

HYPNOXIA



SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 4/2016

XC: Rekordåret 2016
PM: Svanstein
HÄNG: Danska öppna

**REKORDSTORT JULNUMMER
MED 36 HIMMELSKA SIDOR!**



Hang över Kebnekaise Foto: Viktor Segerström

Rapport från kansliet

Vintern har gjort sitt intåg. För många har flygaktiviteterna gått i ide medan andra trotsar kyla och snö och flyger ändå. När termiken försvunnit så har nu alla paramotorflygare en klar fördel framför friflygarna. Just runt jul och nyår så är det även många som söker sig söder ut för att hitta både värme, sol och flygmöjligheter. Men för de flesta handlar dessa mörka månader nog mest om att drömma sig till våren och en ny flygsäsong. 2016 blev ett relativt skadefritt år med ett fåtal allvarliga olyckor inrapporterade. Men varje olycka är en olycka för mycket. Låt 2017 bli ett bra flygår med säkerheten främst.

Licensförnyelse

Licensförnyelsen för 2017 precis startat. Inför det nya året gav vi vår försäkringsmäklare hos norska AGS i uppdrag att ta in nya anbud på vår försäkring. Vi fick in 5 svar. Det visade sig att det var vår försäkringsgivare sedan tidigare, XL Catlin som gav oss de bästa villkoren. Vi har således samma försäkring som tidigare nu för 2017 och vi lyckades även förhandla till oss lite bättre villkor.

Precis som tidigare gäller att om du ska flyga utanför EU så bör du absolut teckna en reseförsäkring som täcker olycka i samband med skärmflygning. Vår licensförsäkring täcker endast 50.000 kr (Standard) respektive 100.000 kr (Plus) för akutvård och medicinsk behandling. Hamnar du på ett privatsjukhus och behöver kvalificerad vård så är dessa pengar snabbt förbrukade. Nu är det långt ifrån alla reseförsäkringar som gäller vid skärmflygning. Därför har SSFF tagit fram ett samarbete med Allianz. Du kan läsa mer om denna reseförsäkring på hemsidan under Verksamhet/Licens & utbildning/Försäkringar. Där finns en länk till att teckna försäkringen hos Allianz.

Elevkortet

Vi har nya och uppdaterade elevkort. De finns på hemsidan under Dokumentarkiv/Elevkort. Vid all form av utbildning så ska elevkortet fyllas i och efter avslutad utbildning skickas in till kansliet för registrering. Skicka in elevkortet så snart du är klar. Har det gått alltför lång tid (6 mån.) sedan instruktören signerat elevkortet kan du komma att få göra om utbildningen. När kansliet fått in ditt elevkort får du ett kursutvärderingsmejl att fylla i. Får vi inget svar på detta mejl så kan vårt system inte utfärda en licensbricka. Har du inte fått ditt kursutvärderingsmejl inom 1-2 veckor efter du postade in ditt elevkort så hör av dig till kansliet. Tyvärr fastnar en del av dessa mejl i spamfilter så kontrollera gärna innan du kontaktar kansliet. Vi får ibland elevkort med rekommenderad post. Då kansliet tidvis opererar från annan ort så kan vi då inte hämta ut ett rekommenderat brev. Vi ber er därför att alltid skicka elevkortet med vanlig brevframsändelse. Glöm dock inte att spara en kopia till er själva.

Hypoxia

Vi vet att det var ett antal av er som inte fick föregående nummer av tidningen. Vi ber om ursäkt för detta som berodde på att adressfilen förväxlades med en äldre sådan. Det kan även ha berott på att du har bytt adress. Du kan enkelt adressändra själv på samma inloggning där du registrerar din flygtid. Det går även bra att skicka ett mejl till kansliet så fixar vi det. Saknar du Hypoxia så hör av dig till kansliet.

Allmänflygsäkerhetsrådet

Detta är ett forum som Transportstyrelsen skapat sedan ca 2 år tillbaka. Här samlas företrädare för alla (som vill) utövare av allmänflyg. Skärmflyget finns representerat här. Det hålls ett endagsmöte hos Transportstyrelsen i Norrköping ca. 2-3 gånger per år. Där tar vi upp allt som berör allmänflyg och säkerhet. Transportstyrelsen har även en budget avsatt för säkerhetsfrämjande aktiviteter. Här kan ni söka bidrag till sådana aktiviteter. Jag kan tipsa er om att arrangera en klubbträff där ni t.ex. pratar och informerar om luftrummet runt omkring ert flygställe samt vad som gäller vid cross country flygning. Hör av er till kansliet så kan jag informera mer om detta.

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 kontaktperson(er)). Vi vill även påminna de klubbar som ännu ej har utsett en säkerhetsinformatör att göra detta och meddela kansliet kontaktpuppgifterna till denne.

Vepor och roll-ups

Kansliet har både vepor och roll-ups som ni kan låna kostnadsfritt om ni har något evenemang där ni vill marknadsföra SSFF och skärmflygning. Det är viktigt att ni hör av er i god tid (3-4 veckor) innan ni behöver dessa. Kontakta kansliet så ordnar vi med försändelsen. Vi har även vår lilla informationsbroschyr "Varför fåglarna kvittrar" som även den går att beställa från kansliet.

Kansliet önskar er alla i efterskott en God Jul och med förhoppning att 2017 ska bli ett riktigt bra flygår.

**HP & Wania
Pinaitis Fallesen**



Harald Hulthén under sin Air Atos ovanför Älleberg. Foto: Shulamita Hulthén

Halloj!

Äntligen går vi mot ljusare tider! En ny säsong väntar och jag blir alltid lika pirrig när jag tänker på all termik som väntar så fort solen orkar över horisonten igen. Dessutom är det nog även många med mig som skaffar en ny skärm inför nästa år och det är ju alltid otroligt spännande att få testa något nytt och lite vassare!

2016 blev ett rekordår i bokstavig bemärkelse. Lars-Anders Jonsson och Stefan Rolén har återigen bevisat att även vi svenskar kan flyga långt, både på hemmaplan och utomlands. Roléns nordiska rekord på 354 kilometer som han satte i Brasilien i höstas heter verkligen duga. Läs om deras rekordjakter. Vem blir förste svensk över 400? Samtidigt har det inte varit några större olyckstillbud under det gångna året och vi får hoppas att den trenden håller i sig även under kommande år.

Min strävan är att hela tiden försöka utveckla Hypoxia i den mån det går både när det gäller innehåll och utseende. Därför provar vi ett nytt tryckeri för det här numret för att få lite glansigare sidor och bättre bildkvalitet. Dessutom bjuder vi på några extra sidor eftersom jag fått in ovanligt mycket material den här gången.

Stort tack till alla er som bemödat er med att skriva om era äventyr och erfarenheter. Det är oftare betydligt lättare sagt än gjort att få till en text, och jag vet att jag har tjatat en del på vissa. Hoppas ni tycker att det var värt mödan. Jag har dessutom fått förtroendet från SSFF att vara redaktör för Hypoxia även under 2017 och det ser jag verkligen fram emot. Tack!

Hoppas ni alla får en God Jul och ett Gott Nytt flygår!

**Lars M Falkenström
Redaktör**



- Ny annonsplats 4**
- Tävlingskommittén 5**
- Rolles nya rekord 6**
- Danska öppna i hängflyg 8**
- Instruktör Hulthén 12**
- Sälen - inte bara skidor 14**
- Vinter i Österrike 18**
- Svanstein Paramotormeet 20**
- Kebnekaise 24**
- Kristinas SIV 28**
- Instruktörsseminariet 33**
- Flyg mer - även på vintern 34**

HYPOXIA

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

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: Stefan Rolén, Thomas Hylander, Harald Hulthén, Stefan Atterlid, Ella Atterlid, Tomas Almbo, David Bengtsson, Patrik Heikkilä, Roger Anttila, Viktor Segerström, Frida Brännlund, Kristina Gerard, Eva Mac Lachlan, Simon Wigenstedt, Göran Rudling, Björn Hårdstedt, Lars-Anders Jonsson, Jorgo Bilis 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: December 2016, Ljungbergs Tryckeri



Utbildning arrangeras kontinuerligt februari - september
Grundkurs, fortsättning, berg, samla flyg, pilot 1/2, avrostning, konvertering hang, termik, distans, tandem, paramotor, vinsch - till alla licenser o nivåer

När gick du en SIV kurs senast? Eller har du aldrig gått en? Ny skärm? Då är det dags! Vi har SIV kurser under perioden juni-september

Professionella och entusiastiska instruktörer med lång erfarenhet

Boende i Lake Lodge - direkt vid landningsplatsen Draklanda



WINTER SALE på skärmar och selar under Januari och Februari.
Beställ din nya skärm/sele SENAST 28 februari och få 10% rabatt.
Mycket nytt från tillverkarna på gång under början av året.
Några av skärm nyheterna är Ozone Geo5 och U-turn Blacklight2.
Selar: Sup Air Altirando3, Ozone Ozium2, Ozone Forza.

Vi håller nu på att göra klart höstens reseprogram - håll utkik på vår hemsida - nya resmål på gång



GliderZone

Stad eller Postnummer

75 km radie

Utvalda annonser



WeatherFlow WEATHERmeter
SEK 795



Crispi Skärmflygkängor (s...
SEK 1.200

Om Oss

Snabbsök

Senaste

GliderZone - köp & sälj

Fenixmedlemmen Göran Rudling anser att det länge har saknats en bra annonsplats för skärm- och hängflygare. Han har därför skapat GliderZone. För att göra det så enkelt som möjligt för köpare att hitta vad de är ute efter är annonserna kategoriserade. Det innebär att annonskategorier kan bevakas och att sökfunktionerna är bra.

Vill man till exempel ha en sele för skärmflyg kan man bevakas just den kategorin. Då får man ett mail med en beskrivning av annonsen och en länk i samband med att en annons publiceras i just den kategorin. Om man söker en begagnad EN B-skärm i ett visst prisintervall och som är yngre än tre år går det att visa enbart de annonserna. Vill man bara ha en snabb överblick av alla annonser i de olika kategorierna kan man givetvis få det också. Annonssplatsen är skapad för att köpare kvickt ska kunna finna det de söker utan att behöva scrolla igenom långa listor. Förutom prylar kan man även annonsera om utbildningar, resor, filmer och allt sånt som har med skärm- och hängflygning att göra.

Att annonsera på GliderZone.com är helt gratis och annonsen ligger ute i 60 dagar. Om varan inte blir såld kan annonsen förnyas utan kostnad. Till varje annons kan man också ladda upp fem bilder, så att köparen får en bra uppfattning om varan.

Med tanke på de sajter som redan finns för begagnade flygprylar återstår det dock att se om sidans funktionalitet lyckas locka till sig tillräckligt många användare för att GliderZone ska kunna överleva på lång sikt.

Text: Lars M Falkenström

AKTUELL RANKING

CROSS COUNTRY

1. Matts Eliasson 149.0 p
2. Nils-Åke Carlsson 147.5 p
3. Lars A Jonsson 137.2 p

1. Johanna Lönngren 48.5 p
2. Anna Hadders 35.3 p
3. Anna Rydh 25.1 p

AKRO

1. Emil Selin 84.9 p
2. Pål Hammar Rognøy 69.5 p
3. Mikael Kjellman 28.4 p

1. Linda Kits 15.8 p
2. Johanna Hamne 12.2 p
3. Martine Eng 9.1 p



Nordic Open/SM 2017

Nordiska mästerskapen kommer att äga rum i Kobala, Tolmin i Slovenien. Tävligen arrangeras av Brett Janaway som är välkänd för sina välorganiserade tävlingar som till exempel British Open.

NM/SM äger rum under 27 augusti-2 september och registreringen kommer preliminärt att öppna den 22 januari.

De nordiska länderna kommer att tilldelas 28 platser vardera under de första två veckorna. Ett urval kommer att göras via ranking baserad på WPRS. Mellan vecka två till sex står det fritt för alla nordiska piloter att registrera sig. Efter vecka sex är registreringen öppen för alla piloter oavsett nationalitet.

Boka in detta i din kalender redan nu!

Simon Wigenstedt



Larsa - rekordpöjken från Åre

Under det gångna året har en rad gamla rekord i Sverige raderats. Lars-Anders Jonsson från Åre, står bakom tre av de nya rekorden. För honom började rekordjakten för två år sedan med ett ökat engagemang för Svenska Distansligan bland Årepiloterna.

- Det var Patrik Nietlisbach som i smyg började deklarerera sina distanser för att få fler poäng per flyg, och det utan att tala om det för mig på start. Så då började även jag att planera mina flyg för att kunna göra längre distanser. Men jag tog det ett steg längre. I början missade vi tyvärr en del poäng, eftersom vi gjorde felaktiga deklARATIONER. Så det krävs både kunskap och tid för att planerade flyg ska lyckas.

Trots det har Larsa redan skrapat ihop tre nya rekord i år. Deklarerad distans har han hittills tagit tre gånger, varav två gånger i år med 110 km och 130 km. 2015 delade han rekordet för deklarerad distans med tre andra piloter efter en lyckad tävlingstask i Kittelfjäll på cirka 105 km. Dessutom har han gjort en triangel på 53 km och en out and return på 54km. Samtliga rekord är godkända av SSSF men väntar på bifall från Flygsportförbundet.

Flygkompisen Fredrik Lindholm är ofta med när Larsa är ute och flyger. Tillsammans med Patrik och Pål Hammar Rognøy kan de planera flygrutter flera månader framåt i tiden.

- Lindholm och jag håller samma nivå, så han är perfekt att ha med i luften. Vi brukar sätta oss framför en storbildskarta och markerar punkter dit vi vill flyga som vi sedan lägger in i XC Planner. Några lokala, mindre erfarna piloter, har visat att hittills oprövade sträckor också är flygbara. Så det finns många sträckningar kvar att upptäcka. Särskilt roligt är det att visa piloter i södra Sverige att det faktiskt går att flyga långt även från Åre.

Problemet med Åreområdet är att det är ont om vägar utanför tätorterna, men det avskräcker inte Årepojken. För Larsa och hans kompisar är även sugna på att flyga distans i den obebyggda och väglösa fjällvärlden söder om Åre. Det som lockar är själva utmaningen i sig, då en bombning kan innebära en vandring på flera timmar för att komma tillbaka till civilisationen.

Längsta sträckan som hittills gjorts från Åre är 240 km. Det var Fredrik Lindholm och Pål Hammar Rognøy som flög ända ut till östkusten men passerade ett luftrum som de trodde var stängt, så rekordet blev inte godkänt.

Larsa är positiv till rekordjakten då det sporrar mer erfarna piloter i Åre att testa sina gränser och målsättningen för 2017 är redan klar:

- Då ska vi över 200 km i fri distans och även få till trianglar och out and returns på över 100 km. Den prestandaökning som skett på senare år med skärmarna, gör att fri distans på över 300 km numera är fullt möjligt även i Sverige.

Text: Lars M Falkenström



Starten i Quixada är ökad för den starka vinden och brutala termik. Killen i mitten är Josh Cohn – en av de mer inflytelserika medlemmarna på Paragliding forum.

Rolle rockar i Quixada **Nytt nordiskt rekord!**

Sveriges vassaste distanspilot just nu är Stefan "Rolle" Rolén. Han sätter rekord efter rekord och distanserna blir allt längre. Efter att ha satt svenskt rekord i distans under året med 180km har han nu även satt nordiskt rekord under sin senaste utlandsresa. Drömgränsen för många piloter på 300 km slog han redan andra flygdagen. Brasilien levererar!

Så blev det en tur till Quixada igen då. JärnJanne (Janne Järnesjö) hade tjuvstartat och var där redan i oktober och drämt till med 300km på första flyget. Sedan var det ett gäng från Portugal som gjorde flera flyg över 400. Och brassarna själva slog ju världsrekordet redan i början av oktober, fast då från Tacima nära kusten... Så kanske var man lite sent ute?

Gör första flyget med den splitt nya skärmen Ozone Zeno den 5 november och är lite jetlaggad, så det blir en planerad landning i Madalena efter 75km.

Två dagar senare ser det riktigt bra ut och första 200km går bra fort, men sedan så saktar det av. Kommer upp mot Pedro segundo vid halv tre när det börjar överutvecklas. Får ta en annan bana för att undvika regnet och landar till slut efter 345km. Det flyget hade kunnat bli riktigt långt om inte molnen blivit för stora. Något som skulle visa sig bli ett problem under många av dagarna.

Sedan börjar det att blåsa och jag blir kvar på backen i fyra dagar. Det blir några korta fönster tidigt på morgonen som det går att starta. Några piloter prövar, men man måste vara riktigt på hugget för att hinna med det.

Den 14 november blir det ett heldagsflyg till. Jag hade deklarerat 320km, men det går sakta och överutvecklar igen, så jag blir tvungen att landa vid det gamla deklarerade rekordet vid Pedro 2 igen. För övrigt ett av de mest krävande flyg jag gjort med blåtermik och ett riktigt elakt inversionsskikt att gå igenom. Ser ett antal stora dustdevils och dessutom är det mycket vind i början av flyget, men som senare avtar. Efter Tabosa är det sidvind och till och med lite motvind på sina ställen.

TVÅ DAGAR SENARE SÅ ÄR det jag och ett gäng colombianer som ska försöka flyga ihop vilket är mycket svårt tidigt på morgonen med en molnbas på bara 1000 m. Det går i knappt en timme, sedan så kommer jag lite efter och de hittar blåsan och jag speedar dit men får inget av den när jag kommer in 100 m under...

Men de landar efter ett par timmar, medan jag lyckas hålla mig i luften hela dagen tills det blev...? Naturligtvis överutvecklat igen! Men jag lyckas flyga runt de största molnen och landar sedan efter 334km mitt i en fotbollsmatch. De ser lite misstänksamma ut på avbytarbänken när jag säger att jag kommer från Sverige, Svecia! El sueco! Men det blir ingen direkt respons på det. Då säger jag Ibrahimovich! Då blir de glada och vi blir kompisar.

Jag packar sedan ihop skärmen och håller på att svettas ihjäl i den fuktiga luften. Samtidigt springer killarna och spelar fotboll och är inte ens fuktiga i pannan, medan jag svettas som en gris i en finsk ångbastu!

Nåväl, retrieven kommer redan innan jag hunnit packa klart och det är ju kanon för då hinner jag ju flyga imorgon med. Men det visar sig att vi skulle hämta en pilot till. Joanna de Grigoli Joanna hade flugit 300km på sitt premiärflyg och befinner sig lite söderut från mig. Men vi kör fel och hittar henne inte förrän klockan nio på kvällen efter att ha kört på kostigar i tre-fyra timmar.

På vägen hem i bilen vaknar jag till av att chauffören sitter med nervevad ruta och kör i 30 km/h samtidigt som han sitter och slår sig själv med handflatan på kinden. Så jag tar över ratten och kör resten av vägen. Vid halv fyra på morgonen är vi hemma igen och då är det bara en halvtimme kvar till frukosten serveras...

Trots det är jag på starten dagen efter och är förvånansvärt pigg. Det börjar se riktigt bra ut så jag beslutar mig att starta. Jag kommer lågt ett tag vid Castello, men ett gäng fåglar räddar mig och jag får en fin konvergenslinje under några mörka moln på slutet som jag vågar följa längs ytterkanterna. Jag landar återigen på en fotbollsplan efter 358km. Den var helt tom på folk de första minuterna, men sedan kom hela byn. De lotsar mig till en cantina som har kalla öl och hängmattor och livet känns helt okey trots att retrieven kommer fyra timmar senare! Och det blir samma visa den här gången, så jag låter chauffören sova några timmar på hemvägen. Räknar ändå med att det måste bli sovmorgon för egen del ändå.

Allt som allt blev det fyra heldagsflyg på 278-358km. Jag gjorde två taktiklandningar för att det gick för sakta och endast en bombning i år, så det får man vara nöjd med. Drömmen om 400km finns kvar till senare och att lyckas flyga 693km på 34 timmar är man ju rätt nöjd med också...!

QUIXADA ÄR ETT UNDERBART STÄLLE att flyga på men som man måste ha full respekt för. Inget annat ställe kan ge en så rejält med stryk som det här. Redan klockan sju på morgon är turbulensen brutal i både inversionsskikten och längs läsidorna

efter start! Och det håller på till fyra på eftermiddagen. Först då kan det bli lite smörig kvällstermik. En bra jämförelse är om man har varit i Valle de Bravo och flugit vid Crazy mitt på dagen. Tänk er den termiken och lägg till stark vind så förstår ni kanske vad jag menar.

Men ingen dag är den andra riktigt lik. Ibland blåser det apa på morgonen, men vid tio-elva kan det vara helt ok! Då kan det fortfarande vara fullt möjligt att hinna flyga mer än 200km, så man får välja sina dagar.

Men Quixada är inte för alla. Man bör verkligen ha en mångårig erfarenhet av distansflyg och vara i bra trim både flyg- och konditionsmässigt för att orka med de långa dagarna och samtidigt flyga säkert och framför allt, landa säkert. Vi har varit förskonade från olyckor de gånger jag varit där! Troligen beror det på att det är mycket erfarna piloter som flyger här. Flera tillbud har det dock varit och då har stark vind vid landning varit den största orsaken. Läs gärna Joanna de Grigolis text om hennes 400 km flyg. De första 300 km tordes hon inte landa, då hon flög med över 100 knuck i medvinden.

De senaste åren har det regnat väldigt lite, så råder torka och stor brist på vatten i området. Dustdevils ser man i stort sett varje dag, vissa rejält stora. Om det beror avskogningen eller El Niño låter jag vara osagt, men något är det...

Jag hoppas de får regn där i vinter. För trots att man är kass på portugisiska och försöker göra sig förstadd med nån spanskvariant, så är invånarna de trevligaste och mest hjälpsamma man kan träffa.

Text och bild: Stefan Rolén

www.saiaparavoar.com.br/site/joanna-voa-400km-em-quixada-um-relato-emocionante/





Fasterholt 29 maj-4 juni 2016: **Danska öppna i hängflyg**

Joakim Hindemith har länge propagerat för denna tävling, som brukar gå av stapeln i Fasterholt mitt på Jylland första veckan i juni. I Hypoxia nr 1/2015 finns ett trevligt reportage där han förklarar varför. Jag kan inte annat än hålla med! Jylland är fantastiskt att flyga cross country på. Särskilt för oss svenskar som är vana vid skog, skog, skog och enstaka landningsmöjligheter. På Jylland är förhållandet omvänt, öppet och massor av landningsmöjligheter med enstaka skogsdungar. Marken, som till stor del består av sand, genererar dessutom fin termik.

Jag ångrar att jag inte tagit mig tid att åka till Fasterholt tidigare, men i år var det dags och jag åkte tillsammans med Tommy Nilsson, Per Andersson och Joakim Hindemith. Det skulle visa sig bli min bästa tävling hittills. Här följer ett referat sett från mitt perspektiv.

HEAT 1, 29 MAJ

Ganska låg molnbas, cirka 800 m med en hel del moln. Vinden är måttlig från omkring ost, så banan sätts med mål på västkusten och en brytpunkt ungefär halvvägs. Total längd 51 km.

Det är min första start med markbogsering på många år och jag vet inte om att man kör med vändhjul. På väg upp i lufthavet spanar jag febrilt efter bogserbilen, men ser den inte eftersom den kör emot mig och jag tittar för långt fram. Detta resulterar i att när jag tycker att det inte stiger längre och ska releasa så är jag i praktiken på väg ner igen med ett ganska kraftigt drag i selen. Jag får därför inte loss releasen med en gång utan det krävs ett par försök där jag får ta i ordentligt! Loss kommer jag, men det kunde ha slutat illa. Man kanske ska kolla upp startmetoden lite bättre först...

Det är ingen större konst att hitta termik och vinden gör att man driver i rätt riktning. Men molnbasen är låg så det känns lite ovant att ge sig iväg på sträcka 6-800 m över marken. Jag lyckas ta mig nästan halvvägs och landar på en åker nära ett stort skjutfält. Betydligt bättre går det för både Tommy och Jocke som båda landar i mål, trots att de aldrig var högre än 800 m. Vann heatet gjorde Nils Ole Dalby.

HEAT 2, 1 JUNI

Efter att både 30 och 31 maj blivit strukna på grund av dåligt väder är det dags igen. Molnbasen är nu betydligt högre, nästan 1500 meter med enstaka cumulusmoln och vinden är måttlig omkring nordost. Med måttlig vind menar jag en medelvind på omkring 5 m/s. Jämfört med vårt hemmafält som är omgärdat av skog så kan man flyga i betydligt mer vind på Jylland eftersom det inte är lika mycket skog där som genererar turbulens.

Banan går även denna gång ut till västkusten med en brytpunkt. Men sista benet har en mer nordlig riktning vilket innebär sidvind sista biten och den totala sträckan är 59 km.

Denna dag får jag lära mig en ny läxa – att lyssna ordentligt på briefingen! Eftersom det finns många kontrollerade luftrum både norr och söder om Fasterholt gäller det att hålla koll på gränserna



Topptrion. 1:a Mikkel Krogh i mitten, 2:a Nils Ole Dalby till vänster om Mikkel och trean Flemming Lauridsen närmast kameran.



och även höjden. Med första dagens låga molnbas var det inget problem, så det är inget jag tänker på den här gången heller.

Flygningen går mycket bra, det är lätt att ta sig upp och tillsammans med Per och en till beger jag mig mot första brytpunkt. Enstaka cumulusmoln visar vägen. Snart kan man se den danska västkusten med milslånga stränder både norrut och söderut. Vid Ringköbing Fjord bildar stranden ett "rev" utanför. Fantastiskt vackert! Söder om fjorden tar jag min sista blåsa och toppar ut strax under molnet för att med säkerhet kunna glida i mål. Jublande glad inser jag att jag kommer att gå i mål för första gången i en tävling. Målet är ute vid kusten, men jag har så god höjd att jag väljer att glida in en bit över land och landa på en åker istället för att riskera turbulens från sanddynerna när vinden kommer från land. Även Per går i mål, men han landar på ett annat fält.

Men säg den glädje som varar. Via telefon får jag höra av Tommy att en olycka har hänt på starten. En av de danska piloterna har fått ett kast i samband med landning och flugit in i ett träd. Han har skadat sig rejält och blivit hämtad av ambulans. Senare visar det sig vara flera benbrott, men att han troligen kommer att bli helt återställd. Vid så pass mycket vind som råder under tävlingen är det viktigt att inte flyga i lä av skogsdungar eller liknande, det kan lätt generera i ett kast som är svårt att häva med en hängglidare och man blir passagerare istället.

Lite senare, när jag lämnat in GPS:en för registrering kommer nästa dåliga besked. Jag har flugit för högt och kommit upp i TMA. Det är inte bara jag utan flera andra som har gjort samma sak, däribland Per. Så vi blir diskade från dagens heat, 0 poäng! Surt! Vann heatet gjorde Mikkel Krogh.

HEAT 3, 2 JUNI

Det är få moln med en bas ungefär som gårdagen samt en ostlig vind på 6-7 m/s, vilket är i mesta laget. Med facit i hand kanske heatet borde

strukits. Banan är även denna gång som ett dog-leg västerut. Total längd 61 km. Jag gör ett startförsök, men den kraftiga vinden blåser sönder termiken och gör den svårfångad. Blåsorna kommer också i cykler vilket syns tydligt på molnen som oftast trasas sönder direkt efter bildandet. Men vid de lite kraftigare cyklerna håller de längre och blir större.

Jag lyckas inte ta mig upp och landar ganska omgående på fältet igen. Trots att det är så öppet är det rejält stökigt och man får parera snabbt för kast vid landningen. Jag tycker inte det känns säkert så jag avstår från att göra fler startförsök. Men rätt många kämpar på och kommer iväg till sist, om än inte så långt. Tommy landar på segelflygfältet en halvmil väster om FASTERHOLT och Jocke gör dessvärre en "groundloop" vid landningen i den kraftiga turbulensen och knäcker yttre vingrör. Därmed är det slutfluge för Jocke denna tävling. Per avstår också från fler startförsök och blir kvar på fältet.

Endast två piloter gick i mål, Nils Ole och Mikkel. Snabbast var Nils Ole som därmed vann heatet.

HEAT 4: 3 JUNI

Få eller nästan inga moln på himlen idag med bas på omkring 1500 meter. Vinden är betydligt svagare, ungefär 4 m/s från ost. Banan är 60 km med ett dog-leg väster och norrut.

Efter start är det ganska kämpigt att komma över inversionen på 800 meters höjd. Först efter ett antal kilometer lyckas jag ta mig igenom så jag kan ta lite höjd för att passera ett större skogsparti. Efter att ha toppat ut på ca 1450 m glider jag vidare mot första brytpunkt och tar den. Hittar inga som helst blåsor på vägen och kommer riktigt lågt. Ser ut ett fint landningsfält, men på cirka 200 meter får jag en jämn och fin blåsa som tar mig upp igen. Jag glider vidare mot hägrande moln längre norrut, men når aldrig fram till dessa utan står på backen efter 42 km och nästan två timmars flygning. Ingen av oss svenskar går i mål, men Tommy är nära och landar endast fyra km kort.

Vann heatet gjorde Flemming Lauridsen.

HEAT 5, 4 JUNI

Till skillnad från övriga dagar är vinden från väst och mycket svag. Få cumulus med en bas på över 2000 meter och varning för CB med åska under eftermiddagen. Banan sätts därför som en 54 km triangel österut med start och mål på hängflygcentret i FASTERHOLT.

Det ska visa sig bli svårt att ta sig upp efter start. Termiken som kommer och går i cykler är mycket svag, flera deltagare behöver därför flera startförsök. Men de flesta kommer iväg till sist, utom Per, jag och Fredrik Vincents. Efter fyra startförsök där jag knappt känner av en endaste gnutta termik är jag nära att ge upp. Men Per föreslår att vi ska vänta en halvtimme så kanske vi får en ny termikcykel och kan göra ett nytt försök. Sagt och gjort, vi avvaktar. Efter en halvtimme ser jag cumulusmolnen växa till sig igen och blir ivrigt att komma upp. Jag är därför först på startvagnen och Per och Fredrik ställer sig i kö. Precis innan jag ska starta hör jag hur man ropar att första tävlande är på väg in i mål.

Efter release hittar jag nästan direkt en blåsa och efter ett par varv inser jag att nu är det andra grejor på gång. Tar mig snabbt upp till 1700 meter och ser att Per och Fredrik också är på väg upp. Halvvägs mot första brytpunkt ligger ett fint cumulus lite norr om kursen. Jag väljer att gå mot det, för då skulle jag även få lite mer

distans till det ganska närliggande TMA:t söderut. Toppar ut på ca 1800 meter och glider mot första brytpunkt som jag tar utan problem och vänder därefter norrut mot andra brytpunkten.

Jag hittar en ny blåsa som är ganska stökig och inte särskilt homogen. Tar en stund, men till sist tar jag mig upp till bas som nu nästan är på 2200 meter. Glider mot tredje brytpunkten som ligger precis före ett stort moln där man kan ana tendens till ett CB-städ. Det regnar också ganska kraftigt under det, men mycket lokalt. Jag tar brytpunkten och vänder mot mål. Efter endast någon kilometer väntar där ett nytt fint litet cumulusmoln som jag kurvar mig upp under. Men regnet och det växande CB-molnet ligger nu hotande nära, så jag följer med upp till 2000 meter sedan drar jag full VG och styr kosan mot målet som ligger knappt 20 km bort. Det känns som om CBt växer och att jag inte kommer bort från det, så jag speedar på rätt bra och håller drygt 80 km/h en stor del av tiden. Spanar också ivrigt mot målet men ser det inte. Jag sjunker inte så mycket och inser att jag nog kommer att klara mig i mål utan att behöva kurva. Bara inte åskmolnet kommer ifatt mig och ställer till problem...

Till slut ser jag målet och kan glida in över det på 300 meters höjd. Gör ett snabbt landningsvarv och landar perfekt framför klubbstugan på centret. Min bästa stund som tävlingspilot! Vid loggningen visar det sig att jag har snabbaste tiden av alla, med knappt två minuter tillgodo på Nils Ole! Det får jag tacka åskmolnet för, annars hade jag aldrig speedat på det sättet.

En viktig lärdom i hängflygsammanhang - ge aldrig upp även om det ser hopplöst ut. Det kan komma en ny termikcykel som gör att bli hur bra som helst!

Tack vare den tursamma vinsten i sista heatet hamnar jag på en fjärde plats i totalen. Om än ganska många poäng efter trean som är Nils Ole. Två blev Flemming och vann gjorde Mikkel. Totalt var vi 14 deltagare, fyra svenskar, en norrmän, en schweizare och resten danskar.

Sammanfattningsvis blev det en riktigt välorganiserad tävling där upphämtning ingick. Nära, billigt, trevlig gemenskap, bra flygförhållanden och så fick man kröna allt med en heatseger sista dagen! Gissa om jag vill åka hit igen. Kan starkt rekommenderas, hoppas vi ses där nästa gång.

På Youtube finns en film jag klippt ihop från tävlingen:
www.youtube.com/watch?v=h7vOSDW0Ls8

Text & foto: Thomas Hylander, Skånes Drakflygklubb



En välbehövlig vätskepaus efter dagens tävling. Från vänster: Werner Zbinden, SUI, Nils Ole Dalby, DEN, Joakim Hindemith, SWE, och Per Andersson, SWE.



Harald Hulthén

I huvudet på en: **INSTRUKTÖR**

JAG BÖRjade MIN FLYGKARRIÄR vid 18-års ålder med att testa backglidning från Isaberg, vilket jag fortfarande uppskattar. Vandrigen upp till toppen, att glida ner och följa liftgatan med tajta svängar för att hålla sig tätt intill marken.

Egentligen hade jag inte tänkt att flygning skulle bli mitt största intresse, utan i början var det fotboll som gällde. Men ganska snart förbjöd jag fotboll på helgerna till förmån för flygningen.

Jag är medlem i Värnamo frisksportklubb, där jag har vuxit upp och fått många av mina värderingar ifrån. Det är en grupp som fokuserar på hur vi skall leva för att må bra och ha kul tillsammans genom att man bryr sig om både sig själv och andra. Det krockar lite med skärmflygsverige med sina många individualister.

Jag bor i Småland och eftersom landskapet mestadels är platt så införskaffade klubben tidigt en vinsch, som fungerade sådär. För svag motor för tandem och ingen linförare vilket resulterade i en del lintrassel. Så en ny vinsch byggdes och vi lyckades få till en väl fungerande vinschverksamhet. Vinschningen passade vår klubb väldigt bra vilket under många år gjorde att jag och Åke Kindblad placerade oss bra i distansligan. Idag är vinschverksamheten på utdöende till förmån för hangflygning från Ålleberg och i trakterna runt Jönköping, vilket jag tycker är synd. Vinschning har en högre potential för de som satsar på XC-flyg, men gör det svårare för mediokra piloter att hålla sig kvar i luften.

Skolning bedrevs mestadels på kvällar efter att vi själva hade flugit under dagen och på resor. Vågå i Norge var länge klubbens favoritresmål, där vi kombinerade flygning med klättring, forspaddling och grottkrypning för de som inte flög. Vågå är ett fantastiskt flygställe som skulle kunna utnyttjas betydligt mer än vad det görs. Men som över hela Norden är det ibland för mycket vind för skärmflygning. Många skärmflygare skaffar en liten snabb skärm för att hanga även på blåsiga dagar. Men jag ville flyga termik även med lite mer vind och i tuffare förhållanden. Så Werner Johansen, en känd HG-profil från Norge, påverkade mig till att även börja med hangflygning.

Vid svaga förhållanden väljer jag flygskärmen med sin tajta kurvradie och möjlighet att landa nästan över allt. Starka och blåsiga dagar väljer jag hangglidaren, gärna med flygbogsering om det erbjuds, vilket är ett bekvämt sätt att komma i luften.

RÄKNAR JAG IHOP FLYGDAGARNA i Alperna kommer jag upp i minst ett år sammanlagt. Alperna är fantastiska, men samtidigt måste man ta mer hänsyn till vädret. En perfekt flygdag i Alperna för mig börjar med en tidig vandring upp med skärmen. Sedan flyger jag ner och äter frukost. Sedan startar jag igen med hangglidaren när termiken är som starkast och flyger några timmar till.

Sedan tio år tillbaka har jag haft familj, vilket är en viktig del av mitt liv. För att kunna kombinera familjelivet med flygningen skaffade vi husbil, med dealen att när det är bra flygväder så får jag flyga medan min fru bestämmer vad vi ska hitta på vid dåligt flygväder. Parawaiting förvandlas till familjetid.

Ibland får jag frågan vilket flygställe i Alperna som är bäst. För mig finns inget ställe som är bäst. För mig är det ett nöje att flyga från många olika flygställen, vilket underlättas med husbil samtidigt som man kan välja att åka dit där flygvädet är bra. I början av min skärmflygkarriär levde jag betydligt mer spartanskt. Tältade i fjällen i februari, liftade upp till Brunstorp och sov under bar himmel, eller bodde med Ulf Hindsén i en VW Golf i två månader i Spanien för att kunna flyga så mycket som möjligt.

Idag bedriver jag ingen grundskolning utan endast vidareutbildning för blöand annat Skärmflygklubben Göteborg. Det är en klubb som jag tycker har ett mycket bra upplägg och som andra klubbar kan lära sig av.

Eftersom min fru kommer från Filippinerna reser vi dit ibland. I år hade jag bestämt mig för att ta med mig flygskärmen, bogserlina och våg. En gammal Willys-jeep kunde jag låna. På väg upp till vulkanen Mount Pinatubo passerar man ett militärområde som under torrperioden är som en stor sandslätt. Jag hade redan frågat om lov att få bogsera om ingen militär verksamhet pågick. Väl på plats så gick det inte som jag planerat, så jag började leta startplatser i bergen istället. Genom att lusläsa Googlemaps om kvällarna och leta startplatser med motorcykel på dagarna hittade jag några tänkbara ställen.

Genom att hugga ut två starter kunde jag lägga ut skärmen men det var inte så bra flygställen. Sedan skaffade jag en machete för att kunna hugga mig upp för djungelsluttningar. Mitt sjätte flygställe var det första som var hyfsat. Det låg i en dal som bara kunde nås med motorcykel och var ett flackt berg med mest gräs. Det var som att göra en lång backglidning och vinna några få meter för var tionde meter man flög. Men termiken var bra. Nackdelen var att det var svårt att lämna dalen. Bakom berget var alla berg och dalar täckta av djungel utan varken vägar eller landningsplatser. Framför en bergskedja som var flack på andra sidan med djungel. Jag lyckades ta mig över en gång men skulle egentligen velat ha större marginal. Sjunde flygstället var dock riktigt bra. Tyvärr blev det inte mer än fyra flygdagar från detta flygställe, men jag hade fått ett nytt intresse – att leta flygställen! Så när jag kom hem till Sverige igen började jag leta nya ställen. Efter att pratat med Anders Mantler gav han mig ett tips om en igenvuxen hangflygstart någon mil norr om Ålleberg – Plantaberget. Det håller nu på att göras iordning. Nu jobbar jag även för att få till en start vid ett termiskt hang vid Ätrafors i Halland.

Jag brukar säga att jag är en 95%-are. Jag har en förmåga att få mycket gjort, men de sista fem procenten brukar ta väldigt lång tid. Därför skulle det vara väldigt bra ifall någon som läser detta kan tänka sig hjälpa till, så att hangen hinner bli klara i tid till kommande säsong.

Text: Harald Hulthén Foto: Shulamita Hulthén



SÄLEN

– inte bara skidor

Nästan alla skidåkare i Sverige har någon gång varit i Sälen. Men bland skärmflygare är Sälenfjällen ett utforskat flygområde för många. Området erbjuder bra och lättillgänglig flygning i nästan alla väderstreck. Och är, för att vara i svenska fjällen, ett relativt vädersäkert område. Det finns startplatser som nås med stolliftar för vindriktningarna V, NV, SV, N, NO och O. Detta innebär möjlighet till att samla många höjdflyg då landningarna ligger väldigt nära stolliftarna. Om det blåser sydliga vindar, finns det också flygning, men då behöver man hika en del. Vårvintern i Sälenfjällen bjuder ofta på riktigt bra termikförhållanden!

Sälen lockar turister under i princip hela året. I maj och juni är det dock stiltje på riktigt i Sälenfjällen. Det vi säkert vet är att inga liftar går då, men om det är snö, barmark eller något där emellan är svårt att förutspå. Det är inte helt lätt att veta vad som kan erbjudas, så de flesta som arbetar inom turistnäringen passar då på att ta ett break.

Från och med midsommar och framåt lever bygden återigen upp. Butiker och restauranger slår upp sina dörrar, eventen avlöser varandra och bilarna har bytt ut takboxarna mot cykelställ. Mtb-cyklister, traillöpare och vandrare samsas om grymma leder i fantastisk fjällnatur. Fiskare prövar sin lycka vid vattendragen och bärplockarna hittar sitt guld i skogen och på myrarna. Hösten är en period som blir allt populärare för Sälengästen. En vacker höstdag på fjället gör ingen besviken!

I slutet på november drar liftarna igång och det är åter takbox på bilen som gäller. Sälenfjällen erbjuder det mesta som förväntas av en modern skidort och kvalitén är hög. Riktigt hög! Restauranger, nattklubbar, butiker, bad & spa samt biografier kompletterar utbudet av utomhusaktiviteter. Även om skidåkning i alla dess former dominerar, så finns det så mycket mer. Skärmflygning, speedriding, kite-surfing, hundspann, skoterturer eller varför inte ta en helikoptertur?

Men allt som oftast hör vi gäster som säger att de är i Sälen för att inte göra något alls. Bara fly från hetsen i staden och känna lugnet. Ända in i själen... och ta dagen som den kommer.

Så oavsett årstid finns det något för alla sinnesstämningar! Och likadant är det med skärmflygningen, det funkar året om, även om liftarna står still halva året. Personligen tycker jag att en hike & fly tur på hösten är väldigt svårslagen!

Här är en liten översikt på de allra vanligaste flygställena i Sälen:

TANDÅDALEN, HANGET

Tandådalen är det ställe som det flygs mest på i Sälen. Starten är enkel och det är vintertid ett riktigt bra hang redan vid 4m/s. Hanget är riktigt bra för skärmflygning och att flyga miniglider, men är inte lämpligt för speedriding då man inte når fram till landningen.

Om det inte skulle gå att hanga eller flyga termik så är det fortfarande ett riktigt bra ställe att få till många flyg i bergsmiljö. Det korta avståndet mellan landning och stol-lift gör att man under

en bra vinterdag lätt kan hinna över 10- 15 flyg på en dag. Servicen i centrala Tandådalen är utmärkt med flera restauranger, caféer och butiker direkt i flygområdets närhet. Redan i mars så börjar det bli möjligt att flyga termik i Tandådalen. Har man 500-600 meter över toppen så kan det bli säsongens första distansflyg. Det är bara att följa Fjällvägen och flyga mot Högfjällshotellet. Hittar man ingen ny termikblåsa vid Högfjällshotellet så landar man lämpligast vid Fjällkyrkan. När man packat ihop sina grejer kan man ta en after-flight vid Högfjällshotellet eller på Gammelgården. Sedan är det smidigt att ta skipassbussen tillbaka till Tandådalen.

Men om man istället hittar en blåsa vid Högfjällshotellet, så kan man fortsätta följa Fjällvägen och flyga mot Sälen by. Nere i byn finns ett par bra fält nära älven och om man fortsätter söderut från byn så är Vasaloppstarten också en mycket bra och stor landning.

Vindriktningar: V, SV och NV

Fallhöjd: 220 m

Start: Vid toppen av pisten Hanget.

Landning: Topplandning eller på myren nedanför nedfarten Hanget. Landning i pisterna och på parkeringar är absolut förbjudet vintertid. Landningen på myren är inte jättstor och är på vårvintern ganska termisk, så man behöver planera sin inflygning väl. Men den är fullt tillräcklig för att landa på, så det är sällan några problem.

Risker: Vid NV-vind blir det venturieffekt i dalgången vid landningen.

HUNDFJÄLLET, VÄGGEN

Hundfjället är bra för skärmflygning, miniglider och även för speedriding.

Väggenområdet är verkligen ett skolexempel på hur ett bra hang ska se ut. En bra och lätt start och vintertid får man riktigt bra höjd redan på 4 m/s. Precis som på Tandådalen ligger det en stol-lift precis i anslutning till landningen, vilket gör även Hundfjället till ett riktigt bra flygställe för att få till många flyg i bergsmiljö när det inte är hangbart eller termiskt. Det riktigt korta avståndet mellan landning och lift gör att man under en bra vinterdag med svag vind lätt kan hinna med 10-15 flyg. En annan fördel med Hundfjället är att topprestaurangen Lyktan ligger på gångavstånd från starten och bättre plats att ta lunch eller fika mellan sina flyg finns knappt att få.

Vindriktningar: N och NO

Fallhöjd: 240 m

Start: Öster om nedfarten Väggen vid Väggens offpistområde

Landning: Topplandning eller på myren nedanför starten. Landning i pisterna och på parkeringar är förbjudet vintertid, men landningen på Hundfjället är stor och enkel att landa på.

HUNDFJÄLLET, SYD

På baksidan av Hundfjället finns ett fantastiskt hang. Det är en hike/skidtur på cirka 2 km från E8:ans bergstation till sydsidan på Hundfjället. På sydsidan kan man bara topplanda, alternativt om man kurvar termik, flyga distanser norrut. Enligt mig så är sydsidan på Hundfjället ett av Sveriges bästa hang. Vid fina dagar med jämn sydvind så är det ett riktigt lekhang!

Under vår, sommar och höst är det enormt härligt att göra hike & fly turer på så väl Tandådalen som på Hundfjället. En lagom ansträngande tur uppför belönas med riktigt sköna flyg! Då det inte är några skidåkare på fjället innebär det gott om plats och ännu fler landningsmöjligheter.

Vindriktning: Syd

Landning: Endast topplandning

LINDVALLEN, SÖDER OM EXPRESS 303

På Lindvallen kan man vintertid endast topplanda. Sommar och höst kan man landa på parkeringen nedan för Express 303. För att flyga på Lindvallen rekommenderar jag minst P1 och 50 tim.

Vindriktning: O

Start: Starten är ett par hundra meter söder om bergstationen på Express 303.

Landning: Endast topplandning

Tänk på att under vintersäsongen flygs det helikopterrundturer på Hundfjället, Tandådalen och Lindvallen under vissa dagar. Checka med Jimmy på Arctic Air (073-723 20 39) och meddela att du skall flyga, så slipper du problem. Varmt välkomna till Sälen, en skön plats året runt! **Text: Stefan Atterlid**



Foto: Ella Atterlid



Foto: Ella Atterlid

Hela vintern går jag och tränar efter termik och i februari börjar det lyfta så smått.
I mars blir det episkt i alperna. Här är vyn från mitt hemmaberg i Saalbach-Hinterglemm.
Tittar du noga ser du kanske Österrikes högsta berg borta vid horisonten.
Det är Grossglockner med sina stolta 3798 meter över havet. En dag ska jag flyga över det.
Foto: David Bengtsson





Svanstein Paramotormeet 2016

Flygning, norrskjen och bastu

Årligen i månadskiftet mars-april arrangerar klubben Tornedalens Skärmflyg en internationell träff för paramotorpiloter i den exotiska miljön kring Svanstein i Övertorneå kommun. Att få flyga över gnistrande snö i den vackra miljön norr om Polcirkeln, med den friska luften bitande i kinderna är lockande för både piloter från Sverige och från många andra länder.

Årets upplaga av Svanstein Paramotormeet blev verkligen en succé. På plats fanns piloter från Norge, Sverige, Finland, Tyskland, Tjeckien, Frankrike, Holland, England och Polen. Totalt deltog 61 piloter från nio olika länder.

Väderprognosen inför träffen såg riktigt lovande ut, men vi hade aldrig ens vågat drömma om det väder vi fick. Alla kunde flyga under de fyra dagarna utan att bli hindrade av vare sig väder eller vind. Solen sken och det var perfekt vårvinterväder i Tornedalen. Magiskt!

Vid lägerelden pratades det mycket flygning både med en intresserad allmänhet och piloter emellan. Det grillades över 400 korvar, nio kilo kokkaffe gick åt och ungefär en kubikmeter björkved förbrukades – på bara fyra dagar!

För att locka fler personer till sporten så erbjöds allmänheten som vanligt "prova-på"-flyg till självkostnadspris. Under helgen kördes det totalt 97 (!) sådana.

Ett stort tack till tandempiloterna Björn Karlsson, Peter Backman och Mats Heikkilä för att ni ställde upp och körde hela helgen.

Nirvana Paramotors med sex piloter valde att komma till Svanstein. Nirvana Racing Team-piloterna var från Tjeckien, Tyskland och Polen. De hade med sig olika typer av utrustning, skärmar och tillbehör för att visa och demonstrera för oss. Nirvanas piloter delade med sig av sina kunskaper och erfarenheter och på lördag eftermiddag bjöd dom på en flygande uppvisning.

På fredag kväll kom även Pavel Březina, ägaren av Nirvana Paramotors, till Svanstein flygande med sin gyrokopter. Han gjorde en stilig entré i form av en liten gyrokoptershow innan han landade på sjön. Han hade flugit i 17 timmar från Tjeckien till Sverige och vad tror ni är det första han gör när han landat? Jo, han tar sin paramotor på ryggen och avrundar dagen med ett paramotorflyg innan mörkret lägger sig!

På lördagen anordnade vi en lite enklare tävling. 13 piloter deltog i tävlingen, som mer handlade om tur än om skicklighet. Vinnare blev Jacek Ciszkowski från Polen. Jacek har meriter från flera världsmästerskap i olika paramotorgrenar. Grattis!

KVÄLLARNA DÅ? Som vanligt under Svanstein Paramotormeet hade vi tillgång till ett stort varmgarage där vi kunde låsa in all utrustning över natten. Garaget finns i direkt anslutning till sjön där vi håller till.

En viktig del av Svanstein Paramotormeet är att umgås också på kvällarna. Vi åt gemensam middag kl. 20 och sedan satt vi mest i restaurangen/baren och umgicks. Det badades även en hel del bastu och det var många erfarenheter som delades mellan piloterna.



Många av våra långväga deltagare fick även se sprakande norrsken för första gången – en fantastisk upplevelse för dem!

På lördag tilldelades Jacek Ciszowski sitt pris. Även Alexis Martinez uppmärksammades eftersom han åkt 3200 kilometer enkel väg med bil för att delta i träffen. Han fick även en present eftersom lördagen dessutom råkade vara hans födelsedag. Grattis Alexis och Jacek!

Efter eventet frågade vi deltagarna om vad de upplevt att vi kan förbättra. Och så här svarade de angående det som upplevts positivt:

OKOMPLICERAT Träffen är gratis och har enkla förhållningsregler. Fokus ligger på att alla ska trivas och känna sig välkomna oavsett erfarenhetsnivå. Området är sparsamt befolkat. Man uppskattar känslan av att kunna flyga i princip var och hur man vill. Fältet ligger på en sjö med gott om plats. Avgränsningar på fältet utgörs endast av ett område för tandemkipagen. Man rödflaggar inte utan litar på den enskilda pilotens kunskaper och omdöme. Det finns gott om plats och därför behöver man inte arrangera startordning. Det ger en känsla av frihet och gör upplevelsen okomplicerad.

GEMENSKAPEN Lägerelden är alltid igång, varmt kaffe finns i den stora svarta kaffepannan, även thé till engelsmännen. Gemensamma middagar och för de som vill – riktigt varma bastukvällar. Gemenskapen är viktig och det är vad träffen egentligen handlar om. Oavsett var vi kommer ifrån och oavsett väder har vi alltid vårt gemensamma intresse som lockar oss att berätta om våra egna erfarenheter och lyssna till andras.

BOENDET Mysigt boende i en liten stugby med bra mat och gångavstånd till flygfältet på sjön.

GARAGET Det har nämnts förut, och tåls att nämna igen. Det är inte så roligt att behöva lämna sin utrustning ute över natten, speciellt inte när temperaturerna kan krypa ner mot minus 25 grader. Därför har man tillgång till ett stort varmgarage och det är skönt och tryggt att ha utrustningen inlåst där så man har varma grejor att starta på morgonen.

Men det finns även saker vi kan förbättra:

GUIDADE XC-TURER EFTERFRÅGADES I Svanstein finns goda möjligheter till långa XC-flyg i olika typer av miljöer. Under träffen 2016 utnyttjade många piloter detta. Däremot var det flera piloter som saknade organiserade turer som man kunde hänga med på.

Vi som arrangör tar till oss kritiken och planerar att ha guidade XC-flyg till förutbestämda platser vid nästa träff.

BRÄNSLEBRIST Dan Burton från England fick 14 flygtimmar, Stephan Tellaroli från Norge fick hela 15 flygtimmar och det gjordes 97 tandemflyg. När 61 piloter flyger under dygnets alla ljusa timmar under fyra dagar blir bränsleåtgången stor. Men nästa år kommer det att finnas kvalitetsbränsle att köpa på plats vid träffen!

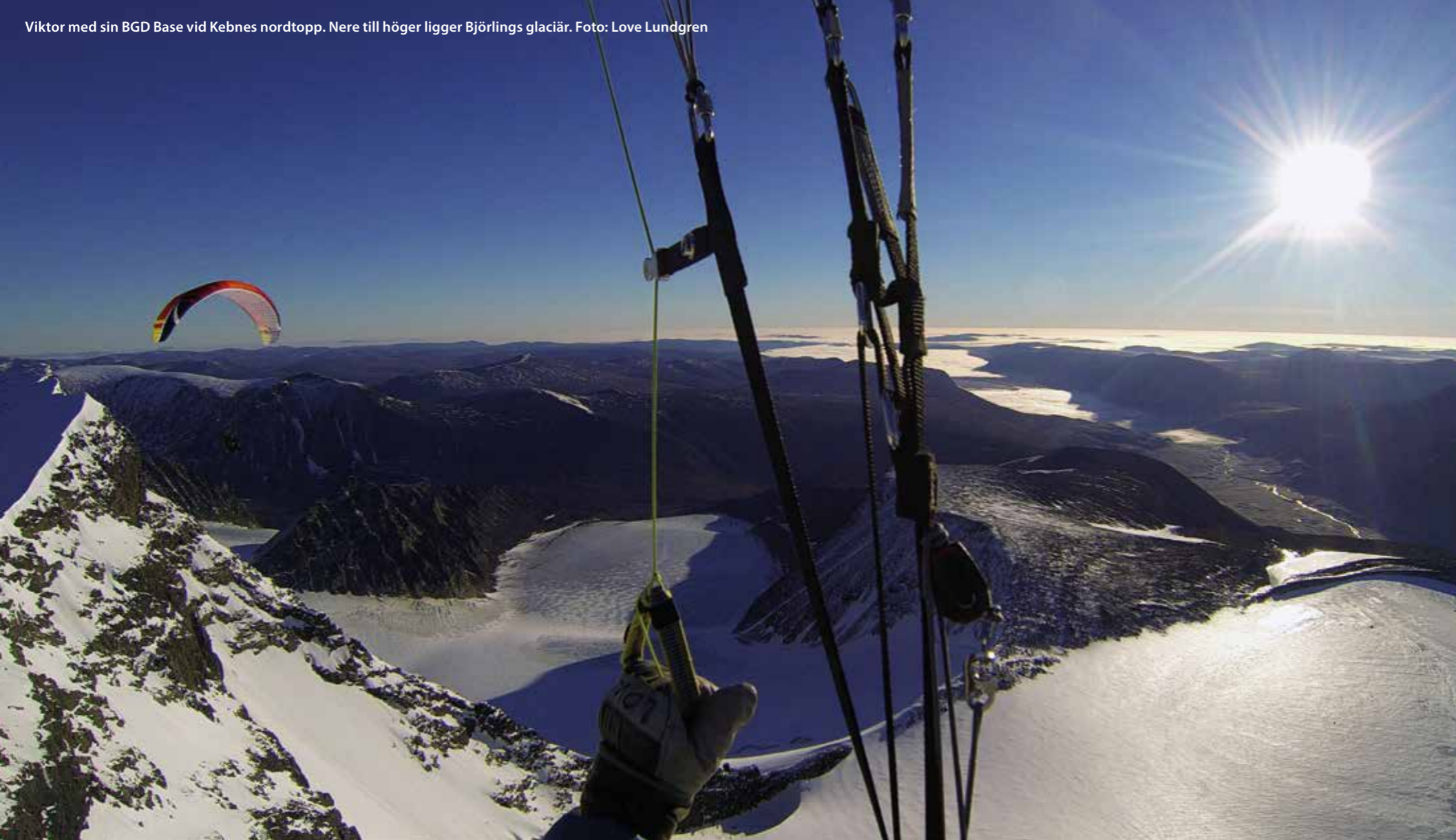
Tornedalens Skärmflyg är en nystartad liten klubb, med ett litet antal medlemmar fast med ett stort engagemang. Det stora drivet i klubben gjorde att vi lyckades arrangera den största paramotorträffen i Sverige under 2016 och målet för 2017 är redan klart – vi ska försöka locka ännu fler piloter, från ännu fler länder och fortsätta i samma okomplicerade anda.

Nästa Paramotormeet pågår mellan 30 mars och 2 april 2017 och den exotiska miljön här uppe i Svanstein kommer att locka många utländska besökare även nästa år. Hoppas vi ses där i vår!

Text: Patrik Heikkilä Foto: Frida Brännlund



Roger Niemi bredvid Pavel Březina som är ägaren av Nirvana. Han flög från Tjeckien till Svanstein med sin gyrokopter på 17 timmar. Väl framme hann Pavel ändå med en runda med paramotor innan solen gick ned.



Viktor Segerström på Kebnekaises sydtopp. Foto: Love Lundgren

Kebnekaise

Sveriges högsta hang



Vi ger oss ut på äventyr en klar och kylig fredag i oktober, Love och jag. För att det är spännande att bestiga Sveriges högsta berg, Kebnekaise så klart. Och för att det är en fantastisk fin väderprognos. Men framför allt hoppas vi på att det ska bli flygväder.

Ända sedan vi gick kursen i Åre och tog licens för skärmflygning 2013 har världen inte varit sig riktigt lik. Spänningen och förväntan när skärmen läggs ut på bergssluttningen, linorna trasslas ut och jämn fin vind får duken att prassla kan jag nästan bara jämföra med känslorna en julaftonsmorgon som barn. Suget i maggropen och det ofrånkomliga leendet från öra till öra när linorna sträcks och man dinglar med benen samtidigt som världen breder ut sig under fötterna måste nästan upplevas för att man ska förstå. Och borta med vinden är tiden då man kunde se en hög klippa, ett brant berg eller en fjälltopp utan att börja undra om inte just det där skulle kunna vara ett fint flygställe.

Vi hade redan pratat om det förstås. Spännade flygställen som Alperna, Himalaya och Sydamerika. Norska fjällen och Sarek. När Love får ett månads långt vikariat på radion i Kiruna som bara ligger 22 mil från Jokkmokk där jag bor, börjar vi genast titta på flygställen. Men skärmflygning är inte alltid det enklaste att få till när två jobbscheman och en väderprognos ska passa ihop.

Veckorna går och när vi väl är inne i oktober börjar jag ge upp. Dagarna blir snabbt kortare här uppe norr om polcirkeln och temperaturen kryper snabbt under nollan. Kanske är det Loves optimism som gör att jag i alla fall kollar väderprognosen den där tisdagsförmiddagen. Och nu händer det något. En hel veckas stabilt högtryck ligger plötsligt över Lappland och till och med Kebnekaises toppar på nära 2100 meter lovar svaga vindar och klart väder.

Vi har båda varit en hel del i fjällen med jakt, fiske och friluftsliv. Men ingen av oss hade varit upp på Kebne tidigare. Toppturen i sig lockar oss båda två och om vi kan få flyga ner så skulle det bli ett oförglömligt äventyr.

Resten av veckan följer vi spant väderutvecklingen och planerar utrustning. Ylle och lätta, vindtäta lager. Fodrade fingerhandskar och Gopro-kamera. Vi har båda investerat i lätta flygselar som går att vända ut och in för att fungera som ryggsäck. Själva skärmen väger några kilon och en liten nödskärm och hjälm är också måsten. Min flygutrustning väger drygt tolv kilo och med lite torkad frukt, nötter, choklad, mackor, sovsäck samt ett spritkök och två deciliter bränsle väger packningen 17 kilo.

Fredag morgon ser prognosen fortfarande riktigt bra ut. När Love kliver ut från Radiohuset på eftermiddagen väntar jag på parkeringen. Glada i hågen kör vi mot vägs ände.

I NIKKALOUKTA, VID ÄNDEN PÅ SJÖN Paittasjärvi, tar vägen slut. Restaurang, camping, helikopterplatta och långtidsparkering ligger vid Vistasjäkkå, på gränsen mellan Kiruna och Gällivare kommun. Sjön ligger 465 meter över havet och nu väntar oss över 1600 höjdmeters stigning under de nära 30 kilometerna till toppen.

Första delen är vandringen lätt. Stigen under våra fötter är bred och grusad och den glesbevuxna och låga björkskogsheden breder ut sig bland böljande kullar och åsar. Löven har fallit men gräs och örter lyser gult och rött. En gungande hängbro leder över Laddujäkkås brusande vatten.

I skymningen når vi Laddujavri och sitter en stund på de vackert frostiga bryggorna vid båtlänningen. Under högsäsong går turistbåtarna över sjön och upp i älven och vandrar på väg mot STF:s fjällstation nedanför Kebnekaise kan vila fötterna och spara några kilometers vandring. Den lyxen har inte vi. Det är en bit in i oktober och stationen har varit stängd i flera veckor. Sjön ligger spegelblank och solen har försvunnit bakom topparna i väster. Det är magiskt tyst och stilla och vi njuter i fulla drag. Vi äter lite choklad och nötter och det är när jag rotar i säcken som jag inser att mina handskar blivit kvar i bilen i brådskan! Det är nästan en timmes promenad till parkeringen och fortfarande flera timmar kvar till fjällstationen som är vårt mål för kvällen.

Skymningen faller snabbt och det är inte läge att vända. Att flyga på fjället i mitten av oktober utan handskar känns inte särskilt lockande. Utan några större förhoppningar börjar jag leta runt båtlänningarna och tror knappt det är sant när jag hittar ett par gamla fodrade arbetshandskar.

Med raska steg fortsätter vi längs spångarna och de stora myrarna norr om sjön. Stigen väster om Laddujavri är nött av många kängor som får stenarna att titta fram ur leran. Sista timmarna går vi i pannlampans sken i ett frostigt landskap där bäckarna fräser och ångar i tystnaden. Hängbron över Tarfalajäkkå gnislar och gungar under fötterna och sedan är det bara några få kilometer kvar. Glada når vi välkomstskylten och spångarna mellan husen vid Kebnekaise fjällstation.

Lördag morgon vaknar vi till en gnistrande och strålände fjälldal. Efter en del funderande väljer vi östra leden mot toppen. Med nära 20 kg packning lockar inte västra ledens upp och nerstigningar. Genast efter att lederna grenat sig en kilometer från fjällstationen bär det uppåt! Vi följer den brant stigande bäcken och ravinen den skurit ut ur berget. Många korta raster blir det under den rejäla stigningen och utsikten blir snabbt bättre och bättre. Snart vandrar vi omväxlande längs snöfält och stenskravel och fyller vattenflaskorna för sista gången.

VANDRINGEN ÖVER BJÖRLINGS GLACIÄR är vacker och utsikten är mäktig både ner mot dalgången och upp mot klippväggarna omkring oss. En fridsam ripa betraktar oss på nära håll innan den reserverat vandrar iväg i sakta mak. Väl framme vid väggen är vi glada för de rep och vajrar som finns för att underlätta klättringen från glaciären till gamla toppstugan uppe på bergsryggen. Väl uppe lossar vi säkringarna och tar en kort paus innan vi vandrar vidare längs den steniga snötäckt slänten i kvällssolen. Det nybyggda vindskyddet har fått ett spännande utseende men ger helt klart ett välkommande intryck. Vi lämnar

ryggsäckarna och går nu på ganska trötta ben mot den spetsiga sydtoppen bara några hundra meter bort. Det är en välförtjänt belöning efter en lång vandring att vila fötterna och njuta av vyerna från Sveriges högsta topp.

Väderleksprognosen för morgondagen är fortsatt lovande och det är egentligen inte mycket att fundera över. Vi är ganska trötta och skymningen faller. Vinden är lite byig, växlar från svag till ibland ca 5-6 m/s och från en ganska olämplig nordostlig riktning. Vi bestämmer oss för att övernatta i vindskyddet. Vattnet är slut så vi värmer snö och is med spritköket och kokar te och plockar fram vad vi har i matväg. Love passar på att ta fina bilder, först i kvällssol och sedan med stjärnor som tänds mot en natthimmel med lysande norrsken.

Vid tidig gryning är vi igång. Frukost och packar. Städar så vindskyddet ska vara lika välkommande för nästa gäst som det var för oss. Vädret är bättre än vi vågat hoppas på. Förväntansfullt ser vi hur korparna seglar längs klippkanten. Rollar och dyker. Leker i snälla uppvindar. Strax under sydtoppen packar vi ut skärmarna på en fin plåt som sluttar svagt ner mot branten. Vi får jobba lite i svag turbulens innan vi får tryck i skärmarna. Vinden är stadig och skärmarna hinner upp i god tid innan kanten. Med lyckliga leenden kan vi känna hur uppvindarna bär oss och under en oförlömlig halvtimme glider vi mellan Kebnekaises toppar i det bästa väder en skärmflygare kan tänka sig!

Kanske är det för att jag beger mig för långt norrut längs kammen. Kanske är det för att vinden mojar en aning. Kanske både och? Planen är att flyga så långt som möjligt tillbaka mot Nikkaloukta, men efter att vi båda sjunkit ner längs klipporna finns inte mycket annat att göra än att landa vid Björblings glaciärs sydöstra kant. Upprymda efter ett sällsynt mäktigt flyg på Svea rikes högsta hang packar vi skärmarna på den släta och jämna glaciärkanten. Men bara provisoriskt, för än har vi inte flugit färdigt. En toppbestigning till finns inte riktigt i benen så vi väljer mellan att antingen starta där det blir brantare ett stycke mot sydost eller att vandra några kilometer österut längs bergsryggen och starta om någonstans ovan fjällstationen. Vi väljer det senare och finner nöjt att vandring i svagt medlut är en helt annan sak än klättringen vi hållit på med senaste dagarna.

PÅ EN BRANT SLUTTNING MED hårdpackad snö springer vi igång skärmarna i nollvind och lägger oss på ett vägvinnande glid med kurs på Laddujavri. Den stilla fjälldalgång i höstfärger vi flyger genom är lika vacker som de vita klippor vi flugit över tidigare på morgonen. Fast på ett annat, kanske mindre dramatiskt vis. Min skärm är snabbare än Loves, men vi har samma glid. Vi rundar en bergsutlöpare och sveper ner med någon minuts mellanrum på samma frostiga myrplätt invid bäckens slingriga kurvor. Här är nästan överkligt stilla. Björkarna är vita av frost där solen inte kommit åt. Vattenfallen dånar svagt från fjällsidorna i fjärran och vi är upprymda av äventyret. Vi sitter länge och pratar och skrattar, funderar kring flygning, klättring och utrustning. Hur vi gjort, hur man kunde ha gjort och vilket ruggigt fint väder vi haft medan vi mumsar på det som är kvar av matsäcken. Sedan packar vi skärmarna noga igen för att få bekväma lass för den 12 kilometer långa vandringen genom färgsprakande höstfärger och rimgrost mot civilisationen och en varm bastu långt där borta.

Text: Viktor Segerström





SIV - skitkul eller inte...?

Foto: Eva Mac Lachlan

SFG brukar arrangera resor för sina medlemmar så de har möjlighet att gå en SIV-kurs för OPK i Norge. Många gånger har de blivit inställda för att det knappt gått att få ihop tillräckligt många. Jag har själv sedan länge tänkt att det vore bra att gå den där säkerhetskursen, men jag har många fina förklaringar till varför det har tagit så lång tid för mig att anmäla mig. Känns det igen?

Men nu tänkte jag att jag skulle göra slag i saken och gå. Först ser jag till att jag har barnvakt och får ledigt från jobbet. Någon dag senare svarar jag på anmälan att jag gärna följer med till Norge. Jag mår lite lätt illa när jag trycker på skicka-knappen, men nu är det i varje fall gjort, ingen återvändo här inte.

Strax därefter får jag svar från klubben att SIV-kursen redan är full, men att jag står kvar på reservlistan om jag vill. Vill och vill?

Det är kanske inte meningen att jag ska gå den där kursen i alla fall. Men jag tackar ändå ja till det.

De kommande dagarna går jag och funderar över om någon kommer att lämna återbud och därmed ge en plats åt mig. Men sedan glömmer jag bort det. Så fyra månader och tjugo dagar senare när jag får besked om att jag fått en plats, kommer det som en chock. Vi är sju piloter från SFG som är på väg till Aurland i en minibuss.

Jag har packat ner BOKEN. Vi har visserligen fått ett kompendium också med alla övningar att läsa igenom innan vi går kursen. Vissa av oss verkar ha lusläst instruktionerna och kan dem både fram- och baklänges. Men jag då? NEJ! De är ju på norska!

Tack och lov har jag BOKEN, den nya upplagan av Lär dig flyga skärm. Så jag sitter och läser högt för Yaacov som är chaufför för att plugga in det jag måste ha koll på.



Många timmar i bilen blir det. När vi har mindre än tio mil kvar till Aurland börjar jag bli lite nervös. Jag är i grunden lite klantig och att jag skulle vattenlanda under kursens gång tvekar jag inte en sekund på. Visserligen har jag badat i isvak förr, men jag har aldrig ramlat ner från himlen och försökt pricklanda i en förut. Det känns inte helt oproblematiskt.

Aurland, Aurland– den lilla pittoreska byn med sin fjord. Så underbart vackert. Jag har varit där förut för många, många år sedan och tittat på starten. Här måste jag få flyga en dag, tänkte jag då. För det finns inte många ställen som är vackrare att flyga på än här. Nedanför ligger fjorden med öppet vatten och utan is. YES, här ska skakas loss i luften och avslutas med bad. Vad mer kan man önska sig?

Väl framme där vi ska bo stugar vi in oss i våra fina hytter. Jag delar stuga med Eva, Ulf och Yaacov och alla är eniga om att det är bra att komma i säng i tid. Lite ovanför min del då jag gillar att partaja och gärna tar en rom och cola på kvällen. Men den här gången känner vi nog alla stundens allvar. Jag somnar direkt och sover som en stock, inga bekymmer alls. Hoppas de andra gjorde det också eftersom jag snarkar ganska så högt.

DAGEN D. Vi promenerar ner till byns konditori vars övervakning har en sal där teorienomgången ska hållas. En efter en droppar piloterna in och kursen drar igång, men Ronny Helgesen är inte på plats. Det hade ju utlovats att han skulle vara med!? Den levande legenden Ronny har jag haft nöjet att träffa flera gånger när jag varit med på SFGs årliga lägerskola i Norge. Hans norska vet jag dessutom att jag kan förstå. Så hur ska detta gå nu?

Det pratas och pratas men visas även med armar och ben hur man ska göra. Till och med så att en blondin som jag börjar förstå lite grann. Efter cirka en halvtimme så droppar även Ronny in och hoppet tänds, kanske kommer jag till slut att kunna fixa fullstall, spinn och störtspiral. Det är dock skönt att få veta att det inte bara kommer att vara en utan två båtar som kommer att vänta på att få plocka upp mig efter mitt förväntade bad. Mot slutet flikas det även

in att samtidigt med vår kurs så pågår det både en nybörjarkurs och en akrokurs. Så vi måste hålla koll på var vi flyger. Det är ju bra att veta när man ligger i fullstall...

Efter genomgången tar vi vår utrustning och knör in oss i olika småbussar. Jag hamnar i en med bara norskar. Jag har hört historier om att det brukar vara knäpptyst i bussen upp till starten för att alla är så nervösa. Och det är ganska tyst, men en pilot jag pratar med hade gjort kursen två gånger redan så han var inte alls nervös. Själv är jag inte rädd för de olika momenten i sig, snarare att jag inte ska klara att reda ut dem. Hur ska jag kunna fortsätta flyga då?

På vägen upp fixar jag en flytboj i form av en uppblåst plastpåse som jag fäster i nödskärmshandtaget, så det inte sjunker i havet om jag behöver kasta nödisen.

VÄL UPPE PÅ BERGET börjar folk plocka ut sina skärmar. Man kan inte påstå att någon armbågade sig fram för att få starta, utan det är ganska lugnt. När man är färdig sätter man sig i kön och väntar. Folk pratar om vilka manövrer de ska göra förutom fullstallen som man brukar börja med. Själv har jag bestämt mig för att det räcker bra med att komma ihåg ett moment i taget. Väl framme vid startledaren Kari säger man vilket moment man ska göra och vilket startnummer man har. Jag talar om för startledaren att jag inte kan svara i radion och troligtvis inte heller kommer att höra så bra i den eftersom den är inplastad och sitter en bit ifrån örat. Det visar sig dessvärre stämna, jag hör kanske max två meningar sammanlagt under alla mina flyg.

På teorienomgången hade det sagts att man ska flyga ut en bit från berget och titta under sig så man befinner sig över vattnet innan övningarna påbörjas. Det tar en stund så tankarna drar iväg med mig. Kommer de att se mig bland alla de andra piloterna? Njut av utsikten! Sitter nödskärmshandtaget där det ska? Just ja, det sitter ju längre fram än på förra selen. Utsikten!

Oj, nu ska jag visst börja göra något! Jag drar öronen för att tala om att jag är redo och att de kan starta filmkameran. Ut med öronen och sedan full broms... händer inget, händer inget, åsså wiiiiii! Tjohoo,





aventyrscenter.se

20 ÅRS ERFARENHET!

VILL DU LIGGA I FRAMKANT?
 Äventyrscenter säljer det allra senaste i utvecklingen från de största tillverkarna, t.ex AirDesign, Skywalk, BGD och UP. Kontakta oss så ordnar vi ett bra pris på din nya skärm/ skämpaket 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 Kåreby
 Tel 0303 - 22 26 28

AIRDESIGN SKYWALK
 UP BGD
 WWW.FLYBGD.COM

vilken kast bakåt, kul! Jag faller och faller, men skärmen ser stabil ut. Jag släpper upp bromsarna bit för bit så att den fylls från mitten och ut tills jag flyger igen. Inget bad denna gång, alltså. Väl på landningen tar Ronny emot mig och går kort igenom mitt flyg och säger att jag gjort en jättebra fullstall – klart godkänd. Jag klarade det!

Nästa övning är spinn. Jag släpper upp örnen och så börjar jag dra ner båda bromsarna tills skärmen flyger väldigt långsamt. Sedan drar jag ner ena bromsen ännu mer. Plötsligt kastas jag fram och tillbaka och upp och ner och hit och dit. Kanske inte riktigt så, men det känns ungefär så. När jag ska ut ur den så släpper jag upp bromsen som är längst ner och slutligen den andra bromsen också. Under utgången så är jag överallt igen, ingen vacker syn med andra ord. Den kan aldrig bli godkänd, tänker jag, så bäst att göra en till. Men nästa försök går ungefär lika dåligt som den första. På landningen möts jag av en annan instruktör som går igenom spinnen med mig. I stora drag var det tydligen en bra spinn med fin utgång. Godkänd! Hur är det möjligt, så som det skakade? Men det ska tydligen vara så. Och fortfarande inget bad, sjukt bra!

Jag tar det lugnt och stressar inte, så jag hinner inte mer flygning den dagen. Vi samlas återigen i salen ovanför konditoriet och går igenom dagens övningar och tittar på videofilmer. Vi konstaterar också att det står ett-ett i vattenlandningar mellan Sverige och Norge – och det är inte jag som blivit blöt. Sedan går vi till den enda restaurangen vi kan hitta för att äta en bit mat - svindyrt.

NÄSTA MORGON SER JAG GENOM fönstret att det är låg molnbas. Otroligt vackert, men är det flygbart? Det lättar snart tänker jag och det gör det så klart för idag ska jag öva störtspiral. Jag gillar G-krafter, men det kan bli farligt om det blir för mycket har jag förstått. Men jag satsar på att jag gillar det.

Idag stiger det hela vägen ut, så jag har mycket mer höjd än dagen innan. För att fortare komma in i spiralen svänger jag först åt motsatt håll och sedan tillbaka där jag långsamt men bestämt drar ner bromsen hela vägen ner. Jag kommer in i stupspiralen ganska så fort. För att inte den yttre vingpetsen ska klappa in så har jag lite lätt broms där så jag känner kontakten. Waow, vilken känsla. Jag går ur den med att släppa upp bromsen väldigt försiktigt, kanske bromsar jag lite till för att inte gå ur för snabbt. Får ett litet lätt gung mot slutet. Urkul. Så jag gör en till på samma tur.

Nästa tur blir det spinnstopp. Det momentet är ganska odramatisk om man jämför med spinnen. Jag får också till några sidoinslag. Det är den absolut svåraste övningen att genomföra. Min Buzz Z4a vill flyga, så jag får slita som ett djur för att dra ner A-linorna. Så med min skärm är det betydligt lättare att få ut sidoinslagen än att få in dem.

När jag landar går instruktören igenom övningarna jag har gjort och sedan gratulerar han mig och ger mig ett intyg på att jag har klarat kursen. VAA? Vad hände där? Godkänd? Hur gick det till? Och jag har som fortfarande inte har badat...?!

Dagen är inte slut än så de resterande flygen ägnar jag mig åt att bara ha roligt. Så det blir fler fullstallar och störtspiraler och en betydligt tryggare pilot vid namn Kristina.

Nästa dag har vi vinden i ryggen, så det blir inga fler flyg den resan. Vattenlandningen får helt enkelt vänta tills nästa gång jag kommer hit.

Text: Kristina Gerard

Instruktörsseminariet

Varje år samlas alla instruktörer för att diskutera aktuella frågor kring utbildning och säkerhet. Det är faktiskt en skyldighet för att få behålla licensen även om det går att få viss dispens. Glädjande nog handlade årets agenda på hotell Panorama i Göteborg inte om olyckor utan mer om ledarskap och nya trender inom skärmflygningen.

Riksinstruktör Björn Hårdstedt höll i mötet och först fick den som ville möjlighet att berätta om sina erfarenheter under det gångna året. Genomgående för de instruktörer som mer eller mindre har skärmflygningen som levebröd är att resorna har varit fulltecknade och att affärerna går bra med både prylar och kursdeltagare. Samtidigt ligger medlemsantalet envist still på samma nivå sedan många år och det är svårt att se vad man skulle kunna göra för att ändra på det.

Även om det inträffat en del olyckor under året kunde Björn konstatera att vi för en gångs skull istället kunde blicka lite framåt och diskutera kommande trender. Först ut var Stefan Atterlid som tog upp de nya speedskärmarna och hur förbundet ska förhålla sig till dem. Kommer skidåkare med små skärmar att ställa till problem i skidbackarna genom att flyga fort och lågt och därmed eventuellt störa snöturisterna? Stefan, Pierre och Lars Hedström fick i uppdrag att försöka samla fakta och sedan komma med ett förslag till förbundet om och hur de nya skärmarna ska implementeras.

Även självvinschning togs upp där undertecknad fick en kvart att redogöra för hur eWinch fungerar och de erfarenheter som hittills finns kring det. Även där kommer styrelsen att ta ställning till hur den nya tekniken ska regleras så fort utrustningen och hantering är ordentligt beprövad.

Eftermiddagen ägnades åt Riksidrottsförbundets SISU-utbildning i ledarskap där Christer Karlsson föreläste om olika pedagogiska tekniker och där instruktörerna fick diskutera i grupper. En del nytt och några praktiska tips serverades av honom.

Överhuvudtaget var det en väldigt gemytlig och positiv stämning på årets möte – men så är det ju alltid i goa Göteborg.

Text och foto: Lars M Falkenström





FLYG MER

— ÄVEN PÅ VINTERN!

Nu är det vinter och flygningen är för det mesta begränsad till Youtube och Vimeo. Många regniga helger tillbringar man sittandes framför datorn iklädd pyjamas, kaffekopp i ena hand, nalle i den andra och glori på glada flygare som leker under en solig himmel. Suck... Det positiva är att man har massor med tid att reflektera över den gångna säsongens flygning och även planera nästa års äventyr.

Vare sig det handlar om termik, hang eller motorflygning så drömmer många om att få flyga lite mer. Att få uppleva HG på nya sätt och få ut mer ur denna fantastiska form av flygning. Här kommer lite tips som kanske hjälper dig att öka dina flygtimmar och uppfylla den där drömmen.

Tittar man på förutsättningarna hemmavid är det lätt att konstatera att vi ligger illa till. Osäkert väder på sommaren, garanterat skitväder på vintern, glest med flygställen, glest med aktiva flygare och ett stort beroende av teknik som vinsch, bilbogsering och flygbogsering om man ska nämna några stora utmaningar. Men lösningar finns.

För min del har införskaffandet av en motorsele räddat min flygning. Inte bara för att jag kan flyga mera utan även för att jag har kommit in i en ny värld full med möjligheter. Jag kan flyga året runt, på ställen där det inte går att flyga fritt och på dagar när termiken är stendöd. Helt utan att vara beroende av någon annan. Och när det gäller tidsperspektivet så kan man få till en motorrunda på nolltid. Mätt med hängflygmått, såklart.

De senaste fyra-fem åren har jag gjort motorflygning till en del av min vardag. Det har helt enkelt blivit en aktivitet som inte kräver mycket tid eller någon speciell planering. Som att gå till gymmet, typ. I somras flyttade jag faktiskt en av mina vingar till en hangar vid ett privat flygfält som ligger fem minuter från mitt hus. Jag har sedan dess flugit regelbundet med min Mosquito NRG därifrån. Normalt brukar det gå åt lite drygt två timmar och då innebär det en timmes flygning. Nice.

En annan åtgärd som ökat mina flygmöjligheter är införskaffandet av en andra vinge, en enklare och billigare modell som går att flyga med när som helst. Att ha två vingar, där den ena underskriver ens flygkompetens, är något som rekommenderas av många kunniga HG-profiler och visat sig vara guld värt i mitt fall.

2009 bytte jag ut min trevliga allround Discus mot en vass topless Combat, en tävlingsmaskin som kräver färdigheter, kunskaper och regelbunden flygning.

DEN FÖRSTA VINTERN MED MIN nya vassa hängglidare blir det ett långt uppehåll på två, tre månader på grund av dåligt väder. Det långa uppehållet får mig att tappa flygtrimmet lite grann. Helt normalt och inte något jag hade märkt av om jag skulle ha kommit ut och flugit med min härliga Discus. Men nu har jag den krävande Combaten och det gör att jag känner en viss rädsla första gången jag ska flyga med den efter uppehållet – en känsla som jag inte haft

sedan jag var nybörjare. Men jag flyger ändå och det går bra.

Dessvärre blir det ett nytt uppehåll på över en månad och jag får samma känsla igen. Jag känner ingen glädje inför flygningen och negativa känslor brukar ofta resultera i inställda flygningar. Ju flera inställda flygningar, desto sämre flygtrim som orsakar ännu mera osäkerhet. Enda sättet att komma ur den onda cirkeln är att skaffa en mer lättflugan vinge som ligger under min kompetensnivå.

Så för futtiga 2000 kr köper jag en gammal Tecma F1 som är både enklare och lättare, en vinge som inte får mig tvivla inför varje start. Plötsligt blir det mycket lättare att komma ut och flyga – inte bara för att den gamla Tecman är enklare att flyga utan för att den även är gammal. All oro för lera, sand, koskit, fukt, mögel och transportskador försvinner och jag njuter av friheten av att inte behöva bry mig om utrustningens utseende eller pengavärde. Så det blir flygning med båda vingarna – Combaten när jag är på topp och Tecman när jag inte riktigt är på humör – på så sätt missar jag inga flygtillfällen.

EFTER NÅGRA ÅR ÄR DET DAGS att pensionera Tecman och ersätta den med en modern vinge. Jag lyckas skaffa en begagnad Sport 2, en fantastisk vinge som är skitrolig att flyga med. Jag kan verkligen inte berömma den nog mycket. Lätt att bära, lätt att rigga, lätt att hantera på marken, lätt att flyga med motorsele och har riktig bra prestanda. Perfekt om man planerar att termikflyga lokalt och definitivt bästa vingen att hanga med på Hammar. Vingen kostar tio gånger mer än min gamla Tecma och är i toppskick, så lite rädd om den är jag ju faktiskt. Den vidunderliga Sport 2:an har faktiskt ökat min flyglust.

Och nu när vi ändå snackar om roliga vingar och regelbunden flygning kan vi väl ta upp frågan om flygtrim. Hur gör man då för att behålla sitt flygtrim? Jo, man tvingar sig att flyga även under vinterhalvåret är det korta svaret.

Men det är inte alltid lika lätt att komma ut och flyga på vintern, det råder brist på flygväder, flygkompisar, flygmöjligheter och inte minst – motivation. Men är det verkligen till någon nytta att komma ut och flyga några korta minuter i kylan? Jepp, det är det! Man bäddar för bättre och säkrare flygning i vårtermiken. Jag är själv ofta den enda i klubben som orkar ta mig ut och flyga när vintern är som mörkast och deppigast. Trots att motivationen ofta ligger noll när man lastar bilen och kör ut brukar jag ändå alltid landa med ett stort leende.

Men den stora belöning får man efter vintern, när vårsolen börjar värma marken och termiken återvänder. När alla andra gör intressanta landningar efter en kort stund i den stökiga vårluften är du – med ditt bättre flygtrim kvar uppe och flyger som en gud.

Text: Jorgo Bilis

OZONE
WWW.FLYOZONE.COM



Paramotorskärmar 2017

spark	EN-A
KONA	EN-B
Roadster2	EN-B
speedster2	EN-C
VIPER4	DGAC

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



SÄKRA ROLIGA RESOR

SYDAFRIKA - Wilderness 11/1-26/1, 16.900:-

INDONESIEN - Bali 14/4-29/4, 13.900:-

FRANKRIKE - Dune Du Pyla, 5/8-12/8, 7.295:-

SPANIEN - Alicante, 15/9-22/9, 22/9-29/9, 29/9-6/10, 7.895:-

Boka din resa nu direkt på hemsidan och förvissa er om en plats, ingen förskottsbetalning.

Passa på att gå en kurs i samband med resan och du har 1000kr i rabatt.

På de flesta rese mål har vi alltid minst 2 Instruktörer på plats.

Resegaranti ställd till Kammarkollegiet.

Skyadventures startade 1988 och har högsta kreditvärdighet på UC.

skyadventures.se