

HYPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 2/2016



Paramotor Endurance

XC över Vättern

eWinchen är här!



Foto: Niklas Sandgren, Kåseberga

Sommaren har gjort sitt intåg och jag hoppas ni alla får en fin sådan med flera bra flyg. Styrelsen har precis kommit tillbaka från sin arbetsvecka där många saker hann avhandlas. En av dessa var flygtrim. I nya licenssystemet har vi lagt stor tonvikt på den enskilde pilotens egna ansvar och omdöme snarare än på en massa detaljerade regler. Här är flygtrimmet själva grundstommen.

Personligen tänker jag alltid på det kloka konstaterandet som jag lärde mig av Ronny & Tonny i Valle de Bravo för mer än 15 år sedan – det kommer en flygdag i morgon också.

Licensförnyelse

Just nu är vi ca 1100 som har licensförnyat och ca 100 aktiva take off-kit. Vi beklagar att några har fått vänta på licensbrickan. Vi har haft en del tekniska problem med de nya laminerade utskriften. Om du inte har en laminerad pappersbricka och vill ha en, hör av dig till kansliet.

Sista juni är deadline för att ha flugit ikapp saknade flyg eller tid, om du inte uppfyllt flygkraven för din förnyelse. Om du inte gör det kommer du behöva göra ett uppflyg för en av vara instruktörer.

Många hör av sig till kansliet och undrar varför man inte fått sin licensbricka. Den vanligaste orsaken är att kursutvärderingsmejlet inte besvarats eller att man ännu ej gått med i någon klubb.

Elevkortet

Vi vill be er att inte skicka in era elevkort med rekommenderad post. Kansliet är ofta ute och reser och har då eftersändning av posten. Ett rekommenderat brev kan vi då inte komma åt.

Vi påminner igen om att vi har fått nya elevkort. Se till att du har det senaste elevkortet. Du hittar det på vår hemsida under "Dokumentarkiv – Elevkort". I detta arkiv hittar du i princip alla dokument som du behöver för allt inom skärmflyget.

Även när du har slutfört en vidareutbildning så ska elevkortet skickas in till kansliet för registrering. När det är gjort får du även här ett kursutvärderingsmejl att fylla i. Får vi inget svar på detta mejl så kan vårt system inte utfärda en licensbricka. Tyvärr fastnar en del av dessa mejl i era spamfilter. Har du inte fått ditt kursutvärderingsmejl inom 1-2 veckor efter du postade in ditt elevkort så hör av dig till kansliet. Glöm inte att ta kopia på ditt elevkort innan du skickar in det.

En annan orsak är om man har bytt adress utan att registrera om den. Du kan enkelt adressändra på samma ställe där du loggar flygtid vid förnyelsen. Eller så kontaktar du kansliet. Ytterligare orsak kan vara om du har betalt licensförnyelsen till SSFF men betalt klubbmedlemskapet direkt till din klubb.

För er som inte förnyat licensen för 2016 än så går det bra att göra det ända fram till sista november. Första december nollställs flygtidsloggen och förnyelsen för 2017 startar.

Hur behåller klubben sina medlemmar?

Vi ser att det är ett antal nya piloter som inte förnyar sin licens år två och hoppar av skärmflygningen. Styrelsen hade denna fråga uppe på arbetsveckan och diskuterade att ha en kontaktperson (fadder?) som man kan ringa för att få information om var och när man flyger. Hemsidor och sociala medier i all ära, men den personliga kontakten är överlägsen. Gemensamma aktiviteter så som nödskärmpacking, grillkvällar med mera är beprövade metoder som också fungerar bra.

Utbildningsboken

Vi har fått en ny reviderad utgåva av vår lärobok Lär dig flyga skärm. Det var cirka 10 år sedan den senast reviderades så boken har nu fått en allmän modernisering. Något som har förändrats är framför allt svängar på hang, vinschstarter samt inflygning vid landning. Du kan läsa mer om förändringarna längre fram i detta nummer.

Försäkringar

Vi jobbar ständigt med att se över våra försäkringar. Inför 2017 så kommer vi återigen att utvärdera olika försäkringsalternativ för att vi ska få bästa försäkringslösning. Du hittar information om vår försäkring samt om reseförsäkringar på vår hemsida.

Vepor och roll-ups

Kansliet har både vepor och roll-ups som ni kan låna kostnadsfritt om ni har ett evenemang där ni vill marknadsföra SSFF och skärmflygning. Hör av er i god tid, 3-4 veckor innan. Kontakta kansliet så ordnar vi med försändelsen. Vi har även vår lilla informationsbroschyr "Varför fåglarna kvittrar" som kan beställas.

Kansliet önskar er alla en härlig sommar med långa och höga flyg men tänk på att det kommer en flygdag i morgon också.

HP & Wania
Pinaitis Fallesen



Foto : Ingemar Boström

Äntligen!

Sommaren är här och dagarna bågner med möjligheter till flygning och andra naturupplevelser.

Samtidigt utvecklas skärmflygningen och i det här numret får ni ta del av några av de mycket lovande framstegen. Inte minst häpnar man över surjämtarnas rekordslakt och Larsas all time high-rekord i Distansligan.

Många ryggar ju lite för tävlingsmomentet, men det är uppenbart att vi alla utvecklas mer och snabbare om vi sätter upp mål som ligger aningens bortom vår upplevda förmåga. Utveckling känns meningsfullt och förhöjer livskänslan. Motgångar innebär också en form av utveckling – nästa gång vet man bättre. Det vi kallar för erfarenhet. Genom att flytta fram sina mål lägger man steg till steg i sin personliga utvecklingstrappa.

En ny erfarenhet fick Olof Karlsson under Paramotor Endurance-tävlingen i Estland som är den första världscuptävlingen i sitt slag. Nu hoppas han att en liknanden tävling kan hållas i Sverige. Det vore ett stort steg framåt för PM i skärmflygsverige

Men det kanske största av allt på utvecklingsfronten just nu är nog att min och många andra berglösa piloters dröm verkar hålla på att besannas. För nu är el-vinschen här! Förhoppningsvis kan den befria oss vinschteamsförslavade plattlandspiloter, så att vi får flyga mer och oftare. Inom en snar framtid kan molngatorna förhoppningsvis alltså fångas även på vardagar eller när vinschteamen lyser med sin frånvaro.

Kanske kan den nya tekniken även blåsa liv i gamla klassiska men saligen avsmnade evenemang som till exempel Mälarcupen? I min fantasi föreställer jag mig hur jag både är med och arrangerar eMälarcupen och samtidigt står på startlinjen när skottet går i Sveriges första rättvisa plattlandstävling. Den som lever får se – flyg försiktigt!

Ha en skön, laminär och termisk sommar!

Lars M Falkenström
Redaktör

Styrelsens arbetsvecka 4

RI-Info 6

Tävlingskommittén 7

Radiostyrd vinsch 8

Aspect ratio 14

Kroatien 16

Fototips 20

Sväng säkert på hang 21

Korsa Vättern med skärm 22

Hängflyg 24

Paul SIV-skola: Fullstall 26

Paramotor Endurance 28

Vision: eMälarcupen 31

HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Björn Viltarv
Redaktionellt material: skickas till lars@visionaire.tv
Annonser: lars@visionaire.tv
Info om format och pris finns på SSFF:s hemsida

Medarbetare i det här numret: Niklas Sandgren, Ingemar Boström, Ulf Mårtensson, Björn Hårdstedt, Greg Bryl, Magnus Auvinen, Peter Loeskow, Stefan Atterlid, Ella Atterlid, Simon Wigenstedt, Pål Hammar Rognøy, Christoffer Andersson, Olof Karlsson, Björn Viltarv 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: 1700 ex ISSN 1651-6052
Tryck: Juni 2016, Carlshamns Tryck och Media ab



Gänget samlat, fr v Sune, Bahman, Kristina, Björn, Fille, Ulf, Simon, Vassilis (vår guide från Flying-Paradise), Martin, Linda och H-P.



Karl Slezak från DHV (i mitten) förklarar fördelarna med en gemensam europeisk olycksdatabas. Han berättade till exempel att han kunnat se att A- och snälla B-skärmar nästan aldrig råkar ut för kravatter, spinn, stall eller andra egenheter medan att detta är mycket vanligare bland vassare B-skärmar i olycksstatistiken.

Styrelsens årliga arbetsvecka

Den årliga arbetsveckan som samlar hela styrelsen gick i år till Epidavros och Flying-Paradise i Grekland. Efter tips från Linda bokade vi via Vassilis på Flying-Paradise. Tanken var att kombinera dagligt styrelsearbete med några timmars flyg varje dag.

Vi hade en diger lista med punkter att gå igenom som HP skrev om på kanslisidan. När vädret inte medgav flyg så betade vi av punkt efter punkt. En av dagarna besökte vi amfiteatern, ett helt fantastiskt ställe, byggt för över 2000 år sedan. Resten av den dagen hade vi ett långt maratonmöte där många punkter avverkades:

- Rapport från tävlingskommittén om rekordansökningar och landslagsfrågor
- Rapport från USK om att se över instruktörsutbildningen, teknik vid vinschstart, olycksrapportering och standardiserade teoriprov m.m.
- Undersökning av försäkringsläget inför 2017. Diskussion pågår med försäkringsgivare
- Hur kan SSFF öka antalet aktiva piloter och förhindra att piloter slutar redan år två.
- Översyn av elevkortet för PM-tandem.
- Ta fram nytt avtal för Hypoxia
- Ta fram nytt avtal för kansliet
- Genomgång av förbundets ekonomi
- Diskussion kring hantering av SISU-bidraget (idrottens utbildningsorganisation)

EHPU – ESTC-MÖTE Som ordförande i USK (Utbildnings- och säkerhetskommittén) deltog jag för SSFFs räkning även i det årliga säkerhetsmötet, i år i Prag.

Bland annat gick vi igenom gästande piloters möjligheter att flyga i Österrike. Ansvarig minister har fortfarande efter ett år inte signerat dokumentet! För oss svenskar så är det dock inga problem att flyga då vi är med på den "godkända listan".

UTVECKLINGEN AV EN PASSIV, BILLIG FLARM är aktuell för schweizarna. FLARM är ett system som utvecklats för att minimera risken för kollisioner i luften. Eventuellt så kommer explosionen av drönare att skynda på den tekniska utvecklingen av systemet och kan då möjligen bli något som vi svenskar också kan dra nytta av.

OLYCKSDATABASEN är under utveckling och jag pratade med Karl från DHV samt Dave från BHPA om att fixa ett skript så att vi automatiskt kan lista avpersonifierade uppgifter om olyckor på vår hemsida, något som britterna gör sedan länge.

SÄKERHETSVARNING (igen) ang. selarnas spännen/lås. Det har åter kommit en säkerhetsvarning från DHV när det gäller spännen som öppnar sig under flygning. Se varningen på SSFFs hemsida! Karl från DHV visade en film där en pilot med handkraft kunde dra i midjerebben så att spännet gick upp! Detta är ju som alla förstår livsfarligt och alla dessa selar med ovannämnda spänne skall givetvis inte användas. Det diskuterades att försöka få seletillverkarna att modifiera sina konstruktioner så att piloten inte kan ramla ur selen om ett spänne går upp.

Text och foto: Ulf Mårtensson, ordf USK

Ny utbildningsmanual för vinschning – Säker start vid bogsering

Det har utvecklats lite olika rutiner för hur bogserstart genomförs på våra svenska vinschfält och i vissa fall stämmer de inte överens med vad förbundet lär ut i sin egen utbildningsbok. Styrelsen har diskuterat för att reda ut om den ena rutinen är bättre än den andra och om det spelar någon roll för säkerhet och effektivitet hur starterna genomförs.

Styrelsens slutsats blev att den procedur som beskrivs i förbundets utbildningsmanual för startledare är säkrare och är den som ska användas vid bogserstarter inom SSSF.

Tillvägagångssättet finns noggrant beskrivet i manualen, men innebär i korthet att linan sträcks upp med en kraft som inte är starkare än att piloten ledigt kan stå kvar i sin startposition. Därefter är det piloten själv som inleder själva starten. Det är alltså inte bogserföraren som tar initiativ till att dra upp piloten i luften. Bogserföraren ska istället invänta att piloten själv drar upp skärmen. Därefter kan startledaren ge klartecken för att starten ska fullföljas så att piloten lättar från marken. Utan klartecken från startledare ska bogserföraren bara hålla linan sträckt så piloten inte snubblar på den.

Klartecken kan ges först när piloten fått upp skärmen i ett kontrollerat läge, utan funktionsfel och då pilot och skärm rör sig eller balanserar i riktning mot vinschen. Kommandot kör-kör-kör används som inte riskerar att förväxlas med avbryt om radioförbindelsen är raspig.

Det finns två viktiga skäl till att den här proceduren ska användas. Det ena är att den här startmetoden är säkrare och det andra är att den vid utbildning och med färska piloter har ett högre pedagogiskt och idrottspsykologiskt värde.

Lägre energi ökar säkerheten

Forskningen visar att säkerheten i mekaniska system främst påverkas av två faktorer – dels att man håller energin nere och dels att det finns barriärer som fångar upp felfunktioner.

Med mindre "fjong" vid själva startögonblicket, alltså mindre energi i systemet, minskar risken för katapultstarter och att linan brister just i det kritiska läge då piloten befinner sig nära marken med hög anfallsvinkel och lägesenergi som kan ge våldsam pendling.

Beslutspunkten då startledaren ger "kör-kör-kör" innebär en extra barriär. Det krävs alltså ett bekräftande kommando i beslutspunkten för att processen ska gå vidare till nästa moment då piloten dras upp i luften. Om man tar bort den beslutspunkten så går processen automatiskt vidare om det inte ges ett negativt kommando, vilket kan vara svårt eller omöjligt om radioförbindelsen inte fungerar.

Piloten avgör när starten kan påbörjas

Det idrottspsykologiska värdet när starten inleds av piloten själv består i att man slipper avbrutna starter när skärmen kommer upp snett och krokigt. I stället har piloten gott om tid att få ordning på grejerna, coachad av instruktör eller startledare, medan bogserföraren fortsätter att hålla dragkraften på en nivå så att linan hålls sträckt. Om piloten lyckas med det, i stället för att misslyckas och tvingas släppa ned skärmen på marken för att göra om starten, så är det god idrottspsykologi.

Det finns inga undantag från den grundläggande regeln att kommando till bogserföraren att dra upp piloten i luften ska ges när skärmen flyger, inte när den ligger på marken. Däremot så kan ett sammansvetsat team som känner varandra väl skynda på proceduren. Om man till exempel kör tandemstarter en dag med nollvind och alla känner och litat på varandra, då kan man ge klartecken mycket tidigare än med nybörjare. Det underlättar starterna och minskar risken för snubbel på marken. Samma sak om man startar en pilot med någon form av funktionshinder som har svårt att springa fort nog i svag vind för att få upp skärmen. Här får man använda sitt sunda förnuft.

Vid start med fast lina och abroll gäller samma grundläggande princip, även om proceduren i detalj ser annorlunda ut. Klartecken till bogserföraren att dra upp piloten i luften ges när skärmen är i luften, inte då den ligger på marken. Det är inte ett dugg krångligt, utan tvärtom egentligen rätt självklart.

Björn Hårdstedt
riksinstruktör



AKTUELL SVENSK RANKING

XC

1. Matts Eliasson	292	137,4 p
2. Lars Anders Jonsson	299	135,4 p
3. Håkan Lindqvist	361	121,2 p

1. Johanna Lönngren	70	37 p
2. Anna Hadders	94	24,5 p
3. Anna Rydh	109	20,1 p

AKRO

1. Emil Selin	18	77,1 p
2. Pål Hammar Rognoy	20	67,1 p
3. Mikael Kjellman	27	43,8 p

1. Linda Kits	51	16,2 p
2. Johanna Hamne	51	16,2 p
3. Martine Eng	55	14,1 p

Paramotor. Olof Karlsson representerade Sverige under World Paramotor Endurance Cup och Nordic Paramotor Endurance Cup i Estland. Olof kom på en individuell 7:e plats och på 3:e plats i lag. TK gratulerar till en god prestation.

Cross country. Europeiska mästerskapen kommer att hållas i Makedonien den 8:e till 20:e Augusti. Landslagsledaren Nils-Åke Carlsson tar med sig Håkan Lindqvist, Johanna Lönngren och Andreas Jägerhag till Krushevo. TK önskar piloterna lycka till.

XC – Rekordregn. Det har inkommit flera spännande rekordansökningar till TK. Det har flugits mycket långt och allt talar för att vi har flera nya svårslagna svenska rekord. Rekorden kommer att publiceras i Hypoxia efter det att de blivit godkända av FLYGSPORT.



Svenska distansligan. Svenska distansligan domineras av Lars A Jonsson efter en serie makalösa flyg.

1. Lars-A J	648.3km
2. Stefan R	251.7km
3. Fredrik L	270.7km



Smitarnas dröm är här – vinscha upp dig själv!

Radiostyrd vinsch

Alla plattlandspiloters dröm håller på att bli sann – den radiostyrda vinschen är äntligen här! Den är liten, den är batteridrivnen och viktigast av allt – du kan vinscha upp dig själv helt på egen hand.

Så radiostyrda vinschar kan revolutionera skärmflygningen i länder med begränsad tillgång på berg som exempelvis Sverige, Danmark, Finland och Holland.

Vi stockholmare har 35 mil till närmaste bergsstart så här gäller klubbfält och aktiva vinschteam för att man ska kunna flyga. Men då är det främst på helgerna man kan få till en distans – förutsatt att vädret vill också.

I mer än tio år har jag drömt om en radiostyrd vinsch medan jag har stått och köat på Tärnafältet. Så när jag ser på Paragliding Forum att en pilot i Florida påstår att han lyckats bygga en radiostyrd elvinsch så köper jag en biljett till Miami på stående fot för att åka dit och testa den.

Hans smeknamn på Paragliding Forum är The flying lawyer men hans riktiga namn är Greg Bryl. När jag ser hans tråd på forumet om hans eWinch så har jag bara en enda tanke i huvudet – vill ha! Efter att ha mejlbombat honom med massvis av frågor för att kolla vem han är och om det hela är trovärdigt, så frågar jag om jag kan komma över till USA och testa den själv. Till min förvåning svarar han ja.

Greg är ursprungligen från Ryssland men flyttade till USA efter att ha tagit examen i Moskva med inriktning på fysik och supraleddare. När han kommer till Amerika intresserar han sig för juridik och börjar plugga till jurist och får efter ett tag amerikanskt medborgarskap.

Med sin radio-kontroll kan Greg Bryl vinscha upp sig själv till molnbas helt utan vinsch-team.



Den stora eWinchen med abroll-funktion.



För att ytterligare boosta den miljövänliga aspekten med el-vinschar går det utmärkt att hämta linan med cykel.

Hans projekt med den radiostyrda vinschen började för några år sedan. Greg och hans flygkompisar brukade handbogsera upp varandra för att kunna hanga på höghusen längs Miamis stränder. Bara på skoj försökte de bygga en liten vinsch genom att sätta en liten spole med lina på en bormaskin. Greg lyckades faktiskt komma upp 15-20 meter innan bormaskinen tog eld. Därmed var eWinchen född!

ETT SNABBT HOPPP FRAM TILL 2016. Jag har bara tre dagar i Miami så schemat är tajt. Prognosen lovar åtminstone två dagar med hyfsat väder, så vi stämmer träff på ett café för att snabbt lära känna varandra innan vi sticker till vinschfältet.

Det känns lite underligt att ha tagit mig hela vägen över Atlanten för att träffa någon som jag kommit i kontakt med över nätet. Men Greg visar sig vara en trevlig kille med mycket humor. Han har precis fått sitt andra barn men hans riktiga bäbis har han i bakluckan. Lustigt hur skärmflygningen kan föra människor samman.

Efter en timme och en överkörd krokodil senare kommer vi till vinschfältet längs Highway 27 som skär rätt igenom träskmarkerna The Everglades. Strippen ligger längs den kanal som man kan se i hans filmer. Dessvärre är vindriktningen inte optimal, så vi åker vidare till ett bättre ställe. Jag är oerhört nyfiken på hans vinsch och när han till slut öppnar bakluckan blir jag överväldigad. Den minimalistiska designen är väldigt smacker. Det är bara en lintrumma fastskruvad i en elmotor som i sin tur sitter i en ram. Allt sitter monterat på dragkroken och från motorn löper en tjock kabel till en grå låda. Kärlek vid första ögonkastet!

Men jag är fortfarande skeptisk. Fungerar den verkligen? Greg har hittills haft väldigt övertygande svar på alla mina frågor men jag lyssnar fortfarande efter variationer eller motsägelser som kan kasta skuggor över drömvinschen. Den stora frågan är förstas om den här lilla elvinschen med sina tjugo kilo verkligen kan göra samma jobb som Cirrus stationära vinsch med bilmotor...

Greg rullar ut lite lina och krok i ett vattenskidhandtag och ber mig hålla emot så mycket jag orkar. Så jag lutar mig bakåt och tar spjörn med fötterna. Men när Greg trycker på avtryckaren så har jag inte en chans att stå kvar. Det enorma vridmomentet som börjar redan från noll rycker iväg mig och jag måste släppa taget för att inte släpas med i gruset. Jag kan inte annat än att skratta åt den enorma och oväntade kraften från den lilla motorn. Greg bara flinar belåtet.

Nästa test blir att kroka i hans Triple Seven King, men vi hinner inte ens lägga ut hela skärmen innan Mr Private Property dyker upp i sin stora svarta bil och myndigt ber oss lämna området. Så vi packar ihop och åker till La Belle där de lokala vinschpiloterna brukar hålla till.

La Belle är en del av den amerikanska drömmen som aldrig förverkligades. Området var tänkt att bli ett lyxigt villaområde, men bara vägarna hann asfalteras innan projektet övergavs. Det som finns kvar är ett rutnät av vägar i alla väderstreck i ett vidsträckt område med fri luft. Mycket praktiskt.

Äntligen är det dags att utsätta eWinch för ett svårt prov. Svag vind och mig i Gregs mediumskärm lastad till maxgränsen på 110 kg. För att vara på säkra sidan låter jag Greg sköta radiokontrollen.

Till en början känns draget som det brukar göra hemma på Tärna, till och med lite hårdare än vad jag är van vid. Så den funkar alltså och belåtet lyssnar jag till Flymasterns glada sång. Jag håller ett öga på höjdmätaren och är redan på 250 meters höjd. 300 vore helt okej men 400 meter är mitt mål.

Vid strax över trehundra meters höjd avstannar draget plötsligt. Det är fortfarande mycket lina kvar att dra in så jag förstår inte varför Greg avbrutit draget i förtid. Jag är säker på att 400 meter låg inom räckhåll så jag är lite besviken när jag landar. Men det visar sig att det inte är Gregs fel.

När vi kommer tillbaka till bilen visar det sig att vinschen ligger på marken och kabeln är avskavd efter att ha dragits ut genom glipan under bakluckan. Även kontakten har ryckts ut från kontrollboxen vilket är den direkta orsaken till att draget hade stannat. Det tar ett tag innan vi inser att vi hängt på vinschen tillfälligt för att rulla på mer lina men i ivern glömt att sätta i sprinten till dragkroken. Så det var bara en tidsfråga innan vinschen skulle trilla av.

Nästa dag återvänder vi till La Belle men då dyker ett annat problem upp. Det visar sig att vinschen inte är optimerad för att dra upp en tungt lastad skärm i nollvind. Hur som helst, så kommer Greg snabbt på hur han skulle kunna modifiera prototypen att även klara det. Trots att vi inte kan lösa problemet på plats så är jag ändå nöjd – tracklogen från föregående visar på ett genomsnittligt stig på 3,8 meter per sekund. Ett smått otroligt resultat med tanke på att motorn är så liten. Det är elmotorns otroliga vridmoment som är nyckeln till att det fungerar.



Till höger: Greg Bryl har arbetat med eWinch i flera år och den här sommaren kommer den att finnas till salu. Vikt utan batterier ligger runt 20 kg och priset lär hamna runt saftiga 6000USD.



Mitten tv: Vi missade att sätta i sprinten så vinschen slets loss under draget.

Mitten t.h: Den allra första prototypen. Den grå kontrollboxen är nu betydligt mindre.

Till vänster: Antennen fästs på biltaket mot en fastklistrat kardborreband.



Anders Eklind är en i vinschteamet på Tärna. Trots att han är elektriker har han svårt att tro att den lilla elmotorn kan leverera lika mycket ompf som en vanlig vinsch. Men när dagen är slut kallar han Koch-vinschen för dinosaurie.



Den stora och den lilla eWinchen. Förhoppningsvis klarar även den lilla vinschen av tandem.



Vid vindkantringar är det enkelt att byta fält genom att ta av lin-guiden och behålla vinschen på.



- Älskling, jag tar "lillen" på en liten promenad - lovar att inte att vara borta länge...

Greg lovar att han kan fixa till vinschen under kvällen och dagen därpå käkar vi lunch på Miami South Beach och jag köper prototypen av honom. Vinschen plockar jag ner i bitar och packar ner i en skärmsäck.

HEMMA I SVERIGE GÅR JAG och väntar som en värpsjuk höna på att Greg även ska skicka över den nya kontrollboxen. När jag väl får den åker jag till Nytorps gårde i närheten där jag bor. Genom att ha en sandsäck fäst i linan som jag släpar över en gräsmatta kan jag kolla att alla modifieringar gjorts enligt plan. Nästa dag åker jag till ett 700 meter fält i Dingtuna utanför Västerås och det är bara koppla på och köra – nästan. Först fastnar jag med bilen i ett slukhål. Sedan inser jag att startplatsen ligger i radioskugga på grund av en liten kulle mellan mig och bilen. Och när jag precis ska starta så blir det backvind. Till råga på på allt så dyker även en arg bonde upp som kräver att jag ska flytta på bilen. Så jag kopplar ur mig, cyklar bort till vinschen, hänger av den och parkerar om bilen. Sedan blir det cykel tillbaka igen. Med ett mindre vattenfall droppande från ögonbrynen är jag faktiskt ganska rädd när jag trycker på avtryckaren och känner vridmomentet sträcka upp linan.

Jag gör några försök men tappar hela tiden det högra bromshandtaget. Min stressade hjärna klarar helt enkelt inte att både hålla i A-remmarna, bromshandtaget och remote-kontrollen samtidigt, så jag är tvungen att avbryta och blir draggad längs marken flera gånger. Sedan försöker jag starta med att först trä handen genom bromshandtaget och sedan ta tag i remoten och då fungerar det! I början känns det konstigt att styra sitt eget drag men sedan upptäcker jag att det faktiskt är väldigt skönt att bestämma draget efter skärmvinkel och hur varion låter. När jag landat gör jag ytterligare ett drag med samma sköna känsla och återvänder till Stockholm med ett flin över hela ansiktet.

Nästa test är att rigga grejerna på mitt hemmafält i Tärna. Så jag sätter vinschen på dragkroken bredvid den stationära vindschen med sin stora bilmotor. Med så mycket nya prylar att hålla koll på så har jag råkat glömma att ta med lin-guiden så jag får hitta på en snabb nödlösning genom att sätta fast ett rör på vinschen för att kunna styra linan.

I början kan man ana en lätt skepsis bland de övriga piloterna på fältet, men när första draget skickar upp Tor Jansson med sina 110 kg till 380 meter så börjar de mjukna något. Det går lite trögare med Fredrik Lotse som väger 120 kg och han får bara lite över 200 meter. Oklart varför. Sedan är det dags för Elin Lavonens tur. Hon väger bara 70 kg totalt men första draget skickar upp henne till 580

meter. Nästa drag stiger hon som en symbolisk champagnekork mot himlen och kopplar ur på fantastiska 640 meter. Det visar sig senare att nästan alla drag med eWinch gett samma eller bättre höjder än den stationära vinschen.

Den 7 maj åker jag och Tor Jansson tillbaka till Tärna för att flyga XC. Planen är att skicka upp honom först och sedan vinscha upp mig själv och tillsammans försöka slå det dåvarande svenska rekordet i deklarerad distans – 116 kilometer.

Det första draget ser inte bra ut. Tor får ingen höjd och det verkar som om vinschen inte orkar riktigt. Jag förstår ingenting. Men sedan upptäcker jag att remotens trimratt för trotteln är nerställd nästan till noll. Anledningen är att jag övat lågdrag tillsammans med Tomas Peterson tidigare i veckan med lyckat resultat. Men då hade jag ställt ner effekten för att få lugnare drag. Så när jag ställt tillbaka ratten kan jag vinscha upp Tor direkt i en blåsa. Tanken är att han ska vänta på mig i molnbas tills jag är uppe.

Men jag får en så komplicerad kravatt att det tar hela mitt fokus att få ut den, så när den väl är ute så är det dags att landa. Väldigt frustrerad säger jag till Tor över radion att han kan dra vidare eftersom det kommer ta en stund innan jag kan göra ett nytt försök.

När jag till slut kan starta igen känns det precis som ett vanligt drag. Efter ett stig på lite över tre meter per sekund kan jag releasa på 500 meters höjd i termisk luft. Jag lämnar fältet vid 16-tiden så

dagen är i princip redan över. Men jag vill i alla fall få till en liten distans, så jag kurvar i allt som jag hittar. Plötsligt hör jag Tor på radion som har landat 30 km bort, så jag räknar inte heller med att komma särskilt långt.

Men till min förvåning är dagen inte slut än och efter två och en halv timme landar jag i en gammal tants trädgård öster om Tierp cirka 80 kilometer bort. Gissa om jag var nöjd!

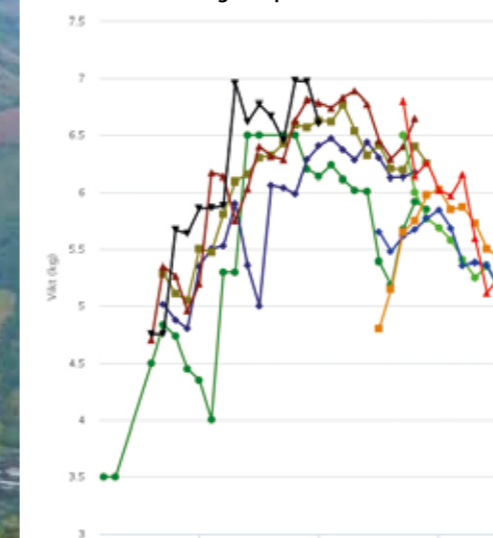
Tanten skjutsar mig till tågstationen och Tor kör hem bilen efter en tuff retrieve, så för mig slutar dagen som en saga. eWinch hade förverkligat min gamla dröm – att kunna vinscha upp mig själv och dra på XC när jag själv vill! Och med batterikapacitet som räcker till 40-50 drag på en laddning kan radiostyrda el-vinschar revolutionera plattlandsflygningen redan i år!

NU ÄR GREG SYSSELSATT MED att färdigställa prototypen för försäljning redan i sommar. Elektrisk abroll-funktion kommer eventuellt att också att kunna fås. Priset lär hamna kring 6000 USD vilket långt ifrån alla snyter ur näsan. Men med tanke på det minimala underhållet och att både vinsch och batterier lär hålla i över tio år så kan det vara en investering att fundera på för alla plattlandspiloter.

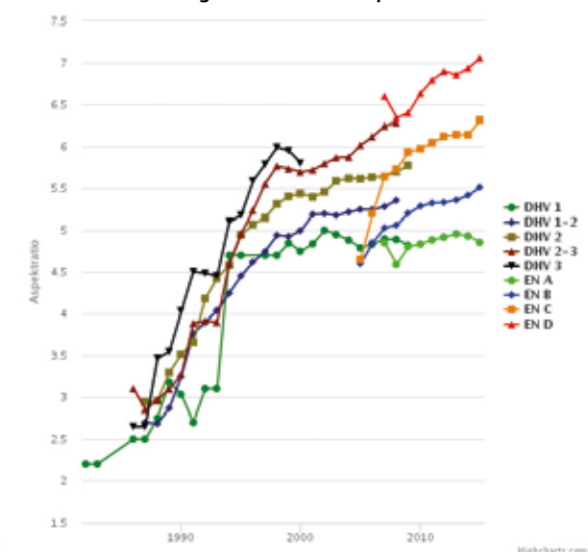
Lars M Falkenström



Genomsnittlig vikt per klass över tid



Genomsnittligt sidoförhållande per klass över tid



Därför ökar skärmarnas sidoförhållande allt mer

Ett hett ämne på senare tid när det kommer till skärmar är sidoförhållandet (aspect ratio). Det vill säga förhållandet mellan spannet och kordan på skärmen.

Det har länge varit ett känt faktum inom flyget att ju högre sidoförhållande desto bättre prestanda.

Som den siffernörd jag är så blev jag nyfiken på hur utvecklingen av skärmar sett ut historiskt med avseende på just sidoförhållande. Så jag grävde därför fram data för alla skärmar genom tiderna, filtrerade och bearbetade dem. Resultatet ger en tydlig bild av hur dagens högpresterande skärmars sidoförhållande sakta men säkert har ökat genom åren.

I stora drag så betyder högre sidoförhållande att skärmen har en större yta som genererar lyftkraft. Det gör att det inducerade motståndet minskar vilket i sin tur resulterar i ett bättre glidtal.

Däremot så svänger skärmen sämre. Den blir också svårare att hantera i turbulent luft och risken för kravatter ökar. En skärm med litet sidoförhållande uppför sig annorlunda genom att kurva snävare och är enklare att hantera när luften vill bråka med en. Så många avvägningar måste göras av tillverkarna för att tyget vi flyger både ska ha hög prestanda och vara säker.

Tidigt i min skärmflygarkarriär sa en vis man till mig, "You can't cheat aspect ratio". Vad han menade med det är att ju högre sidoförhållande en skärm har, desto vassare och svårare blir den att hantera. I diagrammet ser vi de genomsnittliga sidoförhållandena för skärmarna på marknaden det givna året för dom olika klassificeringarna. I början av skärmutvecklingen ökade sidoförhållandet snabbt när stora vinster fanns att göra. När den lågt hängande frukten var tagen så stagnerade det men fortfarande syns en tydlig trend uppåt allt eftersom tillverkarna förfinar sina design. Men på senare tid verkar det som ökningen

av sidoförhållandet har börjat accelerera igen. Skolskärmar och instegsskärmar ligger dock ganska stadigt där hetsen efter prestanda inte är lika påtaglig.

Ett sätt att få in en skärm i en lägre klass är att minska vikten. Det gör att skärmen blir mindre dynamisk och reaktionerna vid kollaps blir mer förlåtande. Nyfiket tog jag givetvis fram data på det också.

I diagrammet ser vi den genomsnittliga vikten på skärmarna i de olika klasserna genom åren. I början blev de tyngre och tyngre när designerna blev mer och mer avancerade, bland annat genom fler celler. Men vid millennieskiftet hände något och de började sakta minska i vikt. I EN-B och EN-C så ser man ett tydligt trendskifte runt 2010 när skärmarnas vikt minskar. Dels beror det på att lättare material har börjat användas och att optimeringar av den interna strukturen bidrar till lägre vikt.

Men en siffra berättar aldrig hela historien. Vikt, vingbelastning, skärmens profil, antal celler, linlängd och en bunt andra parametrar påverkar också skärmens flygegenskaper och vilken prestanda den kommer ha. I det stora hela så stämmer dock ekvationen om att ett högre sidoförhållande kräver en bättre pilot. Så stirra dig inte blind och tro att alla EN-B är lika lätta att flyga. När du väljer skärm så väg in klassning, sidoförhållande, recensioner, vad tillverkaren och andra piloter säger och inte minst vad din instruktör har för rekommendationer. Kom ihåg att den största delen av prestandan beror på vilken apa som krok i under skärmen.

Tack till Gérard Florit för databasen på www.para2000.org där alla siffrorna är tagna ifrån samt till Sascha Burkhardt från free.aero-tidningen som skrev ursprungsartikeln.

Text & bild: Magnus Auvinen



Luftig väg till starten i Tribalj



Jonas vid borgen i Drivenik



Ichi flyger i Tribal

Norra Kroatien: **Termik, hang & konvergens vid Adriatiska havet**

Kroatien är ett allt mer uppskattat resmål för oss nordbor. Framförallt seglare har njutit av grym segling i turkosblåa vatten utan större risk att gå på grund i en skärgård med mängder av öar, laguner och dolda vikar. Men hur är Kroatien som resmål för oss som älskar skärmflygning?

Efter noggrant googlande väljer jag att fokusera på Tribalj som utgångspunkt för flygningen. Ju mer jag läser på desto mer sugen blir jag på att åka ner och testflyga området. Och under resans gång växer Kroatien mer och mer fram som en dold pärla för oss svenska skärmflygare.

Kroatien är ett mycket vackert, kuperat land där hav och berg bokstavligen möts. Den norra delen är lummig och grön och vattnet är kristallklart! Det som slår oss tidigt är hur rent och snyggt det är överallt. Varken skräp eller hundskit någonstans - här har vi svenskar en hel del att lära. Totalt bor det ca 4,3 miljoner invånare i landet varav cirka 700 är skärmflygare. Merparten av befolkningen bor i de stora städerna Zagreb, Split och Rijeka.

Språket är kroatiska, men nästa alla unga pratar både engelska och tyska och den äldre generationen pratar oftast bra tyska. Vi bor i den anrika och fashionabla småstaden Opatija vid Kvaernerbukten riviera. Området känns som en härlig mix av Italien och Frankrikes

riviera, men lite tajtare och intimare och betydligt billigare! Opatija är turismens vaggan vid Adriatiska havet. Hit kommer både kungligheter, konstnärer och exklusiva gäster för att avnjuta både spa och nöjesliv. Längs vattnet går en 12 kilometer lång strandpromenad mellan orterna i området och det är mycket lätt att hitta väldigt bra restauranger varje kväll. Vi föredrar i huvudsak fisk och skaldjur, men även lite kött. Oavsett restaurang är maten riktigt bra och prisvärd.

Efter ett tips från Ive Ilijasson, en skärmflygare med rötter i Kroatien, är vi på en upptäcktsfärd för att uppleva flygställen i norra Kroatien. Vi siktar in oss på Kvaernerbukten och den kroatiska delen av Istrien. Vi är en liten grupp bestående av mig som instruktör och

guide samt Mårten Kihlbom, Jonas Rune och Ichi Gadelius som flygare, samt min och Ichis fru som medresenärer.

FLYGNINGEN Norra Kroatien, i området kring Kvaernerbukten och Istrien, bjuder på riktigt bra, faktiskt förvånansvärt bra och varierad flygning. Under veckan vi tillbringar där flyger vi fem av sex dagar. Vi bjuds på både termik, hang och konvergens. De kroatiska piloter som vi träffar under resan är supertrevliga och vill verkligen visa upp sitt land och likaså sina flygställen. Flygställena som vi hinner med att besöka passar from P1 och uppåt. Men morgon och kväll kan funka fint även för flygare med elevlicens.

TRIBALJ: Starten ligger på ca 830 möh, har plats för fyra skärmar och bjuder på 700 meters fallhöjd. SO, S, SV är bäst, men Tribalj funkar även på O och NO. Till vår glädje hade den lokala klubben lagt ut konstgräs, så man slipper att starta på grus och stenskravel. Att landningen är en stor gräsmatta gör det hela ännu lite bättre. Tribalj är helt enkelt ett grymt bra flygställe som erbjuder riktigt varierande flygning.

Oftast träffas flygarna på ett litet café inne i Tribalj på morgonen. Byn är väldigt liten med två kaféer, en liten bar och en liten livsmedelsbutik. Förutom flygning så är det vandring, klättring och fiske som är aktiviteterna i området.

Vägen upp till startplatsen är minst sagt luftig... Den är flera hundra år gammal och var tidigare den närmsta vägen från Österrike (då Österrike-Ungern hörde ihop) till havet. Idag är den asfalterad, men som sagt luftig. Ichis kommentar efter första färden upp är att "det ska bli skönt att flyga ner"... Efter ett par turer upp till starten, när handsvetten torkat in, tycker man dock bara att vägen är otroligt vacker. Under en bra dag i Tribalj kan man räkna med tre olika cykler. Först svagt termiskt hang och nerflyg på förmiddagen. Mellan kl 12 och 15 är det riktigt bra termik! Under den tredje cykeln på sen eftermiddag/kväll blir blåsorna svagare och större när sjöbrisen slår igenom. Då kan man njuta av sköna hangflyg.

Vi får fina termikflyg med en molnbas på ca 1 600 meter. Det går att flyga out and return längs den cirka två mil långa bergskammen och man kan även göra enklare XC-flyg där man hela tiden har goda landningsmöjligheter.

När vi flyger i Tribalj gör vi oftast ett morgonflyg för att komma igång. På det, en god kopp kaffe på det lokala kaféet och därefter ett längre termikflyg. Efter dessa flyg tar vi ett break och åker ut mot havet. En bilfärd på en åtta kilometer lång landsväg tar oss ner till en liten kuststad som heter Crikvenica. En sen lunch, mycket flygsnack och möjlighet till ett dopp i havet för den badsugne är då välbehövligt. Restaurangbesöken i Kroatien är väldigt prisvärda och gillar man fisk och skaldjur så är utbudet otroligt bra! Även på de enklare ställena.

Under en av flygdagarna kurvar vi termik med Griffon vultures (vithövdade gamar), som verkar vara sällskapssjuka. Dessa fåglar är rejält stora med vingspann på över två meter. För mig personligen är det resans mäktigaste upplevelse att kurva tillsammans med fyra Griffon vultures högt över bergen i Tribalj. Jag hoppas att de uppskattade sällskapet lika mycket som vi gjorde!

När man flyger i Tribalj är det viktigt att meddela flygplatsen i Rijeka att man ska flyga i området.

KOSTELIR: Mitt bland små vinodlingar och långt bortom allfartsvägen hittar vi ett inlandshang som påminner om Älleberg. V, NV är bäst, men Kostelir funkar även på SV och N och har en fallhöjd på 165 meter. Dagen då vi flyger där är det först riktigt härlig och jämn hangvind. Men sedan vrider vinden mer mot syd vilket gör att det går rejält fort på medvindsbenet och lyftet blir sämre. Som helhet är Kostelir ett skönt termodynamiskt hang med topplandningsmöjligheter och en riktigt stor landning vid foten av hanget. En bra grusväg leder från landningen till startplatsen och det ju är alltid tacksamt i fall man bombar ur.

BAŠKA: I Baska flyger man på N och NE. Men det finns även startplatser för S och SV. Här är fallhöjden 260 m och man flyger på ett termodynamiskt hang,

Baška ligger på ön Krk och är inte lämpligt för nybörjare. Naturen är mycket vacker och man sällskapar väldigt ofta med Griffon vultures. En halvtimmes promenad till starten ska tydligen vara mödan värt och landning sker på stranden.

BUZOT: Ännu ett riktigt fint flygställe med starter på S, SV och V och 350 meters fallhöjd.

Jag kan förstå varför man arrangerade en PWC-tävling där 2009! Orten Buzot brukar ofta räknas som tryffelns huvudstad i Istrien, så när man är där får man absolut inte missa att äta tryffel! Vi har tyvärr regn när vi är där så vi får nöja oss med kulinariska upplevelser istället. Inte så dumt det heller, men vid en kommande resa hoppas vi mycket på Buzot som ett givet flygställe!

UCKA: Ucka är det högsta berget i Istrien och reser sig 1 401 m över havet. Även Ucka hör till de flygställen som jag har kvar på min Kroatienlista. Vädret tillåter inte flygning då vi är där. Men Ucka är ett måste när man har man chansen! Starter på SV, V och NV med 850 meters fallhöjd och närheten till havet gör flygupplevelsen väldigt spektakulär på Ucka.

ÖVRIGT Norra Kroatien har flera riktigt fina vinproducenter och de lokala vinerna är vi, så klart, väldigt nyfikna på! På vitvinsidan så får man inte missa viner gjorda på druvorna Malvasia och Grasevina, som odlas i området och passar utmärkt till fisk och skaldjur. På den röda sidan så dricker vi viner som odlas längre söderut i landet och håller oss då till en klassisk Bordeaux-blandning på druvorna Cabernet Sauvignon, Merlot och Cabernet Franc.

Servicenivån och bemötandet bland kroaterna är i världsklass! Ett mycket trevligt folk som genuint uppskattar turister och med glädje visar upp sin egen lilla del av världen utan att vara påträngande!

Slutligen så kan jag bara säga att Kroatien överträffade alla mina förväntningar! Både vad det gäller flygning, mat & dryck, prisnivå, natur samt landet som helhet.

Text: Stefan Atterlid Foto: Ella Atterlid



En glad Jonas efter start i Kastelir



Ich och Märten ett sent eftermiddagshang i Tribalj



Ich, Jonas och Märten på landningen i Tribalj



Stefan startar i Tribalj



En liten artikel om stora bilder

Att helt naturtroget fotografera de synintryck som en skärmflygare får är tyvärr omöjligt. Med en "normal" bildvinkel väljer man bort det som finns i periferin och som är en viktig del av privilegiet för oss som inte sitter instängda bakom plast eller plåt, men med ett objektiv med mycket vid bildvinkel blir det inte heller rätt perspektiv. Att fotografera eller filma i stereo skulle kanske ha en sevärd effekt vid flygning nära terrängen, men inte hundra meter eller mer över den.

Att ta flera bilder i följd efter varandra runt horisonten och sedan sätta i hop den till en stor panoramabild kan ge ett tjustigt resultat – men är inte lätt. Man skakas ju medan man kurvar, så horisonten riskerar att bli föga horisontell från bild till bild, så att den ihopsatta råbilden måste beskäras mer eller mindre kraftigt i toppen och/eller botten.

Jag skriver denna artikel för att uppmärksamma läsarna på ett sannolikt mindre känt och tillämpat sätt att göra bilder, som bara vi kan, som hänger fritt i lufthavet: En typ av digitala bilder, där blicken kan vandra från molnen ner till horisonten och vidare ända till nästan under piloten – eller tvärtom.

Med särskild omtanke om flygare i trakten av Mälaren, Skåne och Älleberg, som sällan har förmånen att få se ner på en riktig älv, visas som exempel en vy uppströms, gjord av ett bildpar, vilket har sammanfogats vertikalt. Bilden här visar principen, men för att bilderna även skall kunna ses sin fulla storlek och detaljrikedom, finns några bildfiler (även av vyn nedströms mot Lilla Edet) för download på: <https://goo.gl/Jh6PKZ>

För att zooma in och ut på en bild direkt i browsern, används musens rullningshjul.

Text och bild: Peter Loeskow

Nytt i utbildningsboken: Sväng säkert på hang

Svängar på hang kan man skriva en hel bok om. Det är kul att svänga på hang. Men det är också vid svängar som man riskerar att tappa höjd och glida ur lyftområdet. Dessutom kan det bli konflikter om man skär varandras kurs.

Särskilt komplicerat blir det när man ska svänga i hangets vänstra ände. Det händer att högersvängar på hang leder till obehagliga situationer och till och med kollisioner.

När du svänger i hangets vänstra ände gör du svängen ut från hanget, åt höger, och då måste din och de andra piloternas flygväg i något skede korsas när du ska tillbaka in i högertrafiken.

Om det är så många flygare på hanget att ni måste ta hänsyn till varandra för att kunna genomföra svängen säkert, så krävs att ni inför varje sväng i hangets vänstra ände är överens om hur svängen ska gå till. Annars kan det lätt uppstå otrevliga situationer med skärmar på kollisionkurs om någon pilot gör ett oväntat vägval. Rent konkret innebär överenskommelsen att alla genom tydlig position och tydliga svängar visar sina avsikter och är uppmärksamma på varandra. När det fungerar blir flocken med skärmflygare som ett fiskstim som följsamt och utan besvär rör sig runt varandra. Det bara funkar.

Den knepiga högersvängen

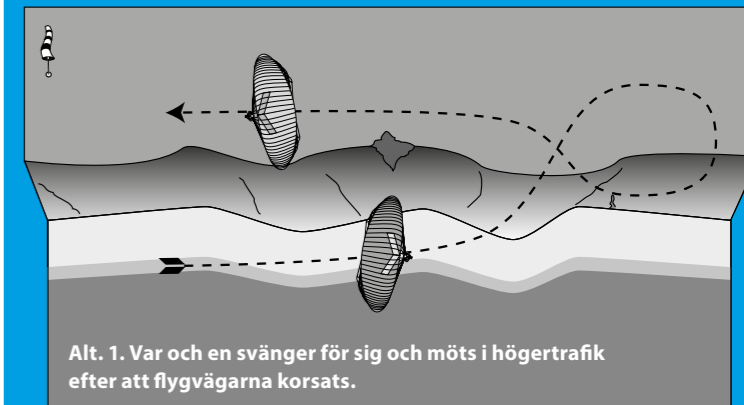
Det är viktigt att förstå att det finns tre sätt att utföra högersvängen. Vi kallar dem alternativ 1, 2 och 3. När du går en hangkurs kommer din instruktör att förklara hur det går till i praktiken. Här förklarar vi grunderna (se figurer).

Alternativ 1

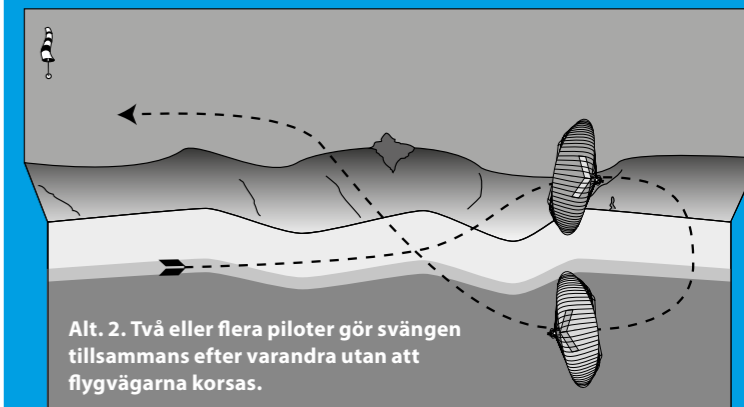
Passar bäst när det är gles på hanget och det finns gott om tid att genomföra svängen utan att man kommer för nära varandra. När du närmar dig slutet på hanget svänger du först in vänster mot hanget och gör sedan en tvär högersväng hela vägen runt så du snabbt kommer tillbaka in på hangkanten i motsatt riktning och möter de piloter du tidigare hade bakom dig i högertrafik. Om det är trångt gör du svängen ganska långt in över kanten om vinden tillåter och vänder runt för att piloterna efter dig ska kunna passera på utsidan och göra sina svängar.

Alternativ 2

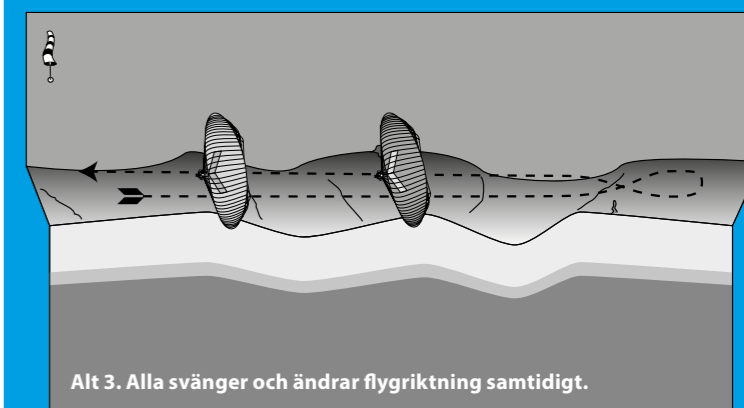
Passar bättre när en klunga piloter flyger tätt efter varandra och det inte finns utrymme att mötas utan att det blir trångt. I det här fallet flyger man inte så långt in över hanget utan lägger istället högersvängen längre ut i lyftområdet. Piloterna som ligger i rygg följer efter första piloten som ett tåg och svänger sedan runt utan att behöva korsa varandra. När alla har svängt runt kan klungan glida in i högertrafik igen i första lämpliga lucka.



Alt. 1. Var och en svänger för sig och möts i högertrafik efter att flygvägarna korsats.



Alt. 2. Två eller flera piloter gör svängen tillsammans efter varandra utan att flygvägarna korsas.



Alt 3. Alla svänger och ändrar flygriktning samtidigt.

Alternativ 3

Passar bra en dag med svagt lyft och då lyftområdet är trångt. Särskilt om tandemskärmar flyger med mycket broms och man helst inte vill passera nära bakom varandra. Alternativ 3 innebär att ni aldrig möts. När första skärm svänger höger, då gör alla andra det också och ändrar flygriktning samtidigt. Om du flyger sist i en sådan klunga når du alltså inte fram till slutet av hanget, utan vänder när du ser att piloterna framför dig svänger runt.

Svårare än så är det inte. Vi ses på hanget!

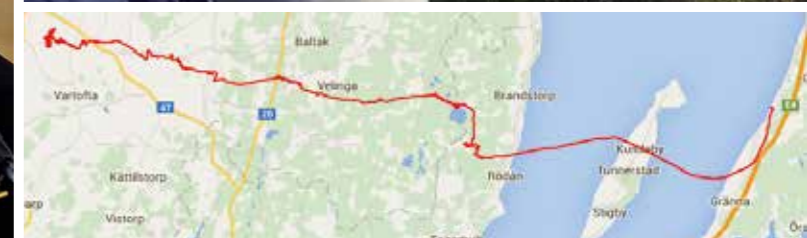
Checklista för sväng på hang, oavsett riktning:

- Ta en extra titt runt omkring så du inte missat något.
- Bestäm dig hur du tänker genomföra din sväng.
- Var extra tydlig med din position, både för säkert avstånd och för att visa din avsikt.
- Försäkra dig om att du har bra fart.
- Viktstyr åt det håll du vill svänga, sväng med styrhandtaget åt önskat håll, det andra gärna helt uppsläppt för att få bra fart i svängen.

Text: Björn Hårdstedt



Att korsa Vättern med skärm var en efterlängtd dröm för mig. När jag i efterhand blickar tillbaka på det lyckosamma flyget så inser jag att det är många beslut som måste fattas under resans gång och att stress är en viktig faktor att kalkylera med.



Stora drömmar & stora risker

Korsa Vättern med skärm

Det är den fjärde maj och klockan är 12.45. Arbetsdagen slutar om en kvart. Sista patienten har precis lämnat behandlingsrummet och prognosen har lovat nordvästliga vindar, bra termik och en molnbas på 1800 meter. Jag har bråttom iväg och det som inte är absolut nödvändigt får vänta tills imorgon. Jag checkar ut och strax före klockan två är jag uppe på Ållebergs väststart. Det är en liten kulle. Knappt 85 höjdmeter. Men det är många piloter som är på plats idag. Minst 30 piloter eller är det fler? Några har precis bottenlandat. Andra har lämnat berget och gått på distans. Rykten säger att en pilot redan har nått Vätterns västra strand.

– Suck! Jag tänker att jag är för sent ute.

Det är en fin dag med svag vind från nordväst. Det har varit kyligt i natt och solen gassar in mot berget. På andra sidan Falköping kan man se små fina moln och de hinner inte mer än att teckna sig mot skyn innan de försvinner. Österut kan man undantagsvis se vita puffiga cumulus, men i stort sett är himlen molnfrei. Jag packar snabbt upp min knappt beprövade Niviuk, Peak 4. Nu finns det ingen tid att förlora.

Vinden ökar något och vi är ett tiotal piloter som startar. Det är bra tryck i termiken idag och efter en kvart har flera piloter med instruktören Fredrik Gustafsson i spetsen fått god höjd och lämnar berget. Själv får jag knappt 600 meter och fortsätter därför att söka utmed berget i jakt på nästa termikblåsa.

Efter en halvtimme kommer min första riktigt bra blåsa som jag toppar ur på 1931meter. Nedanför kurvar ett segelflygplan och de lokala piloterna Ulf Carling och Martin Will. Ulf har redan lämnat

blåsan och är på väg österut. Jag väntar in Martin under ett litet nybildat cumulus och tillsammans går vi på ett första glid mot Vättern.

För två år sedan flög Fredrik Ahl och jag till Visingsö. Sedan den dagen har många med mig talat om det ultimata flyget då man korsar hela Vättern. Med bra höjd och utgångsposition borde det inte vara så märkligt. Eller?

VID NÄRMARE EFTERTANKE så är det ett ganska ödesmättat flyg, trots allt. Med en vattentemperatur som understiger tio grader så skulle en vattenlandning mest sannolikt få tråkiga konsekvenser. Det är en mycket lång sträcka vatten som måste passeras. Vid Brandstorp är det cirka nio kilometer till Visingsö och sedan 17 kilometer till östra stranden. En rak bäring österut ger att Jönköpings TMAa och TMAb är på behörigt avstånd och att nordspetsen på Visingsö kan fungera som nödlandning.

Den här dagen är vinden nordsvästlig vilket ger sydlig avdrift. Men det är inte bara medvinden som lockar till en mer sydlig kurs. En rad av cumulus bildar nästan en molngata mellan Ålleberg och Baskarp.

Det är mycket frestande att flyga söderut och ansluta till de fina molnen, men det är svårt att avgöra om man då hamnar för långt söderut. Man vill ju inte bli tvungen att skråa norrut på grund av Jönköpings TMAa redan innan Vättern. Tjurigt försätter jag därför på rak ostlig kurs mot Brandstorp.

Den runda Alvasjön är ett bra visuellt riktmärke. Strax efter sjön är det inte mer än fyra kilometer kvar till Vättern och jag har knappt 1300 meter. Om man inte följer med vinden nu och hittar en bra blåsa så blir det nog inte ens ett flyg halvvägs till Visingsö. Martin och jag har tappat bort varandra och det finns inte längre någon

pilot att rådgöra med. Det blir en kursändring söderut mot ett stort cumulus efter Avasjön. I och med den nya bäringen så närmar sig snabbt Jönköping TMAa. Efter att ha flugit in under molnet så finner jag inget stig, men luftrummet är nära och larmet ljuder. Än så länge är det bara turbulens. Samtidigt som jag zoomar in instrumentet till 200 meter så kommer äntligen molnsuget.

Det är en bra blåsa. Jag kurvar och stängas med termiken. Samtidigt har jag ett ständigt vakande öga på luftrumsbegränsningen.

ALLT GÅR BRA. Jag undviker luftrummet och vid molnbas visar GPS-höjden 2321 meter. Med en nordostlig kurs parallellt med Jönköping TMAa är det nu drygt 9 km till Visingsö. Jag bedömer att det är en mycket god marginal och jag går på glid. Men strax kommer det ett kraftigt sjunk. Jag saknar följebåt och flytväst. Vindkraftverken står mot ost på Visingsö. Detta med att korsa Vättern kanske är ett allt för riskfyllt projekt trots allt? Men sjunket planar ut till en halvmeter per sekund. Jag har fått en fantastisk utgångshöjd, men i utbyte mot kursändringen söderut får jag nu skråa i riktning mot Visingsös norra udde. Det hela blir lite längre och den perfekta medvinden uteblir.

Skärmen och jag glider ut över det stora mörkblå vattnet. Vid Visingsö och änden på Jönköpings TMAa krävs beslut i nästa viktiga fråga. Kommer höjden att räcka till efter Visingsö? Det finns inte plats för en felbedömning.

Långt där nere över Visingsö går en skärm in för landning. Det är verkligen långt ner dit. Det känns inte riktigt rimligt att reflektera över en landning redan nu på den här höjden. Eller?

Men trots den goda höjden har adrenalinet börjat pumpa i blodet. Jag känner mig faktiskt lite darrig. Fast det är ju ganska kallt så kroppsreaktionen kan ju även bero på kylan.

Jag bestämmer mig för att fortsätta. Men då kommer genast nästa fråga: *Höjden må vara ganska god, men är det verkligen rimligt att fortsätta att skråa norrut för att även undvika TMAb?*

Visingsöfärjan har lämnat Gränna och är på väg över till Visingsö. Fartyget kommer troligen att ligga i hamn när jag passerar. Således finns det ingen hypotetisk följebåt.

Kanske bör jag reglementsmissigt ta ner höjden och sedan gå in över Visingsö och TMAb (1370m). På en tävling skulle detta resultera i ett procentavdrag per övertrasserad höjdmeter. Några poängavdrag för dagen och en ganska säker landning på torra land i Gränna känns i denna stund som en rimlig avvägning. Så jag lägger mig i medvind in över Visingsö. Nu går det snabbt och jag lämnar strax Visingsö på cirka 1300meter. Det är knappt 7 km kvar till Gränna och nu ser jag för första gången Brahehus i fjärran.

Ett lyckorus sprider sig inombords och med ett stort leende på läpparna njuter jag av utsikten för första gången idag. Vättern ligger blank som en spegel. Vattnet är mörkblått med inslag av turkosa sandstråk kring Visingsö. Det hela känns lite överkligt.

Vätterns östra strand passeras slutligen på 867 meter och skärmen glider in över Brahehus på 554 meter. Men det är sent på dagen. Jag hittar ingen mer termik och det är inte mycket vind att hanga på. Jag tappas långsamt höjd och landar slutligen knappt fem kilometer norr om Brahehus.

Turen håller i sig. Jag får lift med första bästa bil och på bussen i Gränna sitter Ulf Carling, Fredrik Lotse och Mats Danielsson som har tagit färjan tillbaka från Visingsö. Det blir en trevlig hemresa och alla är rörande överens om att detta var en ovanligt bra dag.

EFTERKLOKHET. Frågan om luftrumsöverträdelser är naturligtvis högaktuell. I efterhand så bör jag nog ha tillsett att luftrummet inte kränktes. Med tanke på den goda höjden så fanns det otvivelaktigt marginal för detta. Men stressen var en faktor som försvårade ett övervägt beslutsfattande. Jag saknade dessutom flytväst och följebåt vilket också var dumdrigt.

Följdfrågan om man verkligen bör flyga över så stora vatten förblir sannolikt fortsatt omtvistad. Efter detta flyg upprättar jag en avvikelserapport till Luftfartsverket. Min intention är att denna luftrumskränkning förblir min sista.

Text och foto: Simon Wigenstedt



HÄNGFLYG

Stockholmarna avrostar och rustar!

– Det ramlar in nygamla piloter hela tiden nu och vi blir fler och fler, vilket är fantastiskt roligt! Därför så har vi varit tvungen att rusta för att få igång aktiviteter och skapa resurser som räcker till alla flygsugna. Ordförande Ingemar Boström i Stockholms hängflygklubb är mycket positiv över utvecklingen inom hängflyget i 08-området och nyetableringen i Sala.

– Salanda har ju funnits där långa tider och vi har haft aktiviteter där tidigare, men nu är det nystart som gäller. Fredrik har skakat liv i vinsten vilket gav oss 75 fina flyg under Kristi flygare-helgen!

Det känns riktigt bra att vi är många nu som kan hjälpas åt och dra lasset tillsammans! Alla medlemmar kan bidra med sin specialitet.

Ingemar anser att kanske det bästa med Salanda är läget som bjuder på fantasier om termik utan havsbris att oroa sig för och fri luft utan flygleder.

– På Barkarby måste vi ju hålla oss under 450 meter vilket inte alltid är så kul när man ser hur molnen bygger upp långa gator.

Text: Ingemar Boström

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



HANWAG SKY GTX

GE DINA FÖTTER ETT RIKTIGT BRA SKYDD!

Lättviktskänga med bra dämpning & support. Utvecklad specifikt för att möta kraven från en skärmflygpilot som vill ha det bästa.



www.rpmsport.net

aventyrscenter.se

25 ÅRS ERFARENHET!

VILL DU LIGGA I FRAMKANT?
Äventyrscenter säljer det allra senaste i utvecklingen från de största tillverkarna, tex AirDesign, Skywalk 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

UP SKYWALK

PÅ JAKT EFTER RIKTIGT BRA UTRUSTNING?

VI HAR ALLT FÖR DIG - FRÅN NY ELEV TILL ERFAREN TÄVLINGSPILOT

SKÄRMAR, SELAR, NÖDSKÄRMAR & KOMPLETTA SKÄRMFLYGPAKET TILL RIKTIGT BRA PRISER!

STÖRSTA UTBUDET I SVERIGE PÅ INSTRUMENT & HJÄLMAR!

Välkommen att handla online dygnet runt eller i vår butik på Järnringen 19 i Partille (Göteborg)

VÅR MÅLSÄTTNING: BÄSTA SERVICE & KVALITET TILL BÄSTA PRIS!

Icaro | Pro-Design | Flymaster | Flytec | Naviter
Hanwag | Crispi | Velodrom | Charly | Weatherflow



www.rpmsport.net

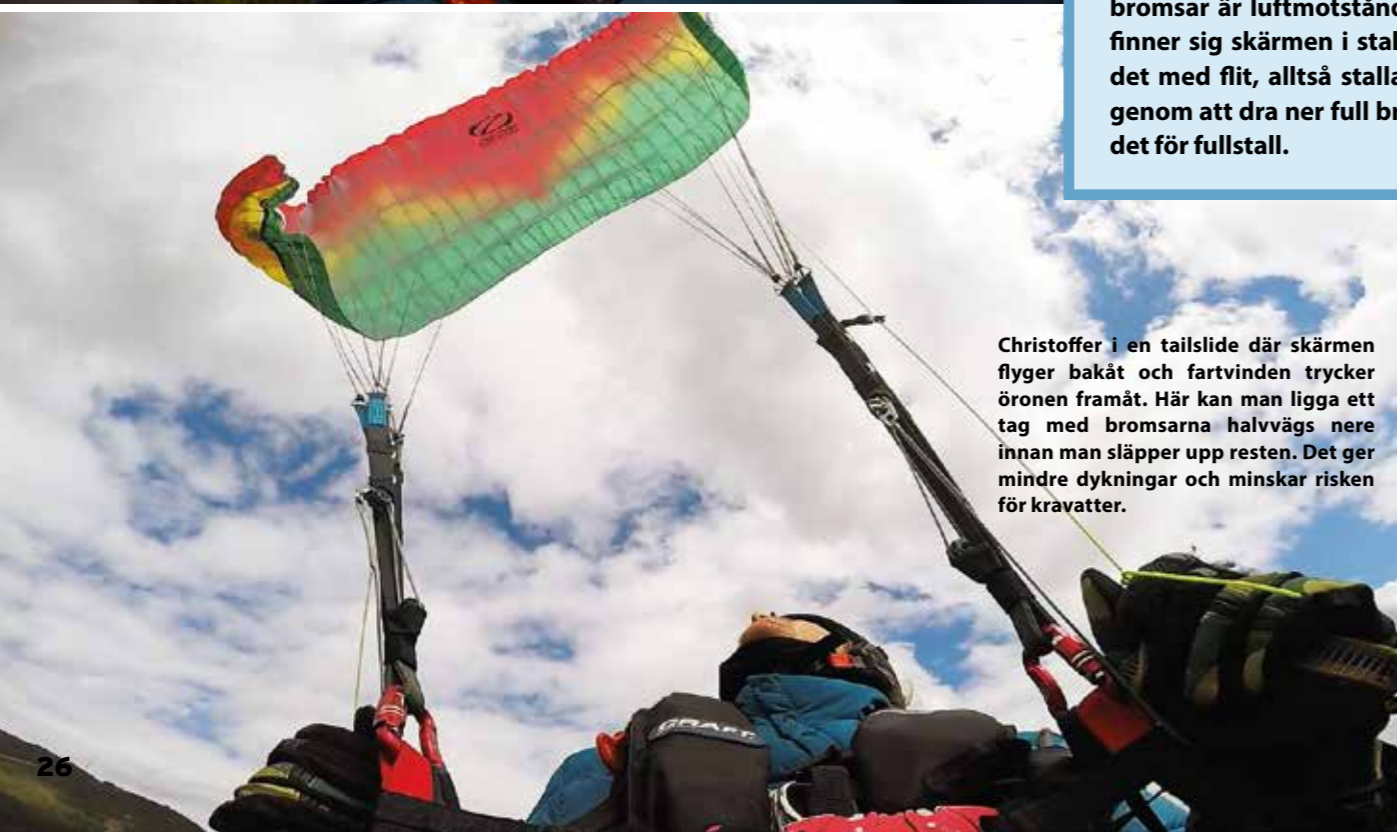
Kolla in hemsidan regelbundet för våra erbjudanden & nyheter!!



Christoffer Andersson i fin ingång i fullstall över Åresjön.



Släpper man upp bromsarna osymmetriskt kan skärmen dyka både kraftigt och snett. Att få twistade bärremmar är inte ovanligt.



Christoffer i en tailslide där skärmen flyger bakåt och fartvinden trycker öronen framåt. Här kan man ligga ett tag med bromsarna halvvägs nere innan man släpper upp resten. Det ger mindre dykningar och minskar risken för kravatter.

DEL 3 PÅLS SIV-SKOLA FULLSTALL

Flyger man en skärm för sakta blir skärmens anfallsvinkel till slut så stor att skärmen slutar att flyga. Den börjar att falla. Det enda som bromsar är luftmotståndet. Då befinner sig skärmen i stall. Gör man det med flit, alltså stallar skärmen genom att dra ner full broms kallas det för fullstall.

Fullstall är övningen som gör att många inte vill gå en SIV-kurs alls. Varför är det så? Om man har så stor respekt för fullstall så kan man faktiskt gå en SIV-kurs utan att göra varken fullstall eller spinn. Kursen blir ju i så fall inte helt godkänd, men det spelar inte så stor roll. Du lär dig i alla fall något. Om den dagen kommer att du känner dig redo för fullstall kan du gå tillbaka och läsa den här artikeln en gång till. Jag har skrivit det förut, och skriver det igen – gör hellre SIV flera gånger för att bli riktigt duktig på alla övningar.

VARFÖR BÖR MAN LÄRA SIG FULLSTALL?

Fullstall är ett suveränt sätt att lösa andra allvarliga situationer med. Problem som kravatter, knutar, twist på bärremmar och alla övriga lägen av kaos utan kontroll. I nästan alla fall där man vill kasta nödis kan en fullstall lösa problemet. Undantaget är om du inte har höjd nog för att göra en fullstall och sedan kasta nödskärm ifall ställen inte löste problemet, eller om skärmen har fått materiella skador till exempel efter en kollision med en annan skärm. Slipper man att kasta nödskärm har man större chans att landa snyggt utan skador.

SÅ HÄR GÖR MAN Att gå in i fullstall är ganska lätt. Nästan alla skärmar går in i fullstall om man drar ner bromsarna helt och håller kvar dem ett tag. Men vissa piloter har så långa bromslinor att de behöver ta ett omtag för att få till det. De piloter som trär handtaget runt handleden bör tänka på att stora händer eller handskar kan göra det svårare att få loss handen om man behöver kasta nödskärm.

När man går in i fullstall vill skärmen snabbt falla ner bakom piloten. Det känns som att ramla baklänges från en stol och det pirrar i magen. Ogillar man den känslan kan man bromsa ner skärmen lite innan man drar full broms. Men själva ingången i fullstall får inte gå för sakta för då hamnar skärmen lätt i rotation. Så bromsa gärna ner skärmen lite, och dra sedan ner resten snabbt och brutalt hela vägen ner. Och håll. När kroppen faller tillbaka ner under skärmen ökar bromstrycket markant och i det läget vill man INTE tappa taget. Så läs armarna ordentligt under selen.

Räkar man dra för mycket broms får man en sämre och mer orolig fullstall och risken för twist ökar.

Flyger man med liggsele bör man i början öva fullstall med en vanlig sittsele först. Sedan, när man tycker att man har koll på hur man gör, kan man börja träna även med liggsele. Då är det lämpligt att man försöker hålla in benen under selen. Dessvärre är det ganska svårt, har det visat sig. Typiskt är att benen står rakt ut redan sekunden efter ställen.

Även små vridningar runt gir-axeln på skärmen kan få liggsele att vrida ganska mycket. Risken för twist ökar betydligt om man försöker spinna eller fullstalla med en liggsele.

SÅ HÄR GÅR MAN UR EN FULLSTALL När man vill gå ur en fullstall måste man sluta göra det som fick den att gå in – genom att sluta dra full broms. Men om man bara släpper upp händerna rakt av kan skärmen ta fart och dyka ner framför piloten vilket kan orsaka nya farligare problem. Så uppsläppet måste vara kontrollerat. Förr sa man så här: Är skärmen bakom dig ska du vänta. Är skärmen framför dig så släpper du upp. Den metoden fungerar fortfarande, men det finns fler. Bland annat den som fungerar oavsett var skärmen befinner sig.

Du faller nu neråt mot marken i fullstall med båda armarna låsta längs sidorna på selen. Ovanför dig pendlar skärmen fram och tillbaka. Faktiskt är det vingpetsarna som pendlar framåt medan mitten pendlar bakåt. Sedan öppnar sig mitten lite mer och pendlar framåt. Denna pendling måste man stoppa och det

gör man genom att släppa upp bromsarna. På vissa skärmar räcker det bara med några centimeter medan man måste släppa upp bromsarna till brösthöjd på andra. Det här läget måste man testa flera gånger för att hitta och det är därför man ska göra flera SIV-kurser, inte minst om man byter skärm.

När man har hittat läget när skärmen slutar pendla kan man släppa upp resten med ett visst motstånd. Är skärmen i det här läget redan långt framför piloten måste man släppa upp snabbt så att den inte hinner pendla bakåt igen och in i en ny fullstall.

Det är dessutom viktigt att släppa upp bromsarna helt så att bromslinorna slackar eftersom skärmen ibland kan hamna i stabil stall. Skulle den ändå göra det trots att du släppt upp helt kan du pumpa med bromsarna tills den börjar flyga igen.

Det är ganska vanligt att skärmen dyker kraftigt under utgången av en fullstall. Så när man släppt upp bromsarna helt måste man vara beredd på att stoppa dykningen genom att snabbt nypa till kraftigt med bromsarna för att skärmen inte ska få en frontkollaps. Samtidigt får man inte nypa den för länge för då pendlar skärmen tillbaka så att du hamnar i en ny fullstall.

TAILSLIDE – NÄR SKÄRMEN FLYGER BAKÅT

Just i det läge när skärmen fortfarande är i stall, men slutat pendla kallas för tailslide. Eller baklängesflygning. I Alporna är det vanligt att lägga ner rätt mycket tid på att ligga i tailslide innan man går ur fullstallen. När skärmen flyger bakåt försvinner innertrycket ur vingpetsarna och det ser ut som om man dragit öron fast med den skillnaden att de pekar framåt istället för bakåt.

Om man lär sig att hålla tailsliden i några sekunder innan man släpper upp slipper man oftast dykningen när skärmen pitchar framåt och den kraftiga dämpningen som då krävs. Även risken för kravatter minskar som annars är vanligt vid utgång från fullstall.

Det brukar ta några flyg innan man lär sig att hitta tailsliden. Men när man väl har gjort det brukar fullstallen plötsligt bli en enkel övning man lätt gör när som helst.

Flyger man med liggsele bör man hålla tailsliden redan vid första pendlingen. För ju längre man ligger kvar i fullstall, ju större risk är risken för twist.

TA BORT KRAVATTER Det är lite ironiskt att fullstall ofta används för att fixa kravatter eftersom nästan hälften av alla utgångar ur fullstall brukar sluta med en just en kravatt. Men så är det bara i början, så träna, träna och träna på att kunna göra fullstall utan att få kravatter.

Samtidigt orsakar dagens skärmar med större sidoförhållande och färre linor också fler kravatter. Så är det bara. Men om man fixar en kravatt med fullstall är det viktigt att veta att det är ingången på fullstallen som tar bort kravatten. Inte hur länge du håller den. Så om kravatten fortfarande sitter kvar så fullstallar du igen och igen så länge du har tillräckligt med höjd. Men får du inte ut kravatten måste du inte alltid kasta nödskärm. Det går att landa med små kravatter om det inte är för turbulent. Mindre kravatter tar du bort genom att långsamt pumpa med bromsen på den sida som kravatten sittet på eller genom att dra i stabilolinan.

Så lycka till nu då! Första gångerna du provar att göra fullstall bör det ske med instruktör under en SIV-kurs och gärna några gånger till innan du gör det live för att fixa ett riktigt problem. Och det här är mitt sätt att hantera fullstall på men det finns flera, så din SIV-kurs kanske har ett annat upplägg. Följ då den instruktörens instruktioner, annars kanske du inte kan få rätt hjälp.

Text: Pål Hammar Rognøy Foto/pilot: Christoffer Andersson



World Paramotor Endurance Cup

I vintras bestämmer jag mig för att delta i en internationell paramotortävling. Jag känner att jag inte vill åka själv så jag behöver en assistent. Jag får med mig min vän Björn Viltarv. Vi har flugit nästan lika länge, så vi vet var vi har varandra. Vi planerar mycket innan vi reser dit, det är mycket att hålla reda på.

Vi lämnar Småland och bilar till Stockholm och på grund av stillastående trafik hinner vi precis med på färjan. Väl framme i Estland så fortsätter vi ner till ön Saaremaa. Här ligger vårt tävlingsområde och vi checkar in på hotellet i Kuressaare.

18.00 är det inskrivning – briefing. Nu började allvaret, mycket information på en gång. Vi får kartor, två GPS-loggers – en för tävlingen och en för säkerheten där piloten går att följa online. Sedan går vi igenom reglerna. Tävlingsformatet paramotor endurance är mycket enkelt. Piloten flyger när det passar med vädret och försöker ta så många turnpoints som möjligt. Flygfönstret är öppet mellan 07:00-21:00 och man får flyga max fem timmar om dagen fördelat på tre flyg och två raster. Allt sköts via loggern som man sätter på och stänger av. Man är dock tvungen att ha en ledig dag, så det blir fråga om mycket taktik.

Kartan vi flyger efter har 92 turnpoints som är 400 meter i diameter. Man kan bara få poäng två gånger på varje turnpoint genom att antingen passera,



landa, starta flyg till nästa punkt, passera, landa, starta och flyga tillbaka och gör om allt igen. Detta är en bra taktik vid kusten. Det finns också dolda waypoints – snakes. Det är linjer man skall följa på kartan och man har ingen aning var de dolda punkterna ligger. Vi väljer att ta bilen upp till ena änden av ön och flyger medvind och jobbar oss nedåt. Vi har fem tävlingsdagar på oss totalt, så alla måste jobba systematiskt. Under tävlingsveckan flyger jag cirka 70 mil.

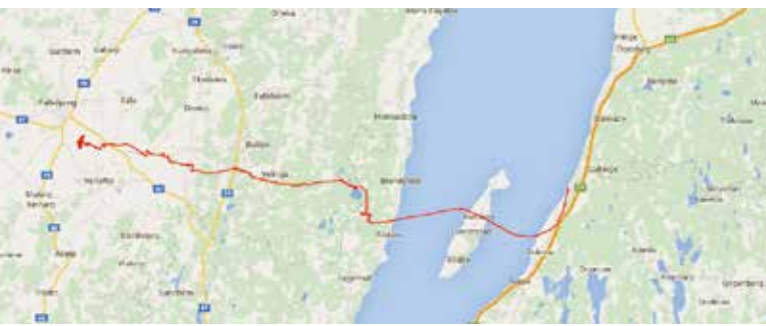
DET ÄR MÅNGA SPÄNNANDE SAKER som händer. En dag flyger jag mitt på ön när termiken och blåsten tilltar. Det är verkligen stökigt så beslutar jag mig för att landa och ta rast. Jag ringer efter Björn och försöker förklara var jag är. Med hjälp av väggkartor och GPS försöker han hitta mig medan jag vilar och solar. Det visar sig att vägar och traktorvägar är rätt lika på kartan, så det tar en stund innan han hittar mig.

En annan gång landar jag långt ut på en udde efter att ha försökt plocka en turnpoint. En sådan här tävling är en hård utmaning för paramotorn kan jag lova, så när jag ska starta igen får jag problem med motorn. Det blir att ringa till Björn igen för att få hjälp. Men dessvärre kommer han inte ända fram på grund av en låst grind. Så

då återstår det bara en sak att göra – att gå! Med elva liter soppa kvar i tanken och med paramotorn och skärmen på ryggen blir det en tuff promenad på tretton kilometer och det tar på krafterna.

Under ett annat flyg hade jag farit runt och tagit en massa turnpoints när jag känner att det är dags och landa. Den här gången försöker jag välja en landningsplats som ligger nära en större väg för att göra det lättare för Björn att hämta mig. Men det visar sig att jag gör min inflygning över en militär radarstation som inte är utritad på kartan, så jag landar på ett kalhygge istället. Skärmen hinner inte nå marken förrän en militär kommer i full fart på cykel. Han visar sig vara trevlig och vi löser situationen på ett bra sätt när jag förklarar vad jag gör där och han även får prata med tävlingsledningen.

PARAMOTOR ENDURANCE är ett relativt nytt tävlingsformat och det här är första gången som den arrangeras som en World Cup. Det är inte så många piloter på plats här i Estland, men det lär säkert bli fler till antalet nästa år. För jag tror verkligen på detta format. Därför tycker jag att vi ska försöka arrangera en Nordic Open Cup i Sverige. Det krävs faktiskt inte så mycket folk för att kunna arrangera en Nordic Open Cup i Sverige. Om Paap Kõlar



och en scoorer kommer till oss och tar med sig transpondrar med mera så behövs inte så mycket mer. Vi kan ordna med kartor och ett lämpligt flygområde. Personligen tror jag en tredagars-tävling vore något att satsa på. Och alla nivåer av PM-piloter kan delta då man själv får lägga upp sina rutter och anpassa sin flygning efter väder och sina egna begränsningar.

Så jag hoppas att min artikel väcker intresse för denna spännande typ av tävling.

Text: Olof Karlsson Foto: Björn Viltarv

Slutresultat:

- | | |
|---------------------------|------|
| 1. Henri Valdmann, EST | 523p |
| 2. Indrek Saaopera, EST | 394p |
| 3. Antii Tuuti, FIN | 376p |
| 4. Timo Smolander, FIN | 252p |
| 5. Lauri Kadakas, EST | 251p |
| 6. Ott Maaten, EST | 245p |
| 7. Olof Karlsson, SWE | 212p |
| 8. Jarno Ora, FIN | 132p |
| 9. Rsheed, KSA | 123p |
| 10. Tommi Kotilainen, FIN | 108p |
| 11. Jaanus Luberg, EST | 107p |
| 12. Aare Rebban, EST | 55p |
| 13. Aref G, KSA | 37p |
| 14. Abdullah, KSA | 11p |
| 15. Taniel Varies, EST | 0p |



Rättvisa plattlandstävlingar snart inom räckhåll?

Att tävla på plattlandet med vinschning som startmetod är svårt. Dagens vinschsystem har sina begränsningar när det gäller antalet piloter som går att få upp samtidigt i luften. Därmed har inte hela startfältet möjlighet att starta i samma förhållanden vilket lett till att gamla klassiska tävlingar som exempelvis Mälarcupen dött sotsdöden.

Men om e-vinscherna visar sig fungera erbjuds helt nya möjligheter för att kunna tävla under rättvisa förhållande även i berglösa landsändar.

Föreställ dig att 20 piloter står uppställda på 50 meters avstånd mellan varandra. Samtliga är ikrokade i varsin e-vinsch som är placerad en kilometer bort, upp mot vindriktningen. Tidigare på morgonen har samtliga i tävlingen informerats om vilket fält som passar bäst för dagens prognos och även fått en preliminär starttid. Idag är det race to goal som gäller. När briefingarna är klar och klockslaget närmar sig gör sig alla startklara.

När startledaren bedömer att förutsättningarna är bra startar tävlingsklockan när startskottet går. Samtliga piloter vinschar upp

sig själva och försöker hitta termik. Så fort någon releasar och börjar kurva kommer de flesta att kunna ansluta till gagglet och tävlingen tar fart. Den som bombar ur hämtar sin egen lina med hjälp av cykel och gör nya startförsök. Först i mål vinner!

Förutsättningen för att en e-vinschcup ska fungera är att samtliga piloter har en egen e-vinsch eller har möjlighet att hyra eller låna en från någon klubb. Om vi lämnar den ekonomiska aspekten åt sidan är fördelarna många. Främst är att hela startfältet kan starta samtidigt så att det är möjligt att köra race to goal.

En annan stor fördel är att tävlingen enklare kan anpassa sig efter väder och vind – i princip skulle man kunna ha alternativa startfält inom en radie på 25-30 mil.

Sist men inte minst skulle man även slippa att hänga i startgagglet i en timme innan starten går, istället blir vinschmomentet en spännande del av tävlingen.

Om e-vinscherna är så nära att kunna köpas över disk som det påstås, kan jag tänka mig att arrangera eMälarcupen 2017 om tillräckligt många är intresserade!

Text & illustration: Lars M Falkenström



Better focus on your instruments

Velodrom sport glasses are your perfect flying companion. They protect your eyes and enhance your vision big time. And when your near vision is flagging, when the text and maps on your instruments become small and blurred, our bifocal lenses (with power lens in lower part of your view) makes navigating fun again. You will once again be able to see both landscape and your instruments clearly.

You can find us at paragliding centres around the world. In Sweden: rpm Sport, Sky Adventures and Skysport. Visit velodrom.se for more info on our latest style "Hector".



Our bestseller:
Daytona Bifocal Dayglow (+1.50 or +2.50)

Velodrom
SPORTS EYEWEAR FROM SWEDEN SINCE 1988

B

Posttidning

Returadress

Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

AIRCONCEPTION

Lätt-Stark-Pålitlig-Bekvämlig-Dynamisk
Världens lättaste paramotor i sin klass



Endast det bästa Material: T9 Titan, 4K Carbon, Diamond Ripstop. Design Enkelhet-Balans-Kraft-Harmoni
Uppmärksamhet på detaljer Motor-Ram-Sele . Oslagbar Prestanda-Tryckkraft-Ekonomi-Vikt

PRISER

Ultimate Delta Aluminium Ram 19,4kg, 66kg tryckkraft: 45.900 kr

Ultimate 130 Titan Race Ram 17,9kg, 66kg tryckkraft: 51.900 kr

Hybrid 130 Titan Race Ram 19,3kg, 66kg tryckkraft: 53.900 kr

Ultra 130 Titan Race Ram 21,5kg, 66kg tryckkraft: 56.900 kr

NiTRO 200 Delta Aluminium Ram, 20,1kg, 75kg tryckkraft: 47.900 kr

NiTRO 200 Titan Race Ram, 19,14 kg, 75kg tryckkraft: 58.900 kr

E-NiTRO 200 Titan Race Ram, 20,1kg, 75kg tryckkraft: 59.900 kr

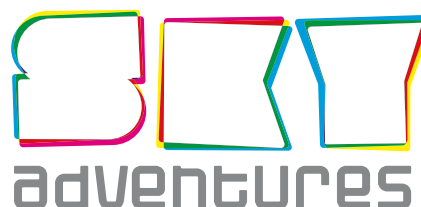
Vikterna anges på kompletta motorer

Levereras med Supairsele Light, carbon propeller, propellerskydd, transportväska, nödskärmsficka

SKYADVENTURES

är Distributör i Sverige, Norge, Danmark, Finland, Island, Färöarna.

Skyadventures har egen verkstad, snabba leveranser på reservdelar. Skyadventures har kurser minst en gång i månaden för paramotor. Air Conception har 2 års garanti



Mer hittar du på skyadventures.se