HYPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 4/2015



WORLD AIR GAMES

Vinterflyg: LA PALMA

Essä: **Att flyga**

KANSLIET



Gert Keskitallo över ett kyligt Övertorneå Foto: Frida Brännlund

Licensförnyelse

Årets licensförnyelse drog igång med full fart i början av december. Det är roligt att se att fler och fler licensförnyar i början av året. I skrivande stund är vi redan 329 aktiva piloter som har förnyat sina licenser och vi har nio nya take-off kit tecknade.

Du som redan licensförnyat och fått din bricka har sett att vi har gjort förändringar. Som standard är nu licensen tryckt på ett papper av kraftigare kvalité. Du klipper själv ut brickan och laminerar den eller förvarar den i ett plastfodral. För er som ändå vill ha den gamla plastbrickan så går den att köpa i webbshopen för 100 kr.

Förnyar licensen för 2016 gör du som tidigare via vår hemsida **www.paragliding.se**. Klicka på den gula licensbrickan ”Licensförnyelse 2016” och följ anvisningarna. Du registrerar din flygtid för 2015, betalar förbundsavgift och försäkring till SSFF samt löser nytt medlemskap i din klubb. Det gör du enklast i vår webbshop. Skulle din klubb inte finnas med i där, betalar du allt direkt till din klubb. Det går alltså inte att licensförnya via webbshoppen och sedan betala in klubbmedlemsavgiften separat till klubben.

Elevkorten

Vi påminner igen om att elevkorten har uppdaterats. Se till att du har det senaste elevkortet. Du hittar det på vår hemsida under Dokumentarkiv/ Elevkort. I dokumentarkivet hittar du i princip alla dokument du behöver för att skärmflyga.

Kursutvärderingsmejl

Efter en kurs, skickas elevkortet in till kansliet för registrering. När det är gjort får du ett mejl med en länk till din kursutvärdering. Får vi inte svar på detta mejl så kan vårt system inte utfärda en licensbricka. Tyvärr fastnar en del av dessa mejl i spamfilter. Har du inte fått ditt kursutvärderingsmejl inom 1-2 veckor bör du kontakta kansliet. Glöm inte att ta kopia på ditt elevkort innan du skickar in det.

Försäkringar

Försäkringsavtalet är förnyat med AGS ett år till. Nytt är att ansvarsförsäkringen är inkluderad, så nu är det bara ett försäkringsbevis och försäkringsvillkor att hålla reda på. Försäkringsvillkoren finns ännu inte på svenska, men vi lägger snart upp översättning på hemsidan. Kom ihåg att om olyckan är framme och du behöver sjukvård så ska du i första hand vända dig till den statliga sjukvården inom EU/EES. Därför är det viktigt att ha det blå ”EU försäkringskortet” med på resan.

För er som reser och skärmflyger utanför EU bör en separat reseförsäkring ses som ett ”måste”. Visserligen ingår hemtransport i vår försäkring, men det är kostnaderna för sjukhusvistelse utanför EU som är problemet. Där har vår försäkring en begränsning och som ganska snabbt överskrids om man hamnar på ett privat akutsjukhus. Det gäller också inom EU.

Vi har förhandlat fram en bra reseförsäkring via Allians som täcker skärmflygning och gäller world wide. Du kan teckna den via länk på vår hemsida under ”Verksamhet/Licens och utbildning/Försäkring”.

Olycksrapportering

Vi direktanslutna till Europeiska häng- och skärmflygunionens stora olycksdatabas. Fortfarande gäller att det är obligatoriskt att rapportera olyckor. Vi hoppas att det ska bli enklare med EHPU:s online olycksrapportering. Blanketten är visserligen mycket mer omfattande än vår tidigare olycksrapport, men du fyller bara i det som du har uppgifter på och hoppar över det andra. Du hittar länk till blanketten på vår hemsida under Dokumentarkiv/Vid olycka. Tänk även på att du inte kan få någon ersättning från försäkringsbolaget om du inte har rapporterat din olycka.

Instruktörsutbildning

Vi har fått in nya ansökningar till instruktörsutbildning och hoppas kunna hålla ytterligare en utbildning under 2016. Kontakta kansliet för ytterligare information om du är intresserad av att delta.

Klubbkontakter

Kansliet är mån om att få in uppgifter om ni gör förändringar bland klubbens kontaktpersoner. Det gäller främst ordförande, kassör eller om någon annan än dessa är kontaktperson/er. Vi vill även påminna de klubbar som ännu ej har utsett en säkerhetsinformatör att göra detta och vidarebefordra kontaktuppgifterna till kansliet.

Vepor och roll-ups

Kansliet har både vepor och roll-ups som ni kan låna kostnadsfritt om ni har något evenemang där ni vill marknadsföra SSFF och skärmflygning. Vi har en informationsbroschyr *”Varför fåglarna kvittrar”* som går att beställa från kansliet.



Vi önskar alla ett gott och säkert flygår 2016.

HP och Wania
Pinaitis Fallesen



Foto: Marcus King/FAI Media Team

Halloj!

Nytt år och nya tag! Förväntningarna på det kommande flygåret är som vanligt högt ställda. Mer sol, lagom vind och långa härliga molngator. Kanske några rekordförsök också?

Men man kan även ägna sig åt skärmflygning på nätet. Personligen tycker jag det är otroligt intressant att kolla hur och var alla ni andra flyger också. Särskilt piloter som varit på samma ställe och i samma luft samtidigt. Det finns så mycket att lära av att studera hur andra flyger. Vägval, kurvning, utrustning och piloternas egna reflektioner kring vad som hänt under flyget. Därför är det så fantastisk med all information som samlas i Loggboka varje flygbar dag – från hela hela världen!

Naturligtvis finns det invändningar mot offentlig loggning och en är att man kanske inte vill skylta med flyg som man av en eller annan anledning inte är nöjd med eller som bryter mot någon regel. Men det vore synd om man inte vill lägga upp sin tracklogg för att man tycker att man flugit sämre än någon annan.Prestige må vara en sak, men var och har sin egen utvecklingskurva, där de egna målen är de viktigaste oavsett hur mycket längre, högre, snabbare och coolare alla andra flyger.

Själv kämpar jag fortfarande med att försöka vänja mig vid att flyga med skärmen i onormala positioner. Jag gillar inte starka G-krafter, så jag undviker helst spiraler och wingovers. Men jag har inga problem att starta och flyga i turbulens eller i stark termik. Skillnaden är väl att jag lärt mig att flyga aktivt, så numera sitter mina flesta reaktioner automatiskt i ryggmärgen. När det smäller till så agerar händer och kropp ofta innan jag själv fattat vad som hänt. Varje rörelse strävar efter att stabilisera skärmen och att skapa lugn.
Så att aktivt dra i linor eller bromsar för att få skärmen att konstra känns alltid lite obehagligt – varför utmana ödet i onödan?

Men i år vill jag ta tjuren vid hornen och därför planerar jag att genomföra min tredje SIV-kurs. Kanske vore det något för dig också?

Å snart kommer våren! Eller som salig bortgångne rock-ikonen Lemmy skrev på kortet till rockjournalisten som ville ha en autograf och en hälsning till sin 2-åriga dotter: ”Soon, baby!”

Lars M Falkenström
Redaktör

INNEHÅLL

Instruktören blev elev 4
PM-hälsning 8
Tävlingskommittén 9
Nödskärmar 10
Påls akroskola 12
Notiser 14
World Air Games 16
Hängflygåret 2015 22
La Palma – den gröna ön 24
Maria Küchen: Att flyga 28

HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Pål gör en SAT över ön Palm Jumeirah i Dubai under WAG 2015. Foto: Pål Hammar Rognøy
Redaktionellt material: skickas till lars@visionaire.tv
Annonser: lars@visionaire.tv
Info om format och pris finns på SSFF:s hemsida

Medarbetare i det här numret: Frida Brännlund, Marcus King, Mårten Brink, Anders Latterman, Jonas Böttiger, Per Segergren, Habib Mushir Dizayee, Jenny Persson, Gin Gliders, Pierre Rosén, Pål Hammar Rognøy, Pernilla Hammar Rognøy, Björn Hårdstedt, Dani Loritz, Henrik Nilsson, Johan Andersson, Jorgos Billis, Roger P. Frey, Tomas Peterson och Nicolas Hervy m. fl.

SSFF Kansli: Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
Kontakt: kansli@paragliding.se
08 234 123 (Mån-tors 9-12, ons 17-20)
Vid **akut** viktiga ärenden: 0739 865 168

Hypoxia är medlemstidning för:
Svenska Skärmflygarförbundet, SSFF, paragliding.se
Svenska Hängflygarförbundet, SHF, hangflyg.org

Prenumeration: för icke-medlemmar betala in 200 kr på bg: 5819-5132, ange adress och ”pren hypoxia”.

Upplaga: 1800 ex ISSN 1651-6052
Tryck: Januari 2016, Carlshamns Tryck och Media ab



DM Gimo 1990 Foto: Mårten Brink



”Räka”, Bourg St Maurice 1992 Foto: Anders Lattermann



Per Segergren i Chamonix 2015 Foto: Jonas Böttiger



Instruktören
blev elev – 27 år senare

En het julidag 2015. 37 grader i skuggan. Vind i ansiktet. Koskällor hörs i bakgrunden. Jag är i Mieussy och ska göra mitt första riktiga flyg på över tio år. Mieussy, den plats i Europa där skärmflygningen uppstod för över 35 år sen. Första gången jag var här var sommaren 1989. Allt känns ovant men ändå så naturligt. Att flyga skärm, är det som att cykla eller?

I somras började jag flyga – för andra gången. Efter ett tio år långt uppehåll på grund av familj, jobb, viss rädsla efter egna kotkompressioner och andras olyckor var det dags igen. Jag hade följt med i utkanten, läst lite, följt X-Alps med mera och insåg att jag inte var helt färdig med sporten. Från min uteplats på sommarstället på Tjörn kunde jag ana skärmarna som hangade över ett glittrigt hav vid Rörtången. Jag var inte färdig. Jag måste flyga igen.

SNABBSPOLAR TILLBAKA TILL 1988. En dag får jag syn på en artikel i Svenska Dagbladet om det fantastiska jag sett när jag åkt skidor i alperna – flygning med färgglada små skärmar. Tydligen är det tre personer som anordnar kurser i Stockholm, två svenska instruktörer och en fransman. Jag läser artikeln igen och igen. Dagen efter ringer jag och anmäler mig till en kurs. Det blir några kvällar och en helg med backglidningar på Högdalstoppen, Ekholmsnäs och Johannelund, lite teori i backen och sedan en helg i Sälen med ett par hööga flyg. Sedan är det klart. Jag får en svartvit lapp som det står nummer 87 på och en signatur i hörnet. Det är maj 1988 – första gången jag börjar flyga.

Skolningen på den tiden var enkel, lite backglidningar och några höjdflyg någonstans, sedan var det klart. För att fortsätta flyga var det bara att köpa en skärm.

Skärmarna räknades i celler. Mina första skutt i Ekholmsnäsbacken gjorde jag med en ITV Asterion 820. Dvs åtta celler, 20 kvadratmeter och ett glidtal på runt tre. Stockholms soptippar och skidbackar var fulla med små skärmar sommaren -88.

Jag flög inte utomlands den sommaren trots att jag var ute och tågluffade i Europa, men jag köpte alla skärmflygtidningar jag kom över. Alla Vol Libre och Parapente Mag jag fick med mig hem lästes flitigt från pärm till pärm. En artikel gjorde att jag bestämde mig för vilken skärm jag skulle köpa. Någon hade flugit runt hela Annecysjön. Han hette Pierre Bouilloux och sydde selar under namnet Sup'Air. Han hade flugit 42 kilometer med en VS Magic 24E. En sådan skulle jag ha!

Jag tänkte att det måste vara den bästa skärmen som fanns. Den hade ett glidtal på fem som var nästan dubbelt så bra som alla andra skärmar och den skulle flygas med styrsele istället för de hängselar av enkla remmar som var vanligast då.

Styrselen var en plywoodskiva under rumpan där det vi då kallade för framlinorna och baklinorna fästes i fram- respektive bakkanten på



RM Åre 1990 Foto: Mårten Brink



Mieussy 2015 Foto: Jonas Böttiger

Jonas Böttiger

sittbrädan. Det gjorde att man kunde ändra anfallsvinkel på skärmen under flygning. Lyfte det kastade man sig bakåt. Ville man flyga snabbare hängde man sig framåt allt man kunde. Vid det här laget hade skärmarna börjat testas i klasserna ett, två och tre. Den här skärmen var så speciell att man var tvungen att lägga till en bokstav. Den blev därför klassad som 3E. E för extrem. Det var min första skärm. Långt ifrån vad jag borde ha flugit och långt ifrån en nybörjarskärm. Men det var bara att lära sig. Jag har förmodligen fler balanseringstimmar än flygtimmar med den skärmen som jag fortfarande har kvar i källaren som en slags lyckoamulett. Jag är tacksam för att jag inte råkade ut för någon allvarligare olycka med den.

Det lilla sällskap som flög i Stockholm träffades i Stockholmsbackarna på helger och kvällar. Jag var ute hela tiden och frankofil som jag var, pratade jag mycket med den franska instruktören Dominique Bon. Eftersom jag ändå var ute hela tiden kom jag efter ett tag att hjälpa honom när tid fanns. Jag blev därför en slags hjälpinstruktör vilket upptog mer och mer tid vid sidan av mina studier vid Stockholms Universitet.

Skärmflygningen på den tiden handlade mest om höjdmeter trots att vissa redan hade börjat flyga långt. Ett bra flygställe var där man fick så mycket luft under fötterna som möjligt. Riktiga flygställen var sådana där man fick mer än tusen meter luft under fötterna. Det handlade mest om nerflyg och termik var spännande men något man helst undvek.

I januari 1990 anordnade det nybildade Svenska Skärmflygförbundet ett första instruktörsseminarium i Åre. Alla som bedrev utbildning bjöds in i ett försök att styra upp verksamheten. Rivaliteten var stor mellan skärm- och drakflygare. Men där möttes alla vi som höll på med utbildning – både vi som börjat flyga med skärm och de som mest flugit vinge.

Efter en veckas utbildning med teori och praktik så fick jag min instruktörslicens. Jag tror faktiskt jag var den enda som blev godkänd direkt utan att behöva komplettera med något. I samma veva skrevs en första BCL, licenssystemet skulle styras upp och de gula brickorna skulle införas. Jag fick efter seminariet licensnummer 11 på min första bricka.

Jag fortsatte att jobba för Dominique men startade sedan en skola med en annan instruktör – Christian Rönning. Vissa kanske känner igen hans namn. Idag bor han i Tyskland och är ägare till skärmtillverkaren UP. Vi jobbade ihop ett par år, men när han flyttade till Hong Kong startade jag min egen skola och fortsatte ett tag till. Efter hand tog studier och sedan jobb över och jag slutade utbilda, men fortsatte flyga och tillbringade många somrar i Alperna. Min flygkompis Dominique hade flyttat till Bourg St Maurice och där lärde jag känna instruktören Jonas Böttiger.

Tiden gick och jag började flyga mindre och mindre. Karriär och familj tog all tid och jag slutade flyga helt för tio år sedan.

SNABBSPOLAR TILL I VÅRAS: De flyger ju precis framför mitt hus! Jag vill också vara däruppe! Jag vill börja igen!

Barnen har blivit lite större. Utrustningen är lite säkrare. Jag är lite äldre och förmodligen lite förståndigare nu. Även om jag är medveten om att jag inte kommer att tillbringa hela säsonger i Alperna igen så skulle jag ju i alla fall kunna bli en helgflygare…

Jag ringer Jonas Böttiger och frågar hur man gör för att börja flyga igen. Han är fortfarande instruktör och kör sina Rackabajsare med svenska piloter i Chamonix varje sommar.

Vi träffas och han tar med mig till Granholmstoppen utanför Stockholm för att kolla om jag kommer ihåg något. Det känns rostigt men bekant och jag känner att jag vill börja flyga på riktigt igen. Jag vill ha tillbaka min behörighet. Jag vill kunna flyga termik i Alperna och jag vill kunna flyga hang på västkusten.

Till slut bestämmer vi att jag ska komma ner till Chamonix, skriva prov och flyga upp för honom och på så sätt återfå min behörighet.

Jonas tillbringar fortfarande varje sommar i Chamonix med familjen. Efter många samtal fram och tillbaka om vilken tid som passar bäst köper jag till slut en biljett till Geneve. Nu ska det ske. Till detta måste jag ju ha en skärm också, så jag ringer min gamla instruktörskollega Christian på UP. Min senaste skärm innan jag slutade var ju en UP så det kändes bra att välja samma märke igen. Tyvärr lyckades SAS slarva bort min nyinköpta skärm någonstans mellan Göteborg, Köpenhamn och Geneve så det blev lite stressigt då jag bara hade fyra dagar på mig.

Väl framme i Chamonix ringer och ringer jag Jonas. Det är olidligt hett, nästan 40 grader nere i byn. Var är han? Jag sätter mig och tar en svalkande öl. Varför svarar han inte? Till slut får jag tag i honom, men då han låter lite konstig. Snart förstår jag varför. Han har precis landat efter att ha flugit Le tour de Mont Blanc, hela vägen från Chamonix in i Schweiz, över till Italien, in i Frankrike igen och sedan rundat hela Mont Blanc-massivet. Han har hållit på i över fem timmar medan jag telefontrakasserat honom. Det förklarade saken.

Men min nya skärm är fortfarande borta. Hoppas den kommer i morgon…

Som tur är ringer telefonen dagen efter. Skärmen är hittad och ska budas hem till Jonas. Det är fortfarande otroligt varmt. Värmen skapar en stark dalvind och det känns inte rätt att börja i Chamonixdalen även om Plan Praz kanske är den start jag flugit från flest gånger. Var ska vi börja? Vi åker och klättrar i väntan på att det ska lugna ner sig. Den här gången ska jag vara förnuftig. Minnet av min olycka i Annecy 1991 med några kotkompressioner som följd finns kvar. Till slut bestämmer vi oss för att testa Mieussy mot kvällen. Mieussy, stället där allt började, känns passande nu när jag ska börja flyga igen.

Tillbaka till korna i Mieussy. Det är vackert som i Sound of Music. Grönt gräs, blommor, ljusa kalkstenssidor och vita toppar på avstånd. Ovan som jag är fumlar jag med utrustningen. Kollar allt fem gånger extra. Missar en start. Men till slut är jag ute i luften. Wow! Det är ju det här jag vill göra. Flyger ut över den stora klippan som värmts hela dagen. Termik… just ja, kurva… Oj, oj högt nu! Känslor av glädje och skräck. Jonas kurvar redan och jag provar också några varv. Läskigt och högt. Jag tvekar och tappar känslan. Kanske bäst att bara göra ett nerflyg när det är mitt första höjdflyg på tio år.

Jag lämnar blåsan vid stupet och följer en ås lite längre ner. Efter en stund får jag syn på en rovfågel som ligger och kurvar. Jag ser hur det fladdrar till i löven då och då. Där släpper det. Plötsligt kommer minnena tillbaka. Känslan av att flyga. Hur fantastiskt det är att flyga. Hur roligt det är. Jag svänger in ovanför fågeln. Det börjar pipa. Det där otroligt irriterande men underbara ljudet. Känner ena sidan lyfta sig. Lutar mig ditåt och påbörjar en sväng.

JAG ÄR FAST! JAG KOMMER IHÅG KÄNSLAN.
Det var så här det var när det var som roligast. Jag, Jonas och en rovfågel och med hela Mont Blanc-massivet som fond. En knapp timme senare landar jag. Mitt första riktiga flyg på tio år. Jag ler på både in- och utsidan.

Det blir några flyg till under den här resan från både Plaine Joux och Plan Praz. Inga distanser men det är ju uppflyg jag ska göra. Jag är här för att få tillbaka min licens. Jonas tar fram ett prov som jag skriver en kväll. 85 av 97 möjliga, så det var klurigare än vad jag kom ihåg. Jag ville ju ha alla rätt.

Jag har gått från att vara elev till att bli instruktör och är nu åter elev. Men framförallt jag har återfått flygandet. Allt det här blev möjligt tack vare Jonas Böttigers kompetens. Jag kommer aldrig att bli en distansjägare som han. Men jag kommer skratta och njuta många gånger till. Jag är flygare igen.

Det är inte riktigt som att cykla – men nästan. Vi ses i luften!

Text: Per Segergren



En sista hälsning med PM

Den 22 oktober gick en ung man beväpnad med svärd till angrepp på en skola i Trollhättan. Två personer dog direkt och en tredje avled senare på sjukhus av sina skador. PM-piloten Habib Mushir Dizayee var bekant med elevassistent Lavin Eskandar som var ett av offren. Vid begravningen flög han över med en banderoll efter paramotorn för att hedra sin vän på vägen till sista vilan.

Habib bor i Trollhättan och har bara flugit paramotor i två år. Anledningen till att han kände Lavin beror på att bägge är kurder och Habib känner Lavins föräldrar sedan länge. När nyheten om den fasanfulla tragedin kablades ut i Sverige blev många chockade över att något så ofattbart hade hänt i det annars så lugna samhället. Även Habib kände hur rädslan och maktlösheten satte sina spår i både honom själv och invånarna i Trollhättan. Så vid begravningen av Lavin ville han hedra sin mördade kamrat på sitt eget sätt.

– Jag ringde till flygledartornet i Trollhättan och bad om tillstånd att få flyga över begravningståget med min paramotor. När jag berättade att jag skulle göra en banderoll tillsammans med Lavins familj sa de ja med en gång.

Lavins bror, Leith Eskandar, skrev texten och sedan fick Habib hjälp av kompisarna Johan Huhta och Johan Hjort att spraya på texten på den drygt fyra kvadratmeter stora duken.

Strax före klockan elva, bara sju dager efter mordet, lyfter Habib med sin 220 kubiks H&E och APCO Thrust och flyger över begravningsföljet. Efter honom hänger banderollen med texterna Lavin vår hjälte och Lavin alltid älskad. Han flyger lågt, kanske på 150 meters höjd vilket tornet hade beviljat, och gör ett par varv över det tusental människor som följer Lavin till den sista vilan.

– Eftersom paramotorn låter rätt så mycket så ville jag inte hänga över dem för länge, så jag gjorde bara några varv. Det var inte så kul att flyga eftersom det var så sorgligt, men det kändes ändå bra att få hedra honom.

Många uppskattade hans initiativ och både kurdisk och arabisk media intervjuade honom efteråt. Några dagar senare skulle det andra offret Ahmed Hassan också begravas och några av hans fotbollskompisar ville att Habib skulle flyga även för honom. Efteråt blev Habib kontaktad av både Ahmeds syster som ville tacka honom och andra som även undrade hur man lär sig att flyga paramotor.

Inför den tredje begravningen, då den 42-årige Nazir Amzo skulle jordfästas, fick Habib också frågan om han kunde flyga, men då var han tvungen att tacka nej.

– Vädret var för dåligt så jag hade inget val. Men jag är glad att jag fick hjälp av mina flygkompisar, Hassan El Moussawi och John Tjalle Andersson, att rigga banderollen och att jag fick tillstånd från tornet i Trollhättan så jag kunde hedra Lavin och Ahmed.

Text: Lars M Falkenström

AKTUELL SVENSK RANKING

XC		AKRO	
1. Matts Eliasson	142,1 p	1. Emil Selin	85,8 p
2. Håkan Lindqvist	135,4 p	2. Pål Hammar Rognöy	76,6 p
3. Andreas Jägerhag	119,5 p	3. Mikael Kjellman	50,2 p
4. Larsa Jonsson	115,1 p	4. Joahnna Hamne	20,4 p
5. Nisse Carlsson	96,8 p	5. Martine Eng	18,4 p

Swepool 2016. Ett nytt Swepool är uttaget för nästa säsong: **Magnus Eriksson, Matts Eliasson, Håkan Lindqvist, Tor Jansson, Simon Wigenstedt, Andreas Jägerhag, Johanna Lönngren , Nisse Carlsson och Anders Bogghed.**

En nyhet förutom att en del piloter har bytts ut och nya kommit in, är att Swepool och akrolandslaget fått en reseförsäkring som täcker deltagarna då de tävlar för SSFF utanför Europa.

Svenska mästerskapet i XC. Efter många turer valde till slut TK att bryta ut SM ur Nordic Open och förlägga tävlingen tillsammans med British Open i Manteigas, Portugal, den 9-16 juli. På grund av att anmälan till årets Nordic Open olyckligtvis tjuvöppnades via Facebook innan de nordiska ländernas förbund fått information och innan TK hann reagera var tävlingen fullbokad på mindre än tio timmar. Det resulterade i att endast ett fåtal svenskar fick plats i de tilltänkta nordiska mästerskapen och svenska mästerskapen. TK valde därför att flytta SM till en annan tävling, med lite längre anmälningstid.

PM och Akro i samarbete. TKs paramotor-representant Lelle Jonasson och akropiloten Johanna Hamne, ska tillsammans köpa in flottar. De ska kunna användas till uppställning av pyloner på vatten samt som transportabla landningsflottar för akropiloter. TK hoppas att detta ska möjliggöra att fler piloter i Sverige ska kunna få möjlighet att både träna och tävla i PM och Akro.

Landslagsuttagning. Uttagningen till XC-landslaget 2016 kommer att ske enligt de svenska uttagningsreglerna per ranking den 1 maj. Landslagets uppdrag blir främst att representera Sverige under EM i Makedonien den 6-20 augusti. Uttagningen till akro-landslaget sker per ranking 1 januari 2016.

Godkända tävlingar för comp1-piloter. TK har beslutat att godkänna dessa tävlingar som comp1-klassade under 2016: Samtliga Sverige Cup-tävlingar, Nordic Open 26/6-2/7, Gin Wide open 2016 (18-25 juni), Chabre Open 2016 (2-8 juli), British Open i Manteigas 9-16 juli) och Serial Cup 2016.

Ny TK-ordförande och landslagsledare söks för 2016! Nuvarande TK-ordförande kommer att avgå vid SSFFs årsmöte i mars. Är du intresserad så hör av er till valberedningen, som i år består av Fenix och Smålands skärmflygklubbar.

Världsmästerskap i paramotor. I augusti arrangeras även VM i PM. Tävlingen hålls den 20-27 augusti i Storbritannien. Någon svensk pilot som känner sig manad? Ta kontakt med TK!

Nya svenska rekord. Under 2015 satte rekordraketen Stefan Rolén fart. Han började sommaren med att slå tre gamla svenska rekord inom Sverige, vilket har rapporterats i Hypoxia. I november fortsatte rekordjakten i Brasilien. TK har nu godkänt hans ansökan för ytterligare två fantastiska rekordförsök. Nu väntar vi på att Svenska Flygsportsförbundet godkänner dessa officiellt:

Stefan Rolén: *Fri distans utomlands*	**325,1 km**
Stefan Rolén: *Deklarerad distans utomlands*	**276,2 km**

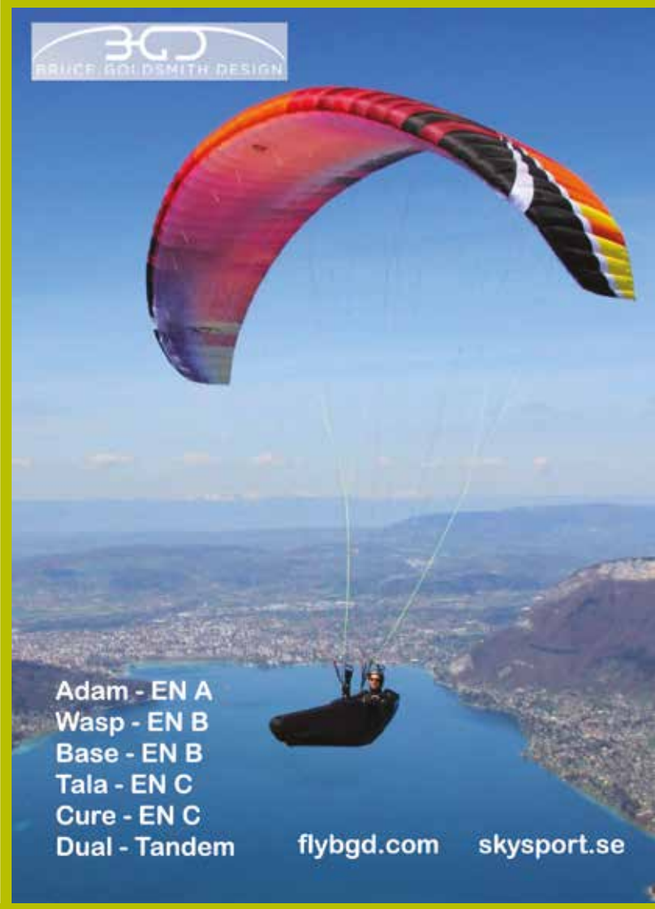
Pris till "Årets ..." Tävlingskommittén vill gärna premiera svenska piloter som åstadkommit något extraordinärt under året. Vi har därför valt att utse följande personer till:

Årets distanspilot: **Stefan Rolén** – För hans fantastiska distansflygningar under året. Främst med tanke på de fem svenska rekorden som han slagit under året.

Årets akropilot: **Emil Selin** – Trots sin ringa ålder lyckades Emil under 2015 att bli både svensk OCH nordisk mästare. Super!

Årets bergsget: **Erik Rehnfeldt** – Ingen tvivlar väl på att vi är ytterst imponerade av Erik Rehnfeldt som under sitt första försök lyckades gå i mål på RedBull X-alps! På 11 dagar och 21 timmar flög han 1792 km och sprang 582 kilometer! Självklart är han utsedd till årets bergsget 2015.
Fina priser kommer att delas ut vid SSFFs årsmöte.

Text: Jenny Persson









Nödskärmen
-tygbyltet som räddar liv

Under senare år har det kommit flera olika typer av nödskärmar på marknaden. Varje modell har sin målgrupp, men de flesta köper nog bara sin nödis utan att tänka så mycket mer på det. Bara den är godkänd och inte kostar för mycket. Ju mer erfaren man blir som pilot ju mer inser man vilken betydelse modell och storlek kan få vid en riktig nödsituation. Öppningshastighet, sjunkhastighet, pendlingsbenägenhet och viktregister är fyra ytterst viktiga parametrar att ta hänsyn till.

EN-testet tillåter en sjunkhastighet på max 5,5 meter per sekund. Det motsvaras ungefär av att hoppa ner från ett köksbord. Sjunkhastigheten påverkas också av var man befinner sig i viktregistret. Nödskärmar testas normalt i lugna förhållanden. Resultaten skiljer sig alltså från när man kastar tvätten i turbulens och termik.

Rundkalotten

Rundkalotten är ett väl beprövat system som använts sedan tidernas begynnelse inom skärmflyget. Den är billig och fungerar bra och används därför fortfarande – kanske av gammal vana?

Nackdelen med den klassiska rundkalotten är att den är tung, den pendlar mycket och har hög sjunkhastighet. Dessutom har den en stor packvolym och är därför inte så vanlig numera, men landar du på ett säkert ställe så överlever du i alla fall landningen.

Liten rundkalott med mittlina

De första bra lättare nödskärmarna kom ut på marknaden för tjugo år sedan. De blev snabbt populära eftersom den minskade ytan medförde både lägre vikt och att packvolymen minskades radikalt. Dessutom har den snabbare öppningshastighet. Det är den absolut vanligaste förekommande nödskärmen numera.

En del fabrikat erbjuder nu nödskärmar med lättare och starkare material i så kallade lightversioner. Packvolym och vikt är då ännu mindre. Mer avancerade material gör dock att de har ett högre pris.

Square

Square är den nyare modellen av nödskärmar och är som namnet antyder fyrkantig. Enligt många är det den stabilaste skärmen på marknaden och öppningstiden ligger i nivå med de bästa nödskärmarna. Square-kalotten har öppningar i samtliga fyra hörn vilket gör den mycket stabil och tekniken är utvecklad av den amerikanska militären.

Packvolymen är liten och kontainern är betydligt plattare. Det gör att den passar selarnas nödskärmsfickor bättre utan att skramla runt som lättviktskalotterna kan göra i vissa selar. Den kan även placeras i en frontkontainer. En bra nödskärm – men till ett högre pris.

Rogalloskärm - styrbar

Rogallon är den dyraste nödskärmen. Med dryga tre meter per sekund vid full belastning har den nästan halva sjunkhastigheten mot en vanlig rundkalott. Dessutom har den en öppningstid på två sekunder vilket är extremt snabbt.

Eftersom den är styrbar kan piloten själv välja var han ska landa inom en viss radie. Piloten som hänger under en vanlig kalott kan ju visserligen ha räddat sig från ett haveri men riskerar ändå att landa i en kraftledning, vattendrag eller oländig terräng.

Rogalloskärmen, som har likhetet med de första hängglidarna, är enkel att styra i luften. Däremot öppnas de ibland med tvist och därför är det viktigt att kombinera med Quickout-karabiner. Många tävlingspiloter föredrar styrbara nödskärmar och eftersom de normalt flyger med dubbla nödskärmar brukar de även ha en lättviktsskärm som komplement. Rogalloskärmen är i regel något svårare att packa om.

Baseskärm - styrbar

Baseskärmar har börjat användas bland akroflygare. De fungerar ungefär som ett cutawaysystem för fallskärmshoppare och skärmen är som en liten basehoppskärm. Systemet ger mycket hög säkerhet men kostar närmare 30.000 kr.

Quickout-karbiner

För att maximera nödskärmens egenskaper kan man använda sig av så kallade quickout-karbiner. Med en knapptryckning kan man öppna dessa karbiner till bärremmarna och på så sätt frigöra flygskärmen så att den inte stör nödskärmen.

När man använder quickout-karbinerna kopplas även speedsystemet ur automatiskt. Det finns särskilda lösningar för det som man måste sätta på själv. Karbinerna är enkla att hantera genom att man drar upp plastbygeln på karbinen och trycker på knapparna placerade på bägge sidor. Det finns alltså ingen risk för vådautlösningar. Vill man inte att flygskärmen ska flyga för långt bort kan man välja att bara lösa ut ena karbinen. Quickout-karbinen kan även användas på marken om man börjar draggas – det minskar risken för skador, inte minst vid tandemflygning.

Hantering

Kastar piloten ut nödskärmspaketet med för låg hastighet så finns risken att den inte kommer ur kontainern. Det kan till exempelvis hända efter en spinn när man har låg framåtfart. Då måste piloten agera snabbt genom att dra i linorna för att försöka få skärmen att öppna sig.

Många nödskärmar saknar exakta prestandauppgifter, då de oftast testats under optimala förhållanden och därför sjunker de ofta snabbare i aktiv luft.

Samlar man inte ihop flygskärmen så stör den rundkalotten vilket ytterligare ökar sjunkhastigheten. Även kraftiga pendlingar kan bli ett problem och orsakas ofta av felaktig viktbelastning. Tar man mark när pendlingen är som störst så kan det gå illa. Men rundkalotten har bevisligen räddat många skärmflygpiloter i nöd.

Några enkla tips

Nödskärmens egenskaper försämras om den utsätts för stora temperaturförändringar. Förvara därför inte din nödis i en bil en varm dag eller under en kall natt. Har nödskärmen blivit blöt ska den torkas. Om du har landat i saltvatten – skölj av nödskärmen i sötvatten och låt den helst torka i skuggan. Förvara inte din skärm i kallgarage eller källare på grund av risken för fuktskador och så kallad jordslag som angriper materialet.

Sitt inte på selen så nödskärmen kläms ihop mot marken. Tänk även på att när selen ligger på backen kan nödskärmen dra åt sig fukt. En hård landning kan skada nödskärmen och friktionsskador och smuts kan skada skärmen – gör alltid en noggrann kontroll.

Nödskärmen ska packas om varje år även om tillverkarna rekommenderar att man gör det var sjätte månad. Notera i din loggbok när du packat om din nödis. En nödskärm som är mer än tio år gammal bör inte användas, gör vindstrutar av den istället.

Paramotorpiloter ska vara extra uppmärksamma så det inte kommer olja eller bränsle på nödskärmen. Efter ett nödskärmskast bör man lämna den till kunnigt folk för inspektion.

Placering

Att nå med sina händer till nödskärmshandtaget är en självklarhet för att klara en nödsituation. I en spiral kan G-kraften göra det nästan omöjligt att få tag i handtaget. Många får lära sig att de ska dra ut nödskärmen snett bakåt, men vid en spiral säger de senaste rönen från testpiloter och tillverkare att man ska dra ut nödskärmen längs med selen för att få mer kraft. I värsta fall så måste man kanske använda bägge händerna för att orka. Inte alltid helt enkelt. Mardrömsscenariot är ju när en eller bägge händer har låsts fast i linorna efter en tvist. Många anser därför för att man ska ha selar med dubbla nödisar och handtag på bägge sidor.

Testa själv hemma. Häng upp selen. Prova med båda händerna. Föreställ dig att du ligger i en spinn eller i annan extrem situation.

Paramotorpiloter ska inte fästa sina nödskärmar i ramen! Infästningen ska vara placerade i axelhöjd med en Y-bridle eller liknande om selen är utrustad för det eller i huvudkarbinerna. På en paramotor sitter nödskärmen antingen på sidan eller på magen. I vissa fall förekommer det att nödskärmen är placerad på paramotorns skyddsbur högst upp. Men det rekommenderas inte efterom det blir väldigt svårt att nå dem vid hög G-belastning och kan även skymma flygskärmen.

Använd godkända karbiner eller så kallade softchackle för infästning. Linkniv är ett måste och finns ofta som original på tävlingsselar. Landar man eländigt till i träd, stolpar eller vatten måste man snabbt kunna skära sig loss om det behövs.

Det finns en mängd olika typer av externa kontainrar för nödskärmar, allt från UL till paramotor och tandem, som används då inte selen erbjuder någon integrerad nödskärmsficka. Infästningen görs med en så kallad bridle såväl på externa som integrerade lösningar. Glöm inte att nylon aldrig får ligga mot nylon utan det ska vara en stålkarbin emellan. Annars kan friktionsvärmen vid ett nödskärmskast få bridlen att brännas av.

Ta alltid på flytväst om du riskerar att nödlanda i vatten och glöm inte att kolla sprintarna innan du startar.

Text: Pierre Rosén Foto: Gin Gliders
Faktagranskning: Tomas Peterson





Ta tag i alla A-linor på en sida. Dra! Drar du inåt mot kroppen blir inslaget även större.



Även om jag inte håller i bromsen så ska ni aldrig släppa bromsarna när ni tränar SIV. Jag vill bara visa att man kan få en skärm att flyga rakt även utan broms. Skärmen är en Ozone Swift 4 klassad EN-B.

PÅLS SIV-SKOLA: SIDOINSLAG

Först och främst – SIV-övningar gör man med instruktör, över vatten, med flytväst, radio och båt. När det gäller sidoinslag hoppas jag att alla som har gått en skärmflygkurs känner till hur man hanterar dem. För sidoinslag kommer vi alla att drabbas av, förr eller senare. Men hur man hanterar ett inslag vid friflygning är inte alltid samma sak som när man gör det på en säkerhetskurs. Ofta krävs det mindre input än man tror. Annars är risken stor att man förvärrar sin situation.

Men, låt mig ta det från början. Det finns inget facit för hur man ska agera vid ett plötsligt sidoinslag eftersom alla skärmar inte reagerar på samma sätt. Men en tumregel kan vara att att agera så här när exempelvis din högra skärmhalva slår in:

- *Viktstyr åt vänster om skärmen svänger åt höger (inte alla skärmar gör detta). Hjälp då till med bromsen. Dra ner vänster broms tills du känner bromstryck. Normalt 5-20 cm och oehört sällan lägre än karbinen.*
- *Börjar skärmen svänga åt vänster minskar du bromsuttaget. Svänger skärmen åt höger ska du viktstyra mer åt vänster, men fortfarande bara med lätt bromsuttag så du inte stallar eller spinner skärmen.*
- *Pumpa sedan försiktigt med högerbromsen för att få ut sista biten av inslaget. Pumpa = lite hastig broms tills du känner tryck plus några centimeter till och släpp sedan lugnt upp. Fortsätt pumpa på samma sätt tills inslaget kommit ut helt, men med lite paus mellan varje pump.*

STORA SIDOINSLAG: Vid riktigt stora inslag kan två saker hända som kan göra att piloten måste reagera på ett annat sätt. Inslag på 60-90% kan få skärmen att dyka ganska kraftigt, och som vid nästan alla kraftiga dykningar måste man bromsa dem snabbt. Men man får aldrig ta i så hårt att man hindrar skärmen från att flyga (stall/spinn). För i ett sådant läge är vägen mellan dykning och stall extremt kort eftersom den lilla bit av skärmen som fortfarande flyger är under extremt hög belastning.

Det andra som kan hända är att skärmen stallar istället för att dyka vilket ofta inträffar när hela skärmen slår in. Man kallar det för frontstall. Då får man inte nypa den med en massa broms eftersom skärmen då kan stanna kvar i stall eller gå i spinn. Istället ska man vänta med input och korrigeringar tills skärmen börjat få flygfart igen. Men händer det inget med skärmen måsta man göra en snabb pumpning med en eller bägge bromsarna för att få ut inslaget så att skärmen börjar flyga igen. Var beredd på att det kan komma en dykning när skärmen börjar flyga kan som du då dämpar med bromsarna. Snabbt ner, lugnt upp innan skärrmen går bakåt igen.

SKILLNADEN MELLAN SIDOINSLAG VID FRIFLYG JÄMFÖRT MED SIV: Till skillnad från friflygningen vill man inte alltid begränsa effekten av ett sidoinslag under en SIV-kurs. Syftet är ju att du som pilot ska få känna på hur skärmen uppför sig i olika situationer. Dessutom ska du få insikt i hur du själv reagerar när skärmen inte vill flyga längre.

- *Ta tag i alla A-linor på en sida. Oftast är det tre A-linor (inkluderat linan för att dra öron), men vissa skärmar har bara två.*
- *Dra snabbt ner A-linorna. De flesta skärmar vill börja dyka och svänga mot inslagets sida.*
- *Om skärmen börjar svänga mot inslaget så låt den först göra det. Sen börjar du vikstyra mot och dra lite broms för att få skärmen att flyga rakt.*
- *Håll kursen i 5-10 sekunder eller tills du är nöjd och släpp sedan A-linorna. Låt inslaget rulla ut.*
- *Pumpa försiktigt ut resten av inslaget om det behövs.*

SNÄLLARE INSLAG: Naturligtvis tar man det lite lugnt de första gångerna. På många ställen kan man läsa att man ska dra ett öra första gången istället för ett helt sidoinslag. Men då händer det ju ingenting, nada, så det är bortkastad tid. Det bör du redan ha provat på långt före din första SIV. Gör så här istället:

- *Dra sakta ner A-linorna. Ryck inte. Då blir inslaget mycket mindre och rullar in lite mer sakta*
- *Fuska med att vikstyra lite innan du drar inslaget. Då dyker och svänger skärmen inte lika mycket.*

MER ATT TESTA: Därefter fortsätter man att träna med att göra inslag om och om igen. Både på kraftiga inslag och mindre inslag. Andra varianter:

- *Testa också att rycka ner linorna kraftigt utan att hålla kvar inslaget. Genom att snabbt rycka ner och släppa upp på en gång får du en känsla för hur lång tid just din skärm behöver för att börja flyga igen.*
- *Prova gärna med att göra det både med och utan att lindra inslaget med viktstyrning innan du drar inslaget. Prova också utan att styra mot alls. Går skärmen i spiral, släpp A-linorna och viktstyr/bromsa ut spiralen. Gör inte denna om du inte redan kan spiraler.*
- *För extra stora inslag. Ryck extra hårt. All kraft. Eventuellt kan du också dra A-linorna in mot kroppen istället för rakt ner. Du måste räkna med kraftiga dykningar.*

SISTA LILLA FRÅN PÅL: Din skärm kan reagera väldigt olika beroende på hur stort inslaget är, så du bör öva på alla typer av kollapser som kan inträffa under friflygning.

Högre klassade skärmar och tävlingsskärmar kräver ibland att man reagerar på andra sätt än de jag har gått igenom här. Men det bör du som flyger en sådan skärm redan känna till.

Sidoinslag kan drabba vem som helst när som helst. Så träna! Som jag ser det kan även elever ge sig på att göra åtminstone den snälla varianten. Men inte utan instruktör, båt, flytväst och radio.

Denna artikel är absolut inte en gör det själv-manual. Det är en beskrivning på olika sätt man kan göra sidoinslag på när man går en SIV-kurs.

Vid all flygning där skärmen rör lite på sig, så kan du använda tiden att träna aktiv flygning. Det betyder att du ska använda bromsarna och eventuellt bakremmar så att skärmen rör på sig så lite som möjligt. Då stoppar du inte bara inslag innan de kommer, utan får även ett bättre glidtal.

Och för allt i värden. Gå inte för snabbt fram när du går en SIV-kurs. Gör hellre flera kurser under säsongen än att försök hinna med allt på en och samma helg.

Lycka till!

Text och foto: Pål Hammar Rognøy



Hängflyg på Barkarby

Stockholms hängflygklubb kommer under våren att satsa på att köra flygkurser på Barkarby för att bygga upp en bas av hängflygpiloter. Föreningen har en egen instruktör och kommer även att utbilda bogserteam så att alla ska få chansen att flyga när lusten faller på.

– Det tar tid att bygga upp en förening och därför är det viktigt att förstå att samarbete är nyckeln till expansion, så därför är det roligt att vi nu får chansen att flyga tillsammans med både Fenix och Cirrus, säger Ingemar Boström, ordförande i Stockholms hängflygklubb. Klubben hoppas också på att få igång någon lite enklare tävlingsverksamhet och har därför skrivit en motion och sökt bidrag från Svenska Hängflygförbundet. Går allt går i lås kommer det att flygas en del tävlingar med kortbana på Barkarby och Järvafältet. Tävlingarna är tänkta att bli ett återkommande arrangemang och fungera som en elitserie där flera föreningar kommer att inbjudas till att samverka.



Flyglegend på Sverigebesök

I mitten av december fick skärmflygarna i Stockholm och Göteborg en tidig julklapp i form av celebert besök. Självaste Bruce Goldsmith gästade städerna, och berättade om sin syn på flygning och om hur man håller intresset för flygning vid liv under lång tid. Det som nog intresserade de flesta var när Bruce gav oss en inblick i hur man konstruerar flygskärmar och om hur trenderna inom skärmkonstruktion går just nu. Bruce har varit verksam vid flera av de stora märkena och varit med om att starta några av dem. Sedan ett par år är han aktuell med egna varumärket BGD.

Det var Fenix Skärmflygklubb som bjudit in Bruce till Sverige, och göteborgsklubbarna hakade snabbt på när de tillfrågades om de också ville ha besök. Finansiering ordnades genom Fenix samarbete med SISU Idrottsutbildarna, med den kompensation klubben får för sin registrerade utbildning. **Text och bild: Björn Hårdstedt**



Instruktör friad

Förvaltningsrätten i Linköping har upphävt Transportstyrelsens beslut att inte förnya instruktörsbehörigheten för Anders Bergqvist i Svenska Skärmflygförbundet (SSFF). Orsaken till Transportstyrelsens beslut, vilket togs på SSFF:s begäran, var att instruktören flugit och undervisat i en flygfarkost, en paramotortrike, som är för tung för att platsa i SSFF:s reglemente. Instruktören bytte efter varningar från SSFF förbund till Svenska Paramotorförbundet (SPMF) där den aktuella farkosten är tillåten. SSFF menade emellertid att kravet på att följa SSFF:s regler för paramotorflygning gäller för alla medlemmar i SSFF, även de som har PM-licensen i ett annat förbund, och valde att inte förnya hans licens som friflyginstruktör. Förvaltningsrätten har utgått från LFS 2007:44, det dokument som ytterst styr SSFF:s verksamhet (SSFF:s egen Verksamhetshandbok och tidigare FoD är regelverk som ligger en nivå under LFS 2007:44 och inte har samma rättsliga betydelse). Den lydelse i LFS som Förvaltningsrätten lyfter fram är 22 och 24 § där det framgår att flygutrustning som används när man flyger i SSFF:s reglemente ska vara ”godkänd av en organisation till vilken Luftfartsstyrelsen har delegerat uppgifter och befogenheter för tillsyn av skärmflygverksamhet”. Eftersom den aktuella farkosten varit godkänd av SPMF har inget brott skett mot någon bestämmelse i föreskrifterna (LFS) enligt Förvaltningsrätten. Förvaltningsrätten skriver också att det i föreskrifterna inte framgår att det inte går att vara medlem i två förbund samtidigt. **Text: Björn Hårdstedt Foto: Lars M Falkenström**

MIN ÅSIKT



GoPro – fantastiskt eller farligt?

När jag började min karriär inom skärmflygningen 2001 längtade vi efter bättre och mindre kameror så att vi kunde dokumentera och visa alla våra vänner vilken fantastisk sport vi utövar. Men vi började upptäcka faror då vi såg att piloter flög med stora videokameror monterade på hjälmen och systemkameror med ett 300mm-objektiv hängande kring halsen. Alla tyckte såklart att detta var helgalet då vi insåg hur linor skulle kunna trassla in sig i kamerautrustningen. Sedan kom ett genombrott i form av små enheter son knappt tog någon plats och var jättebilliga. Alla som flög köpte dessa och flygfilmer började spridas. Sedan kom GOPROn. Den första filmen jag såg var den mest ryckiga film jag någonsin sett och den som filmat ursäktade det att han inte var så fokuserad när han filmade. Nu så här tio år senare ska man nog ge denna filmare en eloge. Vad hände sedan? Jo, helt plötsligt kom det filmer som var extremt bra och stabila. Man kunde följa ett helt flyg fram och tillbaka mellan Hammars och Ale stenar. Fantastiskt, tänkte man först, tills man insåg att piloten inte har vridit påhuvudet en enda gång under hela flyget. Allt för en bra film. Fråga er själva, vem vill ni flyga med? En som har fokus på att filma eller en som har fokus på var du och dina medpiloter befinner sig? Om man sedan lägger till de som har både hjälmkamera, en kamera på benet plus en selfie-pinne – var finns dennes fokus? Vi får idag inte skicka SMS när vi kör bil men kan vi hantera tre kameror samtidigt som vi flyger? Jag tror (utan belägg) att det skett kollisioner på grund av att det filmas i luften.

Flyg och njut av flyget istället för att fokusera på att dokumentera det.

Henrik Nilsson Skärmflygklubben Göteborg





Tur med trädlandning

Året inleddes med dramatik för piloten Mats Henningsson från Vreta Kloster. På fem meters höjd över skogen på Ållebergs ostsida hamnade han i kraftigt sjunk och lyckades inte speeda sig över träden fram till åkern. I stället dråsade han ner i skogen med skärmen hängande kvar i grenarna. Dessbättre klarade han sig (och skärmen) helt utan skador och tillbudsrapporten, som finns på förbundets hemsida under Dokumentarkiv/Vid olycka fyllde Mats föredömligt i online redan samma dag.

–Trädlandning finns med som alternativ i onlineblanketten och det tog ganska lång tid att fylla i den, men det var inte svårt.

Text: Lars M Falkenström Foto: Johan Andersson



World Air Games 2015

Emiratet Dubai omfattar 3900 km² till ytan och har cirka 1,6 miljoner invånare (2008), varav de allra flesta bor i staden Dubai. Omkring tre fjärdedelar av stadens befolkning är män, beroende på det stora antalet manliga gästarbetare.

Invånarna har en öppnare hållning till utländska seder än flertalet av de andra emiraten och utbudet av nöje, underhållning och andra attraktioner är omfattande. **Foto: Marcus King/FAI Media Team**

Eländig tävlingsorganisation, värdelös speaker, piloter utspridda på olika hotell, ändringar av regler mitt i tävlingen, sjukt tidig start på dagen, extremt mycket väntan, långa dagar – ibland utan mat, informationsbrist, obefintlig live scoring, värdelös webbTV...

Listan är lång och jag måste få det ur systemet innan jag kan skriva om allt det roliga. För det är ändå det roliga som sitter starkast kvar i mitt minne efter årets World Air Games i Dubai.

Mina negativa upplevelser är naturligtvis påverkade av det faktum att jag sitter med i *CIVLs Aerobatic Paragliding Working Group* och därför drabbades av kaoset långt före själva resan. Det hela förstärktes dessutom av att min fru var huvuddomare under tävlingen och blev på allt annat än gott humör när organisationen inte fungerade. Men nu... Här kommer den lite gladare versionen av historien.



Från vänster: David Geiser, okänd , Jermey Peclard, Lars Gjelten, Tim Alongi och halva jumpmasteren Guillaume Chatain. Osynlig bak med fladdrande blont hår Anthony Green. Foto: Pål Hammar Rognøy



Foto: Marcus King/FAI Media Team

WORLD AIR GAMES (WAG) är en propagandafest för alla typer av luftsporter samlade på ett ställe. Det är tänkt att vara en form av luftsportens OS. Alla grenar inom luftsport kan av praktiska skäl inte vara med och skärmflygakro stod inte med på listan denna gång. Men det ändrades när vår hårt kämpande chef för CIVLs akrogrupp i våras påpekade att det bara fattades en helikopter att hoppa från och en landningsflotte för att vi också skulle kunna vara med och tävla.

Tidigare år har man haft WAG i Turkiet (1997), Spanien (2001) och Italien (2009) där akro var med för första gången. Jag var även med den gången.

I Dubai fanns det ingen gren för XC med skärmflyg men paramotor var med i högsta grad med grenen slalom mellan pyloner. Det var inte något jag kollade på där nere, och jag måste ärligt erkänna att jag inte ens vet vem som vann. Detsamma gäller precisionslandingstävlingen. Ajabaja.

Tävlingarna hölls på fyra olika stora arenor där två var på stranden och två på olika ställen ute i öknen. Sedan la man till lite olika ställen bara för att. Till exempel avgjordes modellflygtävlingen inne på det största köpcentret.

Det tävlades i så många olika flygande saker att jag hade svårt att hänga med. På engelska heter de olika huvudgrenarna så här: Aerobatics, Aeromodelling outdoor and indoor, Amateur built experimental aircraft, Gliding, Paragliding, Paramotors, General aviation, Helicopters, Parachuting, Microlights och Ballooning. Dessutom innehåller alla dessa grenar ytterligare en mängd olika klasser.

Så mitt fokus låg på vår tävling – Paragliding aerobatics. Jag tävlade i klassen Solo, men det fanns också klassen Synchro där två piloter flyger varsin skärm samtidigt och synkroniserat.

De senaste åren har tävlingsformatet genomgått en liten revolution. Men för publiken är det samma samma. Akropiloterna ska fortfarande göra en mängd övningar som sedan ska avslutas med snyggast möjliga landning på flotten. Tre domare ger poäng på utförandet och programvaran på datorn lägger till poäng för övningarnas svårighetsgrad.

Några nya övningar har tillkommit de senaste åren, men det handlar mest om nya kombinationer av gamla övningar som därmed ökar svårighetsgraden. Det som är nytt på riktigt är att man nu får mer poäng om man flyger övningarna med ett halvt varvs twist. Jupp. Det är korrekt. Man twistar sig ett halvt varv så att man flyger baklänges och så gör man samma övningar. Som tidigare. Huuah.

Har initialt varit lite motståndare till detta, men när jag testade twistad helikopter (snygg spinn) i höstas blev jag lite kär. Tyvärr blev det inga sådana för mig under tävlingen i Dubai.

För att vara med på denna cirkus måste man få en inbjudan. Den baseras på FAI-ranking och World Tour-ranking, samt att några gamla mästare bjuds in plus några wildcard. 30 totalt. Med tanke på rankingen skulle både Emil Selin och jag få åka, men en liten detalj i reglerna sa att bland de sista på listan fick det bara vara max en från samma land. Så när Emil tackade nej, efter att ha vunnit både SM och Nordiska 2015, blev det jag som fick åka. Det medförde att Norge också fick skicka en pilot – min käre vän Lars Gjelten från Trondheim. Och där fick jag ett mål för tävlingen. Se till att Sverige slog Norge. För nåt annat än bottenplacering bland dessa spitzenpiloterna kunde jag bara glömma.

Akropiloterna fick en träningsdag innan det var dags för tävling i sex dagar. Men vårt flygområde användes av en mängd andra grenar och shower, så vi fick ganska korta tidsfönster. Det som var mest jobbigt var att vi skulle börja klockan sju nästan varje dag. Det betydde att vakna 4:45, frukost 5:15, busstransport 6:00, briefing 6:30 och sedan falla ur helikoptern mellan 7:00 och 9:00. JAG HATAR TIDIGA MORGONAR!

Redan på träningen fattade vi att det skulle bli förseningar. Helikoptern dök ibland upp först när vår träningstid nästan var slut. Så då fick helikoptern ta med oss upp när det blev läge mellan andra tävlingar och shower. På samma sätt fungerade logistiken under själva tävlingen. Fördelen var att vi inte behövda åka buss redan klockan sex på morgonen och tiden mellan frukost och lunch blev en aning kortare.

BAM! DÅ SATT MAN DÄR i en fetstor BELL 212 tillsammans med sju andra piloter, en jumpmaster plus helikopterpiloten och äntligen fattade man var man var. På vägen upp med helikoptern såg man den berömda Palmen, alla höghus och lite längre bort världens högsta byggnad Burj Khalifa (828m) och den enorma öknen. Jiiihaaaa!

Känslan av att falla ur en helikopter där skärmen är packad på ett experimentellt sätt i en hemmagjord D-bag, eller deployment bag, är fortfarande väldigt speciell. Även om jag säkert har gjort mer än femtio D-bagdrops så känns det lite fel. Det jobbigaste är att påsen i vanliga fall bara hålls fast av jumpmastern. Man vill inte ha någonting fastmonterat i helikoptern. För går det illa ska bagen och skärmflygpiloten bara kastas ut för att inte sätta alla andra i skiten. Lyxigt eller hur? Vår jumpmaster sänkte dock vår stressnivå en aning genom att ändå koppla fast den med en 30 kgs weaklink. Det var jag tacksam för. Inte för någon annan anledning än känslan för vad som skulle hända om han tappar bagen när jag kliver ut ur helikoptern.

Sedan är det bara att falla bakåt. Helikopterpiloten forsöker att inte stå stilla i luften för att minimera turbulensen när vi kastar oss ut. Samtidigt får han inte flyga för snabbt för då kan skärmen slitas sönder vid öppningen. Men han gjorde ett crème-de-la-crème jobb. Fast så stora helikoptrar skapar ändå turbulens, så vi fick se några nödskärmskast under tävlingen. De flesta berodde på dåliga öppningar efter helikopterdroppet.

Även om vi hade fint väder och många dagar att tävla på, blev det bara tre omgångar i Solo och tre i Synchro. Det visade sig bli problematiskt att hinna få både selar och skärmar torra efter varje omgång vilket blev mest påtagligt för de många pilotersom tävlade både i Solo och Synchro.

Själv tyckte jag att det blev perfekt för det gjorde att både min stressnivå och irritation i kroppen kunde släppa de sista tävlingsdagarna.

När jag inte har flugit på länge och det börjar kännas stressigt vill min kropp flyga skärmen som jag en gång lärde mig att flyga akro. Tyvärr lärde jag mig tumble för tio-tolv år sedan när man gjorde det med 24-kvadrats distansskärmar. Då var man tvungen att rycka brutalt i bromsen för att vända upp skärmen från vänster assymetrisk spiral till höger tumble. Gör man på samma sätt med dagens skärmar blir det fel. Moderna akroskärmar ska man smyga och kittla upp i tumble.

Jag var självklart inte lika brutal som då och har väl lärt mig något nytt de sista tio åren. Men jag tog ändå i för hårt och på träning såväl som på tävlingen strulade jag till minst en tumbleövning vid varje flyg. Så det blev inte så många poäng. Så efter tre omgångar





Pål, Felix och Horacio möts igen på middagsfest i trädgården till ett av världens dyraste hotell.
Foto: Pernilla Hammar Rognøy



Foto: Shoaib Ahmed Jan

hade jag hamnat bland de sista, men precis som jag hade hoppats lyckades jag placera mig och Sverige lite före norrmannen Lars Gjelten.

Nu för tiden kommer de bästa piloterna inte från Spanien utan snarare från Frankrike och så blev det även i Dubai. På topp i klassen Solo vann Tim Alongi från Frankrike guld med en AIRG Emilie Peace. Fransmannen Eliot Nochez i sin Niviuk N-Gravity 3 tog silver och goda gamla spanjoren Horacio Llorens, som nästan har tävlat lika länge som jag, fick brons med sin Gradient Agility.

I Synchro hade samme Horacio teamat ihop sig med fransmannen Théo de Blic för att få guldet.

Även om jag tycker att jag flög som en råtta, lärde jag mig åt minstone en ny övning i Dubai. Esphera, det vill säga en rytmiskt SAT som övergår till en Infinite och sedan fortsätter ner på andra sidan med en SAT åt andra hållet. Och det var faktiskt Lars Gjelten som drog igång mig. För han testade före mig och ska man vara bättre än norrmannen så måste man vara ännu bättre ;)

STÖRSTA UPPLEVELSEN FÖR MIG var ändå att få flyga i en riktig öken. Mitt mellan dyner av torr superfinkornig sand, kamelbajs och en massa araber som kör som galningar med bil, fick jag flyga, balansera och leka med min skärm. Både före och veckan efter tävlingen åkte nästan hela tävlingsgänget ut i öknen för att leta fram olika ställen att hanga på. Bland annat hittade vi en sandhög som nån sheik hade lagt ner åtta år på att bygga till sina jaktfalkar och hästar. Mamma mia, det kallar jag lagom storlek på en privata sandlåda.

Totalt stannade vi två veckor i Dubai. När vi väl kommit ner så var resten betalt. Lyxhotell, frukost, enormt lyxig lunchbuffé och riktigt bra hotellmiddag. Så även om jag klagar rätt mycket på tävlingsorganisationen så var allt annat riktig riktig bra.

Särskilt skrattar jag åt att teet som Pernilla köpte (blev lurad på) i gamla Dubai för typ 400 kronor. Det smakade inte ens gott när vi skulle myssmaka på det hemma i vintersverige.

Text: Pål Hammar Rognøy



Hängflygåret 2015

Säsongen 2016 står inför dörren och frågan på allas läppar är: *när blir det äntligen dags att måla det där staketet*? I väntan på flygbart väder kan ni läsa den här sammanfattning av fjolårets utbildning i flygparadiset Sverige. Dessutom vill jag ventilera lite tankar och annat gott.

DETTA HÄNDE 2015 För somliga började flygsäsongen tidigt med utbildning för instruktörer, nya som gamla. Hängflygförbundet och riksinstruktören Hans Berg samordnade två helger i januari 2015 fulla av föreläsningar, diskussioner, utväxling av kunskap, möte mm.

Första helgen var det fyra aspiranter samt riksinstruktören som träffades i Göteborg. Man ägnade sig åt utbildning av de nya instruktörerna i bl.a. flygsäkerhet, vår organisation, regler som omgärdar vår verksamhet, meteorologi osv.

Andra helgen var det hela 18 st från Hängflyg och 7 st från Skärmflygförbundet som träffades i Malmö. Lördag var det utbildning i pedagogik och metodik, en fantastisk & informationsrik kurs på sex timmar som genomfördes av en erfaren SISU idrottsutbildare. Syftet var att instruktörerna skulle lära sig att överföra sinkunskap på ett effektivt och lättförståeligt sätt som når fram till alla. Pedagogikkursen tog upp de vanliga utmaningar man stöter på som instruktör. Hur kan du fånga alla elevers uppmärksamhet? Hur får du dem att förstå? Vilka metoder passar dig som instruktör? Under dagen blev det en del aha-upplevelser från även de mest erfarna och pedagogiska instruktörerna i lokalen. Det var säkert många som äntligen fattade varför en viss elev fattade allt och gjorde rätt på skolbacken samtidigt som eleven bredvid inte fattade något alls. Skärmflygförbundets representanter tyckte också att kursen i pedagogik var guld värd.

Söndag hade instruktörerna ett möte där det diskuterades rekrytering, samarbete, utbildningsplaner, utrustning mm. Man lyfte fram behovet och möjligheten för instruktörerna att samarbeta med varandra så att utbildningen kan flyta på smidigt och att eleverna har större möjligheter att skola i olika delar av landet. Även behovet av kontaktpersoner (elevansvariga) i varje klubb som kan hjälpa de som är nya i sporten att hitta rätt och skapa eget kontaktnät diskuterades. Sist men inte minst diskuterades internets roll nu när det har blivit svårare att träffa hängflygare ute på flygställena. Med det i tankarna får vi påminna er att hänvisa alla nyfikna och flygsugna personer till Hängflygförbundets fantastiska hemsida **www.hangflyg.org** där man hittar omfattande & aktuell information om allt inom HG.

Alltid trevligt med möte, diskussioner, åsikter, förslag, möte, diskussioner, möte, förslag, möte, möte, möte. Men hur gick det ute i verkligheten då? Jo, efter alla möten var det dags att verkställa det som sagts och lovats. Första steget, att vägleda personer som kontaktar instruktörer eller elevansvariga och undrar om utbildning. Vi uppmanar de att ha koll på alla fronter och – om möjligt skola flera instruktörer samtidigt. Vi uppmanar de att läsa igenom informationen på förbundets hemsida så att de vet vad som gäller i sporten. Det gäller att passa på när det är flygbart!

Vi aviserade utbildningstillfällena på förbundets anslagstavla med varierande resultat: några instruktörer med mer datorvana använde funktionen flitigt, andra som var lite mindre entusiastiska datoranvändare tyckte att det är ett utmärkt verktyg och skulle hjälpa elever att hålla koll men själva höll de sig på säkert avstånd från anslagstavlan….

SKOLSÄSONGEN 2015 kommer nog att gå till historien som det sämsta skolningsflygåret någonsin. Ostadigt väder med starka vindar och osäkra prognoser ledde till ett minimalt antal utbildningstillfällen. I detalj kan man rapportera från klubbarna att:

• Norrlandsklubben Albatross med Gunnar, Annika och Bosse i spetsen körde säsongens första grundkurs i början av mars med tre elever. Även Ingemar från Stockholm var med som hjälpinstruktör och blev klar med sin instruktörsutbildning. Han har sedan dess lyft hängflyget i Stockholm och kör benhårt varje gång det blir väder. Näste steg blev flygläger i Åre och sen fortsatte man med markbogsering under sommaren. I övrigt har ett par gamla rävar blivit återcertade efter uppehåll och själva Gunnar fick blodad tand efter att ha skolat elever med sin sprillansnya Falcon 3 tandemvinge. Och så en trevlig resa till Lanzarote i November där nya som gamla fick flyga och flyga och flyga…

• Göteborgsklubben GWAIHIR med Mats Olsson i spetsen försökte också komma igång med grundkursen men fick vänta länge för optimalt väder. Första utbildningstillfälle skulle man ta på Hammar men det blåste lite för mycket hela tiden Till slut fick man ett fönster i blåsvädret och körde backgliding på Hammar. Sen körde man lite markbogsering på hemmaplan, även där plågades man av för mycket vind.

• Skåneklubben med undertecknade som aktiv instruktör i år rekommenderade till samtliga nya elever att kolla med andra instruktörer och skola parallellt så att man skulle öka sina chanser att bli klar i god tid. I sann samarbetsanda skickade undertecknade Lundabo en elev från Stockholm till ovannämnda grundkurs i Norrland då eleven ville komma igång så fort som möjligt.

Med facit i hand kan man konstatera att det var ett fantastiskt tips då vinden på Hammar har fortfarande inte lagt sig sen i början av april 2015. Perfekt om man vill flyga hang men inte lämpligt för nya elever som ska gå grundkurs. Efter många inställda dagar fick man äntligen sitt första utbildningstillfälle i slutet av augusti!!!

Det gick betydligt bättre i Frankrike dit jag åkte med fyra elever som redan gått grundkursen och nu skulle fortsätta med lite mer spännande flygning. Alperna i mitten av juli bjöd på kanonväder och man fick flyga varenda dag. Alla kom igång med sin flygning och fick uppleva sådant som man hemma bara kan drömma om. I Frankrike fick elever med 7 flygtimmar i loggboken tidigare flyga på mer än 2600 meter. Heja Alperna!!! Hemma i Sverige fortsatte vi med lite utbildning i flygbogsering på hemmafältet i Skånes Fagerhult och så lite hang på Hammar.

• Friflygarna i Örebro hade också en tuff grundskolningssäsong p.g.a olämpligt väder. Sveriges roligaste instruktör Mats Johansson tillsammans med Janne blev tidigt klara med två av fjolårets elever. Den ena av dem hängde med till Frankrike medan den andre sålde sin vinge strax efter att han blev klar med kursen. En tredje elev från föregående år blev nästan klar. I samband med årets kursomgång dök det upp en återfallsflygare som fixade värsta starter och landningar trots ett uppehåll på ungefär 20 år. Efter en kvällslöpning i backen hängde han med ett flygargäng till Bulgarien och flög flitigt. Av övriga två elever har den ena tagit en paus. Den andra eleven kämpade på ihärdigt och blev nästan klar frampå hösten.

KAN VI ÖKA ANTALET AKTIVA FLYGARE? Under 2015 var det hela 102 flygare som löste licens – vissa fick flyga en del, andra fick flyga mindre. Några var så pass nöjda och belåtna med att ha fått en plastbricka från Hängflygförbundet att de sket i att flyga helt och hållet. Tyvärr fortsätter trenden nedåt i vår lilla sport och inget tyder på att det kommer att vända. Kan man få flera att komma in i sporten och stanna?

Vi i Skånes Drakflygklubb har under flera år försökt locka nya flygare med PR, informationsrika webbsidor och deltagande i flygtillställningar. Ju hårdare vi körde med marknadsföring desto mera intresse från allmänheten. Detta resulterade i ett större antal elever som anmälde sig till vår grundkurs. Men längre än så kom vi inte. Efter grundkursen hoppade samtliga av sporten. Hade man tur så skulle en elev fortsätta.

Vår marknadsföring var inte heller bara tomma ord. Bakom orden fanns det tre instruktörer. Tillsammans med Hans och Per A har vi under åren haft några fantastiska grundkurser i Skåne – bra kontakt med eleverna på alla plan, fint väder, proffsigt utförande, engagemang, hög säkerhetsnivå osv. Vi fick mycket beröm och positiv feedback från dem samtidigt som alla eller nästan alla hoppade av. Eleverna gick alltså en smidig kurs, hade tur med vädret, fick ett mycket positivt intryck av sporten, upplevde aldrig någon frustration… men slutade ändå.

För de få som stannade kvar i sporten och fortfarande flyger (jag kan allas namn) spelade vädret i slutändan ingen roll, hur smidigt eller krångligt det gick till, om instruktörerna var tillgängliga jämt eller hade ont om tid. De som flyger än ville bli hängflygare och tyckte att känslan av att flyga vinge var värt besväret.

Det gäller även för elever i andra länder. Trots att förutsättningarna nästan alltid är bättre än i Sverige (fulltidsinstruktörer, bättre tillgång till berg, bättre väder, mer folk som är ute och flyger) så är det bara en bråkdel av eleverna som fastnar för sporten. Vissa slutar redan under grundkursen, andra hoppar av efter ett par år. Men gemensamt med Sverige är att ingen och inget verkar kunna påverka det. Huvudsakligen nämner de att sporten tar för mycket tid och/eller är för krånglig. Det är ytterst få som tycker att det är OK att lägga så mycket tid, engagemang och pengar som behövs på hänggliding. Så antalet aktiva flygare lär förbli lågt. Det är bara att gilla läget.

Samtidigt kan nämnas att kring aktiva instruktörer frodas verksamhet och flygning. Aktiva instruktörer gynnar alltså flygningen i sin helhet, inte bara för elevernas del. Detta är ett (semi)officiellt konstaterande av USA:s hängflygförbund och det har man sett även här i Sverige. Om det nu inte blir så många elever per år tycker jag inte att det ska ses som något negativt utan endast som fact-of-life. Personligen tycker jag att det ska ses som positiv – instruktörerna har möjligheten att ägna mer tid per elev om inget annat.

Som förbundets utbildningsansvarig hoppas jag att instruktörerna fortsätter att samarbeta lika bra som de gjorde under det gångna året. Vårt utökade samarbete gör att de få lyckliga personer som fastnar för sporten kan komma igång så fort det går. De har fått det stöd och den hjälp som behövs. Jag hoppas även att alla aktiva flygare och klubbar kan stödja och hjälpa instruktörerna så att de orkar dra vidare den verksamhet som finns och då även öka både sin egen flygning och instruktörsarbete.

Ett trevligt och flygrikt år ska vi ha. Vi ses i luften.



Jorgos Billis
Utbildningskoordinator
Hängflygförbundet

LA PALMA
– den gröna ön



Foto: Dani Loritz

Med en bredd på mindre än 50 kilometer utgör kanarieön La Palma Europas västliga gräns. När de flesta flygställen slutar att leverera i våra krokar under vintern så är det fortfarande termiskt här.

Förutom sitt officiella namn La Palma finns det även synonymer som La isla bonita, Den vackra ön. Men också La isla verde, Den gröna ön, tack vare den rikliga tillgången på färskvatten. Så liksom sin storasyster Teneriffa erbjuder La Palma finfin skärmflygning även mitt i vintern.

La Palma ligger i Atlanten och med sin nord-sydliga sträckning med berg på upp till 2400 MSL bildar den en gigantisk barriär mot den ständiga passadvinden. Trots sin lilla yta sticker ön upp 4000 meter ur havet ovanför havsbotten. La Palma väster om Teneriffa tillhör därför en av världens största och brantaste vulkanöar.

Eftersom bergen bromsar passadvinden ökar luftfuktigheten på öns östra sida. När vinden sedan tvingas gå över ön kondenseras fukten och ger nederbörd på ostsidan. På västsidan uppstår det motsatta vilket ger Föhn-effekt med torr och varm luft vilket uppskattas av turismen.

Under vintern är det ofta hög sjögång och på somrarna är risken stor för skogsbränder. Så La Palma – La isla bonita – är inte alltid så vacker utan även stygg när vädret är blir extremt. Men naturen har anpassat sig till de tuffa förhållandena. Tallen på kanarieöarna klarar bränderna och återväxten går snabbt.

Den vulkaniska aktiviteten är låg men det finns en hotspot under ön. Det senaste utbrottet inträffade så sent som för 44 år sedan. De få stränderna är ofta täckta av sten.

Tack vare sin unika och vackra natur tillhör La Palma ett av UNESCOs världsarvsprojekt. Besökarna på ön lockas därför inte av massturismen utan snarare av naturen och lugnet. De som åker dit ägnar sig åt vandring, cykling, dykning och skärmflygning.

PUERTO NAOS Mötesplatsen och den viktigaste byn för skärmflygpiloter är Puerto Naos. Det är en liten strandby där skärmflygskolan Palmaclub Aventura organiserar flygningen på ön med väderprognoser och information. Det är de enda som arrangerar guidning på ön. Där kan den hyfsat erfarne piloten få hjälp med guidning och skolning liksom transport. Byn är relativt nyetablerad men erbjuder en mängd restauranger och stränder med palmer och svart sand.

FLYGNINGEN En vanlig flygdag på vintern börjar med en väderleksbriefing mellan kl 10 och 11 nere vid stranden. Därefter kan man ta en shuttle til den bästa startplatsen för dagen. Vissa takeoffs är bara tillgängliga med fyrhjulsdrift eller till fots. Var man än startar så befinner man sig med största sannolikhet i ett naturreservat. Men Palmaclub har ett generellt tillstånd som piloterna kan använda sig av.

VÄDRET Det är allmänt känt att den mesta flygningen sker i skyddade områden som ligger i lä för passadvinden. I de förhållandena fungerar västsidan bra och det innebär både termik och hang. Om passadvinden blir starkare eller om inversionen blir svagare kan vinden slå igenom som Föhn. Piloter som inte kan tolka varningstecknen för det och fortsätter att flyga kan få problem. Därför måste man alltid ha koll på vädret när man flyger på La Palma. När vinden vrider från nordost till nordlig så händer det något speciellt i Puerto Naos – då vrider den lokala vinden ner mot syd. Den vindriktingen beror på en enorm rotor som bildas på läsidan bakom bergen. Om vinden vrider ytterligare ner mot nordväst så kan den på mycket kort tid vrida tillbaka till nordligt igen. Vindkantringar på 180 grader kan inträffa flera gånger om dagen på La Palma, särskilt på sommaren, vilket alla piloter måste känna till. Men om det är bra förhållanden, vilket är vanligt under vintersäsongen, så kan man flyga i hyfsad termik i flera timmar varje dag.

FLYGOMRÅDEN/STARTER
PUERTO NAOS 240 MSL:
N28°3'12.5" N, W17°54'07.8

Puerto Naos är en privat start som ägs av Palmaclub Aventura. Den erbjuder både termik och hang från lunch till solnedgången. Om det är sned vind så kan det vara turbulent nedanför klippavsatsen. 300 meter norr om starten finns det en kraftledning som går från toppen av klippan ner till Puerto Naos. Landningen ligger nere i Puerto Naos och är stor. Det är förbjudet att landa på stranden i vanliga fall men om det är stark nordlig vind eller om säkerheten kräver det så är det okej.



LOS CAMPANARIOS 940 MSL: N28°34´50.1“ N, W17°52’08.5“

Till den här starten tar man sig bara med fyrhjulsdrift. Alla andra bilar kan parkera vid slutet av asfaltsvägen.Om du åker upp med Palmaclub så är det bara fem minuters promenad kvar upp till starten som ligger bredvid en vulkan. Sluttningen är perfekt med sand och mindre stenar. Utsikten ner mot vulkanen Jedey är bedårande. Marken nedanför genererar termik redan på förmiddagen, men skulle man sjunka igenom kan man flyga ner till klippan och hanga där i flera timmar och sedan landa I Puerto Naos.

EL GALLO 1300 MSL: N28°45´08,7“ N, W17°56´01,0“

El Gallo nås genom att köra mot El Paso och sedan svänga höger mot *Refugio El Pilar* innan man kommer till tunneln. Vid utkiksplatsen på 1300 MSL fortsätter man på skogsvägen och kör sedan söderut en liten bit till. Starten ligger till höger om vägen och ligger i nordvästlig riktning. Den är perfekt när det är svaga vindar. Däremot kan det blir turbulent på starten vid sydlig vind. När man startar ut styr man söderut över bergen och när man når Campanarios svänger man av mot Jedey och Puerto Naos.

FOREST FIREGUARD TOWER EL TIME 1100 MSL: N28°41´29.5” N, W17°55´32.1”

Det tar bortemot en timme att ta sig till El Time från Puerto Naos. Kör mot Tazacorte och sedan mot den norra sidan av ön. I byn El Jesus svänger man höger mot El Time. Det är en väststart och ligger nedanför övervakningstornet i järn varifrån skogsbränderna bevakas. När solen värmer upp de sydöstra klipporna hamnar starten i lä, därför är det en tumregel att alla piloter måste starta före klockan elva. Om passadvinden blåser över ridgen mot Los Llanos eller innehåller en sydkomponent ska man inte starta från El Time. Passadvinden kan ge kraftig konvergens och stark bergsvind på landningen medan sydvinden orsakar lä vilket gör det omöjligt att ta sig över till den termiska sidan. På grund av riskerna vid dessa förhållanden finns det en nödlandning i Tijarafe.

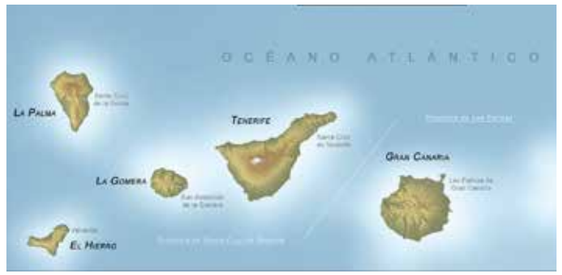
Kikare kan vara till hjälp för att kunna bedöma vindförhållandena på landningen. Ett tidigt tecken för om man ska avstå från att starta är om det börjar gå vita gäss ute på havet. Utsikten från El time är fantastisk eftersom man ser mer än en tredjedel av hela ön inklusive den eroderade vulkankratern Caldera de Taburiente. Landningen ligger på stranden vid Puerto de Tazacorte, alldeles intill hamnen.

LA TRAVIESA 1580 MSL: W28°45´08,7“ N, N17°56´01,0“

La Traviesa är ett trevligt och relativt nytt flygområde på den nordvästra sidan av ön, nära byn Puntagorda. Landningen ligger nära helikopterplattan. Be borgmästaren om tillstånd innan du startar. Start och landning är enkel men den långa flygsträckan på nästan sju kilometer tillsammans med en fallhöjd på 1100 meter kräver mer än sex i glidtal..

Med lätt vind och ett sjunk på 1,2 m/s så krävs det en fallhöjd på 1150 meter, så det räcker inte för att enbart ta sig dit på glid. Man behöver lite termik också. Det är inte ovanligt att starten ligger över molnbas när termiken är tidig. Landskapet är vackert och vintergrönt. I februari blommar dessutom mandelträden i vitt och rosa.

Text och foto: Roger P. Frey Översättning: Lars M Falkenström
Länkar: www.palmaclub.com www.idafe.com





Paramotorn på bilden tillhör undantagen och deltog på en internationell tävling som hölls på La Palma. Motorflygning förbjöds för att inte störa den övriga tursimen, men det går att få tillstånd även om det är svårt.



Att flyga

”Dessa ord om jetmotorns principer är i mina ögon dikt. Brännkamrar? Kompressor? Jag behöver inte förstå exakt vad det är, i alla fall inte genast. Språket är mer än bara något som betyder något, tvärtom skapar språket stämningar och tillstånd just i kraft av sin gåtfullhet. Och ja, jag hatar kriget men min kärlek till flyg innefattar även stridsflygplan. Det kan inte hjälpas. Det är Deep Purples fel.”

Maria Küchen är en etablerad svensk författare med över trettio böcker bakom sig. Det är första gången hon skriver om sina tankar och reflexioner kring flyg och essän innefattar både skärmflygning och ett original från Åre.

Drömmen om att flyga bär nog alla människor som sett fåglar lekfullt vältra sig i lufthavet. Eller följt höstlövets dans i nordans kyliga andedräkt. Frihet, överblick och kontroll är ord som många förknippar med att flyga.

För Maria Küchen ligger flygning bortom hennes förmåga. Det är hennes ingångsvärde. Hon beskriver sig själv som en soffpotatis, försiktig på gränsen till feg. Så hennes uppsats är ett förundrat besök i främmande land, till dikten och skönheten i flygvärldens obekanta ord och uttryck. Där ryms även hennes längtan att få pröva sina egna vingar.

Vi träffas över en lunch i Sigtuna. Maria Küchen är här för att hålla en skrivarkurs på Sigtunastiftelsen i närheten av Uppsala. Det är en vacker byggnad i italiensk stil där många författare har verkat genom åren. Hit kom även några av de vita bussarna under andra världskriget för att lämna skadade för vård. Mycket träpanel och högt i tak på flera sätt.

Vi serveras spenatstuvad lax och kokt potatis och redan hennes första mening om varför hon fascineras av flyg får mig att le igenkännande.

– Mina första fem år spenderade jag nära Ålleberg. Jag är uppväxt i Falköping och som barn var det så fascinerande att se segelflygplanen svepa förbi ljudlöst. Man lärde sig snabbt att när det var vackert väder så fanns det plan i luften.

Hon minns att planen långt där uppe i himlen var så små, men när hon sa det till sin pappa så svarade han att de är stora. När hon vägrade att tro honom åkte de upp på Ålleberg för att se segelplanen på marken. Men det hjälpte inte, för istället drog Maria slutsatsen att det måste finnas två typer av plan, dels de stora på marken och dels de små uppe i himlen.

Därefter flyttar hon till Uppsala och hamnar nära F16 och ser Draken blåsa på med dundrande efterbrännkamrar, fast hon trodde det var Viggen. Då. Men de flög inte på F16 på den tiden. Sedan flyttar familjen till Gärdet där luftballonger stiger till väders utanför hennes fönster. Så på något sätt har hon alltid känt sig förföljd av flyg. Hon drömmer även ibland att hon flyger och varje gång fylls hon av samma starka känsla.

– Det är ju så lätt att flyga. Varför gör inte alla så här? Sedan vaknar jag med känslan att det var verkligt och förundras av att vi inte har förstått hur enkelt det är att flyga. Det är där jag kommer att tänka på skärmflygning då man kliver ut och bara har sin skärm och sina instrument och inget mer behövs.

Bortåt en tiondel av boken handlar specifikt om skärmflygning och hon vill att läsaren ska få ett hum om de olika sätten det finns att flyga på och de känslor som finns förknippade med dem. Men det är också en faktabok för de mindre vetande. Visste du till exempel att en Airbus A320 har samma glidtal som en hängglidare? Så efter ett totalt motorbortfall på en marschhöjd på runt 10.000 meter kan planet ändå glidflyga cirka 15 mil. Det är faktiskt helt normalt att trafikflygplanen brukar glidflyga inför landning med motorerna på tomgång.

Hon konstaterar också att många flygare betraktar sina farkoster som döda ting fast med en levande varelses egenskaper. Vem har inte pratat om vad skärmen har för humör i olika förhållanden? Man utvecklar helt enkelt en relation till tyget och snörena som håller en uppe luften. Alla professionella tekniska termer och manövrar på engelska ser hon till och med som ett eget språk – trafikflygiska.

Maria har sedan länge en konstnärskompis som hon hållit kontakten med över åren och som nu håller till i Åretrakten. Hon jämför honom med Snusmumriken – ni vet Mumindalens vänskaplige ensling och äventyrare som beger sig söderut när vintern kommer.

”Längtan är lyftkraften, realism är gravitationen och gravitation vinner alltid, men: fuck gravity. Min gamle bekant som har designat skärmflygartröjan med detta motto bodde i Stockholm under min första tid där, i en ateljé vid Slussen som formellt sett om jag inte minns fel var ett förråd tillhörande Storstockholms Lokaltrafik. Vi var inte nära vänner men sågs ibland i större sällskap och satt och surrade om allt och inget. Då som nu målade han tavlor men han hade ännu inte börjat skärmflyga. Sedan femton år är skärmflyget hans liv.”

För att kunna skriva kapitlet om skärmflygning besöker hon Åre. När Maria sitter i Skysports kursstuga ser hon genom fönstret hur piloter kurvar över Draklanda. Hon kommer direkt att tänka på att Leonardo Da Vinci borde ha fått se det här. Han som slet så hårt för att konstruera en flygfarkost men inte hade tillräckligt lätta material för att lyckas. I boken för hon tanken vidare till dagens trafikflyg som är en sådan självklarhet att vi troligen skulle gå under som art om vi inte fick fortsätta att flyga när vi en gång börjat – precis som da Vinci förutspådde redan på medeltiden:

Once you have tasted flight, you will forever walk the earth with your eyes turned skyward, for there you have been, and there you will always long to return.

De allra flesta har någon form av relation till flygning och Maria Küchens kommande bok Att flyga är tänkt att kunna läsas av alla. För henne handlar det delvis om folkbildning eftersom det är så många som flyger utan att egentligen veta hur det går till. Men det som lockar än mer är alla historier som finns kring flygning och piloters möten med farliga eller oväntade situationer.

– Jag pratade med en kapten på Finnair som skulle starta från en mindre flygplats i Finland. När han taxade ut på startbanan stod det en orrtupp och bröstade upp sig framför planet. Hur han än gjorde och som han uttryckte det ”försökte närma sig orrtuppen med planet på ett hotfullt sätt”, så vägrade fågeln ändå envist att flytta på sig. Så möten med djur och flyg blir ofta dråpliga då det blir en kamp om revir. Säger hon och skrattar.



– Att flyga är att dansa med vindar, sa en pilotvän. Nu inser jag att det inte bara var poesi, skriver Maria Küchen, som har provat att segelflyga och även spakat själv. Men skärmflygning har det inte blivit läge för ännu. Vilken tandempilot bjuder upp henne först?

Så vad är då hennes koppling till Deep Purple? När jag scrollar ner genom sidorna i det nästan 300 sidor tjocka råmanuset fastnar jag vid rubriken *Att stridsflyga:*

Vissa rockband, precis som vissa flygplansmotorer, är konstruerade med efterbrännkammare. Få saker korresponderar bättre med varandra än Deep Purples "Burn" och den violetta flamman när syre och fotogen tar fyr i Saab 37 Viggens efterbrännkammare och nära nog fördubblar dragkraften.

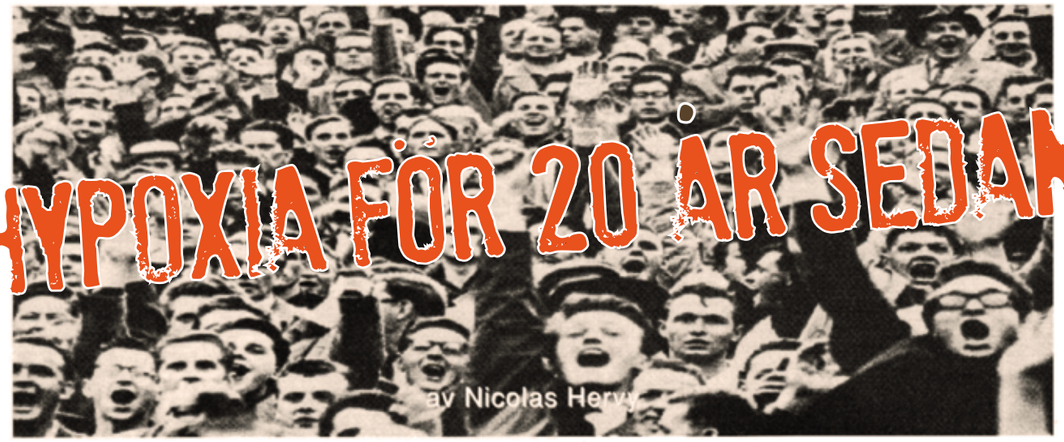
Jag tar fram mobilen och drar igång Spotify och letar upp låten. Klockan är ett på natten och huset sover när musiken plötsligt börjar strömma ut igenom hörlurarna. Jag får så kraftiga rysningar i benen att jag häpnar. David Coverdales röst kastar mig 35 år tillbaka i tiden – till tonåren med trasiga jeans, grovsnus, planscher på väggarna och puberteten när Deep Purple regerade i mitt liv. Jag hade helt glömt bort låten och känner mig överrumplad av alla tankar och känslor som övermannar mig från dåtiden. Dofter och musik från förr träffar ibland så skoningslöst mitt i själens pulpa. Som tonåring gjorde jag aldrig kopplingen till flygning. Men nu förstår precis vad hon menar. Burn.

Det är en spännande och intressant bok både för oss som redan är frälsta men också för våra hangarounds. Det är ju fortfarande långt ifrån alla som förstår varför väderprognoser och familjekalendrar så ofta dansar i otakt. Men Maria Küchen gör ett djuplodande försök att på både ett empiriskt och poetiskt sätt förklara, via återkommande återblickar från Ålleberg, varför vi flygare inte kan sluta stirra med längtansfulla blickar upp i det blå.

Text och bild: Lars M Falkenström



SKÄRMFLYG SOM PUBLIKSPORT?



HYPOXIA FÖR 20 ÅR SEDAN

Pilot nr 34 har fått ett 50% inslag! GPS navigatorn berättar att han förlorat 20 höjdmeter. Den säger också att han tappat blåsan eftersom han sjunker med 3 mps.

Kallsvettiga med torra läppar sitter vi trots allt tryggt i fåtöljen hemma framför TV´n och följer ett fantastiskt skådespel i luften ovanför någon känd alport.

VISIONER DEL 1

Kommer skärmflyg någonsin att bli en potentiell publiksport? Några minuter efter start är piloterna som små prickar i skyn.

Jämfört med orientering har vi ju inte ens några träd i vägen, dessutom är det bra mycket mer spänning vid t.ex start och svåra passager.

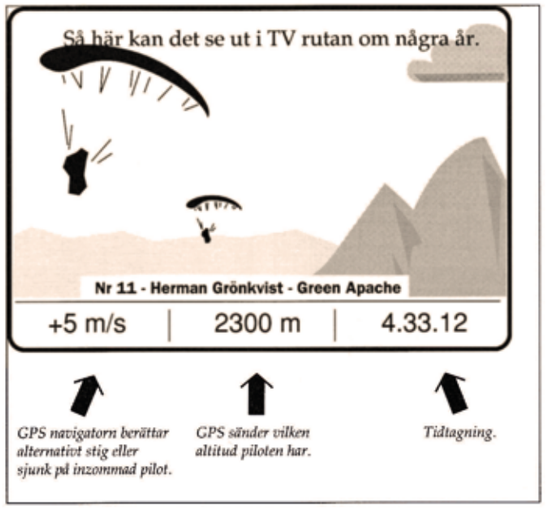
Vi har klurat på detta och kommit på en del lösningar. I Sverige kommer det kanske att bli svårt eftersom det är så lungt i luften här och vinschen bara släpper iväg en pilot i taget. Det krävs lite mer spänning än så. Nej, det blir nog i utlandet först och främst i alla fall.

Problemet är att komma tillräkligt nära. Med dagens teleobjektiv kan man faktiskt stå på lite avstånd. Förslagsvis strategiskt utplacerad ovanför en fotopunkt på berget då detta är möjligt.

I vindsurfing och segling brukar man följa efter med helikopter. Detta innebär förstås risker att överföra på skärmflygning men om goda säkerhetsmarginaler hålls kan detta vara ett perfekt sätt att följa täten. Känna turbulencen hemma i TV-fåtöljen där man krampaktig håller sig fast med fuktiga händer runt fåtöljs karmen.

M.hj.a GPS navigator kan man emellanåt se en karta där täten är uppritad som små prickar medan kommentatorn informerar om piloternas höjd och eventuella förutsättningar.

Piloternas höjd, stig resp. sjunk kan man dessutom se på en display nederst i TV rutan på inzoomad pilot.



Detta kan vara en möjlig framtid. Tänk på att publik ger skärmflygning högre reklam värde och därmed blir det mer sponsor pengar som kanske kan finansiera ny skärm osv. Måhända att detta sker först i utlandet på de stora tävlingarna med "spitzen" piloterna, men helt klart är att detta i så fall kommer att smitta av sig även i Sverige.

Håll med om att en TV duell mellan t.ex Pendry och Witthall hade varit gastkramande. Tills dess får vi helt enkelt flyga efter dem själva för att kolla.

/Nicolas Hervy, Västra SFK

B
Posttidning
Returadress
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

säkra-roliga-resor



Reseprogram 2016

10 - 24 Januari - Sydafrika - Wilderness - 15 900:-
29 April - 9 Maj - Indonesien - Bali - 10 900:-
5 - 12 Augusti - Frankrike - Dune du Pyla - 7 295:-
16 - 23 September - Spanien - Alicante - 7 495:-
23 - 30 September - Spanien - Alicante - 7 495:-
10-12 December - Sverige - Sälen - 2 995:-
Besök skyadventures.se för all information
Lagstadgad resegaranti med Kammarkollegiet

SKY adventures