HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning i-2013



Friskt vågat
Starta flygcenter i Indien

Colombia
Cumulus istället för koks

Hängflyg
Äventyr Down Under

Äntligen flygväder!

Mycket spring i benen hos vårystra piloter

SNOW n' DUST
CHALLENGING TRAVELS



Paramotor and paragliding trips to Brazil, Chile, Kurdistan and Poland

We provide travels where the challenge is in focus. For a greater experience every time. We make your wildest dream come true. What do you want to do? How hard do you want the challenge to be? And when are you going to make it happen? SNOWn'DUST challenging travels is the agency for excursions on new paths world wide. We make it happen.

WWW.SNOWANDDUST.COM

© Copyright SNOWn'DUST | Corporate identification number: 969756-3808 | VAT: SE969756380801 | Address: Eldviksgatan 7, 214 58 Malmoe, Sweden

Get a 10% discount voucher.

Book a trip with SNOWn'DUST or gear up with Kangook and recieve a 10% discount voucher for your next buy. Valid thru 2013. Can not be used in combination with other offers.



aventyrscenter.se

20 ÅRS ERFARENHET!

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

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

www.aventyrscenter.se

äventyrs center

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

AIRDESIGN SKYWALK UP BGD WWW.FLYBGD.COM



SKY adventures
SKYadventures SKÄRMFLYGSKOLA since 1990

WWW.SKYADVENYURES.SE 0411-52 74 78 • 0708-860 02 21



Ledare

Plötsligt händer det!

Häromdagen stämde allt precis. Först hittar jag 900 spänn i ett gammalt kuvert när jag städar skrivbordet. Ute skiner solen så jag cyklar ner till Ribersborgs Kallbadhus och vinterbadar med en gammal vän.

Då ringer flygkompisen Farbror Blå:

– Vinden ligger perfekt nere på Hammar. Kom så åker vi!

På med kläderna igen, upp på cykeln, hem och hämta säcken och så iväg söderut mot Hammar. När vi kommer fram glittrar solen i havet och allt känns bara så rätt. Vi startar på lågan nere till höger från huvudstarten och snart breder Österlens yrvakna vårvinterlandskap ut sig bakom ryggen medan havet skimrar somrigt framför.

Det bär bra och vi kan i lugn och ro njuta av utsikten över Ale Stenar. Det är lätt att glömma vilket unikt flygställe det här är. Landskap, hav och historia i en underbar kombination. Efter trekvart topplandar jag och möts av idel leende piloter. Det är inte bara jag som känner att äntligen har våren börjat!

Kom bara ihåg att vi alla är lite ringrostiga. Kolla dina prylar och framförallt kolla dig själv innan du startar – kängor, hjälm, benremmar, radio och så vidare.

Som vanligt får du uppmaningen att dela med dig av dina flygupplevelser så att alla vi andra kan glädjas med dig. Det gäller speciellt paramotorpiloterna, det var länge sedan vi såg något från er i Hypoxia.

Som en liten morot får nästa nummers bästa text en snygg t-tröja från U-Turn.

Nästa nummer har för övrigt deadline 25 maj och kommer ut den 8 juli, mitt i sommaren. Till dess – flyg högt och flyg säkert!



Innehåll

4	**Årsmötet**	Senaste nytt från förbundet
8	**Nyheter**	
10	**Himalaya**	Svensk startade center i Indien
15	**Data i film**	Lägg in GPS-info i din egen film
16	**Colombia**	Flygäventyr på flera platser
22	**Coola vinklar**	Häng kamera med lina i skärmen
24	**Hängflyg**	Tävling och friflyg i Australien
30	**Säkerhet**	Genomgång av olyckor

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer
David Bengtsson
Dag Sundman
HP Fallesen
Lars M Falkenström
Magnus Hjelm
Niki Sundman
Per Linnstrand
Pål Hammar Rognöy
Roger Lenngren
Thomas Hylander

Omslagsbild
Foto: Marko Wramén
Flyghunden Dios jagar lyckliga piloter som njuter av vårflygning på Hammars backar den sjätte april i år.

Annonser
Marko Wramén, annons@hypoxia.se
Information om format, deadlines 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

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

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

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

Årsmötet

Det var en strålande och naturligtvis flygbar vårdag när ett tjugotal skärmflygare samlades i Uppsala konsert- och kongresshus för att genomföra det sedvanliga årsmötet.
Tio klubbar befanns representerade och när alla satt sig till rätta öppnades mötet av SSFFs ordförande Pär Jönsson. Förutom bra diskussioner och en fin stämning på mötet blev även två kvinnor invalda i den nya styrelsen.

Innan mötet drog igång påminde Pär oss om allas vår förgänglighet genom att inleda stämman med att be samtliga närvarande ställa sig upp och gemensamt hålla en tyst minut för de tre piloter som omkommit under flygning förra året.

Följande personer var närvarande på mötet: Pär Jönsson, Sune Cullberg, Lars M Falkenström, Marko Wramén, Björn Hårdstedt, Tomas Peterson, Jenny Persson, Magnus Österberg, Björn Karlsson, Robert Jansson, Lars Ericsson, Andreas Alexandersson, Henric Höggren, Klas Löfström, Hans-Peter Pinaitis Fallesen, Erika Jenneborn Nilsson, Kristina Gerard, Lars Agnas, Roger Jönsson och Wania Pinaitis Fallesen.

Tio klubbar på plats

När röstlängden fastställts konstaterades att tio klubbar fanns representerade. Kanslichefen redogjorde för att kallese och utskick av handlingar gjorts enligt stadgarna och stämman bestämde att årsmötet blivit behörigen utlyst.

Till mötesordförande valdes Pär Jönsson, Lars M Falkenström till sekreterare samt Björn Hårdstedt och Kristina Gerard att sköta justering och rösträkning.

När formalian gjorts kunde vi gå över till genomgången av verksamhetsberättelse och förvaltningsberättelse. Styrelsen redogjorde för vad den pysslat med under det gångna året och följande frågeställningar belystes under genomgången:

E-kansliet

Frågor ställdes om utfallet av E-kansliet och det konstaterades att medlemsantalet inte påverkats, men att klubbarnas administrativa arbete underlättades. Synpunkter på att Payson används framkom, men betalningssystemet kan komma att ändras enligt styrelsen. Klubbarna vill dessutom få rapportering när nya medlemmar ansluts och när medlemmar byter klubb, allt för att underlätta för de som jobbar frivilligt i klubbstyrelserna.

Det uttrycktes också en oro för att det nya betalningssystemet där de ”dyraste” klubbarna som hamnar överst kanske kan få medlemmar att välja "billigare" klubbar bara för att få ut sin licens samtidigt som klubbar med högre avgifter och därmed kanske även fler aktiviteter riskerar att förlora medlemmar. Inga tydliga trender har dock märkts än.

PR/info

Henric Höggren från Örebro undrade om man kunde ta fram visitkort och broschyrer för PM. Förslaget uppskattades av stämman som ansåg att det bör göras ett tillägg i Infos verksamhetsplan att broschyrer för PM ska tas fram, vilket också beslutades.

Det kom även frågor om förbundet har någon plan för PR-aktiviteter. Styrelsen bollade snabbt tillbaka frågan om det fanns några idéer på stämman eftersom det också ligger på klubbar och skolors ansvar att vara aktiva vars initiativ sedan SSFF kan stödja.

SFG tänker höra sig för med stora sportbutiker om de kan få stå i deras entréer och marknadsföra sporten.

Att bjuda in journalister och/eller politiker på tandemflyg för att visa upp sporten brukar också ge genomslag i media. Det har även funnits tankar på att vinscha på Riddarfjärden i centrala Stockholm men tyärr har inte vädret tillåtit det i år.

Det framkom även att det är viktigt att klubbarna håller sina kontaktuppgifter uppdaterade på förbundets hemsida.

Även Hypoxia diskuterades, främst om det kan var av intresse att minska tryckkostnaderna med att göra den enbart digitalt. Men de flesta verkade överens om att pappersformatet är att föredra. Men kanske kan vi samarbeta med andra förbund som till exempel fallskärmsshopparna för att få ner kostnaderna.

Ytterligare ett sätt att göra sporten tillgängligare för potentiella skärmflygare vore kanske att ha en gemensam kurskalender på förbundets hemsida där instruktörerna i så fall själva ansvarar för att deras verksamhet uppdateras. På så sätt underlättar det för blivande elever att på en enda websida hitta rätt skola vid rätt tidpunkt och landsända.

Tävlingskommittén

Det framkom frågor om tävling i PM som Tomas Petersson svarade på. Bland annat fanns förslag på att åka till Estland för att se en större tävling i sommar. Eftersom PM halkat efter när det gäller tävling så beslöt stämman att en punkt





Ingen dramatik men väl go stämning.



Delar av nya styrelsen. Från vänster Henric Höggren, Jenny Persson, Pär Jönsson, Kristina Gerard, Kars M Falkenström och Sune Cullberg.

om PM-tävling ska skrivas in i verksamhetsplanen.

Även diskussioner om registrering av skärmar förekom och det framgick att SSFF och SPF tydligen har överlappande registreringsnummer vilket kan bli problematiskt i framtiden. Samtidigt arbetar förbundet aktivt med att vi ska slippa registreringen helt och hållet.

Ekonomi

Förbundet har just nu satsat 800 000 kronor av sina likvida medel i företagsobligationsfonder för att få bättre avkastning. Under 2012 blev avkastningen på finansiella investeringar cirka 82 000 kronor vilket är mycket bättre än året innan då det bara blev runt 26 000 kronor.

Även kostnaderna för kansliet diskuterades och frågor ställdes var de pengar utöver arvodet till kanslisten tar vägen, vilket förklarades med att det handlar om rent administrativa kostnader.

När alla hade fått fråga färdigt lades berättelserna till handlingarna och Pär Jönsson kunde därefter läsa upp den underteckande revisionsberättelsen varpå stämman beviljade styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året.

Motioner

Då det inte fanns några propositioner från styrelsen gick stämman vidare till motionerna som var tre till antalet.

Samtliga motioner hade lämnats in av Skärmflygklubben Göteborg som ville ha alla eventuella ändringar i FoD på remiss när det gäller det nya licenssystemet. Styrelsen menade att det blir för mycket jobb och man skulle i så fall behöva anställa någon för att göra detta. Istället vill styrelsen remissa om en rambeskrivning och sedan få förtroendet att skriva reglerna i efterhand. Göteborg ansåg att det var ett ofullständigt förslag. Motionen bifölls inte av stämman.

I sin andra motion yrkade SFG att SSFF ska avvakta med ett eventuellt nytt licenssystem till tidigast 1 januari 2014. Stämman gillade förslaget och styrelsen förklarade samtidigt att det nya licenssystemet i praktiken ligger på is och inte kommer att kunna tas i bruk förrän tidigast 2014 i alla fall.

Den tredje motionen från SFG handlade om en stadgeformalitet som gick ut på att skriva om SSFFs stadgar paragraf 8.12 så att det inte krävs medlemskap i SSFF för att kunna väljas till revisor eller revisorsuppleant.

Motion tre bifölls unisont av stämman och då omröstningen uppnådde kvalificerad majoritet kan ändringen genomföras omgående.

När motionerna var avklarade fastställdes den kommande verksamhetsplanen, fast med tilläggen om PM.

Därefter beslutade stämman att förbundsavgiften på 500kr ska förbli oförändrad. Likaså den föreslagna budgeten fastställdes med acklamation.

Valberedningen

Sedan var det dags för valberedningen att presentera sitt förslag på ny styrelse. Dessvärre uttrycktes ett visst missnöje med årets valberedning och det saknades namn på flera poster. Det saknades även presentationer på de personer som valberedningen tagit fram, vilket gjorde det svårare för stämman att ta ställning till vilken styrelse man egentligen gick till val om.

Styrelsen 2013:

Ordförande:
Pär Jönsson omval 1 år

Vice ordförande:
Sune Cullberg omval 2 år

Sekreterare:
Lars M Falkenström (1 år kvar på mandat)

Kassör
Sune Cullberg omval 2 år

USK-ordförande
Pelle Linnstrand nyval 2 år

PM-ordförande:
Henric Höggren nyval 2 år

Tävlingsansvarig
Jenny Persson nyval 1 år

Ledamot:
Anna Hadders (1 år kvar på mandat)

Ledamot
Kristina Gerard nyval 2 år

Ledamot
Bahman Honarju nyval 2 år

Revisor:
Margareta Kleberg, Kleberg Revision AB

Revisor:
Tintin Öhman, Kleberg Revision AB

Revisorssuppleant:
Anders Granfeldt

Pär Jönsson och Sune Cullberg valdes även till representant respektive suppleant att ingå i FSF styrelse och valberedning.

Till SSFFs varlberedning utsågs CPS (sammankallande), ÅRE DFSK och Solskärmarna.

Dessvärre var tre av styrelsens arbetshästar Håkan Polanik, Ola Gustafson och Ori Levin inte på plats för att få avtackning på vederbörligt sätt, men styrelsen är ytterst tacksam för deras insatser för SSFF. Men ordförande Pär Jönsson kunde tacka den avgående styrelsemedlemmen Marko Wramén för väl genomförd insats som TK-ordförande. Pär tackade sedan årsmötesdeltagarna för gott samarbete och bjöd även in stämman till Svenska Flygsportsförbundets årsmöte som tog vid i salen intill.

Där höll förre rikspolischefen Björn Eriksson i klubban och hans högröstade auktoritära approach byggt på professionalism uppbackad med viss humor gjorde det hela till en lite roligare tillställning än vad rubriken antyder. Men de flesta längtade nog ut till vårsolen.

Lars M Falkenström
För SSFFs styrelse

BACKYARD
skärmflyg.se

Para Expeditions 2013

Lijak, Slovenien 8-14 september
Slovenien är en av Europas mer okända pärlor. Hit är det lätt att ta sig från Sverige och flygningen påminner mycket om den i Österrike. Lijak ligger skyddad i en dalgång där inte den fruktade Bora vinden komer åt. Här har man stora, fina startplatser och landningar. Termiken är lättfångad och förutsägbar och du kan göra långa distansflyg från orten. Förutom flygning kan Du ägna Dig åt forsränning, vandring, öl/vin testning, shopping, sol och bad i Medelhavet, m.m.
Pris: 6900:- inkl transporter, fri licensuppgr, instruktör, boende.

Paramotorresa till Lijak, Slovenien 15-21 september
Du som flyger paramotor är välkommen med oss på denna resa till Slovenien när det fortfarande är varmt och skönt i luften. Slovenien är ett vackert land att flyga paramotor i och mat, öl och vin är fortfarande hyfsat billigt. Vi flyger främst på förmiddagar och kvällar. Om du även har friflygslicens så kan Du friflyga på dagarna.
Pris: 7500:- inkl transport av paramotor Sverige t/r, boende, instruktör, transporter på plats.

Nepal 18-27 November
Nepal är ett kontrasternas land där det både finns utrymme för de gamla traditionella och det nya moderna. Allt i en härlig blandning och i världens vackraste inramning. Nytt för denna resa är att vi stannar till för några dagars flygning i den lugna och pittoreska byn Bandipur innan vi fortsätter vidare till Pokhara och flygning på Sarangkot Ridge alldeles söder om Annapurnamassivet.
Pris: 12900:- inkl 2 guider, transporter, hotell, fri licensuppgradering, alla flygtillstånd.

Socotra 14-26 Januari 2014
Skulle du vilja åka till en plats så exotisk och ovanlig att mycket få turister än så länge har varit där och ännu färre skärmflygare har flugit där? Ett ställe som UNESCO pga den rika flora och faunan placerat på den internationella Världsarvslistan. En plats som bjuder på både makalöst fina hang och termisk flygning. Några paradisöar strax utanför Yemen och som kallas ”Indiska Oceanens Galapagos öar”. Huvudön heter S O C O T R A.
I slutet av 2011 landsteg de första skärmflygarna här och blev helt hänförda av vad de såg och upplevde. Året därpå reste Nova hit med ett team från Tyskland med bl.a. Mike Küng. Förutom att fota gjorde man också en film kallad ”the Forgotten Island”.
Den mesta flygningen görs på NÖ sidan av ön och består av ett ca 2 mil långt kusthang med upp till 600 meters höjd med termik ovanför.
Det finns även termikställen inne på ön.
I januari 2014 reser Backyard Para Expeditions till ön för 10 dagars flygning och Eco-turism. Ön bjuder även på fantastiska möjligheter till dykning, havsfiske och vandring. Följ med till denna paradisö och upplev den medan den fortfarande är oförstörd av turister.
Resan kostar 22.500:- och är en ”All-inclusive resa”. I priset ingår resan från Stockholm, boende, alla transporter på ön, all mat och dryck, gratis licensuppgradering, svensk instruktör och en lokal guide. Du som följer med bör lägst ha hangbehörighet för att uppskatta flygningen.



För mera information om våra resor, se www.skarmflyg.se eller ring oss på tel: 070-758 44 00

Glöm inte förnya licensen!

Licensförnyelsen är i full fart. I skrivande stund har vi 906 st som förnyat sin licens. Vi har utöver det 84 st förhoppningsvis nya piloter som löst Take Off kit.

Du som ännu ej förnyat passa på och gör det så snart som möjligt med tanke på att du får en bra olycksfallsförsäkring (Medi & Maxi) som gäller även utanför skärmflygningen.

För er som fortfarande är **under utbildning** (löst Take.off kit 2012) kanske inte har riktigt klart för er hur ni skall bära er åt med förnyelsen.

Har du **löst ditt Take-off kit efter 30 september 2012** gör du ingenting! Då gäller nämligen inbetalningen även för hela 2013.

Har du **löst ditt Take-off kit före 30 september 2012** men inte avslutat din utbildning (fått ut en licensbricka) så ska du förnya ditt Take-off kit.

Förnyelse av Take-off kit görs numera online via vår hemsida www.paragliding.se. Där klickar du på den gula licensbrickan. Sen följer du instruktionerna. Får du något problem så kontakta oss på kansliet.

Vårt testprojekt med tre stycken klubbar där förnyelsen sker av piloterna själva direkt online till förbundet har fungerat mycket bra. Den respons vi fått så här långt är positiv både från piloter och klubbkassörer. Det fungerar även väldigt smidigt för oss på kansliet.

FAI Sportlicens och IPPI licens

Vi har märkt att det råder en viss förvirring angående dessa två licenser.

Du som har Comp 1 eller 2 behörighet och som ska tävla i en FAI sanktionerad tävling nationellt eller internationellt behöver ha en FAI Sportlicens. FAI Sportlicensen gäller från1 januari till 31 mars året därpå.

IPPI licensen är en internationell ”översättningslicens” som talar om vilken nivå din svenska licens motsvarar på denna skala. IPPI licensen är bra att ha då du ska ut och flyga utomlands. IPPI licensen är dessutom giltig så länge du har din svenska licens giltig. Du behöver endast förnya IPPI licensen om/när du har nått en ny högre licensnivå. Båda licenserna kostar 100 kronor. De kan beställas via vår web shop.

Klubbarna

Vid det här laget har de flesta klubbar haft sina årsmöten och kanske har det blivit nya personer i styrelsen. Vi på kansliet vill att ni meddelar oss om ni byter ”nyckelpersoner” det vill säga ordförande och kassör. Mycket viktigt för vår kommunikation med er klubbar. Kontrollera även era uppgifter på SSFFs hemsida under ”Klubbar”. Om de inte stämmer kontakta oss så ändrar vi åt er.

Idrotten-online

För er som är engagerade i er klubbs arbete har säkert hört talas om Idrotten-online och Klubben-online. Riksidrottsförbundet har beslutat att samtliga idrottsklubbar i Sverige ska anslutas till Idrotten-online för att man ska få ta del av de bidragspengar som årligen delas ut till idrotten. För oss inom skärmflyget handlar det om storleksordningen cirka 60 000 kronor per år.

För att vi (SSFF) ska få ta del av dessa pengar krävs att er klubb är registrerad med alla sina medlemmar. Men detta ”hästjobb” gjorde Björn Hårdstedt åt alla våra klubbar under tiden han satt i Flygsportförbundets styrelse. Så skänk gärna honom ett tack för detta! Dessutom krävs att klubben har ett organisationsnummer och bank-eller plusgirokonto.

Vid kansliets senaste koll så hade ni klubbar jobbat på bra med detta men ett tiotal klubbar saknade fortfarande det ena eller andra. Kansliet har varit i kontaktat med de klubbar som det saknas uppgifter från och vi hoppas att ni som vet med er att ni inte har riktig ”koll” på detta att ni inte drar er för att kontakta kansliet för hjälp. På sikt kommer vi att lägga in våra olika skärmflygutbildningar som SISU (Idrottens studieförbund) utbildningar vilket kommer att generera pengar tillbaka direkt till er klubb. Vi kommer att informera mer runt detta lite längre fram.

Vi önskar er alla en riktigt härlig flygvår!

HP och Wania



Foto: Marko Wramén

Var redo inför säsongen!

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

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

X-Alps 200 kilometer längre



Årets upplaga av en av världens hårdaste äventyrstävlingar är nästan 200 kilometer längre än förra tävlingen 2011. Med start som vanligt i österrikiska Salzburg den 7 juli ska de tävlande sedan ta sig via tio waypoints i Österrike, Italien, Schweiz och Frankrike till målet på en flotte i havet utanför Monaco.

Årets banan är totalt 1 031 kilometer lång. Men det är fågelvägen det, de som är med måste ta hänsyn till väder och terräng när de flyger, går, springer och klättrar sig fram kors och tvärs över Alperna.

I år finns tyvärr inga nordbor med i startfältet, men väl lag från Argentina, Österrike (två lag), Belgien, Kanada, Tjeckien, Spanien, Frankrike (tre lag), Storbritannien, Tyskland (tre lag), Italien (tre lag), Japan (två lag), Sydkorea, Nederländerna, Nepal, Polen, Rumänien, Sydafrika, USA (två lag), Venezuela och så två lag från Schweiz.

I ett av de sistnämnda finns Christian Maurer än en gång med, piloten som tycks vara mer fågel än människa och vinnare av de två senaste Red Bull X-Alps.

Mer info på nätet:
www.redbullxalps.com

Marko Wramén

Dags anmäla sig till Icaro Cup 2013

Nu är dags att anmäla sig till årets upplaga av Icaro Cup! Förra året dominerades prispallen av piloter tillhörande Fenix och Cirrus, med Andreas Florén som värdig vinnare.

Några nyheter för årets tävling är att man inte bara tävlar med distansflyg, nu finns det en deltävling där du ska samla så mycket flygtid som möjligt.

Handikappsfaktorn har justerats något för de olika skärmklasserna med målet att skapa mer spänning. Dessutom har arrangören RPM Sport sänkt deltagaravgiften.

Mer info:
www.rpmsport.net



Tävlingsnytt

Vid SSFFs årsmöte i mars valdes Jenny Persson till ny tävlingskommitté (TK) ordförande. TK består under 2013 av Jenny Persson, Magnus Österberg, Magnus Eriksson, Pål Hammar Rognöy, Pelle Linnstrand, Cecilia Granerot och Staffan Rolfsson.

Planerade tävlingar under 2013:

Sverige Cup Åre 9-12 maj

Sverige Cup Kittelfjäll 27-30 juni

Akro SM & Nordic Championship 1-4 augusti, Åre

Distans SM & Nordic Open 8-15 juni i Vågå, Norge

Distans VM 13-26 juli i Sopot, Bulgarien

Fler tävlingar publiceras i tävlingskalendern.

TK kommer att dela ut pris under 2013 till årets ”XC-rookie” och ”Årets tjej”. Dessutom ges bonus till den första som slår ett svenskt rekord under 2013! Regler för dessa tävlingar finns att läsa på www.paragliding.se

Nya världsrekord

FAI har godkänt flera nya världsrekord. Den italienska piloten Arduino Persello har satt nytt rekord i out-and-return med 282,4 kilometer från den klassiska lilla starten Sorica i Slovenien. Flyget gjordes 27 juni förra året.

Fyra brasilianska piloter har fått sitt världsrekord i distans med deklarerat mål godkänt. De startade från brasilianska Quizada den 26 oktober förra året och flög 420,3 kilometer.

Svenska rankinglistan

Så här såg rankinglistan ut för svenska tävlingspiloter den 8 april 2013. Siffran inom parentes är placeringen totalt i världsrankingen.

1 (92) Magnus Österberg	211,4
2 (170) Magnus Eriksson	167,2
3 (224) Tobias Hinas	152,5
4 (257) Matts Eliasson	141,8
5 (307) Tor Jansson	131,7
8 (724) Anna Rydh	73,7

Listan baseras på internationella FAI-poäng och är underlag för bland annat uttagningen till landslaget.



Glada miner i tandemskärmen.



Roger i väntan på tandempassagerare.

Han startade flygcenter i Indien

Text och foto: Roger Lenngren

I 998 flyttade jag (Roger Lenngren) ner till Calcutta, det som nu heter Kolkata i Indien. Där arbetade under några år med socialt arbete bland människor i slummen och bland gatubarn. När man lever och arbetar i en sådan miljö är det ett måste att ibland komma iväg och andas lite frisk luft både för lungorna och själen. Det var då jag tog min motorcykel, körde 60 mil norrut till foten av Himalaya. Jag blev helt tagen av miljön, naturen och människorna uppe i bergen. Det blev många mil i områdena runt Darjeeling och Sikkim.

Motorcykelresor

Det resulterade i att jag år 1999 startade ett företag (Himalayan Bike Tours) och började arrangera motorcykelresor i Himalaya. Det har under åren utvecklats och idag arrangerar vi resor i Indien, Nepal, Bhutan och Tibet. Under en av dessa resor när jag satt på motorcykeln tänkte jag; Kan det finnas något bättre och härligare sett att uppleva Himalaya en på en motorcykel? Jag funderade lite mer och kom fram till en kurva med ett brant stup. Att inte behöva svänga här utan fortsätta ut i luften över det här stupet, sväva som en av örnarna som flyger här måste vara det ultimata.

Sagt och gjort. År 2002 hade jag min bas i Sverige även om jag tillbringade en hel del tid nere i Himalaya. Under tiden i Sverige passade jag på att ta min elevlicens med målet i sikte att flyga i de riktigt ”stora” bergen. Med på tok för lite erfarenhet och kunskap tog jag med mig skärmen ner till Himalaya och började flyga i områden där ingen flugit förut. Inte något jag rekommenderar någon att göra.

Att lära sig hur rotorer och termik fungerar i praktiken på egen hand, i Himalaya, utan att ha någon erfaren pilot tillhands att få råd av är inte bra. Fick några riktigt skrämmande överraskningar.

Vid ett tillfälle hamnade jag i ett vindfenomen som placerade skärmen vinkelrätt bakom mig och jag flög så baklänges kanske 200 meter innan det tvärt släppte och skärmen dök framåt vilket resulterade i ett stort asymmetriskt inslag. Det här upprepades sedan ett par gånger. Nu ville jag ner på backen men vart jag än flög med eller utan stora öron så pep varion frenetiskt. Gjorde spiraler tills jag kände att jag inte klarade det längre och så fort spiralen avslutades började varion tjuta igen.

Inga moln inget molnsug bara oförklarligt bra lyft. Men jag ville



Berget Kanchenjunga är 8 598 meter högt.

landa nu. Efter 15-20 stora inslag och 1,5 timmes försök att tappa höjd stod jag oskadd på backen. Men det var riktigt blåsigt, och när jag åkte tillbaka låg grenar på vägen som blåst av träden. Så det var inte en idealisk dag för flygning. Vad det var för vindfenomen som jag träffade på där uppe har jag inte fått svar på än idag.

När jag var hemma i Sverige på somrarna så passade jag på att uppgradera licensen och med tiden så lärde jag mig hur, vart och när man flyger i Himalaya.

2007 flyttade jag upp till Kalimpong som ligger i Darjeelingdistriktet. Här hade jag tidigare flugit och började flyga mer regelbundet från ett ställe som heter Delho, 30 minuter från mitt hus. Skärmflygning var vid den här tiden någonting helt nytt för hela nordöstra Indien. Skärmflygningssporten har varit under all kritik på vissa ställen i Indien. Man har flugit med dåligt materiel och med undermålig träning. Problemet är att allt för många börjat flyga tandem efter några få timmar i luften. Därför har sporten haft ett skamfilat rykte på grund av allt för många olyckor.

Men under senare år har man börjat organisera sig och det mest positiva just nu som jag ser det är PAI (Paragliding Association of India). Man håller på att sammanställa ett licenssystem och har redan fått bukt på en del av problemet med oseriös verksamhet. Men skärmflygning har sedan länge varit etablerad som sport i Bir-Billing, Manali och Kamshet nära Phune. Idag finns det många duktiga piloter i Indien och de flyger med nya moderna skärmar.

Då jag nu bodde uppe i östra Himalaya, flög mycket och skapat en hel del uppmärksamhet kring skärmflygning i området så föddes tanken på att börja flyga tandem med turister.

Jag har hört någon säga att bästa sättet att döda en hobby är att göra den till sitt yrke. Men jag kan säga att det inte varit sant för mig, varken när det gäller att köra motorcykel eller att flyga skärm.

Jag startade företaget Himalayan Eagle Paragliding Kalimpong år 2009. När jag började flyga i Kalimpong fick jag rådet; Ställ inte för mycket frågor om tillstånd och annat för då kommer du bara få nej. Börja bara flyg så att det blir etablerat och de ser att det fungerar så är allt lugnt. Det är så mycket fungerar här i Indien. Men när det gäller att flyga kommersiellt med passagerare hamnar ju saker i ett annat ljus. När jag nu flugit här under flera år och skapat de viktiga kontakterna med stadens ledare var det inte längre något problem. Att jag sen får bjuda polischefens VIP-gäster på en flygning ett par gånger om året ingår i själva systemet.

Själva flygstället är idealiskt. Vi har cirka 20-25 flygbara dagar per månad. En klar dag med bra termik och man får lite höjd, då krävs det bara en 360 för att se Himalayas snötäckta toppar i fyra länder! Högsta berget man ser är världen tredje högsta berg. Kanchenjunga 8 598 meter över havet som ligger på gränsen mellan Nepal och Sikkim. Länderna man ser är Indien, Nepal, Tibet (Kina) och Bhutan.

Idag har jag två indiska piloter som flyger här med mig. Under förra säsongen var Mats Danielsson från Stockholmsklubben Fenix här och flög tandem också. Fler och fler indiska och internationella piloter börjar hitta Kalimpong vilket är kul. Speciellt med tanke på att vi inte har marknadsfört stället på

Storslagna vyer.



Över staden Kalimpong.

något vis. Idag flygs det även skärm i Darjeeling och Sikkim som ligger ett par timmars körning härifrån. Svenskar som vill komma ner och flyga tandem eller solo för längre eller kortare tid är välkomna.

Nästa projekt

Nästa plan är att arrangera en kombinerad motorcykel- och skärmflygsresa. Jag träffade Jocky Sanderson här i Indien på en skärmflygsfestival i november. Han blev så inspirerad av den idén att den förhoppningsvis kan bli verklighet redan hösten 2013. Jag har upptäckt att det är många skärmflygspiloter som också kör motorcykel.

Fakta

Kalimpong ligger i Västbengalen och gränsar till Nepal, Sikkim och Bhutan.

Starten Delho vätter mot sydost. 1 600 meters höjd. 27° 5'15.43"N 88°30'28.34"O

Landningsplatser: Fotbollsplan Ronaldseypark på 1 300 meters höjd. Relli vid floden på 500 meter. Topplandning är heller inga problem.

Bästa säsongen är oktober – juni.

Ta sig dit:

Flyg till Delhi eller Kolkata. Sedan Inrikesflyg till Bagdogra. Därifrån taxi cirka 2,5 timmar. Tåg från Kolkata är också en möjlighet.



Doctor Grahams internatskola från luften.



Fixa flygdata i bild i din egen film

Text och foto: David Bengtsson

Du vaknar upp en krispig vårdag och riktigt känner hur luften doftar termik. Du vet att flygningen kommer bli episk, med blåsor som tar dig upp till oanade höjder. Vore det inte kul att få dessa dokumenterade på ett tjusigt sätt tillsammans med den där GoPron som du redan använder? I din ficka ligger ju även en iPhone och den har en GPS som vi kan använda.

Idén är att helt enkelt föra över GPS-data som höjd över havet och longitud och latitud från din mobiltelefon till din film.

Till vår hjälp tar vi följande tre manicker. En GoPro, en iPhone och en Mac.

Det går naturligtvis lika bra med Sony/Android/PC, men vilka program du ska använda i den världen får du luska reda på själv.

Börja med att ladda hem gratisappen Vidometer till din iPhone. Du kan välja lite olika layouter på hur du vill att datan ska presenteras i din film. Väl uppe på berget före takeoff så startar du både din GoPro och Vidometer (i mobilen) samt ser till att filma något som gör att de två filmerna är enkla att synka ihop. En handklapp brukar vara bra. Därefter stoppar du ner din iPhone i din mörkaste ficka, men ser till att appen fortsätter att filma svart.

Väl hemma vid datorn överför du filmen från din telefon till iPhoto och från iPhoto vidare in i ditt redigeringsprogram. Jag använder Final Cut Pro, men iMovie som följer med alla macar funkar också. Lägg spåret med den svarta filmen överst och själva huvudspåret från GoPron under och synka ihop dem vid handklappen. Därefter använder du funktionen "Keyer" och berättar för programmet att det är färgen svart du vill ta bort. Vi gör alltså på samma sätt som när man jobbar med en green screen, men istället för färgen grön tar vi bort svart. Det är därför det är viktigt att du verkligen filmar inifrån en mörk ficka.

Tycker man det här var alldeles för jobbigt, så finns det kameror på marknaden som har inbyggd GPS och gör samma sak åt dig. Contour har en version och även en relativt okänd uppstickare som heter Gobandit.

https://dl.dropbox.com/u/14553980/vidometer.jpg

https://dl.dropbox.com/u/14553980/vidometer.jpg

Se också artikeln på sidan 22 om hur du riggar en actionkamera i din vinge för att få annorlunda bildvinklar.

Cumulus istället för koks

Dag och Niki Sundman har båda rest en hel del och flugit på många håll i världen. Nu var de sugna på ett nytt ställe att vädra trasan på. Det blev en rundresa i Colombia!

Text och foto: Dag och Niki Sundman

Pintada bjuder på smörtermik och djungelmiljö.

Det är tre timmar efter take-off. Underskön natur. Ett hopp över dalen. In mot de bruna fälten. Det släpper fint i kanten grönt mot brunt. Upp 1000 meter. Nästa hopp in mot bergsryggen. Kullen är en självklar trigger, borde inte kunna misslyckas…

15 minuter senare hoppar jag över ett staket och går upp mot den lilla farmen. Hur kommer jag till vägen? ”Seniore, direction de auto routa, por favor”. Ingen klockren spanska men det borde funka. Han inspekterar mig kritiskt och rycker på axlarna ”Gringo, you paraglider, you fly”…

Före resan

Colombia och Sydamerika. Det känns som om mycket skulle kunna trassla i planeringen. Organisatören heter Lucho och firman Air Nomads of Colombia. Precis som vi misstänkte har mailen studsat som arga getingar den senaste veckan. Allt ändras. Flygtider, hotell – you name it. Britterna i vår grupp säger att bara vi kommer dit kommer allt att gå som en schweizisk klocka. Vi tvivlar.

Men nu är allt slutpackat och vi kan inte förbereda mer. Vi tittar en sista gång på simbyxor och solglasögon. Sedan en blick ut på den sydsvenska snöyran. Bara några timmar kvar!


"Hey gringo". Glada barn möter den som landar ute.

Vi bordar Lufthansaplanet och 15 timmar senare är vi framme i Bogota. Vi sover över och nästa dag blir det lokalflyg Cali och där möter vi Air Nomads. Äntligen dags att pröva våra egna vingar!

Piedichinche, Cali

Vi sätter i oss den frukost som nu blir standard i 14 dagar. Ägg, vitt bröd, papaya, mango och svagt kaffe. Sedan upp mot starten. Framför oss breder dalen ut sig och vi får instruktionen att flyga norrut och landa i närheten av asfaltsvägen.

Vi startar och några ger sig direkt ut i dalen och på radion hör vi hur de kämpar och snart står de på backen. Så mycket för löftena om 100 procent säker plattlandstermik. Vi som varit försiktigare börjar leta oss norrut längs berget men ganska snart måste även vi lämna den tryggheten. Redan idag utvecklas det mönster som kommer att gälla för den här resan. På morgonen fungerar bergen bäst – men sedan överutvecklas de och då är det dags att ge sig ut i dalen.

Själv släpper jag berget när en kedja av moln leder ut till mitten av dalen där vägen går. En efter en hör vi hur skärmarna landar och till slut är vi bara två kvar som kämpar norrut. Då börjar regnet komma och det är dags att gå ned efter cirka 45 kilometer och landa.

En timme senare är alla ombord på retrieve-bussarna och vi fortsätter till ”La Fincha” – ett plantage där vi ska tillbringa de kommande dagarna.

Roldanillo

På morgonen utbreder sig ett milt latinamerikanskt kaos när våra guider skall besluta sig för hur vi ska kunna rapportera in för att bli upplockade av minibussarna. Telefonproblemen drar ut på tiden och på tok för sent kommer vi upp till starten. Det är en öststart över kraftkablar och här startar man före klockan tolv. Trots att klockan är två sänder våra guider iväg några piloter på det som blir den här resans första och sista galenskap. Utan att piloterna vet det startar de i en rotor och snart flyger de ut i nedsvepet och får kraftiga inslag. Det är många SIV:er och ren tur som gör att ingen skadar sig allvarligt och alla lovar varandra att bara starta på egen bedömning och aldrig mer lyssna på att det är bråttom.

Vindväxlingen kommer punktligt när solen lämnat östsidan. På 10-15 minuter går det från en fin startvind till 20 km backvind. Ingen av oss har varit med om något liknande.

Morgonen efteråt börjar därför tidigt och vi får i uppdrag att flyga norrut. Det blir en 80 kilometers ”task” längs bergskedjan mot det som kommer att bli resans vackraste boende. Mönstret är det vanliga. Först bergen som snart överutvecklas, sedan ned på kullarna och slutligen ut på plattlandet. En efter en landar piloterna och blir upplockade och några lyckas flyga hela vägen fram till målet.

Anserma Nuevo

Nu har vi hamnat på en underbart vacker ranch med egna kaffebuskar och det är bara en kort bit från starten. Vi ska inte flytta på oss utan det är fri flygning. Starten är en härligt gräsklädd kulle och utsikten magnifik.

Jag känner trycket från skärmen när jag startar och nästan direkt får jag den välkomna sparken från hustermiken. Upp, upp. Det här kommer att bli en fin dag! Efter ett första hopp till ”foot hills” möter jag en flock gamar som villigt visar var termiken finns. Det är fina stora blåsor och det är bara att njuta. Vi är en grupp som letar oss bortåt och efter cirka 50 kilometer är det dags att ta ett beslut – vidare eller tillbaka. Några fortsätter men vi är två som börjar stånga oss tillbaka. Som vanligt har bergen överutvecklats så här sent men dalen fungerar acceptabelt och till slut är vi ”hemma” igen och kan äta middag medan de andra försöker hitta bussarna någonstans långt borta i obygden. Out-and-return har sina fördelar!

Nästa morgon möter oss blå och vacker. Guiderna möter med en röd och mycket liten jeep. Det går utmärkt att åka 12 personer i den.

Snart sitter vi på take-off och väntar på att hustermiken ska komma igång. Vi får direktiv att flyga söderut i dag. Bergsryggen går rakt nord-syd och starten är östligt fin i morgonsolen. Vår guide berättar att vi ska undvika att starta mellan 12 och 13 eftersom allt stannar av då. Ingen tror på det men eftersom Niki litar på termiken och kurvar fint finns inget skäl att vänta. Hustermiken är där den ska och efter några minuter ligger alla som startat i molnbas. Klockan har letat sig över 12 och vi ser nu hur de som startar bombar ut. Guiden kanske vet något trots allt. I tre olika flockar når vi molnbas och en efter en ger sig flockarna iväg. Efter lite mer än en timme börjar luften kännas svampig.

Roldanillo bjuder på XC av toppklass.

Vi får reda på att vinden vänt på landningen och nu sveper ned från berget. Alla flyger ut i dalen och börjar endera leta landning eller trycka in speeden i full fart hemåt.

Över kvällens BBQ och kalla öl berättar nöjda piloter om en bra dag. En kan berätta om svårigheterna med att det som från luften ser ut som fina gröna gräsfält kan vara sockerrör som är två meter höga. Kanske inte direkt skadligt för vingen men hyfsat tidsödande att ta sig ut.

Dagen efter är vi lite sena och får se hur alla som startar efter 12 spolas ned. Framåt 13 börjar gamarna kurva och det är dags att ge sig iväg. Upp till molnbas på respektabla 2 100 meter. Sedan blir det ganska behaglig antennflygning. Vi kallar det så eftersom varje kulle som är lite större har en röd-vit mobilantenn på sig. Man tar molnbas och sedan bär det av till nästa antenn.

Niki har en fin flygning och landar i en hästhage med de typiska vänliga hästarna som genast kommer fram för att betrakta inkräktaren. Snart har de lokala barnen kommit och hjälper till och vill bjuda henne på vatten och frukt. Det är inte bara flygningen utan mötena som gör XC i Colombia så underbart.

Pintada

Nu är det dags att ge sig norrut mot Pintada.

Uppe på starten får vi en ambitiös briefing som avslutas med att eftersom det är en stark inversion vid 1 800 så kommer vi nog inte att komma så långt. Men vi ska flyga på och bli upplockade längs vägen. Dagen är väldigt långsam och tålamodskrävande och till slut får jag erkänna mig besegrad och vandra ned till huvudvägen. En motorcykel kommer fram till mig, ”Gringo, you want beer, I give drive”. Svårt att säga nej och jag hoppar upp med skärmsäcken på ryggen. Jag sneglar på hastighetsmätaren som snart står på 120 kilometer i timmen och han har glömt allt om ”take it easy”…

En timme och två öl senare har adrenalinhalten blivit mer normal och jag blir upplockad av minibussen. Mot Pintada som visar sig se ut precis som vi tänkt oss en colombiansk småstad. Pintada ligger i Mendellin och är lite mer ”djungel”. Efter alla historier om kokaplantage känns det faktiskt lite oroligt – något som våra guider viftar bort.

I Pintada följer tre dagar av bekymmersfri platsbunden flygning. Området är som en gigantisk gryta med 15 kilometer i diameter men utan några större möjligheter att flyga iväg. Landningsfältet var utmärkt och låg nere vid floden med en bar några meter bort. Paradis!

Roldaniero

Resan börjar dra sig mot slutet och vi måste tillbaka till Cali och flyget hem. Det har varit en underbar tid och det känns bra att avsluta med tre dagar distansflygning runt Roldaniero.

Den första dagen börjar med låga moln och någon konstaterar att vi redan nått molnbas på starten. Efter en nervös väntan löses molnen upp och vi kan starta. Det är tydligt att bergen inte är rätt ställe att vara på så vi formar några flockar och ger oss ut över dalen. När jag tittar in mot bergen får jag känsla av Mordors portar och efter lite radiodiskussioner beslutar vi att flyga tillbaka till Roldaniero och landa hemma på ”La Fincha”

Sista dagen är allt packat så bussarna först kan ta oss upp till starten och sedan åka ned och hämta bagaget och sedan börja plocka upp piloter längs vägen mot Cali.

Himlen är härligt blå och en fin termisk vind möter oss. Colombia vill tydligen lämna ett sista bra minne. Både Niki och jag startar fint och börjar arbeta oss upp i hustermiken. Väl uppe i molnbas börjar gruppen delas upp och ge sig iväg i olika riktningar beroende på ambition.

Med två veckor i selen har tekniken satt sig. Först bergsryggen och när den börjar överutvecklas ut till kullarna. Sedan ut över dalen. Endera på höjd från moln till moln – eller på lågan med sikte mot bruna torra fält som gränsar till gröna fält. De bruna fälten är fina källor och gränserna fina triggers. Allt går som på räls först norrut och sedan söderut – och när molntäcket börjar skugga solen är det dags att landa efter en bra bit över 100 kilometer.

Sammanfattning

Att flyga i Colombia visade sig vara en fantastisk upplevelse. Det blev en kombination av XC, platsbundet och möten med kultur och människor. Det var inte alls som Europa och det är något vi uppskattar. Att ta sig runt med minibuss till olika platser är ett väldigt bra sätt att få se mycket av landet.

Om du vill kombinera din flygning med ett möte med en ny kultur är det här helt rätt plats för dig. Ibland är det lyx och ibland är det kalla duschar. Men det är annorlunda och det är ett underbart minne.

Tack Colombia för fin flygning, ny kaffekultur och fina möten!

Dag & Niki Sundman

Fakta

Vaccin: Se över ”det vanliga” och ta Ducoral för magen. Malaria och rabies kan man hantera med myggmedel och att låta bli hundarna.

El: Amerikansk 110 volt. Ta gärna med en adapter och ett svenskt grenuttag.

Telefon: Köp kontantkort på plats. Ni kan få tag i mikroSIM med det är svårt. 3G finns och kostar ca 125 kronor per vecka.

Valuta: Lokala valutan är Pesos. Ta med lite endollarsedlar till dricks och 20-dollarsedlar för att kunna växla. Cashmaskiner finns på flygplatsen så ta ut där. Sedan är det svårt att få tag i cash om man inte växlar dollar.

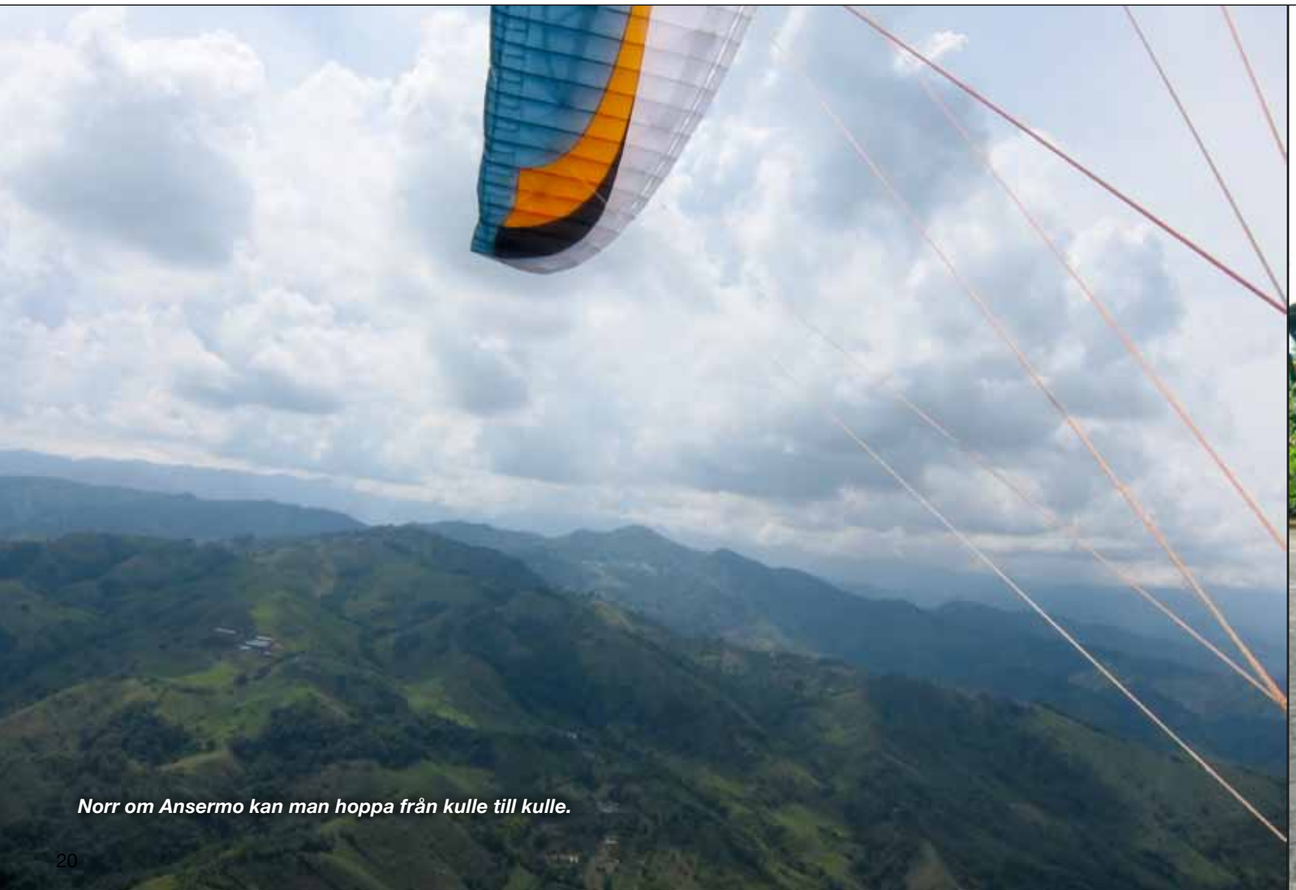
Tidzon: 6 timmar efter oss (-6).

Taxi: Vi träffade bara på ärliga taxichaufförer. Men se till att ni gör upp priset i förväg.

Mat: Kyckling och välstekt kött.

Dryck: Kall öl, svagt kaffe och riktigt dåligt vin.

Hagar med en ko: Är en dålig plats att landa. Det är en tjur och den är antagligen ilsken.



Norr om Ansermo kan man hoppa från kulle till kulle.



När vi fått ihop tolv piloter i och på jeepen kör den upp.



Så här kan det bli: Pål plåtar sig själv i Pokhara.

Foto: Pål Hammar Rognöy

Me me me on TV!

Text: Pål Hammar Rgonöy

Jag började flyga skärm sommaren 1997. Redan då kände jag ett stort behov av att dokumentera min lek och mina upplevelser med en videokamera. På mitt fyrtionde flyg bröt jag ankelleden, och blev i tre månader dedikerad kameraman på kryckor. Men efter tre månader när jag började flyga själv igen kom behovet: ”Men JAG då? Ska inte jag också få vara på TV?” Och det var då jag började med diverse fantasifulla upphängningar av min 1,5 kilo tunga Sony handycam i vingen, under selen, fasttejpad mitt på B- linorna och så vidare. Det blev många roliga klipp med många konstiga kameravinklar, och det bästa av allt; jag fick också synas på TV.

Sen började jag med lite mer seriös distansflygning, och man ville inte ha en stor tung kamera hängande runt mellan linor och duk, så hela den biten med att filma mig själv när jag flög försvann några år.

Att filma sig själv har ju nu blivit en självklarhet med de nya små och lätta actionkamerorna man kan köpa vart som helst. Men det är samma vinklar och vyer som återkommer i nästan alla filmer på Youtube. Antigen är kamera monterad på hjälmen filmandes framåt, eller så är kameran monterad på knät i självporträttmodus. Aaaaargh. CRAZY!

Så fantastisk skönt var det då när Magnus Hjelm visade upp sin nya skärmflygvideo på videotävlingen på DOWNTEAM challenge 2012. Folk undrade hur han kunde få så fina klipp, och vem var det som vågade flyga så nära för att filma Magnus vackra flyg. Magnus hade monterat en pilformad ”torped” i en lina ned från vingspetsen. Längst fram på ”torpeden” var hans GoPro Hero fastskruvad pekandes mot piloten, Magnus Hjelm. Och sällan har man sett Magnus så vacker där han flyger genom molntussarna i Åre.

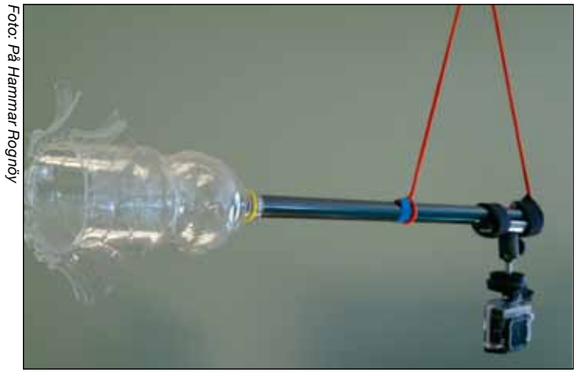


Foto: Pål Hammar Rognöy

Den enklaste monteringen man hittar på nätet är den där man monterar kameran längst fram på en stor PET-flaska. Min version har ett par förbättringar på denna.
En pinne som gör att hela torpeden blir längre och mer stabil. Jag klippte bort botten och böjde ut en massa luftbromsar med kokande vatten. Kameran är monterad på en justerbar kulled, ett Brauniger/Flytec variofäste.

Mitt bygge

Jag, med flera, blev inspirerad av Magnus film och ville ha min egen montering. Sökord på nätet som chasecam, followcam, torpedocam gav mig många resultat. Men de flesta hade i mina ögon för stora problem med vibrationer. Och de som inte vibrerade var en aning jobbigare att bygga.

Magnus pilformade sak är riktigt stabil och fin men har en nackdel som inte passar för min typ av flygning. Den har så lågt aerodynamiskt motstånd att den kan dyka lite för långt fram när man svänger skarpa svängar. Så min filosofi är lite annorlunda.

Där Magnus har en dartpil som inspiration, har jag inspirerats av badminton. Så där Magnus har monterat stabiliserande vingar längst bak, har jag monterat en luftbroms. Resultatet blev mycket bra för att dämpa dykningar såväl som vibrationer. Men vem blir den första att kombinera dessa två för en perfekt chasecam?



Foto: David Bengtsson

Så här ser David Bengtssons version ut i luften.

Den svenska skärmflygfotografen David Bengtsson har också hoppat på nu, så man kommer nog se flera intressanta versioner framöver.

Tips:

Vikten. För det första vill man inte hänga upp hur tunga saker som helst i vingen. Men för stabiliteten på videon är det också väldigt viktigt att svansen på torpeden väger så lite som möjligt. PET-flaskor är bra material viktmässigt. Vill man ha vingar kan man använda (tips från Magnus) första och sista sidan på ett kollegieblock om dessa är av plast. Röret har vi båda tagit från ett billigt fiskespö från typ Biltema/Jula.

Kulled eller vridbart kamerafäste. Då kameravinkeln alltid blir lite fel första flyget, är det bra om man lätt kan justera denna till nästa flyg utan verktyg.

Kortare lina. Hänger kameran i vingspetsen räcker det med tre till fyra meter lina. Du vill inte att kameran ska smälla in i huvudet om du svänger brant. Kortare lina gör också att kameran inte släpas på marken under takeoff. Flyger du med motor ska inte kameran kunna gunga in i propellern.

Häng inte kameran längst bak eller längst ut. En del vill filma rakt bakifrån. Häng ändå inte kameran längst bak. Där är profilen svagast, och den kommer att studsa och hoppa under hela flyget. Knyt hellre fast den i ett C-linefäste. Samma på vingspetsen. Inte längst ut, men 30-40 centimeter in.

Använd logiken och fantasin.

Inslag och en kamera in mellan linorna är förmodligen ingen hit. Flyg på turbulensfria dagar.

Länkar

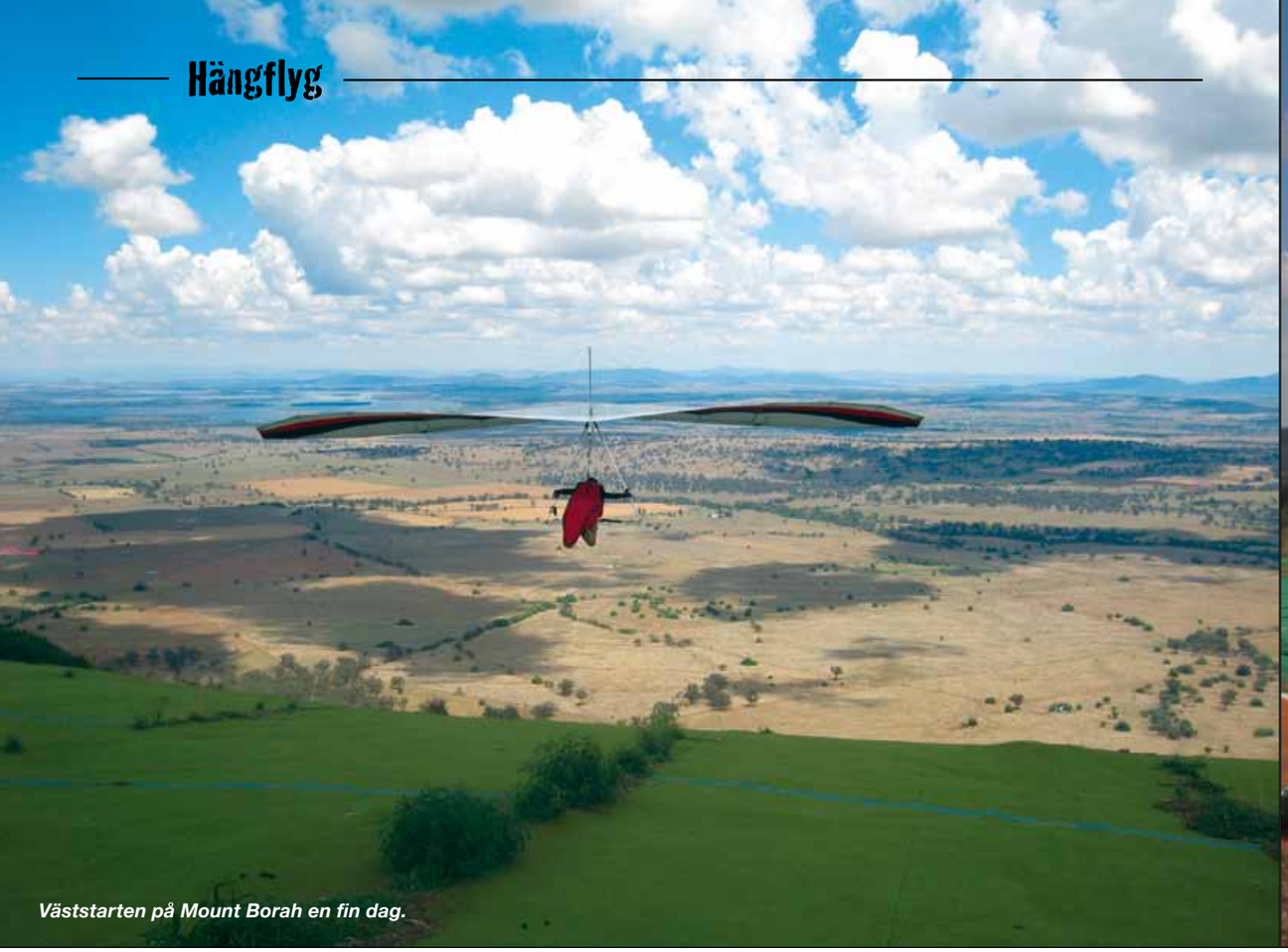
Magnus Hjelms vinnarvideo Feeling of one’s first:
vimeo.com/46956808
Magnus Hjelms bygge: www.magnushjelm.me/thetorpedo
Pål Hammar Rognøys video Followme: vimeo.com/58770720
David Bengtssons video Random Play 2013:
vimeo.com/60548796

Se också artikeln på sidan 15 om hur du lägger in flygdata från en GPS i bild på din egen video.

Skärmdump från Magnus Hjelms video Feeling of one's first.



Foto: Magnus Hjelm



Väststarten på Mount Borah en fin dag.



Lokal pilot riggar sin Fun på oststarten på Mount Borah.

Hängflyg på andra sidan klotet

Text och foto: Thomas Hylander

**Häng med på Thomas Hylanders och hans flygkompis äventyr i Australien.
Extrema temperaturer, bra lyft, låga räddningar och taskiga landningar ingår i paketet.**

Efter en minst sagt usel sommar hemma i Sverige beslöt jag och Håkan Larsson oss för att pröva vingarna i Australien. Håkan är sedan en tid bosatt utomlands och har inte lidit av samma dåliga väder, men istället inte haft någon möjlighet att flyga. Upplägget blev att jag skulle åka i förväg och hämta hyrvingarna, en Airborne C4 till mig och en Airborne Shark till Håkan, hos Dynamic Flight utanför Melbourne. Dynamic Flight drivs av den välmeriterade hängflygaren Rohan Holtkamp. Sedan skulle jag köra upp till Sydney där Håkan skulle ansluta. Om vädret passade skulle vi testa vingarna på hanget i Stanwell Park innan vi fortsatte upp till Mt Borah utanför Manilla som ägs av gamle skärmflygesset Godfrey Wenness. Här driver han en flight park med flygskola, härbärge, transportservice etcetera.

I Manilla skulle vi stanna en knapp vecka innan vi fortsatte till hängflygtävlingen Gulgong XC Classic, 25 nov – 1 dec. Varken jag eller Håkan har någon större erfarenhet av tävling, så några ambitioner att placera oss bra hade vi inte. Syftet var att få bättre möjlighet att flyga cross country, träffa andra piloter, skaffa nya erfarenheter samt att ha roligt såklart.

Ett orosmoment som jag haft från början var om vi skulle få en hyrbil med rails. Hyrbilsfirmorna kunde inte garantera en bil med rails, däremot kunde man fixa takräcke, men då kostade det 25 AUD extra per dygn! Med en bil med rails skulle man enkelt kunna spänna två plankor tvärs över som takräcke, vilket vore billigt och bra. Men nu fick vi en Nissan X-trail, utan rails såklart. Jag åkte i alla fall ut till Dynamic flight och hoppades Rohan skulle ha något räcke som passade. Men det hade han inte, däremot bra plank jag skulle kunna skruva fast i de befintliga skruvhålen för takräcke på bilen. Fast planken måste först höjas med träklossar för att de inte skulle ligga an mot taket.

Tyvärr fanns det inga bultar med passande gängor i lokala bygghandeln, så jag fick lösa det problemet genom att använda mindre bultar som styrpinnar i skruvhålen på bilen för att förhindra planken att glida och därefter spänna fast dem med spännband. Men då hade hela dagen gått och tanken att provflyga vingen hos Rohan gick om intet. Just en provflygning hade känts väldigt bra eftersom jag aldrig flugit toplessvinge tidigare, men nu fick det vänta.

Jag sover över på Rohans flygskola och beger mig i gryningen nästa dag med två vingar på mitt egentillverkade takräcke mot Sydney. Eftersom det regnar hela dagen när jag plockar upp Håkan struntar vi i Stanwell Park och kör direkt mot Airborne-fabriken som ligger strax söder om Newcastle, där Håkan kan köpa ett par extra bygelben till sin vinge.

Godfreys flight park ligger en dryg mil norr om Manilla mitt ute på den australiska landsbygden där vägarna är av grus och boskapen ofta rör sig mitt på vägen. Väl på plats träffar vi en del skärmflygare (inte så många) och inga hängflygare än, men så är det ju bara försäsong i Australien också. Däremot träffar vi en svensk skärmflygare från Åre, Sune Lindgren, som anlänt samma dag.

Mount Borah är en del av en lång ås. Berg är lite missvisande då det endast höjer sig 450 meter över slätten nedanför. På bergssidorna växer det en skog av gummiträd med rikt djurliv. Ödlor, kängurur och olika sorters färgglada fåglar ser vi i massor. Toppen på berget är nästan fri från träd och det finns starter i alla fyra väderstreck, där väststarten är den klart bästa och också den vanligaste. Ofta kan vinden komma från ost på morgonen för att vid middagstid vrida över på väst.

En brant och dålig grusväg leder upp för berget. Det är precis vår hyrbil klarar jobbet, trots fyrhjulsdrift. Men man behöver inte köra själv, ”The Borah Basher” kör upp på berget varje dag det är flygväder och det finns piloter som vill upp. Den kan även ta vingar på taket. Men eftersom det ger oss lite större frihet och det är lättare att få med alla prylar väljer vi att köra själva och istället gå eller lifta upp för att hämta hem bilen efter flygning. Det är cirka fyra kilometer från Godfreys flight park till toppen på berget, dock rätt krävande att gå i hettan. Runt en timme tog det.

Första flygdagen blir söndagen den 18 november. Det blåser en rak måttlig västlig vind på starten och vi har turen att ha en annan hängflygpilot från Sydney på plats som kan visa. Vädret ser lovande ut. Efter att han startat krokar jag i och går med Håkans assistans fram till starten något nervös. Det kommer att bli många ”första” med flygningen. Första på södra



I molnbas på 3 200 meter.



På väg in för landning på Godfreys Flight Park.

halvklotet, första i Australien, första toplessvingen samt så klart första med en C4. Nästan en haverirapport bara det…

Men allt går bra! Efter ett par vändor utmed berget har jag tillräcklig höjd för att börja kurva upp mig i termiken. När molnbas utan problem och kan testa vingen under en dryg timmes tid innan jag väldigt nöjd gör en perfekt landning på Godfreys flight park som ligger på östra sidan om Mt Borah. Håkan kommer iväg lite senare, men får också en fin första flygning och landar först efter solnedgången hos Godfrey.

Några flygdagar senare, under vilka vi hunnit bekanta oss med den Australiska termiken, kommer grundvinden från nordväst. Men på starten har termiken rätat upp den så väststarten funkar utan problem. Väl uppe är det svårt att ta sig vidare uppåt. Försöker med allt, glida med vinden bakom starten men då sjunker det. Att försöka kurva ”på stället” funkar inte heller. Cirka 150 meter över start, men inte mer.

Flyger fram och tillbaka längs berget utan att hitta en blåsa som kan ta mig upp. Men jag vill verkligen upp! Dels för att flyga såklart, men också för att nedanför hotar ”west bombout”, en stor men en ifrån berget sluttande landningsplats med högt gräs, beströdd med taggiga buskar och sten. Jag har blivit varnad för att frestas att landa i motvind men utför med en topless eftersom det bara glider och inte alltför sällan slutar i något av stängslen längre ned. Då är det bättre att landa i sidvind längs med berget, något jag inte har lust med.

– Jesus, snälla ta mig upp härifrån!

Men inget hjälper och till sist tappar jag även den lilla höjd jag vunnit och ”west bombout” är enda alternativet.

– Ok, hjälp mig göra en bra landning då.

Närmar mig vindstruten och ser till min glädje att vinden nästan är nordlig vilket innebär att jag kan landa längs med berget och dessutom ha motvind. På 150 meters höjd öppnar jag selen och svänger för att ansluta medvind. Då plötsligt…

– Uuh!

Det känns nästan som jag ska trilla ur selen. Jag har flugit rätt in i värsta blåsan! Kastar omkull vingen i en brant vänstersväng. Pip, piip, piiip, varion tjuter och jodå, hela varvet runt. Jag vågar inte titta på den, inte stänga selen, det enda jag koncentrerar mig på är att hålla mig kvar i blåsan. Har flugit in i en del låga blåsor hemma också, men det slutar nästan alltid med att man tappar dem. Men här fortsätter det uppåt med fart! Är snart över starthöjd igen och jag törs stänga selen. Och sen bara fortsätter det, varv efter varv. Jag kan minska bankningen och göra större varv utan problem.

Mount Borah blir mindre och mindre och jag har dessutom drivit långt över på andra sidan. Jag närmar mig nu molnet och går mot kanten för att inte riskera att sugas upp, de är ganska höga kan jag se. Efter kanske 20 minuter från den låga ”räddningen” toppar jag ut på 3 200 meter msl, eller cirka 2800 meter över marken, strax under molnbas.

– Halleluja!

Det måste varit min lägsta räddning någonsin och dessutom har jag nu satt personbästa i flyghöjd.

Till Gulgong kommer vi kvällen innan practise day. Gulgong är precis som Manilla en liten ”western-stad” mitt på den australiska landsbygden. Byggnaderna med sina fasader mot huvudgatan, som löper rakt igenom staden, påminner om de man ser i gamla spagettiwestern. Vi sover över på Ten Dollar Motel, som tyvärr kostar mer än tio dollar, innan vi nästa dag fortsätter ut till flygfältet några kilometer utanför staden. Flygfältet är ett par kilometer långt och några hundra meter brett gräsfält som normalt används till att vinscha upp segelflygplan på. Det riggas tält och vingar överallt bakom hangarer och i skogen. Att rigga mitt i solen är för varmt.

Gulgong XC Classic tillhör inte de allra största tävlingarna, men i år samlade den ändå 42 tävlande. Nivån på piloter var allt från rätt oerfarna till yppersta världselit som till exempel Jonny Durand och Attila Bertok (HUN). Det var så klart mest australiensare, men även länder som Nya Zeeland, Brasilien, Österrike, Nederländerna, Ungern och Sverige (i form av Håkan och mig) fanns representerade.

Trots att fyra bogserflygplan gick kontinuerligt, två Bailey-Moyes Dragonfly och två Airborne-trikar, fick man vänta i startkön minst en halvtimme i 38-40 graders värme fullt påklädd. När man tog plats i dollyn var man helt mör och svetten rann så ögonen tårades av saltet. Först när bogserplanet drog iväg fick man lite svalka av fartvinden. Redan första dagen bestämde jag mig för att det får bli ett startförsök per dag, något mer orkar jag inte med.

Practise day var lättflugen och vi fick bekantat oss med landskapet runt Gulgong som mestadels är helt platt och öppet. Någon mil åt nordost såg jag ett större skogsparti och västerut breder ett kuperat landskap ut sig med ganska höga kullar, nästan som en mindre bergskedja. Det visade sig ganska besvärligt att landa på flygfältet och varken jag eller Håkan utmärkte oss för att göra skolbokslandningar där, snarare tvärtom. Vi kom fram till att det berodde på tre faktorer; dels att det var alldeles för stort, att där fanns alldels för mycket åskå-

dare samt att vindstruten inte nöjde sig med att peka åt ett håll.

Första tävlingsdagen skulle bli min bästa. Startar bland de sista men jag har inga problem att ta mig upp till molnbas. Molnen har redan växt till sig och basen ligger på drygt 2 500 meter över marken. Startcirkeln är satt till tio kilometer och första turnpoint ligger drygt 20 kilometer norr om fältet. Turnpoint två ligger ytterligare 20 kilometer åt nordväst och utgörs av det lilla samhället Dunedoo och sedan är det drygt 30 kilometer rakt söderut mot turpoint tre. Turnpoint fyra ligger söder om Gulgong och målgången är satt till flygfältet, totalt cirka 112 kilometer.

Att ta sig till startcirkeln är ingen konst och tillsammans med några andra vingar fortsätter jag mot första turnpoint. Passerar en del av skogspartiet jag sett practise day. Zoomar in på GPS:en när jag närmar mig vägkorsningen som utgör turnpoint ett och kontrollerar att jag flyger innanför radien på 400 meter. På väg mot turnpoint två har molnen blivit mörkare och de ser ganska hotfulla ut underifrån. Men jag ser ändå flera vingar som ligger ända uppe i bas.

Det börjar lyfta oroväckande lite överallt och jag söker mig därför till utkanterna av molnen. Tänker på väderbriefingen där man varnat för lokala thunderstorms under eftermiddagen. Det börjar stänka på mitt visir och jag ser en kraftig regnskur strax till vänster om mig. En helmylarvinge är inte rolig att landa i regn, då stallhastigheten ökar från 30 till ca 45 kilometer i timmen! Har hört många historier om hur det kan gå. Vid Dunedoo är jag nere på 600 meter. Ser ett bra fält alldeles jämte byn.

– Nu landar jag, de här molnen för mycket för mig!

Tänker också att det är stora vägar som leder till byn så det blir lätt med upphämtning och att jag säkert kan hitta en affär att köpa kall dricka i medan jag väntar.

Men rakt över mitt utvalda landningsfält flyger jag in i en fin blåsa som jag inte kan motstå. Är snart uppe på 2000 meter igen. Regnskuren ligger fortfarande och lurar alldeles till vänster om mig, men rakt söderut ser det bättre ut med mindre och ljusare moln, så jag fortsätter. Eftersom jag inte vågar gå för nära molnen blir resan söderut inte så långvarig. Efter 15 kilometer börjar jag se mig omkring efter ett nytt landningsfält.

Fält finns det överallt, men i Australien gäller det att landa där det finns vägar och skugga. Jag ser en asfalterad väg som verkar leda direkt till Gulgong. Kurvar ner de sista hundra meterna och kontrollerar samtidigt vindriktningen. Efter två timmar och 45 minuter står jag åter på backen efter en perfekt landning. Jag har genomfört mitt första distansflyg i Australien! Drygt 55 kilometer räknar jag snabbt ut, inte så illa tänker jag. Nu bör jag inte ligga sist i alla fall.

Men säg den glädje som varar. När jag lämnar in GPS:en för registrering säger Billo, tävlingschefen,

– Thirty K.

– What, I thought it was a bit longer!?



Håkan startar dag sex på Gulgong XC Classic.

Det visade sig att jag missat turnpoint två med 50-100 meter. En mental överbelastning på grund av regn, mörka moln och stundande landning medförde att jag glömde bort att kolla ordentligt på GPS:en. Surt!

Nästa dag flyger varken Håkan eller jag så långt på grund av stark motvind. När jag landat åskar det och några av toppiloterna får stora problem med en lokal åskstorm över Gulgong i samband med målgång. Dag tre och fyra blir inställda på grund av kraftig vindskjuvning och åska.

När vi på kvällen kör in till Gulgong för att äta ser jag en nästan två meter lång orm mitt på vägen vid Winns bridge.

– Se upp en orm!

Håkan svänger, men ormen ringlar snabbt åt samma håll. Vi kör över den, men missar den troligtvis med hjulen. Jag tyckte det såg ut som en brunorm så när jag kommer hem googlar jag lite. Det visar sig att den lever ofta nära bondgårdar i området vi befinner oss och att den dessutom är världens näst giftigaste landorm. Känner den sig hotad går den till attack och kan dessutom jaga sina angripare! Hmm, vi som traskat omkring helt oförskräckt i högt gräs efter utelandningar…

Dag fem kör vi igen. Jag startar lite tidigt och tvingas landa på fältet. På final ser jag hur struten vrider till medvind.

– Skit, nu gäller det att trycka!

Trycker för tidigt och… Kaboom! Trillar ned på ena bygelbenet som går av. Men värre är att beslaget mellan bygelben och speedbar spricker. Ingen sådan finns att uppbringa så det är slutfluget för mig.

Bättre går det för Håkan som tar sig ut på banan, plockar första turnpoint och lite till.

Dag sex blir det personbästa för honom i distans. Dag sju börjar ganska blåsigt men tävlingsledningen beslutar ändå att köra. När ett tiotal redan startat ökar vinden kraftigt, upp mot 30 knop i byarna, så säkerhetskommittén går in och blåser av heatet. Vinnare av hela tävlingen blir inte helt otippat Jonny Durand.

Resan gav verkligen mersmak av att flyga i Australien och jag hoppas jag kommer dit igen. Några vunna erfarenheter till nästa gång:

- Radio för upphämtning som kan använda australiska frekvenser skulle behövas, telefontäckningen är verkligen dålig.
- Försöka fixa upphämtningsförare till tävling innan man åker ned.
- Tält med bra ventilation om man ska bo i tält.

Håkan har satt ihop en film från Manilla och en från Gulgong som finns att beskåda på nätet:
www.youtube.com/hangglidinghakan



Långa startköer i hettan i Gulgong.

Läs och lär av förra årets olyckor

Tyvärr drabbades skärmflygningssporten av flera mycket allvarliga olyckor under förra året. Här sammanfattar nye ordföranden för USK (Utbildnings- och säkerhetskommittén) Per Linnstrand 2012 års olyckor.
Totalt rapporterades 18 olyckor under 2012 (19 inräknat stortrikeolyckan på Hornlanda)

Hang

Tillbud. Gröndal. Stall från 2-3 meters höjd. P2 320 timmar.

Ringa personskada. Rörtången. Fraktur handled. Stall/spinn från 2-3 meter. P2 Comp1.

Allvarlig. Lökken. fraktur bäcken, handled med mera. Fastnade i flaggstång. Erfaren P1.

Ringa personskada. Rörtången. Ont i ryggen. Kollision. P2? Erfaren över 600 timmar.

Allvarlig. Rörtången. Krossad kota, vadben, knäled, lever blödning med mera. P2 erfaren.

Allvarlig personskada. Tome, Chile. Fraktur fotled. Front vid start. Erfaren, 150 timmar.

Berg

Ringa personskada. Kamsheet Indien. Fraktur kota. Front, kaskad/nödis. Student/ berg/hang/vinsch.

Olycka utan personskada. Liens Frankrike. Turbulens, autorotation g-krafter/nödis. P1, hang, berg, vinsch PM2.

Olycka med allvarlig personskada (dödsfall). Sallanches-Assy/ Chedde Frankrike. Flera inslag, kollision klippor, nödskärm hinner inte veckla ut. Erfaren P2.

Ringa personskada. Gesunda. Komprimerad kota. Inslag vid landning, landning i kraftig sväng. P1 berg, vinsch, termik, hang, PM1.

Allvarlig personskada. Ager, Spanien. Inslag och spinn.

Olycka utan personskada. Plain Joux, Frankrike. Knut på linor, inslag trädlandning.

Vinsch

Ringa personskada. Härkeberga. Kontusion rygg, bäcken. Termik, spinn, nödskärm. P2.

Ringa personskada. Tveta (tandemflyg). Stukning passagerare. Hård landning. P2.

Paramotor

Allvarlig personskada. Östersund. Ländkota krossad. Spinn, hårt nedslag. PM1 nybörjare.

Olycka utan personskada. Boden. Spiral, hinner ej gå ur, kastar nödis. PM1 under utbildning till PM2.

Olycka med allvarlig personskada (dödsfall). Boden. Störtspiral nära marken. PM2.

Olycka med allvarlig personskada (dödsfall pilot, svårt skadad passagerare). Kinda/Hornlanda. Större UL trike (ej SSFF trike) kolliderar med hangartak. PM1 (PM2?) ej PM tandembehörighet. Transportstyrelsen tar över utredningen då farkosten ej går under SSFF.

Elevskolning

Olycka med allvarlig personskada. Hammar nybörjarbacken. Fotledsfraktur. Ställer sig inte upp vid landning, landar på foten. Elev.

Detaljerad redogörelse av dödsolyckorna

Friflygolycka i Frankrike-Sallanches-Assy/Chedde

Återberättat av svenska piloter som fått händelseförloppet återberättat av en lokal pilot:

Piloten flög ovanför en brant bergvägg och fick ett stort inslag som sedan blev en autorotation. Piloten kastade nödskärm som INTE vecklade ut. Piloten föll (autoroterade?) och slog i bergväggen två gånger och blev liggande nedanför.

Händelseförlopp och trolig orsak berättat av ögonvittne som såg olyckan från luften:

Vittnet såg piloten flyga nära ett klipparti till höger om starten Plaine Joux, väster om starten Plaine Joux. Vittnet kan se piloten få ett cirka 50-procentigt inslag.

Vittnet säger att han såg piloten snurra ungefär 360 grader och att piloten på grund av detta kom ännu närmare klipporna och förlorade också höjd. Efter rotationen öppnar sig skärmen och börjar flyga normalt. Men detta varar endast en mycket kort stund innan pilotens skärm på nytt drabbas av ett andra ”inslag”.

Denna gång var det antagligen hela fronten eller kanske ett mycket stort sidoinslag. (Vittnet är lite osäker på vilket.) Vittnet fortsätter att berätta att ”frontinslaget” (om det var ett sådant) gör att skärmen sedan dyker kraftigt framåt och tar fart. I detta fall sker det med största möjliga otur i riktning mot klipporna.

Detta får till följd att piloten flyger rakt in i klipporna med ganska hög fart. Vittnet berättar att han sett att piloten kastade ut sin nödskärm strax efter att det andra inslaget inträffade, men att nödskärmen inte hinner utveckla sig. Efter att piloten flugit in i klipporna, rasar/hasar piloten ner utefter klipporna tills piloten kommer ner till mer ”normal” terräng.

Paramotorolycka i Boden

Piloten startar från fältet i lugn luft, piloten gör efter start en svag vänstersväng stående i selen, efter cirka 15-40 sekunder försöker piloten sätta sig i selen och släpper samtidigt av på gaspådraget, skärmen dyker kraftigt när gaspådraget snabbt minskar, i samband med minskningen av gaspådraget försöker piloten sätta sig i selen, troligen med hjälp av vänster hand.

Skärmen går in i en kraftig störtspiralliknande högersväng från ganska låg höjd.

Piloten träffar marken i hög hastighet stående i selen och avlider omedelbart. Skärmens framkant och piloten träffar antagligen marken samtidigt, nedslaget blir mycket kraftigt.

Paramotorn är försedd med hög infästning och med bärarmar som gör att selen ej pressar emot piloten vid flygning, bärarmarna monteras i fyrkantiga ”rör” i paramotorns ram och låses med kardborrlåsning. Ett av vittnena tyckte att någonting ”sprätte till” på vänster sida då piloten försökte sätta sig i selen vilket kan tyda på att vänster bärarm lossnat när piloten försökte pressa sig in i selen med hjälp av vänster hand och därmed dragit ur vänster bärarm ur sitt fäste. Prov med en paramotor av samma typ som den som var med i olyckan visar att det är väldigt svårt (men fullt möjligt) att lossa bärarmarna ur fyrkantinfästningarna när pilotens vikt belastar selen och bärarmen ej är låst med kardborrlåsningen. Även när bara en av paramotorns bärarmar är monterade i fästet så skiljer det bara cirka tre till fem centimeter i höjd mellan karbinerna, så även om en av bärarmarna lossnat är det inte troligt att det skulle ha varit den enda orsaken till olyckan.

Vid granskning av bilder tagna av polisen kan man se att bärarmarna inte är monterade efter olyckan. Det kan vara räddningspersonalen som monterat bort båda bärarmarna men det kan även vara så att en av bärarmarna lossnat ur sitt fäste under flygning och den andra bärarmen monterats bort vid räddningsarbetet.

Vid inspektionen av utrustningen hos polisen noterades även att trimsystemet på flygskärmen var osymmetriskt inställt, vänster sida var något uttrimmat (cirka två-tre centimeter) mot och den högra sidan som var hopdraget i startläget, vilket kan resultera i att skärmen styr mot höger. Men det kan även vara räddningspersonalen som av misstag ändrat inställningen av trimsystemet vid räddningsarbetet.

Analys

Flera faktorer har antagligen samverkat vid olycksförloppet. Det troliga är att när piloten släpper gasen för att sätta sig i selen dyker skärmen mer än förväntat på grund av skärmens dynamiska karaktär. I samband med det kan piloten ha dragit broms på höger sida (det är lätt gjort att dra ned bromsen på höger sida då man använder vänster hand för att pressa in sig i selen) samtidigt kan bärarmen på vänster sida lossnat eller inte varit monterad och ett snedställt trimsystem har gjort att skärmen ville svänga åt höger.

Sammantaget har detta medverkat till att skärmen mycket snabbt gått in i en störtspiral som inte gått att häva på grund av den låga höjden.

Olycka med större UL trike på Hornlanda flygplats

Större UL trike kolliderar med hangartak. Under startförloppet ger piloten full gas med trikens gaspedal som sitter på höger sida, vingen kommer upp något åt vänster och piloten korrigerar då kraftigt höger och pumpar med gasen när han försöker stabilisera vingen. Vingen vinklar kraftigt över åt höger och triken börjar tippa, piloten ger då full gas och triken girar då kraftigt åt höger och accelererar våldsamt.

I och med att triken tippar åt höger, cirka 45 grader, kan piloten ej släppa gaspedalen eftersom han nu står på denna. Piloten stänger inte heller av motorn med avstängningsknappen. Triken accelererar och girar kraftigt åt höger eftersom piloten fortfarande styr fullt höger då han troligen genom naturlig reaktion försöker ta emot sig när triken tippar och därmed drar ned höger styrhantag.

Detta medför att triken nu befinner sig närmare 75 grader från banan och i rak kollisionskurs mot en hangar då den lättar. Piloten lyfter med fullt motorpådrag mot hangarbyggnaden. Piloten försöker gira vänster men lyckas inte undvika kollision. Kollisionen blir mycket kraftig när triken slår in med höger sida i hangarens takkant och stålbalk. Takets träbjälkar knäcks vid kollisionen och trikens rörkonstruktion böjs och brister vid ett flertal punkter.

Räddningstjänst larmas inom några sekunder. Återupplivningsförsök vidtas omedelbart av vittnen på plats men pilotens liv går inte att rädda. Pilot och passagerare förs till sjukhus.

Flygningen utfördes med en flygfarkost modell större trike för mjuk vinge. Triken var utrustad med enligt vittnesuppgift en flygkonverterad 100 hästkrafters Honda motorcykelmotor av fyrtaktstyp. Vingen av fabrikat Dudek typ Reaction Cabrio 44 är godkänd för en maximal last på 300 kilo. Farkosten överensstämmer ej med SSFFs regelverk då den uppmätta tomvikten på triken uppgick till cirka 230 kilo, och med pilot och passagerare uppskattas totalvikten till cirka 400 kilo. Föraren hade ej SSFF-behörighet att framföra ekipaget.

Per Linnstrand
Ordöfrande USK
SSFF

B
Posttidning
Returadress
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

www.skysport.se
info@skysport.se
0647-51186, 070-5699089
Skärmflygskola och butik



Shark Nose Technology

Replaceable Rods

C Riser Steering System

New Advanced Arc and Profile

Refined Sail Tension

DELTA 2

Our mission for the Delta 2 was to retain the comfort, safety, and ease of use of the original, while smashing performance benchmarks. The new Delta 2 is a complete re-design from top to bottom and represents a new direction for the series, with several never-before-seen features in its class. We believe we have produced a truly superb wing that may again revolutionize the Sport-Performance Class. We have measured the Delta 2's glide at 0.1 higher than the Mantra M4. In addition to this incredible performance increase, after extensive testing we are confident that pilots will agree that the agility and compactness has been improved over the original Delta. All in all, we are extremely excited about this glider and we look forward to hearing your thoughts.

To read up on the Delta 2's exciting new performance features such as Shark Nose technology, BBHPP/R11 Arc, and a totally new and advanced profile, please visit **www.flyozone.com**

Ozone