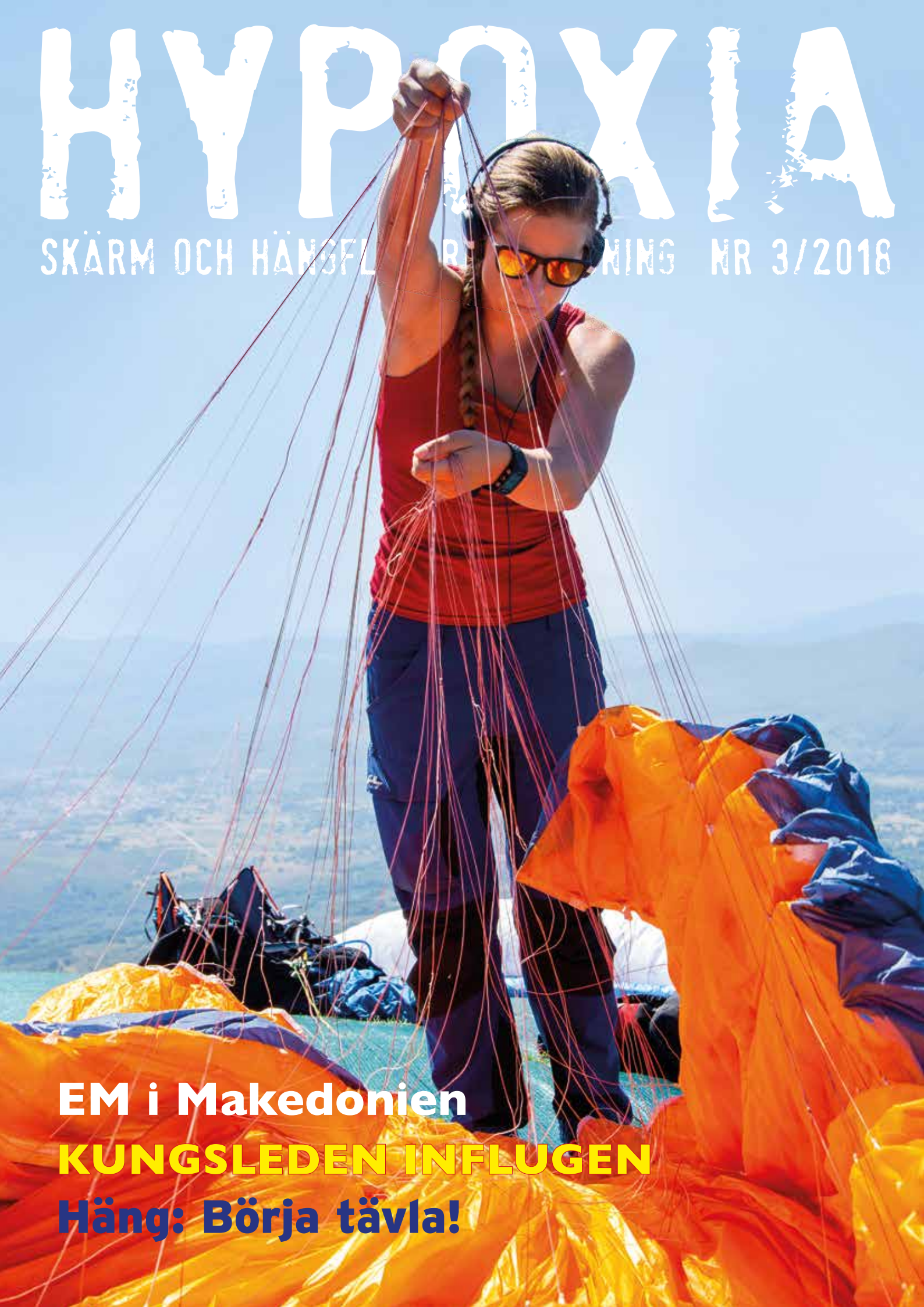


HYPNOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLUGNING NR 3/2018



EM i Makedonien

KUNGSLEDEN INFLUGEN

Häng: Börja tävla!



Foto: David Bengtsson

Sprid kunskap och locka fler

Vilken vår och sommar vi har haft!

Märkligt nog syns inte den fina våren/sommaren i vår statistik över aktiva piloter och take off-kit. Vi har i skrivande stund 1138 aktiva piloter, nästan exakt samma antal som för ett år sedan.

Vi har de senaste 3-4 åren minskat med omkring 150 aktiva medlemmar. Det är en nedgång på nästan 10%. Även antalet uttagna take off-kit är färre. Styrelsen är uppmärksam på detta och det diskuterades även på arbetsveckan i Alicante. Hur sprider vi kunskap om skärmflygning och hur kan vi locka fler till vår sport?

Ny försäkring till 2019

Vi kommer byta försäkringsgivare till 2019 och har lyckats förhandla fram betydligt bättre villkor än de vi har i nuläget. På årsstämman framkom önskemål från PM-piloter att man önskar ett billigt försäkringsalternativ då man uteslutande flyger i Sverige. Styrelsen har hört sammat detta önskemål och kommer att presentera en sådan lösning. Detta alternativ blir i princip enbart en ansvarsförsäkring jämförbar med bilens trafikförsäkring. Som pilot är man då i princip helt oförsäkrad. En positiv nyhet är att Standard och Plus-försäkringen nu återigen kommer att gälla över hela världen. Fullständig information kommer att finnas på vår hemsida och i samband med licensförnyelsen inför 2019.

Reseförsäkring

Vårt arbete är pågående. Vi kommer kontinuerligt publicera olika artiklar runt flygsäkerhet. Vi hoppas även inom kort kunna publicera olika videofilmer i ämnet på vår plattform villflyga.nu som håller på att byggas upp.

Licens och licensförnyelser

Våra digitala licenser utfärdas nu via Cardskipper. Du ska ha fått ett sms eller mejl med länk till din digitala licens. Om du saknar din licens så hör du av dig till kansliet.

Licensförnyelsen inför 2019 närmar sig. Som vanligt kommer vi att öppna upp den i början av december. Du som ännu ej förnyat din licens för 2018, tänk på att göra det innan sista november.

Elevkortet

Vi får fortfarande in ett stort antal föråldrade elevkort. Här slarvas det en hel del bland våra instruktörer. Inför en ny utbildning så SKALL elevkortet laddas ner från förbundets hemsida. Om en elev kommer med ett äldre elevkort så ska instruktören föra över uppgifterna på ett nytt gällande elevkort. Kansliet har fått direktiv att hårdare kontrollera detta.

Adressändring.

Du vet väl att du enkelt kan göra din egen adressändring till förbundet genom att logga in där du loggar flygtid i samband med licensförnyelsen.

Kansliet önskar er alla ett gott slut på flygåret!

HP & Wania
Pinaitis Fallesen



Nybombad riksinstruktör efter årets sista distansförsök.
Foto: Stefan Nordqvist

Halloj!

Jaha, då är det höst igen och man hamnar i mellanrummet mellan den säsong som varit och den som väntar nästa år. Det blev inget rekordår trots värmerekord och torka. Alla vi som behöver fält för att starta vet att bönderna haft det kämpigt i år och att det varit svårt att få fram vanligt hö till foder åt djuren. Till och med träden har lidit!

Vädret är ju en grundförutsättning för att vi ska kunna flyga och människans påverkan på klimatet börjar bli allt tydligare trots att vår tid på jorden bara är en liten parentes i världshistorien.

Jag tror aldrig jag har svettats så mycket som under årets säsong. Men trots värmen har termiken varit tveksam och de flesta av mina distansförsök har reducerats till skutt utanför tratten.

Till och med i Sydeuropa har vädret trilskats. Över Portugal har det legat ett dis med både smog och sandpartiklar från öknarna i Afrika vilket minskat solinstrålningen så mycket att distanserna blivit betydligt kortare än normalt. Locals säger att flygvädret har blivit betydligt sämre de senaste åren.

Som lekman är det svårt att avgöra om klimatförändringar är ett problem enbart skapat av människan eller om det helt eller delvis utgör en del av en längre vädercykel. Men någonting har hänt.

Det är med viss oro man stirrar upp mot skyn. Måtte vädret bli bättre nästa år.

Lars M Falkenström
redaktör

Draklanda hotat	4
Tävlingskommittén	5
Namibia	6
Kungsleden	12
SSFF 30 år på Ålleberg	18
Olyckor utomlands	22
Tävla i hängflyg	24
EM i Portugal	26

HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Johanna Hamne gör lincheck på sydstarten i Montalegre, Portugal inför träningstask i EM. Foto: Daniel Santos and FPVL (Portuguese Free Flight Federation)
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 Nordqvist, Pierre Rosén, Johan Nordenfelt, Jesper Ahlström, Yaacov Nesselrot, Ulf Mårtensson, Eva Mac Lachlan, Thomas Hylander, Håkan Lindqvist, Nisse Carlsson, Johanna Hamne, Tor Jansson 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: 1550 ex **ISSN** 1651-6052
Tryck: Sep 2018, Ljungbergs Tryckeri

ICARO GRAVIS (EN-B)
En glädjespridare i luften!
Säkerhet, flygglädje & prestanda.
Bästa kvalitet på skärmen!
Rekommenderas av många.

ICARO BUTEO XC (EN-B)
Högpresterande EN-B med hög säkerhet!
Grattis Torbjörn Månsson till de långa flygen!
7:e plats i SDL 2018 (bäst av alla EN-B-skärmar)

Handla online dygnet runt eller i butiken på Järnringen 19 i Partille (Göteborg)

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

rpm sport www.rpmsport.net

KÄKA IN HEMSIDAN REGELBUNDET FÖR ERBJUDANDEN & NYHETER!!

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.aventyrcenter.se

äVENTYRS CENTER

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

AIRDESIGN SKYWALK
UP BGD
www.flybgd.com



Bygglovsansökan hotar Draklanda

Återigen är Draklanda hotat. Landningsfältet som under många år varit en viktig plats för skärmflygning, både när det gäller skolning och friflygning, riskerar nu att få ännu fler byggnader. Ett privat initiativ har ansökt om att få bygga ett seniorboende där det gamla sågverket står idag. Problemet är att husen med fyra våningar blir höga vilket i så fall kommer att påverka säkerheten vid inflygning. Nu slåss den lokala skärmflygklubben för att stoppa planerna eller åtminstone begränsa takhöjden.

Det är bland andra Åre skärm- och drakflygklubb, genom ordförande Helena Burholm, som drivit processen gentemot kommunen. Styrelsen och klubbmedlemmar är orolig för att de nya husen kommer att försämrings säkerheten för de som vill landa på Draklanda. Främst är det husens höjd som är problemet då de riskerar att skapa turbulens. Under utbildningen får skärmflygeleverna lära sig att man ska beräkna turbulensen bakom ett hinder med tio gånger höjden. Dessutom påverkas baslinjens placering beroende på vilket håll vinden kommer ifrån där höga hus kan tvinga elever till plötsliga kursändringar Draklanda är redan omgärdad av sjön och järnvägen och då många nybörjare skolas i Åre kan ytterligare faror medföra allvarliga säkerhetsproblem.

En teknikalitet är att taken på Lake Lodge med sina två våningar hamnar på samma nivå som det planerade seniorboendet då man mäter takhöjden i förhållande till havsnivån. Men för skärmflygarna är husens höjd över marken betydligt viktigare när man befinner sig lågt.

Åreklubben har skickat in en begäran om att takhöjden ska sänkas och är beredda att överklaga om nuvarande bygglov trots allt skulle gå igenom.

Text: Lars M Falkenström



Kung Erik trea i franska distansligan!

Framgångarna fortsätter för Erik Rehnfeldt som återigen bevisat sin kapacitet genom att komma trea i franska distansligan. Motståndet kan väl sägas vara mer än kompakt då han utmanat eliten från en världens största skärmflygnationer. Totalt deltog 2500 fransoser med nästan 14000 loggade flyg i förra årets franska distansliga Coupe Fédérale de Distance. Men med en triangel på 221 kilometer, en annan på 237 kilometer och en AOR på 250 kilometer under det gångna året placerade han sig på pallen. Dessutom är triangeln på 221 kilometer nytt svenskt rekord liksom hans mäktiga out and return på 250 kilometer. Bägge rekorden väntar dock fortfarande på att bli godkända. Stort grattis!



Erik Rehnfeldt bor sedan länge i Annecy och har bland annat deltagit i X-Alps. Foto: Emma Casanova

SVENSK FAI-RANKING

1. Lars Anders Jonsson	145.0
2. Håkan Lindqvist	121.6
3. Nils-Ake Carlsson	111.7
4. Tor Jansson	111.1
5. Anders Gustafsson	108.6
6. Johanna Hamne	102.9
7. Erik Rehnfeldt	93.5
8. Magnus Eriksson	90.8
9. Björn Björsell	85.3
10. Patrik Nietlisbach	82.0



Den svenska SM-pallen med guld till Nisse Carlsson, silver till Johanna Hamne och bronset till Tor Jansson. Team Åre tog hem det svenska lagguldet. Foto: Louise Tapper

SM/NM i Makedonien

Årets SM avgjordes i Makedonien under sista veckan i augusti och sjutton svenskar var på plats för att slåss om guldet. Det blev fem tasks med lite varierande kvalitet på grund av vädret.

I år tog Nisse Carlsson hem segern och är väl den svenske pilot som bär fanan högst i det svenska landslaget just nu. NM vanns av sydafrikanen Theunis de Bruin strax före norrmannen Rolf Dale. Nisse Carlsson blev bäste svensk med en förnämlig niondeplats.

Det är lätt att förälska sig i Namibia som skänker flygminnen man bara har kunnat fantisera om. En annorlunda sak är att man flyger utan kängor här och istället använder yllestrumpor i den heta sanden.



NAMIBIA

— hang med **ullstrumporna** på

Ett riktigt äventyr väntar den som åker hit. Allt är större och vildare. En otämjd natur med många vilda djur. Flygningen är i särklass och extraordinär, långt ifrån trängsel och ett spännande sätt att upptäcka Afrika på – i Dr. Livingstones fotspår.

Namibia ligger vid Atlankusten och städerna nära den svala Atlanten erbjuder ett behagligt klimat på ca +25 grader men åker man en bit in i den väldiga öknen stiger värmen snabbt på mätaren.

Namibia är självständigt sen 1990 och räknas till ett av Afrika rikaste länder. Befolkningen är dryga 2 miljoner på en yta ungefär dubbelt så stor som Sverige.

Att skärmflyga i Namibia är fantastiskt och hit åker ofta sydafrikanska piloter på flygsemester för att slippa trängsel.

Har man varit på "Dyan" i Frankrike och imponerats av Europas största sanddyn är den ett sandkorn i det enorma sandhav som finns i Namibia och garanterat helt utan trängsel.





Sanddynerna är världens högsta och en del är 300m höga. Flygningen passar alla pilotgrader.

I staden Swakopmund bor man tio minuter från närmaste flygställe. För att flyga i Namibia krävs att man har guide vilket bara har fördelar.

En del flygområden fungerar först senare på eftermiddagen eftersom termiken här är allt för stark mitt på dagen. Så när solen står som högst väljer man istället med fördel de enorma kusthangen som sträcker sig så långt ögat når och man kan flyga miltals i en och samma riktning. Man flyger helt enkelt så långt man vill, orkar och vågar.

Scenerierna är extra ordinära och väldigt stora. Enorma områden utbreder sig och det är bara du och naturen.

Många av flygområdena ligger i nationalparker och det krävs därför speciella tillstånd för att få flyga. Sjukvården i Namibia är mycket bra. Men för maximal säkerhet krävs att man har tillgång till satellittelefon.

Flygningen är oftast enkel och det är hang som gäller även om man kan flyga termik senare på eftermiddagarna.

Flygningen startar normalt vid tio-tiden med att man åker iväg med fyrhjulsdrivna jeepar ut till de väldiga dynerna. Man får även en introduktion i hur man kör i sanden med bara 0.5 bar i däcken.



Väl på plats slår man läger med solskydd och får kyllda drycker och kaffe. Vindarna är sällan starka här ute. Oftast 3-6 m/s och guiden visar alla trixen för att piloterna snabbt ska få full koll hur man flyger på sanddynerna.

De första dagarna på resan tränas det dagligen på olika tekniker för att man snabbt ska höja sin kompetens vilket är både skoj och lärorikt. Efterhand som kompetensen höjs flyger man på fler och fler områden.

I jämförelse med grannlandet Sydafrika, som är ett populärt flygställe på vintern och därmed samlar många piloter på samma ställen, så man i princip själv med sin grupp i Namibia. Ingen trängsel, alltså.

Flygningen brukar hålla på till klockan 17-18 och då är man ganska mör. Så då passar det bra med en trevlig after flight ute vid det svala havet.

Att ta sig till Namibia går smidigt och man reser med endast en timma i tidsskillnad från Sverige, så ingen flygtid går förlorad.

Vädret erbjuder flygning varje dag och den kunniga guiden garanterar faktiskt full utdelning. Han leder även safaris vintertid. Lite lyxigt för vintertrötta nordbor att kunna åka på flygresor till den namibiska sommaren med sådana förutsättningar.

Boendet sker i Swakopmund, en trevlig stad som har allt man behöver. Maten är bra med både rejäla köttbitar och havets läckerheter på menyn. Däremot blir det sällan tid för sightseeing eftersom det är flygning som gäller – varje dag. Så vinprovningar och annat tidsfördriv hinns knappt med.

En trevlig utflykt är att flyga i ett område längre norrut och sedan avsluta dagen vid Namibias högsta berg som ligger mitt i den väldiga öken. Berget heter Brandberg och är 2 573 möh. Här bor man i tält mitt bland de vilda djuren, ibland står elefanterna precis utanför tältet.

Att flyga i Namibia är ett riktigt äventyr och ett spännande sätt att upptäcka Afrika på. I samma anda som Dr Livingstone en gång gjorde.

Text och foto: Pierre Rosén

FJÄLLFLYGNING LÄNGS

Vårt äventyr startar när vi lämnar Nikkaloukta i ottan. Efter tre timmars vandring kommer jag och Mario Holmström upp till Gármasbákti där vi hittar fina startplatser. Vi vill komma iväg snabbt eftersom prognosen hotar med vindökning och molnsjok som är på väg. Mario startar först, plockar lite höjd och flyger mot Kebnekaise. Själv landar jag redan efter tio minuter bara hundra höjdmeter under starten. Att skärmflyga i fjällen är en utmaning. Det är bara att bita ihop och försöka igen.

Efter att ha gått några kilometer hittar jag äntligen en hyfsad startplats. Nu lyfter det bättre, någon sorts hang är det även om det är ganska flackt. Jag passerar ravinen som leder upp mot Tarfala och börjar kurva ovanför Kebnekaise fjällstation. Där sitter Mario redan och äter lunch.

Fina jämna blåsor gör att jag stiger med 4-5 m/s. Med tanker på den starka vinden på höjd vill jag inte komma för högt utan håller mig runt 1600 meter och njuter av vyerna. Efter flera vandringar i krokarna är det underbart att se fjällen från ovan.

Alesjaure borta vid sjön

Utsikt mot Luoktekjävrrit



Vi hade bestämt Singi som dagens mål och jag flyger vidare och landar i passet mitt mellan Keb och Singi. Först siktar jag på ett stort grusfält.

- Nä, det stämmer inte med grus här...?! säger jag högt till mig själv och byter plan. Snart hittar jag fint gräs nära jokken där jag landar. På väg mot Singi passerar jag mitt "grusfält" till fots som visar sig bestå av vassa stenblock som lätt skulle kunna kostat en bruten fot.

Alisjävrissjön



DAG 2. Vi lämnar Singistugan och vandrar upp mot Unna Avrrik. Vi har svårt att förstå vindriktningen. Enligt prognosen och molnens rörelser ska det vara sydväst men vinden kommer från ost. Troligen påverkar dalsystemen riktningen. Så istället för att starta i slutningen går vi upp till toppen för att känna vindriktningen. Mobiltäckningen längs Kungsleden är obefintlig så vi har med en Garmin InReach ifall det skulle bli ett nödläge. Fördelen med den är att man kan både skicka och ta emot textmeddelanden. Via sms från skärmflygpiloten Oliver Torlo får vi dagliga väderprognoser och idag väntas regn på eftermiddagen. Molnen har redan tätnat över oss, så vi startar och hangar oss framåt. Mario flyger norrut och landar nära Sälka. Jag kämpar för att få bättre höjd och kommer till slut iväg. Vid nästa fjäll kommer jag in lågt och gnehangar en stund men tvingas till slut landa i grässlätten och får gå 50 meter upp och starta om.

Nu bär det bra och jag är snart uppe och flyger västerut in i dalen mot den högre toppen. Molnen sätter stopp för vidare flygning åt det hållet men efter lite kryssande mellan molntussarna återser jag Sealggaglaciären och Sälkatoppen jag besteg för tio år sedan. Vackert!

Radion sprakar till och Mario hörs igen. Han har landat vid Sälka och är på väg upp för fjället på andra sidan dalen. Jag passerar Sealggaglaciären och flyger över till andra sidan dalen för att hitta honom. Söderut syns regnet som kommer närmare, nu är det bråttom. Mario startar snabbt om i sidvind och tveksamma förhållanden och flyger efter mig mot Tjäktja. Redan efter någon minut kommer de första dropparna, det kommer inte gå att flyga hela vägen fram till stugan. Jag svänger ner och landar precis bredvid Kungsleden. Strax därefter kommer Mario. Att packa skärmarna går rekordsnabbt i det tilltagande regnet. De sista sex kilometrarna mot Tjäktjastugan vandrar vi med skärmsäckarna på regnvåta och slippriga stenar. När vi väl kommer fram har många sökt skydd undan regnet och det är redan överfullt i stugan. Men som tur är får inga fjällvandrare avvisas utan då måste stugvärderna ordna fram nödplatser. Snart får vi var sin madrass att lägga på golvet och kan sprida ut våra skärmar och prylar så de ska hinna torka till nästa dag.

På kvällen slutar det att regna och jag får tillfälle att prata med två renskötare från Alisjävri sameby. De kan fjällen utan och innan och känner mycket väl till skärmflygning, särskilt med paramotor. Av dem får vi tips om bra startplatser för västlig vind på andra sidan av Lulip.



Blöta skärmar i Tjäktjastugan

DAG 3. Nästa dag vandrar och klättrar vi upp och hittar en fin startplats precis när molntäcket glesar ut och solen börjar titta fram.

Efter några svängar tar vi en bra blåsa och sätter fart framåt. Det är lätt att plocka höjd på fjäll efter fjäll mot Alesjaure. Mario landar bredvid fjällstugan till allas förtjusning. Jag flyger vidare en stund och njuter av utsikten och termiken. Vi hade troligen kunnat flyga hela vägen till Abisko redan idag om vi velat. När jag landar efter dryga två timmar i luften är det många kameror som fotar de första skärmflygarna som landar i Alesjaure!

Efter en välförtjänt middag njuter vi av bastu och dopp i den iskalla jокken.

DAG 4. Idag har vi problem att bestämma oss var vi ska starta. Det är svårt att läsa av vindriktningen, men till slut går vi till västra sidan av dalen. Väl uppe på vår tänkta startplats blåser det relativt starkt nästan rakt från sidan. Det blir ett kort flyg ner till fjällstugan där vi väntar några timmar på att vinden ska minska.

Senare på eftermiddagen mojnär äntligen vinden något och vi chansar och går mot Vistasvárri. Där hittar vi en startplats med gräs och mycket sten men som ändå funkar bra. Mario kommer iväg först och försvinner över fjället. Radion sprakar men jag hinner inte höra vad han säger innan det blir helt tyst. Räckvidden för radio är inte alls lika bra här som på hemma på plattlandet.

Så småningom kommer jag också iväg och gnetar länge på ett termiskt hang innan jag lyckas komma upp och ta höjd över fjället och flyga mot Abiskojaure. Vid nästa fjäll är det dags att korsa sjön. Nu hör jag äntligen Mario ropa på radion att han landat vid Abiskojaure. Själv tappar jag för mycket höjd över sjön och landar snöpligt nog i ett rengärde. Det är väldigt varmt och mygg, knott och bromsar tävlar om att äta upp mig medan jag packar skärmen och vandrar upp på Gárddevarri för att ta ett sista flyg ner till Abiskojaure.

DAG 5. Vi lämnar stugan vid niotiden och vandrar leden mot Kårsavagge. Det är tungt att gå de dryga 500 höjdmeterna i gassande sol och 25 graders värme.

Uppe på toppen av Njunesgeahci hittar vi härliga gräsbevuxna startplatser. Vindriktningen stämmer dock inte. Ännu ett sms från Oliver säger att det ska bli sydligt men det blåser snarare nordväst, alltså rak motvind till Abisko. Termiken är sönderbläst och inte ens fjällvråken lyckas centrera blåsorna. Vi testar i alla fall men utan större framgång. Som tur är går det att landa på en plåtå 100 höjdmeter nedanför så vi kan klättra upp igen och starta om.

Sent på eftermiddagen är vi så trötta på att vänta att vi startar i alla fall. Det går bra att hanga fram till änden av Njunesgeahci. Utsikten över Kårsavagge i nordväst är hänförande. Vi lämnar fjället bakom oss med full speed i motvinden och kommer nästan hela vägen fram till Abisko. De sista kilometrarna går lätt att vandra fram till målet för mitt och Marios skärmflygäventyr. Yes, vi klarade att flyga hela Kungleden med sina 14 mil från Nikkaluokta till Abisko på fem dagar! Att enbart vandra leden brukar ta sju dagar.

Jag har flugit på många fantastiska ställen runt om i världen men det här äventyret slår det mesta!

Svenska Turistföreningen har stugor med 15-20 km avstånd längs Kungleden. Det finns alltid plats även om det blir en enkel madrass på golvet. Du behöver inte boka i förväg. I stugorna finns köksutrustning, sängar, kuddar och täcken så det räcker att ta med ett sidenlakan att sova i. Varannan stuga har även ett relativt bra sortiment av proviant.

För att klara laddning av alla prylar hade vi en solpanel (Anker 15W) och powerbank. Det finns ingen mobiltäckning, så jag rekommenderar att ha t.ex. en Garmin InReach för nödsituationer. Vi fick också väderrapporter som sms genom den.

Text och foto: Johan Nordenfelt



Johan landar vid Alesjaure Foto: Jan Olof Lantz



Nära Singi



Foto: Jesper Ahlström



SSFF firade **30 år** på Ålleberg

När SSFF fyllde 30 år 2018 skulle det firas. Firandet skulle ske på klubbnivå och vara öppet för alla som är medlemmar i SSFF. SFGs styrelse bestämde sig för att anta utmaningen och ordna något stort.

När vi hade bestämt hur vi ville ha det, och budgeten godkänts, började arbetet med att ringa runt till de olika aktörerna som skulle hjälpa oss att genomföra eventet. Alla i styrelsen hade en uppgift och snart stod det klart att allt skulle att lösa sig enligt planerna.

Lördag morgon den sjunde juli började piloter anlända till Ålleberg. Vi samlades i kaféet där det bjöds på kaffe och fralla. Det kom piloter från när och fjärran, från många klubbar. Prognosen var lite osäker så vi samlades i lokalen intill där Ulf Mårtensson som är ordförande i USK, föreläste om olycksstatistik och säkerhet. Vi fick även besök av räddningstjänsten. Det var intressant att bland annat få höra om hur de ser på svårigheterna med att till exempel rädda en pilot som har gjort en trädlandning.

Efter föreläsningen valde många att gå till öststarten på Ålleberg. Vinden var lite sned men skärmflygare är ett väldigt optimistiskt släkte så en del satt där och parawaitade. För att underlätta väntan på bättre väder hade kaféet ordnat med lunchmackor. Man fick ett bra tillfälle att umgås och träffa många nya pilotkamrater. De som inte trodde på Ålleberg åkte till Falköping flygplats där det fanns två vinschar med sammanlagt fyra linor. Det blev många flyg men den låga molnbasen bjöd inte på några svindlande höjder utan det var mest förlängda nerflyg. Det blev dock fina releashöjder på runt 800 meter.

Senare på eftermiddagen kunde de som uppskattar fotboll titta på matchen mellan Sverige och England. Mindre fotbollsintresserade piloter fick möjlighet att flyga ännu mer på vinsch eller bara ta det lugnt.

På kvällen blev det middag. Vi fick alla plats inne på kaféet och det serverades en trerätters supé. Stämningen var på topp och det korades en vinnare i pricklandningstävlingen vi hade under vinschningen. Det blev Martin, Per och Peder som tog priserna.





Efter maten satt många kvar, långt in i den ljumma sommarnatten och njöt av god stämning. Underhållningen stod vår egen flygande trubadur Andreas Eriksson för.

På söndag efter frukost var det många som trodde på västsidan. Prognosen var dock oenig med verkligheten och vinden var ungefär 90 grader fel. De som startade fick ett kort nerflyg. Termiken fanns där men det var svårt att få tag på blåsorna.

När de som åkte till vinschen började flyga ovanför väststarten, förstod många att vinschen var ett bättre alternativ för dagen och drog till Falköping flygplats. Här var det mycket termik och fina flyg för många. Flera piloter drog iväg på XC, varav en pilot hamnade i Ulricehamn.

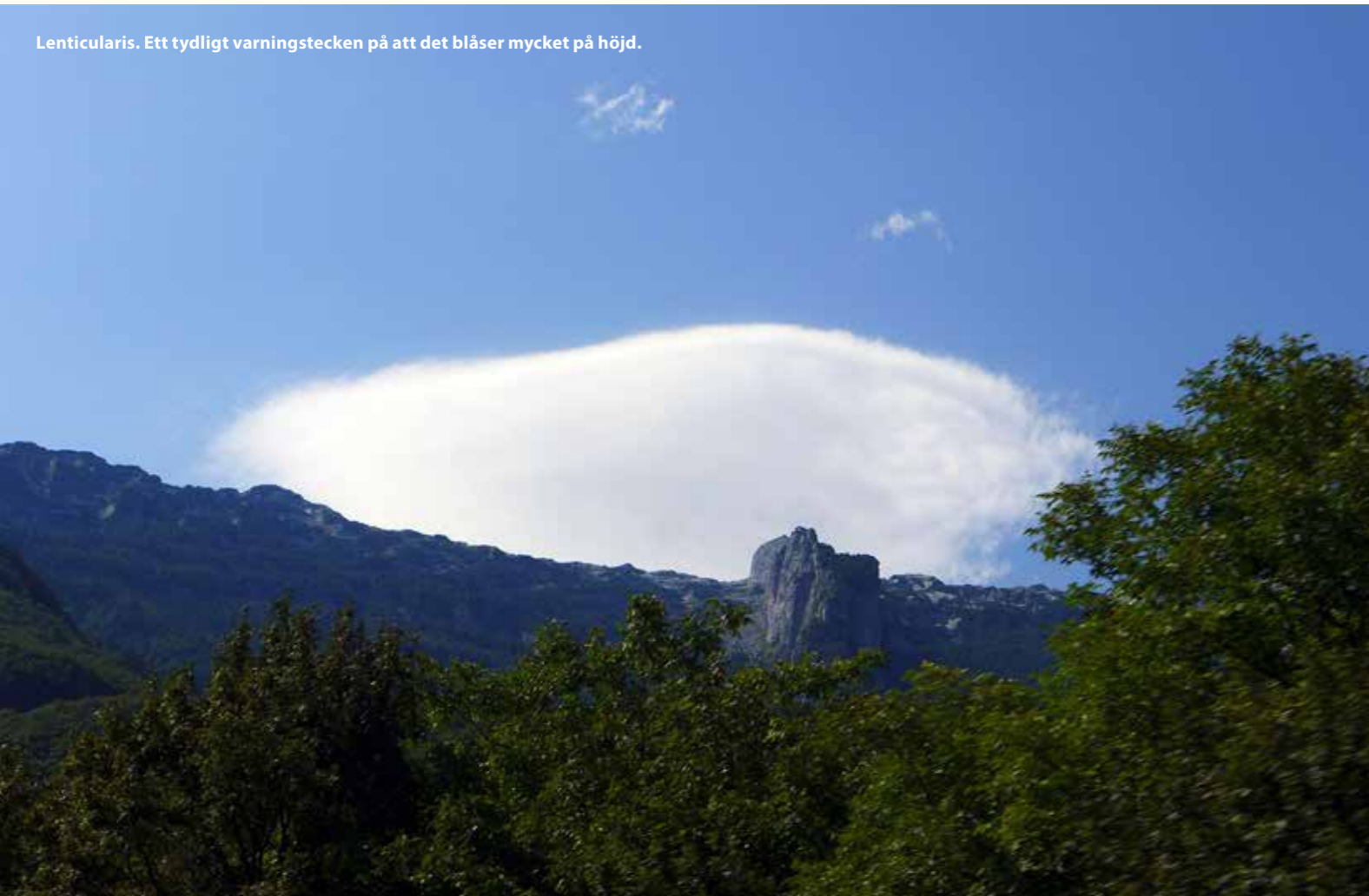
SFGs styrelse vill passa på att tacka alla piloter som kom och alla som på ett eller annat sätt hjälpte till. Särskild eloge vill vi ge till Lena och Linn med personal på Ällebergs café som fixade mat och boende åt oss. De visade stort tålamod och vänlighet med att bemöta alla våra (ibland konstiga) önskemål.

Och sist men inte minst, tack och grattis till 30-åringen SSFF som gav oss möjlighet att fira stort.

Text: Yaacov Neselrot
Foto: Ulf Mårtensson & Eva Mac Lachlan



Lenticularis. Ett tydligt varningstecken på att det blåser mycket på höjd.



En utländsk pilot med brutet ben hämtas av helikopter efter en dålig start.



5 USKS ARTIKELSERIE OM DE FEM VANLIGASTE OLYCKSORSAKERNA Olyckor i samband med utlandsresor

Trångt med många piloter på en populär start.



En stor del av våra olyckor sker utomlands. Under 2017 inträffade faktiskt nästan 40% av svenskarnas olyckor utanför Sveriges gränser. Orsakerna bakom den statistiken kan man fundera på, men ett bidragande problem kan vara dåligt flygtrim.

Jag har själv vid flertalet tillfällen träffat piloter på arrangerade flygresor som i princip enbart flyger i samband med en eller två resor utomlands. Att det då, i vissa fall, kan ha förflutit många månader sedan senaste flyget gör ju att riskerna ökar betydligt.

I vårt regelverk står det: "Har tre månader eller mer förflutit sedan senaste flyg bör piloten, innan flyget, genomföra en självständig markhanteringsövning samt göra det första flyget i lugna förhållanden." Det är en klok regel baserad på erfarenhet. Första flyget efter ett långt uppehåll är alltid lite speciellt, särskilt om förhållandena är krävande.

Researrangörer och medföljande instruktörer har här ett stort ansvar att ta reda på piloternas aktuella flygtrim och inte släppa ut dem i förhållanden som kan bli riskabla. Förhållanden med kraftigt termik i bergen i sydeuropa kan ju vara helt annorlunda för en pilot som bara flugit på låga svenska kusthang i laminär luft.

När man tittar närmare på olycksstatistiken, så ser man att många olyckor sker på för piloterna nya starter, inte sällan i termiska förhållanden. En tidigare artikel i den här serien handlade om inslag. Återigen – man kan inte nog understryka att inslag i samband med start i termik är en av de absolut vanligaste orsakerna till att vi slår oss.

En annan bidragande olycksorsak är att populära flygställen utomlands ofta har elever under skolning som har dålig koll på både sig själva och sin omgivning. Jag har själv sett en fransk flygskola putta ut ett tiotal elever på hang i Sydafrika bland ett femtiotal andra piloter. Eleverna de skickade ut kunde alltså knappt ens starta själva. Så vid all flygning, både borta som hemma - ha stenkoll på omgivande piloter!

När man flyger utomlands på egen hand och på nya flygställen ska man alltid ta hjälp av lokala piloter eller den lokala flygskolan. De kan förklara flygförhållandena med var rotor och andra faror finns och hur mikroklimatet i området fungerar. De kan även hjälpa till med att förklara hur den aktuella väderprognosen påverkar dagens flygning. Inte minst i Alperna är ett ytterst viktigt att kunna förutse om det finns risk för Föhn eller dalvind.

Vid all flygning på populära flygställen - är du ensam om att vilja starta och det inte finns några andra piloter i luften kan du vara ganska säker på att något är fel. Samtidigt är det sällan kul att flyga i dåliga eller farliga förhållanden. Men det är upp till varje pilot att ta det beslutet själv. Varje start är frivillig, men landningen är alltid obligatorisk. Flyg försiktigt och undvik att flyga ensam!

Svenska olyckor 2008–2017 mer än 48 timmar på sjukhus:

Totalt 107 varav 41 utomlands (38%)

Dödliga olyckor: Totalt 8, varav 5 utomlands (63%)

Text: Ulf Mårtensson Foto: Ulf Mårtensson & Eva Mac Lachlan



BÖRJA TÄVLA I HÄNGFLYGNING

– DET ÄR BÅDE ROLIGT OCH UTVECKLANDE

Tävlandet är motorn för all sport. Utan tävling – ingen utveckling. Utan utveckling – svalnande intresse. Utan intresse så dör sporten så småningom ut.

Jag vill därför uppmuntra piloter att börja tävla och även ge en del tips inför de första tävlingarna. Jag har inte erfarenheten och kunskapen att berätta hur man når framgång i sporten, men med erfarenheter från ett tiotal FAI kategori 2 tävlingar samt en kategori 1-tävling så vet jag i alla fall en del om vad som väntar.

Varför ska man tävla?

Svaret är enkelt. Man får ut så oerhört mycket mer av flygandet och utvecklas mycket mer som pilot. Att slentrianmässigt flyga omkring i tratten vid hemmafältet eller på hemmahanget ger inget i längden. Utan utveckling mattas intresset snart av för att till sist helt dö ut. Alla människor behöver utmanas, mer eller mindre, och då och då lämna komfortzonen. Börjar man tävla kommer man att få flyga på många olika platser i varierande förhållanden. Man pushar sig mycket mer för att verkligen hålla sig uppe och flyga lite

längre och snabbare än sina konkurrenter eller kompisar. Dessutom flyger man ofta tillsammans med flera piloter samtidigt vilket både är roligare, lättare och mer lärorikt. Du ser vad andra tar för beslut och du har flera termikmarkörer som underlättar termiksökandet.

En stor fördel är också att detaljerad väderinformation presenteras varje dag och man får veta flygställets olika begränsningar och faror, vilket gör det mycket lättare att komma igång på ett nytt flygställe. Den hjälpen är inte alltid så lätt att få när man kommer till ett nytt ställe som friflygare. Det finns även funktionärer som hjälper dig med starten, vilket kan vara ovärderligt under stökiga förhållanden. Ibland anordnar arrangören även transport till startplatsen och/eller upphämtning eller samordning av upphämtning vid utlandningar. Men detta är inte jättevanligt, oftast får man fixa detta själv.

En tävling medför att du kommer att flyga cross country. Handen på hjärtat, hur ofta blir det av när du friflyger på hemmafältet? Att klippa navelsträngen och se startplatsen försvinna utom synhåll är verkligen en spännande känsla. Då är man fri som fågeln och det gäller att hålla sig uppe!

Sist men inte minst. Man får träffa mycket fler piloter och lika-sinnade än vad man får som friflygare. Man flyger samma sträckor, ställs inför samma utmaningar och får uppleva både glädje och frustration, vilket ger en speciell samhörighet piloterna emellan som är svår att få under andra omständigheter.

Kort sagt. Jag skulle inte vilja vara utan tävlingarna, de är årets höjdpunkter även om resultatet ibland kan få en att bryta ihop.

Inför de första tävlingarna

Här följer några tips till dig som tänker börja tävla. De bygger på de erfarenheter jag hittills fått. Jag är medveten om att jag ibland kastar sten i glashus, men det gör dem inte mindre sanna för det.

1. LÄR DIG LANDA ORDENTLIGT MED DIN VINGE

Oroar man sig för landningen så flyger man sämre. Bättre med en vinge med sämre prestanda men som du vågar landa på små och dåliga landningar än med en vinge med toppprestanda där du var och varannan gång misslyckas med landningen. Men allt för dåliga prestanda är inte heller bra då det kan vara långt mellan landningarna vid bergsflygning.

2. HA ORDNING PÅ UTRUSTNINGEN

Ta för vana att rigga strukturerat och effektivt. Gör alltid på samma sätt och sprid inte fodral och annan utrustning vida omkring dig. På en tävling kan det ibland vara dåligt med utrymme att rigga och ibland är det blåsigt. Ofta är det lite stressigt och det blir inte bättre om du ska behöva leta efter saker som kommit bort. Samla allt du behöver för flygningen i selen kvällen innan. Låt det som du inte kan ta med på flygningen vara kvar i bilen.

Ett exempel från verkligheten. En arrangör ordnade lastbils-transport av vingar upp till starten. Den sista biten fick vi bära utrustningen kanske 300 meter och 50 höjdmeter till riggplatsen. När vi väl kommer upp hittar min kompis inte sina lator. Eftersom han hade torkat vingen i målområdet efter nattens regn misstänker han att de ligger kvar där. Han rusar därför ned till parkeringen, "kapar" en minibuss och får chauffören att köra ned i full karriär från berget. Efter en timme kommer vederbörande tillbaka med moloken min. Han hittade inte latorna. Uppgivet vänder han på vingen en gång till och då trillar latorna ut! Det är nu bara fem minuter kvar till startfönstret öppnar. Det är ingen bra start på en tävling.

3. MINIMERA ANTALET PRYLAR

Ju mer prylar, desto mer att hålla reda på eller att tappa bort. Det gör att du stressar upp dig i onödan och förlorar fokus. Är det verkligen nödvändigt med en GoPro i varje bygelben, vingspets och kölrör? Behöver du dubbla toarullar, matsäck för en vecka och blir det verkligen så kallt att du behöver tre lager tröjor innanför speedarmen? Ju mer prylar desto större risk att något kommer att strula. Men ingen regel utan undantag. Det fick jag lära mig den hårda vägen. Det kan vara en god idé att ha med sig en back-up GPS utifall den ordinarie lägger av. Det är inte troligt, men det kan hända. Det är ett litet aber att behöva knappa in brytpunkterna två gånger när det ofta är stressigt efter banbriefingen, men det är än värre att stå utan GPS när man befinner sig på 2000 m och starten går.

Vatten i en camelback är i princip ett måste att ha med sig. Ofta är det mycket varmt på riggplatserna och man behöver fylla på vätska

även i luften. Man behöver även ha så mycket vatten med sig att man klarar att vänta på upphämtning om man landar ute. Räkna med att du kommer att landa ute, väntan kan ibland bli lång beroende hur man ordnat det med upphämtning. Jag brukar också ha en påse salta nötter och något sött godis med mig i selen. Salt och sött är gott och förhindrar huvudvärk.

4. LÄR DIG DITT INSTRUMENT

Framförallt måste man lära sig att lägga in brytpunkter, larmning och det som hör navigeringen till. Eftersom man inte flyger tävlingar så ofta och instrumenten inte alltid är så intuitiva är det lätt att glömma hur man gör. Det ökar stressen innan start.

Det finns inte en uppsjö av instrument att välja på direkt. Många använder Flytec 6030, vilket jag också gör. Där finns allt man behöver och lite till, med ett undantag. Det finns ingen karta, "moving map", så man kan flyga på den utlagda tracken. Man navigerar istället med hjälp av en pil som pekar mot nästa brytpunkt. Nackdelen med detta är att det inte går lika lätt att se sin avdrift och risken att man flyger i en "båge" är därför rätt stor. Med "moving map" ser man hela tiden sitt läge i förhållande till den utlagda tracken vilket jag tycker är en stor fördel. Annars är Flytec 6030 mycket bra och lättanvänd. På senare tid har det kommit olika appar för mobiltelefoner som man kan använda som ett komplett flyginstrument tillsammans med en specialbyggd pod.

5. VAR PÅ PLATS MINST EN DAG FÖRE STARTEN

När man kommer till ett nytt ställe finns det många osäkerhetsmoment. Starten ser knepig ut, var släpper termiken, var finns "bombout-landningarna" och hur ser de ut? Ofta stressar man upp sig över detta helt i onödan. Får man bara gjort ett flyg, testat starten och huvudlandningen, samt sett omgivningarna från luften så visar det sig oftast inte vara några konstigheter. Har man tid kan det även vara en god idé att köra omkring och kolla på lite landningar i området. Hur ser de ut, lutar de och finns det andra hinder? Detta gäller främst vid bergsflygning. Det ökar tryggheten och är man trygg flyger man bättre.

Var finns tävlingarna?

Tyvärr har utbudet på tävlingar i Sverige inte varit stort de senaste åren. Det är många år sedan en tävling med FAI-status hölls och de senaste tio åren är det bara Skånes Fagerhult Open som arrangeras av Skånes Drakflygklubb som genomförts varje år. Men i år så hölls även en tävling i Sala arrangerad av Stockholms Hängflygklubb. Av vad jag hört så finns det ett gäng tävlingsintresserade piloter där. Jag hoppas att det kan bli en återkommande tävling och att fler klubbar intresserar sig för att anordna tävlingar. Det behöver inte vara så komplicerat. Gör det enkelt, använd de resurser som redan finns i klubben och boka upp en helg eller en långhelg. Skulle vädret omöjliggöra flygning är det ju inte hela världen. Men ju fler sådana tävlingar som utlyses, desto större chans att någon går att genomföra. Vädret är som det är i vårt land, det kan bli en helt inställd tävling men det kan också bli fantastisk flygning. Det är bara att gilla läget. Sedan vill jag även rekommendera att åka ut på FAI tävlingar i Europa, USA och Australien. Det är inte så svårt och det finns många riktigt bra tävlingar, både plattland och bergsflygning. Gå in på FAIs hemsida och anmäl dig. Du kommer inte att ångra dig!

Text och foto: Thomas Hylander

Mellan 16-28 juli gick Europeiska mästerskapen av stapeln i norra Portugal, närmare bestämt i Montalegre. Det är så pass norrut i Portugal att den norra startplatsen faktiskt ligger i Spanien. Det innebär att man måste komma ihåg att låsa tidszonen ifall man har telefonen som instrument, då Portugal och Spanien har olika tidszoner. 150 piloter från 28 länder var representerade men vädret tvekade. De fyra landslagspiloterna Nisse, Håkan, Tor och Johanna berättar om varsin task under tävlingen.

EM: Portugal 2018



Task 1 - Håkan Lindqvist

Precis som andra skärmflygresor är upplevelsen av en skärmflygtävling mycket beroende av vädret. Om det är fantastiskt väder har man stor tendens att ha överseende med andra brister. På den här tävlingen var vädret något sämre än OK. Det blev mycket väntan. Den enda riktigt bra dagen var träningsdagen före tävlingen. Det var den enda gången det fanns möjlighet att komma upp till de 2650 meter som var maxhöjd för tävlingen. Jag hade inte flygit riktig termik sedan British Open i St André förra hösten så i början av tävlingen var jag nojig för mitt dåliga flygtrim.

Första tävlingsdagen blåser bort, så första uppgiften blir dag två med takeoff på nordväststarten som ligger några kilometer in i Spanien. När vi kommer dit ligger molnbas en bit ner under bergskammen och jag har inga förhoppningar om att faktiskt kunna flyga denna dag. Så när det sätts en bana är jag lite skeptisk. Molnbasen har visserligen höjts något, men termiken är fortfarande väldigt svag.

Banan har stora cirklar som normalt hade gett stora möjligheter att välja rutt. Med den låga molnbasen är möjligheterna mer begränsade. Starten ligger nära takeoff och det är gott om tid att kurva upp för att få en bra position – man behöver ju inte kurva så högt för att komma till bas. Första TP ligger några kilometer norrut längs bergsryggen och svårigheterna ligger i att flyga fort utan att förlora för mycket höjd eller driftna för långt bak mot bergsryggen. Det går så där.

Nästa ben går tillbaka längs bergsryggen förbi takeoff till slutet av berget, för att sedan korsa dalen till nästa berg. Enkelt en dag med högre molnbas men svårt idag. Jag har svårt att få bra höjd och dagens största misstag blir att gå på glid med för låg höjd. Nisse ligger 200 meter högre än jag när han lämnar sista blåsan över berget. Till komplikationerna som jag inte förutsett hör att den nordliga vinden gjorde att hela den södra delen av berget mer eller mindre ligger i nedsvep i lä och det släpper inga termikblåsor alls där. När jag kommer ut över dalen har jag förlorat nästan all höjd och är nära att bomba. Men jag lyckas rädda mej över en låg kulle bredvid en liten by. Hittar inget riktigt stig men lyckas nolla och driftna i vinden med huvudsaklig riktning mot nästa TP.

När jag driftna lågt över dalen i min noll-blåsa börjar jag känna ett drag som leder mig in i dagens bästa blåsa som tar mej upp över molnbas på framsidan av det stora moln som täcker berget vid TP2. Lyckas ta punkten på vägen upp medan jag kurvar och fortfarande är under molnet. Nu återstår ett tremilsben österut följt av en kort snutt in till mål. Första halvan av benet är dominerat av det stora molnet men jag hittar en bra linje några hundra meter från kanten där jag kan gasa i lagom stig utan att sugas in i molnet.

När jag flugit förbi molnet byter dagen karaktär igen. Det blir svag blåtermik där jag tar nästan varje blåsa eftersom molnbasen är så låg. Jag förlorar en hel del tid på att flyga konservativt, men vill inte ta onödiga risker. Då man ligger långt efter har man inte så mycket att vinna på att gasa utan det blir viktigare att inte bomba. Det visar sej att jag får ett hyfsat resultat trots att jag är tia från slutet i mål eftersom nästan hälften av piloterna bombar längs banan.

Det blev en omväxlande dag med fyra distinkt olika delar av banan. Först bergsryggen nära start med svagt stig och driftande i sidvind. Sedan dalkorsningen med snudd på bombning, följt av kraftigt molnstig och till slut konservativ flygning i svag termik in i mål.

There will be wind. Det var mycket vind och låg molnbas under hela tävlingen. De svenska piloter slet för att komma i mål. Bäste svensk blev Håkan Lindqvist på 88:e plats.

Task 2 - Nisse Carlsson

Moln. Det är dagens ord. Moln.

Efter att vi suttit länge på den nordliga starten och stirrat upp på den molntäckta himlen med den inte så fantastiskt höga molnbasen på runt 1400 meter sätter tävlingsledningen en förhållandevis kort task om 53 kilometer med start 15:40. Tasken börjar med ett race fram och tillbaka längs åsen för att sedan ha ett zig-zag medvindsben förbi Montalegre mot sjön Rio Rabagao. Många med mig var förvånade, dagen kändes inte taskbar och utan sol ingen termik, eller?

Ingen var snabb ut från take off men efter att de första tappra startat och man kunde se att det faktiskt gick att hålla sig uppe bildas det som vanligt kö till startplatserna.

Väl i luften blir det till att börja med en fajt att få lite höjd från starten på 1150 meter. Efter en dryg halvtimme har jag, i väldigt svaga förhållanden, klättrat upp till den sakta stigande molnbasen som när starten öppnar ligger på 1500 meter.

Här vill jag göra en halvhalt i återberättandet av tasken och trycka på farorna med molnflygning, speciellt under tävling då det är många andra piloter i närheten. I tävlingsomgång ligger man ofta och kurvar på sidan av moln innan start för att få så mycket höjd som möjligt och det är INTE kul när någon poppar ut ur sidan på molnet på väg rakt mot en, vilket var precis vad som hände mig några få sekunder innan starten öppnade.

Jag var på väg att göra min sista sväng för att få någon höjdmeter till innan start och hade piloter på både höger och vänster sida när det plötsligt dyker ut två skärmar ur molnet på väg rakt mot mig och på samma höjd. Den enda fria luften att väja till är neråt bakåt så jag tvingas göra en omedelbar parachuting/spin/flyg (halv-heli?)-manöver för att undvika kollision. Medan jag jobbar på att få Enzo3an i flygläge igen hör jag instrumenten pipa att nu är starten öppen. Några sekunder senare har jag fått ordning på skärmen, tagit ett par djupa andetag, passerat startlinjen och stoppat rädslan i en låda i huvudet märkt "hantera senare".

Jag har i förväg bestämt mig för att flyga tasken konservativt och eftersom jag redan är lite efter beroende på min påtvingade SIV-manöver väljer jag att krama ur så många höjdmeter jag kan i de flesta blåsor innan jag går på glid igen. En hygglig strategi visar det sig och jag lyckas passera flera piloter som hamnat för lågt och får snart kontakt med täten. Jag fastnar dock alldeles för länge med en grupp piloter före fjärde turnpointen, det visade sig vara bättre att fortsätta med lägre höjd vilket dagens vinnare gjorde.

När jag väl tar turnpointen har många piloter hunnit ikapp och i vissa fall förbi. Så det blir att kämpa igen för att få höjd nog att komma över och förbi åsen. Men dagen är slut och jag tvingas till slut topplanda på åsen tillsammans med Håkan Lindqvist. Johanna var svensken för dagen som lyckades ta sig några hundra meter längre. Ingen pilot lyckades ta sig i mål.



Johanna Hamne biter ihop inför den sjätte tasken.



Task 6 - Johanna Hamne

Dagen till ära begav vi oss till den nordligare starten, vilket som regel innebär sena starter. Väl där sattes en ganska kul task, en startpunkt och sedan härjade vi runt samma turnpoint (som även var mål) flera gånger med cylindrar med olika radie. Det blev snabba puckar på start, någon radie blev ändrad och så skulle vi stövla ut i luften. Så fort starten gått var det raka spåret mot Chavez och favorit-platån, för att sedan leka flipperkula mellan olika radier på cylindern. Med ungefär fyra kilometer kvar till cylinderkanten ser jag någon en bit framför mig göra en skarp U-sväng för att snart passera ca hundra meter under mig. Märkligt tänker jag och plirar ner på instrumentet. Jodå, mer än tre kilometer kvar till turnpointen. Hinner sitta förbryllad i luften ett tag innan helt plötsligt instrumentet skriker att nästa TP är nådd på exakt tre kilometer från där gränsen skulle vara.

Så ett tips till alla som flyger med Flymaster: Man måste starta om instrumentet för att alla inställningar ska vara uppdaterade. Tydligt även för uppdatering av task. Skillnaden i detta fall var att den ursprungliga cylindern hade varit 30 kilometer, och blivit reducerad till 27 km. Således var inte siffrorna på displayen rätt, men instrumentet reagerade ändå vid rätt punkt.

Snart ser jag Nisse Carlsson kurvandes ensam. Efter allt instrumentstul blir jag lite mer fokuserad på själva flygningen än på instrumentet. Ligger och kurvar högt och länge då det känns som det är en bra bit kvar till mål. Men nu visar instrumentet Glide ratio to goal: 5 och Nisse har artigt nog väntat in mig då det ändå inte fanns några piloter i närheten och för att vara säker på att komma i mål. Och det gjorde vi – med råge.

Nisse Carlsson startar.



Kreatur på starten är ett vanligt inslag på starten i Montalegre.



Task 7 - Tor Jansson

Vid mandatory briefing visas det en info film om Montalegre och påfallande ofta repeteras mantrat *there will be wind*. Jag skrattar lite för mig själv då jag tycker det är komiskt. Skulle det vara något att skryta med vind? Men det är inte det minsta komiskt, snarare ren fakta. Montalegre är ett riktigt jäkla blåshål.

Efter nästan en veckas flygning med först fyra dagars usla förhållanden med svag termik och mycket vind, har vi äntligen haft två dagar i följd med starkare termik och bra mycket bättre och roligare flygning. Åtminstone tycker jag det eftersom jag släpat mig i mål de sista dagarna och nu står task sju på dagordningen.

Det ser inte speciellt bra ut då vi vid tio-tiden tar bussarna upp till den västra starten som är den sämsta av de tre som används på tävlingen och som vi hitintills sluppit använda oss av. Som vanligt är det parawaiting på menyn. Jag har nog aldrig parawaitat så mycket på någon tävling som den här, men det är bara att bita ihop och göra sig redo.

Det är mycket moln på himlen och det ena molntäcket efter det andra avlöser varandra utan någon vidare solgenomstrålning. Efter ett par timmars väntan är det äntligen dags för briefing och en 52,4 kilometers task sätts men vi får inga tider. Wind dummy-piloterna gör sig dock redo för start och vi ser dem hanga fram och tillbaks i några timmar, innan någon plötsligt hittar en termikblåsa och kanske gör 100 meters höjdvinst. När ytterligare en wind dummy lyckas med samma konststycke lite senare får vi plötsligt en starttid 15.45. The race is on även om ingen tror på det. Vi gör oss redo men tror att dagen ska kansleras men till vår stora förvåning händer inget. Wohoo! 150 piloter på en trång start med stark vind och svag termik. Lets go!

Jag ser Nisse fladdra förbi på ridgen och Johanna göra sig startklar på en grässlutning vid sidan om. Lyftet är väldigt marginellt men folk hänger kvar. Den västra starten ligger på 1493 meters höjd och jag funderar på varför ingen söker av luften längre ut. Där kanske det finns bättre lyft? Jag startar och flyger rakt rakt fram och hittar en blåsa och har turen att få ta några varv i den själv innan det desperata gagglet framför starten tar sikte på mig. Jag har nog aldrig varit på en tävling där så många av piloterna går rakt in i kollisionskurs mot den som hittar en blåsa och i desperation försöker sno den helt åt sig själv. Det vanliga är ju att mjukt komma insvägande på sidan och tillsammans hjälpas åt att hitta det bästa lyftet.

Hur som helst lyckas jag klamra mig fast på toppen av gagglet och kan toppa ur nästan 150 meter högre upp än de andra. Sedan följer kaoset av svag termik och stark vind och en helvetes massa piloter i samma luft som krigar för att hålla sig uppe. Efter några nära mid airs där jag nästan blir påflugan och själv är nära att krocka in i en annan pilot drar jag mig åt sidan på ridgen och dhåller mig där till strax innan start. Det visar sig dock bli krångligt att ta sig tillbaka, men efter en stund har jag toppat ur på 1700 och kan ta startcylindern. Nu får jag svårt att nå tillbaka till ridgen, men lyckas hanga mig upp till 1800 och kan nu korsa ridgen. De flesta har valt att ta den snabbaste raka vägen rakt ut i dalen och ligger nu väldigt lågt, så det lönande sig för mig att gå via ridgen.

Några kilometer norrut vid vindkraftverken ligger en fet moln-gata och jag tar omvägen dit. Väl under den stiger jag som en raket och är snabbt i molnbas tillsammans med två andra piloter men det är väldigt stökigt. Linsmolnen lite högre upp avslöjar varför. Vi håller ihop i det lilla gagglet i några mil och går utelsutande mot moln för att hitta lyft. Men vi är lite slarviga och toppar inte ur ordentligt, så efter ett tag så sjunker vi igenom och straffas dubbelt. För där möts vi av både en stark dalvind och klen termik.

Jag tar sikte på ett kalkbrott och försöker desperat komma upp och det släpper mycket riktigt ifrån sig en och annan kanonkula men efter några försök ger jag upp då höjdvinsten förloras lika snabbt när jag pushar framåt i motvinden. Andra piloter i samma område har också gett upp och landat. Jag siktar därför in mig på det största fält jag kan nå säkert och landar efter en stund på ett stort kamomillfält. Efter en kvick report back och en snabb packning styr jag stegen mot den lilla byn vid foten av kalkbrottet. Väl på huvudgatan i början av byn står några skärmarsäckar utanför ett stenhus och i trädgården finner jag Ronny Helgessen och Tadej, som jag nyss flugit med, sitta och hålla i sig öl och vin. Den lokala bonden är vänlig nog att även bjuda in mig så även jag blir sittandes med både kall öl och vin. Efter några rundor från vår mer än generösa värd kommer så vår retrieve och plockar upp oss. På vägen hem hämtar vi sedan upp Nisse som hade haft en hårig landning som han var glad att överleva. Johanna fann en säker landning vid den spanska gränsposteringen och Håkan tog en DNF (Did not fly), då de som startat före inte övertygat honom om att det var en bra idé att starta överhuvudtaget. Ingen kom faktiskt i mål task 7. Den som kom närmast lyckades ta End of speed-section och den bedriften gjorde han ensam.

Dagen efter skulle bli den sista på EM och en sak visste vi alla med säkerhet. *There will be wind*.



Oktoberfest 10% på allt från Sky Paraglider

Gäller Oktober 2018



Följ med oss, vinters bästa Teneriffa 2019

Pris 7500 kr 1 vecka 20/1-27/1 - 27/1- 3/2

Kurser och försäljning besök www.skärmflyg-osterlen.se



Sky - Davinci - Itv - Advance - Miniplane - Parajet - Icaro hjälmar

info@skärmflyg-osterlen.se | tel: 0706 - 51 52 08

www.skärmflyg-osterlen.se

B**Posttidning**

Returadress
Svenska Skärmflygarförbundet
Odd Fellowsvägen 38
127 32 Skärholmen



Namibia

det stora äventyret!

Upplev Afrika under en skärm.
Att åka till Namibia innebär äventyr och
vidunderlig skärmflygning.

Utresa 2019-03-02.

Hemresa 2019-03-16

Pris: 23 000 kr. Inkluderar boende, lokal guide, samtliga transporter,
svensk instruktör och transfers.

Anmälan och information på skyadventures.se



sky
adventures