

HYPPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 1/2015

ÄNTLIGEN VÅR!

Johanna Hamne

– vårt nya akrolöfte

Erik Rehnfeldt
förste svensk i X-Alps

Lyckad PM-träff i Svanstein

Dejlig hängflygning i Danmark



Foto: Natanael Rylander

Licensförnyelse

I skrivande stund är vi 972 aktiva piloter som har förnyat sina licenser. Utöver det har vi 72 aktiva Takeoff-kit.

Du som inte har licensförnyat för flygsäsongen 2015 ännu bör göra det så snart som möjligt. Förnyar du efter sista juni så blir du tvungen att göra ett uppflyg för instruktör. Samma sak gäller för dig som redan har förnyat men fått en licensbricka med giltighet 15-06. Det beror på att du inte uppfyllt det flygtidskrav som krävs för din licensnivå. Du har således till sista juni på dig att komplettera dessa flyg annars behövs uppflygning för instruktör. Glöm inte att meddela kansliet om du har kompletterat din flygtidslogg.

Licensförnyelse gör du enklast via vår webbshop. Det är det smidigaste sättet att licensförnya vilket fler och fler klubbar har upptäckt. Men det förutsätter att din klubb är ansluten till detta system. Du licensförnyar då direkt till SSFF kansli istället för via din klubb. Tänk på att licensförnyelse via webshopen även måste innehålla förnyat klubbmedlemskap. De klubbar som är anslutna är de som du finner i vår webbshop. Är din klubb inte med i webshopen så betalar du allting till din klubb som sedan redovisar det till kansliet. All information runt förnyelsen hittar du på SSFF hemsida.

Försäkring

Från och med 2015 fick vi en ny försäkringsgivare vad beträffar olycksfallsförsäkringen. Det visade sig bli en riktig nagelbitare innan vi fick alla villkoren på plats och godkända av vår engelske försäkringsgivare. Jag överdriver inte om jag säger att de sista bitarna föll på plats på nyårsaftonen. Nu har vi en olycksfallsförsäkring som likt vår tidigare finns i tre nivåer. Grund, Standard och Plus. De påminner i stort om våra gamla försäkringar men det finns några viktiga skillnader att känna till. Den viktigaste är hur sjukvårdskostnader utomlands täcks. Standard gäller upp till 50.000 kr och Plus upp till 100.000 kr. Det kanske låter mycket, men hamnar du på ett privatsjukhus så behövs inte många dygn innan de summorna överskrider. Försäkringen kräver att du ska ha med dig ditt europeiska försäkringskasskort när du flyger i Europa. Men tänk på att det inte är ovanligt med privata sjukhus även runt om i Europa och vid omfattande skador kan det vara svårt att välja sjukhus själv när olyckan inträffat. SSFF rekommenderar därför alla att teckna vår extra reseförsäkring om du ska flyga utomlands (även inom Europa). Det är en mycket förmånlig försäkring som täcker allt i upp till 30 dagar. Den kostar endast 500 kr och det är viktigt att den tecknas och betalas innan resan påbörjas.

En annan stor skillnad är att Plus innehåller en livförsäkring på ca 1 miljon kronor vid dödsfall vid skärmflygning. Samtliga grund-

försäkringar gäller endast vid skärmflygning eller på väg till eller från flygningen. Däremot täcker den extra reseförsäkringen allt under hela resan.

Vår försäkringsgivare jobbar just nu för fullt med att översätta våra försäkringsvillkor till svenska och vi hoppas kunna lägga upp dem på vår hemsida inom kort.

Ny verksamhetshandbok och licenssystem

Som du kanske redan sett på vår hemsida så har Transportstyrelsen inte haft något att invända mot vår nya verksamhetshandbok och licenssystem. De har dock flaggat för att det vid kommande verksamhetskontroll krävs en rapport över hur vi klarar att efterleva de nya reglerna med bibehållen säkerhet. I skrivande stund håller USK på att skriva övergångsregler samt att ta fram utbildningsmanualer. När de är klara kommer vår nya verksamhetshandbok och det nya licenssystemet träda i kraft 1 maj.

Instruktörsutbildning

Vi har äntligen efter ett par års uppehåll fått igång utbildningen av en ny kull instruktörsaspiranter. De första beräknas bli klara nu till sommaren.

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 kunna hålla klubbregistret på vår hemsida uppdaterat. Vi vill även påminna de klubbar som ännu inte har utsett en säkerhetsinformatör att göra detta och skicka kontaktuppgifterna till kansliet.

Öppettider i sommar

Kansliet kommer precis som tidigare år att hålla öppet hela sommaren i enlighet med våra vanliga öppettider. Välkomna att höra av dig om du behöver hjälp med något.

Kansliet önskar er alla en riktigt god och säker flygsäsong samt en riktigt skön sommar.

HP och Wania



Halloj!

När det är dags för årets första nummer av Hypoxia brukar det sammanfalla med vårens efterlängtade ankomst – och drömmarna om en bra och lång flygsäsong med mycket sol, värme och termik.

Det här numret av Hypoxia är till skillnad från våren dock lite försenat i år eftersom upphandlingen av ny redaktör inte har gått enligt planerna. Intresset för att göra tidningen har visat sig vara minimalt och därför har SSFFs styrelse bett mig att göra ytterligare ett nummer, vilket är både roligt och utmanande. Men det behövs en långsiktig lösning och förhoppningsvis är redaktörsfrågan löst till nästa nummer.

På SSFFs årsmöte blev det en rockad i styrelsen då Pär Jönsson klev av och Sune Cullberg tillträdde som ny ordförande. Pär har borgat för en progressiv utveckling av förbundet och har förvaltat skärmflygSveriges intressen väl – inte minst ekonomiskt. Vi är alla skyldiga honom ett stort tack för hans engagemang!

Även bland ledamöterna blev det en del byten och undertecknad klev av efter fyra år i förbundets styrelse. Det har varit väldigt roligt och intressant att få delta i styrelsearbetet, men det är nog bra om man inte sitter kvar för länge. Tvärtom mot vad många tror, upplevde jag styrelseresorna som den värsta biten. Att ta ledigt från jobbet med förlorad arbetsinkomst för att åka till ett fint flygställe och sedan sitta inomhus och jobba var en pina. Å andra sidan brukade vi få mycket gjort och tjafset om styrelsen "bjudresor" har tack och lov bedarrat de senaste åren. Men visst, lite har vi ju fått flyga också.)

Att ha en kompetent och driftig styrelse är viktigt för att skärmflygSverige ska utvecklas. Styrelsens arbete med det nya licenssystemet fortsätter och en ny upphandling av kansliet pågår också. SSFF kurvar/gasat/tumblar vidare.

Nu får vi bara hoppas att flygsäsongen 2015 går till historien som ett år med få olyckor och mycket flygglädje. Att en svensk skärmflygare ställer upp i X-Alps måste ju också ses som historiskt. Därför ägnar Hypoxia ett längre reportage om Erik Rehnfeldts utmaning av världspiloterna i den spektakulära och extremt tuffa tävlingen. Jag tror vi blir många som kommer att hänga framför datorerna i sommar och hålla tummarna för Erik under hans strapatser genom alperna.

Mycket nöje!

Lars M Falkenström
Interimredaktör



HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Lars M Falkenström

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: Natanael Rylander, Lars Hedström, Björn Härdstedt, Niclas Sandgren, Jorgos Bilis, Jerry Materez, Mats Strömberg, Anders Eriksson, Benedikt Bös, Pål Hammar Rognøy, Jenny Persson, Fredrik Gustafsson, Joakim Hindermith, Johanna Hamne, Erik Rehnfeldt, Johan Nordenfelt, Patrik Heikkilä, Henrik van De Meulenbrouck, Fille Jonsson, Jonas Svedberg, Martin Will och Ulf Mårtensson m.fl.

SSFF Kansli: Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
Kontakt: kansli@paragliding.se
08 234 123 (Mån-tors 9-12, ons 17-20)
Vid akut viktiga ärenden: 0739 865 168

Hypoxia är medlemstidning för:
Svenska Skärmflygarförbundet, SSFF, paragliding.se
Svenska Hängflygarförbundet, SHF, hangflyg.org

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

Upplaga: 1800 ex ISSN 1651-6052
Tryck: April 2015, Carlshamns Tryck och Media ab

Nyheter	4
Kittel-Ut-å-Tebax	5
Hovs Hallar	6
Debatt: Yngre piloter	8
PM i Svanstein	10
Tävlingsnyheter	13
XC med A-skärm	14
Häng i Danmark	18
Akrolöftet Johanna	20
Kurvning i Himalaya	22
Svenskt i X-Alps	26



Martin Will



Ulf Mårtensson



Fille Jonsson

Sune Cullberg: 5 snabba om styrelsearbetet

Hypoxia: Som ny ordförande - vilka är de fem viktigaste frågorna som du vill prioritera i kommande styrelsearbete?

Sune Cullberg: Säkerheten, nya licenssystemet, få med de nya ledamöterna i styrelsearbetet, kontakterna med Transportstyrelsen och upphandlingarna av ny redaktör för Hypoxia och nytt kansli.

Hypoxia: Vad kan SSFF bli bättre på?

Sune Cullberg: SSFF är väl bra? Men att träffa piloterna ute i verkligheten kan vi bli bättre på.

Hypoxia: Styrelsen består till stora delar av Göteborgare numera - vilka för och/eller nackdelar ser du med det?

Sune Cullberg: Västsvenskar menar du? SFG har ju stor representation. Det innebär styrelsemöten i Göteborg :-)

Hypoxia: Det pågår en ny upphandling av kansliet - varför då?

Sune Cullberg: Vi vill spara pengar med förenklad administration.

Hypoxia: Hur kommer din flygsäsong att se ut i år?

Sune Cullberg: Bättre än den förra hoppas jag!

Text och bild: Lars M Falkenström

Ny styrelse i SSFF

På årsmötet den 21 mars i Uppsala blev det en hel del förändringar i styrelsen. Pär Jönsson, som axlat ordförandeskapet i många år, lämnade över klubban till Sune Cullberg. Även Henric Höggren klev av och rollen som teknisk chef övertas därför av Pelle Linnstrand.

Då undertecknad och Anna Hadders också valde att lämna styrelsen hade valberedningen ordnat fram två nya ledamöter. Trots att det innebar en viss överrepresentation från Sveriges andra huvudstad och klubben SFG så valdes Martin Will in som ordinarie ledamot. Han jobbar som robotprogrammerare och bor i Habo. Han var först intresserad av PM, men efter att ha träffat en massa skärmflygare på Ålleberg har det efterhand blivit allt mer friflygning. Han har flugit i två år och hunnit med 400 flyg och har PM1, P2, Comp1 och tandemlicens. Ulf Mårtensson från Borås valdes också in som ny ledamot. Han börjad flyga hösten 2013 efter ett tandemflyg i österrikiska Mayerhofen. Via sin klubb SFG har han nu en komplett P1-licens och tänker satsa på Hike & Fly efter vandringar i både Nepal och Österrike. Vanligtvis håller han till på Ålleberg.

Även Fille Jonsson valdes in som ny ledamot. Han bor i Växjö, har flugit sedan 2006 och är medlem i Smålands skärmflygklubb. På senare tid har det blivit mest friflygning och han utbildar sig nu till instruktör. Styrelsens kontaktuppgifter hittar du på förbundets hemsida.

Lars M Falkenström

Övergångsregler till det nya licenssystemet

Det nya licenssystemet har nu trätt i kraft och på förbundets webbplats finns en sammanfattning av de förändringar som påverkar utbildningar och licenser. Där finns även övergångsreglerna för dem som befinner sig mellan gamla och nya licensgrader.

Det nya licenssystemet, som är en del av den helt nya verksamhetshandboken, träder i kraft 1 maj 2015. Endast den nya instegsåldern vid 13 år för att gå en nybörjarkurs har inte formellt godkänts av Transportstyrelsen ännu.

- Där får vi avvakta ett tag till, säger riksinstruktören Björn Hårdstedt, som är i slutfasen med att färdigställa licensprojektet.

Den strävan efter förenkling som genomsyrat arbetet med de nya licenserna ska även omfatta övergångsreglerna. Det byråkratiska

krånglet minimeras och istället får piloterna själva ansvara för att flyga inom sin behörighet.

Björn Hårdstedt, som har gjort det största arbete med det nya licenssystemet, tycker att den nya P1-licensen är ett bra exempel.

- Som P1 får man flyga termik och distans i lugna förhållanden och miljöer. Men bara om man har motsvarande behörighet Termik (som ingår i nya P1-utbildningen) och att man uppfyller det nya inträdeskravet för P1 med 50 flyg och 10 timmar.

Gör man inte det innebär det att man bara flyger vidare enligt de gamla reglerna för P1 tills man kompletterat sin utbildning och uppnått flygtidskraven.

Mer om övergångsreglerna finns på SSFFs hemsida under: Dokumentarkiv/Regelverk.



Undvik olåsbara karbiner

Ett flertal piloter har haft problem med olåsbara karbiner som lätt kan haka fast i linor och remmar. Senast drabbades en göteborgspilot som var med om en olustiga vinschning på Lena vinschfält, då en av karbinerna hade hakat fast i selen.

Så här i början av säsongen är vi många som är lite ringrostiga och det är mycket att hålla reda på när man ska göra en vinschstart. Av praktiska skäl använder många piloter karbiner för att fästa releasen i bärremmarna. Det gäller främst de releaser som inte är delbara och därmed gör det svårare att komma i och ur selen mellan flygen.

I det aktuella fallet användes karbiner som saknar låsning. Under startförberedelserna öppnades ena karbinen och hakade i en rem vilket gjorde att hela selen hängde snett och halverade avståndet mellan bärremmarna under draget. Piloten tvingades kompensera och styra emot för att kunna hålla kursen och kunde inte åtgärda felet förrän vinschlinan släppts. Tursamt nog var det inte särskilt termiskt och piloten kunde landa utan problem. Startögonblicket är ett mycket kritiskt moment då minsta misstag lätt kan bli ödesdigert, i synnerhet vid vinschning med omvänd start. Därför är det viktigt att startledaren har full koll på pilotens utrustning innan klartecken ges. Då många har haft problem med olåsbara karbiner, bör de inte användas överhuvudtaget och startledaren bör påpeka det för de piloter som har dem. För att undvika behovet av karbiner är den allmänna rekommendationen att istället använda releaser som fästs direkt i bärremmarna alternativt med låsbara karbiner. Det finns även de som hävdar att delade releaser innebär större risk då de är lite klurigare att fästa vid vinschlinan.

Vill du följa diskussionen om den här incidenten eller diskutera andra säkerhetsaspekter så kan du lämpligen göra det i gruppen Flygare på Facebook.



Borkan sedd från Kittelfjällets topp.
Foto: Niclas Sandgren

Kittel-Ut-å-Tebax

Efter midsommar arrangeras för första gången en hike n' fly-tävling i vackra Kittelfjäll. Om vädret tillåter hoppas tävlingsledarna Jonas Svedberg och Stefan Rolén att kunna genomföra en enklare flyg och vandringstävling under två dagar med möjlig övernattnings i vildmarken. För de som gillar strapatser är det alltså bara att packa ihop tält, mat och sovsäck och börja studera kartan över bergsmassiven runt Kittelfjäll med de fantasieggande namnen Daune, Grapsan, Borka och Gardfjället. Tävlingen är tänkt som en uppvärmning inför Sverige Cup-tävlingen som pågår mellan 25-28 juni.

Kittel Ut-å-Tebax arrangeras av Glidflygarna och Norrskan. Deltagarna samlas utanför Hotell Kittelfjäll söndagen den 21 juni. Då avgörs vilka två dagar mellan måndag och onsdag som blir tävlingsdagar. Medtag myggnät och djungelolja! Mer information finns på www.glidflygarna.se

Så hittar du en hängflyginstruktör



Det finns ca 20 st instruktörer i Sverige idag, en del skolar mindre tid med sin specialitet och hälften har några tillfällen per år. Geografiskt finns vi utspridda över hela landet. Vi skolar ofta stationärt på vår hemmaplan men kan också resa med eleverna till olika flygställen för att olika behörigheter enklare ska kunna tas av dig som elev.

Vi samarbetar med varandra, så får vi en förfrågan vi inte kan tillgodose, så ser vi till att en annan instruktör kan hjälpa dig. Vi använder oss av olika startmetoder, olika utbildnings varianter, så vi råder dig som elev att gärna ta lektioner med olika instruktörer. Det gör att du får alla de möjligheter som vi tillsammans kan erbjuda dig, för att du ska nå dina egna personliga mål med din flygning.

Utbildningen tar tid på grund av väder, din egen förmåga och de oftast unika tillfällen som instruktören har sin utbildning. Att inte missa någon utbildningsmöjlighet är ett gott råd. Det innebär många möjligheter att få flygkamrater på olika orter i Sverige, och så snabbt som det går komma till ditt eget mål.

För att underlätta kontakten mellan elever och instruktörer har nu informationen om utbildningarna centraliserats på ett enda ställe: en anslagstavla på Hängflygförbundets webbsida där kommande utbildningstillfällen kan aviseras. På så sätt blir det mycket enklare för dig som elev att hålla koll på instruktörernas utbildningsplaner och kan planera din utbildning/flygning efter det. Anslagstavlan hittar du på www.hangflyg.org under Utbildningsmenyn.

Jorgos Bilis, webbansvarig Svenska Hängflygförbundet



Hovs Hallar strax väster om Båstad är ett fantastiskt vackert hang där man kan komma riktigt högt. Men när vinden drar ner mot nordväst bör man undvika att starta på den högsta delen, då det ofta rullar rotorerna längs den branta hangkanten.



PÅSKRESA med inslag av flygväder

Jag packade bilen på onsdag kväll efter att bestämt mig för att ta en runda i södra Sverige för att flyga både skärm och paramotor. Min kompis Jimmy Carlsson lockade med flygning på Hammar och jag hade ärende söderöver. Då jag sålt min Nova Mentor2 för ett vrakpris behövde jag ju en ny skärm. Jag hade suktat ett tag på en Ozone Delta2 som jag sett på Facebook och hade nu bestämt tid för en provflygning någonstans i Jönköping.

En gammal dröm om flyg över Brahehus uppfylldes på vägen ner. Jag hittade en startplats men bonden hade en kviga som skulle kalva och tjuvar i ladugården, så jag letade vidare och fann till slut en gård som användes av en konstnär som gjorde konstiga skulpturer. Ingen svarade när jag försökte ringa honom, så jag lämnade ett meddelande och tog mig friheten att starta bakom hans lada. Flygningen gick bra, bilden blev tagen och det var skönt med värmehandskar kopplade på motorn, dock brännhett på högsta värmen. Efter en fika i Gränna kom ett snöoväder och det var snudd på man åkte av vägen ner mot Jönköping.

Säljaren av skärmen, Simon Wigenstedt, väntade på Elmiahaget, men vinden var svag så vi bestämde att provflygningen skulle ske på Ålleberg dagen därpå.

Till slut hittade jag vägen upp till Ålleberg efter en bestämd hänvisning från en man som inte ville att jag skulle åka på hans väg. Det var mörkt och hela stjärnhimlen tindrade då jag gick till kajs. Inbäddad bland skärmar och stök i skåpbilen sover man gott.

Det var frost på vindrutan när jag vaknade, men fotogenvärmaren hade hållit mig varm under natten. När några flygsugna piloter dundrade förbi var det bara att stiga upp. Gubbarna hade fått upp

sina skärmar blixtnabbt och jag som hade provskärmen med ville inte vara sämre. Efter en stunds trixande kunde jag komma ut i luften och fick prova Delta2an. Som smör! En lina gick av i en tidigare lagning så det blev lite prut, men vi gjorde affär och jag var nöjd.

Några galna piloter som jag lärt känna på en flygresa, Magnus Bucht, Lotta Vikingsson och Martin Will, lockade med mig på att även prova Rörtångens hang norr om Göteborg och snart var jag återigen på väg ner till nästa flygmöjlighet. Jag parkerade vid fågeltornet och efter att ha burit upp grejorna på berget var jag flåsig, bra träning. Efter några tappra startförsök gav jag till slut upp efter några försynta rekommendationer från de mer erfarna piloterna. Skärmen hade fått sig en törn men kunde snabbt lagas på den lokala skärmflygbutiken. Stort tack till Peder Dyrssen för både lagning och kaffe! Sedan bar det av söderut och vid solnedgången svängde jag av mot Hovs Hallar.

Frukost i gryningen vid värmekaminen. Jag var först på hanget och kunde njuta av det fina vädret, men att försöka flyga på okänt hang ensam var inget jag riktigt vågade mig på och det var tur det. Snart dök den gamla flygräven Mats Stömberg upp som kunde berätta om riskerna med turbulens i den rådande nordvästliga vinden. Jag fick mig en rejäl resa när jag startade och hamnade i en kraftig rotor. Men både skärmen och den efterföljande kravatten kom ut efter ett tag. Efter den lektionen var man lite mer ödmjuk men flygningen blev till slut jättebra och nya begagnade skärmen var invigd. Målet med resan var ju Hammars backar men vinden vill inte vrida sig rätt så det blev ännu en dag på Hovs Hallar som också blev kanonbra med många piloter i luften.

En lokal pilot visade mig sedan ytterligare ett hang i trakterna. Högnäs visade sig vara en vall vid havet med ett staket på och efter några startförsök blev det inget mer än ett kort kort glidflyg från startplatsen till stranden, så det måste bli mer träning på markhantering för min del, tror jag. Tack till DaBlueVax som visade vägen och nu var jag återigen på väg söderut och Kabusa skulle bli mitt nästa nattkvarter. Jag anlände sent och gick snabbt och lade mig, imorgon skulle det bli flyga av. Jodå, nästa dag var vädret ok och jag stå ikrokad när min kompis Jimmy kommer.

Det blev en kul flygtur och Jimmy visade hur mycket han utvecklats som pilot och vilken jädra bra skärm han har. Och vilken kompis sen, han hade ju varmt kaffe med sig också. Efter ett tag blåser det på och efter landningen blir vi bjudna på fika hos vår gamle flyglärare Niclas Sandgren som bor i området. Han ville visa hur man sätter takstolar, så det fick vi lära oss. Vi fick även en fin inbjudan till Österlens flygmuseum men klockan hade bli mycket och jag skulle köra hela vägen tillbaka upp till Farsta, så det fick vänta.

Tack till hejarop och trevliga piloter, det blev en minnesvärd resa. Städa bilen gör jag en annan dag. Hopp i säng, Jobb imorgon.

Text: Jerry Materez
Foto: Mats Strömberg





Varför flyger så få ungdomar?

Instruktören Anders Eriksson efterlyser fler satsningar på rekrytering av yngre piloter.



Med en son i tonåren som vuxit upp med skärmflygning och sedemera även lärt sig flyga själv, så slås man av hur få ungdomar vi har i sporten. Vi håller ju ändå på med världens härligaste sport som innehåller allt och som borde kunna locka fler ungdomar att börja flyga. Men varför är det inte så?

Vad är det som styr ungdomar att börja eller inte börja med aktiviteter? Vad är det som påverkar om de fortsätter eller inte? Är det kanske bara så att de inte har blivit exponerade för sporten och helt enkelt inte har upptäckt möjligheten att börja med skärmflygning?



Eftersom jag inte är typen som väntar på att andra ska göra saker för mig bestämde jag mig för att köra en egen kurs för att kunna visa några ungdomar vad skärmflygning handlar om. Men en ungdomskurs ledd av vuxna kändes lite gammalmodigt. Hur skulle vi gamla gubbar och gummor kunna visa upp sporten på ett trovärdigt, kul och modernt sätt? Det var då idén föddes att låta några av de få ungdomar som faktiskt håller på med skärmflygning få fungera som mentorer för en grupp tonåringar som ville lära sig flyga.

Jag kontaktade min gode vän och en av vårt förbunds mest energiska ideella krafter, instruktören Pelle Linnstrand, som även han fastnade för idén med ett ungdomsläger. Liksom jag har Pelle ett barn som är aktiv skärmflygare. Emma Linnstrand är familjens yngsta paramotorpilot. Tillsammans med min grabb Daniel gick Emma med på att agera mentor på kursen. Nu behövde vi bara hitta ytterligare en mentor. Då fick jag svar från 20-åringen Axel Olsson från Karlstad med studentlicens som också ville ställa upp. Valet av flygställe hade redan fallit på Hammars backar som måste vara en av Sveriges i särklass bästa ställen för skärmflygkurser.

Grundtanken med ungdomskursen var att den skulle vara gratis inklusive boende, transporter, mat, instruktörer, mentorer och köksa så att alla ungdomar oavsett ekonomiska grundförutsättningar skulle kunna delta. Dessutom behövdes bidrag för att de ideella krafter som avsatte en sommarvecka inte skulle behöva betala ur egen ficka för att kursen skulle kunna genomföras.

Via min egen klubb Fjällflygarna sökte jag bidrag från Flygsportförbundet och fick snabbt ett positivt besked. Med SSFF var det dock trögare. Trots ett positivt styrelsebeslut betalades inte pengarna ut förrän mycket sent och då efter principen "hälften nu och hälften efteråt".

Som enda motprestation skulle eleverna betala sina egna försäkringar och på så sätt skulle förbundet kunna få tillbaka en del av bidragspengarna.

När vi organiserat utbildningsveckan gick vi ut med erbjudandet om gratiskursen på Facebook för att ragga elever. Gensvaret blev långt över förväntan. På några dagar delades inlägget 45 gånger och hade närmare hundra Gilla-markeringar. Många tyckte att initiativet var fantastiskt.

På mindre än två veckor hade vi fyllt platserna på ungdomskursen och hade till och med en lista med reserver. Däremot var det desto trögare att få tag på engagerade klubbedare trots att vi lockade med en veckas gratis logi.

En kväll i juli kom de första deltagarna och blev inkvarterade i scoutgården vid Nybrostrand bara ett stenkast från havet, mitt i mellan Ystad och Hammars backar. Med sig hade de förutom kläder, även sovsäckar och madrasser då eleverna fick sova på golvet. Vi ungdomsledare fick sova som det anstår oss äldre – i varsin säng.

Ungdomarna, deltagare och mentorer fann varandra direkt och det blev en härlig och förväntansfull stämning i den gamla gården.

Vädret under kursen var förvisso ett fantastiskt sommarväder men på grund av de hårda ostliga vindarna lärde sig deltagarna snabbt innebörden av begreppet parawaiting. Men tack vare våra små balanseringsskärmar kunde vi ändå öva en hel del balansering trots vinden och vi lyckades faktiskt även få till en del backglidningar.

I scoutgårdens kök jobbade Pelles fru Helene frenetiskt med att röra i grytorna för att hålla alla munnar mätta och belåtna.

Under den sista kvällen diskuterade hur vi inom klubbarna och skärmflygförbundet kan bli bättre på att engagera och attrahera fler ungdomar till sporten. På frågan vad man ska göra för att få flera ungdomar att börja skärmflyga svarade deltagarna att det måste läggas ut mer information på sociala medier att skärmflygning även lämpar sig för ungdomar. Både ungdomsledare och deltagare var rörande överens om att det krävs att man har intresse och kapacitet att ta emot ungdomar och en plan för det i klubbarna. Idéerna bland eleverna var många:

- Klubbfaddrar och mentorer som kan inspirera och svara på frågor
- Låneutrustningar via klubbarna
- Prova-på-dagar för ungdomar
- Lägre avgifter, till exempel slopad förbundsavgift för yngre piloter
- Ungdomssektion inom SSFF

På frågan om hur många av kursdeltagarna som skulle vilja fortsätta med sporten och kunde tänka sig komma tillbaka och agera mentorer på nästa ungdomsläger var svaret enhälligt: Alla!



Jag vill därför rikta ett stort tack till alla de som bidrog med ideella insatser på Ungdomslägret 2014! Först och främst till våra fantastiska mentorer Emma Linnstrand, Axel Olsson och Daniel Eriksson. Sedan Pelle och Helene Linnstrand! Utan er hade det inte blivit något ungdomsläger!

I år blir det tyvärr inget nytt ungdomsläger. Vi som jobbade ideellt med lägret förra året har fullt upp med andra aktiviteter i år. Men Sveriges klubbar och i förlängningen även SSFF måste bestämma sig för om man tycker att det är viktigt att få in fler ungdomar till sporten och i så fall ta fram strategier för hur vi ska agera. Ungdomsläger är bara ett sätt. Främst kanske vi måste börja med att se till att vi kan ta hand om ungdomarna i de större klubbarna först? Som en liten jämförelse kan nämnas att vårt grannland Norge har 393 ungdomar och juniorer i åldern 15-25 år av sitt totala medlemsantal på 2432 piloter 2014. Där har vi nog en hel del att lära!

Text och foto: Anders Eriksson

BACKYARD EXPEDITIONS

Mirleft, Marocko 14-21 november 2015

I oktober reser vi till vackra och varma Marocko som bjuder på relativt lätt flygning på kusthang, termiskt hang och rena bergsflyg. Passar dig som är lägst Student.

Pris: 8900:- per person inkl. inkvartering, halvpension, transporter med 4x4, guidning och licensuppträdning. Flygresan tillkommer (ca 2500:- fr Arlanda)

The Rift, Kenya 22-31 januari 2016

Följ med till smått legendariska "the Rift" i Kenya! Här är möjligheterna till XC flyg i stort sett konstanta från dec-mars. Vi bor på kända Kerio View Hotel precis invid starten och flyger i små grupper om max 5 piloter per grupp.

Pris: 15000:- per person inkl hotell med halvpension, instruktör, fri licensuppträdning o. safari tur. Beställ vår informations pdf! Resan tillkommer (ca 5000:- från Arlanda)

Mer information på:



BA
EXP

www.skarmflyg.se

Just nu följande heta varor i butiken:

X-Curve styrbar nödskärm

Lättpackad rogallo som endast väger 1700 gram.

Ord. Pris: 7900:- **NU: 6500:-**

Dudek Nemo XX, EN A

Världens kanske mest avancerade EN A skärm med "Sharknose" och 3-stamlinor. **Pris: 23.500:-**

Dudek Fastbag

Fantastiskt välsydd quickbag med ryggsäcksremmar.

Pris: 890:-

Syride hjälmvario

Liten lättviktsvario (28 g) för montering på hjälm eller handled.

Pris: 850:-

 **skarmflygs
butiken.se**



Svanstein Paramotor Meet 2015

Kalla flyg & varm atmosfär

Benedikt Bös är en 24-årig pilot från Tyskland som arbetar med att tillverka ortopediska hjälpmedel. Men hans stora passion är PM och sedan ett år tillbaka hjälper han Bruce Goldsmith med marknadsföring och försäljning.

2012 träffar han några svenska piloter på Mondial Paramotor-meeting i Basse Ham som berättar om flygning i midnattssolen och det väcker tyskens nyfikenhet. Men när Peter Backman från Bodens Paramotorklubb bjuder upp honom till Luleå för att flyga tror han först att det är ett skämt. Men väl där får han låna en rigg och redan första kvällen blir det en flygtur tillsammans med Peter och några klubbkompisar. Benedikt stortrivs! Så det var helt naturligt att han reste till Svanstein förra året och även åkte dit i år för att flyga PM och träffa sina svenska kompisar igen. Så här skriven han själv om sitt Sverigebesök.

Jag sitter i planet på väg söderut hem till Tyskland och funderar på var jag ska börja med att beskriva mina intryck från Sverige. Den fantastiska naturen, den fina flygningen och alla nya vänner jag har fått.

Men låt mig börja så här; förra året blev jag inbjuden av Patrik Heikkilä till Svanstein och även om jag tyckte att det kanske var lite galet att resa dit för bara 3-4 dagars flygning så gjorde jag slag i saken. Eftersom flygträffen blev så himla bra så var det självklart för mig att återvända även i år.

Svanstein Paramotormeet arrangeras av Bodens Paramotorklubb i samarbete med den lokala skidorten och ett bussföretag i Övertorneå. Det bidrar till förutsättningarna för att det ska bli ett bra evenemang.

Själva byn Svanstein ligger precis vid gränsen mellan Sverige och Finland några kilometer norr om polcirkeln och den frusna sjön används som start. Det finns gott om plats och man kan starta i alla riktningar. De som flyger med trike rekommenderas att använda skidor men det går även att starta med hjul då det finns plogade banor.



Benedikt Bös ligger inte på latsidan. Han har redan varit i Sverige tre gånger, jobbar med Bruce Goldsmith och har flugit flera gånger i Malaga med PM-kompisarna i Acro Malaguitas. Härnäst på väg till Dubai för ökenflygning med Skyhub Paramotors.

Foto: Benedikt Bös



Foto: Frida Brännlund



Foto: Axel Kögeter

Bor gör man med fördel på Svanstein Resort som ligger bara ett par minuter därifrån eller så kan man bo i husvagn. The Resort serverar frukost, lunch och middag och har en mysig lounge där man kan hänga och titta på video eller snacka med kompisarna. Naturligtvis finns det även en bastu.

Så vad mer kan en pilot behöva förutom en fin start, en uppvärmd plats för sina älskade motorer och tre måltider per dag – jo, vänner så klart.

Även om de flesta redan känner varandra så är det inte svårt för en nykomling att bli en i gänget och alla försöker hjälpa varandra. Och språket är inte heller något problem då alla pratar engelska om man inte hänger med på svenska. Med piloter från Norge, Finland, Sverige och Tyskland kan man nog kalla det för världens nordligaste Paramotormeet.

I år hade vi relativt bra väder och de som anlände på torsdagen fick en fin flygdag med sol och blå himmel. På eftermiddagen landade ett ultralätt plan för en fikapaus och även ett TV-team var på plats för att sprida nyheten om flygträffen.

Fredagens prognos hotade med blåsiga förhållanden så vi gick upp tidigt för att hinna flyga lite på förmiddagen. Men vädret blev bättre än väntat så vi kunde flyga vidare hela dagen. På kvällen

blev det bastu och sedan satt vi uppe och snackade flygning långt in på natten. Så det var inte så många som blev besvikna över att det snöade på lördagsmorgonen, då det innebar en efterlängtat sovmorgon.

Efter lunchen slutade det snöa och alla piloter skyndade sig ut för att rigga och snabbt komma upp i luften. Under dagen anslöt även en hel del Svansteinbor med nyfikna blickar på alla piloter och deras flygmaskiner. En del av dem fick även prova på att flyga med tandem vilket är ett perfekt sätt att marknadsföra sporten.

Det var härligt att se alla dessa stora leenden och glittrande ögon på de som fått flyga PM för första gången och det var uppenbart att de hade fått förståelse för varför vi som flyger lätt blir så fanatiska.

På söndagen blåste det upp och snöade lite men efter så fina flygdagar i Svanstein gjorde det inte så mycket – alla var nöjda.

Nu ber flygvärdinnan mig att lägga undan datorn eftersom vi ska landa om några minuter, så här slutar jag min rapport. Hoppas du blivit nyfiken och dyker upp på träffen nästa år.

Jag vill rikta ett stort tack till Patrik Heikillä, hans familj och alla de människor som gjorde detta evenemang möjligt och naturligtvis även alla de andra piloterna som bidrog till den härliga och varma atmosfären i Svanstein. Glückliche Landungen! **Benedikt Bös**



Kalendern för skandinaviska akrowannabies 2015

21-28 juni – EkstremsportVEKO på Voss. Berg och båtvinch. Där representeras alla extremsporter du kan tänka dig med tävlingar och uppvisningar. Akro-tävlingen är FAI cat2. www.ekstremsportveko.com

17-26 juli – Norgesmästerskap och Bygland Open Vinchbåten i Bygland ger 1000 höjdmeter. FAI cat2. www.akronm.no

3-5 och 7-9 augusti – Nordic Open/ akro-SM. Piloten med bästa sammanlagda resultat från Selbu i Norge och resultaten från DOWNTTEAM challenge 2015 i Åre vinner NM. Tävligen i Åre är också SMI akro. Varje tävling ger FAI rankingpoäng var för sig. FAI cat2. www.frittelement.no challenge.downteam.com

25-30 augusti – PreWorlds aerobatics paragliding. 2016 arrangeras VM i Annecy, så i år blir det förVM på samma ställe. Öppen för alla nationer, men man måste ha en viss minimumnivå för att få vara med. Hyfsat hög minimumnivå. FAI cat2.

1-12 december – World Air Games Dubai. Enbart för inbjudna piloter. Pål och Emil från landslaget platsar möjligen. FAI cat1.

För mer information om internationella tävlingar, sök "Aerobatic Paragliding World" på Facebook.

Det svenska landslaget 2015 består av:
Pål Hammar Rognøy – Flugit sen -97. 4 gånger Nordisk Mästare. 3 svenskt guld. 3 norskt guld.
Emil Selin – Flugit sen -08. SM guld, silver och brons.
Mikael Kjellman – Flugit sen -96.
Martine Eng – Flugit sen -03. Paus, sen igen i -08. Flera guld SM tjejer. Rollover från ballong.
Johanna Hamne – Se presentation av Johanna på sid. 20.

Text: Pål Hammar Rognøy

Tävlingskommittén:

AKTUELL RANKING

XC

1. Matts Eliasson
2. Andreas Jägerhag
3. Magnus Österberg
15. Anna Rydh

Akro

1. Pål Hammar Rognøy
2. Emil Selin
3. Mikael Kjellman
4. Martine Eng

VM. Året startade med ett VM i Colombia där Sverige fanns representerat med fem piloter. Den största prestationen stod landslagsnykomlingen Rasmus Persson (CPS) för. Världsmästare blev Honorin Hamard (FRA).

Totalt tävlades det under tio otroligt jämna heat och i slutet skilde det bara 642 poäng mellan vinnaren och piloterna i top 50!

Kommande event. SC + NC= sant. Sverige Cup har för tillfället fyra del-tävlingar inplanerade under säsongen, men fler kan tillkomma då ansökan ska vara godkänd en månad innan startdatum. Tävligen börjar under valborgshelgen i Åre, fortsätter i Hvitvingfoss (Norge) i slutet av maj, kommer tillbaka till Sverige och Kittelfjäll i juni och avslutar i Hemsedal i Norge i augusti. Mer info om tävlingarna och länk till anmälan finns i SSFF/TKs tävlingskalender.

PPC. Under året arrangeras poängplockarcuper (PPC) runt om i landet och bland klubbar. För att göra administrationen så lätt som möjligt hjälper TKs Staffan Rolfsson er med att sätta upp tävling och poängberäkning genom hemsidan www.paralogg.se PPC körs även samtidigt med Sverige cup, så ni som inte har tävlingsbehörighet ännu, kan ändå vara med och flyga valda delar av banan tillsammans med tävlingspiloterna.

Åre out and return. Fredrik Gustavsson arrangerar även i år Åre out and return för frisksportare. Info finns på Facebook.

Göteborgspokalen. Årets hitintills ända inplanerade vinsttävling sker utanför Göteborg helgen 30-31 maj. Mer info på www.vsk.info

SM. Den 19-25 juli går SM av stapeln i vackra Gemona, nordöstra Italien. Brett Janaway (arrangör av bla British Open och Gin Wide Open) kommer att vara tävlingsledare och vi ser fram emot en fantastisk tävling. gemona-pgopen.com

PM-riksmästerskap. Förra året hölls Sveriges första riksmästerskap i PM framgångsrikt i Ålleberg av Cirrus SFK. Tävlingskommittén (TK) söker nu klubbar som är intresserade av att arrangera riksmästerskapet i paramotor 2015! Om er klubb är intresserade av att stå som värd för ett riksmästerskap ser vi fram emot en intresseanmälan till TK eller SSFFs kansli senast 1:a juni, som ska innehålla förslag på tidpunkt, plats och organisation.

World Air Games. World Air Games (WAG) arrangeras i Dubai. i slutet av 2015. WAG kan jämföras med OS för flygsporter. Arrangören väljer, tillsammans med FAI, ut vilka sporter som passar för orten och för skärmflygSveriges del lutar det åt att vi kommer att få med en eller möjligtvis två akropiloter. Nu håller vi tummarna för att Sverige blir representerat.

Text: Jenny Persson

DISTANSFLYGNING med skolskärm

Att flyga en enkel och trygg skärm gör att du kan slappna av mer och istället får möjlighet att fokusera på taktiska beslut.

Din första skärm är den viktigaste. Den är grunden till hela din flygkarriär. Du ska känna dig trygg i en så säker skärm som möjligt under tiden du lär dig alltmer om det märkliga, turbulenta och oförutsägbara lufthavet. Och med en modern EN A-skärm har du alla möjligheter att lyckas med det.

Skolskärmar kurvar lika bra – om inte bättre – än högre klassade skärmar, och jag tror att färskare piloter flyger bättre med dem än med vassare vingar. Enkelt uttryckt, skolskärmarna sköter sig själva så att du kan fortsätta lära dig hur man flyger riktigt bra. De är himla roliga att flyga med också!

Jag har flugit mina senaste distanser med EN A, EN C och comp-skärm: skolskärm visade sig vara den skönaste att flyga och fick mina fördomar om tråkig handling på fall. Det var snarare ren flygglädje!

Vissa säger att man ska flyga sin första skärm tills dess att starten sitter perfekt, du har kurvat upp till molnbas, dragit iväg på din första distans och slutligen kramat livet ur trasan i en SIV-kurs.

Resonemanget är enkelt, som nybörjare har du så enormt mycket att hålla reda på för att inget ska gå fel. Under dina första 200 timmar i luften måste du därför omvandla mycket av det aktiva tänkandet till intuition, så att balansering, skärmkontroll, kurvning och att flyga snabbt men säkert på speed sitter i ryggmärgen. Då kan du istället fokusera mer på taktiska beslut och ruttplanering – och först då kan det vara läge att byta upp dig till en vassare vinge.

Tyvärr byter många piloter upp sig alldeles för tidigt, lockade av att få mer prestanda, när de faktiskt skulle utvecklas betydligt snabbare om de istället fortsatte att flyga sina gamla skärmar till det yttersta tills de blivit trygga och säkra piloter.

Här följer några tips på hur man flyger bra med en lägre klassad vinge:

1. Lär dig kurva

Skärmar med lågt sidoförhållande kurvar tajtare och kan därmed centrera kärnan bättre än vassare vingar. Det är därför som skärmflygarna kurvar bättre än segelflygplan som trots lågt sjunktal måste ta betydligt vidare svängar och därmed tvingas kurva i sämre lyft. I princip innebär det att du som är duktig på att flyga bör kunna kurva förbi compskärmarna på insidan i blåsan med en skolskärm, men naturligtvis måste det i så fall ske på ett säkert sätt.

Hugh Miller

... bor i Brighton i England och är utgivare av Cross Country, skärmflygtidningen som startade 1988 och når piloter i 75 länder runt hela världen. Han har varit aktiv tävlingspilot och medlem av det brittiska landslaget men ägnar sig nu för tiden mest åt att flyga XC, ofta med distanser på över 200km. Som journalist och utbildad psykolog är han väldigt intresserad av den mentala biten när det gäller skärmflygning. 2013 satte han personbästa när han flög mer än 300km i Brasilien. Han är också känd som online-kommentator under Red Bull X-Alps.

I den här artikeln ger han tips på hur man flyger XC med EN A-vingar.



2. Lär dig söka av lyftområden

Snällare skärmar gör det enklare att rätta sig när man hamnat riktigt lågt. Eftersom de inte rör på sig lika mycket, kan du koncentrera dig på hur svagare blåsor känns och uppför sig. Det är helt enkelt mindre skärm mellan dig och luften. Istället för att behöva hantera och parera en vassare vinge kan du istället lättare känna vart skärmen är på väg och följa med den. EN A-skärmar gör det helt enkelt enklare att hitta kärnorna. De är trimmade så att de är väldigt pitchstabila vilket gör att du inte knuffas runt lika mycket i turbulens utan istället kan centrera kurvningen i stabila 360s.

Samtidigt måste du lära dig att bli duktig på att söka av svaga lyftområden när du hamnat lågt. Inte minst eftersom du som flyger skolskärm ofta kommer att hamna lägst efter långa glid. Men att lära sig att rätta sig från att bomba hör ju till självklarheterna.

3. Välj bra linjer

Din fart och ditt glid är ju inte lika bra som på vassare vingar, så du måste lära dig att hitta linjer med bra lyft. De finns faktiskt. Tävlingspiloten Nick Greece säger så här: *Att följa linjer med bra lyft kräver en känsla som gränsar så mycket till svartkonst att det är svårt att beskriva i ord hur det egentligen går till.*

Blev du nyfiken? Då är det bara att börja öva! Några tips: lyssna till varion och flyg utan broms. Försök känna de subtila rörelserna i bärremmarna och prova sedan försiktigt med bromsarna för att söka dig fram åt det håll det lyfter aningens bättre.

Instruktören och bergsguiden Kelly Farina har flugit i många år och flyger hellre lägre klassade vingar än tävlingsskärmar och påminner oss om att: *en vanlig skärm med en bra linje kommer alltid att flyga bättre än en vass skärm som följer en dålig linje.*

Flyg med vinden så mycket som möjligt och försök inte att tävla med de andra. Koncentrera dig istället på att försöka hitta den perfekta linjen för just din skärm. Du kan faktiskt flyga förbi en tävlingsskärm om du hittar en bättre linje och det känns ju alltid bra.

4. Toppa alltid ur blåsan

Du kan inte glida lika långt, så höjd är betydligt viktigare än distans. Tricket är att lära sig att utnyttja varje blåsa till max ända upp till molnbas. De sista hundra extra höjdmetrarna kan i slutändan visa sig kunna rädda hela dagen.

Även om det kostar mycket tid att toppa ur så måste de med A-skärmar verkligen krama ur allt ur blåsan innan det är dags att välja nästa punkt i närheten. Fokusera på att centrera kärnan och när du väl lärt dig det så kan du börja fundera på nästa steg.

5. Undvik sjunk

Håll dig högt och under moln eller molntussar för att vara i bra luft, alltid på vindsidan. Du har inte så många alternativ eftersom din räckvidd är så begränsad. Så flyg konservativt! (och trampa speed där det sjunker och inte är alltför turbulent. Reds anm.) I stigande luft är alla skärmar fantastiska – de glider kilometer efter kilometer. Men i sjunk är det inte lika roligt. Man glömmer så lätt hur långsamt vi egentligen flyger och hur snabbt ett växande moln kan skrumpna ihop till ingenting. Faktiskt, med bara 35 km i timmen går det inte snabbare än om vi cyklade. Och när man hamnar i trasig och sjunkande luft är det inte roligt alls. Det är därför som vassa vingar har en så stor fördel – de kan flyga snabbare och flackare igenom sjunkområden medan skolskärmar sjunker som stenar.

"Skärmar med lägre sidoförhållande kurvar tajtare"

Foto: Skyport.se

6. Utveckla din flygning

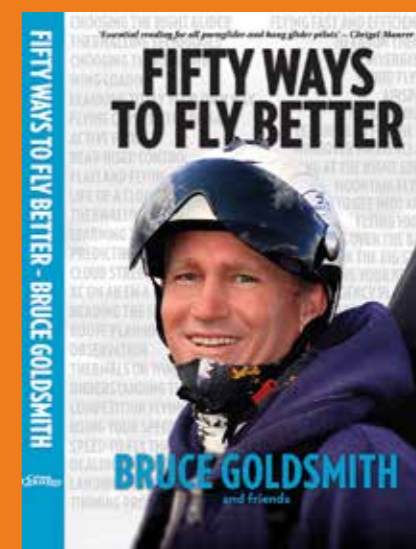
För att fortsätta att utvecklas, gör lärandet till ett mål i sig. Många av oss blir lata och tänker att vi blir bättre bara vi är ute och flyger. Det blir vi inte. Vi måste lära oss av våra misstag och sätta upp mål. Det kan vara "håll dig uppe i två timmar", "ta dig upp till molnbas", "öva glid med halv speed". Skriv ner några reflektioner kring hur övningarna har gått efter varje flyg och läs igenom dem inför nästa flyg, så att lärandet blir en pågående process.

När du tror att du är redo att byta till en vassare skärm kan du ta dig en funderare kring följande frågor: Har du flugit några distanser? Har du gjort SIV-kurs? Kurvat i låtermik där skärmen vill vara överallt förutom i kärnan? Flugit på full speed i molnbas? Om inte så bör du avvakta med att köpa ny skärm tills du lärt dig göra alla dessa manövrer med din A-skärm först.



Tänk på:

- Din A-skärm är fullt möjlig att flyga distanser med, allt hänger på dig som pilot.
- En bra pilot under en hyfsad skärm kommer alltid att flyga bättre än en dålig pilot med vassare skärm.
- När du känner dig trygg under din skärm blir du en bättre pilot – tveklöst!
- Känn ingen press att byta upp dig till en vassare skärm för snabbt. Lagg minst hundra flygtimmar på din första skärm, gå SIV-kurs och flyg distanser.



BOKTIPS

Den här artikeln är ett utdrag ur **50 Ways to Fly Better** by Bruce Goldsmith and friends. Boken finns att köpa på: www.xcshop.com



Efter en lång distans har vi lämnat skogen och tagit oss till byn Lemvig på Jyllands västkust. Foto: Mikkel Krogh

Joakim Hindemith tipsar om termik på JYLLAND

Ni kanske frågar er varför man ska åka till till Danmark för att flyga? Efter ett härligt flygäventyr under Danish Open 2014 kan jag ge både häng- och skärmflygare tio goda anledningar varför man skall åka dit. Inte minst för att hygge sig.

5 Kostnaden

I startavgiften på ungefär 1200 kr ingår både bilbogsering och upphämtning. För en rimlig peng kan man övernatta i klubbstugan där det även finns tillgång till kök. Det kostar naturligtvis lite att ta sig till Jylland beroende på var man kommer ifrån, men det här är en billig tävling enligt min erfarenhet.

1. Historiken

Danish Open håller på i en hel vecka, ofta första veckan i juni och har dessutom klass 2-status vilket jag värdesätter då det är en kvalitetsstämpel på hela arrangemanget. Jag har flugit där varje år sedan 2010 så det var naturligt att återvända dit även 2014. Eftersom jag bor i Skåne ligger det ju nära till hands.

6 Banorna

Ungefär hälften av heaten är slutna, det vill säga trianglar eller out and return-banor på runt 50-75 kilometer. Luftrummet är lite begränsat både söderut och norrut så blåsiga dagar läggs oftast en rak eller dog-legbana med vinden ut till havet med mål på stranden. Det är en enormt skön känsla att starta över skog och sedan flyga tills landet tar slut. Beroende på vindriktning kan sträckorna ibland bli längre än 100 kilometer.

2. Flygstället

Fältet ligger ganska centralt på Jylland och omgärdas av stora sandmarker. En halvmil från hängflygcentret ligger Danmarks segelflygcentrum och det är mycket vanligt att de drar sina segelflyg ut över FASTERHOLT och släpper där vilket borgar för att man startar i ett bra område. Jylland är inte riktigt så platt som man kanske tror, men man har ändå nästan hela tiden ett stort antal landningsmöjligheter inom räckhåll.

Med tanke på bogseringen så används inte startgate utan tiden börjar räknas när du passerar startlinjen.

7 Statistiken

Av totalt 24 tävlingsdagar de senaste fyra åren har det blivit 17 godkända heat. Tre av åren fick vi fem av sex möjliga heat medan 2012 blev ett mellanår med bara två heat. Men då hade tävlingen tidigare lagts vilket uppenbarligen var ett misstag.

Att flyga över Silkeborg där Danmarks högsta berg, Himmelbjerg, tornar upp sig med sina imponerande 147 höjdmeter över havet är otroligt vackert. Där fungerar termiken väldigt bra men det finns inte lika många landningar.



8 Flygcentret

Med både ett hängflygcenter (även skärmflyg) och segelflyget in på knuten så är FASTERHOLT ett riktigt flygmecka. Det bidrar säkert till att hålla borta trafikflyget som vill ha alltmer luftrum.

3. Bogsermetoden

Detta trodde jag aldrig jag skulle säga, men med tanke på stället och erfarenheten är bilbogseringen som de använder en optimal startmetod. Jag brukar annars framhålla flygbogsering, men inte här. Vanligtvis är vi 13-16 piloter och det brukar ta en timme att få upp alla i luften och under mina fyra tävlingar har vi aldrig behövt avbryta bogseringen på grund av tekniska problem eller incidenter.

Parallellt med Danish Open brukar det danska mästerskapet i segelflyg hållas vilket är roligt. Med så många i luften är det enkelt att hitta termiken och det är en häftig känsla att kurva innanför ett femtontal segelkärror vilket inte är ovanligt.

9 Organisationen

Tävlingsledningen är mycket erfaren och till sin hjälp har de ett imponerande antal funktionärer som kan området och kan lägga bra banor efter rådande förhållanden. Maxhöjden är 2.800 meter.

10 Familjevänligt

För er som har familj och vill ta med dem på tävling så ligger flygcentret väldigt nära Legoland. I juni är dessutom vädret behagligt och inte så mycket folk.

Deras system bygger på vändhjul med en lina, två bilar, enbart trolley's, endast ikrokning under speedbaren, riktigt kraftiga veklänkar och radiokontakt med bilen. I bra vind är releasehöjden 450-500 meter och i svag vind (även sid eller back vind) får man 350 meter.

På de senaste fyra tävlingarna har vi flugit 17 heat och jag har nog inte gjort mer än fyra bomstarter, så bilbogseringen fungerar bra.

4. Danska gemytet

Om detta kan man säga mycket men i korthet kan man beskriva det så här: god mat under ordnade former, ingen hetsar upp sig i onödan och god öl och skön stämning efter varje flyg. En extra bonus är att man kan förvara sin riggade ving i hangaren över natten.

Danskarna har ett uttryck att de "hygger sig" och det översätter jag med att de njuter av livet på sitt sätt och avslutningsfesten med helstekt gris förgyller hela veckan.

Det är prisvärt och lätt att hyra en bra sommarstuga antingen i närheten av flygcentret eller ute vid kusten. Den som vill shoppa kan åka till de närliggande orterna Ikast och Herning som är relativt stora städer. Sist men inte minst är naturen fantastisk med stora hedområden och stränder i världsklass.

Under Danish Open 2015 avgörs även NM i hängflyg och tävlingen håller på mellan 23-31 maj. Mer information finns på:

www.m-d-k.dk/dohg/dohg.asp

Text: Joakim Hindemith



Himmelbjerg - en bra trigger 147 meter över havet.

FASTERHOLT - dejligt danskt distanställe



Piloterna Nils Ole Dalby och Flemming Lauridsen förbereder sig för start tillsammans med Mikkel Krogh, Susanne Krogh, Dennis Koch och Hans Christian Lund. Foto: Michael Larsen



” Bra startvind. Drar upp skärmen igen och får inte helt tryck. Bromsar ner den så att jag inte ska dörna ut för stupet. Och var lägger jag ner skärmen? Bland en massa stendjävlar!

Andas. Andas. Andas.

Vartenda linhelvete har trasslat in sig i alla möjliga förbannade stenar. IIIIGGGHH!

Åter till skärmen. Upp – mindre trassel – ned. Upp – kravatt – ned. KravattKravattKravatt.

DuHarEnJävlaGångTillPåDigAttKommaUtDittSatansKravattHelvete!

En sista gång. Äntligen. Trasjäveln och jag skuttar ut över stupet. I solnedgången över fjället. Återigen blir man påmind om varför man håller på med det här. ”



Roppehornet på Flø, Ulstein kommune. Foto: Kristian Kleppe

Johanna in action

En ny stjärna har tänts på den svenska akrohimlen. Redan efter två säsonger har 26-åriga Johanna Hamne avancerat upp till landslagsnivå och satsar nu på att nå pallplats. Med bakgrund som tävlingsryttare har hon alltid gillat kicken av att prestera på tävling. Trots det brukar hon vara extremt nervös när det drar ihop sig till start. Men för Johanna är det samtidigt en positiv känsla – för då vet hon att hon kommer att ge allt!

Vi träffas på café Sturekatten i Stockholm eftersom hon sitter på KTH och jobbar på distans. Annars bor hon i norska Ulsteinvik där hon arbetar som projektingenjör på Rolls Royces marina avdelning. Medan jag sippar på mitt thé för hutlösa 35 kronor koppen och Johanna mumsar på sin kladdkaka försöker hon förklara hur hon sätter ihop thrusters av drivaxlar och propellar. Hon är en pigg och glad tjej som gillar att vara i naturen och skidåkning på pudersnö är en favorit. Skärmflygningen började hon med för sex år sedan. Men då var det inte själva flygningen som lockade mest.

– Jag har alltid varit väldigt höjdrädd och när jag upptäckte skärmflygningen bestämde jag mig för utmana den rädslan. Första flyget från Åreskutan var hemskt och jag höll stenhårt i bärremarna och var livrädd hela tiden. Men sedan vande jag mig. Fast jag kan fortfarande bli lite rädd när jag kommer riktigt högt.

Johanna verkar vara både tuff, klipsk och ha en hel del jävlar anamma också. En bra kombination då hon gillar att flyga när det brallar på i luften. Skärmen ska röra på sig annars blir hon uttråkad. Intresset för akro väcktes 2011 när hon gjorde sin första fullstall över Åresjön. Då var det inte längre någon tvekan om vad hon skulle ägna sig åt framöver.

”Jag tror jag skrek så högt av lycka att det ekade i hela Åredalen!”

Sedan har det gått snabbt och tillsammans med Pål och de andra akropiloterna i Åre har hon utvecklat sina tricks som idag omfattar SAT, wingovers, Assy och Superstall. Inte de vassaste tricken kanske, men hon har ändå kunnat klättra i rankingen genom att göra dem bra medan konkurrenterna misslyckats med svårare program.

I Öludeniz ska hon lära sig två nya manövrar med akroinstruktören Johan Eriksson. Men någon MacTwist lär det nog inte bli för den tycker hon är riktigt ful.

– Jag ska försöka ge mig på Misty Flip och Heli, men hur det kommer att gå har jag ingen aning om. Med bara tre patroner till flytvästen så får jag inte bada alltför många gånger.

Förutom Turkiet så blir det även akro i Geiranger, Voss, Bygland, Selbu och förVM i Annecy. Som om inte det vore nog så planerar hon även att komma iväg på en XC-resa under hösten, så det blir några månader med skärmen under 2015. Men som tur är har hon en förstående chef och ingen familj som sitter hemma och väntar. Däremot är hennes mamma inte lika positiv till dotterns luftfärder. Men farorna med akroflygning är inget som oroar henne.

– Det är ju inte kul om det inte är någon risk med det man håller på med. Samtidigt finns det ju mer eller mindre osäkra sätt att flyga akro på. Men jag föredrar att träna över vatten, med flytväst och båt.

Hon tycker att det är skillnad på killar och tjejer när det gäller skärmflygning, inte minst inom akron. Killar pushar mer, men hon känner att hon alltid haft klart för sig om vad hon klarar av och tycker att hon håller sig på en lagom nivå. Men förra året var olyckan framme och Johanna spann sin distansskärm och slog i backen. Som akropilot är hon van att kunna dra hårdare i bromsarna utan att skärmen krokmar. Som tur är har selen airbag så att ryggen klarar sig, men fotleden trasas sönder. Men det hindrar inte Johanna att kasta kryckorna efter två månader och åka raka vägen från sista röntgenundersökningen direkt till Ekstremsportveko. Men först är hon tvungen att lova läkaren att ta det lugnt.

– Visst, säger jag och åker till Voss och gör mitt första helidrop, blir halvt uppdraggad i en dustdevil och lyckas dessutom göra min första misslyckade flottlandning.

Men det är inte bara i samband med flygning som det finns skaderisker för en akropilot. Johanna har under en tid jobbat som utbildningsassistent på Skysport i Åre och i samband med en av skolningarna fick hon en synnerligen obildbar elev på halsen. Trots ihärdiga förklaringar vill eleven överhuvudtaget inte ta till sig informationen och Johanna får kortslutning. Men istället för att låta det gå ut över eleven, kliver hon ut genom dörren och går runt hörnet. Extremt frustrerad hoppar hon jämfota av ilska så hårt att hon får diskbräck.

– Jo, jag har nog lite humör. En annan gång när det brast för mig var på en start när ingenting funkade och jag var arg som ett bi. Det var många som reagerade när jag skrev om det på Facebook, säger hon och skrattar.

Framtiden som akropilot verkar lovande för Johanna och hon har redan AirG som sponsor, även om det bara innebär rabatter på inköp av skärmar och prylar. Dessutom kommer hon att ha loggan för InspireUs i skärmen som är en blogg inriktad på att inspirera ”girls in action”.

I det perspektivet är Johanna Hamne en självklar förebild!

NAMN: Johanna Hamne
ÅLDER: 26 år
BOR: Norge
YRKE: Civilingenjör
FLYGER: Akro och XC
SKÄRMAR: Scirocco2, Artik 3
MERIT: Landslagspilot





Foto: Jocky Sanderson



Foto: Chris White

Johan Nordenfelt på resa i Indien:

Bland munkar och gamar i Himalaya

I många år har jag haft en dröm att få flyga i Himalaya. Andra skärmflygare som varit där tindrar med ögonen när Bir Billing kommer på tal. I oktober 2014 är det äntligen dags för en resa med Escape Adventures och Jocky Sanderson, Chris White och Debu Choudhury som guider.

Resan går först till Dehli där jag möter de andra som kommer från olika delar i världen. Tillsammans kliver vi på inrikesflyget med Spice-Jet till Dharamshala. Därefter är det ett par timmar med minibuss till Bir och Colonel's Resort där vi ska tillbringa drygt två veckor.

Bir ligger precis på gränsen mellan det flackare plattlandet mot Pakistan och bergsmassiven som tornar upp sig mot Tibet. Det är en långsträckt ort och huvudgatan är fylld med allt från små affärer, caféer och restauranger till enorma tibetanska tempel. Trafiken består av bilar, motorcyklar, hundar och enstaka kor.

Huvudlandningen ligger alldeles nedanför byn på ca 1.400 möh. Därifrån är det en promenad på 45 minuter genom hela Bir till hotellet. Vill man lyxa till det går det utmärkt att ta en taxi för 100 roupies, typ 10 kronor. Det finns också en mindre landning, Nam Lang, bara en kvart från byn som dessutom har fina gräsytor att packa skärmen på.

Äntligen dags att flyga. Solen skiner när vi vaknar den första morgonen. Förväntningar är höga när skärmsäckarna lastas upp på taken till bussarna som ska ta oss upp till starten Billing på 2.400 möh. På vägen upp gör vi det obligatoriska stoppet vid ett tempel för att be gudarna om bra flygning. Närvaron av allehanda gudar är påtaglig. Inte minst genom alla böneflaggor som hänger överallt.

Uppe vid starten finns en liten butik där man kan ta ett glas varmt chai (svart te med mjölk och mängder av socker), köpa vatten, kakor och snacks. Eller varför inte prata lite med alla andra förväntansfulla piloter.

Det är en salig blandning av inhemska tandempiloter, ryssar, italienare, amerikanare och engelsmän på takeoff. Bland ryssarna finns det tyvärr ganska många oerfarna piloter vilket gör att det ibland känns obehagligt när skärmflygare kommer farande kors och tvärs i blåsorna. Men när man väl startar ut och kommer iväg en bit så blir det betydligt lugnare i luften.

Rutinen på start inleds med att göra i ordning utrustningen för att sedan samlas och göra upp planen för dagen. Oftast delar vi in oss i två grupper, de snabbare piloterna flyger före och rekar och vi andra hänger på. Här gäller verkligen Jockys devis *Speed to fly*.



Känslan att flyga på drygt 4.100 meters höjd och se gnistrande toppar sträcka sig högre och högre upp är helt obeskrivlig! Det här flyget på 120 kilometer blir mitt längsta med nästan 6 timmar i luften.

Foto: Debu Choudhury

Jag som är van att kurva så länge det piper i varion är tvungen att lämna blåsorna långt innan jag toppar ur. En nyttig lärdom som också gör att mina flyg blir längre och längre för varje dag.

Att hitta bra platser att landa på är sällan något problem. Ute på slätten finns gott om risfält att sätta ner skärmen på. Den här tiden på året är de flesta fälten skördade och bara ett fåtal är vattenfyllda. En gång landar vi mitt i en cricketmatch nära Joginder Nagar.

Spelarna som hastigt får avbryta matchen frågar oss vänligt om det är ok att vi går åt sidan och packar våra skärmar utanför planen.

Som vanligt gäller det att ha koll på alla kraftledning som kan vara svåra att få syn på uppifrån. Tyvärr är det en pilot i vår grupp som inte uppmärksammar en kraftledning förrän ett par meter innan landning. Han svänger kraftigt åt sidan och landar hårt mitt i svängen. Det slutar med en månads extra vistelse i Indien med kotfraktur. Nu är han tack och lov hemma igen och räknar med att bli helt återställd.

Ett av mina mål med resan är att flyga till Dharamshala och tillbaka. Dessvärre visar det sig inte vara helt lätt, i varje fall inte den första veckan. Vi brukar starta vid 11-tiden och efter några timmar växer sig molnen tätare och tätare över bergen. Molnbasen kryper oftast ner mot 2.500 meter eller ännu lägre, så vi får helt enkelt inte tillräckligt med höjd för att passera de många dalgångarna västerut till Dharamshala. Söderut, ute på slätten, är det oftast molnfritt medan molnen över berget tornar upp sig till uppemot 10.000 meter. De molnsugen är inte att leka med!

Trots låg molnbas flyger jag ofta 3-4 timmar per dag den första veckan.

Istället för Gevalia... Den här dagen flyger jag ut över slätten till några antenner på en höjd några kilometer från Bir. Jag kommer lågt och väljer ut ett risfält att landa på.

Efter bara någon minut är jag omringad av barn som nyfiket frågar var jag kommer ifrån. Fler och fler barn som sett mig dimpa ner från himlen kommer och tittar på när jag packar skärmen.

En av de äldre flickorna som sett mig landa, Shivani, frågar om jag vill komma hem till hennes familj på lunch. Gärna, svarar jag. Vi går över fältet till deras hus där jag får ett glas chai i väntan på lunchen. Fler bybor kommer för att se på den underliga varelsen som fallit ner i deras by. De äldre kvinnorna vill veta allt om min familj, hur gamla alla är, vad de heter. I det läget är det perfekt med en iPhone full med bilder hemifrån. Efter ett tag serveras jag spännade smaker bestående av daal, curd och hemmaodlat ris som pappan i huset stolt berättar kommer från deras egna risfält. Han jobbar vanligtvis som taxichaufför i Dehli men är hemma på besök.

Efter maten går vi genom byn, ner till vägen där de ordnat en taxi som står och väntar. 20 kronor fattigare efter taxiresan och en fantastisk upplevelse rikare är jag snart hemma på hotellet igen.

Dharamsala tur och retur. Äntligen är molnbasen högre! Nu ska vi flyga långt! Men väl uppe vid starten ser det knepigt ut. Nordvästlig katabatisk vind. Efter en halvtimme ändras dock väderläget och det verkar bli ett flygfönster. Med så pass hög molnbas satsar vi på att flyga till Dharamsala och tillbaka. Det är ganska ruffigt i luften med bitvis starka ettriga blåsor. Långa stunder runt 6.0 m/s i stig. Nära Dharamsala är det en annan vindriktning och jag får kämpa för att komma hela vägen fram till turnpointen. På hemvägen mörknar molnen alltmer och det kommer några droppar regn så vi håller ut långt från bergen och flyger vidare. Väl tillbaka vid starten fortsätter vi vidare till Trainmountain där vi vänder.

Nu är det ordentligt med motvind så det är bara att trampa gasen i botten och kämpa på. Jag har bra höjd när jag är tillbaka över Bir så jag tar en sväng ut till antennerna innan jag landar på Nam Lang med ett gigantiskt leende på läpparna.

Sällskap i luften. Runt Bir finns det gott om gamar och andra fåglar som visar vägen till bästa stiget. Så länge man kurvar åt samma håll är det inga problem att dela på blåsorna. Flera gånger är det ett tiotal fåglar och lika många skärmar som kurvar tillsammans.

På gliden mellan blåsorna kan man få sällskap av fåglar med över två meters vingbredd glidande alldeles ovanför skärmen.

Bir är en tibetansk koloni. Bir bjuder på så mycket mer än bara flygning. Här ligger Indiens största tibetanska koloni och Dalai Lama har sin bostad i Dharamsala. Just i Bir finns flera stora tibetanska tempel. Vid ett tillfälle hör jag märkliga ljud och går för att titta vad det är. Helt oväntat blir jag inbjuden att närvara på en ceremoni med ett hundratal munkar. Gästfriheten och öppenheten är slående. Under resan infaller den indiska Diwali-högtiden då man firar guden Ramas återkomst. Trädgårdar och hus pyntas och på kvällen brakar fyrverkerierna loss.

För den som gillar att vandra finns gott om små stigar uppåt bergen. Några i gruppen tar en paus från flygandet en dag och gör en utflykt till en naturlig bassäng upp i bergen.

Bir är verkligen ett flygställe jag vill återkomma till och gärna stanna någon vecka extra för att utforska mer av området.

Se mina filmer från Bir på: vimeo.com/110039876

Text och foto t.h: Johan Nordenfelt



Det är en speciell känsla att äta lunch medan hela familjen nyfiket tittar på och ganskar varendas rörelse och ansiktsuttryck.



Starten i Billing med sina böneflaggor ligger på 2400 meters höjd.





Foto: RedBull X-Alps



Äntligen en svensk i startfältet:

ERIK UTMANAR världseliten i X-ALPS

X-Alps är utan tvekan världens tuffaste skärmflygtävling. Under två veckor ska 33 piloter ta sig över hundra mil från Salzburg till Monaco. Den som håller sig uppe längst vinner. De andra får springa, gå eller krypa så gott de kan tills de tas av banan. För första gången är Sverige representerat i denna prestigetyngda tävling och det är Erik Rehnfeldt, en av de främsta svenska skärmflygarna genom tiderna, som axlar den blågula fanan – trots att han i princip la skärmflygningen på hyllan för några år sedan.

Erik Rehnfeldt är Stockholmare som emigrerade för att ägna sig åt extremsporter. Först var det skidåkning och puckelpistkarriären i USA peakade men då drabbades han av en knäskada på träning så det hann inte bli någon proffscup. Då blev det bergsklättring istället.

Skärmflygning provade han på i slutet av nittiotalet och när han flyttade ner till Annecy vid sekelskiftet tog det fart på allvar. Många svenska skärmflygare har säkert besökt hans Bed & Breakfast Chalet Chavanelle genom åren, som han drev med sin dåvarande flickvän Anna. Parallellt med gästgiveriet tävlade han i XC och satte även svenska distansrekord. Men efter att ha legat på topp i många år minskade intresset för flygningen och för några år sedan kroknade han helt.



Men hösten 2012 vänder det. Några av hans kompisar vill få med honom på lite hike n´ fly och tjuar tillräckligt länge för att han ska ge med sig. Plötsligt upptäcker han en ny tjuvning med flygningen bortom stress och prestation som han varit van med från tävlingarna.

– Jag upptäckte en helt ny dimension med skärmflygningen. Jag hade ju nästan lagt ner flygningen, men nu hittade jag en ny känsla. Jag var faktiskt röd när jag landade efter en lång distans och insåg vilket enormt privilegium det faktiskt är att få flyga. Så vackert!

Via Skypelänken syns det att han är lite hänförd när han berättar om sitt nya förhållande till flygningen.

Efter den upplevelsen deltar han i flera vol bivouac-tävlingar och när X-Alps kommer på tal så tvekar han en aning men skickar till slut in en anmälan. Han ringer Russell Ogden som blir eld och lågor och som i sin tur ringer den som har hand om uttagningarna: *Of course he should be a part of our team, he's a nordic paragliding legend!*

Erik skruvar lite på sig när han berättar det, Jantelag eller ödmjukhet, av någon anledning påminner Erik mig lite om Björn Borgs comebacker. Liten i orden och återhållsam, men med en enorm skärpa och kapacitet.

Sagt och gjort, när han är anmäld måste han börja träna och det blir flygning och långa promenader. Trots att han inte har några X-Alps loggor på sig när han är ute, tutar bilar och förbipasserande hejar glatt. X-Alps är stort i Frankrike och med säcken på ryggen är det uppenbart vad det är han tränar för. Hinner han bara få upp fläset så kan hans 2000 flygtimmar räcka långt, kanske ända fram till Monaco. Men att spekulera i vilken placering han har möjlighet att nå vill han inte göra.

– Jag har satt upp tre delmål: först och främst ska jag undvika att bli eliminerad, nästa mål är att nå turnpointen i Anancy där jag bor och sist men inte minst vill jag naturligtvis komma fram till Monaco. Men man ska veta att av alla de som deltagit i X-Alps under åren så har bara tio procent kommit i mål.

Eliminering innebär att efter den tredje dagen börjar tävlingsledningen plocka bort den som ligger sist och därefter sker det kontinuerligt varannan dag så att det inte blir några eftersläntare som saknar betydelse för tävlingen.

Erik har två assistenter till hjälp och en budget på 15.000 Euro. Mycket av utrustningen är sponsrad och Ozone ställer upp med en LM5, vilket är den vanligaste skärmen i X-Alps även i år då skärmtillverkarna inte har kommit ut med några nya modeller. Av Supair får han en prototypsele och kläderna kommer från Marmot. Rent ekonomiskt har han fått ihop 4000 Euro varav en del är från SSFF.

– Det är väldigt roligt att Skärmflygförbundet ställer upp och stöttar mig. Jag var ju med i landslaget under många år och då fanns det inte så mycket pengar, så vi fick bekosta det mesta av tävlandet ur egna fickor. Men nu verkar förbundet prioritera tävling lite mer, så vi får hoppas att uppbackningen gynnar både mig och skärmflygSverige.

Erik är väldigt nöjd med sin skärm och efter att ha flugit den i ett år känner han sig hemma i den. Att den inte tillhör de absolut vassaste skärmarna bekymrar honom inte utan han tror att slutresultatet hänger mer på att hålla sig uppe än att flyga snabbt.

– Några flyger Enzo2 men för mig är det inget alternativ, säger Erik. Är det bra väder har man många fördelar med en sådan skärm, men i dåligt väder och i mycket turbulenta förhållanden blir skillnaderna mindre. Dessutom är LM5an så mycket lättare att starta. Tänk dig bara att försöka komma iväg från en stenig start med backvind, då är det inte roligt att ha en Enzo. Dessutom väger compskärmarna mer vilket får stor betydelse när banan är så lång.

I år är det en ny bansträckning och enligt Red Bull är det den svåraste hittills. Erik har inte resurser att detaljstudera alla rutter som hans konkurrent Christian Maurer gör. Många som varit med i tävlingen säger att det är Maurers extremt noggranna research

Grafik: Red Bull X-Alps

Erik bor i Annecy och räknas väl numera som pastöriserad fransos. Vid sidan om B&B har han ägnat sig åt aktiehandel. Nu utvecklar han sin kreativitet och etablerar sig som husmäklarfotograf. Som synes har hans distanskurs i levitation också gått bra. Läs mer på: eriksadventureblog.com



som gör att han vinner. Bland annat åker han runt till de flesta segelflygklubbarna längs banan och rekar flygområdena, triggers och vilka dalgångar och passager som bör undvikas. Erik studerar istället GoogleEarth men har även besökt några av de sträckor som är mest utmanande. Under våren kommer han att göra ytterligare några rekognoseringsresor.

– Den svåraste passagen blir nog från Brenta i Italien där man sedan ska flyga till St Moritz, vidare till Matterhorn och Mont Blanc som är de största bergen. Där går dalgångarna i nord-sydlig riktning och vi ska röra oss tvärs, så det blir svårt och förutom Chamonix är det helt okända områden för mig.

Taktiken är den svåraste biten. Medelhastigheten är avgörande för placeringen och varje dag måste analyseras utifrån väder och den personliga statusen. Starta tidigt och backglida så långt det går innan man tar sig upp till en lämplig start i tid för termiken? Eller bara sitta på takeoff och vänta? All tid till fots måste minimeras om man överhuvudtaget ska ha någon chans att avancera. Sju av de tio turnpointsen, som t.ex. Zugspitz, måste dessutom passeras på marken av mediala skäl och då bör man helst göra det sent på kvällen eller tidigt på morgonen så man inte förlorar flygtid.

Tävlingen avbryts inte för dåligt väder. Det är Big Air som gäller och piloterna kryssar mellan CBN om så krävs. Molnflygning är vanligt trots att det är förbjudet. Men X-Alps är inte en normal tävling utan snarare ett reklamjippo där reglerna kan tänjas och bedömningarna avgörs utifrån mediala kriterier. Bestraffningar tycks ibland baseras på vad som gör tävlingen mest spännande.

– Däremot är Red Bull mycket noga med att vi inte flyger i förbjudet luftrum så att det inte skall bli några problem med myndigheter. Straffen för det är mycket hårda, 24 timmars tillägg tror jag det är för minsta brott mot dessa regler.

Ytterst handlar reglerna om säkerhet, men med 10.000 Euro i prispengar och betydligt mer prestige på spel kan molnflygning ge de hundra extra höjdmeter som kan rädda en dalpassage en dålig dag.

När Erik listar sina egna förutsättningar för att möta det stenhårda startfältet med Maurer, Cocone med flera, så är det hans förmåga att hålla sig uppe som är det han är riktigt bra på, även när det är svaga förhållanden. En av hans dåliga sidor i tävlingssammanhang är att han inte är så riskbenägen. Även hans fysiska kondition som 48-åring och näst äldst i årets startlista kan visa sig vara ett problem. I början av förberedelserna drabbades han av kramper i vaderna som begränsade hans träning, men det har gett med sig nu.

– Många som tränar inför X-Alps gör det misstaget att de springer för mycket. I stället ska man gå långt och länge. Idag gick jag i sex

timmar med säcken som väger cirka 10 kg. Med en ny lättare sele och skärmsäck kommer jag förhoppningsvis ner till 8 kg beroende på hur mycket kläder och vatten jag bär. Varje kilo är otroligt avgörande för hur mycket man orkar prestera. Dessutom har ju vädret och den övriga utrustningen också stor betydelse. Regnar det blir skorna blöta och det gör det betydligt svårare – inte minst att undvika plågsamma blåsor på fötterna.

En annan säkerhetsaspekt är sömnen. Från början fick piloterna tävla dygnet runt, men ganska snart insåg man att det inte var särskilt lyckat. Piloterna var ibland så trötta att de nickade till under flygningen. Men det händer fortfarande att de slumrar till under flygning trots att man numera måste vila fem och halv timme varje dygn. Har man ett *night pass* kan man välja att använda det när man vill. Då kan man skippa sömnen för att försöka förbättra sin position med apostlahästarna. För Erik skulle det kunna bli aktuellt för att slippa bli eliminerad, men han tror ändå att det kostar mer än det smakar.

– Frågan är om det är värt det, för utan sömn lär man ju flyga som en zombie i alla fall dagen därpå. Men ligger man näst sist och riskerar att lyftas ut ur tävlingen så kan det nog leda till desperata beslut.

Extrem trötthet kommer att drabba alla piloter under tävlingen och Erik riskerar hela tiden att fatta dåliga beslut på grund av utmattning. Därför måste hans assistenter hela tiden vara uppmärksamma på hur Erik mår och att hans beslut verkar vara korrekta. Så fort tröttheten börjar påverka hans omdöme kan det snabbt leda till att han försätter sig i farliga situationer.

– Det gäller då förstas i första hand varje beslut om jag ska flyga eller inte. Med största sannolikhet kommer jag inte att hamna på podiet i alla fall så varför ska jag då riskera livet för möjligheten att hamna åtta eller tia?

Den 3 juli inleds tävlingen med ett kortare race på ca 40 km. Den 5:e juli börjar tävlingen och kommer att följas av miljoner åskådare via nätet eller på plats nere i Alperna. Inte minst i Sverige kommer Facebookgrupper och chattar att svämma över av spekulationer om alternativa vägval, strategiska misstag och om hur många dagar Maurer kommer att komma i mål före de andra.

Min liknelse mellan Erik Rehnfeldt och Björn Borg kanske haltar en hel del, men med en stabil grundtaktik av Erik från (moln) baslinjen så kanske vi ändå, och det för första gången i svensk historia, kan få följa en svensk tracklog ända in i det monegaskiska kaklet.

Lycka till, Erik, vi håller tummarna så hårt att de blir blåa och gula!

Text: Lars M Falkenström

aventyrscener.se

20 ÅRS ERFARENHET!

VILL DU LIGGA I FRAMKANT?

Äventyrscener 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.aventyrscener.se

äVENTYRS
CENTER

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28



ICARO PARAGLIDERS

15-års Jubileum...
...med JUBELPRISER!

rpm SPORT

www.rpmsport.net
kontakt@rpmsport.net

...vi har ett erbjudande till DIG!

SKÄRMFLYG I ÅRE

SKYSPORT

KURSER arrangeras i Åre hela sommaren. Vi har öppet 25 maj - 11 oktober. Grundkurser, Bergsflyg, Samla flyg, P1, P2, Termik, Hang, Distans, SIV kurser. Tandemflyg. Flygning från morgon till kväll. Bo vid landningen i nybyggda Lake Lodge. Välj mellan enkelrum, dubbelrum eller hel lägenhet. Vi har även plats för ej flygande vänner/familjemedlemmar. Alla är välkomna!



NYA SKÄRMAR från **OZONE**

SWIFT 4 MAJIS

Roadster 2 OCTANE 2



Följ med till **ÖLÜDENİZ** i September. Vi har kurser i Turkiet v. 37 o 38 - 2015. Ta Bergsbehörighet, Pilot 1, Termik, Hang eller samla flyg. Vi kör också SIV kurs, både vecka 37 o 38.



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

OZONE
WWW.FLYOZONE.COM

TURN

B**Posttidning**

Returadress

Svenska Skärmflygförbundet

Odd Fellowvägen 38

127 32 Skärholmen

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

Foto: Henrik van De Meulenbrouck

WWW.PROP.SE

Paramotorer, skärmar,
propellrar och tillbehör
15 år i branschen

Kontakta oss på:
info@prop.se
Tfn: 0734243199
www.prop.se

**INSTÄLLT ELLER
FÖRSENAT FLYG?**

FÅ UPP TILL

€600

PER PERSON!

www.trstravelright.eu

TRAVELRIGHT SERVICES

TRS