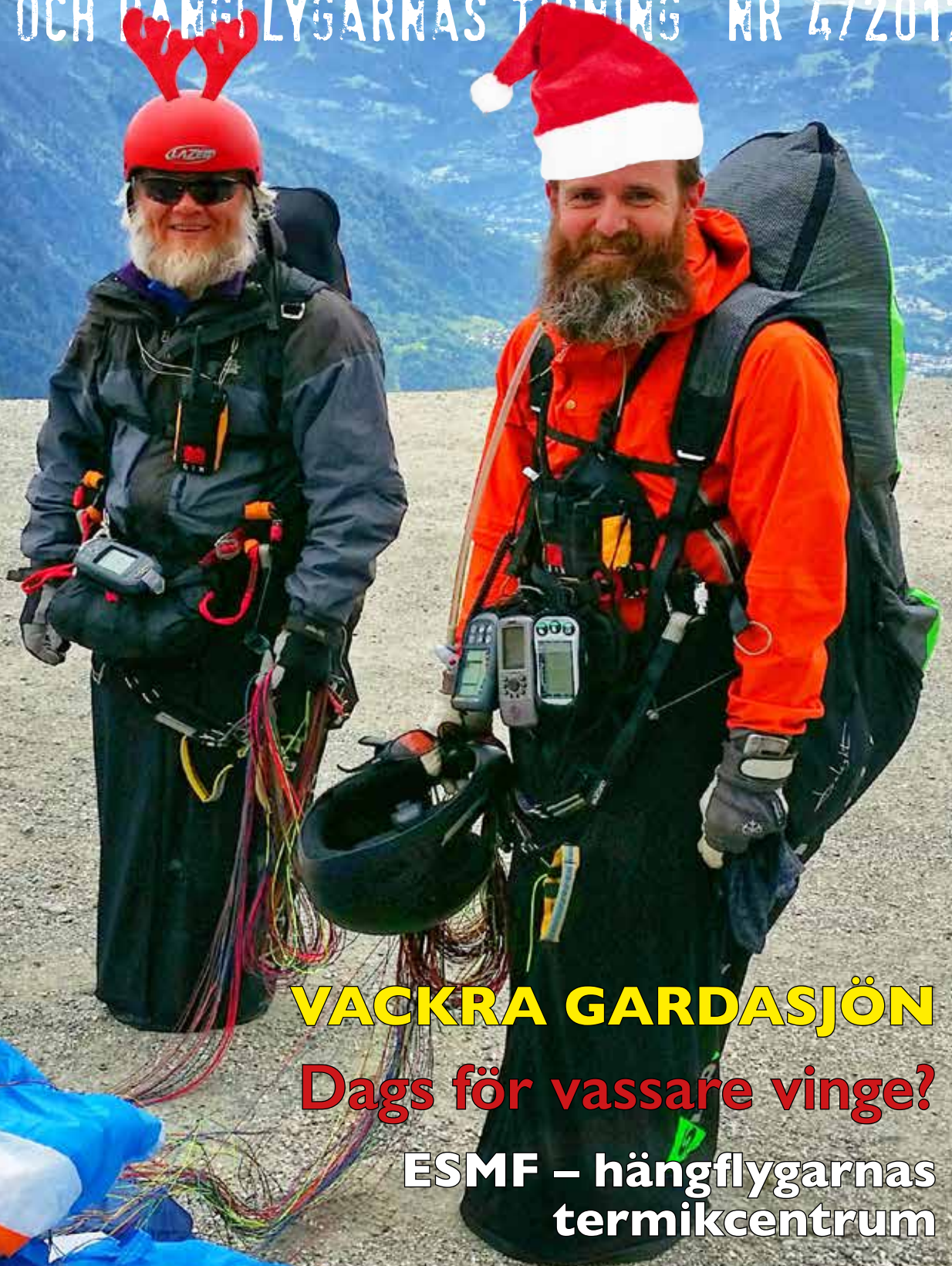


HYPPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TÄRNING NR 4/2017



VACKRA GARDASJÖN

Dags för vassare vinge?

**ESMF – hängflygarnas
termikcentrum**



Årets instruktörsseminarium Foto: Lars M Falkenström

Rapport från kansliet

Licensförnyelsen för 2018 är i full gång. Vi startade som vanligt i början av december för att ni som ska ut och flyga runt jul/nyår skall hinna få era licenser. Vi fick en riktig kalldusch då vårt engelska försäkringsbolag XL Catlin utan någon förvarning och efter att vi fastställt licensavgiften plötsligt krävde 20% mer för samtliga försäkringar. Vi blev tvungna att akut stänga ner webbshoppen och licensförnyelsen för att diskutera hur vi skulle hantera situationen. Kansliet fick släppa allt och enbart fokusera på att försöka förhandla alternativt hitta ett nytt försäkringsalternativ. Vi hävdar att detta är ett avtalsbrott enligt svensk försäkringslagstiftning och våra försäkringsvillkor med vår försäkringsmäklare. När ni läser detta så har problemet fått sin upplösning men jag kan inte förutse nu hur den kommer att se ut. Men försäkringspremien för licensförnyelsen 2018 kommer att vara oförändrad.

Orsaken till hela denna kaosartade situation är att vi har för många och kostsamma olyckor. Vi får alla ställa in oss på att inför licensförnyelsen 2019 så kommer vi att ha väsentligt försämrade försäkringsvillkor. Jag kan bara hoppas, önska och be er alla att flyga med omdöme under 2018.

Vision 2025

Detta är intimt förknippat med ovanstående vad beträffar olyckor, kostnader och försäkringspremier. Vi måste vända olycksstatistiken. I detta nummer kan ni läsa mer om vad vi jobbar med och hur vi alla kan hjälpas åt att hålla olyckorna nere. Läs och begrundat!

Jag uppmanar alla klubbar att ta till er av detta och anordna speciella träffar där ni informerar och diskuterar våra vanligaste olyckstyper och hur vi kan göra för att undvika dem.

Skärmflygförbundet fyller 30 år

Styrelsen har jobbat vidare med idéer och en budget finns till er klubbar för att ni ska kunna anordna ett festligt firande av våra 30 år. Läs mer på sid. 7 vad som gäller för att ansöka om bidrag.

Reseförsäkring

Nu börjar även flygsäsongen för er piloter som vänder söderut på olika typer av skärmflygresor. Här vill jag återigen slå ett slag för vår reseförsäkring som vi har ett avtal med Europeiska (ERV). Det är en extremsportförsäkring och som täcker skärmflygning. I stort sett alla övriga försäkringar har undantag för skärmflygning och liknande "riskporter."

Du tecknar reseförsäkringen via den länk du hittar på vår hemsida under *Verksamhet/Licens&utbildning/Försäkring 2017*. När du tecknar försäkringen så ska du uppge att du tillhör Svenska Skärmflygförbundet så får du 5% rabatt på premien.

Klubbmedlemskap/stödmedlemskap

Enligt Riksidrottsförbundet så kan du endast ha en moderklubb och det är den som du tävlar för, om du vill tävla. Att byta klubb-tillhörighet kan du göra en gång per år och det är i samband med din licensförnyelse. Stödmedlem kan du däremot vara i hur många klubbar du vill. För dig som just slutfört din grundutbildning och ska köpa ett klubbmedlemskap, som krävs för att få ut din licens, tänk på att det måste vara ett fullvärdigt medlemskap.

SSFFs statistik 2017

Sune Cullberg har sammanställt medlemsstatistik för 2017. Tyvärr har det blivit ett litet medlemstapp jämfört med förra året.

Antal förnyade: 1087

Antal förnyade och nya piloter: 1171

Antal under utbildning ej klara: 128

Summa klubbmedlemmar anslutna till SSFF: 1299

Antal flyg totalt: 49242

Varav backglid: 5442

Varav vinsch: 6940

Varav hang: 12478

Varav berg: 15678

Varav utomlands: 11401

Varav motor: 9858

Flygtid totalt: 27578

Varav termik: 11470

Varav hang: 7303

Varav motor: 6405

Kansliet önskar er alla ett gott nytt flygår 2018! Flyg med omdöme!

HP & Wania
Pinaitis Fallesen



Halloj!

Först och främst – stort tack för att jag fått förtroendet att göra Hypoxia även under 2018! Av den respons jag har fått verkar nuvarande form och innehåll med mer fokus på att förmedla kunskap och ta upp problemställningar som berör flygsporten vara uppskattat. Samtidig som resereportagen och tävlingsreferaten sporrar och inspirerar till nya äventyr och oprövade flygställen. Vilken bildfest vår sport bjuder på! Tack för alla bidrag!

Nu stundar nytt år, ny säsong, ny termik och många timmar i luften – både med och utan motor. Kanske är det även dags att skaffa ny vinge inför kommande äventyr? Lite vassare, lite snabbare, lite lättare, lite...

Att byta skärm är en naturlig del i varje pilots utveckling. Men när är det dags och vad ska man välja? Förutom en artikel om vad man bör tänka på inför en eventuell uppgradering och de positiva och negativa konsekvenser det kan medföra, startar vi även en artikelserie om de vanligaste olyckstyperna. USK och styrelsen har tittat närmare på den statistik som DHV har samlat ihop under åren och försöker dra några slutsatser kring det. Glädjande nog finns det ganska enkla sätt att undvika de vanligaste fällorna och nu drar förbundet igång Vision 2025 för att öka säkerheten. Med förhoppning om att ingen av oss ska behöva riskera varken liv eller lem för att få flyga!

God Jul och Gott Nytt flygår!

Lars M Falkenström
Redaktör

Instruktörsseminariet	4
Vision 2025	6
SSFF fyller 30 år	7
Tävlingskommittén	8
Gardasjön	10
I huvudet på en instruktör	16
Adventsflyg på Ålleberg	18
Vassare vinge?	20
Fagerholm förklarar	24
ESMF-Skånes Fagerhult	28
Häng-Schökl	34

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström

Form: Annalena Sandgren, Formligen.se

Omslagsbild: Björn Berglund och Mattias Joëlson har precis landat för att ta en glass på Plain Joux utanför Chamonix under Rackabajsaren 2014.

Foto: Jonas Böttiger

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: Jonas Böttiger, Håkan Lindqvist, Stefan Atterlid, Ella Atterlid, Eva Mac Lachlan, Kristina Gerard, Ulf Mårtensson, Natalie Mac Lachlan, Niklas Sandgren, Fredrik Heller, Anette Lyn O'Neil, Stefan Fagerholm, Thomas Hylander, Jan Dersjö mfl.

SSFF Kansli: Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen

Org. nr: 802014-7313 Bg: 5819-5132

BIC: SWEDSESS IBAN: SE7280000890119838342617

Kontakt: kansli@paragliding.se

Tel: 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: 1600 ex ISSN 1651-6052

Tryck: December 2017, Ljungbergs Tryckeri



Instruktörsseminariet 2017

Varje år träffas SSFFs instruktörer under en helg för att diskutera aktuella frågor. Lördagen inleddes med en repris av den uppskattade kursen i att ge feedback som hölls av Stefan Gunnarsson. Kvällen avslutades med en gemensam middag.

Söndagen ägnades mestadels åt speedriding, olycksstatistik och #metoo.

Det uppstod en del diskussioner kring speedriding och nu har USKs Ulf Mårtensson och Stefan Atterlid tagit fram ett konkret förslag som kommer att presenteras inom kort. Det som framkom

i samband med presentationen av olycksstatistiken kommer att bli till en artikelserie i Hypoxia där de olika olyckstyperna granskas med början i detta nummer.

En viktig detalj som framkom är att man vid rapportering av olycka till Räddningstjänsten via 112 ska begära att JRCC kopplas med i samtalet. JRCC jobbar på riks nivå och står för Joint Rescue Coordination Center och är betydligt mer kapabla att bedöma vilken typ av resurser som krävs. Räddningstjänsten arbetar på kommunal nivå och skickar många gånger allt de har så fort det rör sig om en flygolycka, trots att det kanske bara handlar om en lindrigare skada.

Även #metoo togs upp och när SSFFs ordförande Fille Jonsson handgripligen skulle förevisa hur man uppträder respektfullt när man hjälper en kvinnlig passagerare på med tandemsele, så brast hela församlingen ut i ett gapskratt när han på bredaste småländska oförhoppandes kläckte ur sig: "För då ä ju inte bare te å sätte på...". En rodnande ordförande slog huvudet på spiken i dubbel bemärkelse!

Text & foto: Lars M Falkenström

SSFFs årsmöte 2018

Skärmflygförbundets årsmöte kommer att hållas i Göteborg lördagen den 17 mars.

Motioner från klubbarna ska vara kansliet tillhanda före 1 februari.

Årsmötet är den viktigaste punkten under förbundets verksamhetsår där många viktiga beslut fattas som rör vår skärmflygning. Se därför till att din klubb skickar delegater eller kan rösta via ombud. Årsmöteshandlingarna kommer att skickas ut senast den 17 februari.



OLYCKSSTATISTIK

Personskada	2015	2016	2017
Tillbud	4	14	9
Ringa skada	11	10	8
Allvarlig skada	17	8	14
Dödsfall	2	0	1
Summa olyckor	34	32	32

Olyckor 2016-17	Sverige	Hela EHPU	(3=dödsolycka, 2=Allvarlig, 1=Ringa olycka, 0=Tillbud)
Skärmflyg(*)	50	Skärmflyg	1653 3-2-1 = 60-629-505 881 fransmän (29, 27 i Fr) 233 tyskar(13 döda, 2 i Ty)
Speedflying	0	Speedflying	9 3-2-1 = 1-3-1 53% 14%
Speedriding	0	Speedriding	26 "alla" fransmän 3-2-1 = 1-5-14
* Ej PM			

Speedriding/flying	Olyckor 2016-17	Sverige	EHPU tot
Skärmflyg	50	1653	ej PM
Speedflying	0	9	
Speedriding	0	26	

Land	Piloter
Sverige	1200
UK (BHPA)	6500
Schweiz	17000
Tyskland	35000
Frankrike	23000

Därför kommer det att bli en artikelserie i Hypoxia om var och en av de fem vanligaste olycksorsakerna:

- **Startförberedelser och start**
- **Landning i turbulenta förhållanden**
- **Inslag på låg höjd och på hang**
- **Missbedömning av väderförhållanden**
- **Olyckor i utlandet och dåligt flygtrim**

LINOR, SKÄRM OCH SPEED

Stupstarter och lintrassel eller knutar är ingen bra kombination. Det kan orsaka kravatter eller inslag som medför att du riskerar att svänga rakt in i en bergvägg direkt efter start. Noggrann kontroll, hasta inte med utläggning av skärm och linor! Dra alltid upp skärmen och kolla linorna om vinden är tillräckligt stark. I annat fall får du kolla linorna en efter en. Går A-linorna fria och bromslinorna löper fritt underst brukar det gå bra. Småknutar i galleriet brukar sällan ge allvarligare följder än en "buckla" i skärmens ovsida. Starter i svag vind brukar vara svårare. Lär dig att avbryta en start om du måste! Ett gott råd är att lära sig att starta med A och C-remmarna. Det ger möjlighet att kolla skärm och linor utan att man dras upp helt om vinden är stark.

Kolla även att speedpinnen hänger fritt och att brummelkrokarna sitter ihop. De kan tejpas eller bytas ut mot en loop och en knut på speedlinan för att slippa det problemet.

Finns det ingen officiell startledare som kollar utrustningen före start kan man alltid be någon kompis kolla så allt ser okej ut – i synnerhet om man är en oerfaren pilot.

IN-FLIGHT CHECK

Flyg ut till säker höjd innan du försöker sätta dig ordentligt i din (pod)sele. Ett inslag direkt efter start samtidigt som du släppt bromsarna för att komma tillrätta i selen kan vara ödesdigert. Om du flyger på låga hang, så är det viktigt att skärmen bär ordentligt innan du sätter dig tillrätta.

Efter att du startat bör du göra en in-flight check genom att än en gång kolla att allt ser bra ut. Följ linorna med blicken upp till skärmen, kolla spännen, karbener, dra i bromsarna och testa speeden. Känn även efter med handen var nödskärmshandtaget sitter så att du hittar det snabbt den dag du behöver använda det.

Om du trots allt drabbas av en incident eller olyckshändelse är det viktigt att du rapporterar in det till förbundet. Blanketten hittar du i dokumentarkivet på SSFFs hemsida.

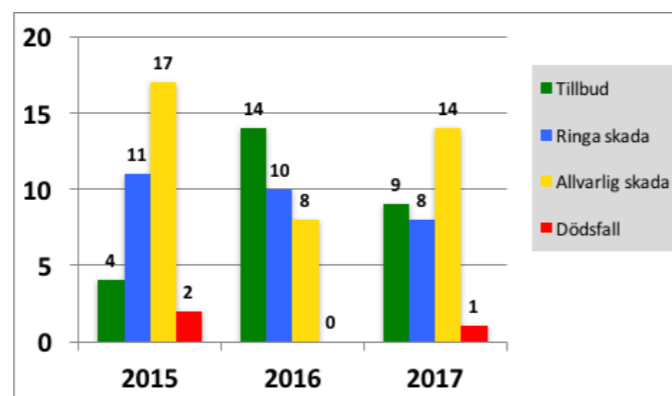
Text: Eva Mac Lachlan, Kristina Gerard & Ulf Mårtensson
Foto: Natalie Mac Lachlan

VISION 2025 – säkerhetsprogram mot allvarliga skärmflygolyckor!

Vision 2025 är ett säkerhetsprogram som initierats av Allmänflygsäkerhetsrådet hos Transportstyrelsen och som SSFF har beslutat att anta för att minska antalet olyckor och tillbud inom vår sport. Den långsiktiga visionen för SSFF är att ingen ska riskera att dö eller skadas allvarligt i samband med skärmflygning.

Ett förslag på delmål för 2020 har tagits fram av styrelseledamöterna Kristina Gerard och Eva Mac Lachlan. Målsättningen är att försöka halvera antalet dödsolyckor de närmsta åren och att färre än tio piloter per år ska behöva drabbas av allvarliga skador. Strävan är också att främja en ökad inrapportering av incidenter till olycksdatabasen för att kunna ge ökad kunskap så att det förebyggande arbetet kan utvecklas.

Med åtgärdsprogram såsom utbildning för klubbarnas säkerhetsinformatörer, återkommande artiklar i Hypoxia, fokus på säkerhet under jubileumsfirandet nästa år samt genom att ha säkerhet som en stående punkt på Instruktörsseminariet, hoppas förbundet kunna implementera säkerhetstänket hos alla medlemmar och på så sätt kunna minska antalet olyckor.



Statistik över rapporterade olyckor i Sverige de senaste tre åren.

USK-ordförande Ulf Mårtensson har sökt i EHPUs (European Hang Gliding and Paragliding Union) olycksdatabas och jämfört olycksrapporter både från Sverige och övriga Europa för att hitta de vanligaste olycksorsakerna. De situationer och förhållanden som är överrepresenterade i olycksstatistiken handlar inte helt oväntat om bristande rutin och flygning nära marken.



SSFF fyller 30 år! Var med och fira!

Nästa år har Svenska skärmflygförbundet funnits i 30 år som stöd till våra piloter och som samarbetspart mot olika organisationer och myndigheter. I starten var det några entusiaster som lade ner ett stort arbete på att grunda förbundet och att börja skapa stadgar och regelverk. Under åren utvecklades organisationen mer och mer samtidigt som medlemsantalet ökade. I slutet av 90-talet var organisationen så pass stor och omfattande att man tog beslutet att tillsätta en kanslitjänst. Jonny Carlén tjänade i mer än tio år som kanslichef för SSFF.

Den första januari 2011 tog undertecknad över kanslitjänsten och tjänar nu styrelsen, piloter, klubbar och instruktörer efter bästa förmåga. Nu vill styrelsen att 30 års framgångsrikt arbete med att sprida skärmflygsporten i Sverige ska firas!

På styrelsens arbetsresa till Polen i somras började arbetet med att förbereda för SSFFs 30-årsjubileum. Många olika idéer testades och till slut växte ett konkret förslag fram. Styrelsen ser gärna att firandet ska ske på tre-fyra olika platser geografiskt spridda över hela landet. Tanken är att det blir en happening där man samlas, umgås, flyger och festar tillsammans. Självklart har inte styrelsen kapacitet att anordna dessa sammankomster utan det får arrangeras

på klubbnivå. Styrelsen har därför avsatt en budget för att sponsra detta och som ni ute i klubbarna kan söka bidrag ifrån för era evenemang. Styrelsen ser gärna att närliggande klubbar går samman för att underlätta arbetsbördan samt att locka fler piloter till evenemanget. Hur man väljer att arrangera det hela är helt upp till medlemmarna i respektive klubb, men för att få ekonomiskt bidrag från SSFF så har styrelsen satt upp fyra kriterier:

1. Ett program för arrangemanget ska finnas.
2. Minst ett säkerhetsevenemang måste finnas med.
3. Beskrivning av vilka arrangörerna är måste finnas med.
4. En budget för arrangemanget ska finnas.

Ansökningarna ska skickas in och finnas kansliet tillhanda senast onsdag 31/1 2018.

Därefter kommer styrelsen utvärdera förslagen och meddela vilka man kommer att sponsra. Så nu hoppas vi att ni vill hjälpa till med firandet av vårt 30-års-jubileum och att många härliga kreativa idéer kommer upp och som förhoppningsvis även kan komma att locka ännu fler till vår härliga sport.

HP P Fallesen
Kanslichef SSFF

AKTUELL RANKING

XC

1. Håkan Lindqvist	144.4
2. Tor Jansson	129.3
3. Lars Anders Jonsson	126.6
4. Nils-Ake Carlsson	119.8
5. Johanna Hamne	101.9

Kvinnor slog rekord

Cecilia Granerot slog tre rekord när hon i maj flög från Åre till Föllinge. Fri distans med 81,4 km, angivet mål med 78,6 km och i fri distans med upp till tre vändpunkter på 87,2 km.

Johanna Hamne slog nytt rekord i fri distans utomlands när hon flög 119 km från Bismo i Norge.

Även **Johanna Lönngren** slog två rekord utomlands under samma flyg genom att flyga en triangel på 55 km i Roldanillo i Colombia. Det innebar att hon satte nytt hastighetsrekord i triangelflygning över 50 km med 15,1 km/t. Det ryktas även om att hon flugit över 200 km i Brasilien i november.

Hypoxia gratulerar och hoppas att deras inofficiella rekord hinner godkännas innan nästa säsong börjar.



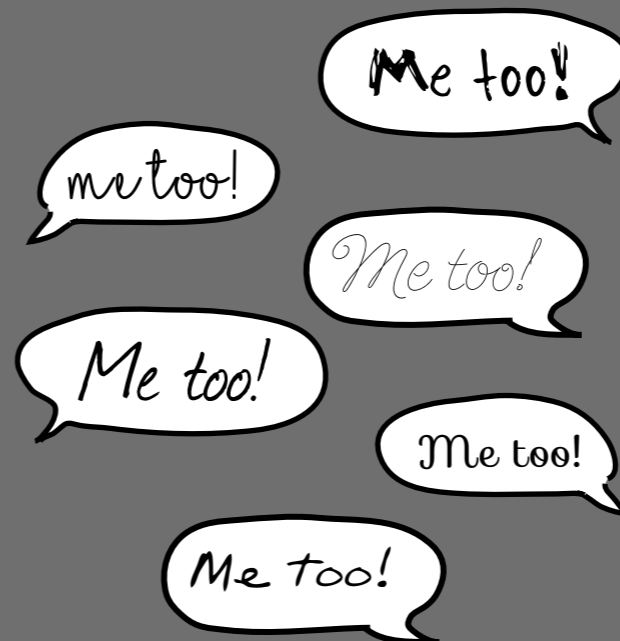
Nordic Open & SM i Makedonien

Nordic Open och SM för 2018 kommer att anordnas i Kruševo, Makedonien, mellan den 26 augusti och 1 september. Dessutom anordnas en separat "Fun/training competition" för nordiska piloter veckan innan, 19 till 25 augusti.

Detaljer för anmälan är inte klara än, men uttagning kommer att ske från början av februari. Som vanligt är det bra att anmäla sej tidigt. Håll utkik efter nyheter på förbundets hemsida och Facebook-gruppen **nordicparaglidingopen**.

Kruševo är ett bra och etablerat flygställe där många tävlingar på alla nivåer har hållits under senare år. Det finns alltså goda förutsättningar för en lyckad tävling. Somliga kommer nog ihåg att Nordic arrangerades där 2008. Då var det problem med lufrummet och vi hade otur med vädret. Lufrumsproblemen är borta och erfarenheten säger att Makedonien är ett av de mer vädersäkra flygställena i Europa.

Text: Håkan Lindqvist



SSFF och #METOO

Den senaste tiden har det nästan dagligen kommit olika upprop från kvinnor som utsatts för kränkande behandlingar, sexuella trakasserier och sexuella övergrepp. Att detta förekommit inom idrottsrörelsen är ingen nyhet och skärmflyget är inget undantag. Styrelsen hade denna fråga uppe på sitt senaste styrelsemöte där bland annat en incident i samband med prisutdelningen till bästa kvinnliga pilot i sommarens SM i Slovenien togs upp. Styrelsen var helt enig i att kränkande behandlingar, sexuella trakasserier och sexuella övergrepp är fullständigt oacceptabla och man kommer agera kraftfullt om något sådant förekommer. Mer om sexuella trakasserier och hur Svenska skärmflygförbundet jobbar med dessa frågor finns på hemsidan.



Bild från Malcesines paragliding club

Gardasjön

– härlig flygning och god italiensk mat!

Många svenska skärmflygare har startat vårsäsongen med flygning i Bassano eller haft spännande flygdagar i Dolomiterna under hösten. Det är dock få som upptäckt den fina flygningen som finns runt Gardasjön. I huvudsak flyger man från Mt Baldo och landar nere vid sjön strax norr om Malcesine. Att flyga vid Gardasjön funkar när som helst och man räknar med mer än 280 flygbara dagar om året.

Gardasjön är Italiens största sjö som är cirka 52 km lång och med djup över 350 m. Medeldjupet ligger på runt 130 m så sjön är en gigantisk vattenreserv. Gardasjön bildades under förra istiden då en av Europas största glaciärer kalvade här och på så sätt bildade sjön. Den är bredast i söder och smalast i norr och det är den norra delen av sjön som är mest attraktiv för oss skärmflygare. Där är

klippväggarna i många fall lodräta och bildades när isen skar sig fram genom bergen.

Gardasjön är även välkänd bland vindsurfare, kitesurfare och seglare från hela världen och många har norra Gardasjön på sin bucketlist. Det är framförallt Malcesine som är riktigt intressant för oss skärmflygare. Ytterligare något norr om Malcesine ligger Torbole som är surfmeckat vid sjön.

De omgivande bergen i kombination med det rådande medelhavsklimatet gör området till en väldigt vacker och härlig plats att vistas på! En skön mix av Alperna och Medelhavet helt enkelt! Skulle man göra en enkel summering kan man säga att södra delen av Gardasjön är mer turistexploaterat med vattenland och liknande medan den norra delen är ett riktigt aktivitetseldorado för den som gillar mer action.



Malcesine, vid foten av Mt Baldo, är kanske den enda orten i världen som både har skärmflygning, basejumping, windsurfing, kitesurfing, segling, klättring, MTB-cykling, vandring och trailrunning av högsta klass. Och lägger man till grymt bra mat och dryck samt en liten, pittoresk gammal stad, vars kabinbana går upp till Mt Baldo på närmare 2000 meters höjd, så har man enligt mig en plats som erbjuder upplevelser utöver det vanliga.

GARDAS SOMMARVINDAR PELÈR OCH ORA

Vid ett stabilt sommarväder bjuder mikroklimatet i den norra delen av sjön på två vindtyper och vindriktningar. Den ena är den nordliga morgonvinden Pelèr. Pelèr startar oftast vid midnatt och blir som starkast mellan kl 5 till 8 på morgonen. Den nordliga Pelèrvinden uppstår på grund av att sjön nattetid är mycket varmare än de kringliggande bergen norr om sjön. Detta gör att sjön "suger in luft" från bergen. Formen på sjön gör att det skapas venturieffekter på flera ställen med stark vind. Det är när Pelèrvinden avtar på förmiddagen som man börjar flyga.

Den andra vindtypen är den sydliga eftermiddagsvinden Ora. Den sydliga Oran börjar oftast runt kl 12-13 och är som starkast runt kl 16. Den sydliga Oran startar när bergen norr om sjön värms upp av solen och blir varmare än sjön. Då vänder vindriktningen när bergen "suger in luft" från sjön. Gemensamt för både Pelèr och Ora är att de bara blåser precis över sjön.

FLYGNINGEN VID MT BALDO OCH ALTISSIMO

Det vanligaste flygstället är Mt Baldo som man når med kabinbanan från Malcesine. Mt Baldo har stora, fina grässtarter för alla vindriktningar utom SO. Fallhöjden till landningen vid sjön är mellan 1650-1750 meter beroende på var man startar. Vill man vandra så kan man gå ända upp till toppen av Mt Altissimo och har då över 2000 meters fallhöjd till landningen. Mt Baldo är mycket välkänt bland akropiloter och dagligen bjuds man på spektakulära manövrar över sjön. Flera skolor åker hit för att hålla SIV-kurser och flera tillverkare testflyger sina skärmar här. Michael Nesler, som är en mycket skicklig skärmkonstruktör och instruktör som bland annat ligger bakom RAST-teknologin, har ofta SIV och akrokurser här.

Här flyger man termik, hang samt fina kvällsflyg. Mt Baldo och Gardasjön är ett mycket bra flygställe för att förbättra sin flygkänsla och flygteknik. Flytväst är ett krav vid flygning från Mt Baldo och det finns att låna av den lokala flygklubben om du inte har någon egen. Jag rekommenderar även en vattentät bag för känslig elektronik. Flygklubben bemannar och sköter landningen samt har service med räddningsbåt om du skulle landa i sjön. Vid landningen finns även en liten snackbar som även den drivs av den lokala klubben. Skulle du råka landa i vattnet är kostnaden 20 Euro för hämtningen och du bör bjuda de piloter som sitter i baren på en runda. Stämningen bland skärmflygarna är skön och avslappnad.





En flygdag vid Gardasjön brukar starta med att man tar kabinen upp till Mt Baldo strax före kl 9. Oftast gör man sitt första flyg någongång efter kl 10 då den nordliga Pelèrvinden lagt sig. Det är bra att ha koll på väderstationen vid landningen och även prata med de lokala tandempiloterna om vindförhållandena vid landningen. På förmiddagen brukar man kunna få ett fint termikflyg från oststarten på Mt Baldo. Sedan tar man en snabbfika vid snackbaren innan det är dags för kabinbanan upp till nästa flyg.

På eftermiddagen kan den sydliga vinden Oran bli stark och är man inte van att hantera speeden och landa i hård vind så rekommenderar jag att man relaxar och badar vid sjön för att sedan istället njuta av ett kvällsflyg. På kvällen lägger sig vinden nere vid sjön, och det brukar då vara hangbart uppe på Mt Baldo. Att hanga i laminär vind på grässlänterna vid Mt Baldo är en upplevelse utöver det vanliga där man har sjön och bergen som fond. Att avsluta kvällshanget med att leka ner 1800 höjdmeter över sjön är en fin avslutning på dagen. Bland lokala flygare kallas slänterna för "the Dunes of Mt Baldo".

MAT OCH VIN Pastan, ostarna och charkuterierna i området är riktigt, riktigt bra. Gillar man fisk så finns det många restauranger som serverar en mängd goda fiskrätter med fisk från sjön. På Mt Baldo finns det även tryffel, så en pasta med tryffel och ett lokalt rödvin kan varmt rekommenderas efter en flygdag. Och avslutar man middagen med en espresso och lite Tiramisu eller en kula sorbet, så somnar man mätt och glad. Det finns flera vingårdar i området och de vanligaste röda vinerna är Bardolino, Amarone och Ripasso. Norr om Gardasjön finns även flera vingårdar som gör väldigt bra mousserande viner, både Prosecco och i champagne-stil. Jag vill varmt rekommendera vingården Conte Federico som gör mousserande vin i toppklass.

Text: Stefan Atterlid Foto: Ella Atterlid

Tips!

- Prata med lokala piloter om rådande flygförhållanden.
- Håll koll på båtarna som ligger förtöjda på sjön. Fören pekar alltid mot vindriktningen.
- Flyg aldrig bakom landningen vid måttlig till stark sydvind (Ora) pg.a. venturin.
- Lek ner höjden över sjön framför landningen.
- Undvik att flyga medvind, bas och final mot landningen när det är blåsigt, eftersom det finns risk att du inte når fram.
- Gör istället inflygning med S-svängar vid sidan om landningen på sjösidan och krabba in, tänk topplandningsplanering.
- Om du landar i vattnet – skratta, betala 20€ till båtföraren och bjud piloterna i snackbaren på en runda. Vid de vattenlandningar jag sett låg piloten max 15 sekunder i vattnet.
- Flytväst är ett krav och finns att låna av den lokala klubben.
- Vattentät bag är en rekommendation.





NAMN: Niklas Sandgren
BOR: Glemmingebro, Skåne
ÅLDER: 46
FAMILJ: Caisa och två barn
FLUGIT SEDAN: 1992
FAVORITFLYGSTÄLLE: La Corona
på norra sidan av Teneriffa
NYÅRSLÖFTE FÖR 2018: Flyga mer

I huvudet på en: **INSTRUKTÖR** **Niklas Sandgren**



Ella, 5 år, tycker det är jätteroligt att flyga tandem med pappa.

Mitt namn är Niklas Sandgren och jag kommer ursprungligen från Mörrum. Jag började flyga 1992. Det var när jag arbetade som kock på Idre fjäll som jag fick följa med Mats Agnas till Fjätervålen och prova att balansera och backglida. Fyra veckor senare åkte jag till Åre och gick en skärmflygkurs och har varit fast sedan dess. 1998 blev jag instruktör.

Jag stannade kvar i Idre under tio vintersäsonger och arbetade som kock, bartender och servitör på krogen. Men även en del i skidskolan som en av Sveriges första snowboardinstruktörer.

Sedan flyttade jag tillbaka till Blekinge 2001 för att öppna en egen restaurang i Karlshamn. Efter många år inom restaurang- och krogbranschen valde jag att lämna det livet bakom mig och flyttade till Hammar.

Jag bor sedan drygt tio år i Glemmingebro på Österlen med utsikt över Hammarsbackar där jag driver min flygskola och min butik Skärmflyg Österlen. Jag har tidigare jobbat med flera olika flygskolor, men tyckte efter ett tag att det var dags att starta en egen. De senaste åren har jag flugit mest tandem och utbildat i hangflyg, men nu blir det mer kursverksamhet inom både friflyg och paramotor.

Utöver flygningen arbetar jag även som snickare i min byggfirma Sandgren Bygg. Det har blivit något mindre med egen flygning de senaste åren på grund av att jag velat ägna mer tid åt familjen, byggfirman och renoveringen av vårt hus. Då resten av familjen också har blivit intresserade av sporten så satsar jag mer på flygningen igen. Min fru Caisa har börjat flyga och det är riktigt skoj. Även barnen vill med i tandemskärmen så ofta det går, så nu är skärmflygningen en familjesysselsättning.

Fina kvällar efter jobbet så blir det att ta med middagen ut till Hammarsbackar och få en fin avslutning på dagen med familj och flyg för alla, kanske till och med ett kvällsdopp i havet.

Det jag tycker är så fantastiskt med skärmflygning är att efter 25 år som pilot blir det bara roligare, med nya utmaningar. Man lär sig alltid något nytt, upptäcker nya flygställen och träffar nya flygkompisar. Man växer och utvecklas som pilot för varje år som går.

Jag önskar er alla ett nytt fint flygår med många och långa flyg!



Adventsflygning på Alleberg!





Foto: Natalie Mac Lachlan

Dags för nåt vassare?

Kanske är du sugen på att skaffa dig din första akroskärm, en vassare compskärm eller bara ta steget upp till nästa EN-klass? Att inte vilja ha en skärm med bättre prestanda hör till ovanligheterna – redan doften av ett nytt prassligt tyg piggar ju alltid upp. Men det finns åtminstone sex frågor du bör ställa dig själv innan du köper din nästa skärm. För nackdelarna kan ibland överväga fördelarna.

Om du vill ha en skärm med bättre prestanda så handlar den viktigaste frågan om varför du flyger överhuvudtaget. Du bör vara så ärlig mot dig själv som möjligt när du besvarar den. Vad är det egentligen du vill få ut av varje flyg?

Varför flyger du?

Om du är ute efter att den ska kännas trygg att starta med, vara skön att flyga med och alltid kunna landa när och där du vill. Då ska du vara medveten om att en ny skärm kan beröva dig den känslan och tryggheten under en längre tid än du kanske är beredd på.

Om du är mer ute efter känslan att få vinna, oavsett om du tävlar mot dig själv eller andra, i att komma högt för att få till en akromanöver eller att kunna flyga så länge eller långt som möjligt bör du ändå tänka på vad du offerar för att kunna få göra det.

2. VAR FLYGER DU?

Med högre prestanda kan du känna dig tvungen resa till andra, enklare flygställen som passar din nya vinge och din flygförmåga bättre. För ställen som du i normala fall gillar att åka till kan helt plötsligt kännas för krävande med en vassare vinge och göra det obehagligt att flyga.

Med bättre glid kan landningen plötsligt upplevas som för kort. På populära flygställen kan en snabbare skärm göra att det plötsligt känns trångt bland alla piloter och tvinga dig till snabba och ryckiga rörelser för att inte flyga in de som du normalt brukar kurva med.

3. VILKA RISKER ÄR DU BEREDD ATT TA?

Högpresterande skärmar är nästan alltid snabbare än de lägre klasserna. Det är ju en självklarhet. Men har du funderat över hur den extra farten påverkar upplevelsen av din flygning?

Till och med en relativt oerfaren pilot kan, åtminstone tekniskt sett, flyga en högprestandaskärm. Däremot kan man inte räkna med att de ska klara av att starta och landa den. För högre hastighet innebär inte bara att kunna flyga fort på hög höjd, det försvårar även både start och landning och ger ett betydligt mindre utrymme för pilotfel – i synnerhet nära marken.

När du i normala fall snabbt får en känsla för luften och kan aktivt men avslappnat flyga skärmen genom turbulens och termik kan en vassare skärm få dig att sätta dig upp i selen med sinnena på hjälpänn för att hänga med. Det gör flygningen mer tröttsam och stressig tills dess du lärt dig hur din nya skärm agerar.

En annan aspekt av högre fart är att även om det går fort att komma upp så går det även fort att komma ner. Innan du och skärmen har lärt känna varandra så kan du räkna med att förlora mer höjd varje gång du gör en dålig sväng än med din förra skärm.

4. FLYGER DU LIKA BRA SOM DEN NYA SKÄRMEN?

När det kommer till kritan, tänk efter på hur bra du är på att flyga med den skärm du redan har. Det finns en risk, en ganska stor risk, att anledningen till att du vill köpa en bättre skärm är för att den ska kompensera för dina brister som pilot. Om du känner att det kanske är så bör du nog skjuta upp beställningen ett tag.

Innan du börjar överväga att kliva upp till en ny skärmklass så måste du kunna pricklanda med din nuvarande skärm. Inte bara ibland, utan i princip alltid. Oavsett förhållanden, oavsett tillvägagångssätt och även på helt okända landningar. Om du tycker det är att sätta ribban högt, så har du rätt – men det är ingen överdrift!

Pricklandning är det enklaste och bästa sättet att bevisa att du har full kontroll över skärmen och kan landa precis var du vill. Det kommer garanterat att behövas den dag du byter upp dig. Lura inte dig själv, så slipper du sätta nya dyra skärmen i ett träd, eller värre. Att landa snyggt är också bra, men är i det här fallet inte lika viktigt som att landa på rätt ställe.

5. BEHÖVER DU VERKLIGEN EN NY SKÄRM?

Samtliga av frågeställningarna syftar åt samma håll, nämligen om det egentligen är en ny skärm du behöver eller om du får ut mer av att behålla din gamla ett tag till. Pengarna som bränner i fickan skulle i så fall kunna läggas på en kurs hos en betrodd instruktör som kan hjälpa dig att bli en bättre pilot med den skärm som du är van att hantera hemma på ditt lokala flygställe.

Om du har siktat in dig på att skaffa dig en tävlingsskärm bör det vara en förutsättning att du faktiskt håller på med tävling. För om du inte flyger flera gånger i veckan eller loggar färre än hundra timmar flygtid om året är det tveksamt om du faktiskt kan utnyttja all den extra prestandan en värstingskärm erbjuder. Och det är inget fel med att "bara" vara en söndagspilot. Njut!

Om du är sugen på att skaffa dig en akroskärm så kan det vara värt att komma ihåg att för inte så länge sedan så gjorde betydligt mer avancerade piloter än du grymma tricks med sämre skärmar än vad du flyger med nu. Troligen kan du utvecklas tio gånger om innan du kan utnyttja en EN B-skärms fulla potential.

Såklart kommer du inte att se lika cool ut som kidsen som slänger runt sina Thrillers, men fördelarna är enorma med att öva akro med de grejer du redan har. Du kommer att lära dig varenda rörelse som din skärm kan överraska dig med och som gör dig säkrare som pilot i utmanande förhållanden och på tekniskt krävande flygställen.

6. HAR DU KUL NÄR DU FLYGER?

Njuter du av flygningen med den skärm du har nu bör du behålla den. För när allt kommer omkring, det viktigaste för oss som håller på med den här sporten är att vi har roligt och njuter när vi flaxar runt i det blå. Det är viktigare än att se cool ut, lägga ut videor på Facebook eller utmana Instagram med dina senaste trick. Även om det också är kul.

Välj därför inte en mer högpresterande vinge framför gammal hederlig flygglädje. Nackdelarna överväger sällan fördelarna. Å kom ihåg att en anings sämre prestanda inte nödvändigtvis måste innebära att man har mindre roligt. Ibland är det tvärtom.

Text: Anette Lyn O'Neil/Awe365.com
Översättning och bearbetning: Lars M Falkenström

Foto: Natalie Mac Lachlan



JULKAMPANJ 2017

KIKA IN VÅRA RIKTIGT FINA ERBJUDANDEN!

GÄLLER TOM 31 DECEMBER 2017

FRI FRAKT! ANGE KOD: HYPOXIA JUL
GÄLLER TOM 31 JANUARI 2018

^ BUTEO XC - THE GAME CHANGER (EN-B) ^

- * KOMMER 2018 | 82 CELLER + 80 MINIRIBS I FRAMKANT
- * PRESTANDA SOM EN-C SKÄRM MED EN-B KLASSNING =)

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

Icaro | Pro-Design | Flymaster | Naviter | Flytec | Syride
Volirium | Hanwag | Crispi | Velodrom | Charly Produkte
Weatherflow | SPOT

rpm SPORT www.rpmsport.net

Kolla in hemsidan regelbundet för våra erbjudanden & nyheter!!

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 Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

AIRDESIGN SKYWALK
UP 3G
www.flybgd.com

EN MANLIG POJKE OCH HANS DRÖM

FAGERHOLM FÖRKLARAR & FABULERAR

– om magiska flyg högt ovan Vättern

Det var en gång en liten man som drömde om att få flyga högt och länge, ovan Vätterns vidsträckta vatten. Han har ett svagt minne av att ha gjort det tidigare, någon gång under barndomen. Eller är det en bara en pojkes dröm som blivit manlig inbillning?

Hursomhelst, pojkmannen tror sig ha flugit högt och länge, ovan den där borgen som ligger så högt och magiskt ovan Vättern. Att det kanske är möjligt förstår han. Att sväva ovan Vättern, alltså. Men på senare tid har det kommit en ökande ström av fejkade bilder och skrönor från trakten, så kallade fake flights. Det har twittrats om det. Bland annat ett ställe som tydligen kallas Brunis. Locals har till och med anlagt både start och en Holfuy på långstång för att göra det hela trovärdigare. För att inte tala om den andra fejkade platsen med kodnamnet Klaveret. Där kan man enligt ryktet göra bort sig i både tid och otid om man vill. Tydligen har man lyckats få bygdens starke man, Mats Myggfjärt att släpa stock och sten till en hel start, fikarum och till och med hästparkering.

Men som de flesta förstår går det väl inte att flyga på ställen med så konstiga namn. Åre, Hammarsbackar, Rörtången eller varför inte Tenstamassivet är ju riktiga flygställen med riktiga namn som alla riktiga flygare känner till. Det är bra, fina och framför allt riktiga platser. Allt detta vet vår lille manpojke, men han kan ändå inte låta bli att drömma.

Hans längtan att se om drömmen bär fortsätter och vid andra försöket lyckas han lura med sig en annan desperat flygsvulten Stockholmare. Det börjar bra, väldigt tidig avfärd från stan för att vara redo på Brunis när det fina och magiska flygvädret vädret lovar slå till. På väg söderut passeras låga moln och lätt regn, men det är egentligen inget problem eftersom väderprognoserna har tolkats i en trevlig och positiv anda. Men det blir värre. Någonstans på vägen mellan E4an och Restaurang Brahehus sänker sig dimman och andra onämbara väderfenomen. Mellan kaffet på vägkrogen och det mytiska hanget vid Jönköpings horisont utmanas de även av ett lågintensivt inbrott i bilen och googlar sig fram till hur man kan hindra fartvinden genom kupén med hjälp av pappskivor, glykoldunk och mängder av silvertejp. En viss sordin lägger sig mellan skål och vägg medan elmöllorna mödosamt försöker vispa bort grävädret.

Tänka sig, mitt i allt detta elända sipprar det in nyheter att en av upphovsmännen till alla fejkade flygbilder från Vätterns strand påstår sig ha varit uppe och flugit på Brunis. Men tydligen en annan gång. Fast om detta faktiskt är sant vet ju bara Herren och Facebook. Manpojken är ledsen. En andra gång på raken.

Sant är dock att vår manpojke numera har hunnit med hela tre resor till denna plats. De har alla varit trevliga och allmänbildande. Givande besök på Andréé-museet, har varvats med äpplekaka, glass med chokladsås och flygsimulator i Linköping. Dock drömmer han fortfarande i hemlighet om att få känna den milda luften mot sina skinkor, högt ovan Vättern...



Swedish West Cup - Älleberg

Skärmflygklubben Göteborg kommer under nästa år att dra igång en liten XC/compsektion för att öka antalet tävlande piloter i klubben. Tanken är att bland annat arrangera Sverige Cup i Västsverige under valborgsmässohelgen mellan 28 april till 1 maj. Arbetsnamnet är Swedish West Cup och planen är att den ska hållas på Älleberg men fungerar inte det kan det även bli vinschning.

12 piloter har redan gått comp 1-kurs för Fredrik Ahl och en av initiativtagarna, Gillis Bengtsson, har lärt sig scoring. Planen är nu att ha enklare klubbträningstävlingar inför SC som blir något att se fram emot för alla som är intresserade av tävling.

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



VI VILL FIRA VÅRT FÖRSTA ÅR MED
10% RABATT PÅ ALLA SKÄRMAR OCH
SELAR FRAM TILL 31 JAN 2018.
VÄLKOMMEN TILL VÅR HEMSIDA
WWW.DEWILDEAER.SE



Postflygrutten Stockholm - Malmö



Mycket skog med öppna fält insprängt lite här och var

En LS3 från Ljungbyhed på ESMF sommaren 2011



Termikflygcentrum för Skånes Drakflygklubb ESMF – SKÅNES FAGERHULTS FLYGPLATS

Sedan 2006 har Skånes Drakflygklubb sin bogsverksamhet förlagd till Skånes Fagerhults flygplats, ESMF, i nordvästra Skåne, nära gränsen till Halland och Småland. Här bedrivs flygbogsering med trike. Vinschning har förekommit sporadiskt, framförallt i samband med skolning, men fältet är för kort för att man vid markbogsering ska nå den höjd som krävs för att lätt kunna ansluta till termiken.

Flygplatsen anlades under 1930-talet som en av flera hjälpflygplatser åt postflyget på rutten mellan Stockholm och Malmö. På den tiden navigerade man nattetid efter optiska flygfyrar som var placerade längs rutten. Syftet med hjälpflygplatserna var att flygplanen skulle kunna landa ifall man råkade ut för dåligt väder eller fick andra problem.

Under kriget blev flygplatsen ett beredskapsfält och Flygvapnet hade fyra lätta bomplan, troligen av typen B4 Hawker Hart, stationerade där under en period. Personalen bodde i baracker vid fältet. På kvällarna placerades det ut "spanska ryttare" på fältet för att förhindra främmande flygplan från att landa nattetid. Enligt ögonvittnen rullades dessa bort en kväll

och andra indicier som kraftigt flygplansbuller på natten, remsor av aluminiumfolie (chaff) som hittades på marken morgonen därpå samt en mobil banbelysning i udda färger har medfört spekulationer om att flygplatsen utgjorde ett nödlandningsfält eller brytpunkt för de allierades bombflyg på väg till och från sina mål i Tyskland. Men man vet inte så mycket om detta, då det mesta kring flygplatsen var hemligt under krigsåren. Inte så långt därifrån vid vägen mellan Skånes Vårsjö och Vittsjö störtade en Lancaster. Minnesmärke i form av bomplanets propeller är uppsatt vid vägen.

Under 1970-talet anordnade Ljungbyheds flygklubb segelflygläger på fältet och det var då som jag, sittande på farsans axlar, kom i kontakt med flyg för första gången. Många år senare, när vi var ute på fältet och bogserade, landade det en segelkärra från Ljungbyhed där. Det var en gammal LS3:a, och den såg precis ut som segelflygplanen jag sett här som liten pilt, vilken flashback!

Flygplatsen ägdes av Luftfartsverket fram till början av 2000-talet då man sålde ut alla sina mindre flygplatser. ESMF köptes av en maskin- och flygintresserad privatperson från Markaryd. Skånes

Laholmsbukten och Hallandsåsens utformning leder ofta in sjöbris till ESMF vid nordvästlig vind på våren och försommaren.



Drakflygklubbhyrnumera fältet samt hangarplats för bogsertriken av honom. Klubben står även för en del av underhållsarbetet på flygplatsen. Samarbetet med flygplatsägaren fungerar mycket bra. Några privatägda ultralätta flygplan samt en LSA (Light Sport Aircraft) har på senare tid varit stationerade på flygplatsen i olika omgångar, men här bedrivs för närvarande ingen annan klubbflygverksamhet. Ofta landar det flygplan som kommer från annat håll, allt från närliggande klubbar till gästande flygare från kontinenten.

Flygplatsen är idealiskt för hängflyg. Det har fyra stråk, 35-17 och 09-27 med banlängd på 590 respektive 500 meter, vilket gör att man kan starta och landa i alla fyra väderstreck. Start i västlig riktning försöker vi dock undvika då det är höga träd och dåligt med öppna fält direkt efter start. Stora ytor utanför stråken gör att det finns gott om plats att landa en hängglidare i vilken riktning som helst utan att komma i konflikt med en landande bogsertrike eller annat flygplan. Även om flygplatsen ligger på en mosse består de översta marklagren av mycket sand och grus som gör att vatten lätt rinner undan och att marken snabbt värms upp och genererar termik. Mycket skog runt om hjälper också till att generera bra termik. Fedingesjön som ligger precis söder om fältet är dessutom en riktig termiktrigger.

Luftrummet är fritt upp till FL95 (ca 2 900 m) över flygplatsen samt norrut och österut, så det är i denna sektor de flesta banorna läggs vid tävlingar eller annan distansflygning. Söderut och västerut är luftrummet begränsat av Ängelholm, Ljungbyhed och Malmö TMA.

Finns det inga nackdelar med ESMF då? Jodå. Skogen är inte bara en fördel, träden är höga och genererar turbulens om det blåser, speciellt om vinden kommer från nordväst. Då kan det bli kraftiga rotoror. Vi har havererat en trike i samband med bogserstart bana 27 på grund av detta. Numera bogserar vi aldrig på bana 27 (västerut) om västvinden har minsta lilla inslag av nordväst i sig. I så fall är det bättre att starta på bana 35 (norrut) med sidvind. Vind från västsektorn är inte det bästa, medan vind



Ungefär i dessa områden hittar man husblåsorna



ESMF sett från ovan vintertid



Skolning i flygbogsering hösten 2017



Startfältet vid Skånes Fagerhult Open 2016



från ostsektorn inklusive rak nordlig och rak sydlig vind är mycket bättre. Nordvästlig vind har dessutom en tendens att ge sjöbris, speciellt på våren. Detta beror mycket på Laholmsbuktens och Hallandsåsens utformning. Man ser ofta hur sjöbrisfronten har samma form som bukten. Sjöbris brukar slå till omkring klockan 15 om det är sådant väder. ESMF ligger ungefär 30 km fågelvägen från kusten och det blir i princip aldrig sjöbris vid ostliga vindar. Max medelvindstyrka för flygning brukar vi generellt sätta till omkring 3 m/s oavsett vindriktning och vindbyarna får inte vara tvåsiffriga enligt SMHI landväder-prognos. Visar prognoserna mer vind brukar det bli för turbulent för att starta och landa på fältet. Om vinden är sydlig till sydostlig blir det inte lika turbulent, varför vi ibland kan acceptera lite mer vind från dessa riktningar.

Eftersom luftrummet är fritt norrut och österut är det i dessa riktningar de flesta sträckflygningarna görs. Det är mycket skog i området men det finns öppna fält insprängda lite varstans så är bara molnbasen inte alltför låg är det inte några större problem att flyga sträcka. Molnbasen brukar vara högst på våren och försommaren, 2 000 meter eller däröver är inte ovanligt. Den högsta höjd jag fått över fältet är drygt 2 400 meter. Fältet ligger på gränsen till Småländska höglandet och bara lite längre norrut brukar molnbasen höja sig ytterligare. 2 800 meter har rapporterats i samband med sträckflygning. Normalt brukar molnbasen variera mellan 1 000 meter och 2 000 meter.

Varje år arrangerar Skånes Drakflygklubb en tävling, Skånes Fagerhult Open, som brukar locka deltagare från hela södra Sverige. Det är en tävling i distansflygning enligt FAI regler, men

den har ingen FAI status. Tävlings syfte förutom att ha kul och flyga sträcka med samordnad upphämtning är att locka nya piloter till att börja tävla. Tävlingen brukar äga rum fyra dagar i samband med Kristi Himmelfärdshelgen eller Nationaldagen. Under denna period brukar vädret visa sig från sin bättre sida. Det har hänt att hela tävlingen fått ställas in, men det har också hänt att det varit bra flygning i tre av fyra dagar, senast 2016. I snitt brukar det bli två av fyra möjliga flygdagar. Det stora problemet här i söder är just vädret och då framförallt vinden. Det är ofta det är för blåsig, vilket ger kraftig turbulens med all högväxt skog.

Två svenska rekord har satts från fältet, båda i kategorin Out and Return. 2007 satte Andreas Ohlsson i samband med tävling första rekordet, Skånes Fagerhult – Guddarp, strax söder om Feringe, tur och retur, 131 km. Fem år senare i juli 2012 putsade Håkan Anderson Bernardo rekordet och flög sträckan Skånes Fagerhult – Feringe tur och retur, 136,7 km. Snart börjar det med andra ord bli dags igen! Faktum är att det är fritt luftrum hela vägen till Älleberg, så det är fullt möjligt att flyga från ESMF till Älleberg eller omvänt. Sträckan blir då nära 200 km, men det räcker inte för att slå det svenska rekordet för öppen distans som är 255 km. Då får man fortsätta förbi Älleberg.

Många piloter från andra klubbar har kommit och flugit med oss både i samband med tävling och under vanliga flygdagar. Jag hoppas det ska fortsätta så och ni som ännu inte varit här kanske kan se denna artikel som en liten aptitretare och guide till hur det är att flyga termik från ESMF.

Text & foto: Thomas Hylander



Schökl, kan det vara nåt?

PÅ OMVÄGAR FICK JAG REDA på att det bodde en svensk hängflygare i Graz, Österrike. Vid denna tid hade jag genom mitt arbete en del kontakter med en firma i Graz så jag tog kontakt med Ulf Raudberget som han heter. Vi diskuterade lite fram och tillbaka om möjligheterna att flyga lite. Detta var för flera år sedan. Tyvärr upphörde chanserna att resa till Graz i tjänsten så det hela föll i glömska. Tills plötsligt en dag i våras då jag insåg att det var en intressant konferens i Graz. Jag kollade med chefen om det var okej att ta ut lite semester på plats och det var det. Skönt med en flexibel arbetsgivare.

Jag mailade Uffe och vi bestämde att vi skulle ses och försöka få till lite flygning. Den lokala hängflygklubben hade en skolvinge (Moyes Malibu) som jag kunde få låna, så jag behövde bara släpa med selen och en kabinväska på flyget. Lyxigt, nästan som skärmflygning! Efter konferensen tog jag en lokalbuss från Graz ut till St Radegund som byn heter. Väl på plats träffades Uffe och jag över en öl på det lokala haket. Eftersom jag hade en t-shirt med hängflygmotiv på mig så blev vi vips fler hängflygpiloter som snackades vid. Tyvärr var det väldigt starka vindar på torsdagseftermiddagen, så det stod snabbt klart att det inte skulle bli någon flygning av. Men Ulf var snäll och lånade ut en mountainbike så att jag kunde cykla runt i trakten och se mig omkring.

På fredagen jobbade Ulf så jag tog cykeln med mig till kabin-banan och sedan åkte jag upp på berget som heter Schökl. Schökl och Graz ligger nästan längst österut i Alperna, det är därför lite avsidet beläget om man jämför med de vanligare resmålen för hängflygresor. Uppe på berget fanns det rodelbana, flera gasthaus och massor med vandringsleder. Jag cyklade runt lite och kollade på de olika starterna. På nordsidan fanns det en fin grässtart för skärmflygarna och en bra ramp för hängflygarna. Enda kruxet var att det hade växt upp en gran som stod oroväckande nära slutet på rampen. Skärmflygarna kunde topplanda här. Det fanns en nödlandning på nordsidan, men den brukade inte användas. På sydsidan av berget fanns det också en gemensam fin grässtart.



EFTER ATT HA ÄTIT EN BIT MAT och åkt lite rodel bestämde jag mig för att rulla nerför berget. Det fanns flera downhill-sträckor i skogarna, dock bara röda och svarta leder så jag ville inte riskera något med lånad cykel och allt. Det tog ändå cirka 45 minuter att cykla nerför berget då vägen gick fram och tillbaka i serpentin. När jag kom ner såg jag en skärm i luften så jag cyklade till landningen vid kabinbanan. Där träffade jag ytterligare en hangpilot och tyskan fick sig en välbehövlig uppfräschning. Skärmflygaren landade efter en stund och konstaterade att det var ordentligt turbulent i luften.

Landningen var den värsta jag sett. Det lutade brant åt alla håll, det var turbulent bakom träddräer från två håll och på det tredje låg kabinbanan. Dessutom var det en trafikerad väg i slutet av landningen. Hangflygklubben arrenderade ett fält bortom byn som var betydligt mer inbjudande även om det också hade inslag av lutningar åt diverse håll. Efter att ha snackat en stund cyklade jag bort till hangflyglandningen för att kolla om det var några piloter på plats och det var det. En av piloterna jag träffat dagen innan var där och han pratade lite om tallen vid rampen. På eftermiddagen, när Uffe slutat jobba, regnade det så det blev ingen flygning den dagen heller.

Mitt flyg hem skulle på söndag förmiddag och jag insåg plötsligt att jag skulle få det väldigt tight att hinna med lokalbussen på morgonen då de inte gick så ofta. Jag snackade med B&B-värdinnan och frågade om det var okej att avboka sista dagen och det var inga som helst problem. Sen hann jag med att boka ett hotell inne i Graz innan Uffe ringde och sade att han skulle skjutsa mig till flyget på söndag morgon. Så det blev åter till värdinnan och det var inga problem att ändra tillbaka igen. Jag bodde på Pensionat Seirer, som kostade 35 Euro natten med frukost och balkong ut mot dalen. Kanontrevligt ställe, rekommenderas varmt!

PÅ LÖRDAGEN VAR DET STARK VIND IGEN och från norr. Vi bestämde att vi skulle höras lite längre fram på dagen så jag tog kabinbanan upp till toppen igen. Det började onekligen se mörkt ut avseende flygningen, men jag passade på att njuta i fulla drag av min alpsemester. Dock kom jag in i en stämning där jag mentalt gett upp hoppet om flygningen vilket kändes otroligt surt med tanke på att jag sett fram mot att flyga från Schöckl i flera års tid.

Men rätt vad det var ringde Uffe och sade att det såg bra ut, vi drar! Efter att ha lastat vingarna på hans bil åkte vi serpentinvägen upp till starten. Värt att känna till är att man måste ha speciella poletter till vägbommen om man inte tar kabinbanan som skärmflygarna gör. Uppe på toppen riggade vi på nordstarten och Uffe övertalade en intet ont anande turist om att köra ner bilen till kabinbanan åt oss. Det visade sig att tallen vid rampen nu var spårlöst försvunnen. Tydligt hade mannen jag pratade med på landningen åkt upp och tagit bort den under dagen!

Jag startade först och det gick fint. Det lyfte direkt och sedan kunde man hanga längs bergskammen. Klockan hade redan hunnit bli tjugo i sex när jag startade, men termiken var fortfarande aktiv och det gick att kurva upp till 2000 meter. Efter en kort stund gjorde Uffe mig sällskap i luften med sin Combat. Vi fick en timme och fyrtio underbara minuter i otroligt smörig luft tillsammans med en ensam skärmflygare och en rovfågel. På grund av min vingens något begränsade prestanda fick jag vackert hålla mig i närheten av berget, men Uffe drog iväg mot bergen på andra sidan dalen. På slutet avtog vinden och jag beslöt mig för att gå över berget mot ordinarie landningen innan det blev för sent. Efter ett lugnt flyg ut mot landningen kurvade jag ner mig till en landning i absolut nollvind. Jag satte landningen perfekt i mitten av fältet och efter en stund kom även Uffe ned och gjorde en fin landning med bromsskärmen ute.

MEDAN JAG PACKADE IHOP VINGEN kom Uffe ut ut klubbstugan med två kalla öl. Gissa om de smakade gott. De hade tidigare tagit en Euro styck, men nu hade de installerat solpaneler för att kunna ha kall öl så priset låg nu på hela två Euro....

Efter min mentala berg och dalbana var jag nu helt euforisk över det fina flyget. Jag är otroligt tacksam för att Uffe ville flyga med mig och hjälpa mig med smått och gott. Det visar tydligt hur stor hangflyggemenskapen är när man kan kontakta en vilt främmande människa över internet och sedan kunna umgås på ett så fantastiskt sätt ihop. Stort tack Uffe, utan dig hade detta äventyr aldrig blivit av!

Text & foto: Jan Dersjö

En helt vanlig svensk decemberdag...



Nu kan det inte bli värre!

LÅT DET BLI VÅR!

Lugn... Nästa Hypoxia kommer som ett vårtecken i slutet av mars!

SÄKRA ROLIGA RESOR

RESEPROGRAM 2018

Sverige/Sälen/December
Afrika/Namibia/Mars/
Bali/Indonesien/April
Spanien/Alicante/September

NYHETER

Sverige/Hike&Fly above
northern polar line/Juli
Grekland/Lefkada/ September



KURSPROGRAM 2018

Utökad med ännu fler Hangkurser. Boka innan 31/12 och spara 500 kr.

BESÖK NORDENS STÖRSTA E-STORE

Selar: Supair, Gin, Woody Valley, Kortel, Nova, Neo
Skärmar: Gin, Nova, Supair, Phi, Flow, Gradient, Phi,
Litte Cloud, Neo
Nödsystem från: Gin, Supair, Beamer, Charly
Instrument: Syride, Flymaster, Naviter
Paramotor: Air Conception
Och så mycket mer...

Som kund hos oss har du 1000 kr på din nästa kurs med oss.

Besök gärna vår butik mitt i flygningen i Käseberga på en kaffe och snacka flyg. Öppet vardagar 9-14, året runt.

SKY
adventures

Mer hittar du på skyadventures.se.