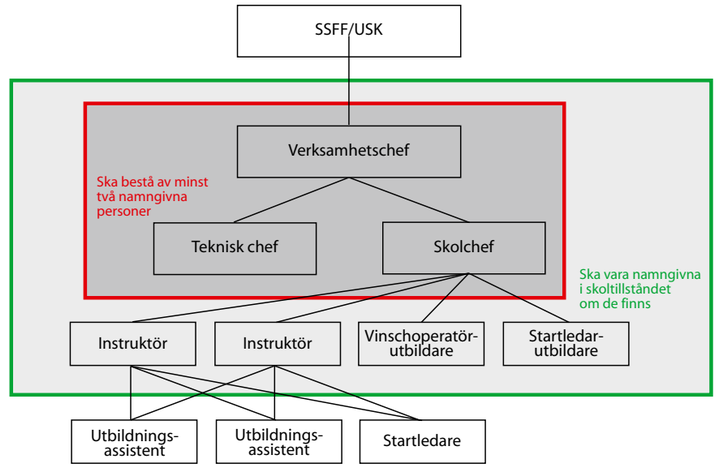
Dessa poster ligger idag på styrelsen, men det är naturligtvis svårt för dessa ”chefer” att följa upp att utbildningarna ute i landet följer regelsystemet. Det har också visat sig att en del avvikelser förekommer där ute.

Alltså borde ansvaret flyttas närmare skolningen, det är idén med att delegera ansvaret. Till detta behövs en organisation runt utbildningen och ett bättre sätt att följa upp skolningen.

Organisationen kan se ut så här:

De ansvarsposter som är i det gröna området är skolans fasta funktioner. En skolorganisation kan, men behöver inte, vara knuten till en klubb. Det behöver bara vara några personer som bestämmer sig för att bilda skola ihop.

I en större skolorganisation kan alla funktioner representeras av olika personer, i en mindre kanske alla funktioner finns i 2-3 personer. Skolan ansöker till SSFF att de vill starta skola och namnger vilka som ingår. Skoltillstånd ges på begränsad tid. En instruktör måste vara fast ansluten till en godkänd skolorganisation för att få bedriva utbildning och kan bara tillhöra en skolorganisation men kan ”lånas” in till en annan skolorganisation.



Ansvarsområdena är:

Verksamhetschef (VC)

- Övergripande ansvar för att regler för verksamheten följs
- Regler för dokumentation följs
- Regler för logg och inrapportering följs
- Fortlöpande loggrapportering till SSFF sköts av TC och SC
- Tillbuds- och olycksfallsrapportering till SSFF

Teknisk chef (TC)

- All utrustning som används i skolverksamheten
- Loggbokföring över all utrustning som används i skolverksamheten

Skolchef (SC)

- Att den fortlöpande utbildningen följer gällande regelverk
- Fortlöpande inrapportera verksamhetslogg till SSFF.

Som ni ser står det en del om loggning och rapportering här. Det blir mer administration än idag och det blir webbaserat. Det som skall loggas är vilka elever som gjort vilka moment under dagens kurstillfälle, dvs samma som idag, men också vilka personer som assisterat och vilken utrustning som använts.

Denna loggbokföring innebär att vi får bra återkoppling till hur utbildningen fungerar och det öppnar för till exempel backglidningsinstruktörer i klubbregi som en del klubbar efterfrågat.

Ifall information om allvarliga avvikelser kommer SSFF tillhanda eller om loggbokföringen inte sköts eller är felaktig kan skoltillstånd omedelbart dras in på kortare eller längre tid. Instruktörer som tillhör en skolorganisation under utredning får inte utbilda i den egna eller i andra skolorganisationer under tiden. Det innebär att instruktören/instruktörerna och de andra ansvariga i skolorganisationen har ett egenintresse i att regler följs och att loggning och rapportering sköts.

SSFF utfärdar skoltillstånd och utövar tillsyn över skolorganisationer utan förvärvssyfte. De skolor som drivs i förvärvssyfte får ansöka hos Transportstyrelsen (TS) för kommersiellt skoltillstånd eftersom en ideell organisation som SSFF inte kan ta ett delegerat ansvar för att utfärda tillstånd för kommersiell verksamhet.

I SSFFs förhandlingar med TS ingår ett förslag där en kommersiell skolorganisation har likadan struktur som en ideell. SSFF kan även hålla i den fortlöpande kontrollen av kommersiella skolor på TS uppdrag enligt samma modell som för ideella skolor men rapporterar alla eventuella avvikelser vidare till TS för beslut.

Den här artikeln beskriver var projektet står under hösten 2009 och innehåller inte alla detaljer. Ändringar kommer under arbetets gång.

Sune Cullberg/*Styrelsen SSFF*





Trött på din gamla tunga sele?
Nu finns nya Swing Reverse som är en vändbar sele med integrerad nödskärm.
Vikt 4 kg. Om du väljer till en lättviktsnödskärm blir den totala vikten (sele+nödskärm+ryggsäck) från endast 5 kg. Lättare och smidigare blir det inte. Plats för "camelback" och med ordentligt bärsystem. Detta är en komplett sele som vi har väntat på länge - nu finns den!

M=155-170 cm L = 170-185 cm XL= 185-200 cm

Introduktionspris 5.990 kr

www.skysport.se 0647-51186

SKYSPORT





Foto: Mark Watson/Red Bull Photofiles

En av världens bästa hängflygpiloter, australiern Jonny Durand, har återigen gjort ett spektakulärt flyg. Nu har han lyckats med att flyga på väderfenomenet ”Morning Glory” vid Gulf Of Carpentaria i norra Australien. Han tillbringade långa perioder med att vänta på att fenomenet skulle uppstå och bogserades sedan upp av ett ultralätt flygplan.

– Det var den finaste stunden i mitt liv, men det kunde också ha varit den läskigaste, berättar 28-årige Jonny Durand i en intervju till sin sponsor Red Bull. Molnet rullade fram som en tsunami i skyn och jag visste inte vad som skulle hända. Skulle jag klara att flyga snabbare än molnet och hålla mig framför det?

Morning Glory är ett sällsynt väderfenomen som man ännu inte riktigt kan förklara. Upp till tusen kilometer långa men väldigt smala molnlinjer rullar fram över landskapet och skapar kraftigt lyft på framkanten (och massor med turbulens och sjunk på mitten och bakom). Fenomenet är unikt och uppstår bara här i hela världen.

Mer information och videofilmer finns på www.jonnydurand.blogspot.com

Downteam Challenge bjöd på rafflande akrotävling och inofficiellt SM i Åre

Fyra dagars tävling, oväntat hård kamp om SM-titeln och fem godkända omgångar. Årets upplaga av Downteam Challenge alias Nordiska Mästerskapet alias Svenska Mästerskapet bjöd på spänning, dramatik och underhållning.

G-son! G-son! G-son! Fredrik Gustavsson leder SM i akro efter tre omgångar. Han har alltid varit med men inte riktigt nått fram. Han lärde sig helikopter veckan innan tävlingen. Och nu är han på väg att ta hem titeln. Är det möjligt? Det lutar åt minst en omgång till. Men det kan bli två. Spänningen är extremt hög.

Tillbaka till dag ett. Fredrik Lindholm inleder tävlingen med en suverän första omgång. Han leder både SM och NM. Nästa svensk ligger långt efter. I omgången två fuckar han upp och ledningen i NM är borta. SM-ledningen är nu minimal med Fredrik G-son på andraplats och Martin Kjellman strax bakom. Och så, i tredje omgången, vänds resultaten på huvudet. Lindholm kastar nödskärm efter en alltför agressiv Tumble med twist på bärremmarna och störtspiral till följd. Det blir noll poäng för omgången och han är helt borta från fighten om SM-titeln.

Titelkampen står nu mellan Martin och G-son. Med rutin och självsäkerhet flyger Martin aningens snyggare de sista två omgångarna och kan därmed titulera sig svensk mästare 2009. Bäste nordiske pilot blev Dennis Wolthers från Danmark.

Pål Hammar Rognøy



Foto: Fredrik Gustafsson

NYHETER

Fler nyheter från styrelsens arbetsvecka



Foto: Håkan Polanik

Castelluccio-området sett från molnbas.

I mitten av september hade SSFF:s styrelse sin arbetsvecka 2009. Det här året åkte vi till Castelluccio i Monte Sibilinis nationalpark i Italien, några timmars restid med bil från Rom, och bodde på vandrarhemmet Rifugio Perugia.

De från styrelsen som var med var Sune Cullberg, Pär Jönsson, Lars-Olof Schön, Joakim Ringvide, Kalle Olsson, Håkan Polanik, Lars Markstedt, Hans-Peter (HP) Fallesen och Mia Erkheikki. Bara två personer uteblev. Platsen som sådan är lantlig och gemytlig – avsides från stadspuls och lyx. Miljön är både anspråkslös och häpnadsväckande vacker med fantastiska omgivningar. Hela Castelluccio-området består av avbetade, gräsbevuxna berg, med startmöjligheter för skämflygare i alla väderstreck och en enorm, platt platå att landa på i mitten.

Tidigare SSFF-styrelser har varit här på arbetsresa förut. Boendet är ganska spartanskt med enkla flerbäddsrum bestående av våningssängar som man bäddar och sköter själv under vistelsen. Tillgång till duschar och toaletter finns. Frukost och middag ingår i 'paketet' och därutöver finns möjlighet att äta lunch samt kaffe och fika. Förutom att värdshuset erbjuder lämpliga lokaler för gemensamt arbete, ges också många chanser till bra skärmflygning för piloter i alla licensnivåer samt tillfällen till många härliga naturupplevelser.

Området är mycket skärm- och hängflygvänligt. Den bofasta befolkningen runt omkring har en positiv och generös attityd till skärm- och hängflygare. På PR-affischer för turister och besökare finns alltid flygning med. Till och med de stora hjordarna av omkringvandrande, betande får, kor och hästar har en helt avslappnad hållning gentemot flygfolket som gästar området och färdas omkring, balanserar, startar, landar och allmänt kuskar runt med sina fordon och utrustningar.

I Castelluccio finns en skärmflygskola, ProDelta, och många utländska skärmflyggrupper från exempelvis Ungern, Tyskland och Schweiz kommer regelbundet hit för att skola/utbilda piloter eller flyga. Eftersom området ingår i en nationalpark är det inte tillåtet att flyga paramotor här - men vem behöver motor till hjälp för att starta här…?

Nåväl. 2009 års arbetsvecka hade en angelägen agenda där SSFF:s delegation från och tillika avtal med Transportstyrelsen (TS) skulle gås igenom, diskuteras och färdigställas i text – utifrån SSFF:s önskemål och perspektiv. (Fram till dags dato är det gamla avtalet uppsagt, och har successivt förlängts, i väntan på en ny text och överenskommelse där båda parter är nöjda.)

Det andra var att se över utbildningssystemet för skärm- och paramotorskolningen inom SSFF i Sverige. Med utgångspunkt i de två stora ansvarsärenden som SSFF ansatts att hantera och agera i de senaste åren, har styrelsen sett behov av förändringar i utbildningssystemets organisation.

Arbetsveckan blev givande med intensiva resonemang och idoga och omfattande arbetsinsatser från alla styrelsemedlemmar. Nedan anges i korthet vad som avhandlats, åtgärdats och beslutats:

• Styrelsen har tagit fram ett förslag till en ny utbildningsorganisation med skoltillstånd, se separat artikel av Sune Cullberg på sidan 5. I detta förslag ligger också en avancerad utveckling av E-kansliet där tanken är att varje pilot/SSFF-medlem ska ha ett eget användarkonto, kopplat till licensnummer, och sköta all administration via sitt konto – betalning av medlemsavgift, logg, utbildningskort, rapporter etc.
Mer om detta på klubb- och instruktörsseminariet.

• Avtalstexten om SSFF:s delegation är skriven och klar att presenteras för TS.

• FoD har setts över i sin helhet. Uppdatering och revidering av artiklar pågår.

• SSFF:s Drifts- och Verksamhetshandbok har setts över. Revidering och uppdatering pågår.

• Styrelsen har beslutat att införa Paramotor Tandem. Det kommer att bli två nivåer, PM 1 och PM 2, jämförbart med licensnivåerna Tandem 1 och tandem 2 inom skärmflygning. I och med att SSFF tidigare kunnat förhandla bort kravet på start och landning till fots, öppnar det upp nya utvecklingsmöjligheter för PM-flygningen, där flygning med så kallade dubbelkommando kan ske vid utbildning.
Inledningsvis kommer Pelle Linnstrand och Tomas Peterson att utbilda befintliga PM-Instruktörer. Denna utbildningstid är preliminärt satt till sex månader. Därefter kommer piloter med PM2-licens att kunna ansöka om att gå PM Tandem 1 utbildning.

• Styrelsen har diskuterat om att ta bort utbildningsmomentet backglidning i PM-utbildningen och införa ett nytt delmoment som innebär låga drag med lina. Detta utbildningsmoment ska efterlikna starterna med paramotor och göra studenten/piloten bättre förberedd för start- och landningstekniken med paramotoraggregatet på ryggen.

• Styrelsen har beslutat att Motorkommittén (MK) per omgående ska ingå i Utbildning och Säkerhet (USK). Målsättningen är att förbättra samarbetet inom styrelsen samt att korta och förenkla kontaktvägarna för medlemmarna.

• SSFF har av Lars Falkenström tillfrågats om intresse av att köpa in den skärmflygfilm som Falkenström gjort. Vi är positiva till filmen och kommer att förhandla om priset, inom ekonomiskt rimliga ramar.

• Styrelsen har gjort planering och riktlinjer inför Klubb- och Instruktörsseminarierna vid Arlanda Quality Hotel i november.

• Under året har SSFF:s styrelse nåtts av klagomål kring informationsutbytet gentemot klubbar och medlemmar och att styrelsen inte kontinuerligt informerar om vad som 'pågår'. Styrelsen beslutar att ta fram en informationspolicy. Policyn kommer att arbetas fram under hösten/vintern.

• Tre piloter har ansökt om att vidareutbilda sig till instruktörer. Dessa är Anders Eriksson och Erik Rehnfeldt (skärmflyg) samt Kalle Olsson (PM). Styrelsen godkänner samtliga aspiranter att påbörja instruktörsutbildning.

• Nästa möte kommer styrelsen att hålla i början av december. Har din klubb frågor, idéer eller synpunkter? Hör av er!

Mia Erkheikki/Styrelsen

free*speed
speed up 2.0
... simply free gliding!



Julklappspris!
450:-





* simply adjusting in the air
* grippy speeding up
* designed for performance

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

swing

ASTRAL 6

LTF 2 / EN C



Foto: Azoom.ch

EXTENSION 6,4

swing.de
aerosupply.se

USK effektiviserar och efterlyser fakta om flygställen



Foto: Sven Nilsson

I och utanför skärmflygförbundets styrelse sitter nyckelpersoner i olika kommittéer. Dessa personer arbetar ideellt för att ta fram bland annat regelverk, tävlingar, information och allt annat som rör skärmflyg.

USK (utbildnings- och säkerhetskommittén) samt MK (motorkommittén) har länge bollat med samma frågor. För att göra arbetet lite enklare har SSFF:s styrelse valt att slå ihop de båda kommittéerna. MK ingår nu alltså i USK. Detta innebär att USK breddar sig och ökar sin kompetens. USK ordförande väljs av årsmötet och är Joakim Ringvide från Norrköping.

MK-ordförande väljs också av årsmötet och är Lasse Markstedt från Älvsbyn. I kommittén ingår det flera medlemmar som är specialister eller fått ansvar på just sitt område. De övriga deltagarna väljs av ordförande och godkänns av SSFF:s styrelse. Ibland händer det att man som pilot stöter på en fråga som inte kansliet kan hjälpa till med, det är då som USK-medlemmarna kommer in i bilden. För att förenkla vart ni ska vända er presenterar vi nu nya större och bredare USK kommittén. I första hand skall man dock alltid vända sig till kansliet.

Ordförande: Joakim Ringvide
Olycksrapport: Ori Levin
Elevkort: David Stenung
FoD & Utbildningsmanual:
Håkan Polanik
Paramotor och besiktning:
Lasse Markstedt
Tekniska paramotorärenden:
Pelle Linnstrand

I somras gjorde USK ett studiebesök på Flygräddningscentralen i Göteborg. När en flygolycka händer och man ringer 112 kopplas alltid Flygräddningscentralen in. De hjälper till att lokalisera den som råkat ut för en flygolycka, och de är även de som kontaktar USK för att få fram all nödvändig information.

Nu behöver de vår hjälp. De behöver få reda på vart i landet vi flyger för att snabbare kunna guida dit till exempel ambulans.

Vem är kontaktperson på just det flygfältet? Vissa stora flygställen känner de till men långtifrån alla. Vart ligger till exempel det där vinschfältet i Mellansverige någonstans?

Var inte rädda för att skicka in för mycket information, då ett fält/startplats/landningsplats kallas för olika saker av olika människor. Flygräddningen har ett kanonsystem för att kunna söka reda på exakt vart ett ställe ligger, men om 112 får ett samtal att det ligger bredvid ett rött hus blir det lite svårare.

De behöver information om så många platser som möjligt där det begås flygning på klubbnivå. Flyger man bakom huset hemma, så behöver man inte fylla på med mera uppgifter. Men om man samlas flera piloter och ofta startar bakom huset hemma, så är det lämpligt att fylla i dessa uppgifter.

Uppgifterna som Flygräddningen behöver är:
Telefonnummer och namn till:
Flygplatschef
Flygplatsägare
Närboende till fältet
Flygklubb(ar)
Flygklubbens ordförande
Klubbmedlemmar som bor i närheten av fältet
Eventuellt företag på eller i anslutning till fältet.
Eget namn på flygplatsen, tex Elimiahanget.

Kommer ni på fler saker som skulle kunna hjälpa som till exempel latitud och longitud så skriv ner det också.

Skriv ner det i ett Word- eller Excelblad och maila det till **info@flygsport.se**. Märk mailet FLYGPLATSINFO. Dessa uppgifter kan vara avgörande för hur snabbt till exempel en ambulans kommer dig eller någon du känner till undsättning.

Flyg säkert och tack på förhand!

Joakim Ringvide, ordförande USK

333 kilometer i Alperna

Ozones designer och testpilot Dav Dagault satte i augusti ett nytt franskt distansrekord på 333 kilometer med ett dunderflyg från en start nära Ozones kontor i Provence till Sion i Schweiz. Det här är också världens längsta flyg i bergsmiljö (de senaste världsrekorden är satta i plattlandsmiljö). Läs mer om den revolutionerande vingen BHHP han flög på sidan 12.

Webbsida för tävlingspiloter

Skärmflygförbundets tävlingskommitté har skapat en egen hemsida med den kanske inte helt mogna adressen **http://tk.kicks-ass.org**. Men syftet är gott, här kan alla svenska tävlingspiloter lätt hitta information om tävlingar, resultat etc, men också diskutera aktuella frågor i ett nationellt forum.

Svensk tvåa på Vågå Open

Trots eländigt väder flög man ändå två heat i Vågå Open i Norge i somras.
Inte helt oväntat vann veteranen Ronny Helgesen tävlingen, men svenske Kristian Andersson kom tvåa, följd av John Bjørnback (som precis som Ronny är norrman). Mer info på www.vagapgopen.no
Vågå är för övrigt ett av två bud till att hålla NM och SM 2010. Det andra är Chamonix. Beslutet är inte taget när det här skrivs men borde vara det när tidningen kommer ut, så kolla www.hypoxia.se för senaste nyheterna.

Nya lågprislinjer till Alperna

Lågprisbolaget Norwegian börjar den 12 december flyga direkt till Salzburg från Arlanda, samtidigt som flygbolaget ökar antalet avgångar till Genève från två till tre gånger i veckan, jämfört med förra vintersäsongen.
Också Kastrup får nya direktlinjer i höst till Salzburg och Genève. Båda är utmärkta utgångspunkter för härlig vinterflygning i Alperna. Mer info på www.flynorwegian.se.

Ozone gör revolution med supervinge

Ozone har tagit fram en revolutionerande ny skärmprototyp som man kallar Baby HPP (förkortad BHHP där HPP står för High Performance Paraglider).

Och de skojar inte när de talar om hög prestanda – under superfinalen i världscupen i skärmflygning (PWC) var vingen det stora samtalsämnet bland den samlade världseliten. Man uppskattade då att den hade minst ett mer i glid (kanske till och med 1,5) jämfört med alla de andra tävlingsvingar och prototyper som fanns på plats, det bästa som världens olika skärmkonstruktörer kunde åstadkomma just då. Dessutom var den minst fem kilometer i timmen snabbare än konkurrenterna.

Vad är det då som gör BHPP så unik? Till att börja med är det den första tvålinorsskärmen någonsin. Det finns alltså bara två set med linor, A-linor och B-linor, eller vad man nu ska kalla dem. Linor skapar massor med luftmotstånd och att så drastiskt (man talar om 25-28 procent) minska den totala linlängden gör stor skillnad.

Tvålinorskonstruktionen är möjlig tack vare lätta och tunna kolfiberstavar som förstärker cellerna och hela profilen istället för mylar. De går mycket längre bak på vingen (kanske så långt som halvvägs)



Dav Dagault

Foto: Marko Wramén

jämfört med vanliga mylarförstärkningar. Stavarna väger tillsammans inte mer än 150 gram men gör vingen mycket stabil även i turbulent luft. De monteras under tillverkningen och blir sedan där hela tiden. Man packar alltså upp och ner skärmen på samma sätt som en vanlig vinge, kanske till och med snabbare. BHPP har en aspect ratio på mer än 10:1 och väger 5,7 kilo.

Utvecklingsprojektet tog fart 2008 när den franska tävlingspiloten Luc Armand började arbeta hos Ozone med design och tester tillsammans med chefsdesignern och testpiloten Dav Dagault. Vingen testflögs intensivt under våren 2009 med lysande resultat – Dav och Luc vann franska distansligan trots att de bara gjorde några få men långa flyg, och Dav Dagault satte den 20 augusti ett nytt franskt distansrekord på hela 333 kilometer med ett dunderflyg från en start nära Ozones kontor i Provence till Sion i Schweiz. Det här är också världens längsta flyg i bergsmiljö (de senaste världsrekorden är alla satta i plattlandsmiljö).



Charles Cazaux höjer PWC-bucklan, med tvåan Russ Ogden till vänster.

Foto: Ozone

Som kronan på verket lyckades sedan Ozonepiloten Charles Cazaux vinna superfinalen i världscupen (PWC) på en BHPP, tätt följd av brittiska lagkamraten Russ Ogden, också han med en BHPP. I PWC-tävlingens historia ha det aldrig tidigare inträffat att en vinge inte bara har kunnat flyga ifrån tätklungan på final glide, utan dessutom vunnit höjd samtidigt i förhållande till de andra vingarna (det vill säga sjunkit mindre).

Den här stora prestandaskillnaden har lett till diskussioner bland piloter, tävlingsorganisationer och tillverkare om huruvida BHPP och liknande kommande skärmar ska få flyga i med de andra ”vanliga” skärmarna eller om man ska förbjuda dem eller skapa en speciell klass för dem, ungefär som man gjort för rigid wings inom hängflyget. Problemet just nu är framförallt att så få piloter har tillgång till den här typen av supervingar, det handlar ju om en prototyp som inte går att köpa och som bara ett fåtal utvalda piloter får tillgång till. Resten får flyga vanliga, långsammare vingar.

Hur ser framtiden ut? Alla tillverkare jag talat med var exalterade över den här utvecklingen och kommer säkert att undersöka om de kan göra något liknande. När jag pratade med Dav Dagault på Ozone säger han att de fortsätter att utveckla prototypen och att flera av lärdomarna och designdragen kommer att överföras till Ozones tävlingsvingar och så småningom sippra ner även till vanliga EN B och EN C-vingar.

Men det innebär inte nödvändigtvis att också tvålinorsdesignen och kolfiberstavarna överförs till vanliga vingar. Vi får helt enkelt vänta och se!

Marko Wramén



Charles Cazaux flyger en BHPP under PWC-superfinalen i Italien.

Foto: Ozone/Martin Scheel, azoom

Festivalsäsong med många nyheter

Höst betyder festivalsäsong för skärmflygare. Därför har Hypoxia undersökt två av de största i Europa, Coupe Icare i St Hilaire i Frankrike och tyska Free Flight Tegelberg i Schwangau.

Coupe Icare behöver kanske ingen presentation, vi har ju skrivit om mässan förr. Världens största skärmflygmässa, och säkert världens roligaste också. Maskeradflygning, akrouppvisningar och massor med god mat och livemusik. Ett stort party helt enkelt. Filmfestivalen är också en höjdare, här ser du årets alla stora och små friflygsfilmer, ibland innan de kommit ut på marknaden. Själva mässan lockar många toppnamn inom skärmflygning och mer eller mindre alla tillverkarna. Dessutom en hel del paramotorfolk och hängflygare. Här kan du alltså höra dig för om vad som är nytt och vad som är på gång. Dessutom visar tillverkarnas piloter upp de nya vingarna och flyger med dem.

Just flygandet är annars den enda nackdelen med Coupe Icare – man flyger inte mycket själv. Visst går det att klämma in ett flyg på morgonen och mellan uppvisningarna, men det är inte det det handlar om. Här minglar man, träffar folk och festar, ser på film och kollar in prylar.

Vill du flyga själv är det istället Free Flight Tegelberg som är höstmässan att besöka. Tegelberg är ett välkänt flygberg i södra Bayern vid byn Schwangau, precis sidan om turistorten Füssen och sagoslottet Neuschwanstein. Mässan är inte lika stor som i St Hilaire, men istället har alla tillverkarna med sig testskärmar. Det är bara att låna och ta liften upp på berget och flyga. Perfekt för de som funderar på att köpa nytt eller bara vill vidga vyerna lite – man ska inte underskatta värdet av att prova olika vingar och inte bara flyga sin egen. Men det kan vara farligt om man har en halvgammal trasa och egentligen inte hade tänkt köpa nytt…

I Schwangau finns det både skärmflyg, hängflyg och paramotor, men här också i luften. Det finns i princip bara en liten start, så kön blir snabbt lång när vinden inte ligger rätt och alla står och väntar. Men det går ändå att hinna med flyg med tre-fyra olika skärmar på en dag. Här har man förstås också party på kvällen, på tyskt vis i öltält. Men det är prylarna och testflygningen man kommer för.

Det här är de nyheter jag lyckades snappa upp under de två festivalerna. Jag har säkert missat flera grejer, men here goes:

Advance har ingen ny skärm just nu. Istället är det selen Axess 2 som flaggas, med en kombination av airbag och fast skumskydd. Tävlingsselen Impress 3 kommer också snart i en lättare version.

Gin har en ny speed flyer, Yak, som också ska gå att använda för vanlig flygning i stark vind. Annars är det lättviktsversionen av Sprint, Sprint X-Alps, som är hetast hos koreanerna.

Gradient har Golden 3 som nyhet, uppföljaren till supersuccén Golden 2. Inga stora förändringar men nya bärremmar, nya linor och fästpunkter för linorna och lite snabbare trimfart. Dessutom 150 gram lättare. Man har också en ny tävlingsvinge på gång, Avax XC3, och en ny skolvinge.

Festivaler
Annecy Parapente Expo, 30 april-2 maj
Super Paragliding Testival Kössen, 13-16 maj
Coupe Icare, normalt runt 18 september
Free Flight Tegelberg, början av oktober

Niviuk lockar med Hook 2, ersättare till populära 1-2:an Hook. Den ska ha lite mer prestanda och kurva bättre, med inspiration från profilen på Artik 2. Man jobbar också på en Peak 2, Niviuks EN D-klassade tävlingsvinge.

Nova flaggar för Oryx, lättviktsversionen (4,5 kg för flygvikt 80-100 kg) av deras högpresterande 1-2:a Mentor. Ungefär samma vinge men med lättare material. Ny är också Ion, deras skolvinge.

Ozone presenterar Buzz 3 (låg-mellan DHV 1-2). Man har också en ersättare till Addict 2 på Gång (DHV 2) och tävlingsvingen R10.

Skyline är kända som tillverkare av selar. Nu också egna skärmar.

Stora grejen hos **Swing** är Astral 6, en helt omdesignad DHV 2-skärm med snygga moderna linjer, rimlig vikt och hög prestanda. Det ryktas också om att denna nya mer prestandaorienterade stil snart dyker upp i Mistral 6 (DHV 1-2). Spitfire är deras nya speed glider.

UP drar på X-Alps i form av Trango X-Light, deras specialtillverkade högpresterande och oklassade X-alpsvinge, men nu i något tjockare material än tävlingsoriginalet. Man har också den EN D-certade tävlingsvingen Trango XC.

På **instrument**sidan fanns flera intressanta nyheter när det gäller kombinerade varios och GPS. Flytec/Bräuniger presenterade sin budgetmodell 6015/IQBasic GPS, portugisiska Flymaster lanserade B1 NAV och så hittade jag den udda fågeln Skytraxx. Hypoxia återkommer med ett minitest av alla tre.

En annan spännande grej var **elektriska paramotorer**. Nu börjar de första modellerna äntligen bli klara för försäljning. Swing har en maskin under märket Powerplay Silent-X, som de redan börjat sälja i Tyskland för €9 580 (inklusive tysk moms på 19 procent).

Franskutvecklade Razeebuss visades upp med batteriet hängandes på magen. De säger att de kan sälja dem nu för €10 000-11 000.

Både Swing och Razeebuss använder en elmotor som kommer från Flytec, och som kan automatkontrolleras via varion Flytec 6030 Flylink.

Ett annat företag som gör elparamatorer med Flytecs motor är Skyjam Aircraft. Deras modell heter ST-Electro och verkar framförallt marknadsföras som trike.

Kinesiska epac/yuneec var också på plats med sin läckra kolfiberbyggda maskin. De börjar enligt uppgift att leverera nu i januari för €7990.

Text och foto: Marko Wramén


epac Yuneec


Gin Sprint X-Alps


Flygande tält på Coupe Icare


Nova Oryx


UP Trango X-Light


Vy över delar av Coupe Icare


Okänd elektrisk hängflygsmotor

Härliga vyer längs stranden utanför Map of Africa. Längst bort vid horisonten skymtar Paradise Ridge.

På valspaning i Wilderness

Wilderness i södra Sydafrika är känt för sina glassiga hang längs Indiska oceanens stränder. Men det gäller att vara här under rätt säsong. Och ha tur med väder och vind.

Text och foto: Marko Wramén



En lokal pilot leker i hård vind på Map of Africas startplats.

För två år sedan reste jag runt i Sydafrika i jobbet och avslutade sedan med en underbar veckas högoktanig skärmflygning vid Porterville och Kapstaden (se Hypoxia 3-2007). Nu är återigen dags för en arbetsresa till Sydafrika, så varför inte lägga in en veckas flygning den här gången också? Men i år vill jag prova den mer avslappnade kustflygningen vid Wilderness, fyra timmars bilkörning öster om Kapstaden. Här finns det både små och stora hang, alla med utsikt över den brusande Indiska Oceanen.

Som så ofta tvingas jag resa under för- eller eftersäsong, vilket har sina fördelar. Färre turister, lättare att få boende och ibland lägre priser. Men vädret kan vara trixigare. Jag landar på lilla George flygplats den 20 oktober och välkomnas av sol och värme. Men var är vinden?

Efter att ha checkat in i Cloudbase Paraglidings flotta villa får jag skjuts till starten Map of Africa, där instruktören och guiden Jan Minaar redan befinner sig. Han håller på att skola ett par lokala elever och de ska precis göra sitt första höjdflyg, tre minuter ner till stranden 150 meter lägre. Vinden är mycket svag och de är naturligtvis lite nervösa. Jag slår mig ner i gräset och njuter av utsikten och spektaklet. Eleverna får en sista genomgång, samlar mod och kommer iväg. Tjoho! Själv gläds jag åt att se en val plaska ute i havet. Fantastiskt! Jag menar, hur ofta ser man en val när man parawaitar? Men så är det i Sydafrika, exotiskt värre.

Efter ett tag deklarerar Jan att bättre blir det inte, så vill jag flyga får det bli ett litet nerflyg. Och så får det bli. Starten är stor och gräsklädd men ganska flack, så med noll eller svag vind får man springa rejält för att komma i luften utan att hamna i buskarna. Men det går bra och flyget är förvisso kort, men ack så vackert. Det är något speciellt att flyga vid havet och att landa på en sandstrand sidan om brusande vågor är inte fel det heller, speciellt inte i gyllene kvällssol.

På kvällen förbereder Khobi (Jans partner och sambo och dessutom en duktig tävlingspilot) en god middag till oss alla. För sydafrikaner är grillen (braai) en helig plats så självklart grillar Jan kotletter och boerkorv. Det blir ett intressant samtal på kvällen om allt från flygning till den nye presidenten och landets framtid.

Nästa dag ser lovande ut och när vi kommer till starten (Map of Africa igen) känns det som att det skulle gå att hanga. Jag gör mig klar och startar, men trots flitigt scratchande blir det inte mer än drygt fem minuter i luften. Snart har de två eleverna också landat och vi får skjuts upp till start igen. Nu har det brallat i rejält och det är ingen tvekan om att det går att bli uppe, frågan är hur lång tid det tar innan det blåser för mycket.

Jag startar först och njuter av att äntligen vara i luften ordentligt. Idag är det inte lika soligt, men vyerna över den långa kusten och de gröna kullarna är ändå svindlande. Hanget framför Map of Africa är inte så stort men blåser det tillräckligt kan man hoppa över till nästa hang strax österut, vid ett par lyxvillor. Här parkerar jag mig och kommer allt högre och högre. Att hanga runt mer än 200 meter över havets blågröna vidder är onekligen en skön känsla. Jag spanar hela tiden efter valar och hajar, men den här gången ser det tomt ut därnere.

Snart får jag sällskap av Jan med sin tandem och efter ett tag startar flera av de lokala piloterna och eleverna. Men efter 45 minuter rekommenderar Khobi oss att gå ner och landa, vinden har sakta men säkert ökat nere på stranden och det är bättre att landa för tidigt än att stanna uppe för länge och bli blåst över kanten. Dessutom är vi alla hungriga, så det får bli lunchstopp.



Med ett öga på horisonten, kanske ser man en val?

När vi kommer upp till start igen på eftermiddagen är vinden för kraftig för eleverna och jag själv känner mig heller inte alltför sugen, att flyga med full speed på ett nytt flygställe är inte så lockande, och vinden kan ju öka ännu mer. Men några av de lokala hjältarna ger sig upp och får en stunds flygning innan de tvingas ge upp.

Resten av oss omgrupperar till The Olive, Wilderness finaste uteservering, med ett plankdäck byggt under skuggande träd. Här blir det I flygsnack och landningsöl (Namibiska Windhoek tillhör för övrigt de bättre av de vanligaste ölen härnere).

Dag tre blåser det både för mycket och från fel håll, så Jan tar oss istället med på lite take off-sightseeing. Det finns en hel del platser att flyga ifrån i området (se faktarutan) men det jag helst skulle vilja prova är Paradise Ridge, tio kilometer underbart kusthang. Dag fyra är emellertid inte heller en bra dag. Solen skiner förvisso förföriskt, men vinden är för svag för att bjuda på lyft. Det blir bara ett par nerflyg men desto fler landningsöl i byn. Vad ska man göra? Jag börjar inse att det här nog inte blir någon vidare flygvecka trots allt. Men sällskapet är trevligt, maten god och ölen kall så det går ju ingen direkt nöd på mig.

Inför min sista hela dag på plats ser prognosen perfekt ut. Vi blir ett helt gäng som åker till Jacques privata startplats på Paradise Ridge med mycket höga förhoppningar. Men vinden är aningens för svag och lite sned, så trots två gudaoffer i form av wind dummies blir det inget. Vi stannar dock en timme till för säkerhets skull och får i alla fall se en val som gång på gång slår sin enorma stjärtfena mot vattenytan.

Sammanfattningsvis blev det bara åtta flyg och futtiga en timme i luften under fem dagar. Inte mycket att hänga i granen, men så blir det ibland på skärmflygresor, inte minst under försäsong. Vädret borde varit okej nu, men är säkrare senare, när deras sommar kommit igång ordentligt. Det får bli nästa gång!

Fler bilder finns på www.waterglobe.net/wilderness



Underbar utsikt från Map of Africa.

Fakta:
Wilderness-området ligger 450 kilometer öster om Kapstaden i Sydafrika. Närmaste flygplats heter George, 20 minuter med bil från Wilderness). Det tar cirka fyra timmar att köra från Kapstadens flygplats till Wilderness. Området är framförallt känt för sin avslappnade hangflygning längs Indiska oceanens långa stränder.

I området finns också en lång rad andra turistattraktioner, allt från viltsafari i naturreservat till ap-parker, sol och bad, kite-surfing, surfing, ridning och mycket mer. Prisnivån är låg här, en öl kostar 15 kronor på restaurang och en varmrätt 40-120 kronor.
Det finns flera väderstationer i området, kolla på http://iweathar.co.za.

Flygställen:

Map of Africa
Den kanske mest populära starten, bara tio minuters bilfärd från Wilderness. Stor flack och gräsklädd startplats 150 meter över landningen på stranden. Det går också att topplanda. I sydostliga vindar går det fint att hanga framför start eller på nästa ås direkt till vänster (öster) om start. Maxhöjd på grund av luftrum är 465 meter. Startplatsen hyrs av Cloudbase Paragliding.

Hotellet
Också känt som Holiday Inn eller Wilderness Beach Hotel, fyra kilometer långt hang. Det här var tidigare en mycket populär hangstart, men nu har man byggt ytterligare ett hotell på platsen vilket gör starten lite tight. Det går dock fortfarande att flyga. Starten ligger 46 meter över havet och funkar på sydliga-sydvästliga vindar.

Kleinkrantz
En låg sanddyn som ofta används för skolning, men man kan också starta här och ta sig upp till Paradise Ridge med rätt vind.

Paradise Ridge
Ett tio kilometer långt och 100 meter högt kusthang. Det finns två starter på själva hanget: **Jacques'** (stor topplandningsbar privat sandig start med skuggig bar på start) och **Roy's/Major Dad's** (privat grsäklädd start, går ej att topplanda). Maxhöjd på grund av luftrum är 465 meter.

Sedgefield
Den enda termiska starten i närområdet, på 135 meters höjd. Mycket stor gräsklädd start med enkel topplandning. Funkar i sydsydvästliga vindar och det går också att hanga här. Maxhöjd på grund av luftrum är 465 meter.

Du Toits
Det här är enda riktiga XC-sajten i området, (platsrekord 93 kilometer) men den ligger en bra bit inåtland och det krävs rejäla fyrhjulsdrivna fordon för att ta sig upp. Starten ligger på 950 meters höjd och kräver nordliga-nordostliga vindar. Man flyger här framförallt på hösten och vintern (maj-augusti)

Säsong
Huvudsäsong är november-mars, allra bäst är november, januari och februari, december kan bli rätt byigt och skiftande väder. 15 december-7 januari är området fullt med sydafrikaner på semester, så om möjligt bör du undvika den perioden.

Resa hit:
Du kan flyga till Kapstaden (CPT) och hyra en bil. Qatar Airways och Turkish Airlines har ibland billiga biljetter men är inte alltid med i sökmotorerna. Kolla annars på www.skyscanner.net och www.luftgrop.se. Det går också att flyga till Johannesburg och sedan flyga därifrån till den lokala flygplatsen George (GRJ). Cloudbase Paragliding har ett specialpris med ett av de lokala flygbolagen för just sträckan Johannesburg-George som också tillåter 50 kilo bagage.

Boende
Sydafrikanen Jan Minnaar och hans brittiska sambo Khobi driver det enda helprofessionella flygcentret i regionen, Cloudbase Paragliding (www.cloudbase-paragliding.co.za). Jan har flugit här sedan i början på 90-talet och kan området väl. Han skolar nybörjare men guidar också en hel del grupper från runtom i världen. Guidning kostar 250 kronor per dag, större grupper kan förhandla.

Man har eget boende i ett vackert hus omgivet av lummig grönska. Dubbelrum med frukost kostar cirka 220-300 kronor per natt och person. Flera kvällar i veckan lagar Khobi utsökta middagar till gästerna för cirka 110 kronor per person. Man har också en egen liten bar där du förser dig efter behag och betalar vid utcheckning. Vill du hellre hyra lägenhet och kunna laga mat själv finns det fyra stycken tvåpersonerslägenheter runt knuten för 500 kronor per natt.



Man bor fint hos Jan och Khobi.



Att landa på stranden vid Indiska Oceanen är inte fel.

Familjeflygning i Frankrike - går det?

Text: och foto: Hans Berg och Tina Fröjd



Vackra små byar finns det gott om i södra Frankrike.

Frankrike på sommaren är alldeles fantastisk flygning. Det är också blå lavendelfält, bad i vattenfall eller sjöar, underbara utsikter över bergen, honung från de lokala biodlarna, pizza från den vedeldade pizzafolkabussen på torget, persikor och nektariner.

Timjan och vildväxande taklökar på berget – precis sådant som vi har hemma i trädgården, festliga gräshoppor som man kan fånga och andra skojiga insekter att fotografera. Färskt bröd varje morgon, små pajer från bageriet till lunch och matbunkring på härligt välförsedda stormarknader eller hos den lokala slaktaren.

Det är att stanna bilen för att bada i floden eller att vandra i bergen, bestiga en topp och dela en saftig vattenmelon när man kommit upp.

Det är att se barnen leka i timmar utan att fråga efter tv eller dator. Flyga drake eller leta fossiler, springa omkring i skogen. Att laga och äta maten utomhus. Stå och titta upp på berget när man diskar. Att säga god natt till barnen på kvällen och sedan sätta sig utanför tältet tillsammans med de andra vuxna och filosofera över en flaska vin och några ostar.

Bättre än så här blir det inte

Efter att ha tillbringat många somrar tillsammans i franska alperna – Savoy och Provence – är samtliga medlemmar av familjerna Berg och Fröjd ense om att man inte kan ha det bättre än så här. Två till tre veckor brukar resan vara. Tre till fyra dagar per ställe fungerar bäst. Det tar ungefär en dag att bryta upp, resa vidare och bygga upp lägret på nästa ställe. Den största kostnaden är bensinen och totalt kostar resan inte mycket mer än en semester i Sverige, inte ens nu när valutakursen är dålig. Kalkylen bygger på att man campar och fixar den mesta maten själv. Naturligtvis skall man gå ut och äta när man är i Frankrike men det blir av flera skäl inte så ofta när man reser med en hel familj.

Glöm ”Flygresan” som den var innan familj. Se resan som en trevlig semester för familjen med möjlighet till spännande äventyr och överraskningar. Alla blir nöjda om än kanske inte alltid samtidigt. Familjens häng- eller skärmflygare får flygning i världsklass men måste också vara beredda på att resans bästa flygdag kan komma att tillbringas på stranden. Ingen idé att vara sur för det. Det kommer fler bra dagar!

Familjens icke-flygare får köra bil upp och ner för rätt många berg. Men det är otroligt vackert att få komma upp där och vandra omkring på höjder som man inte annars skulle komma till. Det blir en del hämtning vid landningar också och däremellan en hel del badande.

Resan ner

Genom att sträckköra ner och hem förlorar man inte så mycket semestertid. Det funkar i alla fall om man kommer från de södra delarna av Sverige. Vi brukar köra från Sverige på eftermiddagen, käka lite matsäck på Rødby-Puttgarden-färjan och ta en lur när det är som tyngst att köra vid 3 – 4 tiden på natten. Barnen har lärt sig att det bästa är att försöka somna så fort som möjligt och ser fram emot att vara i Frankrike nästa dag. ”Bit ihop bara för det blir kul sedan” säger vi och det får vi göra



Malin och Ylva vinkar av Henrik på Chindrieuxstarten.

själva också. Det brukar vara lagom med frukost i Schweiz dagen därpå. Eftersom vi skall campa har vi med allt som behövs för en snabb måltid på en rastplats. Det gäller bara att packa så att man får fram det man behöver utan att tömma bilen. Efter frukosten har vi cirka 15 mil kvar till Chindrieux där vi brukar tillbringa de första dagarna. Chindrieux ligger vid den norra änden av Lac du Bourget, som påstås vara Frankrikes största sjö. Badplatsen vid sjöns norra ände är toppen. Pizzeria, strandbar och trampbåtsuthyrning. Och inte särskilt mycket folk att trängas med.

Bilen

Eftersom man skall ha med både flygutrustning och campingutrustning är det bra med en rymlig bil. Klar fördel med takbox om det är en vanlig personbil. Familjen Fröjd med fyra personer och en skärmflygutrustning kör Seat Alhambra (jämförbar med VW Sharan) med takbox medan Bergarna med fem personer, hängflygutrustning + tandemdrake kör folkabuss.

Utrustningen

Camping är förhållandevis billigt och framförallt mycket flexibelt. Min franska meteorologibok visar att det mesta av Sverige ligger på den nordeuropeiska tundran och att de delar av Frankrike där vi brukar tillbringa våra semesterveckor ligger vid Medelhavet. Detta förklarar den stora skillnaden att campa i Sverige jämfört med att campa i södra Europa. Man behöver inte mycket kläder i packningen men har i stället gott om plats i bilen för utrustning som förenklar campinglivet. En elektrisk kylbox är en väldigt värdefull detalj som ökar bekvämligheten. Tänk bara på en kall öl när man kommer tillbaka till campingen efter en dags flygning.

Gas- eller bensindrivna kök, luftmadrasser att sova på. En rejäl förlängningskabel så att man kan dra el till tältet är bra. Det behövs en särskild anslutningskoppling till franska elektricitetsstationer men den går ofta att hyra på campingen om man inte skaffat en egen. Det är bra med ett stort tält särskilt de få gånger det regnar. Campingbord och stolar, en låda med kastruller, servis, bestick och andra matlagningsattiraljer, tvättlina att hänga badkläder på. Skall man komplettera sin campingutrustning är det en god idé att göra det i en fransk Decathlonbutik. Sortimentet är fantastiskt när det gäller alla former av sport och friluftsliv.

Vi väljer alltid små campingplatser – där barnen kan springa fritt utan att vi behöver oroa oss för dem. Vi utsätter campingföreståndaren för vår obefintliga franska tills Madame eller Monsieur ger upp och snällt börjar prata engelska.

Chindrieux - Col de Sapenay

Flygstället vid Chindrieux är och har länge varit ett populärt ställe för utbildning men det är sällan trångt i luften. Man har ett stort termiskt hang att flyga på men är begränsad till 300 meter AGL. eftersom man flyger under inflygningen till Chamberys flygplats. Stället med sin långa västsida är väldigt vädersäkert. Vid klar sikt ser man hela Mont Blanc-massivet i öster. Landningen är jättestor och ligger rakt utanför starten. Vägen upp är mycket fin och asfalterad. Västsidan ger en sen start

och man kan ofta starta ända fram till åttatiden på kvällen. Man hinner bada eller åka på utflykt och får fin flygning även om man inte är på starten förrän klockan tre. Vill man göra utflykter från Chindrieux finns Annecy, Aix Les Bains och Chambery på behändigt avstånd. Vill man variera flygningen så finns massor med bra flygställen i trakten. Till exempel Mont Revard, Dent de Chat, Sainte Hilaire, eller Annecy.

Söderut

Flygningen vid Chindrieux är dock begränsad och efter några dagar är man sugen på att bege sig vidare söderut. I många år har vi fortsatt cirka 25 mil till området Haute Buëch där flygställena Aspres och Laragne tillhör favoriterna. Området erbjuder fantastiska sträckflygmöjligheter, ofta med flygning upp till 4000 meter. Här finns en bra camping på ”Aerodrome, Aspres-sur-Büech” söder om berget man flyger på. Förutom landning finns det bar, restaurang och pool i anknytning till fältet. En kort promenad genom skogen från campingen hittar man Ferme Auberge du Chevalet. På en ”Ferme Auberge” kan man bo eller bara äta, ofta utsökt mat lagad på egenproducerade råvaror. Något man inte skall missa när man är i Frankrike. Man bör boka kvällens middag på förmiddagen och för en rimlig peng får man en riktigt fransk middag med 3–5 rätter. De brukar också fixa till uppskattade menyer till barnen som alltid är mycket välkomna på franska restauranger.

Vill man ha sällskap med massor av hängflygare från hela världen bor man på camping Monteglin i Laragne. Utflyktsmål är Gorges de la Méouge vid Laragne med fantastiskt bad i vattenfall eller lugnare vatten. Vattenfallen slår vilka äventyrsbad som helst. Floden la Méouge går längs vägen och man kan stanna för bad på många andra ställen också. Att bygga fördämningar av stora stenar för att ändra vattenflödet är en favoritsysselsättning som både barn och vuxna kan ägna timmar åt. Det finns även flera badsjöar i närheten av Aspres. Är man intresserad av klättring finns väldigt fin klippklättring i Orpierre som har över 250 borrbultade leder av varierande svårhetsgrad runt byn. Sisteron är en trevlig stad några mil ytterligare söderut. Citadellet på toppen av klippan är värt ett besök. Längst upp i ett torn har prinsen, Jean Casimir Vasa (en släkting till Herr Vasa på 50-lapparna) suttit inburad. En annan trevlig lite större stad är Gap som är regionens centralort.

Aspres

Aspres ligger runt 30 km norr om Laragne. Stor rymlig naturstart i sydost och sydväst. OK topplandning för framförallt skärmar på sydväststarten men var ytterst försiktig med lä-rotorer. Hans har sett en vinge kastas runt i lärotorn på cirka 30 meters höjd vid försök till topplandning. Rotorerna bildas från kullarna på båda sidorna om starten. Landning på segelflygfältet. Stäm av med gubbarna på fältet att det är okej att landa där. Det brukar gå bra för de har den härliga inställningen att allt som flyger är kul och att alla är välkomna. Officiellt skall man landa på prickmärket utanför fältet men hör man efter så brukar det inte vara några problem att gå in på fältet, om det inte är något arrangemang som gör att det är mycket trafik.

Laragne - Chabre

Klassiskt hängflygställe, nu senast plats för VM i hängflyg 2009. Fin start både i syd och nord. Fantastiskt fina möjligheter till sträckflygning. Framförallt vid västlig huvudvind förekommer det mycket dust devils på starten vilket gör att man måste rigga snabbt och sedan starta så fort man kan. Du kan åka med navetten (minibuss) från campingen i Laragne till starten. Huvudlandningen ligger på campingen men det finns en landning nedanför berget på norra sidan och på en platå i ravinen på södra sidan. Norra landningen är rejäl med låga frukträd runtom. Inga problem att ta sig ner på. Den södra landningen lutar från mitten ner mot båda ändarna och är omgiven av låga tallar. Ta en titt på den på vägen upp till starten. För att fixa det snyggt gäller det att landa i början av fältet.

Mistralen blåser kallt

Mistralen är en hård, kall, nordlig vind som är vanlig i Provence. Vinden accelererar i dalarna och går ner mot Medelhavet. Även om himlen är blå är luften väldigt turbulent och det är ingen flygning på flygställena i de nord-syd-orienterade dalarna. Mistralen dyker upp plötsligt och håller på några dagar. Den är ofta koncentrerad till de stora dalarna och det finns en del flygställen som kan funka även vid mistral. Dessa flygställen är till exempel:

Mens/Courtet

Norr om Aspres. Fin nordvästlig naturstart för både skärmar och vingar. När man kommer upp bakom starten får man fantastiskt spektakulär flygning på riktigt höga berg. Landningen är bra men ganska trång så det är som vanligt bra att slå en koll på den innan man åker upp. Om du flyger här vid mistral så tänk på att inte dra iväg västerut så att du kommer in i mistralområdet.

Saint Vincent Les Fortes

Öster om Gap vid Lac Serre-Poncon. Låg och trång start och mycket skärmar på sommaren gör det lite besvärligt för hängflygaren. Kommer man väl upp är flygningen otroligt vacker med höga toppar. Klä dig varmt! Landningen kan kanske framförallt för hängflygare vara en besvärlig historia. Ta reda på officiell landning och kolla den innan du flyger. Det finns väldigt ilskna markägare här och landar du på fel fält kan du få en riktigt otäckt brutal utskällning på franska. Hans har varit med om det och förstod att han var väldigt trött på en massa turister som landade på hans mark. I det fallet var det en äng med vall.

Längre söderut

När man kör över passet Col La Croix Haute söder om Grenoble märks en förändring i både klimat och övrig natur. En ännu tydligare förändring blir det när man passerar söder om Sisteron. Medelhavsklimatet blir mer påtagligt. Det blir torrare och kargare ju längre söderut man kommer.

St. André les Alpes

Stället är okänt för sin dramatiska landning och kraftiga turbulens eftersom det ligger där tre dalar möts vid en sjö. Efter sommarens besök där är det en favorit för hela familjen. De kraftiga förhållandena gör att det oftast inte är någon flygning mitt på dagen. Överutveckling och Cb är vanligt under högsommaren. Men! Fantastiskt fint termiskt kvällshang med en jämn och fin vind vid landningen får alla att komma i god stämning. Barnen godkände berget. ”Det fanns mycket att kolla på och göra på toppen.” Väldigt fin väg upp och bra parkeringsplat-



Att flyga tandem tillhörde resans höjdpunkt.



Bergies, starten vid Sederón. En gammal favorit men tyvär har denna starten funkat dåligt på senare tid. Klimatförändringar?



Ny skärm 2010?
U-turn har skärmen för dig!

Bodyguard2 LTF 1
Emotion LTF 1
Infinity3 LTF 1-2
Obsession2 LTF 1-2
Airwolf LTF 2
Free Force2 LTF 2
Thriller Acro
U2 Tandem

U-TURN
paragliders + kite



www.u-turn.de
www.skysport.se

ser, vindstrutar etc. både på start och på landning. Den enkla och trevliga Camping de l'Issole ligger alldeles intill floden strax utanför byn. Är man på hugget på morgonen hinner man med en flygning under förmiddagen. Sen har man tid att turista eller bada under dagen och kan avsluta med ett kvällsflyg i solnedgången. Nästa år kommer vi antagligen att fortsätta direkt hit efter Chindrieux! Med St. André som "base camp" finns det massor med möjligheter. Man kan ta sig till Nice med ett par timmars spektakulär tågresa. Fler klassiska flygställen söderut och massor med utflyktsmål i omgivningarna. Ett givet mål är Gorges de Verdon.

Gorges de Verdon

Europas största canyon och obeskrivligt vacker. Det är även ett av världens bästa ställen för klippklättring. Genom ravinen ringlar sig Verdonfloden och det finns fina möjligheter till rafting, canyoning och vandring genom ravinen. Barnfamiljen skall inte missa att åka till Lac St Croix och att hyra båt – trampbåt eller kanot. Tre timmar är lagom för en färd upp i ravinen, ta med en liten lunch och dricka! Paddla eller trampa sedan omkring i häpnadsväckande blågrönt vatten, bada från båten eller klättra upp på klipporna och hoppa från dem. Även om där är fullt med andra människor i andra båtar är det en fantastisk upplevelse.

2010

Vi ser redan fram mot nästa sommar. Programmet brukar vara veckorna 28–29 och kanske en bit in i vecka 30. Finessen med att åka ner denna period är att man hinner före den stora mängden övriga européer som har semestern lite senare än vi.



Modern vario enkel att använda



Vario Flymaster B1
Cirka 2390 kronor i Sverige
www.flymaster.net
www.parabase.se

Portugisiska Flymaster är något av en nykomling bland instrumenttillverkarna, i alla fall från svensk horisont. Men att vara ny är inte alltid av ondo, ibland kan det behövas för att bryta gamla traditioner och ta nya friska tag. Och det är precis vad Flymaster gjort med variometern B1.

Det första som slår en när man håller i den är att den är ganska stor. Och att skärmen är stor (77 x 58 mm). Dessutom har den högre upplösning än konkurrenterna (320x240 pixlar), i alla fall är det mitt intryck efter att ha jämfört sida vid sida.

När man slår på varion står det också klart att här har man lagt ner mycket energi på att göra den så lättanvänd som möjligt. Den stora tydliga displayen underlättar, men framförallt har B1 ett mycket smidigt och lättbegripligt menysystem. För första gången när det gäller en vario känns det som om någon har tänkt till, och inte bara släppt lös en ingenjör att rådda ihop det bäst han kan. Menyerna finns i flera olika språk, dock ännu ej svenska, men tillverkarna lovar att det går att ordna snabbt om någon frågar efter det.

En tredje unik sak är den så kallade nollbuzzern. När man flyger igenom mer eller mindre nollstig varnar varion med ett dovt knarrande buzz. Nollstig är ju egentligen lyft jämfört med skärmens sjunk på runt en meter i sekunden, och alltså ett tecken på att det kan finnas mer stig i närheten. Det låter märkligt men funkar i luften.

En annan fiffig finess som förvisso finns på andra variometrar men som kommer till sin rätt på den stora högupplösta displayen är höjddiagrammet. I en graf visas om man stigit eller sjunkit de senaste minuterna. Perfekt när man ligger och kämpar i en svag blåsa och inte riktigt vet om man faktiskt vinner något eller sakta sjunker. Nu kastar man ett getöga på grafen istället för att försöka komma ihåg höjdsiffror.

I övrigt kan man själv på ett enkelt sätt välja vilken information som ska visas i teckenfönstret. Ljudet är tydligt och högt och det går att anpassa det efter tycke och smak. B1 har tre oberoende variometrar, där nummer 3 automatiskt nollas när man slår på maskinen. Praktiskt! Den visar automatiskt också flygets varaktighet. Det finns ett inbyggt laddningsbart batteri som ska ge 20 timmars flygning och man kan ladda antingen med medföljande laddare eller med en vanlig USB-kabel inkopplad i en dator. Precis, det finns en USB-ingång på varion så att det går att tanka ner data från flygen och uppdatera mjukvaran.

Det ska också finnas ett trådlöst interface för t ex temperaturgivare och fartgivare, men det har jag inte provat. Loggboken är föredömligt enkel att använda och innehåller den information som behövs, lättillgängligt och överskådligt.

+
Stor och tydlig display
Mycket enkel att använda
Smart noll-lyftsbuzzer
Laddningsbart batteri
Mjukvara går att uppdatera
Bra loggbok
Smart höjdgraf

–
För kort säkringslina

Finns det inga nackdelar då? Det skulle vara att snöret som man säkrar varion till cockpiten med är aningens kort. Dessutom är ju maskinen ganska stor, vilket jag själv inte ser som ett problem. Men de som gillar små tingestar kanske tycker annorlunda.

För mig var det här utan tvekan den bästa vario jag flugit med hittills.

Marko Wramén

Uppdaterad concertina-säck smartare än originalet

Para Supply Cocoon 3G
57$ inklusive frakt (cirka 400 kronor)
www.parasupply.com

För två år sedan (Hypoxia 4-2007) testade jag en av de första packsäckarna för cellpackning, också kallad concertinapackning eller magic bag. Sedan dess har man förfinat konceptet och därför provade jag en av den senaste generationen. Vad som skiljer de nya säckarna mot äldre är att de nu kan stängas nerifrån bärremsändan. Det gör stor skillnad – man pressar ju ut luften nerifrån och därför var det lite bökigt att stänga de gamla uppifrån samtidigt som man försökte trycka ut luft nerifrån.

Dessutom har man nu flera spännremmar längs med hela skärmen för att hålla den på plats, och cellerna spänns fast med en bred nätduk försedd med kardborre. Kardborren har en tendens att fastna överallt men bortsett från det är den nya säcken ännu enklare och snabbare att packa med, och cellerna skyddas lika bra som i den gamla.



De bytte skärmen mot segelflyg

Text och foto: Sofia Friborg



Smäckra plan väntar på att få glida mellan de löftesrika molnen i bakgrunden.

Den femte september i år var det dags för oss skärmflygare att lämna över våra flygfarkoster till segelflygarna och själva hoppa in i deras aerodynamiskt undersköna plan ute på Långtora.

Denna dag har sitt ursprung i att jag och Micke Högstadius (Stockholms Segelflygklubb) förra året började prata om hur kul det skulle vara att testa varandras sporter och hur mycket vi faktiskt har gemensamt; lyckokänslan av att flyga, längtan att vara högt, högt där uppe och att flyga långt. Sagt och gjort – vi arrangerade en dag som vi kallade för Långtora-dagen. Ett event där segelflygare fick testa skärm och hur det är att flyga med vind i ansiktet och vi skärmflygare fick testa lite fart och joystickstyrning under flygning, det vill säga segelflyg.

Ett 30-tal förväntansfulla skärmflygare från både Cirrus och Fenix samt en stor del av hela Stockholms Segelflygklubb hade samlats kl 9.00 ute på segelflygarnas fält på Långtora för genomgång av dagen flygning. Säkerhet och kommunikation är viktigt när man ska utöva både segel- och skärmflyg på samma fält.

Väderkänsliga sporter som det är vet man ju aldrig förrän dagen verkligen kommer om det går att flyga eller inte, det har ju varje pilot till fått erfara. Segelflyg kommer upp i lite högre fart och är därför lite mindre väderkänsligt, i alla fall gällande stark vind, än skärmflyg. Så i organisationsledningen för Långtoradagen bestämde vi att vi skulle köra trots att dagen bjöd på stark och dessvärre lite sned vind. Detta påverkade oss skärmflygare och gav oss lite kortare flyg med lägre releasehöjder men segelflyget påverkades inte nämnvärt.

Flygning för oss Stockholmspiloter innebär ju vinsch- och bogserflygning då vi inte har några berg att skryta med. För vinschflygning krävs det ett fältteam på tre-fyra personer och denna dag även lite tandempiloter, en vinsch och lite radioapparater.

För segelflygning krävs det betydligt mer och därför är ju även deras organisation och utrustning lite mer omfattande. På fältet finns en stor buss från vilken all verksamhet styrs, ett flertal bogserplan, hangarer och såklart alla dessa underbart vackra segelflygplan. Jag blir ju pirrig i magen bara av att titta på dem!

Oj vad det flögs hela dagen! Alla var otroligt entusiastiska att få testa en ny flygsport. Robert, en av skärmflygarna, såg helt lyrisk ut när han steg ur planet. Piloterna till segelflygplanen var mycket generösa med sina plan – alla som ville fick ta över spakarna själva och testa att flyga och navigera planet själv – en mäktig känsla. Det är så otroligt tyst inne i ett segelflygplan i jämförelse med att flyga skärm där man ständigt har vind i ansiktet.

Under dagen skulle ett 50-tal segelflyg och cirka ett 30-tal skärmflyg genomföras, så en hel del logistik och genomtänkt organisation krävdes. Men det mesta verkade faktiskt funka, även om jag som ansvarig under dagen kanske visade vissa militaristiska tendenser för att få maskineriet att fortsatt fungera.

När den sista skärmflygaren fått göra sitt segelflyg så var det då äntligen dags för mig att få flyga vilket jag verkligen hade sett framemot. Jag har faktiskt efter ett antal besök tidigare ute på Långtorafältet fått testa att flyga segel. Man har nytta av att ha flugit skärm då man i princip flyger på samma sätt. Det som skiljer sig åt är att man har pedaler och styrspak att svänga med. Med spaken ändrar man planets anfallsvinkel och på så sätt ökar och minskar man farten.

Jag har redan fått termikflyga med sedvanlig kurvning, som ju känns lite speciellt med ett stort plan, men det går alldeles utmärkt. Sedan har jag fått testa avancerad flygning – loopar, snabba svängar och massor och G-krafter. en otrolig adrenalinkick!

Inför dagens flyg hade min kära medarrangör planerat något alldeles speciellt för mig. Jag hade bett om att få flyga lite avancerad flygning – för det är ju som att åka berg- och dalbana i luften fast ännu häftigare. När jag kom till planet och satt på mig nödskärmen och plockat ur alla onödiga grejer som kan trilla ur fickan medan man vänder planet upp och ner så berättade min pilot Niclas att jag skulle få loopa planet… alldeles själv. Min första tanke var att ”Oj, är han inte klok, det här kan sluta illa”. Men så tänkte jag ”Hur ofta har man chansen att loopa ett plan?”. Så förväntansfullt hoppade jag in i planet men med ganska mycket magpirr.

För att flyga avancerad flygning måste man ha lite höjd eftersom man tappar mycket höjd i varje övning precis som när man flyger akro med skärm. Så vi bogserade upp oss till 1600 meter. Niclas kollade om det fanns andra plan under, vid sidan eller ovan oss – vilket inte är så bra om man ska loopa i luften. Efter att ha konstaterat att sikten var fri började han med en looping för att jag skulle få en känsla för hur man gör, och gick sedan igenom de kritiska momenten.

När det var min tur började adrenalinet pumpa och pulsen hoppade upp några steg…

Niclas förklarade hur jag skulle göra och exakt när jag skulle dra upp planet. Först ökar man farten till 180 kilometer i timmen och exakt i det ögonblicket så drar man spaken tillbaka – vilket ju innebär att man minskar farten och flyger rakt upp i luften med en massiv anfallsvinkel och planet loopar! Det är så otroligt häftigt när man vänder upp planet och flyger rakt upp i luften för att sedan fortsätta loop-rörelsen. G-krafterna gör sig också påminda och det känns som om ansiktet dras bakåt… Jag fick loopa planet flera gånger för att finslipa min teknik och det var väldigt roligt. Självklart höll Niclas hela tiden en hand på sin styrspak bakom mig i planet för säkerhets skull.

Flyget avslutades med att Niclas gjorde en Hammerhead. Detta innebär att man först flyger planet rakt upp (precis som i en loop) men sedan bara låter planet ”stalla”, det vill säga planet tappar i ett ögonblick all lyftkraft och faller liksom åt sidan. Precis just i det ögonblicket blir det alldeles tyst i planet och en slags underlig frid infinner sig – vilket inte alls borde vara fallet då planet just då är upp och ner. Sedan följer man planet i fallet tills det får upp riktigt fart och man kan svänga upp planet. I detta ögonblick flyger man mer än 180 kilometer i timmen mot marken. Coolt, men det får även den mest ”ismagade” person att bli lite smånervös.

Jag var glad som en lärka när jag landade – vilket otroligt kul och spännande flyg! Det kändes rätt kul att flyga ett ”riktigt plan”. Ja, det är nog på agenda att ta sig en licens, i något typ av flygplan alla fall. Vad har jag inte bestämt ännu.

Kvällen avslutades med lite partaj där segelflygarna enligt tradition var utklädda för kvällens maskerad och skärmflygarna enligt egen tradition struntade i vad som förväntades av dem och klädde sig precis som de ville, i något finare flygoutfit. Allt som allt en mycket trevlig dag!



PA (som sitter i planet) och Freddy får en genomgång av piloten om hur segelflygplanet funkar.

Höstens incidentrapporter

Olycka med allvarlig personskada
Sydafrika, Porterville, berg, 28/1 11.15
Man 42 år, under utbildning, 6 flyg
Man 60 år, Pilot 2 co1, 187 h
Skärmklass: DHV 1-2
Fraktur på höger underarm

Piloten ska starta på en termisk start. Strax innan han är klar för start börjar en annan pilot att lägga ut sin skärm snett framför. Piloten bedömer att han kan utföra en säker start i alla fall. Skärmen kommer upp snett och han måste ta några steg mot den utlagda skärmen för att kompensera. Han avbryter starten för sent och hamnar utanför starten där han snubblar och tar emot sig med höger arm som bryts.

Reflektion: Som en del av sina förberedelser inför start ingår att kontrollera att det är fritt framför startplatsen. Piloten gjorde en missbedömning om att han kunde starta trots den delvis blockerade starten. Det är dock viktigt att man är beredd att omedelbart avbryta starten om något går fel.

Olycka utan personskada
Kövberget, hang, 5/4 14.00
Man 50 år, Instruktör, >500h
Skärmklass: DHV 2

Piloten kom i luften med trassel på höger broms. Landningsplatsen var liten och han ville inte göra en inflygning dit utan fullt fungerande bromsar. Därför stannade han i luften för att reda ut bromsen men tappade koncentrationen på kursen och drev för långt bakom hangkanten. Han skråade in i en glänta i skogen för att landa på marken men vänster vingspets fastnade i en tall. Landningen blev dock ganska odramatisk och lämnade bara en liten reva i skärmen.

Reflektion: Det är väldigt viktigt att alltid ha full koll på sin utrustning innan man startar. Vid det rådande tillfället så var isen framför hanget för svag för att landa på så det fanns bara en liten landning på land som kräver en bra inflygning. Dessutom var det ganska turbulenta vindar vid tillfället. Piloten hade varken flytväst eller isdubbar med sig då han hade trott att isen skulle vara säker. Trots detta ville han flyga. Alla dessa faktorer kan ha ökat på den mentala stressen inför flyget och bidragit till att han missade den trasslade bromsen. Kanske piloten skulle ha stått över detta flyg.

Olycka med allvarlig personskada
Vårgårda, paramotor, 12/4 18.00
Man 42 år, under utbildning, 1.5h
Skärmklass: AFNOR Standard
Knäfraktur

Eleven startar rakt mot vinden på ett stort fält som efter 200 m börjar luta lite uppför. Vinden är knappt 1 m/s. Han kom iväg bra men driftade svagt åt höger varav instruktören säger i radion att han ska justera flygriktningen åt vänster. Eleven svänger lite för mycket och instruktören ger order om att justera åt höger. Fältet har nu börjat luta uppför och svängarna har fört eleven ner till marken där han börjar springa för att lätta igen. Efter ett 10-tal löpsteg snubblar eleven på en ojämnhet i marken och skadar knäet. Buren slår även i marken och propellern går sönder.

Reflektion: Händelsen verkar vara ren otur. Man ska dock vara medveten om att man utsätter fötter och ben för extra belastning när man springer med en tung motor på ryggen.

Tillbud till olycka
Öland, paramotor, 17/4 19.30
Man 30 år, Pilot 1 PM, 100h

Piloten hade monterat ett kamerafäste på hjälmens högra sida. Strax efter start vrider han huvudet och fastnar med kamerafästet i buren. Han fortsätter att ge gas upp till 250 m över marken innan han börjar jucka på hjälmen och lyckas också komma loss.

Reflektion: Använd inte saker som kan fastna i buren och kontrollera alltid din utrustning innan start.

Tillbud till olycka
Öland, paramotor, 19/4 11.30
Man 57 år, under utbildning, 1 h
Paramotor: Radne Racket

Efter ca 10 min flygning börjar motorn att låta mer. Eleven går då efter tillsägelse ner och landar på övningsfältet. Två skruvar som fäster avgasröret i motorn har lossnat helt och har skadat propellern.

Reflektion: Orsaken till att skruvarna lossnade var att de saknade låsning. Det är viktigt att alla delar är säkrade och att alla skruvar och muttrar är låsta så de inte kan skruvas upp av motorns vibrationer.

Olycka utan personskada
Köpingsvik, paramotor, 19/4 11.00
Man 34 år, Student, 1.5h

Piloten tar hjälp av benremmen för att sätta sig i selen. Benremmen lossnar på vänster sida och far in i propellern som går sönder. Piloten slår av motorn och landar.

Reflektion: Saker som lossnar och far in i propellern verkar vara den vanligaste olyckan med paramotor. Det är viktigt att med jämna mellanrum gå igenom sin utrustning och säkerställa att allt är i bra skick.

Olycka med allvarlig personskada
Åre, berg, 23/4 16.40
Kvinna 23 år, Student B, 3h
Skärmklass: DHV 1
Spricka i fot och blåtira

Inför landning upptäcker piloten en annan skärmflygare. Hon väjer men missbedömer sin undanmanöver och flyger in med foten i taknocken till en liten stuga bredvid landningen.

Reflektion: Pilotens egen reflektion är att hon var okoncentrerad på grund av brist av sömn, mat och vatten samt att solen hade gassat hela dagen. Dessutom var hon ringrostig. Det är viktigt att vara utvilad när man ska flyga och fylla på med mat och vätska under dagen. Regelbunden markhantering hjälper mot ringrostighet.

Olycka med allvarlig personskada
Frankrike, Greoliers, berg, 31/4 18.00
Man 54 år, Pilot 2, 51h
Skärmklass: DHV 1-2
Fotledsfraktur

Piloten flyger för första gången ner för berget i lugna förhållanden. Inför landning bedömer han att han måste göra en 360 för att komma ner till lagom höjd. Men när han svänger sjunker han mer än förväntat och kan inte fullfölja varvet eftersom det kommer träd i vägen. Han bestämmer sig för att göra en medvindslandning. I landningen sätter han fötterna på en av de låga stenmurar som bygger upp den terrasserade gräsmattan och bryter ena foten.

Reflektion: Det är viktigt att planera sin landning ordentligt och i tid så man undviker att behöva landa i medvind.

Tillbud till olycka
Söderköping, paramotor, 13/5 20.30
Man 31 år, Pilot 1 PM, 103h

Piloten var lite stressad över att det skulle bli mörkt snart och bad sin flickvän lägga ut skärmen inför start. Innan start gör han en vanlig startkontroll men upptäcker inte att vänster broms har trasslat in sig. Efter start märker han att bromsen har fastnat med några dm bromspådrag. Han lyckas trassla ut bromsen igen och flyger ner och landar.

Reflektion: Det är väldigt viktigt att själv kontrollera sin utrustning noggrant innan varje start oavsett vem som hjälper till att lägga ut skärmen.

Olycka utan personskada
Ålleberg, berg, 23/5 18.00
Man 35 år, Pilot 1, 25h
Skärmklass: DHV 1-2

Piloten flyger termiskt hang och befinner sig en bit ut uppskattningsvis 150 m över toppen när han bestämmer sig för att vända in mot berget igen. Det går fort in mot berget och han känner att han sjunker mycket. Han kommer för lågt och bestämmer sig för att försöka landa på en äng men hamnar istället i ett stort träd som var i vägen.

Reflektion: Man kan fråga sig om piloten var så högt som 150 m över toppen. I vilket fall så måste man ha mycket god marginal när man bestämmer sig för att flyga i medvind rakt bak mot berget. Det går alltid väldigt fort i medvind och man kan överraskas av kraftigt sjunk.

Olycka med allvarlig personskada
Gesunda, berg, 30/5 14.00
Man 40 år, Pilot 2, 320h
Skärmklass: DHV 1-2
Kotfraktur och smärta i revben

Efter en timmes flygning i ettrig termik över berget så hamnar piloten i spinn som sedan går över i störtspiral. Då slänger han nödskärmen som vecklar ut sig fint. Dessvärre fastnar han med benen i huvudskärmens stamlinor och landar rakt på ryggen istället för på fötterna.

Reflektion: Piloten flög med lindade bromsar vilket kunde ha bidragit till att han bromsade för mycket samt var sen att släppa upp bromsen. Det är vanligt att skärmen dyker kraftigt och gör några varv efter att ha gått ur en spinn. Det är troligt att skärmen hade gått ur spiralen av sig själv eller med hjälp av lite motbroms. Men man kan aldrig säga att det är fel att slänga nödskärmen när man känner att man har tappat kontrollen. Att han fastnade med benen i stamlinorna är bara otur. Hade han haft en linkap med sig så kanske han hade hunnit skära sig loss och landat på fötterna istället.

Olycka med ringa personskada
Tärna, vinsch, tandem, 31/5 13.00
Man 33 år, Pilot 2 co2 ta2, 335h
Skärmklass: Tandem DHV 1-2
Öm rygg hos piloten

Tandemekipaget startar med vinsch men får linbrott på cirka tio meters höjd. Piloten bromsar upp skärmen så mycket som det går men är för lågt och slår i backen vid pendelrörelsen framåt. Han hinner ropa till passageraren att hålla ihop benen. Varken passagerare eller pilot hade hunnit sätta sig i selen, utan båda står upp och gör en typ fallskärmslandning.

Reflektion: Att linan går av vid vinschning är ur pilotens synvinkel ren otur. Det är dock viktigt att vinschorganisationen ser till att vinschutrustningen är i gott skick. Dessutom är det viktigt att vinschföraren drar upp piloten försiktigt den första biten för att förebygga parachuting och kraftiga pendlingar vid eventuell vådautlösning av release eller linbrott.

Olycka utan personskada
Köpingsvik, paramotor, 19/4 11.00
Kolbäck, vinsch, 6/6 17.00
Man 42 år, Pilot 1 bhvt, 45h
Skärmklass: DHV 1-2

Efter en dag med fina flyg på fältet finner sig piloten backandes i hård vind på cirka 500 meters höjd. Trots att han trycker ned speeden lite så backar han och han vågar inte trycka ned den helt på grund av turbulens. Han går över till att göra tajta 360 för att komma ner till svagare vindar. Men på 200 m höjd blåser det fortfarande för mycket och han har nu drivit in en bra bit över skogen. Han ser ut en landning i sidvind men når inte dit utan hamnar odramatiskt i ett träd.

Reflektion: Piloten säger att han på grund av oerfarenhet hade siktet inställt på att landa på fältet, som han brukar, ända tills det var för sent. Rådet är att om du inte helt säkert kommer fram till en landning, i det här fallet vinschfältet, så flyg till en annan landning som du helt säkert kommer att nå. När det blåser så mycket att man backar så ska man söka efter landningar i medvind.

Tillbud till olycka
Åre, berg, 9/6 9.30
Man 42 år, Pilot 2, 115h
Skärmklass: DHV 2

Piloten går säkerhetskurs. Den sista manövern är spinn 360° som han går in i långsamt så att skärmen redan har börjat svänga. Detta resulterar i att spinnen inte blir flack samt att han får en stor kravatt på den obromsade sidan. Instruktören instruerar först ”full stall” men sedan ”kasta nödskärm” då inget händer. Piloten kunde inte stalla skärmen då bromslinan hade låst sig utan han kastar nödskärmen och landar oskadd i vattnet.

Reflektion: Det finns alltid en liten risk att man hamnar i situationer som man inte bemästrar under en säkerhetskurs. Hela poängen med en säkerhetskurs är att öva på kritiska situationer för att förebygga att man tappar kontrollen när man flyger över land.

Olycka med allvarlig personskada
Ålabodar, hang, 16/6 13.00
Man 52 år, Student h, 20h
Skärmklass: DHV 1
Handledsfraktur, muskelskada lår och rygg

Piloten hade flugit hang och landade i medvind med hög fart på stranden och ramlade över massa stenblock.

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

Olycka med ringa personskada
Kittelfjäll, berg, 26/6 16.30
Man 45 år, Pilot 2 co2, 320h
Skärmklass: DHV 2
Öm svanskota

Piloten kom in över byn Slussfors på cirka 100 meters höjd. Han tittade efter landningar men upptäckte att det var mycket ledningar kring åkrarna. Han bestämde sig för att landa längs med en väg men såg sedan att det gick en ledning över vägen. Han valde nu en parkering som landningsplats men på bara tio meters höjd upptäckte han att en telefonledning var i vägen. Han försökte göra en undanmanöver men flög in i bakdelen på en pickup och la skärmen över ledningen. Ledningen gick av och en plastkåpa på bilen fick flera sprickor.

Reflektion: Det förefaller som om piloten planerade sin landning lite för sent och hamnade i en stressig situation. Med lite mer tid så hade piloten kanske hunnit flyga runt ett tag och utse en lämplig landningsplats.

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

Försök att skriva ned rapporten i stödord så fort som möjligt, ju längre du väntar desto svårare blir det att komma ihåg vad som hände. Själva rapporten kan du sedan fylla i lugn och ro hemma. Låt andra lära av dina misstag. Det är viktigt och en absolut skyldighet att lämna in en rapport. Rapporten hittar du på förbundets hemsida, www.paragliding.se. Välj “hämta filer” i toppmenyn och klicka sedan på “filarkiv “till vänster.)

Skicka till: Svenska Skärmflygförbundet, Box 750, 521 22 Falköping.

Du kan också maila rapporten till info@flygsport.se, subject: ”olycksrapport.”

POSTTIDNING B

Returadress:
Svenska Skärmflygförbundet
Box 750
521 22 Falköping

NYHET

GIN YETI RESCUE

LÄTTARE, SNABBARE, STÖRRE

GIN YETI RESCUE är nödskärmen som är lätt, öppnar snabbt, har liten packvolym och är begåvad med bra prestanda utan att man minskat på skärmens yta. YETI RESCUE har hela 40% mer yta jämfört med sina konkurrenter, men till samma låga vikt. Det innebär låg sjunkhastighet och säkra landningar.

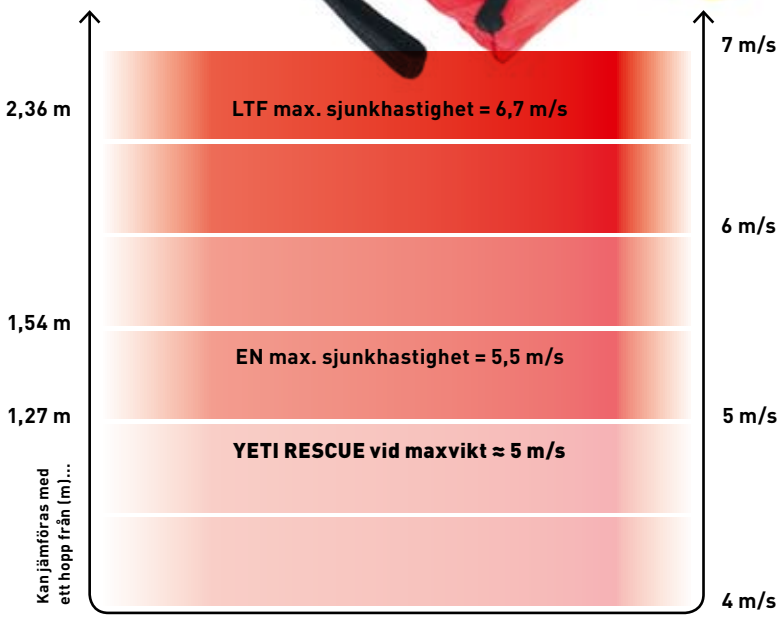
YETI RESCUE → FRÅN 5.000 KR

Finns i 3 storlekar:

- → **80 kg** (1,25 kg, 27 m², 5.000 kr)
- → **100 kg** (1,5 kg, 35 m², 5.800 kr)
- → **120 kg** (1,75 kg, 27 m², 6.500 kr)

GIN





JÄMFÖRELSE, SJUNKHASTIGHET

Parabase Outdoor AB är auktoriserad GIN-återförsäljare och tillämpar samma prismodell som Gin Scandinavia!



Nu finns Flymasters instrument i Sverige!

Lättanvänd och PC-kompatibel vario för alla.

Pris → 2.390 kr

FLYMASTER

Full info på → www.flymaster.net



NYHET: GIN YAK

Gin's nya fotstartade ''miniglider'' **YAK** ger flygningen ytterligare en dimension. Skärmen som endast väger 2,1 kg finns i tre storlekar; 15, 16,5 och 18 m². YAK är en perfekt kamrat på resan, berget och när det friskar i på hanget.

YAK är stabilare i flygningen jämfört med sin broder Bobcat. Levereras komplett med sele och ryggsäck.

Intropris → 17.300 kr

Full info på → www.gingliders.com

KURSER 2010 Nu har vi spikat kursdatum för nästa år! RESOR Häng med till Alicante 22 – 29 mars.
VI SÄLJER Gin, Gradient, Niviuk, Icaro, Dudek, WoodyValley, Kortel, Flymaster plus en del annat.

Vi önskar alla skärmflygare en riktigt God Jul och ett Gott Nytt flygår!

parabase™

Parabase Outdoor AB
Hamngatan 3
592 30 Vadstena
Tfn 0143–41 10 41
www.parabase.se

©PARABASE OUTDOOR AB 2009