

HYPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 3/4 2014



Gammal pilot får
nya vingar

Absolut
AKRO

Nordiska mästaren om
svenska akrosäsongen

PM-teknikspecial:
Upphängningspunkter



Licensförnyelse

I skrivande stund är vi 1313 aktiva piloter (1099 vid förra numret). Utöver det har vi 246 st aktiva Takeoff-kit (87 vid förra numret). Det är ca. 380 fler piloter totalt än vid förra numret.

Du som inte har licensförnyat för flygsäsongen 2014 senast 2014-11-30 får licensförnya för 2015 istället och då krävs det även ett uppflyg för instruktör som måste skickas in till kansliet.

Licensförnyelsen för 2015 startar 2014-12-01. Då nollställer vi flygtidsredovisningen och det är fritt fram att flygtidsredovisa sina flyg gjorda under 2014 samt betala licensförnyelseavgiften för att få licensbrickan för 2015. Gå in på vår hemsida och klicka på "Licensförnyelse 2015" och följ anvisningarna.

För er som har löst Takeoff-kit efter sista september 2014 så gäller det även för 2015. För er som löst Takeoff-kit före sista september 2014 och inte avslutat er utbildning (fått licensbrickan) så måste ni förnya ert Takeoff-kit. Det gör ni enklast via vår webbshop eller direkt till kansliet på Bg 5819-5132. Märk inbetalningen "Förnyelse ToK". All information runt förnyelsen hittar ni på SSFF hemsida.

Licensförnyelse via SSFF webbshop

Detta är ett enkelt och smidigt sätt att licensförnya och som fler och fler klubbar upptäcker. Men det förutsätter att din klubb har "gått med" i detta system. Du licensförnyar då direkt till SSFF kansli istället för via din klubb. Tänk på att licensförnyelse via webbshopen måste också innehålla förnyat klubbmedlemskap. De klubbar som är anslutna är de som du finner i vår webbshop.

Försäkring

Fr.o.m 2015 får vi en ny försäkringsgivare vad beträffar olycksfallsförsäkringen. Solid, vår gamla sade upp avtalet i somras och efter det har vår försäkringspartner SÄKRA jobbat intensivt på att hitta en ny försäkringsgivare. Det har inte visat sig lätt då vi dras med en dålig statistik och är ett litet kollektiv. Till slut lyckades vi ordna en försäkring gemensam med Norge, Danmark och Island. Men det har blivit vissa förändringar mot vår tidigare olycksfallsförsäkring. Samtliga förändringar är inte helt klara ännu men den kommer t.ex. endast gälla vid flygning eller på väg till eller från sådan. Så snart vi har alla detaljer klara kommer vi publicera dessa på vår hemsida.

Du kan numera teckna till en livförsäkring som ger ett engångsbelopp på en miljon kronor vid dödsfall. I grundförsäkringen (Bas/Medi/Maximal) är engångsbeloppet 40.000kr vid dödsfall. En annan nyhet är att vi har fått nya rutiner runt skadereglering på sakförsäkringen i Maximal. Om du söker ersättning för skadad skärmflygutrustning så ska du först skicka in en redogörelse för vad som skett

och vilket skadeståndsanspråk du har till kansliet. Redogörelsen ska även innehålla foton på den skadade utrustningen samt kopia på inskickad SSFF olycksrapport.

Fullständiga försäkringsvillkor finns på vår hemsida i "Dokumentarkiv" så snart allt är klart med vår nya försäkringsgivare.

Ny verksamhetshandbok och licenssystem

Remissen är ute hos alla klubbar och instruktörer. 26 oktober var deadline för remissvar till kansliet som ska sammanställa för att diskutera på säkerhetsmötet/instruktörsseminariet den 9 november. Efter det ska SSFF styrelse fatta beslut. Vid ett positivt beslut går hela förslaget vidare till Transportstyrelsen för godkännande. Om allt går väl kommer det träda i kraft från och med 1 januari 2015. Håll utkik på vår hemsida där vi kommer att informera vidare.

Klubbkontakter

Kansliet är mån om att få in uppgifter om ni gör förändringar bland klubbens kontaktpersoner. Det gäller främst ordförande, kassör (och om någon annan än dessa är kontaktpersoner). Vi vill hålla klubbregistret på vår hemsida uppdaterat.

Vi önskar er alla ett riktigt gott slut 2014 och ett fint flygår 2015.

HP och Wania



Svenska Hängflygförbundet söker nya instruktörer!

Är du intresserad av att dela med dig av dina erfarenheter och hjälpa fler komma upp i luften?

• Hängflygförbundet kommer att köra en instruktörsutbildning i januari – februari 2015. Det finns ett antal intresserade blivande instruktörer och SHF vill att alla klubbar ser över om det finns fler lämpliga kandidater. Instruktörskapacitet är en brist. Många "gamla" instruktörer är inte aktiva längre. Vi behöver aktiva instruktörer, nya idéer och friska krafter!

Mer information finns under nyheter på: hangflyg.org

Hans Berg, Chefsinstruktör & SHF Styrelse

Halloj!

Nu går Hypoxia in i en ny och spännande utvecklingsfas! Tidningen har tills nu gjorts och formats av Marko Wramén under lång tid och har fått mycket uppskattning för sitt arbete under åren som har gått. Men som med allting annat blir det ibland läge för ett omtag för att prova nya lösningar och där är vi nu.

Skärmflygförbundet har sneglat västerut mot norrmännens motsvarighet Friflukt. Då piloter i såväl Sverige som Norge har både liknande flygintressen och resmål så vore det kanske klokt att pröva ett samarbete med att slå ihop tidningarna till en gemensam utgåva. En på norska och en på svenska som läses från var sitt håll. På så sätt kan vi förhoppningsvis både spara pengar och samtidigt få en dubbelt så tjock medlemstidning.

Tanken var från början att samarbetet skulle påbörjas redan den här hösten, men norrmännen sitter kvar i sitt avtal till och med årsskiftet, så därför blir det här numret av Hypoxia ett litet experiment i väntan på att avtalet kring en gemensam utgåva har förhandlats fram.

Vi provar med nytt papper, nya typsnitt och ett delvis förändrat innehåll. I det här numret går jag som tillfällig redaktör in mer aktivt i skapandet av innehållet för att få en dynamisk tidning som söker upp reportage och bilder från de svenska piloterna. Att förlita sig på att medlemmarna själva ska stå för allt material har visat sig vara ganska svårt och det har påverkat bredden av artiklar där Häng, Akro och inte minst PM har fått betydligt mindre utrymme än friflygningen.

Ett av flera nya grepp blir därför att köpa in material från de stora skärmflygtidningarna exempelvis XC-Mag. Så detta nummer innehåller en lång PM-artikel om upphängningspunkter som jag hoppas ska intressera de som flyger med motor.

Även fortsättningsvis kommer material att köpas in i mån av resurser, så ser du något som du tror kan vara intressant för övriga piloter så får du gärna tipsa redaktionen om det.

Det är min förhoppning att ni kommer att gilla "nya" Hypoxia och att ni även ger feedback på hur tidningen skulle kunna förbättras framöver. Så fort vi vet mer om hur samarbetet med Friflukt kommer att se ut, kommer det även att göras en upphandling av ny redaktör för Hypoxia. Information om det kommer att tillhandahållas av SSFFs kansli i slutet av året.

Mycket nöje!

Lars M Falkenström
Interimredaktör



Nyheter	4
Riksmästare i PM	5
Sweepolarna	6
Yngst på pallen	8
Nya vingar	10
Reseledaren	12
Absolut Akro	14
Häng bäst!	16
Proffset om foto	24
Flygläger i Vågå	26
Pilotprestationer	28
100 saker att tänka på	30
I väntan på vintern	32

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström

Form: Annalena Sandgren, Formligen.se

Omslagsbild: Anders Eklind

Redaktionellt material: skickas till editor@hypoxia.se

Annonser: annons@hypoxia.se

Information om format och pris finns på hypoxia.se

Medarbetare i det här numret: HP Fallesen, Hans Berg, Björn Hårdstedt, Anders Eklind, Fredrik Wik, Rasmus Persson, Ida Cronvall, Peder Dyrssen, Pål Hammar Rognøy, Pernilla Hammar Rognøy, Stefan Kirschner, Runar Halling, Pelle Linnstrand, Henric Höggren, David Bengtsson, Eva MacLachlan, Ulf Mårtensson, Peter Lord, Tor Jansson, Jenny Persson, Johanna Lönngren och Henrik Yngvesson.

SSFF Kansli: Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen

Kontakt: kansli@paragliding.se

08 234 123 (Mån-tors 9-12, ons 17-20)

Vid akut viktiga ärenden: 0739 865 168

Hypoxia är medlemstidning för:

Svenska Skärmflygarförbundet, SSFF, paragliding.se
Svenska Hängflygarförbundet, SHF, hangflyg.org

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

Upplaga: 2000 ex ISSN 1651-6052

Tryck: Oktober 2014, Carlshamns Tryck och Media ab



Björn Hårdstedt: 5 snabba om licenssystemet

I oktober gick klubbarnas remisstid ut för det nya licenssystemet som föreslagits. Framförallt är det Björn Hårdstedt, Jonas Böttiger och Ola Gustafson som arbetat fram riktlinjerna och även presenterat det för SSFFs instruktörer på förra årets instruktörsseminarium. Nu har även Sveriges skärmflygklubbar fått tycka till.

Det har varit en stor omgörning och mycket har strukits ur det gamla regelsystemet. För att få en snabb överblick över vad det nya systemet innebär, har Hypoxia ställt fem snabba frågor till Björn Hårdstedt som har ägnat mycket tid och möda åt att få det nya licenssystemet på pränt.

Hypoxia: Vad är den största skillnaden mot det gamla systemet?
Björn: En radikal minskning av antalet behörigheter, och en enklare och tydligare utbildningstrappa. Mer tro på att piloternas kunskap och omdöme, snarare än komplicerade regler, skapar säker och rolig flygning.

Hypoxia: Hur kommer jag som nybörjare att märka av förändringarna?

Björn: Bland annat blir det tydligt att du får flyga i snäll termik redan med licensgrad Student. Det blir lite högre inträdeskrav för uppgradering till Pilot 1 och 2, men samtidigt "mer flyg för licensgraden" i och med att du till exempel får flyga sträcka, akro och tandem redan som Pilot 1.

Hypoxia: Hur stämmer det här licenssystemet överens med andra licenssystem?

Björn: Vi har närat oss ParaPro-systemet när det gäller de grundläggande principerna för hur man lär och utvecklas. Någon fullständig harmonisering visade sig inte möjlig.

Hypoxia: När kommer det nya systemet att träda i kraft?

Björn: Vid kommande årsskifte, om remissbehandling och myndighetskontakter går på räls.

Hypoxia: Hur kan det nya systemet utvecklas på sikt?

Björn: Målsättningen har varit att presentera ett system som ska vara redo att sjösättas, utan luckor eller surdegar. Sedan får erfarenheterna under första året visa om vi nått ända fram och landat rätt i alla avseenden. Men det viktiga är trendbrottet – kunskap och omdöme i stället för överarbetad detaljstyrning.

Text: Lars M Falkenström



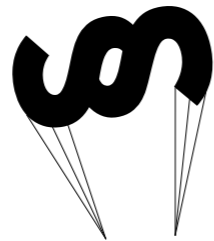
R-områden i Jönköping?

Efter upprepade luftrumsbrott vid hangning i Jönköpings CTR har Smålands skärmflygklubb kontaktat flygtrafikledningen för att få till en lösning på problemet.

Då det finns ett stort antal avvikelserapporter i området samtidigt som Transportstyrelsen vill se en minskning av luftrumsöverträdelser har nu flygledningen i Jönköping själva föreslagit att det ska inrättas R-områden vid Elmia och Brunstorpshaget.

Med dessa R-områden kommer man i så fall att kunna ringa in och meddela när skärmflygverksamhet pågår så att Jönköpings-tornet tillfälligt kan markera in det på sina kartor. Det innebär att flygning utan dubbelriktad radiokommunikation blir möjlig plus att militären inte kan öva lågflygning inom dessa områden.

Om förslaget går igenom kommer informationstavlor att sättas upp vid bägge starterna med aktuella luftrumskartor, regler och kontaktinformation.



ALLVARLIGT

Svartflygare i polisförhör

Efter en allvarlig skärmflygolycka i södra Sverige förra året har Transportstyrelsen utrett pilotens kompetensbevis och licensgrad.

Efter att ha konstaterat att piloten saknar behörighet att flyga skärm har Transportstyrelsen polisanmält piloten som nu är föremål för förundersökning. Eventuellt åtal gäller brott mot Luftfarts-lagen och piloten är kallad till polisförhör.

Enligt SSFFs kansli har den aktuelle piloten inte varit medlem i förbundet sedan 2005 och USKs ordförande Pelle Linnstrand tror att Transportstyrelsen vill statuera exempel:

– Transportstyrelsen var ju tydlig på det senaste delegations-mötet att regler ska följas!

En fällande dom om olovligt framförande av luftfartyg kan även påverka andra behörigheter som Transportstyrelsen ansvarar för exempelvis körkort, trafikort och andra flyglicenser.

Hypoxia följer utvecklingen i ärendet.

PM

Riksmästaren korad – var arrangeras RM 2015?

Sveriges första FAI-rankade riksmästerskap i paramotor arrangerades av Cirrus på Ålleberg i Falköping sista veckan i maj. På startlinjen fanns piloter från Estland, Litauen, Finland och Sverige.

Det blev en lyckad tävling och inte helt oväntat vann Paap Kölar SOPC 2014 totalt samtidigt som Olof Karlsson kunde knipa åt sig Sveriges första riksmästerskapstitel i PM. Finland vann lagtävlingen.

Arrangören Cirrus vill tacka alla som bidragit till att tävlingen blev så bra – inte minst Paap Kölar som fungerade som mentor åt arrangörerna.

Cirrus målsättningen med Swedish Open Paramotor Competition var att lägga grunden för både ett regelverk och tävlingsgrenar, men också att skapa en tradition där arrangörskapet kan fördelas på olika klubbar i Sverige vid varje mästerskap.

På så sätt kan erfarenheterna spridas och bana väg för att tävlingar kan hållas kontinuerligt. Ett färdigt regelverk, tävlingsgrenar samt all dokumentation som behövs för att arrangera nästa års tävling finns nu på plats. Kanske vill din klubb vara med och arrangera RM 2015? Cirrus ställer självklart upp och stöttar i den mån det kan behövas.

Efter genomfört Riksmästerskap 2015 höjs tävlingens status till SM-nivå, vilket innebär att den förste Svenska mästaren i PM kan koras redan 2016.

Olof Karlsson från Smålands Skärmflygklubb blev Sveriges första Riksmästare. Foto: Fredrik Wik





NM 2014

Swepoolarna vuxenkollo i Pedro Bernardo

Att vara med i SSFFs elitsatsning Swepool låter ju avancerat på papperet, men egentligen handlar det rätt och slätt om en grupp väldigt motiverade piloter som vill utvecklas genom att tävla. Det är både seriöst och kul på samma gång och de som lyckas bäst blir uttagna till landslaget!

I år gick NM i spanska Pedro Bernardo, en liten sömning by inte så långt från Madrid. Via nätet hade jag hittat ett hus med utsikt över dalen. Halva kostnaden för boendet stod Swepool men framförallt var det guidning och retrieve som sponsrades av SSFF under träningsveckan inför NM.

Landslagsledaren tillika TK-ordförande Jenny Persson höll ihop skocken och den lokala guiden Daniel Crespo hade koll på väder och tasks. Till vardags jobbar han och hans fru med deras tidning Ojovolador.

Morgonen började med en springtur för mig, det lugnar nerverna och ger även en känsla vad luften är på för humör. Sedan började trängseln i köket när ett dussin skärmflygpiloter ska göra frukost. Traktens hönor fick slita hårt för att förse oss med omeletter varje morgon. Det är en skön känsla att bo ihop så många under samma tak, som ett vuxenkollo där alla är lika nördigt intresserade av skärmflygning. Men helt friktionsfritt är det ju inte och det går ju inte att sticka under stol med att den här sporten innehåller en del prestige som märks tydligast när det gått dåligt för någon. Då brukar det bli lite tystare.

Att bo ihop är en sak men att flyga ihop i grupp är en dröm som nog bara norrmännen klarar av att leva upp till. Daniel satte relativt enkla tasks och förutom toppiloterna spreds vi andra som agnar med vinden. Mycket handlade om att hantera de olika vindriktningarna som rådde i dalen. En lärdom blev att gå mer upp mot vinden för att ta en TP och sedan falla av istället för att gå rakt på. Det lärde jag mig den hårda vägen efter att ha bombat i motvind med 200 meter kvar till turnpoint.

När alla plockats upp och körts hem blev det genomgång där Jenny fokuserade på det positiva. Reglerna för våra personliga reogörelser var enkla: vad hade man gjort bra under dagen och vad kan man göra bättre nästa gång. Hade man misslyckats helt fanns även möjlighet att stå över debriefingen en gång.

Oavsett hur dagen hade gått för mig personligen var det väldigt givande att lyssna till de andra piloternas tankar kring deras prestationer. Skärmflygning handlar ju om så många små snabba beslut som i slutändan avgör om man kommer i mål eller inte. Att flyga med tävlingspiloter i Swepool en vecka bidrar garanterat till att man kommer i mål oftare!

Efter en mycket lärorik träningsvecka tog sedan NM vid och byn fylldes med piloter. Prognosen var lysande sånär som på ett brutalt åskväder som spräckte himlen över Pedro en natt och slog ut internet.

Årets arrangör var Mads Syndergaard och åtminstone svenskarna har ju haft en del synpunkter på hans tidigare tävlingar – så även i år. Nordic Open är ju tänkt att vara en friendly competition, men Mads brukar föredra lite tuffare tag. I år satt Jenny Persson och Magnus Eriksson i taskcommittee vilket la ribban på en rimligare nivå.

Samtidigt var det väl den övriga organisationen som var mest problematiskt – livetrackers som inte fungerad, inga kartor och en retrieve som oftast var helt katastrofal för de som inte nådde mål. Vi var många som ibland kom hem så sent att det bara var att stupa i säng för att orka med nästa tävlingsdag.

Hursom, vädret var riktigt bra, Pedro är ett väldigt fint flygställe och vi slapp allvarliga olyckor så NM 2014 blev ändå väldigt lyckat. Är du också intresserad att vara med i Swepool och utveckla din flygning genom organiserad tävlingsträning så går ansöknings-tiden ut den 16 november. Blanketten finns på SSFFs hemsida.

På nästa uppslag skriver Swepoolarna och nyss uttagne landslagspiloten Rasmus Persson om sina upplevelser under NM i Spanien.



SM vanns av Magnus Österberg för fjärde året i rad, med Matts Eliasson på andra plats och Rasmus på tredje.

YNGST PÅ PALLEN

- bakom glajjorna på en kaxig skåning

Många skulle nog beskriva mig som en kaxig skåning – med talang. Jag instämmer delvis. Omgivningen gör mig kaxig, men efter tio år inom sporten varav sju i tävlingsammanhang så är jag mer ödmjuk nu än vad jag var när jag började. Dels för jag själv vet hur det känns att göra dåliga resultat och inte nå sina förväntningar, dels för att jag liksom de flesta andra vill bli bemött på ett ödmjukt sätt när det inte går som man har tänkt sig.

Gruppdynamik är väldigt viktigt om man bor alla samlade i ett hus som vi gjorde under NM.

Med många personer under samma tak gäller det att känna av omgivningen och anpassa sig – tona ned sig en aning om man känner att någon haft en dålig dag. Men det viktigaste är att man är rak med vad man förväntar sig av andra för att slippa kontroverser.

Elitsatsningen Swepool är inget undantag. En del tycker inte om andra och en del uppför sig barnsligt. Jag själv kan bli tvär och märkbart motsträvig när jag känner mig förbisedd eller rent av överkörd.

NM i Pedro Bernardo i Spanien var min första gång på pallen. Jag var även yngst på den svenska medaljpallen med mina 27 år. Vägen hit började egentligen redan våren 2013, efter ett år med väldigt lite flygning köpte jag ny tävlingsskärm. Skärmen provade jag första gången i riktigt termiska förhållande på träningsveckan innan NM i Vågå förra året. Eftersom jag inte flugit den innan i sådana förhållanden blev jag skrämmd av känslan att flyga en skärm med så högt sidoförhållande någonstans mellan 7.7 och 7.8.

Så jag valde att istället flyga min gamla skärm under tävlingen. Resultatet efter ett år utan flygning blev en 40:de plats totalt. Alltså inte lysande.

Under vintersäsongen reste jag till Indonesien för tävling, sedan till Mexiko för två veckors träning och Argentina för att göra min första PWC.

Med 60 timmar termik, nya erfarenheter och ytterligare en vecka av träning med Swepool innan tävlingen så kände jag mig mer redo än någonsin.



Foto: Ida Cronvall

NM 2014 blir ur flygsynpunkt riktigt bra med sju tasks av sju möjliga. Fast ur min synpunkt blir den svajvig. Att tävla inom XC-flygning handlar mycket om att ha en hög lägstanivå. Att vara jämn och ständigt leverera jämna resultat är viktigare än att vinna enskilda tasks.

Första dagen bombar jag ut efter ett dåligt vägval efter sista punkten. Så tävlingen börjar inte bra och jag känner märkbart att pressen på mig själv blivit högre. Känner mig inte alls nöjd resten av dagen men blir lämnad ifred i huset. Det känns bra. Jag behöver tänka igenom min strategi för nästkommande dagar. Eftersom jag gjort dåligt ifrån mig första dagen har jag inte råd att göra bort mig på någon mer task.

Resultatet för andra dagen är heller inte lysande, fast bättre. Efter att missat att kolla på instrumenten så blir jag tvungen att flyga tillbaka två kilometer för att ta en punkt. Förlorar tid och blir tvungen att flyga ikapp så mycket som möjligt.

För mig är piloter som ligger framför mig i banan hjälpmedel, mina vägvisare. Ligger de lägre än jag så är det möjliga vägval. Så är min taktik när jag ligger efter och ska ta mig snabbt fram.

Tredje dagen går det bättre och kommer ikapp delar av ledargruppen. Här får jag en hel del hjälp av Mats Eliasson genom att flyga ihop med honom fram till sista benet mot mål. Kommer dock in på tolfte plats.

Dag fyra kan sammanfattas med tre ord: tur, tålmodighet och eftertänksamhet. Låga räddningar och lågflygning präglar dagen. Tappar ledarklungan och är tvungen att tänka om strategin ett par gånger. När jag väl hamnar själv är jag tvungen att flyga saktare för att inte förlora höjd. Sedan har jag tur och hinner ikapp ledargruppen igen. Att bli åttonde pilot i mål ser jag som en framgång.

Nu har mer än halva veckan gått och formen visar sig, femte dagen blir en påminnelse om att det kan vända snabbt. Under ett försök att få ett så bra utgångsläge som möjligt ger jag mig in på läsidan av en bergskamm. Det är väldigt turbulent och ett inslag är snart ett faktum. Skärmen kommer ut igen utan krav att efter snabba reaktioner i rätt tid. Terrängen är definitivt inte något ställe att krascha på och självförtroendet och koncentrationen på tasken blir lidande. Lyckades slå undan händelsen under resterande del av dagen men en sådan upplevelse finns kvar ett tag i minnet.

Bråk med en annan pilot på take off är inget jag rekommenderar, det kan ge adrenalinpåslag, stress och stör koncentrationen. Så börjar sjätte dagens flygning och med gårdagen kvar i huvudet var detta inget jag behövde. Men kaxigheten låter sig inte kuvas och det blir en del ordväxling. Sedan tar det lång tid att hitta fokus igen. Att komma i mål är viktigast så jag får bita ihop och dra mig runt banan

Efter sex tasks på lika många dagar börjar man bli ganska flygmätt. Någon inom Swepool börjar känna att tävlingen inte är så rolig längre och även jag själv vill egentligen bara få det överstökad och befästa min placering.

Så sjunde dagen kom främst till att handla om vägval. Jag gick för rakt på och landar kort. Men det är många ur tävlingstoppen som gör det också, så ingen större skada skedd.

Jag tar mig i mål fem dagar av sju möjliga och är topp tio en dag och topp femton tre av dagarna.

Tävlingen i Spanien är ett av mina bästa resultat hittills. Jag kom på fjortonde plats totalt och blev tredje bästa svensk. Inte min bästa placering någonsin, men ändå min bästa prestation!

Text: Rasmus Persson Foto: Lars M Falkenström



Nya vingar

- Gammal skärmflygare skolar om sig

Efter tjugo år som skärmflygpilot, sittande med fötterna först, känns det nu som läge att vända på sig och prova något annat. Så svaret var givet när min son Linus ringde i somras och frågade om jag ville hänga med på en hängflygkurs.

Linus Bodén och Johan Malmberg som också är skärmflygare sedan länge, hade redan bestämt sig för en grundkurs med instruktörerna Janne Dersjö och Mats Johansson.

Jag hade själv en ganska klar bild av hur kursen skulle se ut, det var nämligen inte första gången jag hängde under en vinge, så jag visste ungefär hur det funkade.

Nu var det i och för sig 40 år sedan sist, så riktigt lika smidig och snabb är jag kanske inte längre, men nästan, eller för att använda ett slitet uttryck "hur svårt kan det där vara?" med så mycket erfarenhet som jag redan har.

Men jag blev plågsamt påmind om att benen faktiskt inte orkar springa riktigt lika fort längre och träningsvärken som då gick över efter två dagar nu satt kvar i benen en hel vecka.

Jag kan också erkänna att det satte sig en liten men gnagande mental spärr i skallen mot att springa igång något som så fullständigt saknar motstånd och flyger fram med tokhög fart jämfört med en flygskärm eller en gammal Rogallo.

Så kursen fortskred i något makligare tempo än förra gången på 70-talet, då vi gått ihop några flygglada och köpt oss en Rogallovinge. Vi lärde oss "flyga" på en lördag och fick licensen i Johannelundsbacken redan på söndagen.

Idag är säkerhetstänket mer utvecklat och kursen betydligt grundligare och tar därför mycket längre tid än den gjorde då. Men det är ju helt i sin ordning, säkerheten framför allt!

Efter dagens slit i backen kom belöningen från Tenstatoppen.



Ovan: Janne Dersjö visar Linus hur en sväng ska se ut. T.v: Linus Bodén, Anders Eklind, Mats Johansson, Daniel Eriksson, Janne Dersjö, Saman Taher, Johan Malmberg förbereder sig för luftfärd. T.h: Det blev långa dagar i backen tills solen gått ned och teorilektion i pannlampans sken.



Nu kanske någon frågar sig varför vi kom på idén med att gå från skärmflyg till hängflyg, så jag skickade frågan vidare till Linus och Johan och det visade sig att vi var ganska eniga om orsaken.

Ända sedan vi började skärmflyga hade vi alla tre gått och sneglat på hängflyget, men det hade liksom helt enkelt inte blivit av.

Flygställningen är ju helt klart mycket fränare, liggande och mer aerodynamisk. Likt Stålmannen glider hängflygarna fram, mycket snabbare än vi och vilken skärmflygare har inte känt sig som ett rundningsmärke, när hängflygarna svischar förbi.

Dessutom är livslängden för en vinge betydligt längre än för en skärm, över tio år om man sköter den väl.

För en gammal skärmflygare kan det kännas ovanligt med de höga hastigheterna, men samtidigt är det ju det som är poängen. Mer som en fågel som kan dyka och sedan kan omvandla farten till lyft.

Luftmotståndet är ju som bekant flygprestandans värsta fiende och måste bekämpas, därför har vi nu anslutit oss till hängflygets motståndsrörelse och tänker i fortsättningen mest flyga på mage under en snabb begagnad vinge. Ibland kommer jag även i fortsättningen att spänna av, luta mig tillbaka och ta en tur under trasan.

För även Stålmannen vill flyga sittande ibland.

Vi som går den här hängflygkursen och är uppväxta inom skärmflyget är mäkta imponerade av instruktörerna Janne Dersjö och Mats Johansson som mer än en gång åkte från både Örebro och Västerås till Stockholm för att skola oss. De har drivit på oss när vi slokat och när vi inte orkat längre. De har till och med burit upp vingarna åt oss när motlutet på Granholmstoppen sugit musten ur oss. Deras stora tålmod och Jannes starka kaffe utan grädde har satt guldkant på skolningen!

Text och bild: Anders Eklind



I huvudet på en: **SKÄRMFLYG- RESELEDARE**

Idag, efter snart 20 år av anordnande av skärmflygresor kan det vara dags för en liten halvvägs-reflektion...

Innan jag på heltid började jobba med skärmflygning var jag reseledare och platschef runt medelhavet och i Alperna. Passionen för skärmflygning började i Alperna när jag fick se skärmflygare där och insåg att "Det där måste jag göra"... och jag blev helt såld.

1993 blev jag anställd på Äventyrscenter (som jag tog över 2006) och 1994 anordnade jag den första skärmflygresan. Jag älskar att resa, fick det med modersmjölken tror jag och att nu kunna kombinera skärmflygning med resor var rena vinstlotten. Den första resan gick till Spanien och med åren har resmålen bara blivit fler och det är fortfarande lika roligt!

Genom åren har jag haft många duktiga elever och några har stått ut lite mer än andra som deltar i de stora internationella tävlingarna. På 90-talet var det många adrenalinpundare som började och av dem så var det många som blev väldigt skickliga piloter om de inte kraschade för hårt...

Nu för tiden så är det ett mer genomtänkt beslut att skärmflyga och dagens skärmar gör att fler piloter blir kvar i sporten.

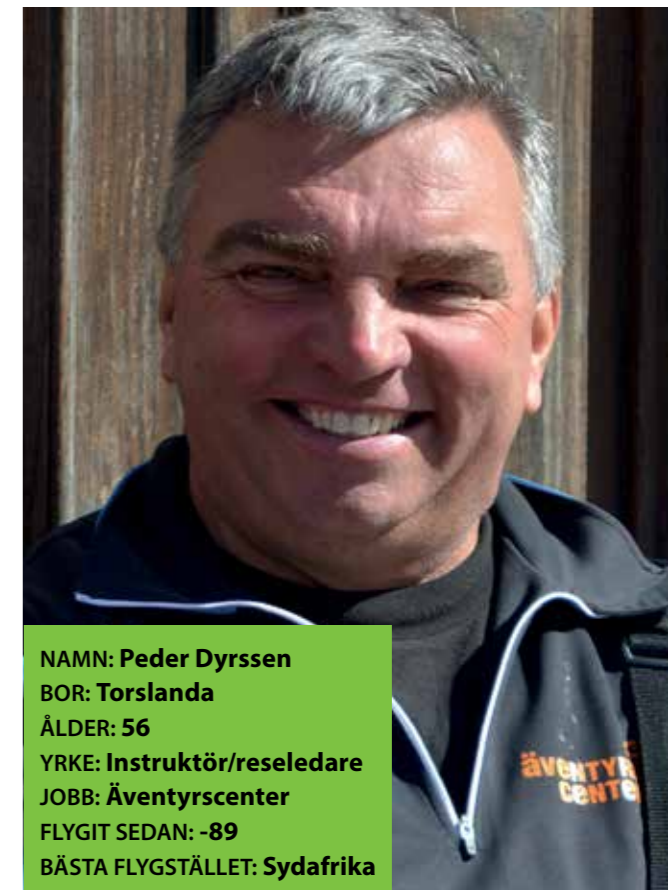
Flyga eller inte flyga. Genom åren har det funnits många som, i sin iver att flyga, nog skulle kunnat tänka sig kasta sig ut utan skärm om någon sagt att det kanske funkar och lika många som varit raka motsatsen.

Det som krävs av mig är att ha koll på vilka som är vad. Jag går runt och pratar och känner av hur de känner för att starta. Kanske måste man peppa eller förklara varför det inte är lämpligt att starta. Det gäller mest oerfarna piloter. För de mer erfarna brukar det räcka med att säga "Ni kan flyga men jag skulle inte göra det". De flesta veta att jag alltid vill flyga om det går... och då avstår de.

Att "grounda" piloter. När det begav sig i begynnelsen var det inte helt ovanligt att vad som hände kvällen före kunde vara ett skäl till att inte tillåta enskilda piloter att starta. Avsaknad av insikt om lämpligheten i att "partaja" tills transporten går på morgonen är ett minne blott. Att vara skärpt när man flyger är ju inte oviktigt precis, både för sin egen och andras skull. Numera är piloter mer målinriktade på flygning eller "groundar" sig själva. Den som råkar ha glömt sin hjälm förstår själv vad som gäller då. Spänning i lite lagom doser är det bästa.

Det som styr "grounding" idag är mer yttre förhållanden som hård vind, stark termik, dålig markhantering på liten/brant/svår startplats eller en för liten landningsplats i förhållande till erfarenhet.

Bästa flygstället. Av alla länder jag flugit i är det Sydafrika som står ut. Sydafrika har allt! Underbara flygställen, naturen, maten och inte minst fantastiska kringaktiviteter som till exempel bungy-jump, strutsridning och helikopterflygning. Annars kan det vara



NAMN: Peder Dyrssen
BOR: Torslanda
ÅLDER: 56
YRKE: Instruktör/reseledare
JOB: Äventyrscenter
FLYGIT SEDAN: -89
BÄSTA FLYGSTÄLLET: Sydafrika

bra var som helst bara man får ett fint flyg. Det kan vara ett solnedgångsflyg på Rörtängen eller vinschfältet likaväl som något mer exotiskt ställe.

Varför åka med på en anordnad resa? Som nybörjare får man massor av erfarenhet eftersom det oftast är en härlig gemenskap på resorna med många duktiga piloter som man kan lära sig mycket av. Resenärerna behöver inte kunna området utan det är bara att sätta sig i bilen och följa med till bästa flygstället för dagen. Inte heller behöver de tänka på vem som ska ta ner bilen till landningen... vilket ibland är tur när det kanske inte lyfter som det var tänkt.

Att åka på organiserad resa är mer eller mindre som att åka på skärmflygcharter med flyg från Skandinavien, transporter på orten, boende, guidning, svensk instruktör, som ger möjlighet till uppgradering av licensen. I all den mån det är möjligt, är det flygning som gäller men om vädrets makter inte är med är det reseledarens uppgift att ha någon alternativ aktivitet i bakfickan som kan vara minst lika roligt och spännande.

Full fart framåt Det har varit fantastiska år fram till idag och jag ser fram emot de kommande åren med spänning och förväntan. Jag hoppas kunna fortsätta med skärmflygningen och resorna länge till. Det finns många spännande resmål som jag funderar kring idag. Sydamerika skulle vara spännande, nya ställen i Asien är också alternativ som jag vill utforska – världen ligger öppen. Genom åren har många piloter blivit riktiga "stammisar" på mina resor och det är jag väldigt glad och tacksam för då det är ett fantastiskt kvitto på att det jag står för och gör är uppskattat. Att det också är så många "nykomlingar" är riktigt roligt också och det är inte bara de erfarna piloterna som har något att ge utan det fungerar även åt andra hållet.

Vi ses på fältet, berget eller i luften!

Peder Dyrssen





Pål Hammar Rognøy drar till med en Infinite tumble över Draklanda.



Pål och Emil flyger från taket på Voss kulturhus. Foto: Steffen Kirschner

Absolut AKRO

– Nordiska mästaren om svenska akrosäsongen

Mycket har hänt sen Fredrik Gustavsson i Åre fick hit Mike Kung för att flyga show och lära några svenska piloter att flyga akro med skärm back in the days i på början av 2000-talet. I Norge hade man på samma tid etablerat ett landslag, fått i gång en Norge Cup i akro och även ordnat Norgemästerskap.

Så när jag några få år senare flyttade till Åre ville jag gärna att Sverige som redan hade flera duktiga piloter även skulle få igång tävlingsverksamhet. 2006 organiserade min fru Pernilla Hammar Rognøy och jag Sveriges första Riksmästerskap och sedan dess har det hållits officiella SM nästan varje år efter det.

Och nu 2014 har vi ett etablerat landslag, SM (nästan) varje år och fler akro- och freestylepiloter än någonsin. Som tur är så har alltfler skärmflygpiloter upptäckt att man inte måste vara totalt galen för att vilja göra höga wingovers eller för att man vill lära sig SAT.

Titta på världens bästa XC piloter! Är det fortfarande någon som inte tror att dessa även kan flyga akro? Seiko Fukouka, vinnare av EM i XC 2014, tävlade i Acro World Cup i många år innan hon började med XC. Chrigel Maurer, känd som tidernas bästa XC-pilot, hade ett tag världsrekord i Infinite tumble med 210 varv och var även i år med i Schweiziska mästerskapen i akro (han vann dock inte denna gång).

Vad har vi svenskar gjort denna säsong då?

Det svenska landslaget bestod i år av fem piloter – jag själv, Emil Selin, Mikael Kjellman, Martin Kjellman och Martine Eng. Tyvärr alla från samma klubb – Åreklubben. Detta då flera av Sveriges bästa

akropiloter har valt att inte tävla. Men så är det i alla grenar inom skärmflygning. Några vill friflyga, andra vill tävla. Och när det gäller akroflygning med skärm är nog Åremiljön den mest lämpliga än så länge.

Vi började säsongen med Ekstremsportveko i Voss. I år hittade de ingen som ville arrangera en riktig akrotävling, men vi svenskar gjorde oss synliga ändå. Bland annat genom att Ballong-Mikkel och Otto tog med sig Martine Eng från landslaget tillsammans med norskan Guri Malla Norheim Storeide för att hoppa ut från en varmluftballong "head first" med skärmen hängande under i rosett. Tekniken kallas "rollover" och vi är ganska säkra på att Guri och Martine är två av de tre enda tjejer i världen som har testat detta. Videon finns såklart på Vimeo.

BULAbos – dvs jag och Emil – försökte hela veckan oss på med olika stunts och konstigheter för att imponera. Och i Voss räcker det inte med vanlig akroflygning om man skall synas. Vi balanserade på nya kulturhuset, vi flög syncro med 44 meter långa strutar bakom oss, flög tandem med en full size kossa i glasfiber, droppades från helikopter inklusive D-bag från egen akroskärm. Också det finns på nätet på BULAbosbloggen.

Jag har själv aldrig fattat varför så få svenska skärmflygare hittar vägen till Ekstremsportveko. Men i år var i alla fall Emil, Martine, Kajsa, Mikael, Fredrik H, Johanna H, Pernilla och jag där i det svenska akrolägrät på campingen. Vi kunde njuta av bra musik och fest i konserttältet på kvällen, helikopterlyft till närmsta högsta berg, en massa flygning, titta på "dagens video" med innehåll från alla olika



Överst: Pål och Emil balanserar på landingen på Voss. Foto: Runar Halling
 Ovan: Våra svenska mästare i akro – 1:a Martine Eng, 2:a Johanna Hamne,
 3:a Linda Kits, 1:a Pål Hammar Rognøy, 2:a Emil Selin och 3:a Mikael Kjellman.
 T.h: Pål balanserar på taket på Voss kulturhus. Foto:Steffen Kirschner

grenar som BASE, fallskärmshoppning, klättring, kajak, skärmflyg, speedflying, kite, freeskiing, downhillcykel och massa coola stunts.

Min absoluta favorit är akropiloten Francois Ragolski som dyker upp på duken (dagens video) och läser lokal-tidningen samtidigt som han flyger i Infinite tumble.

Efter en fantastisk resa till Voss och några veckor hemma var det Nordiska Mästerskapen i Bygland i Norge som lockade. Men ändå med en aning skepsis. Eller motvilja kanske passar bättre in på situationen. Arrangören hade missat att skicka in ansökan om FAI cat2 i tid, så tävlingen skulle inte ge några rankingpoäng. Men efter lite diskussion hoppade ändå jag och Emil i bilen för en resa på 200 mil tur och retur på smala och långsamma norska vägar. Även svenskan Johanna Hamne tog sig till Bygland för att delta i sin allra första akrotävling. Men hon var bekväm och flög till Norge.

Det var värt den långa resan – efter tre dagar kunde vi åka hem med guld och silver i fickan. Jag på första plats och Emil tvåa i Nordiska Mästerskapen Akro Paragliding.

Två veckor senare var det SM i akro hemma i Åre. Och vi hade lämnat ansökan till FAI i tid. Men vi fick en dålig prognos som tyvärr visade sig stämma. Två omgångar var allt vi fick till. Men två bra omgångar blev det. För att en tävling ska ge rankingpoäng, måste den vara öppen för alla. Och där kom den roliga men också den irriterande överraskningen i form av nordmannen Lars Gjeltten som klämde sig in mellan min första plats och Emils tredje. Men bara svenska piloter kan få SM-medaljer, så guldet till mig, silver till Emil, och brons till... tamtaram... Mikael Kjellman!

Och för första gången. Att vara tjej i akro-SM innebar inte automatisk att man fick medalj. Fem tjejer var med varav fyra var svenska. Grattis Martine Eng till guld, silver gick till Johanna Hamne och Linda Kits fick brons.

För de flesta var detta slutet på den seriösa biten av akrosäsongen, men jag och Emil hade ett uppdrag till. Att flyga på Coupe Icare som en del av U-Turn acro team. Men det får ni läsa mer om senare i bloggen ;)

Vad kan vi då göra för att locka till oss flera akropiloter till tävlingarna? Det blir SM i Åre i augusti 2015 också. Å jag vet ni finns därute i skärmflygsverige. Koms!... koms!...

Text: Pål Hammar Rognøy

Länkar:

Martine och Guri - rollover: vimeo.com/106322367

BULABOYS (Pål och Emil) blogg och video: bulaboys.com

Blogg från Nordiska: bulaboys.com/nordic-championships-2014-in-bygland-norway/

Ekstrem sportveko: ekstrem sportveko.com

SM akro: challenge.downteam.com





Ovan: Eftersom bärarmar i system med låga infästningspunkter som används av PAP, eller som här av FTR Rassman, sitter lägre så kan de göras helt raka. Lägga märke till att selens remmar är fästa längst fram på den rörliga delen medan bärremmarna är fästa längre bak med flera möjliga positioner beroende på pilotens vikt.

HÄNG BÄST!

Sascha Burkhardt jämför de senaste lösningarna på hur upphängningen av din paramotor kan se ut.

När PM utvecklades fanns det egentligen bara en typ av upphängning: väldigt hög och i princip helt stel. Jämförelsevis hade friflygarna redan experimenterat med olika ikrokningspunkter i årtal.



En bra kompromiss, som används av flera tillverkare. Mediumhög rörliga armar med infästningspunkter för karbinerna som sitter fast med en kort rem. U-formen är nödvändig eftersom fästpunkterna i bärarmarna är i höjd med bröstet och piloten måste ha plats att kunna röra armarna. Här ses Adventure XRace som erbjuder både viktstyrning och stabilitet. Ett lyckat mellanting!

Text: Sascha Burkhardt
Svensk övers: Lars M Falkenström
Granskning: Pelle Linnstrand
Foto: Véronique Burkhardt

Så tidigt som 1986 hade Xavier Remond utvecklat en "styrsele". De främre och bakre bärremmarna kunde röra sig fritt som en förlängning av sittbrädan. Piloten kunde på så sätt viktstyra åt vänster och höger, men även framåt och bakåt genom att anfallsvinkeln påverkades. Inte helt oväntat blev selen väldigt instabil och fick snart rykte om sig att vara farlig också.

Redan två år senare gick utvecklingen av selar i motsatt riktning, med införandet av korsande remmar. Upphovsmannen Laurent de Kalbermatten ville förhindra att hans Genair-skärm gick in i spiral efter asymmetriska inslag. Därför satte han diagonala remmar tvärs över selen. Den här X-formade konstruktionen medförde att när pilotens tyngd hängde över på vänstra sidan av sittbrädan så fördelades vikten även över på den högra sidan.

Sedan dess har dessa "säkerhetsbälten" haft sin givna plats inom skärmflygningen, särskilt hos nybörjare men även hos andra piloter.

Nackdelen är dock att viktstyrningen försämrades väsentligt liksom kontakten med skärmens rörelser, så systemet är inte alls lika populärt längre.

PM-piloterna använder sig av liknade system på vissa paramotorer. En del riggar med höga infästningspunkter och stela armar har korsgående remmar för att kompensera för motorns vridmoment.

Samtidigt försöker tillverkarna hela tiden skapa system med allt bättre viktstyrningsegenskaper. Det beror delvis på att många PM-piloter kommer från skärmflygning utan motor och som därför vill ha kvar samma känsla och kontakt med skärmen, men också för att det gör paramotorflygningen roligare och ger mer precision.

Det finns åtminstone tre sätt för tillverkarna att öka viktstyrningsförmågan:

1. Sänkning av infästningspunkterna. Ju lägre ikroknig i selen ju mer utrymme för viktstyrning. Redan ett tiotal cm gör stor skillnad.
2. Göra sittbrädan bredare eller öka avståndet mellan bärremmarna. Det här påminner mycket om friflyget, där ökningen från 42 cm till 46 cm på bröstremmen ger mycket bättre feedback och styregenskaper. Men effekten på en paramotor är ofta betydligt mindre.
3. Rörliga ledarmar. Om armarna inte är fixerade, men infästningspunkterna kan roteras nedåt så kan piloten utnyttja viktstyrningen betydligt effektivare

Den som började med rörliga bärarmar var PAP. Plötsligt blev det möjligt att använda viktstyrning nästan lika mycket som vid friflygning. Mathieu Rouanet började flyga akro med det här systemet av just den anledningen. Men vissa piloter ansåg att systemet var alltför känsligt och gav för mycket feedback till piloten vid flygning i turbulent luft.

Många tillverkare har nöjt sig med att ta fram paramotorer med låga infästningspunkter, eftersom det i sig själv ökar både handling och precision väsentligt.

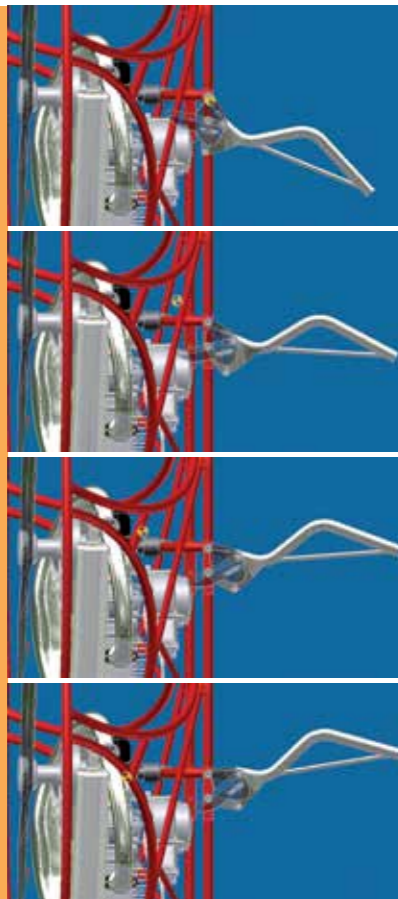
Andra har letat efter kompromisslösningar som använder en kombination av tekniker. Till exempel Nirvana Instinct har små rörliga armar som ökar viktstyrningsförmågan, men ikroknigen sitter ändå förhållandevis högt upp på axelremmarna.



Schnappmatic

Fresh Breeze använder ett sofistikerat system i sin Schnappmatic SportiX där jämviktspunkten i upphängningssystemet flyttas beroende på vinkeln.

Under starten så pekar armen nedåt och jämviktspunkten ligger inne vid ramen. Det är nästan samma position som för riggar med traditionellt höga infästningspunkter. Motorns tyngd ligger då nära pilotens rygg i en upprätt position. Under flygning höjs leden längst fram på armen vilket gör att jämviktspunkten förflyttas alltmer bakåt. Det gör att motorns vikt hela tiden balanseras upp vilket ger en väldigt komfortabel sittposition. Enligt Fresh Breeze kan jämviktspunkten alltid räknas ut genom att dra tänkta linjer genom hävstångsmekanismen och se var de möts.



Manöverförmågan hänger inte enbart på dessa tre faktorer nämnda ovan. Hur motorn sitter ihop med selen och bärmarna påverkar också känslan i ekipaget paramotor/skärm i sin helhet. PAPs system med låga, rörliga bärmarna kan t.ex. stabiliseras något genom att piloten drar åt bröstremmen och de andra justeringsmöjligheterna.

En annan bidragande faktor är placeringen av motorns tyngdpunkt i paramotorn. Den sitter alltid lägre än upphängningspunkterna, men avståndet mellan upphängningspunkterna och tyngdpunkten varierar mellan olika tillverkare, vilket påverkar stabiliteten. En lågt placerad bränsletank till exempel, som är full med bensin, flyttar tyngdpunkten nedåt.

En annan faktor som påverkar flygkänsla och handling, dock enbart under acceleration, är propelleraxelns position/tryckkraftcentrum i förhållande till upphängningspunkterna. Om tryckkraftcentrum sitter lägre än upphängningspunkterna så trycks piloten upp mot himlen vid gaspådrag. Om propelleraxeln sitter i samma nivå så blir påverkan neutral oavsett gaspådrag.

Den genomgående trenden går tveklöst mot mer skärmkontroll genom viktstyrning, men med en viktstyrning som är begränsad. Även om man enbart flyger i helt lugn luft, så vill man ändå ha en viss stabilitet för att göra starterna enklare och säkrare.

Dessutom, ju känsligare system desto mer påverkas skärmen av motorns vridmoment under acceleration.

Anordningar för att motverka påverkan av motorns vridmoment med hjälp av stag eller tvärgående remmar minskar manöverförmågan, fast bara på ena sidan. Som vanligt, allting handlar om kompromisser!

Fyra upphängningssystem

1. Ett modernt upphängningssystem med rörliga stag. Motorn från FTR Rassman lämpar sig för de mer sportiga piloterna. I ett test utfört av tyska Paramotor magazine ansåg man att paramotorn är för instabil för nybörjare, vilket är vanligt för många system av den här typen.

Med fler stödremmar kan tillverkaren öka stabiliteten utan att ändra paramotorns geometri. Att lägga märke till här är att stagen är placerade lägre än propelleraxeln. Med vissa paramotorer av den här typen trycks buren mot pilotens hjälm vid full gas.

Att spänna bröstremmen kan också påverka manöverförmågan. Även till exempel PAP använder sig av ett ABS-system i sin rigg så att den kan göras stabilare genom att dra åt bröstremmen.

2. Relativt höga infästningspunkter hos Nirvana. Det här systemet liknar tidigare Adventure-paramotorer. Bärremarna krokas i axelremmarna. Med det här systemet trycker motorn mot piloten som i sin tur överför trycket till bäremarna/karbinerna, i motsats till paramotorer med bärmarna, som i figur 1, där trycket överförs direkt till bäremarna.

Med Nirvana Instinct, som på den här bilden, har längre tryckstänger byggts in i selen vilket ger en viss möjlighet till viktstyrning. Det ger en upphängning av medelkaraktär. Ett liten nackdel med det här systemet är att om piloten inte har dragit åt remmarna rätt kan motorn vrida sig på ett obehagligt sätt under acceleration, speciellt vid start vilket i sin tur kan leda till riser twists.

3. Upphängningssystemet från Fresh Breeze Thorix (se faktaruta om Schnappmatic) är en väldigt bra kompromiss mellan manöverförmåga och stabilitet, även för nybörjare. Fresh Breeze säljer nu de flesta av sina motorer med det här infästningssystemet.

Anledningen till att man utvecklade det här konceptet var att man ville ha låga fästpunkter fast utan nackdelarna. I vårt test kunde vi bekräfta hur stor skillnad det här systemet gör.

Under start så ger den här upphängningen hög stabilitet vilket gör det enkelt för piloten att springa rakt fram och så fort piloten sätter sig så flyttar sig motorn bakåt och ger då paramotorn mer kontroll och komfort.

Att ändra på bröstremmen påverkar inte stabiliteten nämnvärt. Liksom andra system med låga fästpunkter är fotpinnen utformad för att underlätta förflyttningen till sittande position.

4. Det låga komfortstag-systemet från Fresh Breeze. Deras ursprungliga konstruktionen hade infästningspunkterna löst monterade ovanför pilotens axlar, vilket i princip omöjliggjorde viktstyrning. Däremot kunde motorn kopplas bort vid brand. För fem år sedan byggde de till det låga bärmarsystemet, vilket blev en mini-revolution. Komfortstagen blev den nya uppfinningen och det första steget mot lägre infästningspunkter. Stagen är fixerade i en fast vinkel men kan rotera fritt. På så sätt överför stagen mycket av tryckkraften direkt till bäremarna/karbinerna istället för genom piloten vilket ger en mer komfortabel flygning. Däremot förbättrar inte det här systemet viktstyrningsförmågan, med det var inte heller målsättningen för designern Markus Müller.



1. Fly Products har tagit fram tre olika system till sina paramotorer. Konvertering är relativt enkelt, så allteftersom piloten utvecklas finns möjligheten att byta upp sig till känsligare system. Här är paramotorn försedd med både medelhög infästning och rörliga armar med lägre infästning, så att du kan se skillnaden.

Med de medelhöga armarna ser man att karbinerna sitter betydligt högre och att armarna sitter högre än de rörliga undre armarna. Armarna till de lägre placerade upphängningssystemet är rörliga medan de på medelhög infästning är fasta, åtminstone vertikalt. Det finns visst utrymme för rörelser i sidled vilket i huvudsak påverkar komforten.

2. PAPs ursprungliga rörliga armar. Det finns fyra olika upphängningspunkter så piloten kan göra justeringar beroende på sin vikt.

3. Jens Rassamanns Dragonfly har en extra anordning för att kunna förskjuta vikten lateralt och därmed kunna kompensera för vridmomentet. Med det här systemet sitter piloten lite mer under ena sidan av skärmen vilket medför en mindre konstant viktstyrning åt det hållet.

4. Nirvanas ensidiga kryss-rem kompenserar för motorns vridmoment. I motsats till en lateral justeringsmöjlighet i exempel 3 kan den här momentshämmande kompenseringen anpassas efter rådande flygförhållanden.

5. RSUltras High Bar-system. Det här är ett lämpligt system för nybörjare. Det påminner om den upphängning som Fresh Breeze har tagit fram och som ger piloten möjlighet att dumpa motorn vid nödlägen. En viktig skillnad med det här systemet är dock att pendelarmen är länkad direkt i ramen.

6. RSUltras Gooseneck. Enligt David Rouanet är det en av de bästa kompromisserna bland de olika system som finns på marknaden.

Upphängningskonstruktionerna i Mini-planes ABM-system och i Adventure Race är av samma typ.

Nya Adventure Race har två inkrokningspunkter, tunga piloter krokar in sig i de främsta, lättare piloter krokar i sig i de bakre.

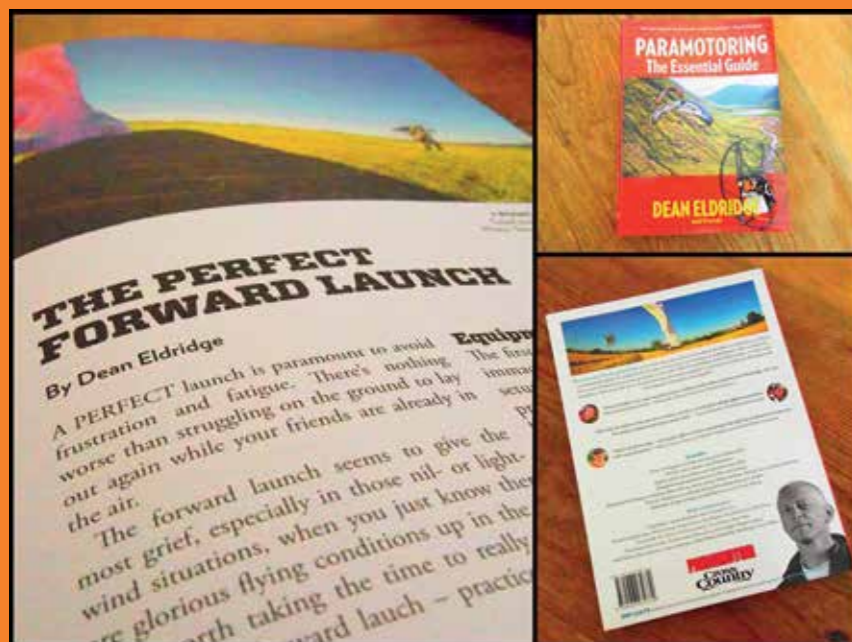


EXEMPEL

RSUltra Kangook erbjuder sex olika infästningssystem. De täcker de flesta möjligheter som finns. Kangooks chef, David Roualt, ritade upp den här skissen för att förklara skillnaderna. Den grå prickade linjen är propellerns kraftaxel, den ligger alltid lägre än karbinerna. Avståndet mellan tryckkraften och karbinerna har egentligen bara betydelse under acceleration. Om den är lägre än infästningen roterar motorn uppåt när piloten ger gaspådrag. Det är till hjälp för nybörjarna som "trycks upp mot himlen".

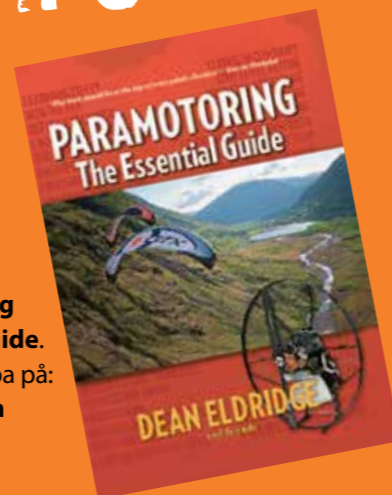
Manöverförmågan med hjälp av viktstyrning påverkas mest av karbinernas position och ledarmarnas rörlighet, som ses på den här illustrationen. Om du inte använder ett RS Ultra-system så är de gamla Adventure eller Nirvana-systemen med karbiner på axelremmarna och fixerade eller rörliga armar i selen jämförbara med paramotorerna i den första eller andra kolumnen.

	Fixed J-Bars or Comfort Bars	Middlehigh susp, mobile	Low, mobile, eg PAP	Swanneck	High, mobile	High, fix
Stability	++	++	+	+++	+++	+++
Simple Mounting	+++	++	+	++	+	++
Translation in set position after take-off	+++	++	++	+++	+	+++
Beginners	+++	++	+	+++	+++	+++
Good pilots	+	+	+++	++	++	+
Weight Shifting	+	++	+++	++	+	+
Motor Torque Compensation	++	++	+	++	+++	+++
Used in Trikes	+++	++	+	++	+++	+++



BOKTIPS

Den här artikeln är ett utdrag ur XC-MAGs senaste bok **Paramotoring – the essential guide**. Boken finns att köpa på: www.xcshop.com för £24.95



Vänner för livet

För 26 år sedan skapade jag Velodrom, för jag var trött på dåliga mc-brillor. Ganska snart upptäckte vi hur bra de är också för flygsport. Hemligheten är en unik kombination av funktionsdesign och materialval. Bekväma Brillor som skyddar dina ögon och skärper din sikt.

Med Velodrom gula och bruna kontrastglas håller du ögonen fräscha under långa flyg, både i hård sol och i svårast gråväder. Med våra bifokala glas ser du både horisonten och dina instrument skarpt.

Toppsäljaren just nu: *Daytona*, snygg välvd båge som passar även dig med extra "manlig" näsa.

Pröva Velodrom och du vill aldrig flyga med andra Brillor. Vi blir vänner för livet.

Velodrom[®]
PILOT'S BEST SHADES SINCE 1988



Läs mer på www.velodrom.se och på facebook.com/velodromsportoptik

Hur jag tog bilden

Jag anlände rätt sent till Käseberga en vacker försommarkväll. Det var inte mycket till vind att hanga på, men Gustav Råberg var på sydhanget med en elevkull. Solen stod lågt på himlen och vallmon blommade. Redan här ska du börja fingra efter kameran.

Glöm inte kameran. Ha alltid med dig din kamera. Jag plåtar "spegelöst". Det innebär att jag använder en systemkamera utan spegel. Det är en kompromiss. Hade jag valt en stor kamera med spegel, som en Nikon eller Canon, så hade jag haft det optimala verktyget för att ta tjugiga bilder, men jag hade inte haft med mig kameran lika ofta. De spegellösa systemen tycker jag är perfekta för skärmflygare. Låg vikt, stort urval av objektiv, smidiga och de tar väldigt bra bilder. Exempel på märken som levererar sådana här kameror är Olympus, Panasonic, Fuji och Sony. De två förstnämnda delar system, vilket gör att det finns störst utbud av objektiv till dessa två.

Fotomodellen. Använd en bra fotomodell. Modellen behöver inte vara snygg, men tre kriterier bör uppfyllas av en skärmflygarmodell. Personen flyger på ett sätt som du kan förutspå och lyder på glada tillrop. Hen har en snygg skärm och är klädd i färgglada kläder. Det är svårare att ta en tjugiga bild på någon i svart jacka och mörkblå skärm. Ännu värre är det på vintern. Det är riktigt svårt att ta en läcker bild på någon i grå kläder i en skidbacke.

Vidvinkel ger finaste landskapet. Köp en bra vidvinkel. Landskapsbilder blir nästan alltid finast med mycket vidvinkel. En positiv bieffekt av en vidvinkel är att du automatiskt får ett relativt långt skärpedjup. Det innebär att du inte behöver sätta skärpan perfekt. För att få till en riktigt bra skärmflygarbild med vidvinkel, krävs dock ytterligare en sak och det är lite krångligare.

Be dem flyga nära – med väjningsplikt. Placera kameran nära den du ska plåta. På ett hang är det inte så svårt om du själv står på backen. Det är bara att vänta. Ställ skärpan och förbered utsnittet och sedan är det bara att rassla på med bilder när skärmen kommer i den position där du vill ha den. Flyger du från berg så är det här svårare, men med planering så funkar samma regel här. Se till att snacka med dina fotomodeller innan ni är i luften. Jag brukar be folk flyga så nära de vågar och förklara att de är ansvariga för att väja, eftersom jag har fullt upp med att fotografera.

Bilden är tagen enligt följande: Olympus OM-D E-M5.
Panasonic 7-14 mm vidvinkelzoom.
Bländarautomatik med bländare 5.6.
Slutartid 1/320 sekund. Brännvidd 7 mm. ISO 200.

NAMN: David Bengtsson
BOR: Saalbach-Hinterglemm, Österrike
YRKE: Investerare – med familjeföretag
HOBBY: Gillar att flyga allt från 7 till 41 kvadrat
PROFFSEGENSKAP: Foto
KOLLA: 500px.com/duelago



Gustav Råberg svävar över vallmon i Käseberga.

10-ÅRSJUBILEUM

Flygläger I VÅGÅ

Vissa har tur! Som nykläckta piloter lyckades vi pricka in ännu en toppenresa med Skärmflygklubben Göteborg! Klockan 05:30 den fjärde oktober lämnade sex minibussar med 42 personer Nils Ericssonterminalen i Göteborg med kurs mot norska Vågå.

Vädret var strålande och efter en snabb incheckning i stugorna drog vi upp på berget där samtliga startade från Volestarten. Nere från landningen vid det norska rikscentret för skärmflyg gick våra bussar i skytteltrafik åter upp till starten fullastade med flygsugna piloter.

Fredagen fortsatte med strålande väder och fantastiska flyg. Ett flertal piloter passade på att utöka sina behörigheter, så även vi.

Efter en hel dags flygning, många med 4-6 flyg så firades 10-årsjubileet med grillfest på kvällen där det dagen till ära serverades ett eget SFG-öl bryggt av ordföranden Peter Lord. Det var mycket uppskattat!

Lördagens vindar erbjöd start från Salknappen med en fallhöjd på 1100 m. Otroligt vackert att på låg höjd glida fram över berget fram emot stupkanten som öppnade upp hela Vågådalen. Smörflyg med möjlighet att bara njuta av utsikten.

Det blåste upp och mäktiga lenticularis bildades, men efter några timmars parawaiting så kunde vi starta igen nere vid Vole. Även denna kväll avslutades med en gemensam grillkväll.

Arrangörerna hade tänkt på allt, stugor, frukostmat, lunchpakke, grillfest, transporter, instruktörer samt inte minst, "beställt" suveränt flygväder, det blev över 400 flyg totalt! Det märks att de hade nio års erfarenhet i ryggen. Stort tack till arrangörerna Erika, Henrik och Georg, till instruktören Harald samt våra norska guider Ronny och Steve Helgesen.

Vi ser fram emot nästa år!

Eva Mac Lachlan & Ulf Mårtensson Foto: Eva Mac Lachlan



Ovan: SFGs Ordförande, Peter Lord med sitt hembryggda (och mycket goda) SFG-öl!

Ovan t.h: Peter Lord startar från Vole.

T.h: Vår norske guide Ronny, håller en briefing nere på landningsplatsen vid rikscentret i Vågå





Tor Jansson kurvade hem Svenska Distansligan 2014

Med otroliga 473 kilometer fördelade på fem flyg vanns tävlingen i år av Tor Jansson från Stockholmsklubben Fenix. För det får han 3000 kronor och tar även över vandringspokalen från Janne Järnesjö som vann SDL förra året.

Årets upplaga av Svenska Distansligan, som är den 23:e i ordningen, blev en rafflande och termisk uppgörelse bland Sveriges XC-piloter där plattlandsräven Tor Jansson gasade ifrån leadgaggle ända in i mål. Tävlingen som arrangeras av Göteborgsklubben VSK pågick mellan 1 mars och 31 oktober och i år deltog över 40 piloter.

Resultat Svenska Distansligan 2014

1. Tor Jansson	472,8 km
2. Lars M Falkenström	392,5 km
3. Lars-Anders Jonsson	286,2 km

SEGERSNACK...

Hypoxia: Den klassiska sportfrågan – hur känns det?

Tor: Riktigt kul, speciellt då det var så många duktiga piloter som var med och deltog i år.

Hypoxia: Hur var konkurrensen i årets SDL?

Tor: Det var jämnt i toppen fram till juni och även om jag låg först var det marginellt. Men så kom augusti med två toppenhelger och jag drog ifrån rejält med två deklarerade distanser på 70 kilometer och en lyckad FAI- triangel på 33 km på en kass dag helgen därpå. Med över 300 km i poäng på tre flyg blev det helt enkelt för svårt för de andra piloterna att komma ikapp mig så sent på säsongen.

Hypoxia: Vad har du lärt dig under årets SDL?

Tor: Att alltid vara väl förberedd på alternativa deklarasionspunkter än det för dagen tilltänkta målet. Då det alltid går att maxa dagen oavsett vindriktning.

Hypoxia: Vad ska du göra med vinstpengarna?

Tor: Det blir champagne och fest – en sån här seger måste bara firas!

Hypoxia: Hur laddar du inför SDL 2015?

Tor: Tre veckor i Colombia med landslaget varav två tävlandes i VM kommer förmodligen ge mig ett fint flygtrim inför SDL 2015. Självklart kommer jag också försöka mig på att flyga mer trianglar hemma, det gav definitivt mersmak.

Hypoxia: Lycka till!

Text: Lars M Falkenström

Pilotprestationer:

Svenska rankinglistan

Här är listan på svenska tävlingspiloter den 1 okt. 2014. Siffran inom parentes är placeringen i världsranking. Sverige är på plats 30.

1. (318) Matts Eliasson	145,4
2. (372) Magnus Österberg	135,4
3. (431) Magnus Eriksson	124,8
4. (480) Tor Jansson	118,4
5. (547) Fredrik Ahl	108,4
13. (1305) Anna Rydh	47,0

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

XC-landslaget 2015

VM 2015 går av stapeln i januari och platsen är Roldanillo i Colombia. Landslagsledaren har i samråd med TK beslutat att försöka få med fem piloter till tävlingen. De som representerar Sverige under 2015 är: **Matts Eliasson, Magnus Eriksson, Tor Jansson, Rasmus Persson och Tobias Hinas.**

Stort grattis till er alla!

Svenska mästare 2014

Magnus Österberg blev för femte gången och fjärde året i rad svensk mästare i XC under SM och Nordic Open i Pedro Bernardo, Spanien. Han blev även trea i Nordiska Mästerskapen.

Pål Hammar Rognøy tog i somras hem titeln både som Nordisk mästare och Svensk mästare i Akro under NM i Norge och SM i Åre.

Olov Karlsson blev under Swedish Open Paramotor Competition Sveriges förste riksmästare i PM i maj.



Triss i svenska rekord!

I somras fick tävlingskommittén in tre ansökningar om nya svenska rekord. Om det är en ren slump eller ett tecken på att de svenska XC-piloterna blir allt fler och bättre är oklart, men det bådär gott.

Lars M Falkenström lyckades på sitt andra försök att flyga från Tärna till Gävle, en deklarerad distans på 94,4 km. Därmed putsade han Magnus Österbergs tidigare rekord på 91,6 km från 2006.

Jenny Persson gjorde en rekorddistans mot angivet mål under NM i Pedro Bernardo. Det nya rekordet på 82,1 km gäller deklarerad distans utomlands för damer.

Fredrik Angrimer, som legat lågt med skärmflygningen ett tag, har kommit tillbaka med besked och i somras tog han ett då oerövat rekord: hastighetsflygning på triangelbana över 50 km utomlands. Rekordet satte han i Österrike med genomsnittsfarten 16,79 km/h.

De tre olika rekordansökningarna har granskats av TK samt i ett fall SFFs styrelse och har preliminärt godkänts. Nu återstår ett formellt godkännande av Svenska Flygsportsförbundet innan rekorden blir giltiga. Prisutdelning i form av SFS Silverplakett sker i anslutning till SFS årsmöte i vår.

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, BGD 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

AD AIRDESIGN
UP SKÄRMFLYGRESOR
SKYWALK
BGD WWW.FLYBGD.COM

INSTÄLLT ELLER FÖRSENAT FLYG?
FÅ UPP TILL
€600
PER PERSON!
www.trstravelright.eu

TRAVELRIGHT SERVICES
TRS
★★★

SKYSPORT

SKÄRMFLYG I ÅRE

KURSER arrangeras i Åre regelbundet under 2015. Bergsflyg, Samla flyg, P1, P2, Termik, Hang, Distans, Säkerhetskurser. Även speedriding o kite under vintern.



4 nya skärmar från Ozone

SWIFT 4 MAJUS

ROADSTER 2 OCTANE 2



Bo vid Draklanda i nybyggda Lake Lodge - öppet året runt



SUPAIR



Flera nya selar för 2015

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

OZONE
WWW.FLYOZONE.COM

TURN

Att starta eller inte starta...

- 100 saker att tänka på

De flesta av oss har nog flugit när vi inte borde ha gjort det. Det gäller både hängflygare och skärmflygare – ibland är längtan efter att få komma upp i luften helt enkelt starkare än förståndet. Vi vet att det inte får hända och ändå händer det.

Det var i somras, under en hike & fly-resa till vackra Jotunheimen i Norge. Det var Rickard, Kalle och jag som hade åkt upp dit i hopp om att kunna göra några fina toppbestigningar och nedflyg – eller till och med något distansflyg med övernattnin i nästa stuga. Som vanligt ville inte vädret så som vi ville. Vi kom fram till stugan i Gjendesheim på onsdag kväll. Det regnade, men prognosen sa att det skulle vara uppehåll nästa dag. Vi hoppades kunna gå upp till Veslfjället och hanga på den branta sydslutningen hela vägen till Memurubu-stugan. Men vi vaknade till en tjock dimma och insåg rätt snabbt att chansen att få flyga var liten. Ändå traskade vi upp med våra säckar, bara för att konstatera att, förutom att dimman låg kvar på relativt låg höjd, så blåste det 20m/s så fort vi kom upp en liten bit. Det blev en rätt så tung vandring till Besseggen och tillbaka till stugan.

Väl där insåg vi att vi behövde ta oss till en annan stuga om vi ville ha någon chans att flyga dagen efter. Så vi gav oss av till Glitterheim. När vi väl kom fram till stugan var det sent och vi var väldigt trötta. Då kändes det inte så farligt att det inte blev flygväder nästa dag heller. Vi var nöjda med att sitta i stugan och läsa. Men dag tre började det rycka i flygnerverna. Det blev inte bättre av att vi visste att resten av resdagarna skulle det vara helt omöjligt att flyga. Den här dagen var vår enda chans att förverkliga vår hike & fly-dröm från Glittertind under denna resa, och därmed även under detta år.

Lärdom #1: Gå aldrig upp till en start om du inte är till hundra procent beredd att gå ner igen!

Det var en vacker dag och jag skulle ha njutit av vandringen upp om det inte hade varit för att jag hade stukat foten kraftigt tre månader tidigare och fortfarande hade svårt att gå på den. Halvvägs upp till toppen fick jag väldigt ont och funderade flera gånger på att vända om och låta Rickard och Kalle fortsätta själva eftersom det ändå inte verkade som om vi skulle kunna flyga ner. Men jag fortsatte och tänkte stilla att det skulle bli väldigt plågsamt att gå tillbaka ner de drygt 1000 höjdmetrarna, med både säcken på ryggen och en värkande fot.

Lärdom #2: Tänk inte bara på starten, du måste kunna flyga och landa också!

Till sist kom vi upp till toppen – vilken makalös utsikt! Just då kändes det värt att ha kämpat mig upp trots min onda fot. Och visst hade det varit perfekt att starta där på den stora, plana snöytan om det inte hade varit så blåsigt? Men ett litet förtvivlat hopp började ändå gro i mitt undermedvetna att det ändå skulle kunna gå att flyga ner.

Lärdom #3: Förvräng inte verkligheten för att passa din flyglust!

Rickard bestämde sig för att flyga ner med sin minivinge. Han hade radio på sig och innan han startade bestämde vi att om han inte svarar i radio, så har han fullt upp med att flyga – vilket betyder att jag INTE bör starta med min vanliga skärm. Kalle och jag såg honom flyga ut. Han for upp och ner i turbulensen, men fick inga inslag och hade framåtfart. Jag ropade på radion: "Rickard, hur är det i luften?" Inget svar. Jag provade igen: "Rickard, betyder det att jag inte ska starta?" Fortfarande inget svar. Vi hade visserligen bestämt att jag inte skulle starta om han inte svarade, men han kanske inte hörde radion? Eller så kom han bara inte åt den just då?

Lärdom #4: Lyssna på andra som vill hjälpa dig att justera din bild av verkligheten!

Jag velade ett tag till, men bestämde mig sedan för att åtminstone lägga ut skärmen och prova att dra upp den och känna lite på luften. Kalle såg bekymrad ut och påpekade att det såg blåsigt och turbulent ut. Jag valde att ignorera honom och bad honom hjälpa mig att lägga ut skärmen istället.

Lärdom #5: Säg tydligt ifrån när du tycker att någon gör något dumt! Ibland behöver vi hjälpas åt för rätt beslut.

Jag var nervös. Jag var rädd. Men jag ville flyga. Rickard kunde ju uppenbarligen flyga, då skulle väl inte jag behöva GÅ ner igen?

Lärdom #6: Minivingar är snabbare och stabilare än vanliga skärmar. Glöm aldrig det!

Jag tänkte på X-Alps som skulle starta i Salzburg två dagar senare. Min stora dröm är att få vara med där någon gång i mitt liv. Jag tänkte att deltagarna i X-Alps antagligen inte hade tvekat att starta i de här förhållandena. Alltså måste jag lära mig att bli lika modig som dem. Att deltagarna i X-Alps har flera hundra eller till och med tusen timmar mer än mina 50 timmar i luften valde jag att ignorera.

Lärdom #7: Ta dina egna beslut! Starta inte bara för att någon annan flyger om du inte själv tycker att förhållandena är bra.

Men jag hade ju faktiskt också gått två säkerhetskurser redan med min skärm! Det hade varken Rickard eller Kalle gjort, så de kunde ju inte veta vad jag kunde eller inte kunde klara av i luften? Jag tyckte att jag kände skärmen innan och utan och att jag hade full kontroll på den. Vad kunde väl hända? Jag hade väl varit med om värre när jag fick en twist under min andra säkerhetskurs?

Lärdom #8: Akta dig för "jag-kan-allt-syndromet"! Även de mest erfarna piloterna kan råka illa ut om de är på fel plats vid fel tidpunkt.

Jag visste att flyget inte skulle bli roligt. Jag visste att jag under hela flyget skulle önska att jag var kvar på marken. Men i just den stunden kändes det inte relevant.

Lärdom #9: Det ska vara roligt att flyga! Känns det inte roligt, är det troligtvis något som är fel.

Under tiden som jag gjorde mig klar för start mätte Kalle vinden: 10-12 m/s i byarna. Jag drog upp skärmen i en lugnare period och den kändes stabil. Jag tog några steg framåt och lyfte från marken. Jag fick ett inslag som jag parerade och började stiga rakt upp med marginell framåtfart. Jag såg mig om över axeln för att se var jag skulle hamna om jag skulle blåsa över. Det var bara branta berg överallt...

Lärdom #10: Det är för sent att bedöma riskerna med flyget när du redan har startat. Gör det innan!

Kalle sa efteråt att han efter min start funderade på var han hade sin telefon och om han hade sparat de rätta nödnumren i den – ifall det skulle hända mig något.

Lärdom #11: Lägg in nödnummer, ICE-nummer och telefonnummer till försäkringen i din telefon.

Under flyget växlade jag mellan att speeda för att komma framåt och att släppa speeden för att kunna behålla skärmen över huvudet. Berget är flackt där jag flög, jag hade inte mer än 50-100m till marken, troligen inte tillräckligt för att kunna kasta nödskrämen om det skulle hända något. Men jag hade heller inte tillräckligt med framåtfart för att kunna flyga ut till det brantare partiet längre ut i

dal. Jag satt spikrak i selen och spände varenda muskel i kroppen. Jag var rädd under hela flyget och hann tänka på mina nära och kära. Hur skulle det gå för dem om något hände mig?

"Det kommer fler flygdagar", säger de som har flugit ett tag och har hunnit samla både bra och dåliga erfarenheter. För en relativt ny och omåttligt flygkåt pilot är den meningen lika obegriplig som om någon hade citerat komplicerade lagtexter på kinesiska. Vadå, fler flygdagar!? Jag vill ju flyga NU! Jag MÅSTE få flyga! Jag måste hinna öva och bli duktig för att få flyga ännu mer!

Lärdom #12-98: Tänk igenom vilken risknivå du är beredd att ta i din flygning – innan du flyger! Om du väljer att avstå ett flyg? Det kommer fler, men bara om du tar rätt beslut om och om och om igen.

Faktum är att jag fullständigt tappade flyglusten efter den här händelsen, trots att det gick bra. Jag landade mjukt och fint bredvid stugan. Jag hade gjort ett hike & fly-flyg som jag hade drömt om så länge. Jag fick ett otroligt adrenalinrus som fick mig att hoppa och skutta runt med ett stort leende på läpparna under resten av dagen. Men sedan kom insikten om vad jag hade gjort och jag blev rädd för mig själv.

Lärdom #99: Vanlig häng- och skärmflygning ska inte ge adrenalinkickar. Om du är ute efter det, håll dig till akroflygning eller säkerhetskurser under kontrollerade former. Eller gör något annat än att flyga.

Jag har alltid tänkt att jag är väldigt försiktig och konservativ, att jag inte tar några onödiga risker. Jag har klarat mig utan några nämnvärda incidenter under fem år av hängflygning och drygt ett år av skärmflygning. Under min hängflygutbildning i Kalifornien blev vi elever kontinuerligt påmind om att akta oss för det farliga "intermediate pilot syndrome" som innebär att man plötsligt tror att man kan allt och är fullständigt osårbar. Jag råkade aldrig ut för det i hängflyget, tvärt om så var jag alltid lite för rädd och mesig för att få till de där riktigt bra flygen. Jag var känd som "den som tar bra beslut när det gäller flygningen", den som är rädd för små tusmoln när alla andra har roligt med att flyga in och ut i slöjorna. Jag kände mig trygg med den självbilden och jag "visste" att jag inte skulle göra något dumt. Och ändå så hände det...

Lärdom #100: Alla kan ta fel beslut, även du.

Text och foto: Johanna Lönngren



PM-PILOTEN HENRIK YNGVESSON I VÄNTAN PÅ VINTERN

Många ser det förmodligen som att flygsäsongen nu går mot sitt slut men för mig är den precis på gång att börja. Vintern är perfekt för paramotor då vi inte gärna flyger i termik, luften är tät, skärmen bär bättre och motorn blir starkare. Alla frusna sjöar blir start- och landningsplatser vilket gör det lättare för de som liksom jag bor i skogstäta delar av landet. Nu kan jag snart starta ute på sjön bara några hundra meter från hemmet. Annars måste jag åka långt och leta åkrar som det inte odlas på eller är upptagna av boskap och leta markägare att fråga om lov.

Här flyger jag bredvid Nils Lindgren över Falun.

Istäckta sjöar är speciellt kul att flyga över då man kan lågflyga och leka med fötterna i snön, perfekt att träna upp sina färdigheter med att kontrollera höjden både med gas och broms. Snöfri is är speciellt bra för detta då man kan åka på fötterna och hela tiden känna vart man är och även hålla emot lite utan att man riskera att tappa farten. Isen är även mer förlåtande om man skulle råka gå ner lite med buren jämfört med snö eller gräs där den kan hugga tag. Men en liten varning, stora ytor av orörd snö kan göra det omöjligt att bedömma avståndet vilket kan göra det farligt med manövrar där man fort tappar höjd då man lätt kan tro att man är 50m upp när det egentligen bara är 10m.

Visst kan kyla vara ett problem framförallt för händerna men med bra handskar klarar man 30-45min om det är runt -5°C men idag finns det även bra värmehandskar både med batteri och till eluttag om man har generator på motorn.

Henrik Yngvesson

**NÄSTA NR
AV HYPOXIA
KOMMER UNDER
VÅREN 2015**