# HYPOXIA

SKÄR[illegible] FLYGARNAS TIDNING NR 4/2016




**PM:** 3720 KM *VOL BIVOUAC*

**ÖVERTORNEÅ TILL MARBELLA**

**Häng:** Från skärm till vinge

**Faror vid vintervinschning**

# KANSLIET



De flesta instruktörerna var på plats på årets Instruktörsseminarium.
Foto: Ulf Mårtensson

## Rapport från kansliet

Flygåret 2018 lider mot sitt slut. Vid stängningen 30/11 inför förnyelsen till 2019 var vi 1184 st förnyade och utbildade piloter. Tillkommer 110 piloter som intej var klara med sin utbildning. Således 1294 piloter. Vid samma tidpunkt 2017 var vi 1346 piloter.

### Licens och licensförnyelser

Licensförnyelsen för 2019 har nu startat. I år kommer vi enbart utfärda digitala licenser via Cardskipper. Du ska ha få ett sms eller mejl med länk till din digitala licens. Har du inte fått det så ska du kontakta kansliet. Nytt för i år är att du igen kan få din licensbricka i ”kreditkortsformat”. Vill du ha en sådan ska du skriva ut din digitala licens i .pdf format och mejla den direkt till tryckeriet.

För dig som inte har en smart telefon så kan du fortfarande få din licens i pappersformat såsom det gångna året. I så fall ska du kontakta kansliet.

Kontrollera och ändra dina adressuppgifter på vår hemsida, på samma ställe där du loggar din flygtid.

### Ny försäkring 2019

Vi har förhandlat fram en ny försäkringslösning för 2019. Vi har fortfarande våra tre olika nivåer: Bas, Standard och Plus

Bas: Det är en ren ansvarsförsäkring. Således ingen försäkring som täcker dig. Den täcker endast tredje part. Du kan jämföra den med bilens trafikförsäkring. Denna försäkring skall endast tecknas av dig som har ett fullgott skydd via en olycksfallsförsäkring som täcker skärmflygning. Så gott som samtliga försäkringsbolag har undantag i sina försäkringsvillkor för skärmflygning. Kontrollera detta noggrant innan du tecknar Bas-alternativet

Standard: Innehåller ansvarsförsäkring. Är även en bra olycksfallsförsäkring som gäller i hela världen. Den täcker dock inte hemtransport om du skadar dig utomlands.

Plus: Vår kompletta försäkring som innehåller ansvarsförsäkring och olycksfallsförsäkring. I denna ingår även hemtransport. Den har också en livförsäkring som gäller vid skärmflygning. Du kan läsa mer detaljerad information på vår hemsida där du även hittar kompletta försäkringsvillkor.

### Klubbmedlemskap / stödmedlemskap

Enligt Riksidrottsförbundet så kan du endast ha en moderklubb och det är den som du tävlar för, om du vill tävla. Att byta klubbtillhörighet kan du endast göra en gång om året och det är i samband med din licensförnyelse. Stödmedlem kan du däremot var i hur många klubbar du vill.

### Vision 2025

Vårt arbete är pågående. Vi kommer kontinuerligt publicera olika artiklar runt flygsäkerhet. Läs och begrunda de artiklar som vi publicerar i Hypoxia och jag uppmanar alla klubbar att aktivt jobba vidare med säkerhetsarbetet kring våra ”Topp 5”-olyckor.

Vi hoppas även inom kort kunna publicera olika videofilmer i ämnet på vår plattform villflyga.nu som håller på att byggas upp. Vill ni få uppslag på vad ni kan göra så kontakta kansliet.

Kansliet önskar er alla
ett gott nytt flygår 2019!

**HP & Wania**
**Pinaitis Fallesen**







Foto: Rolf Hult

# Halloj!

Jag har fått förtroendet att göra Hypoxia även för kommande år och det är naturligtvis roligt. Samtidigt kan jag känna att ångan avtagit lite med åren och tycker därför att det börjar bli dags att lämna över redaktörskapet till någon som kan komma in med nya fräscha idéer. Jag anser att det är ett privilegium att vi som flyger faktiskt har en egen tidning som handlar enbart om oss och vår sport. Jag hoppas att Hypoxia kommer att leva kvar både på papper och på nätet inom överskådlig framtid.

Många kallar mig för Falken och att främja och utveckla skärmflygningen har alltid legat mig varmt om hjärtat. Att testa idéer och tankar via våra forum är lite av mitt signum. Men ibland är inte alla lika övertygade som jag själv om mina förslags förträfflighet. Med åren växer erfarenheterna och ibland inser man först långt senare och med viss rodnad hur naiv man varit på grund av ren okunskap och för få flygtimmar. Samtidig är allt som rör flyg trögt när det gäller förändringar eftersom det är våra liv som kan stå på spel. Det är naturligtvis bra men samtidigt frustrerande för en envis oxe som jag.

För den som undrar vem jag är och vad som driver mig så tar jag chansen att ägna en av Hypoxias återkommande serie artiklar om SSFFs instruktörer att handla om mig själv. Mitt intresse för sporten tog fart i Karlstad när jag försökte börja hängflyga för över trettio år sedan. Då fanns inte internet men väl en tidning liknande Hypoxia som hette Drachenflieger. Där och då fick mina flygdrömmar liv.

**Lars M Falkenström**
**redaktör**

# INNEHÅLL


Instruktörsseminariet 4
Tävlingskommittén 5
Vår yngste pilot 6
Finska vinschincidenter 8
Övertorneå till Marbella 10
Mittenbild 18
Från skärm till vinge 20
Utan bil i Göteborg 22
Protokoll-kollen 27
SIV på Visingsö 28
I huvudet på en instruktör 30
Nordic Open 2018 32



HYPOXIA

**Redaktör och ansvarig utgivare:** Lars M Falkenström
**Form:** Annalena Sandgren, Formligen.se
**Omslagsbild:** Den franske piloten Nicolas Berger lyfter från Örebro Friflygklubbs fält i Kumla. Klockan är fem på morgonen och han är på väg till Olov Karlsson i Vrigstad. Landvägen är etappen över 27 mil.
Foto: Henric Höggren
**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:** Nicolas Berger, Henric Höggren, Olov Karlsson, Juho Komulainen, Johanna Hamne, Björn Hårdstedt, Oskar och Mattias Rydefjärd, Nils Johansson, Fredrik Gustafsson, Love Lundgren, Rolf Hult, Ulf Mårtensson, Mats Orrgren mfl.

**SSFF Kansli:** Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
**Org. nr:** 802014-7313 **Bg:** 5819-5132
**BIC:** SWEDSESS **IBAN:** SE7280000890119838342617
**Kontakt:** kansli@paragliding.se
**Tel:** 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**: Dec 2018, Ljungbergs Tryckeri




# Lyckat instruktörsseminarium

**Det är ju svårt att tro att det finns skärmflygrelaterad information som de svenska instruktörerna inte känner till. Men när testpiloten Simon Winkler från DHV håller hov och berättar om de senaste rönen kring flygning och säkerhet sitter ett femtiotal instruktörer som tända ljus i hotellbunkern ute i Arlandastad.**

Instruktörsseminariet som hålls sista helgen i november varje år är obligatorisk för alla svenska instruktörer. Nivån har varierat över åren men syftet är feedback och fortbildning. Det är dessutom trevligt att för en gångs skull träffa kollegor från hela vårt avlånga land utanför de sociala medierna.

Dagen inleds med ett SISU-föredrag om pedagogik. Temat är hur vi fungerar som instruktörer och vilka metoder som enligt den senaste forskning fungerar bäst. Andreas Carlsson från SISU går igenom de olika teorierna om hur man som ledare kan styra sina elever mot ett bestämt mål. Ingenting är egentligen nytt för de som skolat länge, men de teoretiska modellerna sätter ändå ord på de olika situationer som kan uppstå och väcker frågor om hur och när piskan eller moroten bör användas och vilka konsekvenser det kan få. Vi får även dela in oss i grupper efter de metoder vi själva föredrar och det är uppenbart att det finns flera olika sätt att lära ut skärmflygning på. Vi gör även praktiska övningar i hur talhastighet och ögonkontakt kroppsspråk, betoningar, påverkar hur det vi säger tas emot. Uppenbart är att vi instruktörer har vår uppfattning klar över om hur nya piloter ska läras upp, men frågan om hur eleverna själva vill att utbildningen ska gå till får vi med oss hem att fundera på.



**Så här anser DHV att dagens elever ska hålla i bromshandtagen. Enligt Simon Winkler ger handvinkeln en bättre fysiologisk respons som minskar risken för överkompensering och stall.**

Dagens stora begivenhet är förstås testpiloten Simon Winkler från DHV, den tyska friflygsorganisationen som även testar och validerar utrustning. Han går igenom olycksstatistik och exempel på beteenden som bör undvikas eller förändras för att minimera riskerna. Materialet finns på tyska och tanken är att ett urval av de artiklar som skrivits ska publiceras i Hypoxia framöver. Det som jag fastnar för är att tyskarna numera lär ut en mer aggressiv svängteknik till sina elever. Den går ut på att när skärmen inte vill svänga så ska man inte fortsätta att sakta dra ner bromsen. Istället ska man släppa upp helt och sedan snabbt dra ner bromsen igen för att få runt skärmen. Han förevisar även att dagens skärmar kan bli väldigt aggressiva även i de lägre klasserna beroende på vilken sele man använder och betydelsen av bröstremsavståndet. Ju tajtare bröstrem och stabilare sele ju värre blir utgången ur en kollaps. Man vill även att elever ska undvika att göra åttor för att ta ner höjden vid landning eftersom risken för kollisioner ökar. Istället ska man välja baslinje utifrån vilken höjd man befinner sig på. Man sätter även ut fler landningskryss för att undvika trängsel. Hjälmkameror var en annan säkerhetsaspekt som berördes.

För en gångs skull tror jag de flesta instruktörer som var på plats tyckte det var värt mödan att ta sig till Stockholm. Stort tack till SSFFs styrelse och Ulf Mårtensson i USK för väl genomfört seminarium!

**Text: Lars M Falkenström Foto: Ulf Mårtensson**





**Enligt Tävlingskommitténs ordförande Nisse Carlsson händer det inte så mycket på tävlingsfronten just nu. Den stora nyheten är väl att Nordiska häng- och skärmflygkommittén NHPC beslutade den 1 december att nästa års NM kommer att hållas i spanska Ager.**

Tävlingen kommer att hållas första veckan i september 2019. Exakta datum kommer att presenteras senare när det avgjorts vem som kommer att arrangera tävlingen. Naturligtvis kan icketävlande svenskar vara där samtidigt – förhållandena på hösten brukar vara episka.

Nu pågår även uttagningen till Swepool för dig som vill satsa lite mer på tävlandet. Uttagningen till Swepool ska vara klar 1 februari. Uttagningen till landslaget baseras på aktuell ranking 1 april 2019.

Det har även varit den årliga elitsatsningen på Bosön men bara en svensk deltog. På frågan om innehållets kvalitet blev svaret: Pftjaaa... Att ge skärmflygare konkreta och handfasta råd är uppenbarligen inte enkelt.

**Text: Lars M Falkenström**

# SVENSK FAI-RANKING

| Rank | Name | | Nation | Points | Rank/Ranking-points/Competition |
|---|---|---|---|---|---|
| 1<br>*w: 246* | Patrik Nietlisbach<br>*CIVL ID: 8627* | M | Sweden | 164.7 | 22 54.8 International German Open Ager 2018<br>30 39.6 Nordic Open 2018<br>27 39.3 2017 South Africa Pre World Cup – Porterville (2017 SA PrePWC)<br>19 31.0 2017 Nordic Open, Slovenia |
| 2<br>*w: 333* | Nils-Ake Carlsson<br>*CIVL ID: 45257* | M | Sweden | 144.4 | 9 53.1 Nordic Open 2018<br>6 38.7 Naviter Open 2018<br>7 36.1 2017 Nordic Open, Slovenia<br>95 16.5 15th FAI European Paragliding Championship Montalegre |
| 3<br>*w: 424* | Tor Jansson<br>*CIVL ID: 15679* | M | Sweden | 125.6 | 24 43.3 Nordic Open 2018<br>39 30.9 2018 Monarca Paragliding Open<br>22 29.8 2017 Nordic Open, Slovenia<br>31 21.6 2017 Spanish Paragliding Open Pedro Bernardo |
| 4<br>*w: 446* | Lars Anders Jonsson<br>*CIVL ID: 8793* | M | Sweden | 122.8 | 4 54.6 2017 South Africa Pre World Cup – Porterville (2017 SA PrePWC)<br>8 35.6 2017 Nordic Open, Slovenia<br>60 25.8 15th FAI World Paragliding Championship<br>2 6.8 2017 Norwegian Cup 4 |
| 5<br>*w: 450* | Johanna Hamne<br>*CIVL ID: 41904* | F | Sweden | 122.5 | 18 47.1 Nordic Open 2018<br>18 31.4 2017 Nordic Open, Slovenia<br>43 28.1 2018 Bright Open<br>9 15.9 2017 Pré-European 2018 / Portuguese National Championship |
| 6<br>*w: 518* | Håkan Lindqvist<br>*CIVL ID: 5644* | M | Sweden | 111.7 | 43 31.8 Nordic Open 2018<br>24 29.0 2017 Nordic Open, Slovenia<br>12 26.6 2017 Spanish Paragliding Open Pedro Bernardo<br>46 24.3 2017 British Open St Andre |
| 7<br>*w: 534* | Magnus Eriksson<br>*CIVL ID: 5642* | M | Sweden | 109.7 | 31 34.1 2018 Monarca Paragliding Open<br>26 33.1 2018 Monte Avena British All Comers' Open<br>55 25.2 Nordic Open 2018<br>55 17.3 2017 Nordic Open, Slovenia |
| 8<br>*w: 640* | Anders Gustafsson Arvika<br>*CIVL ID: 47267* | M | Sweden | 95.5 | 5 39.2 Naviter Open 2018<br>3 24.9 2017 Gin Wide Open<br>3 24.8 2017 Naviter Open<br>90 6.6 2017 Nordic Open, Slovenia |
| 9<br>*w: 847* | Erik Rehnfeldt<br>*CIVL ID: 383* | M | Sweden | 76.9 | 3 37.8 2017 Nordic Open, Slovenia<br>7 25.9 2017 Belgian Paragliding Open<br>85 13.2 2018 Paragliding World Cup Gemona |
| 10<br>*w: 853* | Björn Björsell<br>*CIVL ID: 45262* | M | Sweden | 76.5 | 12 24.5 Gin Wide Open 2018<br>12 22.2 2017 Naviter Open<br>41 15.0 2017 Gin Wide Open<br>69 14.8 Naviter Open 2018 |



## VÅR YNGSTE PILOT: OSKAR RYDEFJÄRD

**Ålder:** 14 år och går i årskurs 8 på högstadiet i Gränna.
**Licens:** Student
**Klubb:** SFG(snart)
**Skärm:** Har lånat Camilla Malmborgs Ozone Mojo.

**Varför började du flyga?**
För min pappa flyger och att det verkade roligt och utmanande och det såg härligt ut.

**Så här efter kursen, vad är din upplevelse?**
Det var väldigt roligt men teoridelen var inte lika kul som praktiken.

**Vad var roligast med kursen?**
Backglida när man fick lyfta från marken. Balansering var oxå kul.

**Hur kändes det när du lättade från backen första gången?**
Väldigt pirrigt men väldigt roligt, man vill göra det igen.

**Vad har du för plan med ditt flygande framöver?**
Jag funderar på att ta hangkurs för att få flyga mer på riktigt, högre upp och längre tid.

**När skall du flyga nästa gång?**
När pappa hinner.

Foto: Pappa Mattias Rydefjärd









Den här Boleron stallade faktiskt ca 50 m senare. Men skärmen började flyga igen, så den här gången var det bara nära ögat.

# Finska iakttagelser av vinschincidenter i vintervädеr

**Även i Finland upplever man att flygskärmar kan vara tjuriga när man startar med vinsch i vintervädеr. Här redovisas resultaten av en studie som den finska skärmflygkommittén nyligen presenterat.**

Statistiken visar att flygskärmar är mer benägna att hamna i stabil stall under vintern. Finska olycksrapporter från de senaste åren tyder på att det är de lägre klassade skärmarna (A och B) som varit mest känsliga för detta fenomen. Tidigare har vi funnit två gemensamma faktorer för dessa olyckor och incidenter: dels frost som formats på skärmens yta, och dels att skärmen har varit flugen i lägre delen av viktregistret. Förra vintersäsongen inträffade många fall av stabil stall vid vinschning, och det ledde till att finska Flygsportförbundets skärmflygkommitté granskade olycksrapporterna för att kunna finna orsakerna. Man hittade ett antal faktorer som ensamma eller tillsammans kan antas bidra till förloppen. De presenteras här, tillsammans med förslag till förebyggande åtgärder

**ORSAK 1** Alltför korta bromslinor. Trots helt uppsläppta bromshandtag finns ett visst bromsutslag. Bromslinorna är antingen avsiktligt förkortade, eller har krympt över tid.

**FÖREBYGGANDE ÅTGÄRD** Kontrollera bromslinornas längd genom att mäta och återställa dessa till fabriksvärden. Bromsarna måste ha lite slack när man flyger i trimhastighet, så att bakkanten på skärmen inte påverkas, heller inte genom den vindlast som sträcker ut bromslinorna under färd.

**ORSAK 2** Skärmens trimning har förändrats över tid, med förändrad inställningsvinkel och högre anfallsvinkel som följd. Vid flygning, särskilt vinschning, ligger större delen av skärmens last på A-linorna, särskilt de inre. Övriga linor kan krympa, vilket förklarar det förändrade trimmet och att en äldre skärm kan tendera att flyga långsammare och vara märkbart slöare upp i flygläge. Värst av allt är att den vara mycket känslig även för små bromsutslag i det kritiska läget då den ska skjuta fart vid start.

**FÖREBYGGANDE ÅTGÄRD** Kontrollera skärmens trim enligt tillverkarens rekommendationer, sänd den till tillverkare eller generalagent. En erfaren pilot eller instruktör kan i vissa fall rätta till problemet genom att sträcka linorna.

**ORSAK 3** Spryglar som inte rätar ut sig i kylan när skärmen packas upp. Istället behåller de formen de fått i säcken och orsakar deformation av vingens avsedda profil då plastens ”minneseffekt” är starkare i låga temperaturer.

**FÖREBYGGANDE ÅTGÄRD:** Packa skärmen så att spryglar inte deformeras, lämpligen med cellpackning. Kontrollera inför start att skärmen har en ostörd profil genom markbalansering.

**ORSAK 4** Packningsveck i skärmens tyg. Liksom problemet med spryglar beror vecken på att skärmens material vid låga temperaturer inte återfår dess korrekta form på ett önskat sätt.

**FÖREBYGGANDE ÅTGÄRD** Ordentlig markhantering (balansering) före vinchning, för att vara säker på att skärmens flygegenskaper är OK.

**SLUTSATSER** Markhantera (balansera) alltid skärmen innan flygning. Förvara skärmen med omsorg under flygdagen. Undvik att lägga den direkt på snön mellan flygen, eftersom fukten som kommer upp genom snön kan bidra till frostbildning. Långtidsförvara skärmen med omsorg. Packa den inte för hårt, för att undvika deformering. Packa alltid upp skärmen hemma efter en vinterflygdag, så torkar materialen och skärmen kan förvaras ”fluffig”. Låt inspektera utrustningen regelbundet enligt tillverkarens rekommendation. Man ska heller inte glömma bort att iaktta eventuell frostbildning på skärmen och vara vaksam vid de förhållanden som gynnar frostformning som när temperaturen är nära daggpunkten, eller vid sjunkande temperatur exempelvis vid solnedgång eller väderomslag.

Om din skärm har tendens att vara trögstartad vid vintervinschning finns ett tillbehör som accelererar skärmen när vinschlinan sträcks. Detta är rekommenderat för vissa skärmmodeller, och är då nämnt i manualen.

**Text: Juho Komulainen Foto: Johanna Hamne**
**Översättning och bearbetning: Johanna Hamne & Björn Hårdstedt**



skärmflyg Österlen




Kurser och försäljning besök www.skärmflyg-österlen.se

SKY PARAGLIDERS · MINI PLANE PARAMOTOR · DAVINCI GLIDERS · Parajet

Sky - Davinci - Itv - Advance - Miniplane - Parajet - Icaro hjälmar

info@skärmflyg-österlen.se | tel: 0706 - 51 52 08
www.skärmflyg-österlen.se

## 3720 KILOMETER *VOL BIVOUAC*:

# ÖVERTORNEÅ till MARBELLA med PM

*På eftermidagen i mitten av juli...*

väntar en sympatisk och glad kille vid namn Patrik Heikkilä på Luleå flygplats, dit jag har flugit från Toulouse Biagnac. Vi träffas genom en annan flygare, Damien Dieusy, som några veckor tidigare har flugit i Sverige med en grupp piloter där Patrik ingick. När Patrik får höra om mina planer att flyga PM från Sverige till Spanien, tvekar han inte en sekund utan kontaktar mig för att hjälpa till. Efter en bilresa på 15 mil mot Övertorneå får jag träffa resten av hans familj. Där väntar min utrustning som jag skickat upp efter Les ch'tis paramoteur i Maubeuge, ett årligt återkommande PM-event.

Efter en härlig middag med familjen, flyger jag med Patriks pappa Matts som visar mig gränsen till Finland och landets fantastiska skönhet. Tiden verkar stå still och att vid halv elva på kvällen flyga med solen som fortfarande står högt på himlen, är ett okänt fenomen för oss som bor längre söderut.

Så den 18 juli, klockan sex på morgonen, tar jag farväl och lyfter med destination södra Spanien och Marbella, där jag ska träffa Pierre och Nico Aubert på Pap Paramotor. De första minuterna är magiska… Man kan förbereda sig noga och länge, men ingenting slår dessa ögonblick när man på riktigt upplever ljuset, färgerna och dofterna. Oändliga skogar med små vägar inbäddade i grönskan och speglingar från ett hisnande antal små sjöar.

Min glädje grumlas snart av att motorn plötsligt stannar och jag tänker att det är ett problem med tändstiften. Redan 40 minuter efter starten blir jag tvungen att nödlanda på en minimal plats framför en liten krog i Överkalix. Där kontrollerar jag motorn inför den förbluffade personalen och byter tändstift. Nu verkar den fungera igen och en äldre brevbärare erbjuder mig lift för att hitta en bättre startplats.

Efter en kortare flygsträcka hamnar jag i Luleå där jag tankar och stannar för lunch. Klockan är redan ett och det är 32 grader varmt, vilket tydligen är ovanligt här. Fem timmar senare startar jag igen. Det är fortfarande varmt och flygningen är skakig, men de vackra vyerna får mig att glömma de 115 km som tar mig till Jörn, en lugn liten by där jag landar mitt på en idrottsplats där unga afghaner spelar fotboll. De tittar förbryllat på mig och vill ta selfies med den som kom från himlen... ett intensivt möte i blickar.

En bybo råder mig att fortsätta ett par hundra meter till för att kunna fylla på tanken med 28 liter bensin. Pumpen, som står bakom Svevias byggfuttar, har tydliga instruktioner men bara på svenska, vilket gör mig kallsvettig. Tre män tittar på mig där de står och röker i trappan till barrackerna. Jag ber dem om hjälp och upptäcker återigen hur välkomnande och hjälpsamma svenskarna är. Efter att ha tankat klart, bjuder de mig först på kaffe och sedan även på middag. Framåt midnatt börjar det bli dags att bryta upp för att flyga iväg. Märkligt nog är solen fortfarande uppe och det är dagsljus.

Det är nu som jag förstår att problemet med motorstoppet inte beror på tändstiftet. Min Thor 250, som alltid startar på första försöket, startar inte alls den här kvällen. Besviken över att inte kunna visa upp lite PM-flygning för mina nyvunna kompisar, erbjuder de mig istället ett rum för natten. Inte minst för att jag ska slippa träffa på en av de många björnar som tydligen springer runt i dessa trakter.

Under natten, eller den lilla tid som återstår av den, försöker jag förstå problemet med tändningen. Via mobilen föreslår en kompis att krysskilen kan ha gått sönder, att spolen är trasig eller att statorn är bränd. Han har rätt! Mätaren visar 138 ohm, långt ifrån de 290 som krävs - statorn är död! Så följer en galen dag med ändlösa mobilsamtal för att försöka få en stator levererad på mindre än en vecka. Det visar sig att Jörn är en liten håla i världens utkant och att alla transporter dit inom en vecka kostar lika mycket som att specialchartra ett plan.

Men till slut lyckas Henric Höggren på FlyOne i Kumla få tag i reservdelen och kan skicka den till mig redan nästa dag. Enda haken är att jag måste hämta upp den i Umeå som ligger tolv mil västerut.

Jag får lift hela vägen till Umeå och där väntar Jörgen Berglund som också flyger paramotor och är kompis med Patrik Heikkilä. Mötet med Jörgen är ett av de mest oförglömliga på hela resan, då det visar sig att vi har väldigt mycket gemensamt. Nästa dag levereras statorn till hans företag och när jag monterat den är mitt leende tillbaka igen – motorn startar på direkten. Jörgen kör mig sedan några mil norrut och på kvällen kan jag äntligen återuppta min resa, nu med 145 kilometer över sköna landskap på väg mot Mellansels flygplats.



Familjen Heikkilä



Patric Heikkilä och Nicolas Berger



Äntligen! Statorn som Henric Höggren skickat till Patrik Heikkiläs kompis Jörgen Berglund kom fram snabbare än väntat



Tore Karlsson är 70 år och chefspilot i Mellansel. Han och hans medarbetare är nyfikna på mitt flygäventyr och låter mig sova i klubblokalen, en fin byggnad med alla tänkbara och nödvändiga bekvämligheter. Den fungerar även fint som skydd mot den svenska björnstammen.

Jag ligger efter tidsmässigt och för att hinna ikapp förbereder jag en långflygning, men en annalkande storm är på väg söderifrån. Runt femtiden på morgonen i den gräddvita men småkalla gryningen, lyfter jag igen och passerar över vackra skogar och sjöar. Den här sommaren är Sverige drabbat av skogsbränder. En grym verklighet och många områden är helt ödelagda.

Efter 14 mil landar jag i Sundsvall och hamnar snart på Pierre de Besch's segelflygklubb i Njurunda, där han har sitt experimentella dubbelvingade akrobatikflygplan. Jag fyller på tanken på macken i närheten och kollar väderleksrapporten. På grund av motorhaveriet har jag inte kommit längre än 53 mil på tre och en halv dag så nu måste jag bestämma mig. Om jag inte flyger vidare redan i kväll, kommer jag att bli fast av stormen hela helgen och då äventyras hela min plan.



Familjen Hägglund

## Jag möter lyckan i Lingbo...

Vid femtiden på eftermiddagen och med ett tätt men högt molnlager, lyfter jag. Jag känner mig väldigt motiverad och lyckas också ta mig 14 mil till Lingbo. Det är en av mina vackraste kvällar och efter ett stopp på den lokala pizzerian ett par kilometer från där jag landat, tas jag omhand av familjen Hägglund och deras vänner. Jag berättar i detalj i min kommande bok om denna intensiva kväll som jag spenderade i deras sällskap. Dagen efter fortsätter jag ända till Vedegad, 18 mil rakt söderut. Jag flyger på hög höjd, nästan 2000 meter, för att undvika turbulensen i de lägre luftlagren. Landskapet börjar att förändras så smått och solen når till slut ända ner till horisonten.

PM-piloten Örjan Larsson som har sett mig i luften en mil norrut, söker nyfiket upp mig när jag landat och erbjuder mig all möjlig hjälp. Birgitta och Kristen Nasander som bor bredvid bjuder mig på ett glas och så utspelar sig återigen samma scenario där jag visar bilder och filmer från mina flygningar och så delar vi livserfarenheter som om vi alltid hade känt varandra.

Henric Höggren på FlyOne som skickade statorn till mig, bor ett par mil bort. Han hämtar mig och så spenderar vi kvällen tillsammans och förbereder nästa etapp. Han visar mig sin fina butik där han bland annat säljer David Rouaults Kangook. Henric har många järn i elden och en mycket professionel inställning till PM, så hos honom finns mycket kvar att upptäcka.

Jag lyfter klockan fem nästa morgon för att flyga nästa etapp. Återigen håller jag mig ofta på 1800 till 2200 meters höjd, eftersom det är för turbulent på lågan. När jag till slut utelandar över en mil från den tänkta landningen är den svenska PM-mästaren Olof Karlsson snabbt på plats och plockar upp mig.



Olov Karlsson och hans fru kör mig.

## Olov Karlssons möte med Nicolas...

*En kväll i somras ringer Henric Höggren upp mig och säger: Jag har den flygande fransmannen hos mig, kan vi få ner honom till dig?*

*Vi planerar, kollar luftrum, vattendrag och landningar. Nicolas är tveksam till om bränslet kommer att räcka, men han hoppas att det ska gå bra.*

*Tidig morgon startar han i Örebrotrakten med siktet inställt på lilla Vrigstad i mörka Småland, en sträcka på 20 mil fågelvägen. Jag följer honom på hans livetrack, sätter upp en vimpel och lägger ut en stor Sverigeflagga på vårt paramotorfält. Tyvärr är han tvungen att landa en mil tidigare på grund av duggregn och bränslebrist. Han vill inte ta någon onödig risk då det är gott om skog den sista biten. En klok pilot.*

*Jag sätter mig i bilen och skyndar mig dit. Väl på plats möter jag en trevlig och mycket röksugen fransman. Vi pratar en bra stund och kollar hans utrustning. Vi beslutar oss för åka hem till mig och fika och planera nästa flyg. Efter några timmars studerande av kartor och prognoser beslutar vi att jag ska skjutsa honom till en startplats fyra mil söderut. Men vädret är inte med oss, så vi fortsätter i bilen längs E4:an och hamnar till slut ända nere vid Helsingborg. Där får vi hjälp av en bonde att hitta ett lämpligt startfält som ligger utanför CTR och där Nicolas kan sätta upp sitt tält inför etappen över till Danmark. Först tänker jag att han fuskar lite väl mycket med så mycket bilåkning, men att bara på några timmar planera ett distansflyg mellan Örebro och Vrigstad med sina 27 mil (bilväg) och i princip lyckas är respekt. När Nicolas är bekväm med allt lämnar jag honom och reser hem.*



Henric Höggren



Nicolas och Olov





Notera att paramotorn har ett eget utrymme längst bak i tältet.

## Dags att lämna Sverige...

Att korsa sundet över till Danmark är en utmaning och jag hoppas verkligen att min Polini inte ställer till problem. Men allt går bra och det är skönt att kunna landa på andra sidan. Att flyga över det platta Danmark går fort och nästa etapp tar mig ända till staden Kvaerndrup och sedan ytterligare två sträckor på tillsammans över 20 mil tar mig fram till Rendsburg.

Där sätter jag upp mitt enmanstält och somnar som en stock. I närheten finns en bensinstation så att jag kan tanka fullt i ottan inför en av mina längsta flygningar på 246 km. Nu är det riktigt varmt och mellan Munster och Dortmund är det tuffa flygförhållanden och det känns som att åka berg- och dalbana. Temperaturen håller sig över 40 grader och efter några timmar blir vädret sämre med regn och åska. Väderprognosen ser inte alls bra ut! Samtidigt återstår förargligt nog bara en kortare etapp på 12 mil för att komma till Aix La Chapelle, och över gränsen till Belgien. Men jag har tur och får lift med en gammal ambulans.

Det usla vädret över norra Frankrike ska fortsätta i sex dagar! Vindbyar söderifrån, åskväder, regn och jag störs av denna motgång. Inte förrän första augusti kommer jag upp i luften igen. Men turen varar bara i fyrtio minuter då jag tvingas landa på grund av en trasig slangklämma. Jag lyckas dock fixa det så att jag kan fortsätta vidare redan efter en halvtimme.

Jag landar i Souesmes mot sluten av dagen. Det är väldigt varmt men jag har ändå flugit mer än 34 mil. Humöret är på topp och de utmärkta förutsättningarna gör att jag nästa dag kan flyga 243 km ända till Objat vid Portes de Brives, där jag kan bo hos en kompis och svalka mig i hans pool eftersom det nu är 42 grader!

Fulltankad och efter en välbehövlig siesta, sticker jag iväg på kvällen och hamnar i riktigt tuffa förhållanden, de värsta jag varit med om som pilot. Termiken är fortfarande stark och tvingar mig till att hålla emot och parera tills mina armar krampar. Tack Gin för att min Falcon håller! Men tanken på att få återse mina kompisar på ULM Midi Pyrénées, får mig att kämpa på och till slut lyckas jag landa, med motorn avstängd efter 753 km flygning sedan jag lämnade Maubeuge. Jag skriker av glädje när jag återigen är på fältet där allting började och kompisarna springer fram för att välkomna mig. Vilket återseende!

Det blir ett kortare stopp för påfyllning av olja, sömn och för att fixa tvätten. På lördagen flyger jag från Muret till Villesèquelande och sedan vidare till Empouria Brava vilket är nästan 25 mil för att till slut korsa den spanska gränsen via Collioure. Här är landskapet kargare, vindarna laminära vid havet och motor fungerar bra. Min flickvän följer mig med bil och min tält-tripp rullar på. Värmen och vindarna får mig att ändra strategi och jag föredrar ett långt flyg på morgonen och ytterligare ett till på kvällen. Två dagar senare, efter ett flyg på mer än 200 km, når jag Cambril på morgonen och genom att flyga mer inåt landet undviker jag Barcelonas TMA. Vi stannar bara en timme i Cambril för att äta och när vi kommer tillbaka upptäcker vi katastrofen – vår bil har vandaliserats och en massa grejer är stulna. Det är den 5:e augusti 2018. Jag hoppar över att berätta om vad jag känner, det kan ni läsa om i min kommande bok. Vad jag minns är de hundratals meddelande jag fick som peppar mig till att inte ge upp nu när jag är så nära mål. All denna uppmuntran och all hjälp som jag har fått, från början av mitt äventyr, trots hatet och ilskan jag kände – speciellt för de trettio filmer som fanns i min Gopro och som nu är borta.

Trots att jag är utan både min Flymaster och hela cockpiten, bestämmer jag mig bittert för att fortsätta. Nästa dag når jag Ribesalves, där en majestätisk sjö vars turkosa och varma vattnen får mig att njuta en smula. Ett litet kvällsflyg på 112 km bär mig genom luften över Gandia, nära byn Xeraco, där de har en imponerande festival varje år. Ett fyrverkeri, stort som om det varit den franska nationaldagen, lyser upp natten innan jag slocknar av trötthet.

Den sjunde augusti startar jag när solen är på väg upp och planen är att nå fram till Aguilas, 220 km från Xeraco. Jag flyger över bergen och ser Benidorm på håll vars siluett många känner till. Vinden blir allt starkare och ett sandmoln tvingar till slut ner mig ner efter Carthagène efter ett flyg på 193 km.











## Äntligen framme efter 3720 km...

Nu är det dags för sista flyget fram till målet. Spänningen är outhärdlig. Jag har Nico Aubert på PAP i mobilen för att meddela min beräknade ankomsttid till Marbella, där han håller på och iordningställer en säker landningsplats. Mitt sista flyg blir mycket lugnt utan någon vind och känns väldigt speciellt. Alla flyg, alla möten snurrar runt i huvudet, alla bensinmackar, ställena där jag har handlat mat.

Solen går ner bakom mig, ljuset är otroligt vackert, landningsplatsen avtecknar sig vid horisonten och blir allt tydligare. Jag stiger till 800 m, stänger av motorn, gör några fina wingovers och 360s för att fira mitt äventyr - jag är lycklig! Jag är 50 år och har flugit över Europa med paramotor i 13 flygdagar och mer än 3720 km. Pierre och Nicola Aubert är överlyckliga för min skull och nu ska vi fira detta häftiga äventyr medan gratulationer strömmar in från hela världen. Jag tror inte att jag riktigt inser vidden än av det jag gjort och huvudet är fyllt av nya bekantskaper och platser som jag vill återse.

Svårt, eller farligt? Nej, det kan jag inte påstå. Två veckor efter att målet är uppnått återkommer vardagen. Först då inser man att anledningen till att man klarat av en sådan här strapats hänger på motivation och viljestyrka. Att orka göra sista flyget på kvällen och stå ut trots sömnbrist. Men det mest avgörande har varit alla vänliga människor jag mött på vägen – alla ni svenskar, danskar, tyskar, belgare, fransmän och spanjorer som har hjälpt mig med både stort och smått och till min pappa som har gett mig min beslutsamhet. Lycka till med alla era flyg med PM och vol bivouac!

**Text och foto: Nicolas Berger** **Översättning: Annalena Sandgren**
**Bearbetning: Lars M Falkenström**

Paramotor högt över Haväng i Österlen en vacker höstdag i oktober. Foto: Mats Orrgren





# FRÅN SKÄRM TILL VINGE



**För mig började drömmen om att flyga i Åre 1988 när jag vid 15 års ålder såg starten för deltavingar bredvid kabinbanan på Åreskutans topp. Idioter, tänkte jag och såg framför mig de hemmasnickrade drakarna jag haft som barn. Samtidigt så fanns där något i mig som lockade. Tänk ändå att få sväva fram i vårvärmen ut över Hummelbranten och flyga på uppvindarna. Sedan dess har diverse sporter med koppling till vindar passerat, segling i alla former där den närmaste deltavinge man kan komma var vindsurfing.**

1990 föreslog farsan helt plötsligt att vi skulle flyga skärm. Jag, som behövde lite ny utmaning, sa javisst! Så det blev skärmflyglicens i VSK med Christer Eriksson som instruktör. På den tiden fick vi traska uppför Bollekollen och flyga ner. Jag minns fortfarande träningsvärken i benen efter den dagen. Samma sak i Isabergs slalombacke och sedan var det bogsering på Vårgårda flygfält. 1991, året då allt hände (enligt Google), flög jag från Åreskutan med en Black Magic-skärm. Jag var lycklig som en loppa och solen värmde gott. Den frihetskänslan var fantastisk och ja, så hände lite annat det året som att Ryssland fick sin första demokratiskt valda president. Året därpå flög vi i Hemsedal i Norge där det blev kanske 40 minuters flygning. Men sedan rann allt ut i sanden och skärmen låg inpackad i förrådet och blev gammal och omodern.

För drygt ett år sedan såg jag en deltavinge i Hjärup och tänkte att det där vill jag göra. Jag visste inte då att det var Skånes bästa, ja enda, instruktör som tagit ett kvällsflyg. Vi snackade lite och jag gick hem och googlade, fick tag på ett nummer och ringde för att fråga om utbildning. Det var Jorgos som svarade och då växte hoppet om att få luft under vingarna igen.

Så blev det våren 2017 och nu 43 år gammal var det dags att ansluta sig till de idioter jag refererade till i början av artikeln. Jag fick även den här gången börja med kraftig träningsvärk efter att ha traskat upp och sprungit ner i skolbacken på Hammar, otroligt roligt! Måste flyga, högre måste flyga längre... Sedan blev det markbogsering på Gotland med bästa aktiva instruktören 2017 som ordnat ett läger på Bunge flygfält. Vi blev ett härligt gäng entusiaster som samlades.

Men nu återkom tankarna till den där draken jag byggde när jag var liten, den som störtade i sidled och gick i bitar. Lite galet var det ju ändå. Jag var ganska nervös när jag skulle göra de första dragen. Wills Wing Alfa var för mig en helt ny vingmodell och jag hade ingen aning om hur skulle den reagera eller jag på den.

- När ni ska svänga så räkna till tre så kommer reaktionen i vingen, sa instruktören. Hur mycket reaktion blir det då, tänker jag. Det blev många besök för att pudra näsan den dagen. Det var så mycket som var nytt för mig i denna situation och som tur var så flög några elever före mig så att jag kunde se att det faktiskt funkade. Hur som helst så blev det en höghöjdsbehörighet på Gotlandslägret.

I samma veva köpte jag en osedd Techma medium, ja frånsett lite bilder som skickats och ett mmm, den kan nog funka, från Jorgos. En vingmodell som började tillverkas 1988, alltså samma år som jag stod på Åreskutans topp och raljerade. Det kunde ju faktiskt ha varit en sån som gled fram där och då. Techman för 5000 spänn dög fint och bjöd inte på några obehagliga överraskningar då jag steg för steg med Jorgos hjälp tog mig an hangutbildningen på stora hanget vid Hammar. Denna upplevelse kändes mer hemma då jag flugit på skolbacken några hundra meter bort och successivt kunde gå från att hanga vid skolbacken till att göra samma sak vid stora hanget. Det tog dock tid att vänja sig vid landningen. Det krävdes kanske fem landningar för att nervositeten skulle lägga sig, men när jag väl hade fått in känslan för det så var det som att cykla.

Hammar är ett grymt bra flygställe och bjuder på utmaningar för både nya och gamla flygare. En gammal räv inom flygningen tipsade mig om att vid start på Hammar eller helt enkelt när det blåser så att vingen flyger på marken, så kan man bara böja sig ner och plocka upp speedbaren. Genom att dra den utmed benen och luta sig framåt så har man snabbt kontroll på vingen och kan balansera den med full kontroll. Om vingen vill lyfta i ena änden så kan man enkelt trampa ner speedbaren i den ände som den lyfter.

Markhantering i lite hårdare vind runt 9-10 m/s tillsammans med en hjälpande instruktör eller flygkompis är guld värt för tryggheten med vingen. Flygningen blir lite mer avslappnad när du vet att du kan hantera vingen med lätthet då du landat även fast det blåser. Är man rädd och har svårt att hantera vingen vid start och topplandningar, så påverkar det så klart flygningen negativt.

Som vid all friflygning så är vinden ofta ett problem då den gärna blåser för mycket, för lite eller åt fel håll. Så därför skaffade jag mig ytterligare licenser och då i FLPHG så att tillfällena blir fler.

Att flyga motorsele är läskigare än det ser ut. Nä, skojar bara! Det ser läskigare ut än det är. När instruktören Jorgos drog på motorn för att varmköra på backen, så backade jag typ fem steg och kände mig lite tveksam inför uppgiften. Jag kan dock säga att med hjälmen på huvudet och fastknäppt i selen så kändes det helt okay. Antar att motorljudet dämpades lite av hjälmen och fokus tog över. Jag har nu gått färdigt utbildning i FLPHG och köpt mig en motorsele. För mig har motorsele minskat frustrationen över att vädret inte alltid är rätt för friflygning och jag kan varmt rekommendera det till dig som funderat på det. Jag köpte en ICARO Piuma i våras och har flugit den mycket i sommar. Det är en vinge jag varmt kan rekommendera även till nya hängflygare. Den har en fantastisk handling och är en trygg vinge. För mig har den varit som en dröm, jag ligger i underkant på ikrokningsvikt och kan enkelt flyga i 10-13m/s på hang. Den är lätt att hantera både på marken och i luften och det är ju precis det en nykläckt flygare behöver.

Hängflygning är en sport som är lite extrem på många sätt och för att få komma upp i luften så tar jag alla tillfällen som bjuds när familj, väder och vind varit överens om att det är flygdags. Detta är särskilt viktigt i början, då känslan ska växa fram och ge trygghet och säkerhet i flygningen.

Flygningen innebär en fin gemenskap och det är ett härligt häng ute på våra startplatser. De olika Facebook-grupperna Hängflyg och FLPHG är även de roliga att vara med i och där tipsas det om flygdagar, flygställen, utbildningstillfällen mm.

Håll drömmen vid liv och fånga tillfällena så ses vi i luften. Det är helt klart svårslaget att få surfa fram i 3D.

**Text och foto: Nils Johansson**

**Sejad Oruc gör sällskap i luften över Hällsvik.**

# FLYGNING UTAN BIL RUNT GÖTEBORG

Göteborg har fantastiska hang alldeles runt staden. Blåser vinden med lagom styrka och har en riktning som inte är ostlig så finns det alltid ett hang som funkar. Som i de flesta svenska städer finns det bra kollektivtrafik och fina cykelvägar. Bilister har det lite bökigare för tillfället, staden ska grävas upp för att gräva ner tågtunneln Västlänken, det byggs nya broar och vägtunnlar. Cykel och kollektivt kan därför vara nog så tidseffektivt, förutom de uppenbara fördelarna med klimatsmarthet och motion. Efter sommarens resa till franska Alperna där jag använde cykel och vandringsskor sexton dagar av sjutton för att ta mig upp till starterna var jag sugen på att fortsätta med det konceptet på hemmaplan. Jag satte ihop en lista med ett tiotal möjliga hang runt Göteborg och betade av ett antal av dessa allt eftersom vindriktning, väder, arbete och familj, tillät. Min utrustning var lättast möjliga, en skärm på drygt tre kilo och en sele på knappt två kilo. Nödisen och varion stoppade jag ner i cykelväskan för minimal packvikt på ryggen. Sanning att säga så inleddes projektet med två bomturer till Hällsvik, men därefter var det full utdelning på resorna, som här beskrivs i kronologisk ordning.



Erik Heyman och Magnus Bergqvist svävar över Rörtången. Brattön i bakgrunden.
Foto: Fredrik Gustafsson



Det gäller att det bär! På väg ut från starten i Långedrag.
Foto: Richard Ekehed

# RÖRTÅNGEN

Mitt och många andras absoluta favorithang nära Göteborg! Det var en solig 9 augusti, så det var gott om folk på stranden vid Rörtångens badplats. Från busshållplatsen tog det tio minuter att gå upp till sydväststarten. På start mötte jag en flygsugen Torbjörn Heed. Västvinden var precis på väg att öka till lagom styrka. Tobbe gjorde mig sällskap i luften en dryg timme, och sedan erbjöd han även skjuts in till Kungälv, där jag tog bussen hem. Strålande start på projektet!

På Rörtången flyger man på en stor bergknalle vid havet väster om Kungälv och hangar över Rörtångens samhälle. Flygning sker på sydväst, väst och nord så det är ”alltid flygbart på Röret”. Eftersom Rörtången är en populär badplats finns hyggliga bussförbindelser från Göteborg via Kungälv. Från Göteborg C tog jag Grön Express och därefter Buss 306, då kommer man hela vägen till Rörtångens badplats. Badplatsen går även att landa på när det inte är för mycket badgäster.

# LÅNGEDRAG

Lunchflyg med cykel! Från min arbetsplats i Majorna tar det bara tjugo minuter att cykla ut till Oscar II fort vid Långedrag. Jag fick sällskap av min kompis Richard så vi tog med lunchlådorna och cyklade ut på den fina cykelvägen förbi Röda Sten och Nya varvet. Långedrag är helt klart ett av de trixigaste hangen i Göteborg. En liten start på en klipphäll och sedan direkt sväng åt höger över ett taggtrådsstängsel för att flyga bort till den höga delen ovanför skyttegravarna. Topplandningen sker på startplatsen och som straff för bristande skärmhantering finns diverse träd och det nämnda taggtrådsstängslet… Men allt gick bra den här gången, västvinden gav medvind hem på cykeln och tillbaka på jobbet en stund senare med ett stort fånflin.

Om man inte vill cykla går det utmärkt att komma till Långedrag med 11:ans spårvagn mot Saltholmen, hållplats Långedrag.

# HÄLLSVIK

Högsta betyg för bussen till Hällsvik! Varje kvart går en Röd Express från centrala Göteborg. Jag hoppade på vid Järntorget, nära mitt jobb, och därifrån tog bussen tjugo minuter till hållplats Långrevsvägen. Sedan är det en kvart att gå bort till starten som är på ett gammalt militärområde med fin utsikt över Göteborgs skärgård och hamninlopp. Hällsvik ligger längst ut på sydvästra Hisingen och är lämpligt att flyga på vid måttliga sydvindar.

# TJUVKIL

På Tjuvkils huvud flygs det på nordvindar. Hanget ligger exponerat mot havet så det behövs inte mycket vind för att det ska bära. När jag tog bussen dit var det svagt och nordostligt så det blev trekvarts lågsniffande över tallarna på hangets högra sida. Landningen är på en strandäng och därifrån finns det en fin genväg via en liten sjö om man ska tillbaka till busshållplatsen. Jag behövde dock inte ta bussen hem den här gången, för när jag kom ut till vägen mötte jag min flygkompis Sejad Oruc som kom med sin bil. Han hade stått borta på Rörtångens nordstart och sett mig skrapa runt på Tjuvkil när det var i princip nollvind på Rörtången. Skjuts hem den här gången också!

Marstrandsexpressen heter bussen som stannar vid Tjuvkilsboden, om man tajmar rätt med bussarna finns buss 927 som går hela vägen fram till Tjuvkils huvud.




Per i luften över Lexby.

# LEXBY

Lexby är en känd klätterklippa i Partille öster om Göteborg. Jag har cyklat dit många gånger för att klättra men den här gången var det med skärmsäck på ryggen och förhoppning om att få sväva runt över toppen på den femtio meter höga klippan. Det var svaga sydliga vindar, som sig bör, och jag mötte upp min flygkompis Per Söderberg på parkeringen vid Lexbyskolan. Lexby betraktas med skräck av många skärmflygare eftersom det är hela tjugo minuters promenad upp till startpunkten. Men det finns en genväg som innehåller lite enklare klättring vilket kortar av anmarschen till knappt tio minuter. Den vägen trixade vi oss upp, och strax därefter kom vi upp till startplatån. Ingen av oss hade flugit här innan och vinden var svag till obefintlig. Efter lite spänd väntan kom en svag termikcykel och jag kom iväg ut mot sydväst och lyckades hitta lite lyft över sydväggen. Ett par tre svängar i höjd med toppen på klippan och sen ner mot landning på fotbollsplanen. Tjohoo! Ibland är även korta flyg minnesvärda. Strax efter kom Per nedsinglande till fotbollsplanen, även han mycket nöjd med premiärflyget.

# NÄSET

Det var en gråmulen novemberdag och precis när jag skulle byta till bussen vid Frölunda torg så råkade Gillis Bengtsson dyka upp så jag fick skjuts ut sista biten. När vi kom ut var Magnus Bergqvist redan i luften så vi såg att det bar, även om det var svaga vindar. Precis som vid Långedrag så kräver både start och landning vid Näset att tungan hålls rätt i mun. Den här gången var vi tre som flög samtidigt på det lilla hanget så full uppmärksamhet i varje sväng. Näsets badplats är ett sydhang strax söder om Frölunda. Spårvagn till Frölunda torg och sen buss till hållplats Näsbovägen så är man framme.

# SLUTSATS

Det är inga problem att få till flygning runt Göteborg med bilen kvar i garaget. Det tar oftast lite längre tid att komma ut men med lite planering så är det ingen större skillnad. Västtrafik har en app och hemsida för smidig planering. Förutom de ovan nämnda ställena finns det flera andra runt Göteborg med bra buss- eller tågförbindelser: Hästevik, Åsa och Varbergs fästning för att nämna några. Den gemensamma nämnaren för de flesta hangen runt Göteborg är att de är små, klippiga och kräver kunskap om lokala förhållanden. De lättaste hangen nära Göteborg är Tjuvkil och Rörtången nord. Ålleberg har jag åkt kollektivt till flera gånger, där kan man få en taxi från Falköping C till starten från Västtrafik för facila 40 kr, om man bokar en timme i förväg.

**Text och foto: Eric Heyman**






**Det som driver arbetet med att utveckla skärmflygningen inom SSFF framåt är den styrelse som varje år väljs på årsmötet. Under arbetsåret hålls ett flertal ordinarie styrelsemöten samt en arbetsvecka på något lämpligt skärmflygställe. Efter kritik om att styrelsens arbete inte syns så mycket utåt vill nu förbundet försöka öka transparensen. Därför kommer referat av protokollen att redovisas löpande i Hypoxia.**

Mycket av styrelsens arbete handlar om att hålla dokument och regelverk uppdaterade samt sköta löpande medlemsärenden. Utöver det handlar det om visioner om att öka medlemsantalet och hålla nere olycksstatistiken. Disciplinärendena är få men tar väldigt mycket energi och tid i anspråk när problem uppstår.

Ekonomin i förbundet är god. Bidragande till det är den tidigare ordförande Pär Jönssons initiativ att placera SSFFs pengar för större avkastning. Förhoppningen är nu att vinsten kan realiseras som ett Superbidrag som klubbarna kommer att kunna ansöka om. Ett flertal bidrag har redan delats ut i år som har gått till vindmätare åt Örebro Friflygklubb och SFG samt till Piteå flygklubb för inköp av en handburen flygradio.

Nu ses även *Lär dig flyga skärm*-boken över. Kapitlet om aerodynamik har skrivits om och kommer att bifogas. Planen är att förse texterna med färgmarkeringar för att respektive elevnivå lättare ska hitta relevant information för just sin egen nivå. Även länkar till utbildningsfilmer på Youtube ska läggas in.

Att kunna länka till externa sidor kommer även att prövas med Hypoxia som ett led att utveckla nätversionen. Genom att skriva in taggar i PDF-texten bör även allt material bli sökbart. En utredning pågår hur detta ska kunna realiseras i praktiken.

När det gäller medlemsrekryteringen har en film tagits fram i samarbete med actionsportfilmaren Niklas Hyland. En demo visades i samband med instruktörsseminariet och filmen ger ett väldigt proffsigt intryck. Förhoppningsvis kan den hjälpa till att marknadsföra vår fina sport. Till och med Niklas själv blev biten och ska nu gå en nybörjarkurs.

Apropå skolning så kommer det att hållas en instruktörskurs under 2019 och tre kandidater har anmält intresse. Idag är det bara Håkan Polanik som utbildar instruktörer varför förbundet nu letar efter fler instruktörsinstruktörer.

Informationsbladet till Take off-kitet har uppdaterats, liksom verksamhetshandboken. Sune Cullberg har även upprättat ett SIV-intyg och kommer se till att förbundets fem år gamla server byts ut. Även en GDPR-policy har tagits fram.

När det gäller PM så förs diskussioner om man ska begränsa vilka typer av skärmar som PM1 ska få flyga. Tanken är att de mer oerfarna piloterna inte ska få flyga de mest avancerade skärmarna för att undvika olyckor. Målsättningen är även att se till att de officiella PM-fält som används läggs in på de flygkartor som finns.

Vår gula licensbrickas vara eller icke vara har ju debatterats flitigt. Klart är att den digitala licensbriskan via appen Cardskipper har kommit för att stanna. Men de som vill kommer att kunna beställa den gamla hederliga plastbrickan i kreditkortsformat även framöver.

Sist men inte minst så kommer SSFFs tomte att dela ut en julklapp till samtliga piloter och inte helt otippat är den kopplad till förbundets Vision 2025 som syftar till att minska antalet olyckor. God Jul och Gott Nytt Flygår!

**Text: Lars M Falkenström**

# SIV PÅ VISINGSÖ



Mattias Rydefjärd på Skystreet testflyger över den lilla flygplatsen på Visingsö

**Redan 2015 när jag lämnade Åre och flyttade ner till Västergötland insåg jag snabbt att det borde finnas stora möjligheter att köra säkerhetskurs i trakten. Pilotunderlaget fanns definitivt, men att själv fixa med vinsch och båt var över min kapacitet.Så när Mattias och Martin på Skystreet frågade om vi kunde samarbeta med att ha säkerhetskurs på Visingsö var jag snabb att säga ja! Sagt och gjort, vi körde igång ett par helger under försommaren och resultatet blev mycket lyckat. Ingen pilot i sjön och massor med glada miner!**

I och med att SSFF, via Björn Hårdstedt i samarbete med några väl valda instruktörer som Pål Hammar Rognøy, Johan Eriksson samt undertecknad, minskat ner antalet manövrer på säkerhetskursen så går det numera att köra endagskurser. Piloterna kan få en försmak på vad en säkerhetskurs innebär samtidigt som de som redan gjort den en gång kan repetera. Något många piloter borde göra varje år! Det går alltså att göra säkerhetskurs utan att behöva ta ledigt en vecka från jobbet. I Sverige.

Rent praktiskt så använder vi oss av en elektrisk vinsch med svenska anor. Efter lite miljöanpassning fungerar det strålande! Modernt så det förslår ;-)

Kursens upplägg lägger tyngdpunkten på övningar som förebygger att hamna i problem. Piloterna ska lära sig att agera behärskat genom att öva sidoinslag, fullfronter samt spinnstopp. Genom att pröva de olika momenten kan piloterna bli lugnare den dag skärmen slår in på riktigt, så att risken för överkorrigering minimeras.
Utöver inslagen är det spinnstopp som är viktigt att kunna. Inte minst eftersom det är lätt att spinna skärmen när man kurvar. Är man för ivrig att vara kvar i blåsan och anfallsvinkeln blir för hög på insidan kan skärmen lätt spinnas. Därför är det viktigt att lära sig när skärmen spinner och varför, hur det känns och hur man får skärmen att flyga igen. Numera behöver man enligt svenska regler inte spinna skärmen helt. Därför lär vi piloterna hur man stoppar en spinn. Men de som vill spinna ett varv får naturligtvis testa det.

De mer krävande momenten är spiral och fullstall. Långt ifrån alla piloter gör dem och det är helt ok. Alla behöver inte kunna det! Personligen har jag har flera tusen timmar i luften och har fortfarande inte behövt göra fullstall vid vanlig flygning. Men för oss som flyger högre klassade skärmar från EN C och uppåt är det en självklarhet att ha hyfsad koll på fullstall. Vid en elak kravatt är det bra att kunna fullstallen som är en control alt delete – det vill säga en omstart. Spiraler är helt klart fysiskt krävande. Målsättningen är att få piloterna att hitta ingången till spiralen och sedan relativt omgående även utgången på ett säkert och behagligt sätt.

Visingsö är en helt perfekt plats för säkerhetskurs. Är man på plats dagen före så är man utvilad inför kursdagen. Öns flygplats har startbanor utmed stranden vilket gör att urkopplingshöjden i det närmaste är den höjd piloterna kan börja öva på. Det är alltså väldigt kort flygtid tillbaka till boxen. Vattnet är friskt och härligt svalkande med en medeltemperatur runt 15 grader.

Miljön på flygplatsen lämpar sig för boende i husbil eller tältning. Det finns både toa och dusch samt ett kök. För att ta sig till Visingsö tar man färjan från Gränna. Allt som oftast styrs den av den skärmflygande kaptenen Håkan Polanik. Det är verkligen en vacker ö!

Inför nästa säsong flyttar verksamheten till fastlandet och Karlsborgs skjutfält på grund av flygtrafiken på Visingsö. Stort tack till Jönköpings flygklubb som verkligen tog emot med öppen famn!

**Text och foto: Fredrik Gustafsson**



Magnus Auvinen knäcker ner skärmen i fullstall



Magnus Auvinen och Baltazar Gabek är nöjda med att ha klarat av övningarna utan att hamna i Vättern.

Martin Will på Skystreet rattar den elektriska vinschen.





I huvudet på en:

# INSTRUKTÖR



NAMN: **Lars M Falkenström**
BOR: **Stockholm**
ÅLDER: **52**
FAMILJ: **Fru Maria Melin och fyra barn**
YRKE: **TV-producent och vinschmakare**
FLUGIT SEDAN: **2002 (1984)**
FAVORITSTÄLLEN: **Ager, Slovenien och Sala**

# Lars M Falkenström



Foto: Rolf Hult

**MITT INTRESSE FÖR FLYG BÖRJADE** i min uppväxtstad Karlstad. Efter plugget brukade jag åka till tidningshandlaren vid centralstationen och tjuvläsa den tyska hängflygtidningen Drachenflieger. Mycket text och få bilder. Men trots min dåliga tyska var det fantastiskt att åtminstone kunna ana känslan av att glidflyga själv. Efter ett tag lyckades jag övertyga en kompis om att det nog skulle gå att bygga en egen. Han hade kopplingar till bruket så vi kunde komma åt långa rör. Men vi la snart ner projektet då till och med jag insåg att stålrör och presenning nog inte var rätt väg att gå. Istället åkte vi ner till Falköping i början av 80-talet och köpte en rogallovinge. Någon kurs var det inte fråga om utan vi fick en klapp på axeln och ett ”Var försiktiga, grabbar!”.

Min morsas VW-bubbla vaggade betänkligt i färdriktningen när vi åkte till närmsta grustag med den långa riggen fastspänd på taket. Ingen ville riktigt vara försökskanin, men till slut tog jag mod till mig och sprang ner för slänten och lyfte faktiskt någon meter. Wow!

Nästa försök blev i skidbacken Värmullsåsen i Hagfors. Vi visste i princip ingenting. Det var backvind, jag hade inte rekat någon landning utan sprang bara. Halvvägs ner i backen tog det tvärstopp när bygeln slog i backen. För en gångs skull hade jag hjälm vilket var tur eftersom jag slungades framåt och uppåt med sådan fart att hela kölröret knäcktes. Då la vi hängflygningen på hyllan.

Efter att letat meningen med livet genom att resa runt hela jorden med ryggsäck under tre år bekostat via en mängd grovjobb, hade jag kommit fram till att fotografering nog var det minst tråkiga att jobba med. Så då började min TV-karriär i slutet av 80-talet med högskoleutbildning och Lokal-TV. Snart fick jag min första (och kanske sista) fasta anställning som fotograf på TV4. Redan efter några år sa jag upp mig och åkte till Bosnien som FN-fotograf. Min chef på BA06 i Tuzla hette Bernt Larsson från Solskärmarna. Han höll på med skärmflygning redan då och hade skärmen med sig ner. Men i princip all mark som inte var asfalterad var minerad, så det blev aldrig någon flygning. Ett lustigt sammanträffande var att under en av reportageresorna i vårt övervakningsområde filmade jag en svensk gränspostering där Larsa Jonsson gjorde sin FN-tjänst. Jag vet inte om han flög redan på den tiden, men han mindes att vi hade varit där och filmat.

**VÅREN 2002 SITTER JAG PÅ** Åreskutans topp. Solen strålar och mitt dåvarande äktenskap håller på att haverera. När jag ser piloterna kasta sig ut och lyftas av vårtermiken vill jag också. Äntligen. Frihet!

Direkt när jag kommer hem så söker jag upp Putte på Stockholms Skärmflygskola och redan efter de första backglidningarna i Botkyrkabacken med Jonas Böttiger är jag fast. Jag går all in. Plötsligt handlar ALLT i mitt liv om skärmflygning. Licensjakten börjar nästan direkt och jag vill upp ur elevträsket fortast möjligt. Några tyckte jag var för på, men jag gav mig inte och snart hade jag full bricka. Frihet under ansvar.

Förutom backglidningar i parti och minut gav jag mig in i debatterna på dåtidens forum. Massor av idéer poppade i skallen och många ögonbryn höjdes. Antitwisters, radiostyrda nödskärmsutkastare för elever med mera samtidigt som jag blev mer och mer intresserad av att sprida vår fantastiska sport.

2004 blir jag kontaktad av samen Olof Heikka som driver ren med paramotor och tillsammans med Lasse Lundberg filmar vi en vecka och lever på torkat renkött, nescafé och hembränt. Resultatet blir halvtimmesdokumentären Högt över Pulsujärvi. Idag är det drönare som gäller inom rennäringen. Nästa projekt börjar 2007 när jag använder en semestervecka i Larange åt att följa Fredrik Angrimer under Chabre Open och skärmflygning i allmänhet. Att tandembomba två gånger med en uppgiven Jocky Sanderson var överraskande, men räddade faktiskt filmen då jag därmed hann fram för att filma Fredriks målgång.

Parallellt med att sitta i förbundet några år samt att göra Hypoxia har jag börjat hitta min pilotprofil. Att få bli instruktör och till och med riksinstruktör blev kronan på verket men på grund av tidsbrist är jag inte särskilt aktiv med att skola. Dessutom finns det andra som gör det bättre än jag. Men XC-guidning är kul. Tävling har alltid lockat mig för där utvecklas man snabbast. Men jag undviker de absolut vassaste vingarna. Skärmen ska hålla sig över huvudet hela tiden och faktiskt – till och med att dra öron känns fortfarande obra.

**ATT FLYGA DISTANS ÄR DEN I SÄRKLASS** roligaste flygningen. Men som frilans har det varit svårt att fånga molngatorna mitt i veckan. Oj, så många knasiga idéer jag haft för att få till smitningar på egen hand, med bungee-rep, drönare och lusläsning av googlekartorna efter oupptäckta höjder.

För några år sedan fick jag syn på en tråd på nätet om en radiostyrd elvinsch. Efter sju sorger, åtta bedrövelser och tre år av utvecklingsarbete har jag äntligen fått till det och kan sticka ut och flyga i princip när jag vill. Samma självständighet som det innebär att flyga paramotor finns alltså nu även för skärmflygare och jag är säker på att den nya tekniken kommer att revolutionera plattlandsflygningen världen över.

Men bergsflygning är ändå ett strå vassare. Att följa ridgerna i Slovenien eller i spanska Ager är makalöst. Att få kurva upp över Babadag redan som nybörjare eller hanga i Tvåråvalvet – listan över roliga flyg kan göras lång. Oavsett var jag är på jorden så är det alltid ett privilegium att få flyga ut dagen tills solen är på väg ner. Den landningsölen brukar smaka förträffligt. Jag tror få sporter innehåller så många fantastiska nyanser som just skärmflygning. Man är del av en världsomspännande familj med ett aldrig sinande intresse och samtalsämne – flygning.



Task 3 – start



Task 3 – start



Task 3 – innan start

# Nordic Open 2018

**Nordic Open 2018 i Krusevo, Makedonien blev min första tävling. Förhoppningsvis inte min sista! Fantastiskt roligt och lärorikt. Kommer absolut försöka åka på fler tävlingar. I synnerhet på Nordic Open. Här följer en liten återberättelse från min upplevelse.**

Landade i Krusevo några dagar innan tävlingen började. I bra trim flygmässigt men nervös kring tävlingsmomenten och instrumenten. Hade aldrig flugit tävlingstask innan. Som tur var fick jag två träningsdagar innan allt drog igång. Mitt mål med tävlingen var att komma i mål, åtminstone någon dag.

**FÖRSTA TASKEN** är den jag minns bäst. En sick-sack-bana ner mot grekiska gränsen. Uppgiften blev en "elapsed time" vilket gjorde att fältet fort blev ganska utspritt. Det var ganska långt till det optimala stället att starta på, så omkring hälften av piloterna bombade redan innan de kommit över startlinjen. Förhållandena var oväntat svaga och jag tror att det gynnade mig. Mitt mål var att komma i mål, det fick ta den tid det tar.

Ganska snart var de flesta på backen. Även jag kom lågt strax efter start och driftade iväg långt åt fel håll innan jag fick höjd igen då det blåste ganska mycket den dagen. Väl på höjd så gav jag mig krabbandes ut över dalen. När jag tagit turnpointen på andra sidan hade jag dessvärre driftat för långt söderut så blev tvungen att flyga i motvind några kilometer för att plocka sista turnpointen.

När jag till slut nådde sista turnpointen och vände mot mål så insåg jag att det faktiskt kunde gå vägen. Vilken fantastisk känsla. Jag tog rejält med höjd för att vara riktigt säker på att ta mig i mål. När jag väl låg på glid så gick det fort mot mållinjen som jag korsade med 3-400 meters marginal. Vilken fantastisk känsla att gå i mål! Jag hade just då ingen aning om hur många som redan tagit sig i mål, men insåg ganska snart att det inte var så många. Jag slutade nia totalt den dagen och bäst av alla svenskar. Fantastiskt kul, tyckte jag!

**ANDRA TASKEN** var det ännu svagare termik, även svagare vind. Gick väldigt långsamt framåt. Mer gaggle-flygning den här dagen. Jag hängde kvar bland de sista i luften och bombade en ganska bra bit från mål. Slutade trots det på runt 20 plats och ramlade ner tionde plats i totalen. Fortfarande bästa svensk. Kul, tyckte jag! Över alla finnar i tabellen också, ännu roligare tyckte jag! Efter den här dagen satte jag även ett nytt mål, att komma topp fem bland svenskarna.

**TREDJE TASKEN** var en annan historia. Efter två svaga dagar gick jag ut konservativt. Halvseg dag det här också. Men gick sakta framåt. När det var dags att korsa dalen så pushade jag och ett mindre gaggle ett par bubblor. När vi nästan var över på andra sidan så fick jag känslan att dagen började ta slut så jag pushade ner mig själv och några till på backen. Det var synd eftersom det var många som kom i mål den här dagen, vilket ledde till att det delades ut höga poäng.



Task 5 – start



Task 5 – 2800 m

**FJÄRDE TASKEN** var en dag som började segt. Svårt att få någon höjd. Jag gick ut lågt över dalen och bombade ganska snart. De flesta gjorde liknande insatser. Ganska snart efter det så avbröts tasken på grund av överutveckling och starka vindar.

**FEMTE OCH SISTA TASKEN** var ganska lik den första även om det var en något starkare dag fast med en hel del motvind. Den här dagen fick vi däremot bra höjd, uppåt 2800 meter. Mot slutet av dagen så täcktes dalen med moln, så det var klurigt att hitta stig. Trots det gick det ganska bra. Tog mig sakta men säkert mot målet. Den sista blåsan lämnade dock mig innan jag var sugen på att lämna den, så när jag gick på finalglidet så bombade jag 200 meter innan mållinjen. Väldigt tråkigt efter en så lång dag. Det var få som gick i mål den dagen så var ändå nöjd att ta mig så långt.

**JAG SLUTADE PÅ 37:E PLATS** totalt och som sjätte bästa svensk. Helt ok tycker jag, trots lite hybris där i början! Jag kommer även minnas alla härliga stunder på och omkring hotellet. Väldigt kul att bo 120 flygare så nära varandra så pass länge.

**Text och foto: Love Lundgren**







B

Posttidning

Returadress
Svenska Skärmflygarförbundet
Odd Fellowsvägen 38
127 32 Skärholmen




# FOR XC PURISTS

If you're a dedicated XC pilot, you appreciate performance but also ease. Flying far is about keeping your foot on the bar and your attention on the sky ahead.

Designing the Bonanza 2, Gin Seok and his team spent over 2 years perfecting the wing's flying characteristics. At speed, the glider keeps its arc even when the bar is pushed to the max. Finally, here is a wing that lets you glide efficiently and with total confidence.

EN C // 6 sizes // 60-130 kg

**www.skyadventures.se**

Bonanza²

GIN