

# HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 3-2012

## Kåseberga

Vårlekar på sydkusten

## Hängflyg

Snurr på motorsele

## SM i akro

Bra drag i Åre

# Magnifikt Nordic

Flygning varje dag på SM i nordspanska Ager



Vi Lär dig FLYGA

**POKHA**

- Tandemflyg
- Paramotor
- Drop in
- Kurser
- Shop
- Presentkort

**SKY adventures**  
SKYADVENTURES SKÄRMFLYGSKOLA SINCE 1990

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

aventyrscenter.se

**20 ÅRS ERFARENHET!**

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

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

www.aventyrscenter.se

**äVENTYRS CENTER**

Murhammarv. 15 i Kareby  
Tel 0303 - 22 26 28

AIRDESIGN SKYWALK  
UPE AIRWAVE



**S**ommaren – hur mycket har vi nordbor inte sett fram emot den och hur kort känns den inte när den väl kommer? Idag (27 augusti) bjuder den fortfarande på sol och värme i Malmö, men nätterna är redan svalare. När du läser det här har den kanske helt packat ihop.

För oss frilflygare är vädret inte bara ett trivialt och ofarligt samtalsämne. Vi lever med vädret, tänker på vädret, drömmer om vädret. Fint så. Fast ibland önskar jag att jag höll på med innebandy eller någon annan enkel sport som inte är väderberoende, inte kräver att man släpar runt på tunga grejer och inte utövas långt bortom hemmets närhet.

Ändå längtar jag så klart dit upp, till himlavalvets vidder. Det gäller bara att inte låta denna längtan (och euforin när man äntligen kommit upp i luften) överskugga sunt förnuft och riskmedvetenhet. Jag vet, det är väldigt lätt att säga när man sitter hemma och är så klok så klok. Och en helt annan sak när man är där uppe i luften och håller på att bomba ur och bara måste hitta lyft eller klämma nästa waypoint.

Jag vill inte stå här och dela ut pekpinor och vara besserwisser. Tvärtom. Men efter alla sorgliga olyckor som hänt i sommar (och så sent som igår fick jag budet att en klasskompis kört ihjäl sig i ett cykellopp) så känner i alla fall jag att det är läge för en stunds eftertanke. Nästa gång jag står på start, eller scratchar nära en klippa eller jagar en waypoint i lä någonstans, då ska jag komma ihåg att tänka efter en gång extra. Hur underbara och unika våra äventyr än är så är det ju ingen mening med dem om vi inte kommer tillbaka efteråt och kan berätta om dem, njuta av dem och längta ut till nästa gång.

Apropå på äventyr. Har du varit ute och hittat på skoj saker i luften i sommar? Kanske gjort en kul distans i Sverige eller haft ett göttigt kvällsflug på hemmastället? Varit ute på en fin resa eller trixat ihop någon extrafiffig utrustningslösning?

Skriv och berätta! Vi andra vill också veta. Nästa nummer av Hypoxia har deadline 14 oktober och kommer ut runt 26 november. Till dess – Flyg högt och flyg säkert!

# Innehåll

4	<b>Nyheter</b>	
8	<b>SM i akro</b>	Full snurr i Åre
10	<b>Kåseberga</b>	Euforisk värlek i söder
14	<b>Kössen</b>	Laidback flygning i Österrike
16	<b>Nordic Open</b>	Bästa nordiska på länge
22	<b>Tjejträff</b>	Lyckad samling i söder
24	<b>Hängflyg</b>	Motorsele ger nya möjligheter
29	<b>Hängflyg</b>	Framgångsrik kombi helg
30	<b>Test</b>	Styr hjälmkameran med fjärr
31	<b>Västkusten</b>	Skärgårdsflyg vid Rörtången

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

**Layout**  
Marko Wramén

#### Medarbetare i detta nummer

Anna Hadders	Marcus Lindqvist
Anette Lantz	Nils Norrsell
Björn Hårdstedt	Per Andersson
David Bengtsson	Pernilla Hammar Rognöy
HP Fallesen	Pär Jönsson
Johnny Bergholtz	Sofi Berntsson
Jorgos Billis	Thomas Hylander
Lars M Falkenström	

**Omslagsbild**  
Foto: Marko Wramén  
Mytiskt vårflyg över Kåseberga.

**Annonser**  
Marko Wramén, annons@hypoxia.se  
Information om format, deadlines och priser finns på [www.hypoxia.se](http://www.hypoxia.se)

**Redaktionellt material**  
editor@hypoxia.se

Hypoxia/Skärmtrycket är medlemstidning för **Svenska Skärmflygförbundet**, SSFF, [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se) **Svenska Hängflygförbundet**, SHF, [www.hangflyg.org](http://www.hangflyg.org)

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

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

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

# Nepal 2013



[www.skarmflyg.se](http://www.skarmflyg.se)

**När vintermörkret ligger tungt över Sverige far vi till vädersäkra Pokhara i Nepal 11-20 februari.** Med ett snitt på 25 flygbara dagar/mån, stora starter/landningar och obegränsade XC möjligheter är Pokhara perfekt för alla typer av piloter från nybörjare till distanspiloter. Även acro piloter hittar sitt tränings Mecka i Pokhara.

Mest behållning har man dock om man är lägst P1:a.

Men Nepal är inte "bara" skärmflygning utan de stora äventyrens land och erbjuder en total kontrast till vinterns Sverige. Resan leds av instruktörerna Pål Hammar-Rognöy och Anders Eriksson.

**Pris 12.500:-** inkl inkvartering i 2 bäddrum, frukost, guidning, alla lokala transporter, fri licensuppgredning (ej inkl resa till Nepal). Sista anm dag är 20 dec. Anmälan till Anders på [anders@skarmflyg.se](mailto:anders@skarmflyg.se)





# Dyster sommar med allvarliga olyckor

Svensk flygsport och skärmflyget har just nu en mörk och tragisk period.

Den 18 juli omkom en svensk pilot under flygning i Frankrike.

Lördag 11 augusti förolyckas en paramotorpilot utanför Boden.

Dagen efteråt den 12 augusti sker ett haveri med ett paramotortandem-ekipage på Hornlanda flygfält utanför Kisa. Piloten omkommer och passageraren får livshotande skador.

De olika haverierna har skett under olika förhållanden och olika typer av flygning.

Olyckan i Frankrike skedde under bergsflygning i termiska förhållanden, Boden-olyckan skedde sent på kvällen där piloten inte flög sin egen skärm och kom in i kraftig sväng som utvecklades till en spiralliknande rörelse på låg höjd. På Hornlanda hade det under söndagen

arrangerats en paramotorträff. Det stora tandemekipaget startade sent på eftermiddagen i sned vind. Det gjorde att när ekipaget lättade kom in i en sväng mot en näraliggande hangar, med vilken de kolliderade.

SSFFs högsta prioritet har alltid varit och är alltså säkerhetsarbetet. Många av våra regler ifrågasätts från tid till annan men det finns en säkerhetsanledning till att vårt regelverk och våra utbildningar är utformade på ett visst sätt. Efter många år med en sjunkande olyckstrend kommer 2012 att vara ett svart år för vår sport. Vi måste bringa klarhet i varför det blivit så.

SSFF kommer omgående att tillsätta utredningsgrupper för dödsolyckorna för att söka kunskaper om orsaken/orsakerna till olyckorna. Det är främst för att

dra erfarenheter om utbildning och/eller regler behöver ändras.

När det gäller olyckan i Frankrike handhas den av det franska förbundet. SSFF har kontakt med dem och kommer att ta del av deras material.

Tidigare gjorde Statens Haverikommission utredningar om skärmflygolyckor. Även mindre olyckor med ringa skada utreddes. I dagsläget utreder de inga skärmflygolyckor överhuvudtaget. Det är en situation som är djupt otillfredsställande.

När vi slutfört utredningsarbetet kommer det presenteras på lämpligt sätt.

Just nu går våra tankar till de nära och kära till de förolyckade.

Per Jönsson  
Ordförande SSFF

# Så här går vi vidare med utredningarna

Många har frågor kring vad som händer efter den senaste tidens tragiska dödsolyckor i vår sport. Förutom de tre dödsolyckorna har några andra riktigt allvarliga olyckor hänt under våren och sommaren. Flera i styrelsen har nästan all vaken tid de senaste dagarna suttit i telefon (och mail) med anhöriga, vittnen, pilot/klubbkollegor, polisen, Transportstyrelsen, Statens Haverikommission, det franska förbundet, Paramotorförbundet, många journalister och vårt försäkringsbolag. Haveriutredningsgrupper är tillfrågade och har redan börjat arbetet med vittnesmöten, faktainsamlande, insamling av olycksrapporter och besök på haveriplats med mera. Där vill styrelsen rikta ett stort tack till Pelle Linnstrand och Henric Höggrens snabba och förtroendefulla arbete som rönt respekt. Även Jonas Böttigers strålande insatser i Frankrike är värd en

stor eloge. SSFF har begärt assistans från Statens Haverikommission när det gäller tandemhaveriet på Hornlanda då det är en olycka med speciell problematik (SHK utreder ju sedan några år inte våra olyckor, inte ens dödsolyckor). Se artikeln nedan för mer information om det. Olyckan i Chamonix bistår det franska förbundet oss med information. För Bodenolyckan är en haverirapport i skrivande stund på väg in till förbundet. Dokumentation pågår. När det gäller Hornlandaolyckan har Linnstrand och Höggren redan gjort ett bra jobb med vittnessamtal, videokontroller, inspektion och dokumentation av vrak etcera. Det material vi får in ska kompletteras med polisrapporter, polisens utredningar, eventuella medicinska rapporter med

mera. Efter det vidtar ett digert utvärderingsarbete. Den ideellt arbetande styrelsen inser stundens allvar och jobbar så bra och snabbt vi kan. Vi varken kan eller vill uttala oss innan vi vet ALLA fakta. Det vore fel mot de omkomna, anhöriga och klubbkamrater att utan alla fakta sia om orsaker. Vi kommer på lämpligt sätt informera om vad vi kommer fram till om de olika haverierna. Tills dess tror och hoppas styrelsen på alla pilots stöd i att på ett bra sätt leva efter SSFF:s huvudbudskap allt sedan bildandet 1988. SÄKERHETEN FRÄMST!

Styrelsen  
Svenska skärmflygförbundet

NUMMER	DEADLINE	KOMMER UT
1-2012	22 JANUARI	5 MARS
2-2012	13 MAJ	25 JUNI
3-2012	5 AUGUSTI	17 SEPTEMBER
4-2012	14 OKTOBER	26 NOVEMBER

# Haverikommissionen utreder inte

SSFF begärde den 14 augusti att Statens Haverikommission utreder de två paramotorolyckor med dödlig utgång som inträffade den 11 och 12 augusti. I andra hand önskade SSFF att Haverikommissionen bistår skärmflygförbundet med experthjälp med att utreda olyckorna och i vart fall utreda och bistå SSFF när det gäller tandemolyckan på Hornlanda, som har en speciell problematik. Men ett sådant samarbete har avböjts av Haverikommissionen med hänvisning till gällande lagar och förordningar. Den 21 augusti har ledningsgruppen hos Haverikommissionen diskuterat frågan om utredningsstöd och beslutat att ej utreda. Skälen till det är att "denna typ av olyckor inte är obligatoriska för oss att utreda, vare sig enligt Lagen om undersökning av olyckor, 1990:712 eller EU-förordning 996/2010. Haverikommissionen har ett uppdrag att genomföra undersökningar enligt de lagar och förordningar som styr vår verksamhet och för det har vi begränsade resurser, såväl ekonomiska som personella." SSFF beklagar att den statliga myndighet

som har ansvar att utreda dödsolyckor inom bland annat luftfarten valt att inte utreda eller ens bistå SSFF som ideell organisation i utredningsarbetet. Allvarliga olyckor med tandemekipage som ju kan beröra allmänheten (som passagerare) borde ha särskilt allmänintresse och därmed vara ett viktigt skäl för Haverikommissionen att utreda olyckan. Haveriutredningsgrupperna inom SSFF har redan påbörjat sitt arbete och just nu pågår insamlandet av vittnesuppgifter, polisrapporter, olycksrapporter och dokumentation av ekipage och haveriplatser. Sedan vidtar en utvärdering och sammanställning av samtliga fakta som slutligen kommer att utmynnas i en beskrivning av troliga händelseförlopp, så att orsakerna till de tragiska olyckorna kan fastställas.

Styrelsen  
Svenska skärmflygförbundet

### Incidentrapportering

Har du varit med om en incident eller olycka, eller blivit vittne till en?

Då ska du rapportera den till förbundet.

Du hittar ett dokument på förbundets hemsida [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se) (i Dokumentarkiv under "Vid olycka"). Ladda ner dokumentet och fyll i så mycket du kan.

Det är viktigt för utvecklingen av vårt säkerhetsarbete att förbundet får reda på så mycket som möjligt. Med tillräcklig information har vi chans att se trender och återkommande problem. Då kan vi ta tag i det och försöka förhindra att liknande olyckor inträffar gång på gång.

Skulle du av något skäl inte kunna skicka in en fullständig rapport är det mycket bättre att skriva ner vad du kan i ett mail än att inte rapportera någonting. Skicka det då till kansliet på [kansli@paragliding.se](mailto:kansli@paragliding.se)



Bilden är ett montage.

# Fixa bagaget med SAS-avtal

**Alla klubbar i Skärmflygförbundet har möjlighet att teckna ett "sportavtal" med flygbolaget SAS som medför en kvalitetshöjning av sina resor till flygsemestrar i när och fjärran. Bland annat innebär en bokning enligt sportavtalet två fria bagage om 23 kilo vardera.**

Text och foto: Björn Hårdstedt

Avtalet har förhandlats fram av Riksidrottsförbundet (RF) och kan tecknas av alla RF-anslutna föreningar.

Sportavtalet gäller resor som arrangeras av klubben, även när mindre grupper från klubben åker på gemensamma resor, träningsläger eller tävlingar. För den enskilde innebär sportavtalet flera avgörande fördelar som ger SAS ett fint konkurrensläge gentemot det mer uttalade lågprisflyget.

Vi ska komma ihåg att de stora bolagen från början var slöa och ointresserade av att möta våra behov när det gäller till exempel större sportbagage. Jag (artikelförfattaren) minns ett synnerligen irriterande telefonsamtal för tio år sedan med marknadschefen på SAS, där jag försökte få honom att förstå a) att det finns fler idrotter än golf (SAS hade då börjat med det berömda "golfbagaget"), och b) att det inte är rimligt att debitera straffavgift för oplanerad övervikt när bagaget anmäls månader i förväg.

Det var i stället lågprisflyget och särskilt det irländska bolaget som tog initiativet att tillåta sportutrustning för fasta avgifter per kולי. Först för några år sedan vaknade de stora bolagen, och i våras skrev Riksidrottsförbundet alltså ett avtal med vår "national carrier" SAS. Under tiden har lågprisflygets priser på

bagagehantering blivit allt dyrare, och för oss som kommer tungt lastade är SAS idag ett bra alternativ om man räknar den totala kostnaden för flygresan. Att man dessutom i allmänhet blir hövligt bemött och inte utsatt för diverse bonnfångartrick är en faktor som ytterligare tippar valet i SAS favör.

## Dubbelt bagage och bra villkor

Förutom de två fria bagagen på 23 kilo (som är värda minst 1 500 kronor om de skulle betalats enligt till exempel Ryanairs prislista för bagage) kan man utan tjafs avboka eller ändra namn på biljetter till strax före avresan. För ett klubbarrangemang betyder det en enorm förenklning. Som exempel kan nämnas hur Fenix Skärmflygklubb kunde köpa alla 18 biljetterna till höstens Slovenienresa långt i förväg utan att ha ett enda namn bokat. Man lägger in fiktiva namn vid bokningen och fyller sedan på med riktiga namn allteftersom de kommer in. Och när något krånglar kan man ringa till en kundtjänst, där en riktig levande människa dels svarar trevligt i telefonen utan att ta betalt per minut och dels löser problemet pronto.

Avtalet kan användas vid alla resor som "arrangeras av en förening", men tolkningen är vid – det ska förstås vara fråga om en skärmflygresa, även tävlingar och träningsläger, inte shoppingresor till New York.

Avtalet påverkar inte SAS prislista, förutom att klubben får bonuspoäng som kan användas för att rabattera framtida resor. Men i och med möjligheten att boka av och om, kan man köpa biljetter tidigare och därmed till bättre pris.

För att teckna avtalet för en klubb kontaktar man SAS. All info finns på webbsidan [www.sas.se/sport](http://www.sas.se/sport). Det tar någon vecka så får man avtalet och den kod som ska användas vid bokning.

# Kansliet öppet för dig

Det är med sorg och tungt hjärta vi skriver denna gång. Det har varit en dyster vår och sommar vad skärmflygolyckor beträffar. Sofia, Thomas och Per-Åke flyger inte längre tillsammans med oss.

Sofia omkommer den 12 juli under friflygning. Helgen 11-12 augusti går till historien som den hittills dystraste i SSFFs historia. 11 augusti omkommer Thomas i en paramotorolycka. Dagen efter, den 12 augusti, omkommer Per-Åke och hans passagerare skadas livshotande i en PM tandem-trike-olycka. Det är fruktansvärt sorgligt. Våra tankar är med deras nära och kära.

Och det har varit fler olyckor. I april havererar en PM-pilot under landning. Kotfraktur med ryggmärgsskada. Piloten är idag förlamad i båda benen. I maj havererar en erfaren tävlingspilot under ett tävlingsheat. Fraktur på första ländkotan men får troligtvis inga bestående men. I slutet av maj havererar en erfaren friflygpilot under landning. Ryggsmärtor men troligtvis inga bestående men. I slutet av juni kolliderar två erfarna friflygare vid hangflygning. Ena piloten klarar sig med skrubbsår medan den andre piloten får kotkompression, allvarlig knäskada och allvarlig fotskada. I slutet av juli havererar en erfaren friflygpilot vid hangflygning. Bruten arm och 14 stygn på underben. I slutet av juli går en PM-pilot i spinn. Räddas av nödskärmen cirka 50 meter över backen. I slutet av juli havererar en erfaren tävlingspilot under ett tävlingsheat. Flygs hem med SOS för operation.

Just nu förs diskussioner inom styrelsen och USK där man analyserar olyckorna.

## Registrera klubben hos RF

Kansliet har hållit öppet hela sommaren men det har märkts att piloterna är ute och flyger snarare än är i kontakt med oss. Några "brandkårsutryckningar" har det dock blivit. Förbundets roll-ups och "beachflaggor" har varit ute och visat upp sig i sommar. De fanns med tillsammans med skärmflyg på den stora flyguppvisningen i Tierp 14 juli. Likaså var de med uppe på NM/SM i akro i Åre 2-5 augusti. Behöver ni låna beach-flaggor och/eller roll-ups så hör av er till kansliet.

Vi vill passa på och slå ett slag för att registrera er klubb på Idrotten-online.

Det finns många fördelar med detta. De främsta är kanske att klubben får tillgång till ett väl fungerande medlemsregister som inte är kopplat till någon enskild klubbmedlem. Hur många medlemsregister har vi inte som ligger i excelformat på någon privat dator? Samtidigt har Riksidrottsförbundet beslutat att de bidragspengar som delas ut till de olika förbunden bland annat kommer att vara baserat på de antal medlemmar som finns registrerade på Idrotten-online. Björn Hårdstedt har beskrivit alla fördelar och hur du går till väga för att registrera dig. Titta på vår hemsida i Nyhetsarkivet datum 18/6.

I skrivande stund har vi licensförnyelser fördelat på 591(493) Student, 290(265) Pilot 1, 350(333) Pilot 2, 397(353) PM 1 och 76(72) PM 2. Utöver detta har vi 272(181) Take off. Totalt är vi nu 1257 aktiva medlemmar. (Siffrorna inom parentes är från början av juni).

Du glömmer väl inte bort att registrera din PM-skärm (via blankett som du hittar på hemsidan) så får den ett unikt nummer som inte behöver bytas vid en framtida försäljning.

Med förhoppning om fina sensommarflyg

HP och Wania  
SSFF Kansli

### Adress:

SSFF, Odd Fellowvägen 38  
127 32 Skärholmen

Epost: [kansli@paraglidning.se](mailto:kansli@paraglidning.se)

Telefon: 08-234 123

Öppet: mån-tors 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00.

• Betala bara via **bankgiro 5819-5132**

• Kontrollera att Take-Off Kit och elevkort är rätt ifyllda och ta en kopia innan ni skickar in dem.

• Glöm inte att meddela oss ändringar av adress, telefon och mail.

• Kom gärna med förslag på hur vi kan förbättra servicen.

## Världsrekord i skärmflyg

Den italienska piloten Arduino Persello har ansökt om nytt världsrekord tur/retur-distans. I slutet av juni flög han 280 kilometer med start och slut vid Sorica i Slovenien. Platsen är känd för sina långa flyg av just den här typen och flera rekord har tidigare satts här. Arduino har redan detta världsrekord men om det nya flyget blir godkänt har han förbättrat rekordet med 16 kilometer.

Tracklog finns här:  
[www.xcontest.org/world/en/flights/detail:arduino/27.6.2012/07:19](http://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:arduino/27.6.2012/07:19)

## Världsrekord i hangflyg

Två nya världsrekord i hangflyg har satts i Texas i juli. Först fightades australiska Jonny Durand och amerikanska Dustin Martin om världsrekordet i öppen distans. Durand landade efter 761 kilometer vilket med god marginal slog det tio år gamla rekordet. Men Martin flög strax därefter tre kilometer längre och satte alltså omedelbart ett nytt rekord på 764 kilometer.

Ett par veckor senare satte Durand också världsrekord i angiven distans med 561 kilometer i samma område. Båda piloterna deltog i det så kallade World Record Encampment där elitpiloter samlas i Texas för att utnyttja de extrema förhållandena och försöka slå rekord.

## Svenska rankinglistan

Så här såg rankinglistan ut för svenska tävlingspiloter den 22 augusti 2012. Siffran inom parentes är placeringen totalt i världsranking.

1 (77) Magnus Österberg	211,9
2 (100) Magnus Eriksson	200,1
3 (174) Tobias Hinas	170,1
4 (175) Matts Eliasson	169,6
5 (220) Håkan Lindqvist	156,1
9 (642) Anna Rydh	85,6

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



Så här ska en flottlandning göras (Pål är piloten).



# Fett ös på SM i akrobatik

Årets upplaga av Downteam Challenge gick av stapeln 2-5 augusti i Åre. Tävligen klassas som svenskt och nordiskt mästerskap i akrobatikflygning och arrangörer var som vanligt Pål och Pernilla Hammar Rognøy.

Text och foto: David Bengtsson

Sommaren i Åre har liksom i övriga landet präglats av regn och rusk och frågan var om mästerskapet som historiskt sett begåvats med finväder skulle klara sig från oväder. Svaret är väl sådär. Tävlingsledningen kunde genomföra tre omgångar genom att ha piloterna startberedda uppe på berget och snabbt ta chansen när det blev flygbart. Två dagar regnade dock bort och när det väl flögs så var det delvis under relativt svåra förhållanden.

Arton deltagare kom till start. Förutom från Sverige, Norge och Danmark hade en ungersk pilot letat sig till Åre. Efter första rundan var det norskt i täten i form av veteranen Rolf Dale. Han skuggades av arrangören Pål som numera tävlar för Sverige.

Norrmännen flög dock bort sig i omgång två och tre och när hela tävlingen genomförts kunde Pål stiga upp överst på pris-

pallen, mycket tack vare ett magnifikt andraflyg, och koras till nordisk mästare. På andra plats kom alltid lika stabila dansken Dennis Wolthers och trea blev Mikael Kjellman, Sverige.

I svenska mästerskapet blev det således guld till Pål, silver till Micke och bronset gick till Emil Selin. Alla från Åreklubben.

I den sista omgången skulle piloterna landa på den beryktade flotten ute i sjön. Dagen till ära blåste det dessutom från nordväst, vilket gör det lite extra besvärligt att landa i närheten av Draklanda. Det är möjligt att piloterna inte tycker det är så roligt att bada (med efterföljande torkning av nödskärmar) men åskådarna älskar det. Bara fyra piloter klarade sig torrskodda. Länge såg det ut som om det endast var de två damerna i fältet, Martine Eng och Mette Lindorff Aagesen som skulle fixa flottlandningen.

Akroflygning är spektakulärt och humöret var som alltid på topp bland publiken och piloterna på Draklanda. Downteam Challenge är ett kul och välorganiserat arrangemang. Det är publikvänligt och genomförs på en fantastisk plats. Ryktet gör gällande att tävlingen får nya arrangörer till nästa år, som lovar att försöka höja nivån ytterligare. Passa på att boka en resa till Åre nästa år och kombinera egen flygning med att titta på tävlingen. Det ska i alla fall jag göra.



Foto: Pernilla Hammar Rognøy

Det är kul att vinna! Mikael Kjellman, Pål Hammar Rognøy, Martine Eng och Emil Selin.



## Resultat Nordic Open 2012

Namn i fet stil tävlade också i SM. SM-resultat inom parentes.

#	Namn	Land	poäng
<b>1 (1)</b>	<b>Pål Hammar Rognøy</b>	<b>SWE</b>	<b>184,3</b>
2	Dennis Wolthers	DEN	175,5
<b>3 (2)</b>	<b>Mikael Kjellman</b>	<b>SWE</b>	<b>173,1</b>
4	Rolf Dale	NOR	171,6
5	Kjartan Andvik	NOR	168,3
6	Lars Gjelten	NOR	167,7
<b>7 (3)</b>	<b>Emil Selin</b>	<b>SWE</b>	<b>156,1</b>
8	Amund Løvland	NOR	150,7
9	Luis Mickey Fonseca	NOR	140,0
<b>10 (4)</b>	<b>Martine Eng</b>	<b>SWE</b>	<b>126,1</b>
<b>11 (5)</b>	<b>Martin Kjellman</b>	<b>SWE</b>	<b>125,7</b>
<b>12 (6)</b>	<b>Blazej Macieszzonek</b>	<b>SWE</b>	<b>125,4</b>
13	Frode Løtvedt	NOR	101,1
<b>14 (7)</b>	<b>Henrik van de Meulebrouk</b>	<b>SWE</b>	<b>92,8</b>
<b>15 (8)</b>	<b>Tobias Hinas</b>	<b>SWE</b>	<b>88,8</b>
16	Mette Lindorff Aagesen	DEN	88,2
17	Örs Petnehazy	HUN	86,4
<b>18 (9)</b>	<b>Oliver Thurmann</b>	<b>SWE</b>	<b>75,1</b>



Karibisk kustflygning? Nästan - skånsk kustflygning.



## Vårlekar på svenska sydkusten

I bland händer det. Planeterna står i rätt läge. Godartade järtecken siktas. Gudarna är på gott humör. Då, då vrider vinden rätt och antar precis lagom styrka för att bära oss genom lufthavet. Då gäller det också att vara med och snabbt ta sig ut till klippan där forna tiders folk fortfarande finns närvarande.

Efter en lång vinterdvala med de mest förfärande väderprognoser dyker så en sådan dag upp. Vi skriver mars och det är kallt, fuktigt och lite mörkt. Men flygsuget är överväldigande och när allt ser rätt ut kan jag inte motstå kallet från de stående stenarna i sin ellipsformade gemenskap.

Så står jag där i blåsten. Det är på gränsen. Gräset är vått, marken likaså. I luften dansar dimmtussar. Men du vet hur det är – nog ska det mojna tänker jag, och packar upp och gör mig klar. Och det gör det. Det är lätt att glömma vilken förunderlig sport det här är. Att vi faktiskt kliver ut i lufthavet, gör det till vårt, om än för en kort stund och helt på naturens villkor. Så där hänger jag, som en mås i en fiskehamn, och spanar ut över havet, hamnen och den grådaskiga slätten. Gör ett par svängar. Ett par till. Går sen ner och landar.

Nu har jag sällskap av ytterligare två entusiaster. Vingor och väder snackas. Mobilnummer utbytes för samkörning. Och sen flyger vi lite till. När jag åter kör hem till staden med dess höga

puls bär jag ändå med mig ett stycke saltdoftande stillhet inombords. Och ett väldigt rufsigt hår.

Två månader går och så händer det igen – vådrets nycker sammanfaller med min kalenders tomrum och jag kan återigen hörsamma själens längtan efter rymd och höjd. Nu skriver vi maj, vilket är något helt annat. Gräset är torrt och saftigt och grönare än spenatsoppa. Kossorna är ute och slätten har kastat av sig sin gråa mantel och istället axlat den aromatiskt gulfläckade rapskostymen.

På starten kryllar det av piloter, hundar, barn, anhöriga och nyfikna. I Luften är bara piloterna kvar, och ett trevligt stort antal rovfåglar av olika modell. Det känns att många har ett uppdämt behov, en längtan och trängtan efter sitt andra jag, det bevingade och uppburna. Många leenden utbyts. Och stenarna som forna folk en gång rest? De står där i sin stillhet, ruvandes sin hemlighet. Undras om människorna också då blickade uppåt och längtade dit?

Text och foto: Marko Wramén

När det friskar i är det bara hangrävorna med snabba trasor som vågar sig upp.







Hangrävar i luften.



En touch av dimma bjuder på mystik.



Balanseringslekar i hård vind.



Havet finns alltid nära.



Ja men se det lyfter! Vinden ligger rätt och är inte för stark (även om det är nära nog).





I nedkant syns den triangelformade huvudlandningen med flygarbaren i ovkant av fältet.



Full aktivitet på väststarten.



Flygberget i Kössen står lite för sig själv, här sett från nordväst. Huvudlandningen i vänsterkant av bild.

# Schyssta flyg i Kössen

Ibland känner man för att sticka iväg. Bara ett par dagar lite spontant, till något ställe där det finns ett berg, en lift och lite kall öl och varm korv. Då kan man åka till Kössen i Österrike, en avslappnad by präglad av friflygning.

Text och foto: Marko Wramén

Jag gillar Österrike. De har berg. De har liftar. De har stora gräsklädda fält överallt där man kan landa. Det går alltid att få tag i ett billigt rum på någon liten familjdriven pension. Och både öl och korv är såväl god som billig.

Den lilla orten Kössen ligger ungefär mitt emellan Innsbruck och Salzburg, söder om München och precis på gränsen till Tyskland. Det är bara att hoppa på ett billigt flyg till någon av de tre flygplatserna (flest går till München) och sedan ta tåg och buss till Kössen. De alltid lika rekordrika tyskarna har koll på transporterna, det är bara att klicka in sig på [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com) och knappa in ankomstflygplats och Kössen.

Väl framme i byn vandrar du söderut mot liften och campingen längs vägen Thurbichl. Strax före liften ser du ett fält och en tältbar på vänstersida. Det är Sepps fliegerbar och det är hit du ska. Det går inte att missa eftersom det står ett ryskt dubbeldäckat flygplan parkerat bland borden.

Flygarbaren, och än mer dess ägare Sepp, är epicentrum för friflygningen här. Det är hit du går för att höra om vädret är flygbart. Här kan du köpa billigare pilotbiljetter till liften och Sepp

kan också hitta ett ledigt rum till dig i närheten. Dessutom säljer han öl och mat till hungriga piloter – den stora gräsklädda landningen är precis framför hans uteservering.

Kössen är känt för sin stora flygfestival på våren då tillverkarna samlas här för att visa upp sina nya produkter. Sådant är kul men var beredd på att det blir väldigt trångt i luften. Det kan det också bli fina helger, så allra bäst är att åka hit på vardagar och utanför de stora semesterhelgerna.

Flygningen i Kössen är mestadels platsbunden. Du åker upp med liften, kollar vinden och startar sedan antingen från den gigantiska huvudstarten vänd norrut eller från den mindre starten vänd västerut. Termiken funkhar fint och är oftast lugn och fin, så det här är ett perfekt ställe för oss som njuter av att båta runt lite i luften och insupa vyerna. Är du ganska ny och behöver samla flyg går det också bra, det är bara att åka upp när liften öppnar och köra en bunte nerflyg innan termiken kommer igång.

Visst, det går att göra distansflyg härifrån, men det är inte idealt. Självt provade jag att flyga en liten tur genom att först hoppa över västerut, sedan tuffa på söderut till nästa dalgång och så följa den österut till Gumping. Ingen lång tur men omväxling.

Men helst så njuter jag bekymmersfri lokal flygning runt berget för att sedan ta en landningsöl och en bit mat med andra piloter nere på flygarbaren. Det räcker liksom långt.

### Bra länkar:

- [www.bergbahnen-koessen.at](http://www.bergbahnen-koessen.at) (liftbolaget)
- [www.fly-koessen.at](http://www.fly-koessen.at) (lokala flygskolan och Sepp)
- [www.kaiserwinkl.com](http://www.kaiserwinkl.com) (lokala turistbyrån)



Här syns både stora starten (till höger) och den lilla mot väst (till vänster).



Termiskt hang på västsidan av berget.



Herr Sepp i sin bar.



Landningsöl med andra svenska piloter.



# Legendariskt Nordic i Ager



Årets Nordic Open och svenska mästerskap i distans för skärmar hölls i den lilla katalanska byn Ager, i Pyreneerna nordväst om Barcelona. Tävlningen begåvades med utomordentligt fint väder och utvecklade sig till smått legendarisk status med flygning varje dag.

*Text och foto: Marko Wramén*

*Huvudridgen till vänster (starten ligger på ridgen men bakom fotografen). Dalen där Ager ligger syns nere till höger. Långt bort till vänster skymtar plattlandet.*





*Vi har precis tagit höjd och flugit över och bakom ridgen. Nu börjar jakten på nästa blåsa.*

**B**yn Ager har flertusenåriga anor och domineras av en klosterkyrka högst upp på en brant kulle. De flesta piloter höll sig dock runt campingen strax utanför, som både var högkvarter för tävlingen och hade landningsfält. Många var för övrigt de svenskar som trodde sig ha bokat en stuga på campingen för att sedan upptäcka att bokningen hade schabblats bort. Nu gjorde det inte så mycket för det fanns gott om boende i byn när man väl kom dit, även om det var svårt att hitta det på nätet i förväg.

104 piloter från hela världen hade letat sig hit vilket borgade för härlig internationell stämning. Självklart var den nordiska närvaron stor med piloter från Norge, Danmark, Finland, Island och Grönland. Svenskar var vi också, men betydligt färre än vad vi brukar vara. Bara 14 svenska piloter deltog att jämföra med 23 förra året i Portugal, 25 i Vågå 2010 och 23 svenska piloter 2009 i Slovenien. Handlar det om en generationsväxling eller är det de nya reglerna som bara tillåter klassade skärmar (EN A-EN D) som fick många gamla rävar att stanna hemma istället för att investera i ny (eller begagnad) skärm? Låt oss hoppas vi blir fler som deltar nästa år.

**F**lygningen vid Ager börjar på en stor ridge där också starten ligger. Framför (söder om) start finns en dal där byn ligger. I väster smalnar dalen av mot en sjö och i öster flyter en flod genom ett trångt pass. Alla task inkluderade startcylinder över byn mitt i dalen och de flesta hade sedan en eller flera punkter kors och tvärs ute i dalen innan det var dags att fortsätta.

Bortom dalen och ridgen bjöd terrängen på både plattland, skogar, ensliga berg och fler långa bergsryggar att följa. Med andra ord ett alldeles underbart område att flyga i.

Banläggarna var också duktiga till att utnyttja de möjligheter som gavs och vi fick en lång rad både långa och utmanande uppdrag.

Och vilket väder! Vi flög varje dag och även om två tasks fick ställas in på grund av regn och åska var det nästan så att folk började längta efter en vilodag. Men bara nästan. Själv klockade jag in mer än 21 timmar i luften (och mitt längsta flyg både i distans och tid) och då flög jag bara tävlingsflygen, inget annat.

De bästa piloterna flög blixtnabbt trots att de "bara" fick flyga D-skärmar och inte oklassade tävlingsvingar. Att tävlingsledaren Mads Syndergaard var med i tätstriden mest hela tiden med sin C-skärm visar att man inte måste ha ett tävlingsmonster till vinge för att flyga snabbt och bra.

**T**rots detta hände en hel del incidenter. Det var ett eller flera nödiskast varje dag och flera krascher. En isländsk pilot hade en hård landning och fick mörbultad (men obruten) stå över några dagar för att vila kroppen. Och en svensk pilot fick inslag på låg höjd precis när han skulle utelanda och bröt en arm och fick flera kotkompressioner.

Helikopter till sjukhus och nio dagar där innan flyg hem till Sverige. I skrivande stund (en månad efter tävlingen) kan han gå utan hjälpmedel men är fortfarande inskriven på sjukhus i Sverige. Men när jag pratar med honom vid pressläggning får jag veta att han förhoppningsvis är utskriven och hemma när du läser det här.

Hur gick det då i tävlingen?

Magnus Österberg kopplade tidigt (och som vanligt höll jag på att säga) greppet om ledarplatsen i SM och behöll den sedan hela tiden. När sista tasket flögs hade han mycket god marginal till tvåan och var i princip ohotad.

Silvret var det desto hårdare kamp om, framförallt mellan veteranen och landslagspiloten Matts Eliasson och uppstickarna Tor Jansson, Anders M Falkenström och Oliver Thurman. Det



*Ager är en söt men lite tråkig by.*

sista heatet blev avgörande och kastade om i tabellen så att Tor tog silvret ynka fem poäng före Matts Eliasson. Grattis till er alla!

Sportklassen (för de som flyger EN A-C-skärm) var ovanligt gles igår med bara fyra piloter. Reglerna säger att man ska vara fem för att klassen ska vara giltig, men för att uppmuntra fler att flyga snabbare vingar fick de ändå en liten prisutdelning. Klassen vanns av Marko Wramén med Jenny Persson som tvåa och Andreas Alexandersson trea.

Lagtävlingen haltade också eftersom det endast fanns två lag med full uppsättning om tre piloter var. Cirrus lag 1 vann med god marginal framför VSK.

I vinter träffas nordiska kommittén för att besluta var nästa Nordic Open ska hållas. Har du synpunkter eller idéer kring detta, kontakta förbundets tävlingsansvarige Marko Wramén.

## Task 1

71,5 kilometer med mål sidan om en sjö.

Först ner längs ridgen, sedan start över byn, därefter tillbaka längs ridgen, över floden och bortom nästa ridge. Sedan nordväst över nästa dal och plattland, därefter österut över plattlandet igen och sedan norrut över ett berg och en dal med mål över en sjö.

Hela 85 piloter i mål!

Norske Kjell-Harald Nesengmo vann på blixtnabba 1 timme och 23 minuter vilket ger en snitthastighet på otroliga 35,6 kilometer i timmen.

Bäst svensk blev Magnus Österberg på plats 12, mindre än två minuter efter vinnaren.

## Task 2

97,2 kilometer långt vilket gav personbästa för flera piloter som nådde mål (inklusive undertecknad).

Start över byn, sedan västerut framför ridgen och därefter nordostligt hopp över ridgen, över floden och över hela plattlandet.

Sedan tillbaka till baksidan av ridgen och så över plattlandet igen. Därefter längs långa smala dalgångar/bergssidor österut, över ett berg och så till akrohänget Organya med mål sidan om en flod.

Vinnare blev spanske Xevi Bonet Dalmau som flög på två timmar och 47 minuter. Återigen blev Magnus Österberg bäste svensk på plats elva, 18 minuter efter vinnaren. Totalt 47 piloter kom i mål.





Det blir trångt när alla ligger och väntar i startcylindern i svagt lyft.



Gott om plats på starten och för det mesta bra förhållanden.

### Task 3

Det fina vädret fortsätter och vi får ännu ett långt task på 77,6 kilometer flugen distans. Till att börja med mycket svaga förhållanden på take off så allt skjuts fram fler gånger. Senare ökade vinden och gjorde det svårare för oss med långsamma vingar. Samma start över byn och sedan västerut längs ridgen. Där efter österut längs ridgen och så tillbaka västerut och över till andra sidan dalen där Ager ligger. Sedan följde ett mycket långt ben österut med mål långt i öster. Här betydde vägvalet allt och många var vi som inte vågade flyga rakt över en stor skog och istället svängde av norrut i hopp om att plattan skulle leverera, vilket den inte gjorde.

38 piloter i mål med samme spanske Xevi Bonet Dalmau först på två timmar och tre minuter. Magnus Österberg befäste sin ledning i SM genom ännu en topplacering bland svenskarna och sju totalt.

### Task 4

Ett långt task på närmare 90 kilometer sätts med mål långt i nordöst, flera dalgångar bort. Återigen svagt på take off. Många duktiga piloter bombar redan före eller i samband med start. Andra kämpar länge för att hålla sig uppe till dagen till sist kommer igång. Nu gör motvind det tufft för en del men tasket tuffar på till åska och regn gör att det ställs in. Då är de första piloterna nästan i mål. Men just för att ingen faktiskt gått i mål ger tasket inga poäng. Tur för de som bombade tidigt, trist för de som höll sig uppe och kom iväg.

### Task 5

Ställs in direkt efter starten gick på grund av åska och regn på väg in.

### Task 6

För första gången finns det moln som visar vägen till termiken. Eftersom det fanns stor risk för överutveckling la man ett "kort" task på 58,5 kilometer. Normalt startar tävlingen för alla samtidigt på ett givet klockslag, då man ska lämna en startcylinder i luften (eller ibland flyga in i den), vilket kallas race to goal. Men den här gången var det elapsed time vilket innebär att man startar när man vill och sedan jämförs de individuella tiderna efteråt.

Starten gick som vanligt mitt i dalen, sedan hade vi en waypoint i västra änden och därefter flög vi tillbaka tvärs över hela dalen, över floden och upp på ett berg, vilket många hade svårigheter med. Avslutningen var ett långt ben över dalar och skogar till målet i Oliana.

Den här typen av flyg premierar en helt annan typ av taktik jämfört med de vanliga race to goal vilket syntes i resultatlistan. Magnus Österberg befäste sin ledning i SM genom att återigen vara förste svensk i mål, följd av Matts Eliasson och Oliver Thurman. 50 piloter kom i mål och norske Kjell-Harald Nesengmo tog åter ledningen totalt medan hans landsbroder Bjørn Skarpås vann tasket.

### Task 7

Återigen ett vanligt race to goal men nu fram och tillbaka tre gånger bakom (norr om) ridgen. Många, speciellt de som flög EN B eller EN C, hade svårt med näst sista benet, ett långt motvindsben. Tor Jansson blev bäste svensk och säkrade därmed sitt SM-silver.



Matts, Magnus och Tor på prisplattan.



Ager var ingen gourmetby. Men visst kunde man äta gott.

### Resultat SM i distans 2012

#	Namn	Klass	poäng
1	Magnus Österberg	D	3845
2	Tor Jansson	D	3006
3	Matts Eliasson	D	3001
4	Oliver Thurman	D	2868
5	Lars Falkenström	D	2831
6	Anna Rydh	D	2274
7	Marko Wramén	B	2236
8	Andreas Järeahag	D	1956
9	Jenny Persson	C	1800
10	Magnus Eriksson	D	1714
11	Andreas Alexandersson	C	1512
12	Anders Gustafsson	D	1469
13	Lars Ericsson	B	977
14	Pierre Serck-Hansen	D	754



Starten vi använde alla dagar.



Skärmtätt på Hammars backar.



Foto: Anette Lantz

Therese Palm redo för tandemflyg med Pierre Rosén.



Foto: Anna Hadders

Anette Lantz, Nina Plöen, Eva Sandberg, Anna Hadders, Jill Salander, Lisa Liljeberg och Ylva Persson.



Alla borde balansera mera!



Foto: Anna Hadders

# Tio tjejer tar sig luft i Kåseberga

**Va? Ska ni ha pengar till en tjejträff? Då ska vi ha en killträff också. Ja, så lät tongångarna när Anette Lantz och jag började tala om att arrangera en träff för kvinnliga piloter. Säkert var kommentarerna på skoj, hoppas jag i alla fall. Eller var det bara den gamla vanliga svenska avundsjukan? Nåja, Anette och jag lät oss i alla fall inte nedslås.**

Text Anna Hadders

Efter en ganska trög planeringsstart kom vi i alla fall till skott. Inbjudan gick till de 80-talet tjejer som hade licens 2011-2012. Vi utgör därmed runt åtta procent av skärmflygpiloterna i Sverige. Tio deltagare blev vi totalt.

Torsdagen 19 juli samlades vi på campingen i Kåseberga. Korvgrillning och presentation stod på schemat. Men – var är nyckeln till familjen Lantz släp? Hmm... Den ville liksom inte komma fram.

Problemet var att i den fanns all vår mat och andra förnödenheter, typ dricka. Tur för oss att Anette är gift med klippan An-

ders. Han skaffade fram en vinkelslip och så var vi igång! Tack Anders för att du är en handlingens man!

Alla som har arrangerat flygträffar vet att det är näst intill omöjligt att lägga ett program och sedan följa det. Vi har inte riktigt den tummen med vädrets makter. Vår strategi var därför att erbjuda ett smörgåsbord av tänkbara aktiviteter i programmet. Sen blev det till att improvisera allt eftersom timmarna gick. Att hanga i Kåseberga eller på andra hang i Skåne var vår huvudaktivitet. Var vindarna för svaga kunde vi erbjuda vinschning. Tandemflyg för dem som saknade rätt licens. Vid för hård vind för flygning eller fel vindriktning tänkte vi oss balanseringsövningar. Som komplement hade vi presentation av flygställen i Sverige och utomlands.

## Blåsig men inget regn

Hur blev det då? Vi hade förhållandevis tur med vädret och kunde hålla oss i Kåseberga hela helgen. Det blåste mycket, så det var bara några av oss med lite mer hangerfarenhet som fick några flyg på "stora" hanget. Istället höll vi för det mesta till i det vi kallar skolbacken. Det är en bra plats för såväl balanseringsträning som för att backa upp och kunna hanga lite.

Tre av tjejerna saknade hanglicens, så de passade på att gå en hangkurs. Det blev mycket balanseringsträning för dem, men också tandemflyg. Tyvärr var det för hård blåst för att de skulle kunna slutföra kursen med riktiga hangflyg.

Efter svettiga timmar i flygbackarna var det härligt att kunna doppa sin trötta lekamen i varma badtunnor. Fullbelagt från tidig eftermiddag till långt in på natten. Här var inte bara tjejträffens deltagare välkomna utan alla flygare på plats. Tunnorna blev en trevlig samlingsplats för socialt umgänge och bjöd på många rövarhistorier.

## Kamratstöd effektivt

Det som kändes bra med tjejträffen var att vi kunde hjälpa och stötta dem som inte var så vana vid just hangflygning. Sen är det förstås alltid givande att utbyta erfarenheter av olika slag. Ett mål jag personligen hade var att hjälpa Anette att komma i luften igen efter att ha tagit paus ett tag efter en olycka förra året. Det gick – Bra kämpat Anette! Sedan dess vet jag att du även tagit dig ut på Hammars backar. Härligt att se dig i luften igen!

Kul var det också att vi fick besök ända från Luleå. Eva Sandberg, som främst flyger paramotor därhemma, tog med familjen

för att kunna vara med på träffen. Eva fick mersmak på hangflygning och vi ser fram emot att se hela familjen i Kåseberga igen nästa sommar. Sen är vi alltid glada över att ha Fenix-tjejerna på besök. Tidpunkten för träffen anpassades till när Fenix har sina Kåsebergaveckor och när CPS har sin stora sommarfest. Den senare blev riktigt lyckad med smaskig mat, dryckesservering över "riktig" engelsk bardisk (inköpt för tillfället av CPS nya ordis) och ett rejält ös på dansgräset.

## Kom igen nästa år!

Efter en summering av tjejträffen känner vi arrangörer oss hyfsat nöjda. Deltagarna gav positiv feedback och vädret var i stort sett på vår sida, om än lite väl blåsig för att vara optimalt. Vi arrangörer vill på detta sätt rikta ett stort tack till CPS och till SSFF som bidragit ekonomiskt till träffens genomförande. Och när Anette, som (som vanligt) drog ett tungt lass och jag hämtat oss kanske vi rentav tar tag i planeringen av en ny träff – om ett år eller så...





Foto: Sof Bertsson

I gott sällskap på väg mot Lund.



Foto: Sof Bertsson

Foto: Marcus Ståborn

Sommarflygning efter jobbet.

# Motorsele ger fler möjligheter

**A**lla som håller på med hängflygning tycker att det är roligt att flyga. Vissa ser flygningen som en hobby och flyger bara under sommarhalvåret medan några vill bara flyga, året runt, så mycket som möjligt, i kyla och i värme. Jag är en av den sistnämnda typen som har satsat på hängflygning på allvar. Jag har lagt ner alla andra intressen och ägnar all min fritid åt flygningen.

OK, låter trevligt säger de flesta och så tar man för givet att jag reser utomlands ett par gånger om året, flyger på spännande ställen såsom Alperna och Kanarieöarna och ibland, när vädret duger, ja, då flyger jag lite i Skåne också.

Så är det tyvärr inte. Som småbarnspappa kräver familjelivet sitt, man kan inte bara åka iväg på en tvåveckors flygsemester och förvänta sig välkomstfest när man kommer hem igen. Jag arbetar varannan helg men tänker inte byta jobb. Hur gör man då? Vad är det som krävs?

Enkelt: Det krävs att man tömmer sitt bankkonto och för motorflygning in i sitt liv.

## Saggig sommar blev sista droppen

Jag bestämde mig för att investera i en motorsele efter sommaren 2007. Ni kanske minns att det började regna kraftigt någon

gång i juni 2007 och slutade i början av juli 2008. Med ynka sex flygtimmar i loggboken under ett helt år var det uppenbart att bara motorflygning kunde rädda livet på mig. Jag började kolla på de olika varianterna på nätet, deras egenskaper och prislappar. Efter lite letande fanns det bara två motorsele som var av intresse för mig. Den ena var Explorer från Airtime Products i Australien och den andra Mosquito från Swedish Aerosports.

## Att vara först kan ha sina sidor

Prismässigt var det inga stora skillnader mellan dem men den svenska varianten kom med en "inbäddad" bensindunk medan den australiska kom med den lite mer gammalmodiga konfigurationen (bensindunken vid bygelbenen). Jag ville ha en smidig maskin utan krångliga slangar och hängande bensindukar så mosquiton blev det.

Och på köpet blev jag också den första i Skåne som skulle börja flyga med motorsele. Problemet var bara, det fanns ingen utbildning för det där....Hängflygförbundet hade vid den tiden börjat bearbeta en utbildningsplan för instruktörer samt krav på pilotnivå och kompetens - men till en början skulle jag få flyga utan försäkring - flygning med motorsele låg i en grå zon någonstans mellan friflygning och motortrike.

Inför mitt första flyg var det en kompis i mitt gamla hemland, Grekland, som ställde upp och hjälpte mig. Jag gick alltså en snabbkurs med hans utrustning och under hans styrning. En start och en landning blev det och nästa morgon åkte jag tillbaka till Sverige. Efter några veckor kom leveransen av en sprillans ny mosquito från Stockholm och där och då började min karriär som motorflygare.

Det blev inga radikala framsteg sommaren 2008, jag var väldigt försiktig och försökte lära mig så mycket som möjligt vid varje flygning. Det fick bli en hel del skype-diskussioner med mina mosquitokompisar i Grekland samt lite hjälp av svenska flygare som kom med fantastiska förslag och råd trots att de själva inte flög motorsele.

## Härligt att flyga året runt

Jag blev alltmer erfaren på att starta och landa och snittade ett flyg per månad under vintern 2008-2009 trots kyla, lera och dimma. Det kändes utmärkt att kunna flyga året runt. Helt plötsligt började vi bli allt flera som började flyga. Först en, sen en till och så ytterligare en pilot. vid den här tiden var Hängflygförbundets regelverk klart och vi fick våra motorbehörigheter efter kurs och prov.

I skrivande stund är det flera piloter som är på gång. Så vad är det som är så bra med att flyga motor? Är det på något sätt bättre än friflygning? Ska man verkligen lägga en massa pengar på en sådan makalös manick?

Svaret beror på var och en. Har man massor med extra tid till utlandsresor och inte får skuld känslor när hangwaiting vid starten är (enligt väderprognos) slöseri med tid och om man ser hängflygning som den ultimata utmaningen från start till landning? Då ska man satsa på friflygning. Att komma upp med motorsele skulle aldrig kunna jämföras med friflygning. Att kurva termik är, för min del, oslagbart. Att flyga hang när det blåser fint är också skitskoj. Att kunna vara en med naturen, flyga i sällskap av fåglar och uppleva känslan av frihet på det sättet är inte något som en bullrig tvåtaktsmotor kan ge mig.

Men att kunna köra ut sent en kväll till första lämplig åker, flyga och sen komma hem utan att familjen har märkt någon frånvaro, det är en anledning till att man satsar på motor. Men det är inte bara det. Tänk bara att få slippa frustrationen som brukar komma krypandes någon gång i november månad när man börjar inse att nästa flygning ligger x antal månader bort och du inte kan göra så mycket annat än att vänta. I sådana lägen är motorsele enens bästa vän!



## Ger flygtimmar och därmed rutin

Motorflygning har varit ett fantastiskt kompletterande verktyg som har hjälpt mig uppnå en hel del:

- Jag kan flyga året runt och hålla mig i flygtrim. När det är dags för säsongens första flygbogsering och jag ikrokad ligger på dollyvagnen och bogsertriken börjar gasa är jag lugn och själv-säker. Hjärtslag på 180 per minut gäller inte mig längre.
- Jag kan flyga på sommarkvällar när det är ljust utan att behöva missa familjeliv. Att sticka vid 20:00, lyfta vid 20:45 och landa lite innan 22:00 ger mig en känsla av att kunna unna mig något för mig själv samtidigt som jag inte lägger mina nära och kära åt sidan. Jag kör ut, riggar upp, flyger en timme, riggar ner och kör tillbaka på tre timmar. OBS! Detta tar betydligt längre att greja i gott sällskap, tre timmar tar det bara om jag kör ensam.
- Jag kan köra ut och flyga efter jobbet om jag känner för det.
- Jag kan lugna mig ner något med en härlig flygtur mitt i veckan efter att jag missat helgflygning med klubben (jag jobbar ju varannan helg).

- Jag kan besöka olika flygfält, landa och vara lite social, starta igen och flyga tillbaka utan problem.
- Starttekniken med motorsele gör att jag även blivit duktigare på att bergstarta. Jepp, man använder fötterna till start och landning.
- Sist men inte minst - jag kan rentav njuta av flygning på ställe som inte lämpar sig till friflygning på grund av höjdbegränsningar, brist på termik, brist på bogsermöjligheter och allt vad det nu kan vara.

Nackdelarna då? Ja, man får räkna med lite meckande. Jag har det som rutin att gå genom alla skruvar, bultar och muttrar vart tredje flyg. Att man är snäll mot motorn och flyger felfritt är ingen garanti att den mår bra. Titt som tätt upptäcker man någonting som håller på att lossna eller inte är som det ska. Jag har aldrig varit motorintresserad men man lär sig en del.

Man måste även räkna med lite extra pengar till den obligatoriska första misslyckade starten som drabbar 99 procent av alla nya motorflygare. Efter några starter och landningar känner man sig nämligen allt tryggare och mer självsäker i starttekniken och resultatet brukar vara en skadad propeller som kasseras samt inköp av nya. Vissa av oss har till och med förstört propellrar på marken, inte i samband med flygning alltså.

## Krävs annan teknik jämfört med friflygning

Att starta och landa med motorsele är inte svårt, men det är ganska olik friflygning. Nästan alla olyckor sker vid starten och det är sällan pilotens erfarenhet som kommer i fråga.

För att kunna starta med motor krävs det en sträcka på 20 - 200 meter beroende på motvind, vikt, luftbärighet och så vidare. Man gasar, springer mot vinden, håller vingarna horisontella mot marken och speedar så gott det går. Att springa fort är inte speciellt ansträngande, motorn knuffar piloten framåt. Om propellern snurrar som den ska så lyfter man oavsett hur mycket man speedar.

Låter det enkelt? Tyvärr är det inte så enkelt. Är man, som friflygare, van vid att lätta trycket på bygelbenen när man har "nått lyftfart" så måste man verkligen tänka på att inte göra det med motorsele. Gör man det med motorsele stallar man.

För att kunna starta med goda marginaler måste man springa och speeda och speeda och springa. Man måste alltså bli kvitt alla de tankarna som dyker upp under starten såsom:

- fan vad jag springer fort, det räcker väl?
- jag borde ha lyft, dags att lätta trycket
- jag lyfter innan jag når kanten mellan gräs och grus
- jag lyfter inom (valfritt nummer) meter
- sista gången kom jag upp rätt fort, jag gör lika-

dant idag och lättar trycket

- jag har motvind idag, jag lättar trycket
- jag speedar nog alltför mycket, jag lättar trycket
- äh, jag lättar trycket
- lätta trycket, lätta trycket, lätta trycket...

### Istället måste man tänka så här:

- fan jag springer fort, jag fortsätter springa
- jag springer utan att lätta trycket
- jag har inte lyft än, jag springer på
- vingen kommer lyfta av sig själv, jag springer så gott jag kan och lättar inte trycket

Landningen kan man lätt greja genom att stänga av motorn, bromsa propellern och inte svänga på låg höjd. En lång final med tryck på speedbaren är vad som behövs. Man ska helst stanna kvar liggandes i selen tills man är nära marken, det garanterar full kontroll av vingen. Att försöka svänga med fötterna utanför selen gör att bakändan (motor + bensindunk) inte reagerar på samma sätt som piloten. Att vänta med att komma ut ur selen vid finalen är egentligen allt som skiljer sig från friflygning. Inte så svårt som man trodde visst?

Så vad väntar ni på? Töm bankkontot och beställ nu!

Jorgos Billis



Med Håkan Larsson på väg mot Malmöfestivalen.

Foto: Jorgos Billis



Flygning året runt, islandning på Arriesjön.

Foto: Jorgos Billis





Foto: Thomas Hylander

Mosquito motorsele.

## Man blir aldrig för gammal för att lära

**I**våras köpte jag en Mosquito motorsele och anmälde mig samtidigt till utbildning hos Jorgos Billis, som är instruktör i Skånes Drakflygklubb. Han lät mig börja med bogserflyg i Skånes Fagerhult. Det var en härlig upplevelse när jag till slut blev uppbogserad till 1 000 meters höjd av Tomas Danielsson.

Min landningsteknik ansågs vara typisk för dem som brukar flyga på Hammars backar. Jag flyttade inte upp händerna så mycket och tryckte styrbygeln successivt framåt.

Den stilen passar inte när man ska landa med en tung motorsele. Händerna ska då flyttas högt upp och tryckas bestämt framåt-uppåt.

Med min motorsele fäst i vingen har jag sprungit på marken med gasreglaget i munnen. Det gav mig två nyttiga lärdomar. För det första ska händerna läggas på styrbygeln framsida så fort draken bär. Då är det lätt att korrigera om draken kommer ur kurs. För det andra så märkte jag att gasreglaget som hålls mellan tänderna hade en benägenhet att hoppa ut om jag lät-tade på gasen, vilket jag således bör undvika efter start innan jag fått ordentlig höjd.

**P**ropellern gav ett ordentligt tryck på 50 kilo och det kändes mäktigt och betryggande. Jag har i skrivande stund ännu inte lyft, men ser inga som helst problem med det i lämplig väderlek och start mot vinden. Att landa bör inte heller bereda

några problem med rätt teknik, lagom vind och ett långt fält. För säkerhets skull har jag också möjlighet att landa på hjul.

**E**ftersom min flyginstruktör Jorgos varit utomlands har det inte blivit någon flygning med motor ännu. I stället har jag varit på Hammar och hangflugit. En dag då det blåste 11 meter i sekunden låg vinden rakt mot hanget och det var många drakflygare där. Jag gjorde då några viktiga observationer som jag vill förmedla här.

Det var tungt att ta sig fram till hangkanten och många startade långt bakom, bland annat jag själv. Då använde jag samma teknik som vid övningen med motorsele. Draken fick bära sin egen vikt och jag lade händerna på styrbygeln framsida. På så vis behövdes inga stora krafter och det var lätt att få balans på vingen från första stund.

Några piloter gjorde felet att de höll krampaktigt en bit upp på styret med vingen vilande på axlarna. När de började flyga blev starten vinglig med överkorrigeringar och stora kursändringar som följd. Som väl var gick det bra i alla fall. Lärdomen man bör dra är att antingen starta ända framme vid kanten eller att till-lämpa beskriven teknik vid start längre bak i hård vind.

Nils Norrsell



Foto: Per Andersson

Hängglidare och skärmar väntar in startvind på Granholmstoppen.

## Framgångsrik kombihelg i Stockholm

**A**rsmöte, hängflygkonferens, instruktörsmöte och flygning under en och samma helg. Låter det mycket? Med lite planering gick det att genomföra enligt planen. Vi började med backglidning från Granholmstoppen till strålande solsken. Sällskap hade vi med en del skärmflygare och en av dem kom ganska högt upp över toppen när termiken börjande rycka lite vid tolvtiden. Ursprungsplanen var markbogsering från Barkar-byfältet men nordanvinden låg på tvären av fältet och då blev det perfekt läge för Granholmstoppen istället.

Sedan runt tvåtiden styrde vi vidare till Presentationsdata på Kungsholmen som erbjöd ett välutrustat konferensrum med senaste tekniken inom presentationsutrustning. Flera intressanta frågor kom upp till ytan. Bland annat att vi behöver fler aktiva instruktörer, utse en elevansvarig i varje klubb, hålla våra klubb-sidor uppdaterade som till exempel Skånes Drakflygklubb, ta fram en utbildningsvideo, vi hade långa diskussioner om säkerhet och hur vi ska växa som sport. Alla känner egentligen alla oavsett var man bor i landet och sammanhållning genom landet är riktigt bra. Finns både fördelar och nackdelar. Faktum är att vi föregående år ökade antalet utfärdade licenser. Med ett deltagande på 17 personer från Albatross HFK i norr till Skånes DFK i söder blev helgen en bra kickoff på flygåret.

Marcus Lindqvist



Foto: Per Andersson

Årliga hängflygkonferensen.



Foto: Per Andersson

Elev provhänger under skolvinge.



# Fjärr till Gopro förenklar



## Hur ofta har man inte flugit längre än batteriet varat på GoPro och inte fått med de bra sekvenserna efter ett par timmars flygning?

Landning är en sådan snutt som ofta inte kommer med men som är intressant när man till exempel flyger distans (man hamnar ju inte alltid där man tänkt sig). Ännu värre, hur mycket innehållslöst nonsens har inte fastnat på minneskortet innan man ens startat? I HD-kvalitet blir det vansinniga mängder att redigera, om filmklippningen ens blir av. I mitt fall gav jag nästan upp att filma för att istället ta en bild per trettio sekunder och hålla tummarna för att några bilder blev bra av de hundratals slumpmässiga. På så vis kom hela flyget med i alla fall.

Så därför är "äntligen" ett väl valt ord för en sann actioncam-filmare när det nu dykt upp en fjärr till Gopro..

Hur fungerar nu detta?

Barnsligt enkelt. Allt sköts via själva fjärrkontrollen som enkelt kan fästas som en klocka på handleden eller bredvid varion med kardborreband. På fjärren har du ett teckenfönster där du kan se samma menyer som på själva kameran, en spegling skulle man kunna säga.

Nu kan man enkelt skifta från film till foto, ändra inställningar samt stänga av/på, allt efter eget behag och för att spara på batteriet. Perfekt helt enkelt.

Remote Kit kostar 99\$ i USA (exklusive skatt och frakt), i Sverige säljs det för runt 1 500 kronor. Dessutom släpps en App i

slutet av augusti som gör att man kan se i sin smartphone vad man filmar, styra kameran samt live-sända. Now we're really going pro!

Mer om detta kan man läsa på [www.gopro.com](http://www.gopro.com)

Och så var det eländet med att inte bara kameran skall laddas utan också fjärren och wifi-bakstycket också, om än inte lika frekvent. Jag har inga siffror på batteritider för kombinationen men jag laddar det varannan gång jag laddar kameran. Troligtvis räcker det var tredje men vem vill chansa?

Johnny Bergholtz  
Paraclub2000



## Öhopping vid Rörtången



### Mitt härliga minirekord-distansflyg till Brattön är ett lysande exempel på användarvänligheten med Wi-Fi Combo Kit.

En bra dag på Rörtången i Kungälv med svaga sydvästliga vindar brukar ofta ha termiska inslag. Så även denna dag. Jag fick fatt i en blåsa en bit in i viken på sydsidan som tog mig upp till 300 meter. Där uppe var beslutet enkelt att ta. Bästa glid ut mot Brattön, no doubt (senast var 2006) så det gäller att förvalta dessa få dagar. Tappade inte mycket höjd de första två kilometrerna till Brattön och kostade på mig en rundtur hela vägen ut till Brattöns västsida för att studera mitt nästa mål, Älgön. Men inte idag med sydvästlig vind. Den rutten kräver perfekt sydlig vindriktning för att kunna hanga på både Brattön och Älgön. Om inte, blir det båt för returresan. Passar iallafall inte mig, bekväm av naturen, så det får bli en annan dag. Idag gick det att nolla på Brattön trots sydvästlig vind. Dagen till ära var jag nöjd med utflykten och valde att glida hem igen, nära nog iallafall ;-).

En bild säger ju mer än tusen ord så här är filmen, Open Water XC: [www.vimeo.com/46413013](http://www.vimeo.com/46413013)

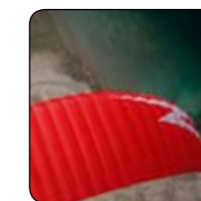
### Rörtången

Tre fina startplatser, nord 80 meter, väs-nordväst 65 meter samt den mest frekventa väst-syd 45 meter, MSL1500.

Här flygs det mycket! den största anledningen är startriktningar i 270 grader med några minuters promenad avstånd mellan. Ett varningens ord, Rörtången är inte helt okomplicerat att flyga på. Mycket beroende på den icke förlåtande vegetationen av sann Bohusläns granit. Ett litet misstag kan få förödande konsekvenser med stora som små frakturer varför besökande piloter bör kontakta lokala piloter på plats, för allas skull.

Vid svaga förhållande under badsäsongen på väst och syd undviks landning på stranden nedanför under alla omständigheter! På nord och väst-nordväst är det inte lika illa på grund av större badgästfria ytor. Topplandning är alltid att föredra. Flygningen här är varierande. Vid Syd och Nordöstliga vindar blir det ofta termodynamiska förhållanden och höjder runt 200-300 meter är inte ovanligt. För många år sedan i skärmflygets begynnelse (runt det vilda 90-talet) sägs det att en pilot var uppe på 1 018 meter. Men förhoppningsvis är det bara en skröna, vad vet jag! En normal sommardag tar sjöbris över svaga sydliga och nordliga grundvindar med väst-nordvästlig riktning så det gäller att läsa havet för att vara på rätt ställe i luften eller välja rätt startplats för fortsatt flygning utan promenader.

# ERBJUDANDEN!

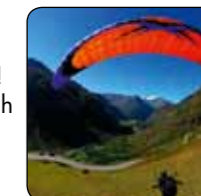


### Nova Prion 2

Novas nya LTF 1 skärm med förstärkt framkant, 3 stamlinor och en makalös handling! Endast några få på lager. Ord pris: 24500:- Nu: 21500:- (gäller tills lagret är slut).

### ITV BipBip

Upptäck tjusningen att flyga en miniwing! BipBip fungerar utmärkt för både friflyg och paramotor. Finns i 14, 16 och 18 kvm. Oslagbart pris (16500:-)



### Letar du en lätt nödis?

Sluta leta. Karpofly RS100 väger bara 1500 g och kostar bara... Pris: 4400:-

### Kharma Paramotors

Vill du bli testpilot av Sveriges nya paramotormärke och få köpa en Kharma till kraftigt rabatterat pris?



### Airfer Diamond Trike

Suverän tandem trike i flygplans aluminium med en Simonini Mini 3. Pris: 69000:-

### Kharma Props

Prisfesten fortsätter! Nu har vi alltid minst 20 kompositpropellrar i lager. Pris: 3200:-/st eller 2900:-/st för minst 2.



### Quickbags

Packa enkelt men luftigt = bäst för skärmen. Fr. 690:-

### SOL Wasabi

Ny acrosele från SOL. (beställning senast 15 nov, leverans i december) Nu endast: 5300:-



### Flygkängor

Alpina Tundra är lika bra för flygning och som "vanlig" höst känga. Pris: 1590:-



Spana in våra begagnade prylar! Allt från paramotorer till skärmar och selar!



# SPEEDSTER

**B**



**Posttidning**

**Returadress**

Svenska Skärmflygförbundet  
Odd Fellowvägen 38  
127 32 Skärholmen

The Speedster is a fully reflexed wing that is very easy to launch thanks to an advanced profile and high tech sail construction, with agile handling and high passive safety. Independent speed and trimmer systems for acceleration can be combined for high speed flight.

Enhanced structural integrity from BBHPP/R10 technology with varied diagonals and A/D spanwise straps and a 5.79 Aspect Ratio for a perfect balance of ease of use, top speed, and compact feel. High top speed (60kph) and high collapse resistance from the OZ Full Reflex Profile. Renowned Ozone fuel efficiency for excellent fuel economy at high speeds. Risers feature a large trimmer range, tip steering system and magnetic toggle retention.

Our testing and our feedback suggests that this new wing is a real pleasure to fly, with a surprisingly high top speed and a general ease of use that will appeal to paramotor pilots of intermediate to advanced ability. We hope you can give one a go to see what we are talking about!

