HYPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNA

NR 3/2016



XC-fest i Portugal

Less på att bomba?

AKRO-VM

KANSLIET



Foto: Elin Lavonen, Svalbard, Gruve 7

Rapport från kansliet

Sommaren är officiellt slut men det fina vädret hänger sig kvar ett tag verkar det som. Jag har fått lite olika rapporter om hur vädret varit i Sverige i sommar. På det hela så verkar det i alla fall inte ha varit någon katastrof. Kansliet har tillbringat större delen av sommaren i Bargemon, Provence och här har varit mycket soligt och VARMT!

Vi kan glädjande nog konstatera att det har varit en sommar utan riktigt allvarliga olyckor. I alla fall vad vi fått in rapporter om så här långt.

Vi passar på att påminna igen om att vi har olycksrapportering online direkt till europeiska förbundets databas. Du hittar länk till blanketten på vår hemsida under Dokument-Vid olycka. Fyll i det som är relevant och hoppa över resten.

Licensförnyelse

Just nu är vi ca 1205 som har licensförnyat och vi har ca 185 aktiva take off-kit.

För er som inte förnyat licensen för 2016 än så går det bra att göra det ända fram till sista november. Första december nollställs flygtidsloggen och förnyelsen för 2017 startar.

Inför licensförnyelsen 2017 uppmanar vi alla piloter att lösa den så tidigt som möjligt och via vår webbshop. Detta gäller speciellt er som ska ut och resa under jul/nyår.

Störningar av paramotorflygning

Kansliet har i sommar haft tre fall av inrapporterade störningar från PM-flygning. Det första fallet var det mest komplicerade och innefattade även andra problem annat än själva PM-flygningen. Många timmar gick till att prata med båda parter och försöka hitta en kompromisslösning. Vi nådde inte helt fram men i alla fall så långt att flygningen har kunnat fortsätta om än med en viss inskränkning. Ett stort tack till er PM-piloter som detta berör och för det tillmötesgående ni visat SSFF i frågan.

Den andra störningen löste sig både snabbt och smidigt. När piloterna och den som störddes fick kontakt med varandra och man kunde prata igenom det hela så var saken löst.

I skrivande stund jobbar vi med det tredje fallet och det har precis inkommit.

Elevkorten

Vi vill be er att inte skicka in era elevkort med rekommenderad post. Kansliet är ofta ute och reser och har då eftersändning av posten. Ett rekommenderat brev kan vi då inte komma åt.

Vi påminner igen om att vi har fått nya elevkort. Se till att du har det senaste elevkortet. Du hittar det på vår hemsida under ”Dokumentarkiv- Elevkort”. I detta dokumentarkiv hittar du i princip alla dokument som du behöver för allt inom skärmflyget.

Försäkringar

Inför 2017 så kommer vi igen att utvärdera olika försäkringsalternativ för att vi ska få bästa försäkringslösning. Vår försäkringsmäklare har fått i uppdrag att gå ut och göra en ny förfrågan på vår skärmflygförsäkring. Vi ser med spänning fram emot vad det ska ge för resultat. Du hittar information om vår försäkring samt om reseförsäkringar på vår hemsida.

Klubbkontakter

Kansliet är väldigt mån om att få in uppgifter om ni gör förändringar bland klubbens kontaktpersoner. Det gäller främst ordförande, kassör (och 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 meddela kansliet kontaktuppgifterna till denne.

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. Det är viktigt att ni hör av er i god tid (3-4 veckor) innan ni behöver dessa. Kontakta kansliet så ordnar vi med försändelsen. Vi har även vår lilla informationsbroschyr *”Varför fåglarna kvittrar”* som även den går att beställa från kansliet.

Kansliet önskar er alla en fin höst och med förhoppningsvis fler flyg under slutet av året.

HP & Wania
Pinaitis Fallesen





Halloj!

Vilken sommar det blev! Värmen håller i sig och många verkar ha fått flyga mer än mycket. Härligt!

Själv häpnar jag över hur olika dagarna kan se ut. Ibland bombar man så hårt att det blir gropar i marken och andra dagar flyter det på och luften bär en ända in i aftonsången. Mycket handlar om tur och tajming, men det finns mycket man kan träna på och därmed öka chanserna till att kunna få flyga ut dagen.

Kelly Farina har skrivit en bok som bland annat handlar om hur man minskar risken att bomba genom att kurva bättre. Leta efter kärnan och kurva tajtare är hans enkla budskap. Som vanligt är det lättare sagt än gjort, men ju mer data vi klarar av att processa samtidigt ju bättre piloter blir vi. Intuitionen är den undermedvetna delen av det analysarbetet – när man helt enkelt känner i magen hur man ska flyga för att nå fram.

I det här numret har jag även nöjet att presentera texter av kvinnliga piloter som ju är underrepresenterade i den här lite grabbiga sporten. Följ Johannas och Lindas erfarenheter under Akro-VM i Annecy och Elin Lavonens flygäventyr i nordligaste Svalbard. Intressant läsning!

För egen del har jag ägnat stor del av min flygning åt skärmflygtävlingar, främst av praktiska skäl. Men i år har jag legat lågt och istället satsat på XC och distansflygning. Jag har hört mycket gott om Arnold Marx guidning i Portugal och åkte dit för att försöka sätta personligt rekord i distans.

Trots den fantastiska prognosen och ett hyfsat gott självförtroende kändes det ändå lite utopiskt att sätta ribban på 200 kilometer. Och mycket riktigt – efter att ha tokbombat efter första försöket var man inte så munter längre. Men skam den som ger sig – redan nästa dag fick jag min revansch!

Vilken härlig känsla att få landa i en liten spansk by efter att luften burit en hela dagen och man trött men glad beställer in en kall öl och konstaterar att man slagit personligt rekord – med råge. Skål!

Lars M Falkenström
Redaktör

INNEHÅLL

Verksamhetskontroll 4
Tävlingskommittén 5
Radiotest 6
SFG i Vågåmo 8
XC-fest i Portugal 10
Georgiska vyer 16
Less att bomba först? 18
Akro-VM i Annecy 20
Högt över Halabja 24
Svalbard 28
Åre Mountain Festival 30

HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Daniel Crespo. Piloten Andres Sanchez flyger trike över Badajoz, Extremadura i Spanien.

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: Ulf Mårtensson, Mats Henningsson, Lennart LEK Karlsson, Kelly Farina, Johanna Hamne, Linda Kits, Karine Dupureur, Habib Dizayee, Halabja Aero Club, Elin Lavonen, Lars Hedström, Simon Wigenstedt, Oliver Torlo, Arne Kristofferssen, John Lindström 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: 1700 ex ISSN 1651-6052
Tryck: September 2016, Carlshamns Tryck och Media ab



TRANSPORT STYRELSEN

Årets verksamhetskontroll

I slutet av juni var vissa nyckelpersoner i styrelsen kallade till den årliga Verksamhetskontrollen. Det var inspektören Barbro Holmqvist och hennes kollega Bernt Kolm på Transportstyrelsen som kallade till möte. Från SSFF deltog Fille Jonsson som i egenskap av ordförande också är verksamhetsansvarig, tekniske chefen Per Linnstrand, kanslichefen H-P Fallesen samt undertecknad som är flygchef.

Eftersom vi har en delegation från Transportstyrelsen är vi skyldiga att ha en verksamhetskontroll varje år. Då går vi tillsammans igenom vår dokumentation, våra verksamhetshandböcker, t.ex. utbildningsmanualer etc. Rutinerna, när det gäller certifikat, licensförnyelser är också viktiga punkter på dagordningen. Att vi deltar på europeisk nivå i ett gemensamt säkerhetsarbete, EHPU/ESTC sågs väldigt positivt av Barbro och Bernt. Vi tog även upp vår önskan om att kunna sänka åldersgränsen för att kunna påbörja sin studentutbildning. Detta kräver i så fall en ändring i LFS-dokumentet som styr vår verksamhet. Detta önskemål verkar dock enligt dem svårt att få igenom generellt, men vi kan i förekommande fall söka dispens. Som en sammanfattning fick vi mycket beröm: *"…ni verkar har ordning och reda i ert förbund!"*

Vi som var nya i dessa sammanhang, Fille som verksamhetschef och jag som flygchef, fick efter mötet individuellt svara på ett antal frågor inom våra respektive ansvarsområden. I mitt fall gällde det olyckshantering och hur vi jobbar för att minimera dessa.

Flyg säkert!

Ulf Mårtensson
Ordf i USK, Utbildnings och säkerhetskommittén, Flygchef



AKTUELL SVENSK RANKING

CROSS COUNTRY

1. Lars A Jonsson	157.1p
2. Håkan Lindqvist	150.1p
3. Matts Eliasson	134.5p
1. Johanna Lönngren	34.3p
2. Anna Hadders	21.2p
3. Jenny Persson	15.5p

AKRO

1. Emil Selin	101.0p
2. Pål Hammar Rognoy	83.4p
3. Mikael Kjellman	38.1p
1. Linda Kits	18.8p
2. Johanna Hamne	13.5p
3. Martine Eng	11.8p

SVENSKA DISTANSLIGAN

1. Lars A Jonsson	648km
2. Stefan Rolen	452km
3. Fredrik Lotse	292km



Segerherrarna Nils-Åke "Nisse" Carlsson och Magnus Eriksson.

Cross Country. Nytillskottet Nils-Åke "Nisse" Carlsson har på ett övertygande sätt visat att höga målsättningar och målmedvetet arbete snabbt kan ge resultat. Nisse började säsongen med att kamma hem Gin Wide Open i Saint Jean Montclar, Frankrike. Han slutade även som svensk mästare i skärmflyg 2016 i Manteigas, Portugal. TK gratulerar till en imponerande insats.

Nordic Open. I år tog dansken Thomas Juel-Christensen hem första plats. Sverige kom på 14:e plats med Håkan Lindqvist och 18:e plats med Lars A Jonsson. Bästa kvinna blev Johanna Hamne med en 8:e plats i damklassen. Gratulerar!

SM. Svenska mästerskapen hölls tillsammans med British Open i Manteigas, Portugal 9-16 Juli med tävlingstask upp till 124,7km. Nils Åke "Nisse" Carlsson tog hem titeln. Därefter var det mycket jämt mellan tvåan Tor Jansson och Johnny Bergholtz på tredje plats.

I sportklassen segrade Magnus Eriksson och därefter dominerade kvinnorna. XC-löftet Johanna Lönngren och Anna Rydh tog hem andra respektive tredje plats.

Paraclub 2000 tog hem 1:a platsen i lag-SM (Johnny Begholtz, Simon Wigenstedt, Fredrik Ahl).

EM. Den 10-20 augusti bjöd Makedonien in till EM i Krushevo. Det blev nio godkända tasks varav fem tasks med distanser över 90km. Nils-Åke "Nisse" Carlsson, Håkan Lindqvist och Johanna Lönngren tävlade för Sverige. Bäste svensk blev Håkan med en 108:e plats av 150.

Rekord. Under 2016 har det slagits fem nya svenska rekord. Mycket talar för att detta inspirerar allt fler piloter till att vilja sätta nya svenska rekord framöver både i Sverige och utomlands.

Lars-Anders Jonsson:
2016-04-10: Tur och retur (out and return), inom Sverige. 51,4 km.
2016-05-07: Deklarerat (angivet) mål, inom Sverige. 129,6 km.
2016-06-11: Triangel, inom Sverige. 50,8 km.
2016-06-11: Hastighetsrekord på triangel >50 km: 19,8 km/h.

Johanna Lönngren:
2016-07-15: Deklarerad distans via upp till tre brytpunkter, utomlands, kvinnlig singelpilot. 85,8 km.
2016-07-16: Johanna Lönngren. Fri distans via upp till tre brytpunkter, utomlands, kvinnlig singelpilot. 91,3 km



Akro. Akro VM arrangerades i franska Doussard 26 augusti – 4 september. Det är 10 år sedan VM arrangerades senast. Tävlingen blev mycket lyckad och genomfördes under bästa tänkbara väderförhållanden. Totalt deltog 33 piloter från 16 länder. Sverige representerades av Pål Hammar Rognoy, Johanna Hamne och Linda Kits.

Pål kom på 25:e plats och Johanna blev 5:e bästa kvinna. Läs mer om damernas insatser under Akro-VM i Johannas och Lindas eget reportage, sid. 20.



Yaesu VX-150 med uteffekt så hög som 5 watt.

RADIO



Ibland vill vi prata med varandra på lite avstånd, på marken eller i luften. Vår skärmflygradio använder oftast frekvenser i närheten av 144-146 MHz, vilket man över hela världen kallar för 2-metersbandet. Våglängden är helt enkelt cirka två meter vid dessa frekvenser och används framförallt av licensierade sändaramatörer, men även av oss som håller på med flygsport.

Det finns en mängd typer av radioapparater till varierande pris och med olika prestanda. Skärmflygaren Mats Henningsson från Vreta Kloster recenserar en billig och en dyrare variant.

Först och främst är det viktigt att förstå är att vi befinner oss i en gråzon när vi pratar i radion då vi sänder på icke tillåtna frekvenser i Sverige. Därför måste radioanvändningen bland piloterna skötas snyggt så vi inte stör godkänd radiotrafik. Använd därför inte någon frekvens inom 2-metersbandet som du inte fått anvisning om. På en del platser, särskilt utomlands, så används även andra frekvenser med tilldelade skärmflyg-kanaler. I t.ex. italienska Dolomiterna krävs även en PMR-radio på 446 MHz med inställd kanal för flygning.

FREKVENSMODULERING Till skillnad från det ”riktiga flyget” som använder AM-radio (amplitudmodulering) och ett annat frekvensområde (118-137 MHz) för sin flygkommunikation, så använder vi FM (frekvensmodulering). AM och FM kan störa varandra om vi skulle ställa in samma frekvens, men man kan inte höra vad den andre säger mellan AM och FM. Då låter det ungefär som Kalle Anka.

En och annan av oss vill även kunna prata med flygledare eller med piloter som flyger sportflygplan. Det kan till exempel vara en PM-flygare som vill hälsa på och ta en fika på flygklubben. Då krävs det en särskild flygradio. De är cirka dubbelt så dyra som våra apparater och det krävs en särskild utbildning och radiolicens för att få lov att använda en flygradio. Detta för att man inte vill att allmänheten ska börja störa jumbojettarna där uppe. Men på våra flygsport-frekvenser är alla välkomna. Tänk dock på att du bara ska sända med din radio då du verkligen behöver. Vi använder ju ”lånade” frekvenser och då är det bra att ha en viss radiodisciplin.

Här kommer lite blandade erfarenheter och reflektioner kring radioutrustning av enkelt utförande för skärmflyg, PM och hängflyg.

KVALITETSRADIO Förra hösten köpte jag en Yaesu VX-150 av utgående modell i Sverige, för en bit över tusenlappen. Det är en standardradio, lite klumpig mest beroende på det gammeldags 7,2 V-batteriet och stor knappsats och med max 5 W uteffekt. Den var låst till frekvenserna 144-146 MHz, men med lite elektronik- och lödningskunskaper kunde jag öppna upp för bredare frekvensområde vilket är nödvändigt för våra lånade frekvenser och på utlandsresor. I vissa radioapparater är det bara en bygling som ska tas bort.

Knapplås fås genom två knapptryckningar, men det låser inte volymen. Radion laddas med en 220 V-laddare. En svenskköpt radio innebär naturligtvis att man har garanti på grejerna.

LÅGPRISRADIO Strax därefter beställde jag en Baofeng UV-3R Mk2 från Hongkong för 300 kronor. Fördelarna med den är att den är väldigt billig, väldigt liten, lätt och enkel. Inte många knappar att hålla reda på och en enkel meny i apparaten. Knapplåset är en mekanisk spärr på väljarratten och låser både frekvensinställning och volym. Men den låser inte on/off-knappen. Ett headset med PTT (Push-to-talk-knapp) på sladden medföljde radion. 220 V-laddare ingick också, men radion kan även laddas med USB, tack vare 4,2 V-batteriet.

Nackdelarna med den här radion är den lägre uteffekten på max 2 W, som troligen beror på det mindre batteriet. Det kan ibland vara halvsvårt att prata med vinschoperatören 800 meter bort när man står på marken. Men så fort man kommer upp i luften så ökar räckvidden. Fyra veckors leveranstid från Hongkong är också en nackdel.



Baofengs radio finns i många färger och är lämplig för dig som är i början av din skärmflygkarriär.

JÄMFÖRELSE Med ett års erfarenhet av de två enkla radioapparaterna ovan, så blir jämförelsen så här:

På kortare avstånd fungerar den lilla radion alldeles utmärkt för den enskilde piloten. För en säkrare funktion, t.ex. för instruktörer, startledare och vinschoperatörer, behöver man ha mer än 2 W uteffekt. De flesta apparater har mängder med inbyggda extrafunktioner, men för den vanliga piloten räcker det långt med enbart inställning av frekvens och volym, så länge uteffekten räcker till.

Det är bra med ett enkelt och bra knapplås som Baofengs radio har, så att man inte riskerar att knappa bort frekvensen eller vrider ner volymen av misstag. Resten av de inbyggda finesserna är mer av typen nice-to-have, eller funktioner som eventuellt kan krångla.

KONTAKTEN Den ena radion ovan är stereoförberedd i headsetkontakten, vilket innebär att PTT-signalen går i en annan kontaktyta på stiftet än på den andra radion. Alltså: bara för att ett headset har 3,5 mm plugg så är det inte säkert att det fungerar i din radio. Och en del radioapparater har andra typer av kontakter, till exempel dubbla stift. Handsfree från mobiltelefoner fungerar inte heller till radioapparaterna ovan, eftersom de som jag har testat har en annan typ av mikrofon.

HEADSET För PM-flygare blir det naturligt att ha headset i hörselkåporna, om man vill använda radio. För alla som flyger bullerfritt så finns valmöjligheten att lyssna på radions egen högtalare eller en monofon som fästs någonstans inom hörhåll.

Ibland kan det vara säkrare utan headset. Min vinschinstruktör sa till mig att inte använda headset. Om det trillar ur örat så hör man inte lärarens instruktioner. Klokt. I en sådan viktig utbildningssituation är det bättre att ha hög volym på själva apparaten istället och inget headset som kan krångla.

Jag har köpt några olika modeller av headset från Hongkong, mest för att det är så billigt och att det är kul att testa lite olika grejer. De sitter förstås olika bra, någon öronsnäcka sitter till exempel bra om man har mössa, men trillar lätt av utan mössa. Och headsetet med en genomskinlig spiralslang bakom örat i secret service-modell ser ju lite cool ut. Men då får man ytterligare en liten dosa med klämma som ska fästas i kragen. Det headset som sitter säkrast har en bygel runt bakhuvudet, en mikrofonbom som sticker fram till munnen och en sändarknapp som man kan ha på pekfingret. Prisläget är någon eller ett par hundralappar. När jag använder headset så brukar jag välja den minsta modellen, med mikrofon och PTT-knapp på sladden. Monofoner, headset och PTT-knappar finns också i trådlöst utförande så det är en smaksak vad man trivs med.

ANEKDOT Baofeng-radion hade VOX On inställt vid leverans. VOX, voice activated transmission, betyder att radion har en röstaktiverad sändare, men det visste jag inte om. Det medförde att då någon annan sände på frekvensen så att min Baofeng-högtalare gav ljud ifrån sej, så aktiverade min sändare sig själv. Alla på fältet hörde att någon låg och sände och när jag försökte ta radion innanför jackan för att få tyst på den, så hörde alla när jag drog upp dragkedjan. Därmed var jag avslöjad. Första tanken var ”billigt skit från Kina”. Men sedan kom jag att tänka på VOX-funktion. Så det var bara att leta i menyn, hitta VOX och välja VOX Off. Efter det har den fungerat bra.

Text & foto: Mats Henningsson
Faktagranskning: Lennart LEK Karlsson



Ann-Sofie Bertholdsson blev klar med sin bergsbehörighet – grattis!
Foto: Ulf Mårtensson

SFG i Vågåmo



Urlastning uppe på starten vid Salsknappen, 1450 m ö h.
Foto: Eva Mac Lachlan



Under grillkvällen berättas historier om dagens flyg.
Foto Eva Mac Lachlan

Tidigt på torsdagsmorgonen lastades skärmar och övrig packning in i tre minibussar. Det var 24 förväntansfulla SFG-piloter som skulle åka de dryga 60 milen till norska Vågåmo för årets lägerskola. Erika såg till att alla hamnade i rätt buss, att maten kom med och att folk hämtades upp på rätt ställen.

Väl framme inkvarterade vi oss i jättefina stugor på campingen. Här mötte Ronny och Steve, våra norska guider upp. Eftersom det var kanonväder och flygbart så snabbt iväg till Rikscentret där vi fick en briefing av Ronny om lokala förhållanden, landningen och vindförhållanden.

SFG har alltid ett antal platser på resorna reserverade för elever som ska komplettera sin behörighet, så Harald Hultén tog hand om de som skulle ta P2 respektive bergsbehörighet.

Nu blev det bråttom att lägga ut skärmarna och göra sig startklar. Skönt med hjälpsamma kompisar, det finns alltid en hand som hjälper till att lägga ut skärmen om det krånglar! Vi fick långa sköna flyg redan första dagen, termiken fanns där för de som ville träna på att kurva. Många fick riktigt bra höjd!

På kvällen blev det traditionell grillafton och klubben bjöd på så många hamburgare man orkade äta. Vi blev mätta på både flyg och gott käk denna första dag!

Dag två, tre och fyra bjöd också på flygbart väder och när det inte var flygbart hade vi teorigenomgång med Ronny som gav många bra förklaringar till varför väder och vind beter sig som det gör.

Vi flög ända till klockan tre på söndagen innan vi trötta men nöjda påbörjade resan tillbaka till Göteborg. Alla var överens, vi vill åka hit nästa år igen!! Stort tack till oss alla och speciellt till de som fixade, trixade och körde!

Text: Ulf Mårtensson

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

Nyheter från Ozone

Geo 5 - succéskärmen - nu i 5:e generationen
Kona - ny paramotorskärm
Speedster 2 - ny paramotorskärm
Delta 3 - kommer under 2017

ZENO by OZONE

WORLD CUP PERFORMANCE, SERIAL CLASS WING

The Zeno represents the cutting edge of OZONE paraglider R&D. We started out calling this wing a baby ENZO, but the fact is that it's more like the ENZO's kinder twin brother. Luc Armant recently flew this new serial class wing to a podium finish at the PWC St. Andre, and the glide and speed performance clearly rivals the top CCC wings on the market, including the ENZO 2. This exciting yet user-friendly new design is meant to allow Mantra series pilots to step comfortably into the 2-line performance world.

WWW.FLYOZONE.COM

Photo: Charles Cozaux Photo: Jaime Alvarez



Jakten på personliga rekord i Portugal:

200 km XC med Arnold Marx

De flesta vet vad det innebär att resa all inclusive. Arnold Marx levererar mer än så. Tillsammans med sin fru Marié bjuder han in oss till sitt vackra hus på landsbygden i norra Portugal och får alla att känna sig som hemma. Det är bara att hämta öl ur kylen när man blir törstig och på kvällarna äter vi tillsammans runt stora bordet på verandan.

Men framför allt är det hans stora fokus på flygning som gör en lycklig. Hans koll på väder, rutter, luftrum och triggers är grym och livetrackingen gör att retrieven fungerar perfekt. Därför kan vi lägga ribban högt – 200 kilometer XC.

Vi har bokat in första veckan i september som är sista veckan på säsongen. Det är Fenix som arrangerar resan med Folke Ljungnér i spetsen. Prognosen ser mer än lovande ut och när vi möter Arnold på flygplatsen i Madrid bekräftar han att vi har en ovanligt bra flygvecka att se fram emot. Det känns bra!

Det är fyra timmars bilresa till Linhares i Portugal och Arnold kör som en galning för att vi ska hinna få ett kvällsflyg och känna på grejerna.

Vid sextiden lägger vi ut skärmarna och får en fin timme i luften. Vår värd flinar belåtet över våra tacksamma kommentarer medan Marie serverar en lyxig middag med grönsaker från trädgården och ett outtömligt vinförråd. Det är en varm kväll och den lilla katten lyssnar med ett halvt öra till alla våra frågor.

Trots värmen är natten sval och efter en stadig frukost åker vi över berget till Azinha som är huvudstarten i bergsmassivet Serra da Estrela. Det är det högsta bergsmassivet i Portugal med toppar i nivå med Kebnekaise. Arnold har lagt upp en task på 60 kilometer och mina tävlingsnerver har redan gått igång. Get high – stay high!

Vi är här sista veckan på säsongen och det är inte helt enkelt att komma upp. Dagarna är korta och termiken börjar sent. Men till slut får jag tag i något och kan ta mig västerut mot passet som vetter åt Linhares. Då ligger jag i molnbas och kan tuffa på med speed och ändå höra ett muntert pipande från varion. Eftersom det är sent så väljer jag att följa solsidan av berget mot radarstationerna på toppen. Att gå över platån känns för vanskligt, trots att Arnold försäkrat att den fungerar. Att bomba mitt uppe på berget skulle innebära en lång retrieve. När jag väl kommer fram till punkten har några piloter redan tagit den och Folke Ljungnér ligger nästan på 4000 möh, så min omväg var helt onödig. Vägen tillbaka går också i molnbas, fast nu med fullspeed och stadigt grepp om C-paketen. Å banne mig om jag inte lyckas flyga förbi en inte ont anande Fredrik Angrimer på lågan precis före mål. Jodå – friendly slap inda fejs:)

Det är en magisk kväll och istället för att landa i mål frågar vi Arnold över radion om vi får landa i hans trädgård. Efter noggranna instruktioner landar vi efter låååånga glid en efter en på hans tomt och snart sitter vi med varsin välkyld landningsöl och breda leenden på läpparna. Vilken drömstart!

Nästa dag är briefingen extra intressant. Prognosen överträffar sig själv och Arnold är förvånad över att det kan se så bra ut så sent som i september. Bara för att jävlas med Stefan Rolén så ber vi honom att sätta målet mer än 280 kilometer bort, som är det deklarerade rekordet utomlands. Men kommer vi bara hälften så långt, så är det bra nog ändå.

FLYMASTER PÅ PLATS Återigen startar vi från Azinha och idag har vi sällskap av några av Portugals bästa piloter. Bland annat Francisco Nunes and Joao Vidal som äger företaget Flymaster och som är kompisar till Arnold.

Deras trackers används i stort sett i alla tävlingssammanhang och Arnold har försett oss med varsin. En otrolig fördel med tanke på både säkerhet och retrieve. Så det förklarar kanske varför fem i gruppen även slår till och köper varsin Live SD av Arnold. När Flymasterkillarna levererar de hårda paketen vid frukostbriefingen är det rena julafton.

Idag finns det två vägar att gå. Antingen att invänta konvergensen över berget eller att följa Arnolds snitslade bana ut från bergen. Jag och Fredrik väljer den senare. När vi väl kurvat upp till tvåtusen sticker vi och tar sikte på den lägsta ridgen längst österut mot dalen. Trots att både jag och Fredrik flyger M6or med ungefär samma belastning så går hans skärm hela tiden något bättre. Kanske bekräftar det att hans ML är originalstorleken och min L är en zoomad kopia? Ganska irriterande när man alltid hamnar underst.

Hursom, jag kommer så klart in något lägre till ridgen och Arnolds förutspådda husblåsa är som bortblåst. Vi söker av så gott vi kan längs kanten men varion suckar tungt. Fredrik svänger sedan av norrut mot turbinerna och hittar något. Själv är jag kanske bara en skärmhöjd under honom men når ändå inte fram. Satan! Ner i partär och börja jaga spridda puffar bland tallarna. Upp och ner, fram och tillbaka. Vinner fem meter, förlorar tio. Till slut är jag så lågt att jag börjar fundera på att släppa taget och ge upp. På radion hör jag att fler har anslutit högt ovanför mig och nu guppar runt lite planlöst däruppe. Själv kämpar jag för livet för varje höjdmeter. Till slut skriker jag till termiken: Kom igen nu då, för faaaaaan!

Gagglet ovanför mig har redan lämnat ridgen och dragit vidare när jag till slut hittar en blåsa som är stor nog att bära hela varvet runt. Det är inte många meter mellan mina kängor och klipporna när jag till slut krokar i en femma och kan lämna helvetet under mig.

Väl i molnbas dyker Folke upp över turbinerna och guppar runt som ett flöte. Vart han än flyger så brukar det lyfta och tillsammans hjälps vi åt att ta oss till nästa trigger vid staden Guarda innan det är dags för plattlandsflygning. Nu är det bara toppa ur och trycka speed. Men då försvinner lyftet. Inte ett pip. Alls. I strålande solsken sjunker jag, Folke, Oskar Nilsson och Oliver Torlo sakta ner mot Moder Jord trots alla högspänningsledningar, motorvägar, parkeringsplatser, mobil-master och fabrikstak som passerar under oss. Det är stendött. Nada.

Efter en stund dyker Arnold upp med retrieven och är uppriktigt ledsen över att vi bombat när vi precis klarat det svåraste.

Sorry guys, can´t believe you bombed out here where the easy flying starts. And you don´t want to know high up Fredrik is. At this point he´s stratosspheric...

Under retrieven kan vi följa trackingen via mobilen och se hur Fredrik, Tomas Pettersson och Mario Holmström passerar spanska gränsen på över 3000 meters höjd på väg vidare under en fantastisk himmel. Kul för dem. I det läget är jag inte bitter, bara väldigt trött på livet…



En stolt Arnold Marx tillsammans med de nöjda piloterna Oskar, Mario, Fredrik och Tomas med varsina nya personbästa. Fredrik Angrimer, som långa stunder under sitt flyg ligger över täckningen för trackingen, får den här dagen smeknamnet StratosFredrik. Foto: Oliver Torlo

Efter en lång retrieve plockar vi upp killarna och hittar till slut en väldigt glad och glassätande Fredrik som putsat sitt personbästa till 159 kilometer. Han bubblar av glädje och superlativer!

Även om jag missat en kanondag och är besviken på mig själv, så är det ändå roligt att lyssna till berättelserna och de lyckliga utropen – skärmflygning är så otroligt livsbejakande!

ANDRA FÖRSÖKET Nästa dag är the *Big Day,* enligt Arnold. Men vindriktningen är sydlig och det blåser mer än tidigare. Därför tar han oss till Fundão, som är en låg ridge i söder som man hangar sig upp från. Arnold startar först och tar sig snabbt upp. Vi andra är inte sena att hänga på. Det stiger överallt och det är fint i luften. Uppe på två tusen väntar jag på de andra som kurvat med vinden men som nu förlorar hela höjden när de försöker ta sig tillbaka till kanten. Även jag sjunker. Det blåser men konstigt nog fungerar inte hanget. När jag sjunker igenom och hamnar på lågan känns det som om någon öppnar en ugnslucka. Luften är het och torr och trots att träden rör sig får jag ändå inget lyft. Jag tvingas återigen att sparka kottar. Fredrik ligger också lågt och vi kämpar båda två för att hålla oss kvar. De som missade den första termikcykeln har redan tvingats gå ner och landa.

Fredrik har nu fått tag i en bra blåsa och själv har jag känt några puffar men utan att kunna kurva. Då smäller vänstersidan in. Jag ligger precis i trädtoppshöjd och hamnar i toksjunk som suger ner skärmen. Sedan kommer kanonkulan som sliter upp skärmen och snärtar till den åt höger. Jag hinner bara tänka att om jag parerar för löst kommer jag att få twist och drar jag för hårt kommer jag att spinna den. Helvete, marken är bara tio meter under mig! Under några galna sekunder brottas jag med Mantran för att styra den utan att fullstalla medan den kämpar emot som en skadad orm som försöker bita mig. Jag sliter och drar och parerar tills den plötsligt släpper taget. Jag hinner inte ens bli rädd. Bara torr i munnen.

Jag flyger vidare längs ridgen och skärmen uppför sig som om ingenting hade hänt. På radion hör jag Fredriks röst.

- Nu sket du allt i brallan, va, Falken?

Men jag är konstigt nog lugn. Jag befinner mig i en stor och stark blåsa som tar mig upp. Ovanför mig ser jag Fredrik i samma blåsa och ber honom vänta in mig. Men han är redan högt och hittar inget mer lyft och börjar gå med vinden.

Jag går nu stenhårt på triggers och hittar snart nästa blåsa. Nu stiger det bra och redan blåsan därpå tar mig upp i det övre skiktet.



Ovan: Fredrik Angrimer och Folke Ljungnér förbereder sig för start. Foto: Oliver Torlo

Till höger: Solnedgång med ölhälsning i Linhares da Beira. Folke Ljungnér (till vänster) är här för 4:e gången och har satt personligt rekord på 145 km.

Nederst till vänster: Nuno Gomes, Oliver Torlo och Joao Vidal från Flymaster. Deras fabrik ligger bara en timme från Arnolds ställe.

Nederst till höger: Varje morgon går Arnold noga igenom vädret och hela veckan lyckas han pricka in perfekta rutter som i princip följer molngatorna.













Till vänster: Det är extremt varmt. Ett dopp i den naturliga poolen i ån som rinner förbi huset är ett måste. Lite läskigt dock med bäcköringen som nafsar en i fötterna. *Foto: Oliver Torlo*

Till höger: Arnold förklarar hur termiken fungerar och hur man tar sig ur dalen och enklast passerar "Väggen" för att komma in i Spanien.

Mitten till vänster: En enorm dustie tornar upp sig i fjärran. Det är extremt torrt och på många ställen är marken svedd av bränder.

Nederst till höger: Hela det spanska plattlandet är täckt av byar som oftast är utmärkta triggers. Kommer man över 3000 meter är det relativt lätt att hålla sig uppe hela dagen. *Foto: Oliver Torlo*

Nederst till vänster: Sista timmen lyfter det överallt och luften är stilla. Bara att dryga ut distansen så mycket det går. Plötsligt blir jag otroligt hungrig, så jag släpper bromsarna ett tag och tar fram lunchen ur cockpiten. Aldrig har väl en tilltufsad skinkmacka smakat så gott!

Nu vet jag att det kan bli fråga om en rekorddistans om jag bara lyckas hålla mig kvar. Det visar sig bli en ganska lätt dag utan några low saves och jag kan i princip följa molnen hela vägen.

Vid sextiden börjar termiken tunna ur men övergår snart i magic air. Jag har ingen riktig koll på hur långt jag kommit, men när jag får en bra blåsa vid sjutiden förstår jag att drömdistansen är inom räckhåll. Vad jag inte vet om är att de andra sitter hemma i huset och följer min tracklog och redan vet att jag kommer att passera 200 kilometer. Nu bettar de om var de tror att jag kommer att landa.

Det börjar det bli mörkt och jag väljer att gå ner lite tidigare för att inte riskera något. Så jag väljer ut en by och maxar distansen innan jag vänder om för att landa.

Klockan 19.45 sätter jag ner kängorna på fotbollsplanen i en liten by 212 kilometer och sju timmars flygning bort från starten i Fundao. Byborna vet inte riktigt vad de ska tro när jag släpper ner sele och skärm framför den lilla utomhusbaren och beställer in en enliters SuperBock. När jag kollar telefonen har Fredrik redan skickat en gratulation via SMS. Själv hade han gjort en ofrivillig landning strax efter att vi skiljts åt vid starten.

Jag är helt slut när retrieven äntligen är tillbaka vid Arnolds hus runt tvåtiden på natten, men jag känner mig som en hjälte.

Resten av veckan har vi fortsatt fin flygning, men sista dagen blåser det upp så då åker vi ut till havet istället. Med en exklusiv skaldjurslunch följt av dopp i ett kyligt Atlanten blir det en fin avslutning på veckan.

Väl tillbaka på Arlanda så toppas veckan upp av att det absolut första bagaget som kommer ut på bagagebandet är min säck.

Portugal levererar – sex av åtta piloter i gruppen slår sina personliga rekord och reprisen är redan inplanerad för nästa år.

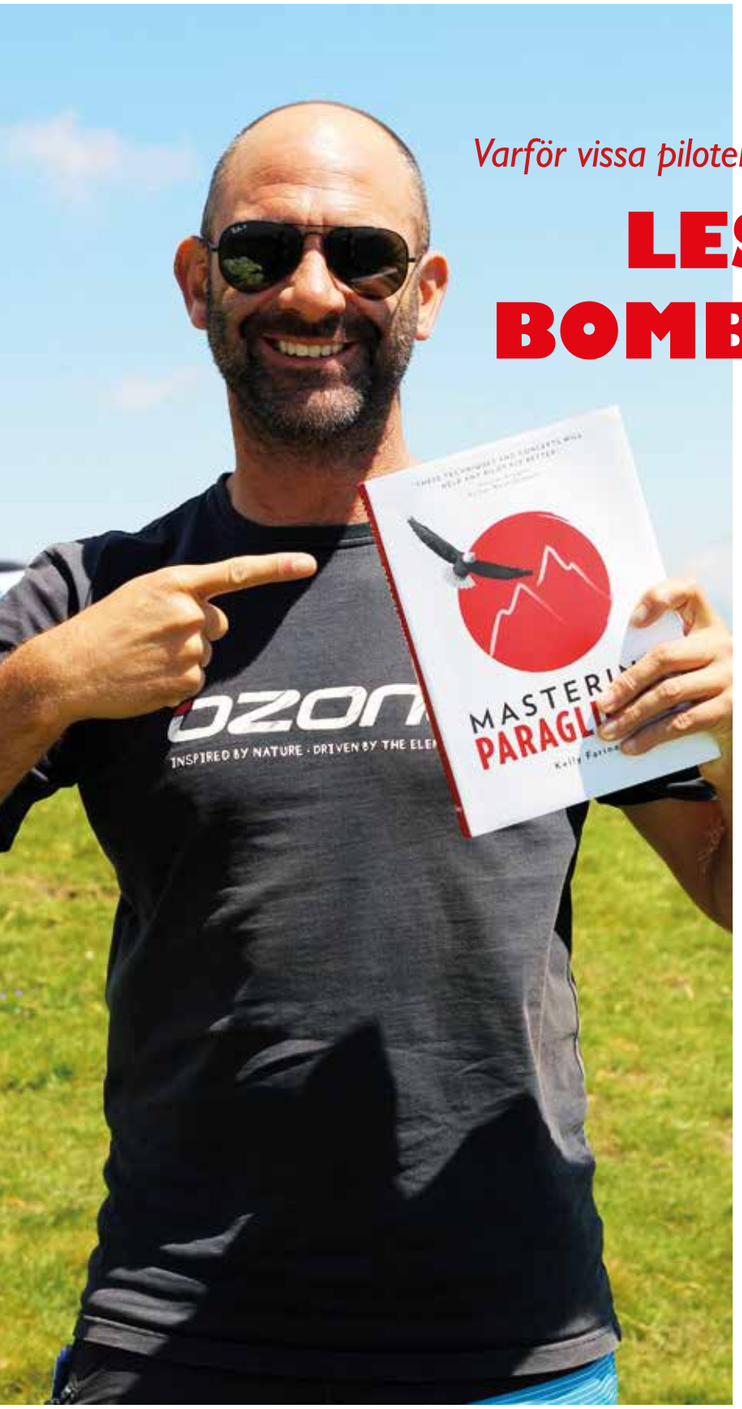
Text och foto: Lars M Falkenström







Finns det berg så finns det skärmflygare. Den här läsarbilden kommer från Svaneti som ligger i Georgien. Längs Kaukasus finns ett flertal toppar över 5000 meter och nu börjar piloter hitta hit även om nybörjare avråds från att flyga här. Terrängen är oländig och man måste planera sin flygning noga. Fly Caucasus erbjuder distansflygning för 300 USD per dag, fast om man följer bloggarna så verkar efterfrågan begränsad. Men vilka vackra berg!
Foto: Christian Wigardt



Kelly Farina har flugit skärm på heltid sedan 1995 och har mer än 3000 timmar i luften. Han har varit med i engelska landslaget men har sedan dess lagt tävlandet på hyllan. Nu driver han skärmflygskolan Austrian Arena i Österrike och utbildar piloter från hela världen. Texten är ett utdrag ur hans nya book Mastering Paragliding.

Varför vissa piloter håller sig upp men inte andra

LESS PÅ ATT BOMBA FÖRST?

Har du funderat över varför det så ofta är samma piloter som brukar ta sig upp? Som kan hänga kvar även i de svagaste blåsorna till synes utan problem och som skär genom luften som en varm kniv genom smör? Beror det på den vassa skärmen med sina tre procent bättre sjunk? Eller beror det på något annat – ett annat tänk? Och framförallt – skulle det kunna vara möjligt även för mindre erfarna piloter att lära sig knepen för att hålla sig uppe? Mitt svar är att det är möjligt, men jag skulle inte kalla det för enkelt.

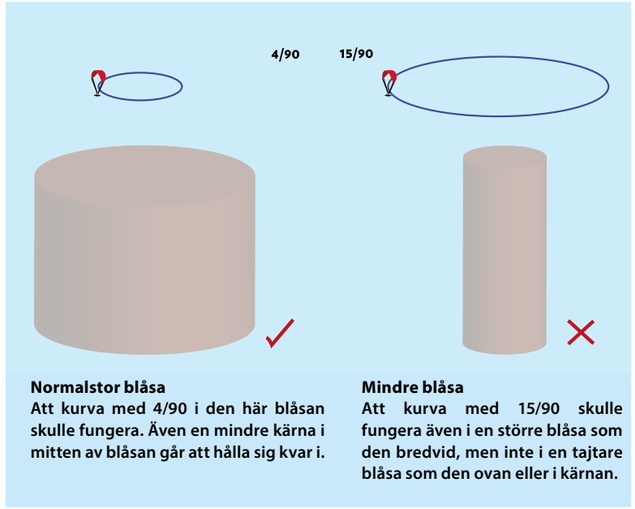
Vad är det egentligen som skiljer nybörjaren från proffsen – även kallade skygods – ett begrepp som jag ogillar eftersom det underförstått syftar på en onåbar nivå. Men enkelt uttryckt handlar det om att göra färre misstag. Samma misstag som piloter gör världen över.

Den duktigare piloten gör antingen färre misstag under själva kurvandet eller när de läser av hur termiken ser ut. Främst handlar det om att ständigt söka efter kärnan och hålla sig kvar där så länge som möjligt. Naturligtvis kan det handla om bägge sakerna. Om man ser till erfarenhet snarare än utrustning så handlar framgång oftast om att man lyckats reducera antalet misstag.

DE VANLIGASTE MISSTAGEN

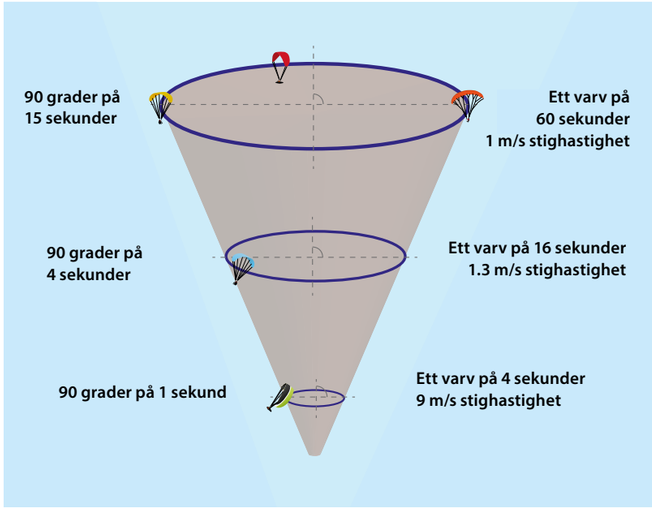
VIDA SVÄNGAR: Nybörjare har en tendens att göra alldeles för stora svängar och behöver därför större blåsor för att hålla sig kvar. Med stora svängar håller man sig utanför kärnan där lyftet är både svagare och ibland även mer turbulent.

PENDLING: Eftersom skärmen har långa linor så är det lätt att hamna i pendling. Det blir tydligare när man svänger eller om man inte flyger aktivt när det blir turbulent. Det märks främst genom att farten ökar när piloten pendlar framåt under skärmen. Att konvertera höjd till fart lönar sig sällan – allra minst när lyftet är svagt. Även informationen från varion blir mer otillförlitlig när man pendlar fram och tillbaka under skärmen.



Normalstor blåsa
Att kurva med 4/90 i den här blåsan skulle fungera. Även en mindre kärna i mitten av blåsan går att hålla sig kvar i.

Mindre blåsa
Att kurva med 15/90 skulle fungera även i en större blåsa som den bredvid, men inte i en tajtare blåsa som den ovan eller i kärnan.



FÖR FLACK ELLER FÖR BRANT INGÅNG I BLÅSAN:

Helst ska ingången i blåsan vara så balanserad som möjligt. Många gånger blir ingången för flack så att bankningen planar ut vilket ger en serie 90-graderssvängar där energin går förlorad och därmed även höjd. Vanligen beror det på både för lite viktstyrning och för lite innerbroms. På samma sätt blir det en dålig ingång om man viktar för mycket och drar för mycket broms. Då dyker innersidan in i blåsan och den spiraliknande kurvningen kan reducera höjdvinsten om stiget i blåsan inte räcker till för att möta en så pass aggressiv ingång.

Bägge sätten är väldigt ineffektiva eftersom det tar tid att få skärmen i balans igen innan man gör ett nytt försök att centrera termiken.

De tre olika misstagen kan innebära den avgörande skillnaden om man stiger eller sjunker när det verkligen gäller att hålla sig upp. Att flänga fram och tillbaka med stora pendlingar i termik med svagt lyft kommer ganska snart att göra att du hamnar på backen. Det beror helt enkelt på att lyftet inte räcker till för alltför yvig flygning, antingen beroende på svårigheter att centrera kärnan eftersom varion lurar dig eller att alltför mycket höjd omvandlas till fart. Oavsett orsak så kräver knepigare termik mer taktik av piloten.

VAD ÄR DET SOM GÖR EN DAG KNEPIG? Att komma upp när det är en riktigt bra dag kan nästan vem som helst klara av. Ibland kan det till och med vara svårt att komma ner. Men det är oftast de minst erfarna som bombar först när det krävs mer taktisk flygning. Med taktisk menar jag med avseende på blåsornas kvalitet, då de ofta är mindre och svagare. Om man sedan tar med vinden i beräkningen så kan svårigheten öka tiofalt.

UTVECKLINGSKURVA: Det finns tre steg att bli bättre på kurvning och de ska läras in i rätt ordning. Att hoppa över moment kommer garanterat att ge ett sämre resultat. Alla kanske inte håller med mig, men i den här ordningen tycker jag att man ska ta det:

1. **Hitta rätt kurvradie**
2. **Gör bra ingångar**
3. **Följ blåsans rörelser**

Det första steget hjälper piloten att inte hamna utanför blåsan. För många år sedan när jag flög XC la jag märke till att det ofta tog mig 16 sekunder att fullborda ett helt varv. Så att besvara frågan om hur tight man ska kurva med ett mått i meter är ganska meningslöst eftersom det inte går att mäta, men däremot kan alla räkna. Så det blev min tumregel och myntades som 4 för 90, vilket betyder att varje kvartsvarv ska göras på fyra sekunder.

Det är viktigt att hålla rätt radie när man kurvar eftersom vi vill sätta koppen på fatet och inte tvärtom för att tala bildligt. Med stora, obalanserade svängar (fatet) hamnar man både i och utanför kärnan (koppen) eller i de svagare delarna av blåsan utan att kunna komma åt kärnans fulla potential. Det är en kompromiss mellan radie och sjunk som hjälper oss att kurva där vi helst ska vara, i den smalare kärnan. (Se diagrammet med koppen och fatet.)

Nästa steg är att förfina kurvningen och använda 4/90-metoden. Genom aktiv flygning kan piloten dämpa skärmens rörelser och ju färre tydliga hastighetsförändringar ju mer kommer du och skärmen att stiga. Bara genom att flyga renare och mer aktivt kan få en pilot att kurva förbi andra piloter i gagglet.

DEN GYLLENE REGELN: Genom åren har jag lagt märke till att många duktiga piloter har en enkel sak gemensam – *den gyllene regeln*. Enkelt uttryckt handlar den om att oavsett hur mycket skärmen rör sig ovanför huvudet ska pilotens fart hållas så konstant som möjligt. Ju mindre höjd som omvandlas till fart desto högre kommer vi.

Det tredje och sista steget om att lära sig att kurva effektivt handlar om att anpassa varvet efter blåsans rörelser och styrka. Blir lyftet svagare måste man tajta till svängen och ser man någon annan stiga snabbare flyttar man sig dit. Det gäller alltså att lära sig hur blåsan ser ut, helst utan att förlora någon höjd.

En viktig följd av att flyga rent och effektivt är att vi kan lite mer på våra instrument, vilket gör att vi kan utforska termiken mer exakt. Det möjliggör att vi kan nå den högre nivån av termikflygning – att kunna visualisera blåsorna. Det är själva själen i vår sport och vad som verkligen skiljer mästaren från eleven.

Text & bild: Kelly Farina
Översättning: Lars M Falkenström



Johanna och Lea i en SAT-rodeo i synchro uppvisningen.



Linda startar på sitt fjärde run.
Foto: Karine Dupureur



Blöt men glad Johanna efter första run!

World Paragliding Aerobatics Championship 2016

För andra gången i historien hölls världsmästerskap i akrobatikflygning i Doussard invid Annecysjön i Frankrike mellan den 26 augusti och 4 september. Sist detta gick av stapeln var 2006 och de regerande mästarna var på plats både som åskådare och deltagare.

33 atleter, från 16 olika nationer tävlade om världsmästerskap i solo, synkro, bästa nation samt bästa kvinna. Sverige representerades av Pål Hammar Rognøy, Linda Kits och Johanna Hamne.

Vi anländer till campingen på torsdagkvällen och på fredagen börjar tävlingen officiellt med registrering och första träningsdag.

Johanna: *Själv tänker jag att jag ska vara smart och inte träna innan tävlingen i Organya, då luften där är så pass mycket snabbare än i Annecy. Får mig dock ett bryskt uppvaknande då jag inte haft en tanke på att den plats där jag tränat ligger mycket högre upp än den altituden som tävlingen ska vara på… Så där får man bita i det sura äpplet direkt för att man tror att man varit smart!*

På lördagen körs safety selection och träningsruns fram tills öppningsceremonin senare på kvällen. Vid öppningsceremonin som hålls vid huvudlandningen i Doussard där respektive nation presenteras, kliver tre glada svenskar upp på scen, givetvis iklädda flygsportförbundets landslagströja. Doussards borgmästare och andra politiker från trakten håller tal, mestadels på franska eller obegriplig engelska, men budskapet att det är en ära att tävlingen hålls just i Doussard framgår i alla fall. Under ceremonin flygs även respektive lands fana in med lokala skärmflygare från trakten. Ceremonin avslutas med en gemensam middag för deltagare, arrangörer och volontärer.

Första run inleds på söndag morgon med briefing där det framkommer att alla ska få genomföra minst fyra run innan piloter börjar uteslutas från tävlingen. I normala fall brukar uteslutningen baserat på resultatet ske efter andra eller kanske tredje run. Med i bästa fall tre till fyra veckors träning i bagaget för oss svenskar mot världens bästa piloter som tränar nästan året runt, är detta något vi inte har räknat med. Vi är helt intällda på att åka ur redan efter några run.

Linda: *Jag börjar nu tänka hur manövrarna ska räcka till för fyra run utan att behöva repetera någon av dem och därmed få avdrag på poängen. Här gäller det att tänka taktiskt; vilka manövrarsom ska användas i vilken run för att utnyttja hela höjden och dessutom få en så bra koreografi som möjligt.*

På förmiddagen transporteras de första deltagarna upp till starten i minibussar för att starta i omvänd rankingordning. Ett trevligt inslag är att vid första run får de åtta kvinnliga deltagarna åka upp i samma minibuss och kan gemensamt förbereda sig på starten, vilket kanske stillar nerverna något.

Linda: *Det är först efter mitt första run som jag slås av tanken att jag FAKTISKT deltar i ett världsmästerskap! Full av adrenalin och blöt efter vattenlandning cirka fem meter från flotten går jag i land på bryggan bredvid domarna och mottas av applåder från åskådarna på den fullsatta stranden. En speaker ropar ut mitt namn och fotografer fångar mina vinkningar och leenden trots att jag har en dyblöt skärm i famnen.*



Linda i en loop över Annecysjön.

De efterföljande dagarna (måndag t.o.m. torsdag) avlöper på ungefär samma sätt som första dagen med ett tävlingsflyg per dag; morgonbrief, transport till starten och omvänd startordning enligt föregående dags resultat, torkning av utrustning efter vattenlandningar, samarbete med ompackning av nödskärmar och baseskärmar, skönt strandhäng tillsammans med nya och gamla vänner då vi tittar på synkro-tävlingen som oftast hålls på eftermiddagen. På kvällarna lagar vi gemensamma middagar tillsammans i bungalowen på campingen. En kväll får vi även ett trevligt besök av X-Alpsstjärnan Erik Rehnfeldt som bor ett stenkast från Annecysjön. Några dagar då vi har tid över på eftermiddagen flyger vi även XC runt Annecysjön.

Johanna: *Efter run 2 hade jag inget koreografiskt snyggt program kvar att flyga längre. Då är det bara att övertyga sig själv om att: Det här har jag aldrig prövat, så det klarar jag säkert! Och det gick ju över förväntan…*

Efter run 5 på fredagen blir Linda och Johanna uteslutna ur tävlingen. De 25 bästa piloterna fortsätter med ett sjätte run, däribland Pål! Inför run 7 på lördagen, finalen, med de 20 bästa piloterna, blir tyvärr även Pål utesluten. Något som ändå glädjer oss svenskar är att norrmannen Hans-Christian Aasen (Påls flygkompanjon från BULA-boys) tar sig ända till finalen.

Linda: *På ett sätt känns det ändå skönt att bli utesluten ur tävlingen, tävlingsstressen släpper och dessutom har mina manövrar ändå tagit slut. Men trots fem genomförda run behöver jag bara repetera en manöver en gång. Dessutom lär jag mig att göra tumbling under tävlingen, vilket jag är stolt över!*

På lördagen får även vi som uteslutits från tävlingen genomföra några uppvisningsflyg, då gör Johanna ett synkroflyg med Lea Hänsenberger från Schweiz. Lea, en mycket duktig tjej som vi bor ihop med i vår bungalow, slutar på 24:e plats totalt och blir bronsmedaljör bland kvinnorna. På lördagkvällen hålls prisceremonin som avslutas med gemensam middag och fest!

Linda slutar på 33:e plats, Johanna på 29:e och Pål på 25:e.

Trots resultatet får vi väl vara nöjda med tanke på att vi svenskars träningsmängd i förhållande till motståndarnas träningsmängd är nästintill obefintlig.

Det kommer säkerligen arrangeras VM i Akro fler gånger och under den här tävlingen har vi alla fått nya vänner i alla möjliga länder och som bjudit in till träningsmöjligheter på deras hemmaplan. Det är det som är en av hänförelserna med akro och skärmflygning överhuvudtaget – man är som en enda stor familj och man tar hand om varandra!

Linda: *Det har varit en otrolig erfarenhet och upplevelse! Även om jag kom sist i tävlingen är jag nöjd. Det har varit enormt kul och ärofullt att faktiskt få representera sitt land i ett VM och dessutomfå träffa de bästa akropiloterna i världen som man tidigare bara sett i häftiga filmer på youtube.*

Mer information, fullständiga resultat, video- och fotogalleri finns på **http://wpac-annecy-2016.com/**

Text och foto: Johanna Hamne & Linda Kits



Pål, Johanna mfl förbereder sig med dans på start!
Foto: Karine Dupureur



Linda med sina idoler Raul Rodriguez, Nicole Schmidt och Felixin Rodriguez.

Linda bekräftar genomförda manövrar hos domarna.







Högt över Halabja



Ovan: Instruktören Christer Eriksson skänkte fyra skärmar till piloterna i Halabja.

För snart trettio år sedan blev den kurdiska staden Halabja i Irak för evigt förknippad med att Saddam Hussein bombade invånarna med gas. Närmare 5000 män, kvinnor och barn omkom i massakern. Men tragedin har sakta bleknat och den nya generationen försöker bygga upp staden och utveckla möjligheterna att hitta meningsfull sysselsättning. Sedan 2016 finns en skärmflygklubb i Halabja. Men resurserna är begränsade varför den svenska skärmflygpiloten Habib Dizayee har startat en insamling av begagnade skärmflygprylar för att hjälpa piloterna i Halabja.

– Jag blev kontaktad av några killar och tjejer i Halabja och de frågade om jag kunde hjälpa dem med att skaffa flygutrustning. De är unga och har inte så mycket pengar att köpa flygutrustning för, så jag bestämde mig för att försöka starta en insamling.

Habib började med att skicka ut förfrågningar via Facebook och snart fick han napp. Instruktören Christer Eriksson i Vårgårda skänkte fyra skärmar och Fredrik Ivarsson avvarade en sele med nödskärm. John Tjalle Andersson bidrog med en skärm och Jimmy Johansson skaffade fram tre hjälmar och två skärmsäckar.

Text: Lars M Falkenström

Habib Dizayee är väldigt tacksam för alla bidrag han fått och precis innan Hypoxia gick i tryck kom allt fram till Irak.

– Det är jätteroligt att jag fått ihop så många grejer. Dessutom köpte jag två skärmar och några instrument också. Det känns jättebra att kunna hjälpa dessa människor och nu är allting på väg med posten till Irak.



Halabja, Kurdistan september 2016

Hi!

On the first of February, 2016 Halabja Air Club established being the fourth air club in Kurdistan region. Our team members consist of a leader, and a team management member. Our pilots and members are highly developed and trained by professionals and experts. Having an air club like this was very necessary in this city, but due to the economic crises in our region, we could not afford the equipment and the necessary machines.

Fortunately, Mr. Habib Dzay, a Kurdish citizen who lives in Sweden, saw our clubs activates from Facebook then he realized that we are in need of these machines and equipment. From Sweden he began to collect paragliders, harnesses, and many more equipment for our club in Halabja. He did all of these for us voluntarily. This will be a great support for us in the future to participate in international festivals as Halabja Air Club. Mr. Chia Majid, another Kurdish citizen from Sweden and also a member of our clubs board, recently has sent us some more aviation equipment.

We would like to express sincere gratitude to Mr. Habib Dizayee and Chia Majid for helping the club through the provision of aviation equipment and important assistance that the club desperately needed.

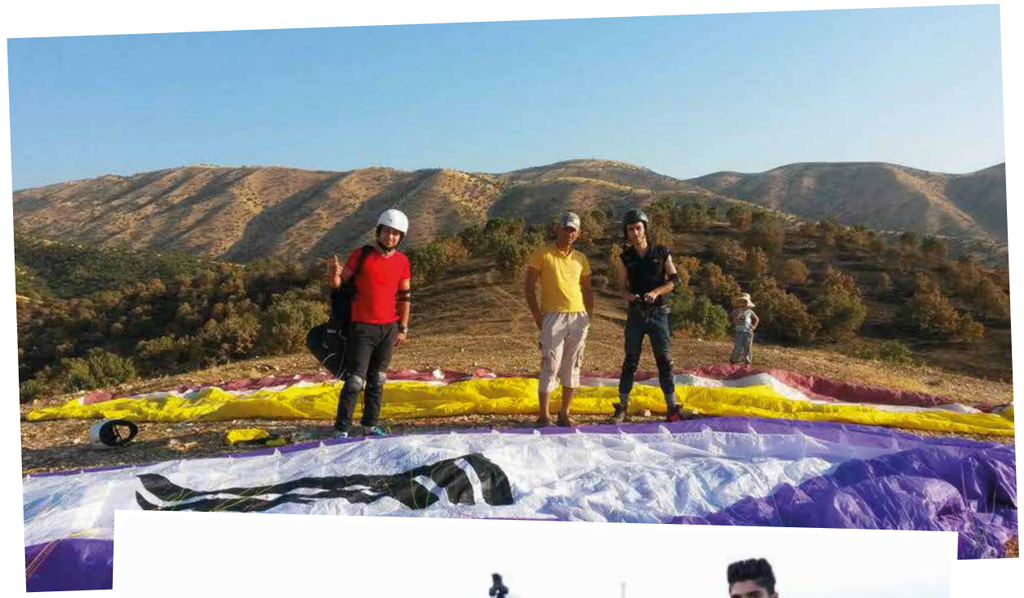
In the past years the helicopters of the former regime of Iraq flew over the city and bombarded us with chemical weapons and still, beside of all the casualties which still are suffering their chemical injuries and all the civilian young and old people that died, the people of the city are still afraid of planes and helicopters over the city. But now the paragliders and paramotors of Halabja Air Club are flying over the city making everybody happy, returning smile and happiness to the citizens of the city.

Finally, the club invites you to practice flying paragliding in our region and provide comments, criticisms and suggestions.

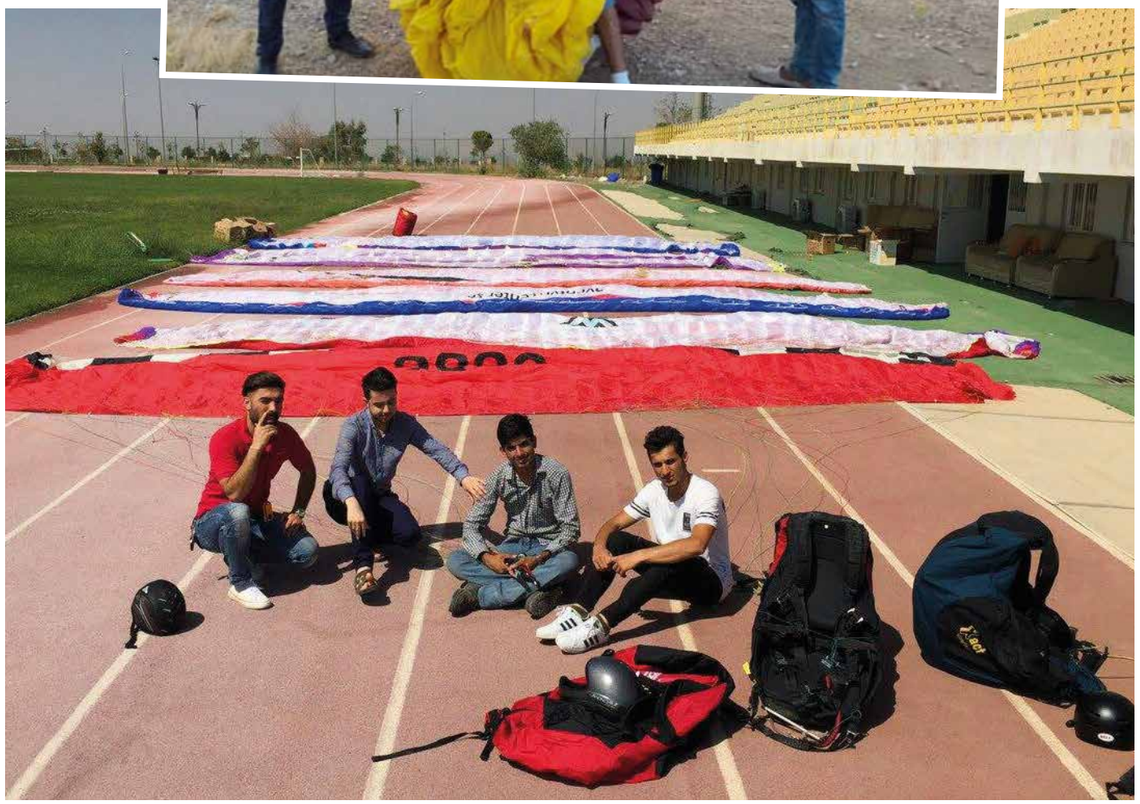
Thanks and respect to all those who contributed to support and help us!

The members of the Halabja Aero Club











Lycklig Elin på landingen. Ett mer nordligt flyg än det här lär bli svårt att få till.

When in Svalbard...

– Vafan?! Ta med skärmen, skitcool flygning där ju. Även om det bara blir ett nerflyg! utbrister en skärmflygarkompis när jag berättar att jag ska jobba hela midsommarhelgen med en konferens på Svalbard. Hjälp, tänker jag, hur är det möjligt att jag inte har tänkt på det, vad är det för fel på mig? Jag vet ju att jobbet blir intensivt under min tre dagar långa vistelse, men dygnet har ju 24 timmar och på Svalbard, den norska ögruppen vars administrativa centrum Longyearbyen är beläget 78° nord, är det så mycket midnattssol som det kan bli. När tankefröet väl är sått finns det ingen återvändo – jag bara måste flyga medan jag är där!

På Svalbard bor det 2600 människor och någon av dem måste ju bara flyga skärm. Jag börjar skicka förfrågningar i olika skärmflygargrupper på Facebook och mailar till och med till turistbyrån i Longyearbyen och hittar flera möjliga spår. Efter att ha pratat med tre flygare som samtliga befinner sig på semester så börjar jag bli lite nervös – tänk om jag inte hittar någon som kan hjälpa mig? Ett lovande flygställe hade jag redan hittat, Gruve 7, som med tillräcklig vindstyrka med västlig riktning borde vara ett fint hang. I värsta fall så skulle jag ju kunna dra dit helt på egen hand, men det faktum att Svalbard är hem åt fler isbjörnar än människor känns lite nervkittlande och locals upplyser mig om att man bör ha både signalpistol och gevär om man ska ge sig iväg utanför byn.

Jag frågar en av de piloter jag får kontakt med om det finns någon lokal skärmflygarklubb på ön och han svarar att: – jovisst finns det en klubb – Longyearbyen Luftsportslag. Men den utgörs i stort sett av honom själv och en person till – Arne Kristoffersen.

Jag har två dagar kvar innan avfärd till Oslo, där jag ska jobba ett par dagar innan jag reser vidare till Svalbard. Jag försöker få kontakt med Arne som nu är mitt enda hopp att få hjälp med guidningen på Svalbard. Och väl på plats i Oslo får jag svar. Han befinner sig på ön och lämnar ett nummer som jag kan nå honom på. Efter att ha studerat väderprognoserna så ser midsommardagen, den första dagen jag skulle vara på plats, lovande ut med västlig vind och regnfritt. Jag hör av mig till Arne direkt på morgonen med min väderanalys för att se om han vill ta en flygtur. Han har tid på eftermiddagen så jag gör en (givetvis helt legitim) smitning från konferensen och vi beger oss ut på en kort biltur sydost om Longyearbyen, till Adventdalen och Gruve 7 dit Svalbards enda bilväg leder. Väl på plats lastar vi av vår utrustning och lat som jag är börjar jag redan gruva mig lite för att vandra upp och hämta bilen. Mina farhågor är dock överflödiga. Inom ett par minuter stannar en bil med kompisar till Arne. De ska på tur en bit upp längs vägen så de gör snabbt upp om att en av dem kör ner Arnes bil till landingen på tillbakavägen.

Vi står och känner på vinden ett tag. Är det inte lite väl svagt? Kan det verkligen bära? Då och då kommer lite starkare vindpustar och jag bestämmer mig för att göra ett försök. Upp med skärmen, trippa några steg och sedan iväg. Och visst bär det! Jag flyger in i dalen och förbi radarstationen EISCAT (coolt i sig för en nördig naturvetare) och vänder sedan tillbaka mot starten. Så fort Arne ser mig ger även han sig iväg. Vackrare och mer exotiska vyer får man leta efter så lyckan är total! Rastlös som jag är så stämmer uttrycket ”soaring is boaring” in rätt väl på mig rent generellt, men i denna magiska miljö så fårjag ändå ett av mina mest minnesvärda flyg hittills. Jag hade såklart hoppats på att få se några isbjörnar från luften, men ett gäng renar har jag i alla fall nöjet att flyga förbi.

När Arne väl har landat och jag börjar förfrysa fingrarna så flyger jag ut över dalen för att ta mig ner, något jag faktiskt fick jobba för då det bär långt ut. En timme totalt tillbringar jag i Svalbards fantastiska luft och det blir nog en utmaning att kunna göra ett nordligare flyg än det här!

Text: Elin Lavonen Foto: Arne Kristofferssen

Att flyga på Svalbard kräver förberedelser. Utan signalpistol och gevär är man ett lätt byte för isbjörnarna.



Åre Mountain Festival



Åre Mountain Festival är ett årligt återkommande evenemang, där man som besökare på ett lättillgängligt sätt kan ta del av hela Åres aktivitetsutbud. I år arrangerades festivalen första veckan i augusti. Huvudaktiviteterna är cykel (downhill och crosscountry), forsränning och kajak, klättring, trailrunning och traillöpning/vandring. Och så skärmflyg!

Under ett par timmars ”skärmflyg-clinic” får besökare chansen att få prova skärmflyg i form av balansering på plan mark, provsittning av sele och lite teori. Detta samtidigt som elever, friflygare och tandempiloter kommer flygandes från Åreskutan och landar bredvid oss. Tanken är att få fler intresserade av skärmflygning och att låta de känna på hur det känns att starta en flygskärm. I år lockade vi närmare 65 personer på fyra dagar. De yngsta deltagarna var 13 år och de äldsta över 70 år. Vi hade också flera familjer som gjorde detta tillsammans, vilket var kul att se. Aktiviteten är kostnadsfri och det kommer alltid mycket folk. Förhoppning är att det ska generera nya kunder både för tandemflyg och kurser kommande säsonger. För mer information: **www.aremountainfestival.se**

Text: Lars Hedström Foto: John Lindström och Skysport





B
Posttidning
Returadress
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

AirConception

Lätt-Stark-Pålitlig-Bekvämlig-Dynamisk
Världens lättaste paramotor i sin klass







Endast det bästa Material: T9 Titan, 4K Carbon, Diamond Ripstop. Design Enkelhet-Balans-Kraft-Harmoni
Uppmärksamhet på detaljer Motor-Ram-Sele . Oslagbar Prestanda-Tryckkraft-Ekonomi-Vikt

Priser

Ultimate Delta Aluminium Ram 19,4kg, 66kg tryckkraft: 45.900 kr
Ultimate 130 Titan Race Ram 17,9kg, 66kg tryckkraft: 51.900 kr
Hybrid 130 Titan Race Ram 19,3kg, 66kg tryckkraft: 53.900 kr
Ultra 130 Titan Race Ram 21,5kg, 66kg tryckkraft: 56.900 kr

NiTRO 200 Delta Aluminium Ram, 20,1kg, 75kg tryckkraft: 47.900 kr
NiTRO 200 Titan Race Ram, 19,14 kg, 75kg tryckkraft: 58.900 kr
E-NiTRO 200 Titan Race Ram, 20,1kg, 75kg tryckkraft: 59.900 kr
Vikterna anges på kompletta motorer

Levereras med Supairsele Light, carbon propeller, propellerskydd, transportväska, nödskärmsficka

Skyadventures

är Distributör i Sverige, Norge, Danmark, Finland, Island, Färöarna.
Skyadventures har egen verkstad, snabba leveranser på reservdelar. Skyadventures har kurser minst en gång i månaden för paramotor. Air Conception har 2 års garanti

adventures

Mer hittar du på skyadventures.se