HYPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 1/2017



PM: Fel bränsle förstör motorn

HG: Ta med vingen på flyget

XC: NEED FOR SPEED

KANSLIET



Ett tidigt vårflyg från Ålleberg Foto: Peter Mattsson

Rapport från kansliet

När detta skrivs så har våren börjat göra sig påmind. Ett säkert tecken är de små cumulusar som börjar dyka upp på himlen. Ett annat tecken är SSFFs årsstämma som jag precis har kommit tillbaka från. Den hölls i Örebro tillsammans med Flygsportförbundets årsstämma som hölls direkt efter vår. SSFFs årstämma samlade totalt 14 personer och av dessa var fem ifrån styrelsen. Det är det sämsta deltagandet i SSFFs historia. Jag tar väldigt gärna emot synpunkter från er kring detta och kom gärna med förslag på vad vi kan göra för att locka fler representanter till våra årsstämmor. Nästa årsstämma har SSFF 30-års jubileum. Hur ska vi fira det? Kom gärna med förslag!

Licensförnyelse

Vi har just nu 840 aktiva piloter som har förnyat licensen för 2017. Utöver det har 51 take off-kit tagits ut. Du som ännu inte förnyat din licens, tänk på att göra det i god tid innan du börjar flyga. Annars flyger du oförsäkrad. Har du inte fått din licensbricka inom två veckor efter din inbetalning så bör du höra av dig till kansliet.

Du som inte uppfyller förnyelsekraven på antal flyg eller flygtid kommer att få en tidsbegränsad licens med giltighet till sista juni. Då har du fram till dess att uppfylla förnyelsekraven. Annars blir du tvungen att göra uppflyg för en instruktör.

Vi har fått in en del köp av IPPI-licenser (internationell ”översättningslicens”) där piloten redan har en IPPI licens. Observera att IPPI-licensen inte är tidsbegränsad och måste alltså inte förnyas. Den gäller så länge du uppfyller kraven för just den nivån. Du behöver endast beställa en ny licens när du uppnått en ny licensnivå.

För er som ska tävla internationellt så behöver ni FAIs sportlicens. Denna licens måste däremot förnyas årligen. Både IPPI och sportlicensen köper du genom vår webbshop. Har du några frågor runt dessa licenser så hör av dig till oss på kansliet.

Allmänflygsäkerhetsrådet

Vårt senaste möte handlade mycket om säkerhetsarbete. Transportstyrelsen gör en satsning på att försöka få ner antalet tillbud och haverier. Även SSFF kommer att jobba med detta. Vi ska börja med att försöka hitta de fem vanligaste orsakerna till haverier och utifrån dessa se vad vi kan göra för att minska antalet olyckor. Transportstyrelsen har avsatt pengar för detta arbete och det innebär att klubbarna kan söka pengar för säkerhetshöjande projekt.

Elevkorten

Vid all form av utbildning så ska elevkortet fyllas i efter avslutad utbildning och postas in i original till kansliet för registrering. Tänk på att skicka in elevkortet så snart du är klar. Har det gått alltför lång tid (över sex månader) sedan instruktören signerat elevkortet kan du vara tvungen att göra om utbildningen. När kansliet fått in ditt elevkort får du ett kursutvärderingsmejl att fylla i. Får vi inget svar på detta mejl så kan vårt system inte utfärda en licensbricka. Har du inte fått ditt kursutvärderingsmejl inom ett par veckor efter att du skickat in ditt elevkort så ska du höra av dig till kansliet. Tyvärr fastnar en del av dessa mejl i olika spamfilter, så kontrollera gärna det först innan du kontaktar kansliet. Glöm inte att ta kopia på ditt elevkort innan du skickar in det.

Vi får ibland elevkort med rekommenderad post. Då kansliet tidvis opererar från annan ort så kan vi då inte hämta ut ett rekommenderat brev. Vi ber er därför att alltid skicka elevkorten med vanlig brevförsändelse. Glöm inte att spara en kopia.

Adressändring

Du vet väl att du enkelt kan göra din egen adressändring till förbundet genom att logga in där du loggar flygtid i samband med licensförnyelsen och göra din adressändring där.
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. .

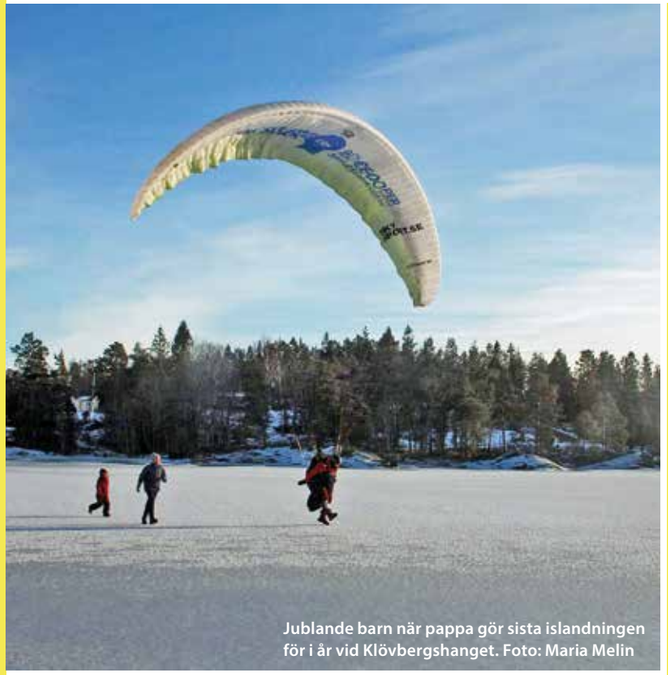
Vepor och roll-ups

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 vår med bra termik!
Flyg med omdöme!

HP & Wania Pinaitis Fallesen





Jublande barn när pappa gör sista islandningen för i år vid Klövbergshanget. Foto: Maria Melin

Halloj!

Äntligen sol och vår igen! Det är lika härligt varje år att få se cumulusmolnen dyka upp på himlen igen och känna värmen återvända efter en lång och isig vinter.

Det känns som ett lovande år och jag anar en nytändning bland många piloter i skärmflygsverige. Fler verkar intressera sig för tävling, rekorddistanserna blir allt vanligare, både personliga och nationella och skärmutvecklingen verkar aldrig ta slut. Det är långt ifrån alla som har en lika utvecklande och berikande hobby som vi flygnördar!

Dessutom kommer det nya generationer flygare. Men att vara blivande mamma och hålla på med flygsport kanske inte är så självklart. Malin Heyman var ändå ute med skärmen ända fram till en vecka före förlossning. Läs mer om hur hon får ihop flygningen i hennes reportage om föräldraskapet, familjen och folkabussen.

Kanske består nästa generation av en mängd scouter som instruktören Anders Eriksson tog med på en tandemtur i somras? Bortom höjdrädslan är det många som vill uppleva tjusningen med det vi håller på med. Vi får alla hjälpas åt att sprida känslan av hur det är att kunna flyga som en fågel.

Flyg säkert!

Lars M Falkenström
Redaktör

INNEHÅLL

Glest på årsmötet 4
Bergssport med bebis 8
Need for speed 14
Jerry på Teneriffa 18
Hängflyg på Lanzarote 20
Ta med vingen på flyget 22
PM: Bränsle 24
VM i pricklandning 26
I huvudet på en instruktör 28
Flygande scouter 30

HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Johanna Hamne i sin Nova Triton 2 över Mulevika, Sunnmøre, Norge. Foto: Erik Holelien

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: Peter Mattsson, Maria Melin, Magnus Österberg, Malin Heyman, Erik Heyman, Kelly Farina, David Bengtsson, Jimmy Carlsson, Thomas Hylander, Gunnar Remer, Hadley Robinson, Riikka Vilkuna, Fredrik Gustafsson, Anders Eriksson, Magnus Bucht, Jenny Person, Björn Hårdstedt, Henric Höggren, Tomas Peterson 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: 1450 ex ISSN 1651-6052
Tryck: April 2017, Ljungbergs Tryckeri



Text och foto: Lars M Falkentröm

Samtliga deltagare på SSFFs årsmöte 2017. Har du koll på vilka av dem som sitter i SSFFs styrelse?



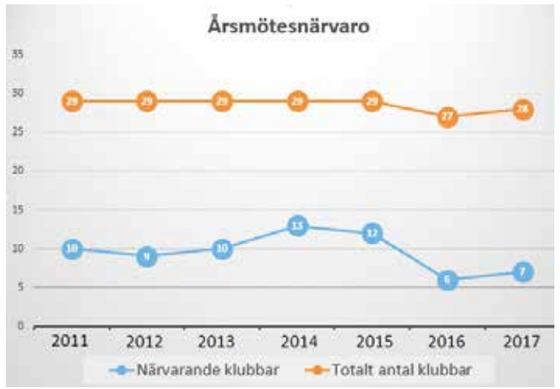
Glest på SSFF:s årsmöte

Den 25 mars inträffade den viktigaste dagen på hela året för Svenska Skärmflygförbundet. Årsmötet. Då läggs budget, förslag från klubbarna tas upp till beslut och framförallt – årsmötet bestämmer vilka som ska sitta med i styrelsen och i de olika kommittéerna. Deras arbete påverkar dina och mina förutsättningar att kunna flyga – över huvud taget.

Men för andra året i rad var det oroväckande glest bland deltagarna på Scandic Hotel i Örebro. Inte ens den lokala klubben var där…

För att årsmötet ska spegla alla de olika viljor som finns ute i skärmflygsverige krävs det att klubbarna skickar både motioner och representanter för att göra sina röster hörda. Det räcker helt enkelt inte med att uttrycka sina åsikter på Facebook eller att hytta med näven på flygpuben. Utöver styrelsen var det nio personer på plats som representerade 7 av landets 28 klubbar. Det är på tok för få. Ändå var det inte ens flygväder.

Kanske måste både klubbar och förbundet sockra tillställningen lite mer för att locka fler? Någon föreslog att tidigarelägga mötet till februari när de flesta kommit tillbaka från vinterflygresorna



Statistiken talar sitt tydliga språk och intresset för föreningsverksamhet verkar bli allt svalare. Boring, kanske vissa tänker, medan andra helt enkelt inte har tid eller prioriterar annat. Källa: SSFFs kansli



samtidigt som vårtermiken i Sverige inte hunnit komma igång ännu. Fenix sponsrade sina representanter i år med både rum och bankett som en morot att få dem att hänga med. Kanske en flyghelg någonstans i Sverige som klubbarna hjälper till med att sponsra kan locka med fler? Något måste göras för fortsätter det så här kommer vi få det svårt att hålla ihop förbundet och upprätthålla den delegering vi har från Transportstyrelsen.

Jag var på mötet enbart för Hypoxias räkning, men det visade sig att det var för få klubbar representerade så jag fick snabbt hoppa in för Cirrus räkning. Annars hade Fenix fått mer än 20 procent av rösterna, vilket är emot förbundets stadgar.

Nåväl, årsmötet rullade till slut igång och som vanligt är det en hel del formalia som ska tuggas igenom. Men med Björn Hårdstedt som nestor när det gäller föreningsprocedurer så plöjdes dokumenten igenom med god fart.

Årsmötet kunde konstatera att vi gått bättre än budget med ett plus på cirka 10 000 kr. Orsaken visade sig bero på att styrelsen haft nästan alla möten i Martin Wills källare och enbart livnärt sig på ordförande Fille Jonssons smörgåstårtor.

När det gäller verksamhetsplanen för kommande år är det inga större förändringar utan fokus ligger fortfarande på säkerhet.

Till nästa års valberedning valdes Smålands flygklubb som sammankallande med hjälp av Njord och Örebro skärmflygklubb.

Två motioner diskuterades varav bägge hade skickats in av VSK i Göteborg. Den ena handlade om att prisutdelningen av Svenska Distansligan återigen ska ske i samband med årsmötet och förslaget godkändes med acklamation. Med den andra motionen ville VSK återinföra att SMS-deklarationer till SDL även ska gälla som rekorddeklarationer. Där hade styrelsen föreslagit att avslå motionen, med hänvisning till att SSFF måste ha tillgång till VSKs databaser för att kunna kontrollera eventuellt fusk med trackloggar. Men efter en stunds diskussioner så bifölls motionen och man kan alltså återigen ansöka om rekord baserat på sin SMS-deklaration.

När det gäller styrelsen så var det idel omval förutom på en ledamotspost där Eva Mac Lachlan valdes in som ny i styrelsen. Så här beskriver hon sig själv:

Jag heter Eva Mac Lachlan och bor i Huskvarna nära Brunstorpstarten. Jag arbetar som distriktssköterska på en vårdcentral. Skärmflygning har jag hållit på med i tre år och har även ett förflutet som fallskärmshoppare som jag höll på med i 24 år. Skärmflygningen har blivit en lika stor passion som hoppningen var och jag brinner verkligen för den. Det finns inte en dag när jag inte tänker på att få flyga. Jag hoppas kunna bidra med den lilla erfarenhet jag har och vara med och vidareutveckla vår fantastiska sport.

Den svåraste nöten att knäcka för valberedningen visade sig vara att hitta en ny ordförande till tävlingskommittén. Jenny Persson tävlar för Cirrus och har tidigare varit TK-ordförande. Hon tror att många inte vill ställa upp för att de är rädda för att det är ett enmansjobb, men historiskt sett har tävlingskommittén bestått av 5-8 personen som kan dela på arbetet.

- Det är generellt svårt att hitta piloter som vill engagera sig ideellt och söker man en tävlingspilot så blir urvalet mindre. Tävlingspiloter är också oftast engagerade i andra projekt.

För att hålla liv i tävlingsverksamheten på miniminivå är det ett antal uppgifter som måste lösas under verksamhetsåret. Det handlar om att anmäla landslaget till EM/VM, kontrollera rekord, registrera Sverige Cup-resultat till FAI och PWC. Dessutom ska budgeten hållas samt att det måste arrangeras ett SM. Enligt Jenny kommer ansvaret för en vakant TK falla tillbaka på SSFFs styrelse.

- För att skärmflyg ska fortsätta vara en sport, måste SSFF se till att det finns en tävlingsverksamhet. Om ingen vill vara ledamot med tävlingsansvar, det vill säga TK-ordförande, så får någon annan i styrelsen ta på sig jobbet att vara tävlingsansvarig. Den personen får då bilda en tävlingskommité, men kanske utan att ha tävlingskompetens.

Jenny Persson har under en lång tid engagerat sig i skärmflygfrågor både i Sverige och i Europa och när Flygsportsförbundet tog vid efter SSFF erhöll hon välförtjänt Paul Tissandiers diplom från FAI för sina insatser.

Jenny Persson har lagt ner stor möda på att driva och att utveckla tävlingsverksamheten på elitnivå i Sverige. Det uppmärksammar FAI med motiveringen:

Jenny is one of the persons that has devoted her life to organizing the sport and elite program for Paragliding in Sweden. Under Jenny's supervision, a firm program has been established by all means and especially the documents and rules for selection for the whole air sport community in Sweden. The organizational and documentary skills have been an asset for Air Sports in Sweden. Jenny's professional background in the medical world has also been a great asset for the establishment of an elite program that is now documented and set for the newcomers to the sport to adapt to.



Jenny Persson
Foto: Magnus Österberg





Bouldering i Targasonne, oktober 2016

Bergssport med bebis

Den 29 mars 2016 föds vår dotter Tove, rosa, skrynklig och fulsöt men samtidigt det vackraste jag sett. Hon vänder direkt upp och ned på vår vardag bara genom att existera. Under graviditeten funderar jag en del på om det kan gå att fortsätta med flygning och klättring som småbarnsförälder. Jag känner mig helt klart tveksam. Förlikar mig med tanken på att det inte kommer att bli särskilt mycket av varken det ena eller det andra den första tiden, men bestämmer mig också för att inte ta ut något i förskott.

Mitt sista flyg under graviditeten sker på en klubbresa med göteborgsklubben SFG till Vågå i augusti 2015. Då är jag i vecka elva med illamående och humörsvängningar. Jag har precis kommit upp i tillräckligt många flyg och timmar för P1, så jag tycker att det är lika bra att ta behörigheten direkt. Jag känner mig inte alltför påverkad av mitt känslomässiga tillstånd förrän sista dagen och sista flyget. Då tappar jag det helt. Inför min sista landning på resan har jag gett mig fan på att pricklanda.

På väg in för landning i Targasonne, oktober 2016



De tidigare landningarna var inte så många meter från där jag hade tänkt, men med handen på hjärtat så var det inga pricklandningar direkt.

På sista flyget landar jag lite kort och den enorma besvikelsen som jag känner då får tårarna att börja rinna. För att slippa förklara mig för någon låter jag solbrillorna sitta kvar och söker mig bort till ett hörn på landningen där jag kan packa skärmen, i skamvrån. Efter en stund kommer min man Erik bort och ser direkt att jag inte är mitt bästa jag. Han frågar såklart om hur det står till. Efter en hel del snyftande och hulkande lyckas jag klämma fram att jag inte är nöjd med min landning. Där och då inser jag hur löjligt det hela är och börjar skratta istället. Hormonpåslaget som man får i början på graviditeten skojar man inte bort, jag upplevde det som sjukt tröttsamt.

Efter klubbresan känner jag mig skeptisk till flygning och riskerna som medföljer. Dels för att jag inte känner mig vid mina sinnens fulla bruk, men också för att jag är så ny i sporten. Jag bestämmer mig för att nöja mig med backglidningar och balansering under resten av graviditeten. I vecka 32 köper jag en ny skärm eftersom

Frulle i bussen för både mig och Tove, Hemsedal juli 2016



Kåseberga, juli 2016



jag har en idé om att det skulle bli lättare att hålla flygningen vid liv om jag vet att jag hade en ny prasslig vinge som väntar på att få luftas. Det funkar och den nya skärmen kommer fyra veckor innan utsatt födsel.

Sista gången jag är ute med skärmen innan det är dags var fem dagar innan utsatt datum. Jag och Erik är vid vår hemmabacke Brudarebacken för lite backglidning. Svag vind, stor mage, tio extra kilo, samt min tillfälliga oförmåga att springa försvårar helt klart aktiviteten. Den livliga bebisen i magen roar sig också med att sparka på min blåsa lite titt som tätt. Jag får trippa fram på ett mycket ograciöst sätt innan jag kan få några sekunders flyg. Sedan är det bara att släpa upp skärmen igen för ett nytt litet flyg. Jag är helt slutkörd efter bara några vändor, men tycker ändå det är värt det. Klättringen kan jag också fortsätta med fram till sista dagarna, men känner mig ungefär lika smidig som en flodhäst. Det blir istället mest simning i slutet av graviditeten. Det känns som rätt element.

Vår dotter föds på utsatt dag och på normal arbetstid, nio på morgonen till fem på eftermiddagen. Förlossningen går över förväntan och både jag och Erik roar oss med lustgasen innan Tove bestämmer sig för att göra entré.

Komma igång igen

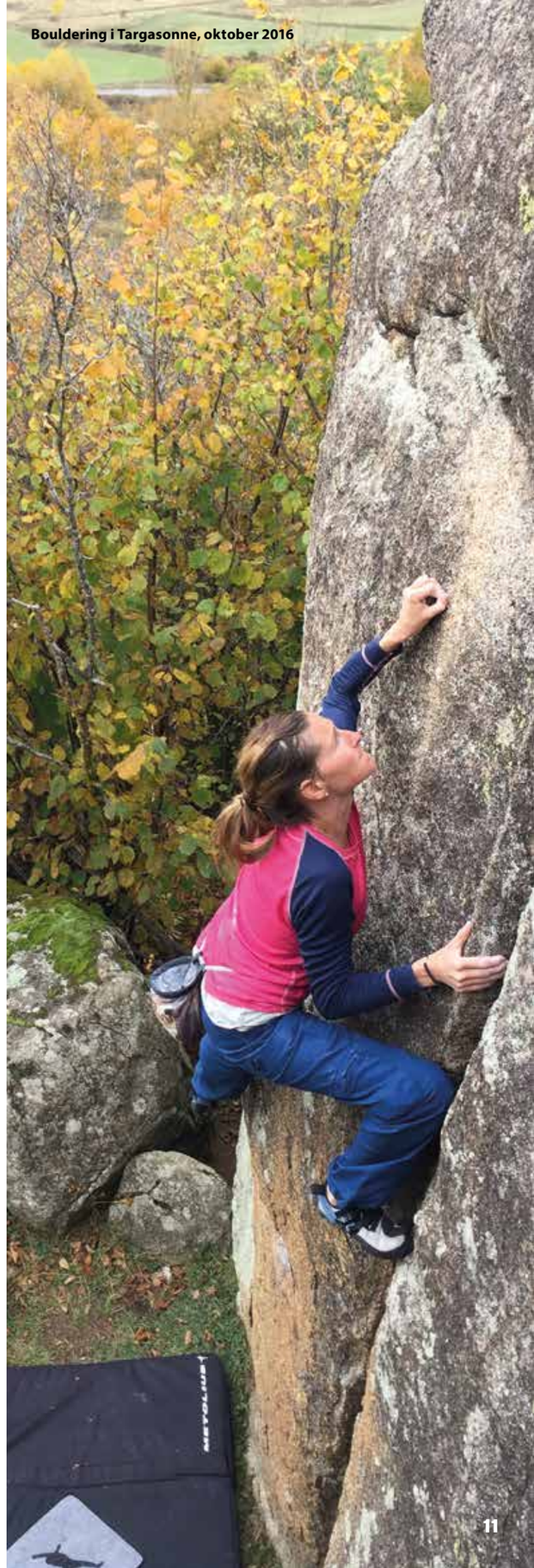
Några dagar efter förlossningen är vi återigen vid Brudarebacken, denna gång med vår nya familjemedlem i barnvagn. Vi tar som vanligt den kortaste men också brantaste vägen upp. Erik tar skärmarna och jag barnvagnen och jag minns det som extremt jobbigt. Bara att balansera med skärmen i lagom stark vind kostar kraft, men jag tycker ändå det är värt besväret.

På Toves tvåveckorsdag är vi på Ålleberg öst i förhoppning om att få flyga lite. Vi har redan hunnit vara på Torkelstorp två gånger sedan hon kom, men jag har hittills endast balanserat med skärmen. Det är en hel del vind på Ålleberg den dagen och det är länge sedan jag flög, så jag väntar in eftermiddagen för ett lugnt nedflyg. Kul att vara igång igen!

De första månaderna vill Tove äta ungefär varannan timme dag som natt och eftersom jag tar nattjänstgöringen står Erik för marktjänsten, och mer därtill. Han gör det riktigt bra. När jag vaknar på helgerna står femstjärnig frukost med cappuccino gjord på nymalda bönor, nybakat bröd och bärsmoothie redan framdukat. Även packning och matsäck inför dagens äventyr står redo i hallen. Dagens prognoser, vindstyrkor och riktningar, på alla eventuellt flygbara platser i södra Sverige, kan han också rabbla. Jag behöver bara kliva upp, klä på mig och äta frukost sedan är vi på väg. Om inte dagen visar sig lämplig för flygning så blir det klättring.

Vi testar ganska snart att övernatta i vår folkabuss med den lilla damen. I bussen finns fyra sovplatser, två där nere och två till om man fäller upp taket. Vi har ingen värme i bussen, men ett kök och en kyl som går på gas. Under våren är vi flertalet vändor till Ålleberg och Brunnstorp och även en tur till Kåseberga. Det är nog jag som blir mest lidande av nätterna i bussen. Tidig vår är det ibland bara ett fåtal plusgrader på natten och amningen tar då verkligen emot. Tove däremot ligger väl inpackad och det visar sig att hon sover bättre i bussen än hemma. Erik sussar sött på övervåningen med öronproppar för att ”få sina välbehövliga timmar”. Eftersom vi är väldigt förtjusta i att åka iväg med bussen är vi glada att allt fungerar så bra, och vi börjar genast prata om var vi ska åka till sommaren.

Vi vill åka till en plats där det både går att flyga och klättra, samtidigt som det ska vara barnvänligt. Våra resmål blir Kåseberga, Hemsedal och Aurland. Hangflygningen i Kåseberga fungerar väldigt smidigt. Det är bara för Erik att ropa på radion om Tove är



Bouldering i Targasonne, oktober 2016



Aurland, juli 2016

mammig så kan jag se till att landa inom kort. I Hemsedal är det lite annat, dit passar vi på att åka när Oslos skärmflygklubb är på plats och har kurs. Då kan en av oss åka med upp i deras buss och vi slipper att packa in och ur Tove i bussen för att köra upp varandra. I Aurland fungerar det likadant eftersom Voss skärmflygklubb är där. Det händer också att vi liftar. Eftersom Tove i stort sett vägrar flaskan vid denna tidpunkt så innebär det att hon behöver vara fulltankad för att jag ska kunna flyga. Fulltankad och gärna trött så att Erik kan söva henne genom att ha henne i en bärsele. Sedan så ska detta såklart tajma med rätt väder och vind vilket inte alltid är så lätt. När allt stämmer har jag ett fönster på ungefär en och en halv timme att flyga.

Vi klättrar en hel del också, men även där får vi tänka om. Istället för att sportklättra med rep, som vi brukade göra innan Tove, så får vi ägna oss åt bouldering. Det innebär klättring på låg höjd med en tjock matta under, även kallad crash pad. Efter vår sommarsemester på sex veckor så är vi sugna på mer. Erik har tagit tjänstledigt tio veckor från slutet på september så nu ska han bara in och jobba en dryg månad innan det bär av igen. Denna gång är siktet inställt på Sydeuropa.

Igång med flygningen på riktigt Vi åker från Göteborg med en välpackad folkabuss fylld med skärmar, crash pad, rep och slingor, barnstol, badbalja, barnsäng och hel del annat. Jag tycker alltid att det tar några dagar att vänja sig vid det ständiga flyttande av grejer fram och tillbaka, tills vi hittat ett bra system, sedan går det nästan av sig självt.

Efter en vecka i alperna kommer vi till Targasonne, en pytteby i franska Pyrenéerna, bara ett stenkast från spanska gränsen. Där ska det finnas bra bouldring har vi hört, på promenadavstånd från campingen där vi planerar att bo. Det ska även gå att flyga där, men det är svårt att hitta information om det på nätet. Så när vi bestämmer oss för att åka dit har vi inte allt för höga förväntningar på flygningen. Men Targasonne är så bra att vi stannar större delen av vår resa där. Platsen visar sig vara ett optimalt ställe för att träna termikflygning och, för de mer erfarna, distansflygning. Flygningen sker främst från Mt Mauroux som ligger på 2076 meter över havet och har en fallhöjd på drygt fyra hundra meter till landningen. Bra dagar går det att kurva upp till nästan tre tusen meter. Med sina trehundra flygbara dagar per år duger det gott åt Frankrikes enda tävlingsinriktade skärmflygskola för juniorer, som ligger i Font Romeu, fem kilometer från Targasonne. Utöver juniorerna så finns det många aktiva lokala piloter. Skolan tränar tre dagar i veckan och då kan man följa med i deras jeep upp till starten. Övriga dagar så går det en jeep upp om det är flygbart och om intresse finns, vilket innebär i stort sett varje dag. Om man bombar och vill flyga mer så tar det en timme att traska upp till starten igen. Då är det skönt att ha en lätt utrustning.

Jag och Erik turas om med flygningen, och den som inte flyger hänger med Tove och hejar på henne när hon tränar på att krypa. Eftersom Tove börjar äta vanlig mat när vi är där så är det betydligt lättare för mig att vara borta ifrån henne några timmar. Det känns väldigt kul att få chans att komma in i flygningen på riktigt och inspirerande att se alla dessa duktiga piloter som är bra vägvisare till termikblåsorna och får det att se så lätt ut. Jag känner att jag mest chansar i jakten på den svaga hösttermiken. Det funkar ibland men jag har stor förbättringspotential, om man säger så. Ängslig som jag är gillar jag inte heller att flyga för nära andra, så min taktik är snarare ”avoid the gaggle” än ”join the gaggle”. Den taktiken slutar oftast med en snabb färd ner till marken. Tur att det finns en glad bebis på landningen som alltid blir lika glad att se sin mamma, även om jag spottar och svär över min bombning.

Vi stannar i Targasonne i fem veckor tills prognoserna utlovar snöblandat regn och stark vind, då förflyttar vi oss söderut. Sista delen av resan spenderar vi i Albarracín, ett klätterområde nära Valencía, och därefter i Alicante för lite guidad flygning.

När vi kommer hem från resan har Tove hunnit bli åtta månader och spenderat nästan halva sitt liv i bussen. Jag som inte visste om det skulle bli så mycket fluget den första tiden efter att Tove kom kan nöjt titta i loggboken och konstatera att det under hennes första åtta månader blivit nästan 80 flyg och drygt 25 timmar i luften.

Text: Malin Heyman Foto: Erik Heyman



Balansering i Brudarebacken, maj 2016





Att kunna flyga snabbt ligger överst i utvecklingskurvan och utan de grundläggande insikterna och färdigheterna så vilar resultaten oftare på tur än på skicklighet. Kurvningen är en av hörnstenarna när det gäller XC och tekniken ska sitta som gjuten i ryggmärgen. Först då kan man få de där extra marginalerna oavsett vilken luft man hamnar i. Utan dem är det svårt att spela detta tredimensionella schackspel.

För att kunna flyga snabbare och därmed kunna utnyttja dagens fulla potential är det viktigt att kunna grunderna. Det handlar både om att kunna kurva och att välja rätt väg. Men även om att veta när man ska byta växel och vilka linjer man ska välja för att hålla sig uppe. Notera att inget ännu har nämnts om att trycka speed.

— GRUNDERNA —

1. LÄR DIG ATT KURVA BRA

Blåsorna fungerar inte hur länge som helst. Genom att roffa åt sig så mycket höjd som möjligt innan den dör är grundläggande för att maximera möjligheterna att komma vidare.

2. KURVA BARA SÅ LÄNGE DU BEHÖVER

Stanna inte för länge i blåsorna! Det här är svårt i början, så skaffa mer höjd än du behöver. Allteftersom kommer du att kurva effektivare och gå på glid tidigare.

3. VÄLJ BRA LINJER

Genom att välja bra linjer och följa solen och vinden förlorar du mindre höjd och kan minimera kurvandet

4. ANPASSA FARTEN EFTER VÄDRET

Motvind och sjunkområden försämrar glidet högst påtagligt. Därför måste man kunna använda skärmens hela fartregister.

— BYTA VÄXEL —

När man närmar sig mer stabil luft eller en krånglig passage är det oftast bäst att tanka höjd. En helt annan taktik alltså än när man flyger i aktiv luft. När piloter pratar om att ”byta växel” blandas det ofta ihop med farten vi har när vi närmar oss nya förhållanden. Men det är mer subtilt än så. När man byter växel måste man även ändra förhållningssätt när det handlar om vilka blåsor det är värt att stanna och kurva i. När man ligger högt en bra dag så lönar sig det oftast att flyga igenom svagare lyft och vänta tills man hittar en blåsa som är tillräckligt stark för att vara värd att kurva i.

När man smyger sig över ett landskap med stabil luft och där man risker att bomba eller fastna om man hamnar långt under inversionen, är det viktigt att hålla sig så högt som möjligt. Då måste man börja leta efter hotspots med supervarm luft som orkar ta sig upp genom den döda luftmassan. I survival mode är inte farten viktig alls utan då gäller det att kurva i allt som överhuvudtaget stiger. Genom att kunna läsa av hur förhållandena ser ut längre fram samtidigt som man undviker partier som inte lyfter kan man klara sig över områden som ser helt omöjliga ut, även om det ibland krävs en hel del tur också.

Foto: David Bengtsson

— SPEED TO FLY —

Moderna flyginstrument kan ofta visa glidtalet i realtid. Genom att lära sig hur glidet påverkas av hur vi använder speeden kan det betyda skillnaden mellan att komma in för lågt för att kunna ta sig upp eller att istället komma fram med tillräcklig höjd för att kunna ta sig vidare.

En tumregel att använda i motvind är att trycka så mycket speed som behövs för att markhastigheten ska börja närma sig skärmens trimfart. På så sätt får man bästa glidet. Men för att nå en blåsa som ligger framför en gäller det att trycka så mycket speed som möjligt utan att riskera en frontkollaps. Prestandan försämras oftast mer av att flyga för sakta än att flyga för fort. Men naturligtvis måste man flyga försiktigare ju närmare man är marken.

— SPEEDA SIG IGENOM TURBULENS —

Ibland är den bästa speed to fly att trycka full speed. Det medför att framkanten på skärmen blir mer instabil på grund av den låga anfallsvinkeln. När den kollapsar blir det ofta dramatiskt. Därför är det viktigt att ha strategier för att minimera risken för kollapser i högre hastigheter när luften är turbulent.

Sedan länge har det funnits två tankesätt när det gäller att hålla skärmen flygande under hög fart. Den ena använder sig av speeden och den andra av de bakre bärremmarna. Bägge sätten har både för- och nackdelar. Under årens lopp har tillverkarna gjort det lättare för oss piloter med bollar eller loopar på B och C-paketen. På senare tid har även smarta sammankopplingar tillkommit mellan B och C så att profilen kan dras ner steglöst.

— ATT KONTROLLERA PITCH —

1. PITCHKONTROLL MED SPEEDEN

Den här metoden är lite utdaterad men består av att man styr skärmens anfallsvinkel genom att trycka mer eller mindre speed beroende på skärmens rörelser. Både teoretiskt och med övning fungerar det relativt bra, men vid närmare anblick används benmusklerna som både är stora och klumpiga. Ju större muskler ju mindre känsliga är de.

2. PITCHKONTROLL MED BÄRREMMARNA

Genom att använda B eller C-paketen för att stoppa dykningar och vridningar ökar kontrollen av skärmen på flera sätt. Feedbacken går via armmusklerna som är mindre och känsligare och gör det möjligt att reagera och kontrollera skärmen mer exakt.

Att styra med bärremmarna är ungefär som att använda bromsarna, men det krävs lite mer kraft. Precis som med bromsarna är det viktigt att låta skärmen ta fart efter kraftiga korrigeringar. Dra inte hårdare än du behöver och bara så länge skärmens position kräver det. Jag gillar tanken att man ska vara som en spegel mot luften. Om den skriker åt oss, så skriker vi tillbaka. Om du hör en viskning så viskar du tillbaka.

Ingen av sätten är perfekta, men de är de bästa vi har för att undvika eller åtminstone minimera kollapser i stökig luft.

Till höger: Författaren Kelly Farina kontrollerar pitchen med hjälp av B-remmarna medan han speedar. Med blicken söker han av framkanten för att se om den börjar deformeras.

— ÖGONKONTAKT MED SKÄRMEN —

I början av skärmflygeran gavs det en del mindre bra råd. På den tiden var de flesta överens om att det bara var nybörjare som tittade upp i skärmen. Man skulle helt enkelt känna vad skärmen höll på med utan att behöva titta upp.

Trots att det ligger en del sanning i det påståendet är det åtminstone min uppfattning att det inte fungerar i alla situationer – i synnerhet inte när man speedar. Våra ögon är betydligt snabbare med att upptäcka rörelser och deformationer i framkanten som snabbt kan övergå i kraftiga inslag.

Att reagera på vad vi ser snarare än på vad vi känner är betydligt snabbare i det här fallet också eftersom känslan förmedlas via stora och mindre känsliga muskelgrupper. När du märker att speeden börjar slacka och tappa tryck är det redan försent. Då återstår bara fritt fall tills skärmen återhämtar sig.

Text och foto: Kelly Farina
Översättning: Lars M Falkenström

Det här utdraget är en redigerad version av ett kapitel från Kelly Farinas nya bok Mastering Paragliding. För mer detaljer kring teknikerna som nämns i artikeln kan man besöka hans hemsida på **www.austrianarena.com**



En stabil dag i Bassano del Grappa i Italien. Termiken är svag längre fram och därför är det viktigt att växla ner för att kunna ta sig i mål.



Entering the rugged cliffs of Mordor, land of Orcs in the Middle Earth?
Nej, det är Jerry Materez som flyger distans på Teneriffa. Ön som sticker upp ur Atlanten erbjuder ofta fina flyg åt frusna svenskar under vinterhalvåret.
Foto: Jimmy Carlsson

Hängflygresa till *Lanzarote*



Visst ska man åka till Lanzarote under vintern när det är sparsamt med flygmöjligheter hemma. Det är ett populärt resmål för många europeiska piloter och har varit det så länge jag kan komma ihåg. Första resan gjorde jag 1992 och då hade mina kompisar redan gjort flera vändor.

Ifjol åkte vi ett gäng på fem piloter från norra Sverige och det är ju inte helt utan ansträngningar att få ihop det. Vi kör ju ned till Arlanda med bil och tar flygutrustningen med oss. Det är ungefär 100 mil för mig som har längst. Man bokar resan med charter och betalar extra för vingtransporten. Det kan variera i priser, men vi har hamnat på cirka 10 000 kronor per person inklusive allt för en vecka. Då är mat, boende, hyrbilar och bilresan hemma inräknad.

Hur gör man då om kompisarna inte är på då man vill åka? Finns det ingen lättare variant? Ja, det gör ju det och det är det jag har provat nu. Jag har packat mina grejer och kläder i selen och flugit från Luleå via Arlanda ner och bokat hyrvinge och transporter med Johnny Nilssen på Lanzarote. Han är norrman och bor där stora delar av året och har byggt upp en vettig verksamhet för hängflygare. Han kan ön väl och det är väldigt enkelt att slippa bry sig om en massa praktiska arrangemang. Bara en sådan sak som att hitta en parkering för hyrbilen med alla vingar på taket. Det har ju hänt att vingar har blivit stulna. Nu får man besked om upphämtning via messenger och det är bara att vänta utanför hotellet på utsatt tid.

Tiden för min resa sammanfaller med Canary Open som är en FAI-tävling på ön som går varje år i december. Därför är det fullt med flygfolk på plats och det värmer ett gammalt hängflyghjärta när man ser alla bilar med vingar på biltaken. Jag ska inte tävla, men det går ju bra att friflyga också. Det rör sig om cirka 50 tävlande och förmodligen 20-30 friflygare. Som friflygare väljer man då att flyga före och efter tävlingsstarten. När det inte är tävling, så är det mindre noga. Det är gott om plats i luften och oftast god disciplin bland piloterna. Är det trångt någon gång, så är det vid starten och då är det ofta någon oerfaren PG-pilot som har parkerat där när det är för blåsigt mitt på dagen. Tävlingsarrangören kan spärra starten för friflygare om man inte registrerar sig och lovar att följa reglerna som att kurva åt samma håll på starten.

Johnny har sin bas i Yaiza där han har köpt ett hus. Där har han boende för 4-5 personer och man delar på allt som ett team. Vi som inte ryms får boka hotell och Johnny kör sin minibuss och hämtar upp efter vägen. I källaren har han ett garage med förråd för vingar och en liten verkstad för reparationer. Många har lämnat sina Lanzarotevingar där och nu var det totalt 40 vingar i garaget. När österrikaren Tom Weissenberger har tagit ut sina kajaker därifrån, så går det in några till. Tom har en liknande verksamhet på ön, men mer inriktad på high performance-skolning. Det är dyrare och det krävs att man kan flyga toplessvinge och distans för att få boka. Förmodligen är det en bra skolning för den med tävlingsambitioner. Inte för att Johnny inte kan det, han är ju rankad fyra i Norge och deltar i landslaget. Därför har man alla möjligheter att utvecklas med honom. Han är norsk instruktör och tandempilot också. Han har själv åtta vingar nu och jag hyrde en Wills Wing Sport2 155.

Den kostar 175€ för en vecka och han vill ha en deposition på 500€ som man får tillbaka om grejerna är hela. Transporten kostar 100€ för en vecka och han tar 120€ för en bädd i dubbelrum och har man tur får man dela rum med vingarna i garaget:-) Jag som inte ryms där får ju något högre kostnader med hotellet, men totalt sett blir det inte så mycket.

Flygväder hittar man på vanliga siter på internet och flygställena heter: Famara, Tina Soria/Macher/Asomada (olika namn, samma plats), Mala, Orzola, Mirador del Rio, Yaiza och några till. Sök på Youtube eller Vimeo, så har ni många timmar med underhållning.

Beroende på vindriktning och styrka, så väljer man olika ställen förstås, men ibland fungerar alla samtidigt och det beror på att ön är som en skorsten med havet runtomkring. Hur hittar man dit då? Utan lokal kännedom blir det ju svårt, men man kan ju fråga sig fram när man ser var det flygs. Bäst är det att åka med någon som har varit med eller fråga Johnny. Efterhand lär man sig själv.

Ju mer erfaren man är, desto mera får man ut av resan. Har du inte hangbehörighet och höjdflygning, så behöver du instruktör. Även om du har flugit mycket så kan det vara bra med instruktioner då det bitvis kan vara mycket vind. Förr hade man kurser här för nybörjare och det går säkert att få till nu också. Det är ju en bra skola i ett behagligt klimat och inte sällan kan man få ihop 20 timmar på två veckor som färsking. Dessutom gör man det på vintern när man annars skulle ha haft uppehåll och kan börja säsongen hemma med bra flygtrim.

Mitt mål med denna resa var att få flyga på långa hanget på Famara som sträcker sig 20 kilometer mot nordväst. Tidigare stämde inte vinden, men nu fick jag till det med en flygning på tre timmar och spotlandning på beachen där det kryllade med badgäster och surfare. Jag loggade 8:40 denna gång. Säsongen sträcker sig från oktober till mars och det är värt flera turer. Både Johnny och Tom Weissenberg hittar du på Facebook med sidorna Hangliderlanzarote och Wingsontour. Reidar Berntsen har många fina bilder och filmer.

Text och foto: Gunnar Remer









TA MED VINGEN PÅ FLYGET

Tidigare har jag ofta fått höra ”Ta inte med vingen på flyget, det blir bara problem!”. Men det har jag nu gjort vid tre tillfällen utan större problem och jag vet flera andra som också gjort det. Lite att styra med blir det, men gör man rätt ska det fungera. Jag påstår härmed inte att det inte kan bli problem, för så värst stor erfarenhet har jag inte. Men jag tycker inte man ska låta bli drömresan bara för att man tror att det är svårt att få med vingen på flyget. Jag har tagit min vinge med Lufthansa från Los Angeles till Köpenhamn, via München och med TAP från Köpenhamn till Rio de Janeiro via Lissabon, tur och retur.

När du bestämt dig för att åka så bör du först kontrollera att aktuellt flygbolag verkligen tar med hängglidare. Det är inte alla som gör det. Det enklaste är att kolla vad de skriver om ”sport equipment” eller ”oversized bagage” på deras hemsidor. Både TAP och Lufthansa har med hängglidare i deras bagagelistor. När du väl bokat biljett är det jätteviktigt att anmäla (ofta via telefon) vad du ska ha med dig för bagage med mått och vikt, t.ex. ”hang glider, 400×30×30 cm, 32 kg”, samt att få bekräftat att detta är möjligt på de aktuella flighterna. Det sistnämnda beror på vad de använder för flygplanstyper.

Observera att max vikt per kolli är 32 kg, är det tyngre får man skicka med fraktflyg. En modern topplessvinge väger 32 kg eller däröver utan emballage, så för att klara vikten fick jag dela upp vingen i två kollin. Jag tog ur yttre vingrör (vingen måste ändå kortpackas), lattor, vingtippar samt speedbar och la dem i ett skidfodral tillsammans med extra bygelben. På det sättet fick jag ned vikten på vingen till 32 kg. Jag flyger en Wills Wing T2 144. Nackdelen med detta tillvägagångssätt är att man får betala för två kollin. På turen från Köpenhamn till Rio de Janeiro blev kostnaden 150 Euro + 150 Euro = 300 Euro för att få över vingen, enkel väg. Är man två skulle man kunna packa yttre vingrör, lattor med mera i ett större gemensamt skidfodral eller motsvarande för att spara lite pengar eftersom den sammanlagda vikten på det kollit ändå underskrider 32 kg.

När man anmäler extrabagage är det lika bra att betala direkt. Vänta inte tills du står på flygplatsen, för då blir det med stor sannolikhet strul! Jag angav mitt kreditkortnummer samt lite andra upplysningar till telefonoperatören på TAP, sedan var det klart.

Efter att man anmält och fått bekräftat att flygbolaget tar med bagaget så måste man packa och emballera vingen på ett bra sätt. Risken för skador under flygplatspersonalens hantering av vingen är det som gjort mig mest nervös. Eftersom maxvikten är 32 kg så kan man glömma transportlådor eller motsvarande för en topplessvinge, det blir för tungt. Jag löste det genom att placera fyra liggunderlag runt vingen innanför fodralet. De täckte hela vingen och gav ett bra yttre skydd mot stötar och repor. Jag skyddade också känsliga och utsatta delar inuti vingen, som rörändar, bygelben och korsbommarnas infästning, med liggunderlagsbitar. Allt detta fick plats i fodralet och gav ett ganska tajt och stötdämpande emballage. Åker man från USA måste man vara beredd på att de ska kunna öppna emballaget för att ”sniffa” efter bomber och annat misstänkt material. Från Köpenhamn och Rio gjorde de aldrig det och jag såg flera andra som skeppade över sina vingar invirade i plast och tejp. Åker jag fler gånger, och destinationen inte är USA, kommer jag nog att avsluta med att vira in hela vingen i sträckfilm (emballageplast) som då ger ett extra skydd. En fördel kan också vara att märka dina kollin med ”FRAGILE” skyltar. Vet inte om det hjälper, men det skadar i alla fall inte.

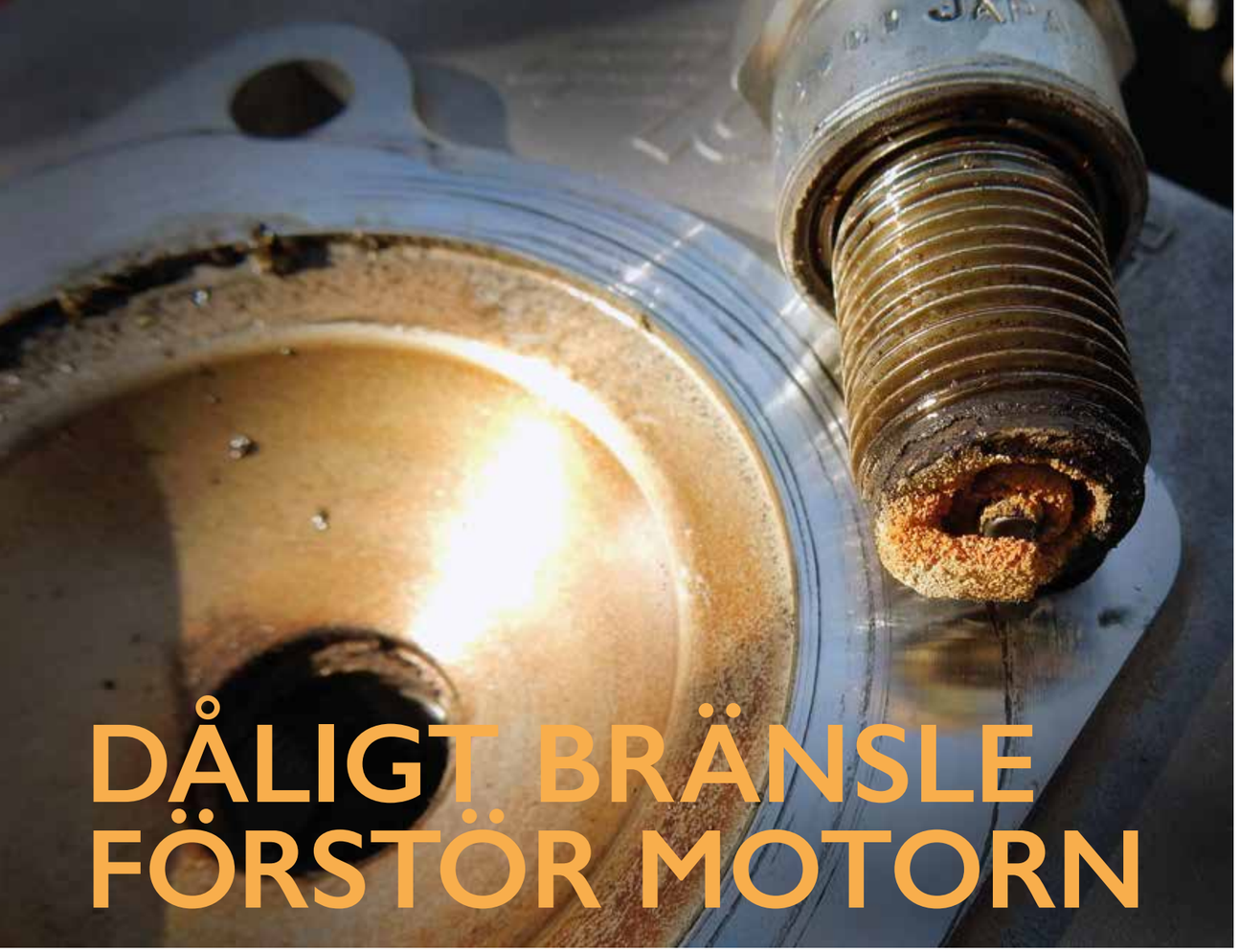
Ett annat problem man ställs inför är att hantera allt bagage på flygplatsen. Resväska, handbagage, vinge, skidfodral och sele blir en del att släpa på. Totalt hade jag ungefär 85 kg bagage med på resan till Brasilien. En kortpackad hängglidare är inte så hanterbar inne i en terminal, men detta löstes genom att tillverka en liten platta med två små hjul som enkelt kunde spännas fast i ena änden på vingen så att man därmed bara behövde lyfta vingen i andra änden och rulla den på hjulen efter sig. Använd inte träplatta till att fästa hjulen på, det tyckte flygplatspersonalen i Rio inte om eftersom det var organiskt material och därmed måste konfiskera den. Ett annat sätt är att lägga vingen på två bagagevagnar, men det är svårt om man är ensam eller om man är två med varsin vinge.

De gånger jag transporterat vingen med flyg, vilket alltid inneburit mellanlandning med omlastning, har gått bra! Inga skador alls på vingen. Den enda noterade skadan är en två centimeter lång repa på vingens fodral. Vid flygningen från Los Angeles till Köpenhamn var det dessutom strejk på Lufthansa som drabbade flighten från München till Köpenhamn. Det innebar att de bokade om oss till SAS på den delen av resan. Trots att SAS inte angivit hängglidare i sin bagagelista gick det bra och vingen kom fram i tid utan skador.

På resan till Rio från Köpenhamn höll det på att gå åt skogen på grund av att vi inte betalt i förskott. På flygplatsen i Köpenhamn visste de inte hur och hur mycket de skulle ta betalt så vi höll på att missa flyget medan de strulade med det. De hade dessutom mage att ta 150 Euro per man för mycket betalt av oss. Men vingarna kom i alla fall fram i tid till Rio och de var hela. På resan från Rio till Köpenhamn betalade vi i förskott och hade inga som helst problem. Personalen var dessutom mycket hjälpsam på flygplatsen i Rio och hjälpte oss att bära vingarna från incheckning till bagageinlämning två våningar ned!

Så kort och gott, räds inte att ta med vingen på flyget, utan gör slag i saken och boka din drömresa och ut och flyg! Visst, det är lite obekvämt, men det är vi väl vana vid, vi hängflygare? Belöningen blir så mycket större! Jag kommer inte att tveka inför att ta med mig vingen igen.

Text och foto: Thomas Hylander



DÅLIGT BRÄNSLE FÖRSTÖR MOTORN

En paramotor får ofta jobba hårt för att leverera tillräckligt med effekt när piloten behöver maximalt manöverutrymme, i synnerhet om det är varmt och om motorn pressas under lång tid. Använder man dessutom bränsle av lägre kvalitet eller med felaktig blandning av luft och bränsle kan det snabbt orsaka slitage på motorn som förkortar livslängden rejält. Några av de stora bovarna i dramat är bensin som innehåller etanol, saknar nödvändiga tillsatser eller som har lagrats för länge.

Dessvärre blir det allt svårare att få tag i bensin som är helt fri från etanol och det gäller både i Europa och I USA. Etanol kan ställa till med stora problem i bränslesystemen på en tvåtaktsmotor med hög effekt och ska därför undvikas så långt som det är möjligt. Ett annat välkänt problem med etanol är att det försämrar blandningen med helsyntetiska oljor.

Om man använder bensin med etanol ska den köpas av de större bensinbolagen som har rätt tillsatser och rengöringsmedel som minskar sotavlagringen i cylindern och även förhindrar att förgasaren geggar igen. Vissa tillverkare bland annat Miniplane, tillåter användandet av bränslen med lägre kvalitet men påpekar att det kan leda till högre arbetstemperaturer som i sin tur kan skada motorn genom överhettning.

OLIKA BRÄNSLETYPER BEROENDE PÅ SÄSONG

Det är viktigt att känna till att bensinmackarna har olika typer av bensin beroende på säsong. Många har fått lära sig den hårda vägen att bensin som är raffinerad under vintertid kan orsaka ånglås i förgasaren om den används under varma sommardagar. Det leder till att motorn får en magrare blandning än normalt vilket kan orsaka skador vid hög belastning. Dessutom använder de flesta paramotorer, till skillnad från övrigt flyg, vakuumpumpar för att förse förgasaren med bränsle. Det skapar ett undertryck som ytterligare ökar risken för att bensinen når kokpunkten och därmed kan orsaka ånglås.



Om du använder bränsle med lägre oktantal eller av sämre kvalitet kan du prova med att lägga till några tändstiftsbrickor för att minska kompressionen och därmed sänka arbetstemperaturen. Det är ganska enkelt att testa och det räcker med att flytta över en eller två brickor från några gamla tändstift. Skulle avståndet bli för stort är det ingen risk för motorskador annat än att motoreffekten minskar något.

Varning: använd inte bensin med mer än tio procent etanol. Det kan förstöra din motor!

RISKERNA MED ETANOL Etanol är ett starkt lösningsmedel som påverkar de ickemetalliska delarna i ett bränslesystem. Det kan snabbt förstöra slangar, packningar, membran och filter. Det kan bland annat få slangar att svälla så mycket att bensinfiltret kan lossna. Etanol är hygroskopiskt och drar till sig vatten och leder även elektricitet. Det ger elektrolytiska effekter som korroderar metallerna i motorn och som också är orsaken till varför det ofta är problematiskt att använda tvåtaktare i marin miljö.

Låt inte etanolblandad bensin finnas kvar i bränslesystemet längre än en månad åt gången. Ska man inte använda motorn på ett tag så bör man därför blåsa ur systemet för minska risken för skador i förgasare och membran orsakade av etanolen.

Är du det minsta osäker på om bensinen innehåller etanol eller inte ska du använda en halvsyntetisk olja eftersom helsyntetisk olja har svårare att blanda sig i etanol. I övrigt ska helsyntetisk olja användas i enlighet med tillverkarens rekommendationer. Kom ihåg att bara tvåtaktsolja med oljestandarden JASO FD bör användas till paramotorer. Helst ska oljan blandas med bränslet så tätt inpå flygningen som möjligt eftersom oljans smörjegenskaper försämras i kontakt med luft.

Billig bensin kan förkorta paramotorns livslängd rejält. I synnerhet om man flyger mycket på havsytenivå. Här är en uppställning med olika bränsletyper rankade efter lämplighet:

1. Flygbensin (AVGAS) med tillsatser
2. Flygbensin (AVGAS) utan tillsatser
3. 98oktanig oblyad bensin utan etanol
4. 98oktanig oblyad bensin med mindre än tio % etanol

AVGAS kan med fördel användas till alla paramotorer och är att föredra framför alla andra bränslen på grund av det höga oktantalet, sin lagringsstabilitet och renhet. Det blandar sig även väl med alla typer av tvåtaktsoljor. AVGAS är det överlägset bästa bränslet vid flygning i lufttemperaturer över 35 grader. Flygbensinen finns att köpa på de flesta flygfält och kostar cirka 18 kronor litern.

VARNING FÖR AKRYLATBENSIN Akrylatbensin, bland annat av typen Aspen, anses vara ett mer miljövänligt bränsle och används till många motorredskap. Akrylat är liksom flygbensin relativt stabilt och kan lagras upp till två år. Den är dock betydligt dyrare och kostar 25-30 kronor per liter och säljs i femlitersdunkar. Men tankar man sin paramotor med det kan det leda till haveri. Henric Höggren på Official Polini Service Center i Örebro driver en av få auktoriserad serviceverkstäder för paramotorer. Han har sett vilka konsekvenser användningen av akrylatbensin kan få.

– Det har blivit en tydlig ökning av haverier på sista tiden när fler piloter vill flyga mer miljövänligt. För vad många inte vet är att akrylat är en helt annan typ av bränsle. Anpassar man inte bränslesystemet så att motorn får en fetare blandning kommer den att gå varm och sedan går den sönder.



Det går alltså att använda akrylat som flygbränsle om man justerar förgasaren och byter ut vissa munstycken. Men många tillverkare av paramotorer avråder från att använda akrylatbensin och gör även begränsningar när det gäller garantin.

BRÄNSLE ÄR FÄRSKVARA All bensin som man köper på macken försämras ganska snabbt och förlorar sitt oktantal redan efter några veckor på grund av oxidation. Man ska därför undvika att använda bensin som förvarats i mer än ett par veckor. Bor man i områden med hög luftfuktighet måste man dessutom vara ännu mer noggrann eftersom etanolen ökar risken för vattenkontaminering. Det är också därför som bensinen inte bör innehålla mer än tio procent etanol. Det finns dock produkter man kan tillsätta som gör att bensinen kan förvaras i upp till ett år.

Det går att mäta mängden etanol med ett enkelt och billigt testinstrument. Om bränsle med tio procent etanol innehåller vatten kommer det att visa en alkoholhalt på mindre än tio procent. Men om man är säker på att det är etanolblandad bensin och mätaren plötsligt inte visar någon alkoholhalt alls, så kan man vara säker på att bränslet är mättat med vatten. Ett sådant bränsle kommer med största sannolikhet att förstöra en tvåtaktsmotor eftersom smörjningen av kolv och lager försämras kraftigt på grund av den emulsion som bildas mellan olja och vatten.

Man bör även överväga att installera en motortemperaturmätare då förgasare som är designade för ren bensin ger en magrare blandning med etanolblandat bränsle och ökar risken för överhettning.

Text och foto: Hadley Robinson
Översättning och bearbetning: Lars M Falkenström

Tack till Henric Högggren på FlyOne och Tomas Peterson på TP-sport för tips och råd kring flygbränslen. Texten är en kraftigt förkortad och omarbetad version av en artikel skriven av Hadley Robinson på Southwest Airsports i Texas. Texten i sin helhet hittar du här: goo.gl/EK1qTu

För att komma bland de tio bästa måste man i praktiken landa på 00 eller i alla fall på det elektroniska mätinstrumentet (max 16 cm) vid varje flyg. Det kan också nämnas att många av de bästa precisionspiloterna också tävlar i distans (XC).



Precisionslandning:
Med en marginal på 2 cm

"Förstår ni vad ni har gjort!?" **Året är 1999 och orden uttalas av sloveniens delegat på det årliga CIVL Plenary-mötet i Köpenhamn. CIVL har precis godkänt Storbritanniens idé om att organisera ett världsmästerskap i precisionslandning år 2000. Den slovenske delegaten inser att detta är något sensationellt och som kan utvecklas till en helt ny gren inom skärmflygningen.**

Jag var då med i CIVLs styrelse och som gammal fallskärmshoppare med bakgrund i precisionstävlingar får jag ansvaret för den nya grenen Paragliding accuracy. En spännande utmaning och de första åren går åt att skapa ett regelverk och sprida infomation om vad precisionslandning handlar om. Då var målpunkten hela 5 cm i diameter. En landning mitt i prick skulle ge det eftertraktade 00-resultatet. Som maxresultat kunde man få 10 meter.

Sedan dess har det hänt väldigt mycket och idag finns det fler än 1000 tävlingspiloter från drygt 20 länder i CIVLs WPRS databas. I år organiseras över 60 category 2-tävlingar och mellan 5-14 maj kommer det nionde världsmästerskapet att hållas i albanska Vlora.

De bästa länderna i Europa – Slovenien, Tjeckien och Storbritannien – som länge dominerat precisionslandning, har idag stenhård konkurrens från de asiatiska länderna, särskilt Kina, Thailand och Indonesien. Albanien, Estland och USA är exempel på nykomlingar i VM-sammanhang. I Skandinavien har Estland precis tagit initiativ till en Open cup-tävling med en deltävling i varje deltagande land. Där ingår Estland, Lettland, Litauen, Vitryssland och Ryssland. Det finns också en Paragliding Accuracy World Cup.

Precisionslandning är ett utmärkt sätt att visa skärmflygning inför publik. Grenen är lättorganiserad och tävlingar kan hållas året om eftersom man inte är beroende av termik. Det är enkelt för åskådarna att hänga med i vem som har ledningen och tävlingarna uppmärksammas ofta i media eftersom målområdet brukar ligga centralt. På kommande VM i Albaninen ligger målet på sandstranden i den fina kuststaden Vlora med starten på berget bredvid. Vinsch som startmetod fungerar naturligtvis också. En stor fördel är också att piloter med lägre erfarenhet kan delta och man tävlar både individuellt och i lag. På kontinentala och världsmästerskap krävs att man åtminstone har PP4.

Säkerheten har ibland ifrågasatts i samband med precisionslandning och i början skedde det en del olyckor, men idag är det väldigt sällsynt. Piloten måste förbli stående efter landning, annans straffas man med ett maxresultat på 10 meter vilket i praktiken innebär att man direkt är borta ur tävlingen. Risktagande löner sig alltså inte. En topplacering på de stora tävlingarna kräver mycket träning, målpunkten på det elektroniska målet är idag två centimeter i diameter. Nuvarande världsrekord på tävling är elva landningar på rad med ett resultat på max fem centimeter avvikelse per flyg.

Efter ett par års paus från precisionslandning är jag idag återigen ordförande i PGAs (Paragliding Accuracy) kommitté inom CIVL och har det stora nöjet att leda ett gäng mycket entusiastiska frivilliga. Grenen kommer bara att fortsätta växa och en av våra stora utmaningar just nu är att skapa bra strukturer för domarutbildningar. Inom denna gren kan man också ”göra karriär” och vara med som domare.

Om du är intresserad av Paragliding Accuracy kan du ta kontakt med mig, jag hjälper gärna till. Mer information finns på ww.fai.org och på www.paragliding.al kan du läsa mer om årets VM i Albanien.

Text och foto: Riikka Vilkuna



En sydkoreansk pilot på asiatiska mästerskapet i Kazakstan 2016. En bra landning börjar med en lugn final.



Martin Jovanoski förbereder sig att sätta ner tån mitt på punkten. Domarna är redo att kontrollera vilken fot som tar i marken först.

I huvudet på en: INSTRUKTÖR



Fredrik Gustafsson

ÅRE 1992 Jag köper utrustning, tar en grundkurs, flyger 50 flyg i fjällen och drar ensam på tågluff genom Europa med skärmen på ryggen samt en liten rygga med tandborste och extra kläder. Äventyret börjar så smått puttra på…

Under tågluffen passeras Chamonix och där träffar jag ingen mindre än Robbie Whitall, dåvarande världsmästaren i skärmflyg. Det bidrar i sin tur till att jag sju år senare hittar till Greolieres där Bruce Goldsmith, David Dagault och restan av Ozonegänget bor och flyger. Robbie är faktiskt en av grundarna av Ozone.

UNDER SJU ÅR TILLBRINGAR JAG oktober till februari i Greolieres tills jag känner mig nöjd med den trakten. Utan att överdriva flög jag rätt mycket där.

Under åren i Greolieres blir jag mycket god vän med Marcus King som jobbar för XC Mag och det leder till en hel del fotojobb för tidningen. Det blir många resor, festivaler och tävlingar jorden runt och en himla massa tokiga upptåg med dem förstås.

Men redan 1993 gör jag mina första veckor som hjälpinstruktör för Lars och Andreas Hedström. Åre blir mitt hem i över 26 år och vår och sommar jobbar jag som instruktör och tandempilot på Skysport. Åre är helt klart ett fantastiskt ställe att flyga på och när vädret är på den goda sidan är Åre i världsklass. 2013 blir det sista året som instruktör för Skysport och sedan är det dags för ett nytt tvärt kast i äventyret.

Jag flyttar till Vänersborg i västra Götaland, tillbaka till trakten där jag växte upp. Nya hemmaberget blir Ålleberg och några år senare startar jag skärmflygskolan Carpe Diem på sensommaren 2015. Ålleberg är en fantastisk liten kulle som erbjuder flygning för alla kategorier av piloter! Där finns även härliga lokalpiloter och området har en hyggligt lång säsong för att vara Sverige! Jag stortrivs i den nya miljön. Drömmen är att kunna leva på att bara jobba med skolning på Ålleberg!

FÖR ATT YTTERLIGARE VIDGA VYERNA jobbar jag även ett par sommarmånader hos Pierre på Skyadventures i Kåseberga. Skoj med miljöombyte och att vara konsulterande skärmflyginstruktör Gustafsson!

Det som har tagit upp en hel del av min tid det senaste året är jobbet för Flyspain i spanska Algodonales. Det innebar att jag behövde skaffa mig instruktörslicens även för det brittiska utbildningssystemet BHPA. Det är en ny utmaning att utbilda på engelska och i enlighet med deras utbildningsplan, så kurser och examen har tagit tid. Men nu är jag äntligen färdig BHPA-instruktör!

Största äventyret hittills är ändå resorna till Bir i norra Indien. Där varvade jag friflygning med jobb som guide och tandempilot för Himalayan Skysafaries. Magisk flygning tillsammans med John Silvester, stora berg och massor av gamar…

MEN SKÄRMFLYGÄVENTYRET ÄR långt ifrån över och det kokar för fullt i grytan. Ålleberg, Algodonales, Åre, Little clouds skärmar till folket, volbiv-resor med mera finns med i tankarna…

För mitt eget höga nöjes skull står distansflyg med nya tandemskärmen och min kära sambo Bettina överst på önskelistan. Dessutom vore ett par långa distansflyg från Dingle och en volbiv i Grazalema ytterst stimulerande . Helst redan i år!

Flygande scouter

I juli 2015 fick jag ett mail från en man vid namn Fadi Chajra från Södertälje Scoutkår som var intresserad av att komma i kontakt med min firma Backyard. Han planerade ett stort scoutläger i närheten av Sparreholm under sommaren 2016 och ville ha med skärmflygning som aktivitet. Därefter följde en lång mailväxling som till slut resulterade i att 84 unga scouter och ledare fick möjlighet att se jorden från en tandemskärm. Det här är historien om optimismen och eldsjälarna som gjorde det här lite galna eventet möjligt.

Jag och Fadi kom tidigt överens om de övergripande detaljerna som pris och hur många deltagare det skulle bli på ett ungefär. Men de mer avancerade sakerna som vilket fält vi skulle kunna vara på och vilken vinsch vi skulle använda för att ta oss upp i luften med var fortfarande ett helt oskrivet kapitel.

Efter att ha rekat fält bland åkrarna i området runt Sparreholms slott hittade jag så ett fält som möjligen kunde fungera. Det var egentligen en liten, rak grusväg mellan en åker och ett osått fält bara några få kilometer söder om scoutgården. Vägen ligger i rak sydvästlig-nordostlig riktning och är cirka 800 meter lång. Min flygkarta visade att fältet låg utanför Nyköpings CTR och att TMA började på 1500 fot. Här kanske det kunde gå... Jag beslöt mig för att fråga bonden som mest tyckte att det hela verkade spännande. Försiktig som han var ville han inte direkt ge sitt fulla godkännande men lovade att ta sig en seriös funderare på det.

Nu var det ”bara” vinschfrågan kvar... Eftersom jag inte hade en egen vinsch längre behövde jag införskaffa en eller hyra en befintlig. Men att hyra en vinsch visade sig vara betydligt svårare än jag trodde, så då bestämde jag mig för att skaffa en egen.

Via min gode vän Aurelius i Litauen hade jag fått reda på att skärmflygklubben Stratus Paragliding i Vilnius hade en Koch 6 vinsch i kanonskick till salu. Den var tillverkad 2009 och hade mest stått i deras hangar då deras mekaniker och tillika bogseroperatör hade blivit hastigt sjuk en kort tid efter inköpet. Så jag reserverade vinschen.





Därefter talade jag med mina goda vänner Lelle Jonasson från Fenix, Martin Will och Mattias Rydefjärd från Jönköpingstrakten som alla tre lovade att ställa upp. Nu var det bara att göra mindre förberedelser och invänta sommarens stora gruppvinschning. Trodde jag.

Vinschen skulle levereras vid årsskiftet av Stratus skärmflygsklubb, men när den tiden passerat och mina mail inte hade besvarats på ett par månader började jag ana oråd. I februari fick jag så kontakt med dem igen. Då hade klubben testat vinschen. Den hade fungerat bra till en början men ju mer belastning man drog med desto mer började maskinen att skaka. Men ingen kunde förstå vad felet berodde på. Efter ytterligare ett par månader kom man så fram till att felet berodde på att gummibussningarna som motorn vilade på var trasiga. När de var bytta gick vinschen bra igen och levererades till mig i Skåne i början av maj.

I slutet på juni rullade jag norrut med bussen fullastad med tandemskärmar, vinsch releaser, selar, hjälmar, komradios och mycket, mycket mer.

I Habo plockade jag upp Martin Will och lite längre norrut anslöt sig Andreas Eriksson som ersättare för Mattias Rydefjärd som fått förhinder och så körde vi upp mot Sparreholm i mörkaste Södermanland. På vägen köpte vi en liten kinesisk fyrhjuling för att dra ut linan med.

Personligen kände jag en spänd iver att komma igång. Skulle platsen fungera? Skulle vinden blåsa från rätt håll? Skulle vi faktiskt fixa att vinscha upp ett 80-tal personer under 2-3 dagar? Skulle väderprognosen hålla?

Väl framme spanade vi först in platsen. Den kändes helt rätt. Sedan åkte vi vidare till scoutgården där ett antal armeniska scoutledare tog hand om oss på bästa scoutmanér. De visade oss till vårt rum och såg till att vi fick mat. Det var en härlig stämning bland både ledare och ungdomar. Personligen var jag dock helt slut och somnade snabbt.

Efter frukost dagen därpå kom Lelle Jonasson från Stockholm. Det kändes skönt att ha honom med på tåget. Han är inte bara en duktig bogseroperatör. Det han inte vet om maskiner är heller inte värt att veta. Nu var teamet fulltaligt, trodde jag.

På fältet gjorde vi de nödvändiga förberedelserna. Strax därefter kom Fadi med den första gruppen ungdomar. Jag och Andreas som tandempiloter, Lelle på vinschen och Martin som hämtade linan och agerade startledare.

På eftermiddagen kom Lotta och Magnus upp från Göteborg ”bara för att hjälpa till”. Vilka vänner man har! NU var vi fulltaliga!

Vi hade nästan perfekt väder hela dagen och trots att fyrhjulingen gick sönder nästan med en gång lyckades vi tillsammans få till 39 flyg redan första dagen. Men ännu viktigare än antalet tandemdrag var hur glada och lyckliga alla var över att ha fått flyga och att ha vågat ta stegen ut i luften!

Väl tillbaka på scoutgården intog vi middag och spenderade resten av kvällen framför lägerelden medan ungdomarna och duon Martin & Andreas turades om att sjunga och spela gitarr. Medan Martin är den mer pratglada typen är Andreas mer tystlåten men vilken kille att lira gitarr!! Även Martin är en duktig musiker! Dagen därpå bjöds vi på lika perfekt väder och på kvällen räknade vi ihop till en bra bit över 70 tandemflyg.

Inför den sista dagen hade vi bara ett tiotal flyg kvar att utföra, men prognosen såg inget vidare ut med vridande vind mot ost. Vi åkte ut till fältet och lyckades att dra upp några tandemekipage men höjderna blev inget vidare. Jag bestämde därför att vi skulle byta fält.

Med endast fyra personer kvar att vinscha upp åkte vi till Katrineholm flygfält där flygklubben tog emot oss med öppna armar. Fältet i Katrineholm består av ett grässtråk i sydostlig – nordvästlig riktning, perfekt för den sista dagens vinschning.

Efter ett par timmars vinschning var vi till slut helt klara med vårt uppdrag och alla var nöjda och tacksamma. På mindre än tre dagar hade vi flugit tandem med 84 personer. Precis när vi började rulla hemåt kom de första regndropparna.

DELTA 3

Fall In Love... Again.

The new DELTA 3 is infused with ZENO and ENZO technology. In keeping with OZONE's True Performance philosophy, the DELTA 3 is solid and dependable in accelerated flight, agile and confidence-inspiring in active air, and just as accessible as its predecessors, the DELTA 1 and 2. It delivers class-topping performance with improved top speed and glide and handling that is simultaneously compact and, we must say, rather elegant. Stay tuned...

WWW.FLYOZONE.COM

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

OZONE's Instagram feed is full of great stories from team pilots and stunning images from their adventures. Follow along and get a daily dose of flying inspiration!
instagram.com/ozoneparagliders

photo: Jorge Atramiz pilot: Cade Palmer





Några dagar efteråt fick jag ett mail från Fadi, som organiserat scoutlägret:

Hej Anders!
Regarding if we're 'nöjd' or not, I can tell you that, not only the scouts are proud of what they have done, also the parents were grateful & very proud of their children, some of them didn't believe that their kid could have the courage to fly :-)

As scout leaders, we are grateful of the way you've handled the whole situation especially when there left 4 kids to fly & you have took the decision to change the field to Katrinaholm, personally I just can say that you were super professionals of what you were doing & most important you made me feel that the priority is to finalise the "mission impossible" & not to get paid.

My best regards to Marttin, Andreas, Lele & the couples :-)

At the end I'm honoured with this collaboration & with your team. Like I said, when "crazy" people meet, "crazy" events can succeed.

Thank you soooooo much Anders Eriksson.

Fadi har naturligtvis alldeles rätt – extraordinära saker kan hända när till synes omöjliga idéer möter människor med driv och optimism. Eventet hade aldrig varit möjligt att genomföra utan dessa fantastiska människor och deras insatser! Tack allihop!

Text: Anders Eriksson
Foto: Magnus Bucht

B
Posttidning
Returadress
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

GIN



A lightweight sports performance wing for experienced XC pilots. Agile yet well-balanced handling and class leading performance in a compact wing weighing under 4kg.

Share your experience #gingliders

www.skyadventures.se

Explorer