

# HYPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 1/2019



**LUFTRUM**  
– SE UPP!

**Loeskow is back**

*MIN HÄNGFLYGDRÖM*



Vy från Örnkullen – det lilla berget på västkusten med de stora möjligheterna. Foto: Gillis Bengtsson

### Rapport från kansliet

Flygsäsongen börjar starta upp på allvar. I skrivande stund skiner solen och termometern börjar visa tvåsiffriga tal. I slutet av mars var vi 761 förnyade och utbildade piloter. Till detta kommer 57 piloter som ej var klara med sina utbildningar. Således 818 piloter.

### Licens och licensförnyelser

Licensförnyelsen för 2019 är i full gång. Vi utfärda nu enbart digitala licenser via Cardskipper. Det ska normalt ta två veckor från att du skickar in ditt elevkort till att du ska ha din digitala licens. Det är oerhört viktigt att vi har rätt mejladress och mobilnummer till dig i vårt medlemsregister annars fungerar inte utskicket av din digitala licens. Du ska ha fått ett mejl med länk till din digitala licens. Har du inte fått det så ska du kontakta kansliet. Men först ska du kontrollera ditt spam filter. Många licenser fastnar där. Speciellt problematiskt verkar det vara för er som har Hotmail som mejlserver. Nytt för i år är att du nu igen kan få din licensbricka i "kreditkortsformat". Läs på vår hemsida under *Nyheter* så hittar du information om hur du beställer en sådan licensbricka..

### Ny försäkring 2019

Inför 2019 gjorde vi en stor förändring av vårt försäkringssystem.

Jag är orolig för att ni 163 piloter som tecknat BAS inte riktigt förstått vad det är för en försäkring? BAS är en renodlad ansvarsförsäkring. Det vill säga den täcker enbart för den skada du åsamkar någon annan person eller sak. Du själv får ingen ersättning från denna försäkring. Du kanske tror att du har olycksfallsförsäkring via ditt egna försäkringsbolag men det är ytterst få försäkringsbolag som täcker skärmflygning. Det är oerhört viktigt att du kontrollerar detta om du enbart tecknat BAS försäkringen.

Vår olycksfallsförsäkring STANDARD och PLUS ger dig ett grundläggande olycksfallskydd i hela världen och PLUS inkluderar även hemtransport om du skulle behöva det.

Observera dock att dessa försäkringar enbart gäller i samband med skärmflygning. Du kan läsa mer detaljerad information på vår hemsida där du även hittar kompletta försäkringsvillkor.

### Elevkortet

Du som går utbildning kontrollera att du har det senaste elevkortet. Du hittar det på vår hemsida. Har du ett äldre elevkort ska du be din instruktör föra över uppgifterna till ett nytt och gällande.

### Vision 2025

Vårt arbete är pågående. Vi kommer kontinuerligt publicera olika artiklar runt flygsäkerhet.

Läs och begrunda de artiklar som vi publicerar i Hypoxia och jag uppmanar alla klubbar att aktivt jobba vidare med säkerhetsarbetet kring våra "Topp 5" olyckor.

Vi hoppas även inom kort kunna publicera olika videofilmer i ämnet på vår plattform **villflyga.nu** som håller på att byggas upp.

Vill ni få uppslag på vad ni kan göra så kontakta kansliet.

Kansliet önskar alla en varm och skön vår!

Flyg med omdöme och tänk på våra "Topp 5".

**HP & Wania  
Pinaitis Fallesen**



En alldeles färsk grön termikplupp upphittad vid det svenska bergsmassivet Isaberg i Småland. Nu är säsongen igång!

## Halloj!

Ledaren i årets första Hypoxia är alltid roligast att skriva. För nu börjar vårtecknen synas på allvar. Vintergäck, snödroppar, koltrastar och förstås – de gröna termikplupparna! En ny härlig flygsäsong väntar och molngatorna förbereder sig för att bära oss mot nya mål och kanske till och med rekord.

När nödkärmen är ompackad är det bara kolla över de övriga grejerna så att allt är tipp topp. Sedan kan man börja med avrostningsflygen om man inte hållt igång flygtrimmet under vintern. Oj, vad det ska bli kul att få komma upp till molnbas igen!

Efter att ha sett vad de finska piloterna presterat på hemmaplan kanske det kan vara läge för ett besök till vårt nordiska grannland i öster?

Hemligheten med de långa finska flygen är inte bara att de har bra vinstlogistik och många militärflygfält i alla väderstreck utan att de även bor i de tusen sjöarnas land. Med alla vattendrag som termiktriggers längs rutterna finns det möjlighet att flyga lååååångt. Dessutom verkar deras prognoser generellt sett vara lite bättre än de svenska. Kanske kan vi bli ett gäng som tar färjan över till Finland för lite kurvning på finskt vis den här sommaren?

*Haluun termota Suomessa, som de säger i Finland!*

**Lars M Falkenström  
redaktör**

<b>Årsmötet</b>	<b>4</b>
<b>PM: Egenbesiktning</b>	<b>6</b>
<b>Tävlingskommittén</b>	<b>7</b>
<b>Filmvinnarna</b>	<b>8</b>
<b>Luftrum - se upp!</b>	<b>10</b>
<b>Fullt ös i Colombia</b>	<b>14</b>
<b>I huvudet på en instruktör</b>	<b>20</b>
<b>COMP-kurs</b>	<b>26</b>
<b>Min senaste comeback</b>	<b>28</b>
<b>En flygdröm...</b>	<b>34</b>

**Redaktör och ansvarig utgivare:** Lars M Falkenström  
**Form:** Annalena Sandgren, Formligen.se  
**Omslagsbild:** The Big Blue. Så heter starten över den vackra landningsplatsen på grekiska ön Lefkadas västsida. Efter flyget sätter man sig på öns bästa strandbar och tittar på solnedgången. Rekommenderas. Foto: David Bengtsson  
**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:** Yaacov Neselrot, Jonas Rembratt, Magnus Auvinen, Johanna Hamne, J. Komulainen, Roger Lenngren, Ulf Mårtensson, Eva Mac Lachlan, Peter Loeskow 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:** 1350 ex **ISSN** 1651-6052  
**Tryck:** April 2019, Ljungbergs Tryckeri



Ovan: Få klubbar var representerade på årsmötet. Hur kan vi ändra på det?

Till vänster: Ulf Mårtensson, Nisse Carlsson och Bahman Honarjou avtackades av Martin Will för förtjänstfulla insatser i styrelsen.

Motstående sida: Nya styrelsen med Lennart Wallin, Patrik Gårdmo, Sune Cullberg, Georg Lindgård, Olof Karlsson, Henric Höggren, Martin Will och Jonas Rembratt.

## Bra årsmöte men låg närvaro

Trenden är dessvärre tydlig att antalet klubbar som utnyttjar sin möjlighet att påverka skärmflygsverige på årsmötet blir allt färre. I år var bara åtta klubbar av totalt 30 representerade. Eftersom varje klubs röstetal bestäms av antalet medlemmar och de stora klubbarna var på plats så låg ändå valdeltagandet på 40%. Det borde vara betydligt högre med tanke på årsmötets centrala funktion i ett förbunds verksamhet.

Text och foto: Lars M Falkenström

Dessbättre blev det ett bra möte med sakliga diskussioner och även en hel del skratt. Förutom formalian var det några punkter som ledde till längre diskussioner. För några år sedan initierade dåvarande ordförande Pär Jönsson att SSFF skulle placera en del

av vårt stora kapital på över två miljoner i fastigheter. Det har visat sig bli mycket lönsamt och förutom värdestegringen har förbundet även fått avkastning i form av utdelningar. Frågan på årsmötet var dock om det är något som ett skärmflygförbund ska hålla på med. Efter en lång diskussion om ansvar och risker var det årsmötets åsikt att det ska fortgå men med försiktighet.

**TROTS AVSLAG ÖNSKAS FLER MOTIONER.** Det fanns fyra motioner att ta ställning till varav SFG stod bakom tre av dem. En handlade om att förbundet skulle stötta röjning av sly på Ålleberg men en olycklig formulering i motionen gjorde att det kunde tolkas som att styrelsen själv skulle ansvara för röjningen, så den bifölls inte. Dock kommer det gå att ansöka om medel att få rensa buskagen på ett av Sveriges finaste backglidningsställen.

Den andra motionen föreslog att det skulle vara två olika banor



vid varje NM-task. En lätt bana för nybörjare och en vanlig bana för tävlingspiloter. Motionen avlogs med hänsyn till att FAI inte godkänner att två tävlingar arrangeras samtidigt på samma plats – främst för att man vill undvika korsande banor.

Med den tredje motionen föreslog SFG att det ska bli obligatoriskt att markhantering ska loggas som en del vid licensförnyelsen. Motionen avlogs eftersom det är en självklar del av skärmflygningen att man tränar markhantering och att det är ytterst svårt att kontrollera om vederbörande verkligen har gjort det eller inte.

Den fjärde motionen insänd av Norrskan vill försöka avlasta TK med rekordnoteringshandlingen genom att istället delegera det till en extern rekordkommitté.

Värt att veta så är det faktisk undertecknad som har skrivit motionen och samlat ihop en intresserad grupp piloter bestående av idel rekordinnehavare och som därmed har ett självklart intresse att se till att hanteringen skyndas på. Dock ville inte min egen klubb driva motionen varför jag lät Norrskan göra det.

Motionen bifölls med motiveringen att nuvarande granskning och registrering av rekord släpat efter under flera år varför kommittén skulle kunna skynda på den processen betydligt. Nisse Carlsson och Johanna Hamne håller på att ta fram ett mer preciserat underlag för hur rekord ska granskas då det för närvarande faktiskt inte finns någon sådan manual idag.

**TKS BUDGET UNDERDIMENSIONERAD.** Vid budgetgenomgången var det främst tävling som fått minskade medel och enligt TK Nisse Carlsson finns det inte tillräckligt med pengar

avsatta för att driva en vettig träningsverksamhet. Årets budget ligger på 55 000kr mot 128 000kr för några år sedan. De pengarna ska fördelas mellan friflygning, PM och akro. I år är det inga PM- eller akrotävlingar så budgeten ska enbart fördelas på fem piloter därav minskningen. Nisse anger även personliga skäl varför han hoppar av som TK med så kort varsel och SSFF står nu utan tävlingsledare. I sammanhanget ska nämnas att 20 000kr har flyttats från TK för att finansiera SIV-bidraget. Vi får hoppas att någon snabbt vill axla den rollen då tävling är en ytterst viktig del i vår verksamhet.

**VALBEREDNINGEN.** Styrelsen är mer eller mindre intakt med Martin Will som ordförande och Sune Culberg som vice ordförande. Vi piloter ska vara väldigt tacksamma för att dessa två herrar vill fortsätta föra SSFF framåt. Martin är lösningsorienterad med bra ledaregenskaper och mycket humor och Sune har full koll på det tekniska och kontinuiteten i SSFFs verksamhet genom åren.

Efter många år som USK tackade Ulf Mårtensson för sig och vi har mycket att tacka honom för. Han har gjort ett stor avtryck när det gäller olyckshantering och säkerhetstänk – inte minst genom alla artiklar som han skrivit för Hypoxia. Hans efterträdare blir Patrik Gårdmo. Jonas Rembratt och Georg Lindgård blev valda till ledamöter.

Till ny valberedning utsågs Åre skärm- & drakflygklubb till att vara sammankallande tillsammans med Dalmåsarna och Norköpings skärmflygklubb.



## PM: Egenbesiktning av paramotor

**SFG vill skapa flera aktiviteter där klubbens paramotor-piloter ska kunna vara med. Förra året provade vi med en gemensam självbesiktning där deltagarna kunde kolla sina motorer. Satsningen var uppskattad så därför körde vi en ny omgång även i år.**

**Text: Yaacov Neselrot**

I mitten av mars samlades vi i Äventyrscenters lokaler i Kareby, strax norr om Kungälv. Vi var några paramotorpiloter men även några friflygare som ville se vad det hela gick ut på. Första delen av dagen kunde vi studera två olika maskiner. Vi kunde även prova att hänga på oss motorn och pröva på hur det känns att bära ekipaget.

Under andra delen av dagen, efter lite välbehövlig fika, berättade Fredrik Ivarsson om vad egenkontroll går ut på. Vi gick därefter igenom besiktningsschemat och diskuterade de olika punkterna som ska checkas av.

Tack till Peder Dyrssen som lånade ut lokalen och till Fredrik Ivarsson som delade med sig av sina kunskaper om paramotor. Tack även John Andersson som hade med sig sin motor. Kul att det blev så uppskattat. Vi ses nästa år igen!



## Bli skärmflygambassadör!

**Älskar du att prata skärmflyg hela tiden, och gärna med folk du träffar för första gången? I så fall är du en av de vi söker för att hjälpa till att sprida sporten och rekrytera fler piloter till våra led!**

**Text: Jonas Rembratt**

Under året kommer Svenska Skärmflygförbundet att rekrytera passionerade piloter över hela Sverige, inom alla grenar, med eller utan motor, för att fungera som skärmflygambassadörer. Tanken är att ni som vill ska göra er tillgängliga för att svara på frågor och marknadsföra vår fantastiska sport så mycket ni kan.

Som ambassadör kan man informera om sporten vid våra flygställen, särskilt där det rör sig många nyfikna motionärer, turister, vandrare eller förbipasserande. Men du kan också göra

det i vardagen, till exempel på jobbet, när du pratar med vänner och deras vänner, eller när du träffar andra föräldrar vid dina barns aktiviteter. Förbundet kommer förse dig med kläder (jacka och tröja) som utmärker dig som en skärmflygare som gärna svarar på frågor. Tanken är jackan ska kunna användas under större delen av året.

Som skärmflygambassadör måste du inte vara en ärrad veteran men ändå ha tillräckligt med kunskaper för att kunna svara på frågor om sporten och hur man kommer igång.

Vi hoppas få ihop en grupp på mellan trettio och fyrtio piloter redan nu under våren. Om du inte själv känner att du skulle tycka att det vore roligt att göra detta så kanske du vet någon annan som du tror skulle kunna passa som ambassadör?

Är du intresserad så kontaktar du SFFs informationskommitté på [ik@paragliding.se](mailto:ik@paragliding.se).



### Skärmflygsverige behöver en ny TK!

På senaste årsmötet blev tävlingskommitténs ordförande Nisse Carlsson av med kort varsel. Arbetet med att hitta en ersättare inför stundande tävlingsäsong har redan påbörjats.

TK har en viktig funktion inom SSFF och sammankallar och leder de piloter som vill ut och tävla. Bland annat genom att organisera intresserade piloter via Swepool för att vaska fram kandidater till landslaget.

Via en motion på årsmötet har rekordhanteringen delgerats till en extern kommitté så arbetsinsatsen har minskat. TK utses av styrelsen och vald ordförande kan sedan engagera ytterligare tävlingspiloter för att dela upp arbetet. Det är kul att tävla och att åka på träningsläger för att utveckla sin flygning. Kontakta styrelsen om du är intresserad av att försöka hjälpa både dig själv och våra tävlingspiloter upp på pallplats.

Avgörande för att komma med i landslaget och få äran att representera Sverige internationellt är att ha bra ranking och det enda sättet att få det är att tävla mycket. Hoppas det blir ett kul och utmanande tävlingsår!

## SVENSK FAI-RANKING

Rank	Name	Nation	Points	Rank/ Ranking-points/ Competition	Photo
1 <small>w: 325</small>	<a href="#">Patrik Nietlisbach</a> <small>CIVL ID: 8627</small>	M <a href="#">Sweden</a>	141.3	22 54.5 <a href="#">International German Open Ager 2018</a> 30 39.2 <a href="#">Nordic Open 2018</a> 27 30.9 <a href="#">2017 South Africa Pre World Cup – Porterville (2017 SA PrePWC)</a> 19 16.7 <a href="#">2017 Nordic Open, Slovenia</a>	
2 <small>w: 398</small>	<a href="#">Nils-Ake Carlsson</a> <small>CIVL ID: 45257</small>	M <a href="#">Sweden</a>	126.1	9 52.6 <a href="#">Nordic Open 2018</a> 6 37.8 <a href="#">Naviter Open 2018</a> 7 19.5 <a href="#">2017 Nordic Open, Slovenia</a> 95 16.2 <a href="#">15th FAI European Paragliding Championship Montalegre</a>	
3 <small>w: 426</small>	<a href="#">Johanna Hamne</a> <small>CIVL ID: 41904</small>	F <a href="#">Sweden</a>	119.9	18 46.7 <a href="#">Nordic Open 2018</a> 56 31.5 <a href="#">British Winter Open Colombia</a> 43 24.8 <a href="#">2018 Bright Open</a> 18 16.9 <a href="#">2017 Nordic Open, Slovenia</a>	
4 <small>w: 490</small>	<a href="#">Håkan Lindqvist</a> <small>CIVL ID: 5644</small>	M <a href="#">Sweden</a>	109.9	34 42.6 <a href="#">Monarca Open 2019</a> 43 31.5 <a href="#">Nordic Open 2018</a> 88 20.2 <a href="#">15th FAI European Paragliding Championship Montalegre</a> 24 15.6 <a href="#">2017 Nordic Open, Slovenia</a>	
5 <small>w: 557</small>	<a href="#">Tor Jansson</a> <small>CIVL ID: 15679</small>	M <a href="#">Sweden</a>	100.2	24 42.9 <a href="#">Nordic Open 2018</a> 39 26.1 <a href="#">2018 Monarca Paragliding Open</a> 22 16.1 <a href="#">2017 Nordic Open, Slovenia</a> 92 15.1 <a href="#">Monarca Open 2019</a>	
6 <small>w: 590</small>	<a href="#">Magnus Eriksson</a> <small>CIVL ID: 5642</small>	M <a href="#">Sweden</a>	96.4	26 33.2 <a href="#">2018 Monte Avena British All Comers' Open</a> 31 28.9 <a href="#">2018 Monarca Paragliding Open</a> 55 25.0 <a href="#">Nordic Open 2018</a> 55 9.3 <a href="#">2017 Nordic Open, Slovenia</a>	
7 <small>w: 782</small>	<a href="#">Lars Anders Jonsson</a> <small>CIVL ID: 8793</small>	M <a href="#">Sweden</a>	75.6	4 42.9 <a href="#">2017 South Africa Pre World Cup – Porterville (2017 SA PrePWC)</a> 8 19.2 <a href="#">2017 Nordic Open, Slovenia</a> 60 11.1 <a href="#">15th FAI World Paragliding Championship</a> 2 2.4 <a href="#">2017 Norwegian Cup 4</a>	
8 <small>w: 825</small>	<a href="#">Dan Girdea</a> <small>CIVL ID: 63659</small>	M <a href="#">Sweden</a>	73.2	31 38.6 <a href="#">Nordic Open 2018</a> 49 34.6 <a href="#">Monarca Open 2019</a>	
9 <small>w: 905</small>	<a href="#">Anders Gustafsson Arvika</a> <small>CIVL ID: 47267</small>	M <a href="#">Sweden</a>	66.5	5 38.2 <a href="#">Naviter Open 2018</a> 3 12.5 <a href="#">2017 Naviter Open</a> 3 12.2 <a href="#">2017 Gin Wide Open</a> 90 3.6 <a href="#">2017 Nordic Open, Slovenia</a>	
10 <small>w: 961</small>	<a href="#">Johanna Lonngren</a> <small>CIVL ID: 34976</small>	F <a href="#">Sweden</a>	62.4	68 25.3 <a href="#">Monarca Open 2019</a> 48 23.1 <a href="#">2018 Monarca Paragliding Open</a> 30 8.8 <a href="#">2017 Naviter Open</a> 46 5.2 <a href="#">2017 Paragliding Pre-World Cup, Zapotitlan</a>	

# Film 2019

– vinnarna har landat!



Vi har mängder av duktiga filmare i våra led och vår sport är ju särdeles fotogenisk till sin natur. Dessutom planerar förbundet en marknadsföringskampanj under 2019 för att vända de långsamt dalande medlemstalen och försöka rekrytera nya piloter till våra led. För detta behövs bra filmmaterial, så förra sommaren utlystes tävlingen "Film 2019" där alla medlemmar bjöds in att skicka in sina bästa skärmflygfilmer!

Det gick lite trögt i början men efterhand så strömmade bidragen in till vår tävlingsjury som under våren har svettats med att utse de fem bästa filmarna 2018. Vi har producerat en sju minuter lång film som visar de fem vinnarna. Du hittar den på: [villflyga.nu/213-2/](http://villflyga.nu/213-2/)

som är förbundets nya webbsajt, där vi senare under våren kommer lansera ett "skyltfönster" för vår sport.

Ett stort tack till alla som bidragit. Era fantastiska filmer kommer att bli perfekt reklam för skärmflyget och såklart, ett ännu större grattis till de fem vinnarna:

- 1:a pris: David Bengtsson som får ett presentkort på 10000 kr.
- 2:a pris: Joakim Hedberg som får ett presentkort på 5000 kr.
- 3:e pris: Mikael Söderberg som får ett presentkort på 2000 kr.
- 4:e pris: Love Lundgren som får ett presentkort på 2000 kr.
- 5:e pris: Fredrik Gustavsson som får ett presentkort på 2000 kr.

Text: Jonas Rembratt



## Icaro Falco (EN-A)

Högpresterande EN-A för nya piloter!

Bästa kompromiss mellan säkerhet/prestanda

Erbjudande: Fina demaskärmar till superpriser!

## Icaro Buteo XC (EN-B)

Högpresterande EN-B med hög säkerhet!

Bäst av alla EN-B skärmar i SDL 2018!

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



[www.rpmsport.net](http://www.rpmsport.net)

[aventyrscenter.se](http://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](http://www.aventyrscenter.se)

**ÄVENTYRS  
CENTER**

Murhammarv. 15 i Kareby  
Tel 0303 - 22 26 28





# LUFTTRUM — SE UPP!

Vid en skärmflygresasöderöver var vi begränsade av militära övningar. NOTAM avlästes dagligen och ibland kunde vi flyga när jaktflyget hade lunch. Normalt sett jobbar militären i det här landet på kontorstid, så på helgerna brukade luften vara fri. Så den här söndagen startade vi från ett hang och kurvade upp i stökig termik. När vi lämnat första blåsan får vi plötsligt syn på ett mindre Herculesplan som till vår förvåning rundar oss med ett par hundra meters marginal. Det flyger så nära att man kan se kamerablixtar inifrån cockpit. Jag och medpiloten konstaterar över radion att det känns olustigt. Snart kommer ett plan till och gör samma närgångna manöver. Det skulle visa sig att vi ovetandes hade hamnat mitt i en flygvapenuppvisning och på marken följer nu polisbilar oss med sirener på för att försöka få oss att landa omedelbart.

Text och fotomontage: Lars M Falkenström  
Faktaundersökning: Magnus Auvinen

**A**tt veta vilken typ av luftrum man planerar att flyga i är grundläggande för att kunna skärmflyga säkert. Annars kan konsekvenserna bli betydande – inte minst juridiskt.

Alla luftrum i hela världen indelas i FIR (Flight Information Region) där varje land ansvarar för säkerheten i sitt luftrum. Varje FIR indelas i sin tur i kontrollerat och okontrollerat luftrum. I den kontrollerade luften finns det en flygledning som ansvarar för kommunikation och samordning av flygtrafiken. I de okontrollerade luftrummen är det respektive befälhavare som ensam ansvarar för att kollisioner eller annan fara inte uppstår.

I Sverige är cirka 20 procent av luftrummet kontrollerat och då främst kring flygplatser när dessa är bemannade, vanligtvis dagtid. Luftrummet kan dessutom innehålla olika restriktionsområden med både farliga och förbjudna områden.

Luftrum indelas internationellt i luftrumsklasserna A-G, vilket avgör vilken trafik som får förekomma och vilka regler som gäller. I Sverige används luftrumsklass C för kontrollerad luft och G för okontrollerad. I G-luft kan vi flyga upp till Flight level 95 (FL95), det vill säga 95 tusen fot, vilket är strax under 2900 meter MSL beroende på lufttryck. Men för att veta hur högt vi är behöver vi tillförlitliga instrument att mäta höjden med. Vi behöver även kartor eller GPS för att veta exakt var luftrumsgränserna går.

Att beräkna position i sidled är enklare än att beräkna höjden eftersom det finns så många variabler. Men att veta den exakta höjden på metern över marken spelar faktiskt inte så stor roll – det viktiga är att alla som delar luftrum mäter sin höjd på samma sätt och att samtliga instrument är rätt kalibrerade. Naturligtvis bör man alltid ha marginal till de luftrumsgränser som finns för att vara på säkra sidan. Därför finns det även separationsgränser.

## TVÅ OLIKA SÄTT ATT MÄTA HÖJD

Att beräkna flyghöjden kan göras på två olika sätt – antingen med hjälp av lufttrycket eller via GPS. Många skärmflyginstrument har bägge funktionerna. Därför är det viktigt att veta vilken höjd som

Som mest är skillnaden mellan geoidens och ellipsoidens högsta och lägsta punkt cirka 170 meter. Därför kan samma GPS visa noll meter MSL som minus hundra meter i Indien och plus 70 meter på Island.

visas på displayen och hur den beräknas. Man bör också veta vilken höjd som visas i trackloggen och hur den har kalkylerats.

GPS-höjden beräknas utifrån olika teoretiska modeller av hur jordens yta ser ut eftersom jordklotet inte är helt runt. Den vanligaste modellen för skärmflygare är WGS84. Den beskriver jorden som en ellipsoid, helt enkelt en tilltryckt boll. Man kan också se jorden som en geoid. Den beskriver jorden som en ellipsoid fast med små buktningar. I Europa ligger geoidens genomsnittliga havsnivå (MSL) cirka 50 meter över ellipsoiden.

Även avvikelser hos satelliterna och i atmosfären påverkar mätvärdena. I sidled är mätfelelen ofta mindre än 15 meter men i höjddled kan det variera med upp till 45 meter. Ännu mer om mottagningsförhållandena är dåliga. Dessutom är GPS-höjden på displayen ofta genomsnittlig och kan alltså lagga några sekunder vid snabba höjdförändringar.

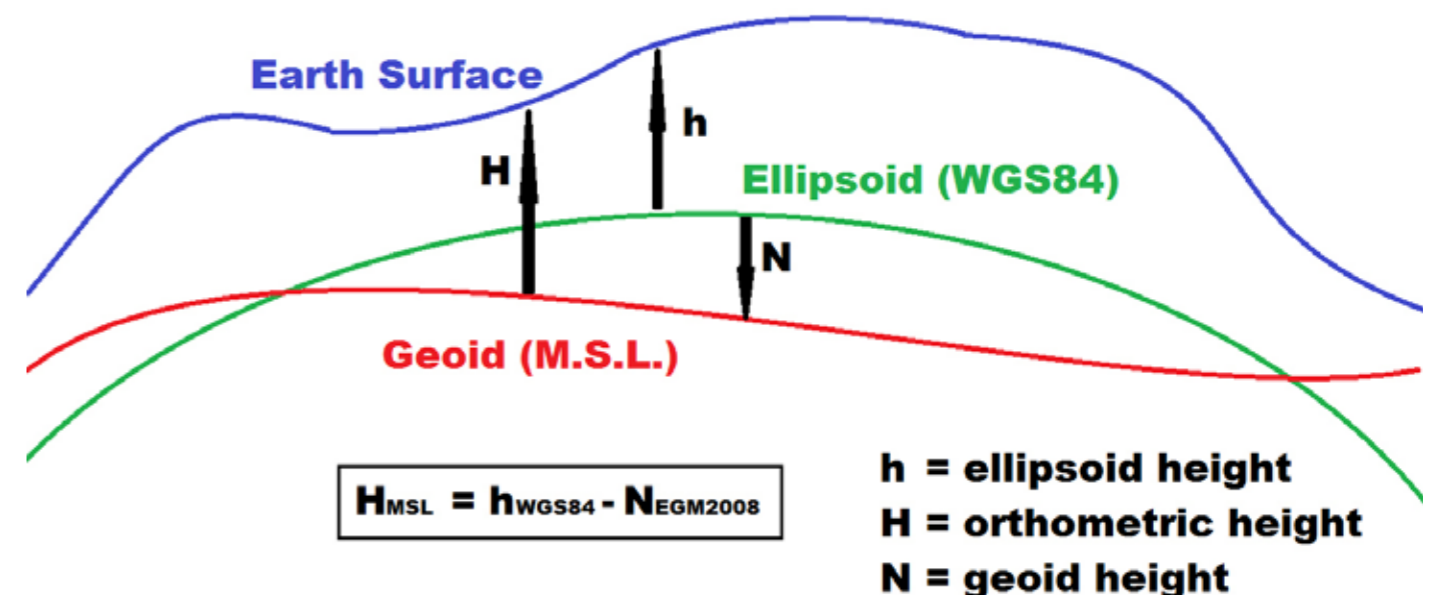
En fördel med GPS är dock att den kan visa höjden som AGL, alltså höjden över marken där du flyger istället för höjden över den genomsnittliga havsytanivån. Det kan vara praktiskt vid flygning i höglänt terräng.

## QFE, QNH OCH STD

Flygindustrin använder sig av höjdmätning med hjälp av lufttrycket. Därför bör vi också göra det för att hålla separationen till övrigt flyg. Men höjdmätning via lufttrycket har också sina begränsningar eftersom det följer antagandet att lufttrycket sjunker linjärt med ökad höjd. Det ger alltså inga exakta värden om temperaturen vid havsytan är något annat än 15 grader eller om atmosfären har olika lager med varm och kall luft som påverkar temperaturavtagandet och därmed även lufttrycket.

Det finns tre standardlägen för höjdmätning med hjälp av lufttrycket. QFE används lokalt på exempelvis vinschfältet där noll ställs in efter markytans faktiska nivå.

QNH är den inställning man normalt ska ha på sin vario när man flyger i närheten av kontrollerat luftrum och kalibreras efter MSL. Flygkartornas höjdangivelser när det gäller TMA och CTR är alltid i MSL eller FL. En bra dag med riktigt hög molnbas kan man komma upp i vad trafikflyget kallar för transition altitude som varierar beroende på flygplats men i svenska TMA:n brukar den ligga på



5000 fot. Planerar man att flyga över den höjden ska instrumenten i så fall vara inställda på STD. Först då benämns höjden som flight level och i Sverige får vi alltså inte flyga högre än FL95. Hur högt det faktiskt är beror på det aktuella lufttrycket för dagen. Genom att flygplanen använder STD är deras instrument kalibrerade efter standardtrycket 1013,25 millibar. På så sätt har alla flygplan samma höjdreferens och kan undvika kollision. Därför måste vi skärmflygare alltid veta hur mycket vår egen höjd avviker från STD. Det är särskilt viktigt då STD-höjden varierar med vädret. Vid högtryck flyger trafikflyget högre men vid lågtryck innebär STD att de håller lägre höjd vilket vi måste vara uppmärksamma på och därför alltid ha marginal upp till taket.

#### NÄR BEHÖVER VI TÄNKA PÅ HUR HÖGT VI FLYGER?

Vi måste alltid tänka på var och hur högt vi flyger. Vi måste dessutom planera vår flygning under dagen så att vi inte riskerar att komma för högt längs den beräknade ruten. Förutom den juridiska biten är det ytterst vår egen hälsa det handlar om. Då vi flyger VFR utan transponder betyder det att se och synas och att alltid hålla oss borta från reglerat luftrum. Det är ytterst viktigt eftersom vi både är små och långsamma och inte kan väja om vi skulle hamna i vägen för något plåtflyg. Enda möjligheten för oss att få flyga i kontrollerat luftrum är om vi använder flygradio och har dubbelriktad radio-kontakt med flygledningen.

Vädret och termiken är naturligtvis avgörande för om vi riskerar att komma för högt. Molnbaser över FL95 är sällsynta i Sverige, men kan förekomma i fjällen. Däremot är riktigt höga monbaser något man måste räkna med i sydeuropa och i till exempel Mexiko. Man måste därför kolla vilka begränsningar som gäller i respektive land.

Dagar med hög molnbas och labil luft måste man planera sin flygning om man märker att stora områden lyfter vid konvergens eller om molnen bygger mycket på höjden. Hamnar man i molnsug ska man veta hur man undviker att slå i taket - antingen via spiral eller att speeda sig bort från lyftet med eller utan öron. Att ständigt hålla koll på höjdmätaren är alltså ett måste - inte minst på tävling när man straffas med poängavdrag eller värre vid höjdöverträdelse. Vid sådana tillfällen ska trackloggen dessutom visa att man gjort tydliga försök att komma bort från lyftet.

#### HANGNING I CTR

Men det finns gråzoner. I exempelvis Stockholm har vi innerstadshang vintertid som ligger i Bromma CTR där det inte finns något höjdutrymme alls, det vill säga taket är GND. Trots det flyger vi där om vi bedömer att vi kan hålla oss i nivå med eller under hustaken. Det är troligen inget som personalen i Brommatornet är medveten om och risken för kollisioner med inflygande plan är troligen minimal. Men det är ändå ett luftrumsbrott som kan beivras - i synnerhet om det inträffar en olycka. Det förekommer också helikoptertrafik i stort sett överallt, så det gäller att ha koll både högt och lågt när man flyger. Flyg därför alltid med marginal!

Jag fick idén till den här artikeln efter en diskussion på Facebook om en pilot som lagt ut en tracklog på Loggboka med en maxhöjd som tangerade FL95. Frågan om det var ett medvetet luftrumsbrott eller inte beror som sagt på ett antal faktorer. De siffror som piloten sett och manövrerat efter på sitt instrument behöver inte vara samma som de som visas i loggen. Detta är dock enkelt att kolla i efterhand när det är STD som gäller. IGC-filer och KML-filer (GPSdump-filer genererade med taggen PressureAltitude) anger alltid höjd i STD och även GPS-höjd ifall det finns. Säger filen att det

var över så flög denne pilot högre än FL95. Eventuella rekordförsök blir i så fall ogiltiga. Men det är naturligtvis risken för en midair collision som är den stora faran.

Personligen tycker jag det blev en bra diskussion och ser ingen poäng med att mörka ett sådant flyg, som ju trots allt är väldigt sällsynta - åtminstone i Sverige. Men naturligtvis ska inte någon pilot flyga för högt! För att inte uppmuntra piloter att försöka ligga för nära FL95 är rekordet för absolut höjd borttaget sedan länge även om det senaste rekordet ligger kvar på hemsidan. Märkligt nog finns dock rekordet i höjdvinst kvar, det vill säga skillnaden mellan lägsta och högsta höjd under ett flyg, vilket skulle kunna locka piloter att utmana FL95.

#### DU SOM BEFÄLHAVARE ÄR YTTERST ANSVARIG

Det är alltid befälhavaren, du som pilot, som är skyldig att känna till vilken typ av luftrum du befinner dig i eller tänker flyga i. Det ansvaret kan aldrig läggas på någon lokal guide, instruktör, reseledare eller andra piloter som flyger i samma område som du. Inträffar det en olycka på grund av att du är för högt eller i fel område är det du själv som är ytterst ansvarig. Alltid och utan undantag.

Den händelse som jag beskrev inledningsvis byggde på en miss att kolla NOTAM, något som vi alla tog för givet att vår guide hade gjort. Det misstaget tror jag ingen av oss som var med gör om igen. När vi landat förhöordes vi av den lokala polisen men trodde att anmälan skulle hamna i papperskorgen. Men ett år senare dimper det ner ett brev från den lokala åklagaren som hävdar att vi medvetet brutit mot landets luftfartslag och yrkar på att vi ska betala 4000 Euro vardera i böter.

Vi får tre veckor på oss att bemöta anklagelsen och försöka trassla oss ur situationen - på det lokala språket. Vi ber naturligtvis om ursäkt och hävdar nödläge då den ökade vinden på starten utanför det avlysta flygområdet (det är första gången på många år som området stängts av på en söndag) hade tryckt oss bakåt över hanget och tvingat oss att fortsätta flyga flera mil för att hitta en säker landningsplats...

Det verkar som om åklagaren godtagit vår förklaring. Vi har inte hört något på länge och enligt initierade källor kan man betrakta ärendet som avskrivet om man inte fått svar inom två veckor. Vi får se om det stämmer...



**SWIFT 5**

The Swift 5 is based on the Rush 5, and is 30% lighter. It is a top of class Lightweight Sport-Performance- Intermediate wing. We developed the Swift 5 using technology from our performance range, this includes features from the Enzo 3 and Zeno in addition to several recent innovations. Learn more at:

[WWW.FLYOZONE.COM](http://WWW.FLYOZONE.COM)

[WWW.SKYSPORT.SE](http://WWW.SKYSPORT.SE)



# FULLT OS I COLOMBIA

Britterna beslöt sig för att pröva något nytt i år för att slippa vinterkylan ett litet tag – British Winter Open i Roldanillo Colombia. Fantastiskt flygställe, och det lovades även att colombianska nationella tävling skulle ligga veckan före eller efter brittiska, något som dessvärre inte blev av.

Vi flög ner några dagar innan tävlingen för att värma upp, något som definitivt behövdes då tävlingstrasan inte har blivit rastad sedan Nordic Open. Väl uppe möter jag en gammal bekant från USA som glatt meddelar "Remember 2016 – its good ol' Il Niño year again! You gotta hold on to ya' hat!". För oss blev det en 71 km task och man får vara på alerten i luften – ingen mjukstart här inte.

Vi började även inse att nivån på piloter var ovanligt hög för att vara ett British Open. Det var bara att förbereda sig på att det skulle gå jäkligt fort...

*Text och bild: Johanna Hamne*

## TASK 1

Första dagen på tävlingen sattes en uppgift på 84 km. Starten gick optimalt precis vid utkanten av Roldanillo, för att sedan ta oss snett över dalen norrut till en turnpoint norr om Obando. Tillbaka över dalen till Toro inträffade tävlingens enda nödskärms... utveckling. En nödskärmficka var inte kollad innan start och således ramlade den ut efter ett tag.

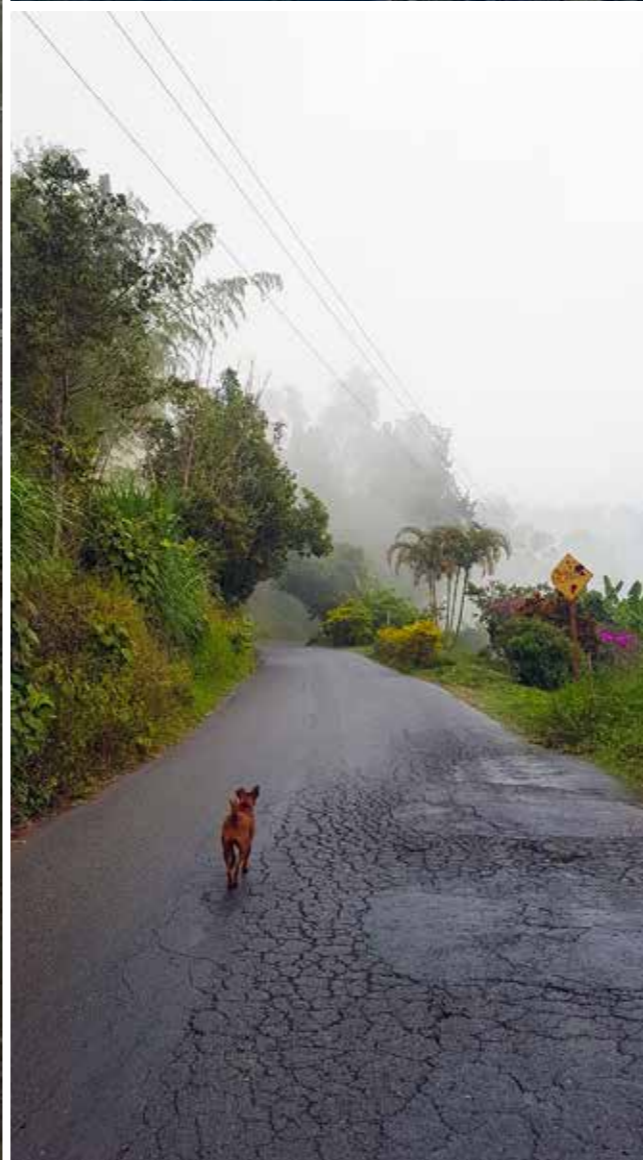
Sedan var det uppåt 30 km till TP3 som vid La Paila, för att sedan studsas in till ESS i mitten av dalen och in till mål som låg norr om Zarzal. Lätt som en plätt, om det inte hade varit för den beryktade vinden som kommer nästan varje dag och vid olika klockslag. De flesta piloter landade kring TP3 och bara 15 stycken lyckades ta sig mot vinden till ESS och in i mål. En fostrandande första dag!

## TASK 2

Andra dagens task ställdes. Som plåster på såren efter en tuff första dag, sattes en ganska enkel och klassisk bana på 73 km dag nummer tre. Start vid hemmaberget, norrut längs bergen förbi La Union till TP1/TP3 som låg ute i dalen med cylindern strax norr om Toro. Sedan tvärvändning tillbaka mot den optimalt kortaste sträckan till TP2 vid den stora vägen norr om Zarzal. Norrut igen mot samma stora cirkel norr om Obando och sedan in i mål. Massor av piloter i mål och det mest händelserika under dagen var den konstanta ändringen i vindriktning på landningsfältet i mål som orsakade en eller annan stukad fot. Jag var 15 minuter efter ledaren och hamnade långt ner på 57e plats.

Norrut mot Obando.







Pilot Johanna Hamne Foto: J. Komulainen

### Fakta Roldanillo, Colombia:

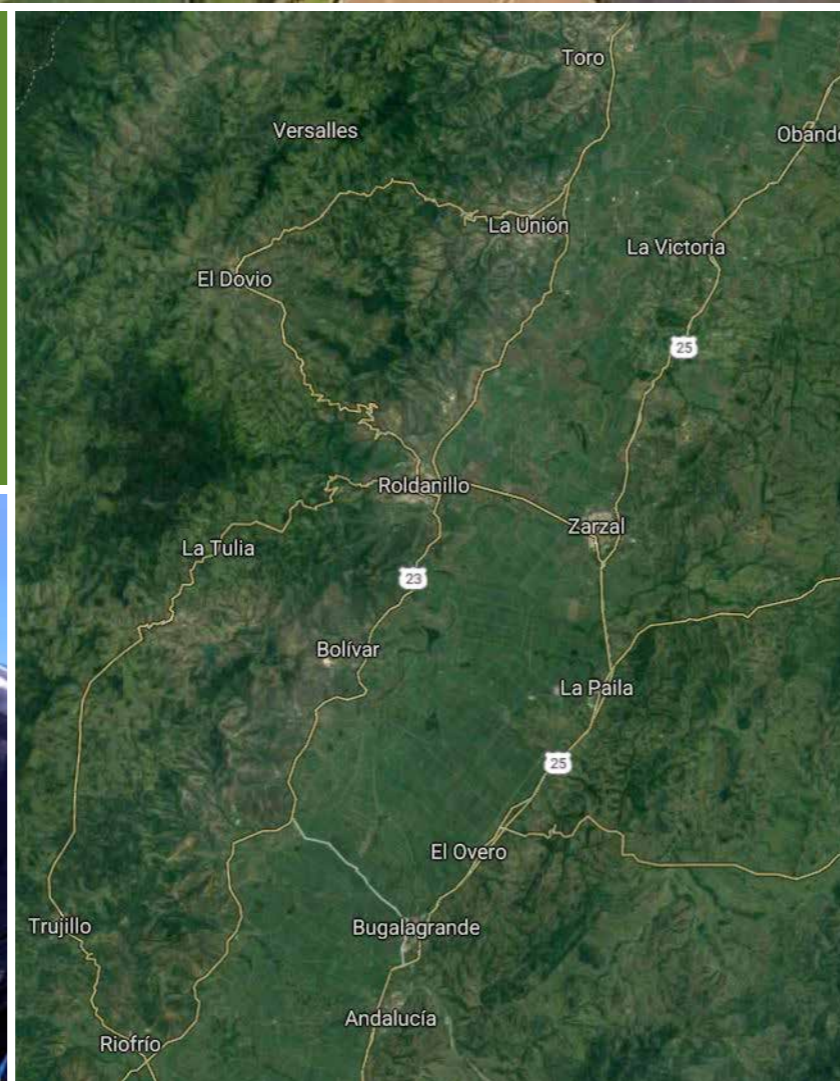
**Startplatser:** El Pico, Aguapanela eller Los Tanques. Till de två närmare starterna tar du dig upp med bilar/bussar från torget och kostar ungefär 20-35 kr.

**Valle de Cauca:** Det finns ett väl utbyggt bussnät, vilket gör det lätt och billigt att ta sig tillbaka med lokaltrafiken.

**Högsäsong:** Dec–mars, men flygbart året runt.

**Luftrum:** Varierar, man hittar uppdaterad info på [www.CloudbaseColombia.com](http://www.CloudbaseColombia.com).

**Flyg:** till Cali eller Pereira och vanligen brukar man få en TOR från Arlanda för runt 6000-10000 kr.



### TASK 3

Det här blev en stressig dag på start då vi skulle börja flyga söderut. Det var alltså klart bättre att börja racet från andra sidan dalen. Att då bara ha en timme för att få 130 piloter i luften och över till andra sidan...

Således var det piloterna med prioritering i kön och med vassa armbågar som hann över med marginal. Dock hämtades detta snabbt in då molnskugga drog ner tempot på flygningen. Nere vid TP1 som låg vid Bugalagrande låg jag 6 km efter ledarklungan, och vid den norra TP2 vid Obando hade jag knappt in ytterligare två km.

Detta tack var en vedervärdig termikblåsa som finns varje dag vid samma plats norr om Zarzal. Man vet att den är där, stark och.... luktar bajs! Oklart om det är människo- eller grisavföring. Fruktansvärt är det i alla fall. Det är som att flyga in i en jättestor och varm bajamaja – med 5 m/s i stig.

Vid målet i Zarzal efter 84 km kom jag in tretton minuter efter ledaren och på 53e plats.

### TASK 4

Luktmässigt var task 4 raka motsatsen mot dagen innan. H-E-L-T fantastisk. En lång task, rakt söderut hela vägen till ett närliggande flygställe vid namn Piedechinche. Retrievan tillbaka med buss skulle ta två timmar, men det visade det sig vara värt. Första utmaningen var att korsa dalen, då det rädde nästan total skugga överallt. Det tog oerhört lång tid och blev mer som ett vanligt distansflyg men med ett mål. En fantastisk utsikt och upplevelse. Vi flög långt in i bergen och bergstopparna sträckte sig upp i molnen. Gorilla-land. Termiken var mjuk och stark och det var bara vi och fåglarna i molnlandskapet. All doft från regnskogen följde med upp i termiken, allt ifrån fuktig grönska till doften av jasmin och andra blommor. Jag var lite drygt 50 minuter efter första piloten i mål, men vad gjorde väl det. Att ha flugit ensam med fåglarna över det landskapet är en av de häftigaste flygupplevelser jag haft.

### TASK 5

Sjätte dagen var det molngt och vi stod och stampade i regnpölar. Men samma task vi hade knappt in i instrumenten dagen innan skulle användas den här dagen med trots att vädret fortfarande tvekade. Vi väntade, drack kaffe, väntade lite till... Noll sikt och jag tror de flesta hade gett upp. Helt plötsligt skriker Pal: "Wind-dummies – take off!" och det gör de – rätt in i vad ser ut som dimma. Man hinner räkna till sex sekunder, sedan var de borta. "Window open, start in one hour!"

Många höjda ögonbryn på start. Skämtar han? Men nej, det verkar inte som det.

Mindre än tre minuter senare har vi sikt. Vi kastar oss ut för starten för att hinna över till andra sidan, vilket troligen är den snabbare vägen. Sedan är det den som har vassast armbågar som vinner flygningen. Större delen av klungan är samlad och den här 51 km tasken är över på lite drygt en timme. Den här gången är jag bara 7.5 minuter efter ledaren och hamnar på 43e plats.

Pjuh, där var den tävlingen över. Otroligt bra träning att bli tvungen att flyga så pass snabbt och många jämförde tempot mer som en PWC.

Det blev totalt 56e plats för min del och tia bland D-skärmarna. Och Colombia levererar fantastisk flygning, varmhjärtade människor och hjälpsamma fåglar – precis som vanligt!



### SKÄRMAR

Vi säljer Swings skärmar med den unika RAST-teknologin som ger fantastiska startegenskaper och hög passiv säkerhet. Fram till 1/6 bjuder vi på 10% intro-rabatt.

### RESOR

Skärmflygresor med små grupper, max 6 piloter till bland annat Italien, Kroatien, USA och Portugal. Svensk instruktör och lokal expertis ingår alltid.

För mer info: [www.skiandsky.se](http://www.skiandsky.se)



# I huvudet på en blivande: **INSTRUKTÖR**

## Roger Lenngren

**BOR:** Enköping  
**ÅLDER:** 54  
**FAMILJ:** Sambon Annelen  
**HUSDJUR:** Hunden Lea  
**YRKE:** Researrangör och socialpedagog inom missbruksvård  
**FLUGIT SEDAN:** 2002  
**FAVORITSTÄLLEN:** Friflyg Himalaya, Paramotor Hjulstafjärden

**Så här i backspegeln och med lite distans till allt som har hänt kan jag lugnt påstå att det blev en spännande och annorlunda resa jag gav mig ut på när jag 1998 tog med mig familjen och flyttade till Asien.**

Vi bodde ett först ett år i Bangladesh huvudstad Dhaka där vi läste språk innan vi flyttade till Calcutta i Indien. Dit åkte vi för att arbeta med sociala projekt åt en svensk hjälporganisation. Det var en stor kontrast att komma från Sverige för att jobba i några av de absolut fattigaste områdena i Indien. Efter Calcutta var vi tillbaka i Sverige, men jag hade då hunnit starta företaget *Himalayan Bike Tours* som arrangerar motorcykelresor i Himalaya. Så för min del innebar det att jag var mer i Indien och Himalaya än i Sverige som vi nu hade som bas. Några år senare startade jag företaget *Himalayan Eagle* som var först med att introducera skärmflygning i den delen av Indien.

Första gången jag såg skärmflygare var i början av 90-talet när jag

var i Netanya, Israel. Några färgglada skärmar flög på kusthanget och upp över husen i staden. Där och då kände jag en skräckblandad fascination över det jag såg. Några år senare i Ö-vik såg jag skärmar uppe i luften över Åsberget som ligger mitt emot Foppas golfbana. Då kände jag dragningskraften till att också få komma upp i luften och flyga.

**FLYGA SOM EN ÖRN** Men det var först under en av mina motorcykelresor i Himalaya några år senare som det hände. Jag kom körandes på min motorcykel, solen värmdde och jag njöt av friheten, naturen, bergen och de fantastiska vyer som finns där. Jag tänkte, kan man uppleva Himalaya på ett bättre sätt än från en motorcykel? Svaret på den frågan blev då – ja, kanske det? Tänk att kunna lämna vägen som slingrar sig upp längs bergssidan och flyga ut över dalen som en av de örnar som just då svävade bredvid mig en bit utanför vägkanten.



Sagt och gjort, nästa gång när jag var i Sverige anmälde jag mig till en skärmflygkurs och tog min elevlicens 2002. Efter kursen spenderade jag några månader i Sverige och flög så mycket jag hann på Åsberget i Ö-vik. Sedan flyttade jag tillbaka till Himalaya där jag bosatte mig i Kalimpong, som ligger nära gränsen till Nepal, Tibet och Bhutan. Men varje gång jag var på besök i Sverige passade jag på att regelbundet uppgradera licensen.

Att hitta lämpliga ställen att flyga på i Himalaya är ju inte så lätt som man först kan tro. Jag var runt på många ställen för att hitta bra start- och landningsplatser. Så fort man hittade en öppen plats så var den bebyggd eller så stod det träd eller elledningar i vägen. Militären är ju också påtagligt närvarande i bergsområdena nära grannländerna vilket också inkräktar på flygställena. Det här var också ett område där ingen hade flugit förut, så det fanns inga lokala piloter att fråga om råd.

Efter att ha flugit på några halvbra ställen, kommer jag ihåg första flyget när jag startade i Delo utanför Kalimpong med min gula Swing Arcus. Startplatsen var på 1.600 meters höjd och landningen låg nere vid floden Relli som flyter fram på 500 meters höjd, en fallhöjd på 1.100 meter. Nu hade jag hittat både en startplats och en landningsplats som fungerade. Den lokala befolkningen hade aldrig sett en skärmflygare tidigare, så det blev stor uppståndelse. Vissa dagar var det packat med nyfikna människor på startplatsen för att titta. Det dröjde inte länge förrän den första te-shopen och restaurangen hade öppnat där och det skulle komma fler.

**TRANSPORT** När man landat nere vid floden fanns det lastbilar som hämtade sand och sten upp till Kalimpong för olika byggprojekt. Lastbilarna lastades givetvis för hand, vilket bara det är fascinerande att beskåda. Många företeelser i Indien får

en att förflyttas många år tillbaka i tiden. Där fanns även en liten enkel butik och restaurang byggd i Bambu som serverade momos (dumplings) och lokalt öl. När jag landat, packar jag ihop skärmen, besöker restaurangen och stannar sedan en lastbil för att få lift tillbaka upp till Kalimpong. Jag slänger upp skärmen och klättrar upp på flaket. Läger mig tillrätta med den handlastade sanden under ryggen, skärmsäcken som kudde och en lokal öl i handen. Lastbilen kämpar sig sakta upp för den slingrande vägen på ettan och lågväxel. Solens strålar strilar ner genom trädskronorna som bildar ett exotiskt tak över den smala slingrande vägen. Där och då, långt borta i Himalaya och efter ett härligt flyg känner jag att livet är fantastiskt.

**OBESKRIVLIGA VYER** Jag fortsätter att flyga dagligen. Vissa dagar när vädret är klart är vyerna obeskrivligt vackra. I en 360 sväng ser jag Himalayas snötoppar i fyra olika länder. I Indien, Nepal, Tibet och Bhutan. Kanchenjunga som är världens tredje högsta berg med 8.598 möh ligger sju mil bort, men känns betydligt närmare och utgör en mäktig syn härifrån.

Nu har jag hittat en cricketplan som tillhör Dr.Grahams shool som ligger nära startplatsen. Efter ett möte med skolans ledning får jag tillstånd att använda planen som landningsplats. I övrigt när det kommer till Indien och tillstånd så är det inte alltid alldeles enkelt. Innan jag började flyga i Kalimpong frågade jag en högt uppsatt officer inom armén som jag lärt känna om vem ska jag fråga om tillstånd för att flyga här. Han gav mig rådet att inte fråga någon då svaret jag skulle få troligen var ett nej. Istället skulle jag börja flyga för att visa hur det fungerar och då skulle det att ordna sig med tillstånd. Kanske inget jag skulle rekommendera, men i det här fallet var det rätt och det fungerade.



**ÖVERRASKNING** Även om vädret är förvånansvärt stabilt och förutsägbart, följer det säsongen och dygnsrytmen. Man kunde vara ganska säker på att bergsvinden vänder till dalvind vid halvnötiden ungefär. Men man kan aldrig vara riktigt säker på väder. Det märkte jag en av dessa dagar då internet inte fungerade och jag inte kunde kolla väderprognosen.

Jag åker upp till startplatsen Delo för att flyga som vanligt, Klockan är 11.30 och jag märker att det är lite tuffare vind än vad det brukar vara vid den här tiden och att det är bra tryck i vindbyarna. Solen skiner och jag ser inga konstiga moln på himlen så jag startar.

Jag hamnar i ett oavbrutet lyft vilket känns bra med undantag av några rätt kraftiga inslag. Efter ett tag hittar jag lite starkare termik och har snart kurvat upp till 2.000 meter. Här märker jag att vinden ökat och bestämmer mig för att lämna termikblåsan och flyga ner för att landa, det var ju trots allt lite kraftigare än normalt. Det är stökigt och den starka turbulensen resulterar i ett antal inslag av varierande storlek.

På avstånd ser jag att en disig luftmassa kommer emot mig snett underifrån. Plötsligt smäller det till i skärmen som nu ligger rakt bakom mig och jag dras bakåt av skärmen en bra bit. Kan bara släppa upp bromsarna och följa med. Den här överraskningen avslutas med ett stort inslag när skärmen dyker fram igen. När jag fått ut det inslaget slår vänstra sidan in lika stort. Nu är jag återigen inne i ett starkt lyft och varion visar att jag nu är uppe på 2.500 meter. Vindbyarna som jag upplever som stormstyrka fortsätter att kasta omkring mig med jämna mellanrum och inslagen avlöser varandra.

Jag försöker flyga ur det stora lyftet och hittar efter ett tag ett något lugnare område och tar ner höjd med spiral. Men efter några hundra meter känner jag att det är dags att avbryta spiralen då jag blir yr. Så fort spiralen avslutas piper varion frenetiskt igen. Att dra öron minskar stiget något, men det fortsätter ändå att stiga. Jag hinner tänka tanken att jag bara några mil bakom mig har Nepal och Tibet.

Men efter en dryg timmes flyg och en hel del adrenalin och svett lyckas jag till slut landa. Även om det blev en utlandning så är jag nöjd att känna fast mark under fötterna och att både jag och skärmen var nere på marken oskadda.

Det jag lärde mig i denna spontana SIV-kurs var att även små förändringar på starten kan göra stor skillnad uppe i luften och att det är bra att ha koll på prognosen. Det är inte bra att vara uppe i luften när det passerar en front.

**HIMALAYAN EAGLE PARAGLIDING** Nu var det dags att ta skärmflygningen till nästa nivå. Jag hade fått mycket uppmärksamhet genom tidningar och TV och man undrade när jag skulle börja flyga med passagerare. Jag var då medlem i PAI Paragliding Association of India och flög via deras regelverk. Så 2008 startade jag Himalayan Eagle paragliding i Kalimpong. Jag har haft ett par piloter från Sverige nere på besök som flugit med oss och flera duktiga inhemska piloter som flugit för företaget. Himalayan Eagle är det första äventyrsföretag som blev godkänt av delstatsregeringen i Västbengalen. Det innebar att vi fick använda deras emblem "Recognized by the Government of West Bengal". När jag var nere i Indien för ett par år sedan, såg jag ett TV-program där det framgick att man uppskattar att turismen ökat med 25 % i Kalimpong på grund av skärmflygningen.

Det känns bra att varit med och startat upp något som fått en sådan positiv inverkan på ett samhälle. Idag finns det åtta skärmflygföretag och cirka 40 tandempiloter. Den lugna ensliga startplatsen i Delo har förvandlats till en central punkt för flygning med sjudande aktivitet.

På vägen nedanför startplatsen finns numera flera små restauranger, kiosker och bokningskontor.

Själv är jag tillbaka i Sverige sedan 2014. Jag har bytt ut bergen i Himalaya till slättlandet runt Enköping. Här har jag börjat flyga paramotor för att komma upp i luften lite enklare och mer frekvent. Men jag återvänder regelbundet för att guida motorcykelresor och för att flyga i riktiga berg. Nu i år är jag en av aspiranterna till instruktörskursen som SSFF arrangerar. Som blivande instruktör känns det bra att kunna fortsätta att arbeta aktivt med skärmflygning även i Sverige och skapa intresse och utbilda nya piloter, så att fler får upp ögonen och får uppleva vår härliga sport.



## VÅRENS NYHETER FRÅN TP-SPORT



**FREEDOM** är FLOW's nya "High EN-B". En avancerad skärm där inga kompromisser har gjorts för att åstadkomma en perfekt balans mellan prestanda och passiv säkerhet.

**FUSION** är FLOW Paragliders nya EN-C 2019. Med det senaste i skärmkonstruktion från XC-Racer och Spectra CCC.

**COSMOS** är FLOW's "Low EN-B". Optimerad för säkerhet och mycket flygkänsla. Passar dig som prioriterar trygghet och säkerhet, även för ambitiösa nybörjare, som vill ha en skärm att växa med.

**Patrik Nietlisbach Flyger Flow's SPECTRA**  
Under VM kommer Patrik att flyga Spectra CCC. Vi ser med spänning fram emot det och önskar Patrik tävlingsframgångar.

**APCO Nybörjarpaket 20% rabatt.**  
Köp Karisma eller Thrust + sele, så får du nödis och hjälm på köpet.

Mer information om våra skärmflygprodukter och kurser se [tpsport.se](http://tpsport.se) eller ring 070-6001121.





Fredrik går igenom de olika momenten på tävlingsdagen



Hela gänget på kursen

**de Wilde Aer**

PRYMUS LTP / EN A

NEW

Kom igång och flyg med toppmodern utrustning från SOL Paragliders!  
 Nybörjare / fortsättningspaket  
 komplett för endast 29900kr  
[www.dewildeaer.se](http://www.dewildeaer.se)

## COMP-KURS – för dig som vill lära dig tävla

Så här inför kommande tävlingsäsong var det återigen dags för den populära Comp1-kursen arrangerad av SFG – Skärmflygklubben Göteborg.

Lördagen den 16 mars samlades tio förväntansfulla piloter i Åsa för att under ledning av Fredrik Ahl ta Comp1-behörighet. Kursen sponsras av SFG och lockade piloter från när och fjärran.

Fredrik gick igenom vad man som tävlingspilot måste veta rent regelmässigt och praktiskt men lade också stor vikt vid mentala förberedelser och säkerhetsfrågor.

Efter den avslutande provskrivningen summerade vi dagen – en grymt bra kurs av en engagerad utbildare. Tack Fredrik!

Text och foto: Ulf Mårtensson & Eva Mac Lachlan

skärmflyg  
Österlen



### ITV PIPER

En mångsidig skärm som riktar sig till erfarna PPG-piloter som letar efter fart (+70 km/h)

### Parajet Maverick

Med titanium bur, plug-and-play-kopplingar och det lätta snap-fit nätet.

Högpresterande Vittorazikraft och en Parajet-sele som verkligen fokuserar på komfort.

Kurser och försäljning besök [www.skrmflyg-osterlen.se](http://www.skrmflyg-osterlen.se)



Sky Paragliders - Davinci - Itv - Advance - Miniplane - Parajet  
 Icaro hjälmar - E props - Vittorazi Motors - PPG smoke - Flymaster

info@skärmflyg-osterlen.se | tel: 0706 - 51 52 08  
[www.skrmflyg-osterlen.se](http://www.skrmflyg-osterlen.se)



# MIN SENASTE COMEBACK

**Mitt namn är Peter Loeskow, och jag är en till åren kommen gubbe, men jag kan i skrivande stund (som väl är) se fram emot ännu en vår och ännu en flygsäsong.**

**Under årtiondenas lopp har jag fått uppleva både mycket positivt och en del som varit mindre positivt – både som en jordbunden och som en flygande man. Enstaka händelser var rentut förfärliga, men hitintills har jag lyckligtvis alltid kunnat återhämta mig mer eller mindre mödosamt och sedan fortsätta - om inte i nyskick, så dock i nöjaktigt skick.**

**Jag hann bli fyrtio utan någon skelettskada, sedan råkade jag ut för en rullskridsko(!)olycka.**

**Nu skriver jag för att berätta om min senaste "comeback", först som lågt gående varelse och sedan som det högsta, det vill säga som flygare. Denna comeback har samband med mitt livs värsta och farligaste olycka, så om den måste jag också skriva något. En som har blivit pilot först under innevarande millenium skulle kanske kunna läsa min långa story om den stora smällen i "Skärmtrycket" nr 1/2000.**

Ända sedan barnsben har jag varit flygintresserad. 1960 gick jag med i Berliner Aeroclub, men la ner segelflygningen efter elva flyg. Att bo i Västberlin och behöva resa till ett flygfält i Västtyskland hade för många nackdelar för en som har brist på pengar och ledighet.

1966 flyttade jag som nygift till Stenungsund. Segling i luftavet var därmed ute ur bilden för mig – västkustens vatten inbjöd ju både mig, min käresta och mina barn till segling istället.

Tiden gick med arbets- och familjeliv, men efter att ha läst om friflygning med rogallovingar i USA väcktes ånyo intresset för att själv flyga. Jag skrev till Kalifornien och mottog ett exemplar av bladet Ground Skimmer. I brist på lämplig terräng blev det dock inget mer med det för mig, och det var faktiskt bäst så då.

Mitt kvarvarande friflygintresse matade jag under åttiotalet med enstaka exemplar av Drachenflieger/gleitschirmmagazin. När jag närmade mig de femtio, hade familjesituationen hunnit bli sådan, att jag beslöt att kosta på mig ett förverkligande av mina urgamla flygdrömmar. Jag räknade då med att jag sannolikt i alla fall skulle kunna ha tio bra år kvar.

**1990 PÅBÖRJADE JAG** en HG-kurs på Hammar vid Ystad. Efter två dagar med bara mig och Paul Kiraly var jag helt utmattad och körde hem.

En månad senare återvände jag med min äldre son. Han som var lättare, lättade också lättare och gjorde oklanderliga skutt. När det var dags för både mig och honom att starta mot stranden, kunde han fullborda kursen, medan jag fick ge upp efter att ha stukat en fot redan vid första skuttet.

Jag insåg då att mitt önsketänkande om att flyga drake, i bästa fall med en och samma vinge för mig och sonen, var verklighetsfrämmande. Istället siktade jag på att gå en skärmflygkurs, och detta utan att ännu ha sett en glidskärm i verkligheten! Skärmflygkursen gjorde jag sommaren 1991, först på Isaberg och sedan på vinschfält, och även här med skärmar avsedda för mindre personer än mig.

1992 köpte jag en Edel Apollo, men som tidigare ägnades somrarna framförallt åt familjeseglingar på västkusten med de familjemedlemmar som ville och kunde vara med. 1995 kostade jag på mig en UP Vision.



Med ytterligare B-skärmar och periodvisa avbrott för diverse problem som diskbräck och ljumskbräck fortsatte så min husbehovsflygning med varierande intensitet till den 26 augusti 2017, då mitt "metalliserade" vänstra lårben bröts ännu en gång!

Om detta hade hänt i ett skärmflygsammanhang, skulle jag ha kunnat ta det som en signal för att det nog var dags för gubben att lägga av - men denna störtning skedde överraskande nog i hallen, när jag kom hem en lördagkväll. När jag låg där raktlång på golvet, kände på låret och insåg att benet med all komplicerande metall i hade gått av, såg framtiden ytterst mörk ut. Men några dagar senare kunde jag känna att det ändå var tur att lårbenet med "brottanvisningen" hade gått av i mitt hem istället för ute i naturen, och dessutom i slutet av termiksäsongen istället för på våren.

Under operationen följande dag demonterade en kirurg i Kungälv först alla metalldelar och monterade sedan ihop lårbenet på ett optimalt sätt (se bilden med märgspiken). Detta var en synnerligen påfrestande upplevelse, men efter den komplicerade operationen blev fortsättningen ändå ganska okomplicerad, åtminstone jämfört med 1999.

Jag fick efterhand förnyat hopp om framtiden, trots att mina tidigare förhoppningar om septemberflyg hade gått i kras tillsammans med lårbenet. Tack vare min Rush 4 L hade jag haft ett par personliga rekordflyg, men jag har också ibland haft snöpliga flyg (varav ett från Ålleberg med publik), så medan jag ännu låg i sjukhuset kom jag fram till att jag inte ville fortsätta flyga med övervikt, utan måste byta ut L-skärmen mot en XL.

Medan jag ännu gick med möda och två kryckor, började jag sondera och projektera, ty det är ju så, att man lever på hoppet. Istället för att byta min R4L mot en R4XL, en tanke som jag först hade lekt med, hankade jag mig efter samråd med Lars Hedström fram under konvalescenstiden med att hoppas på en Rush 5, som skulle komma ut våren därpå. Redan i december stod det klart att jag skulle lämna min R4L som inbyte, och denna "problemlösning" var en ovärderlig hjälp för mig att kunna hålla modet och hoppet uppe under den kämpiga vintern. Att kunna gå omkring med frun och två kryckor i Las Palmas de Gran Canaria under en januarivecka hjälpte också.

**DET ÄR ALLTID SÅ**, att storlekarna för den största kundkretsen certifieras och tillverkas först. Jag var alltså beredd på att det skulle bli en tålamsprövande väntan på min R5XL. Under våren hade jag därför tänkt att använda min Atis 3, men vid det laget kände jag obehag vid tanken på onödiga risker och ansträngningar. Däremot var jag motiverad att fortsätta att träna upp mig. XL-storlekens certifiering drog ut olidigt mycket på tiden, tills den förstas också blev klassad B. Men trots det var den under ytterligare en längre tid inte möjlig att beställa hos Ozone. Av självaste Russ Ogden fick jag så småningom veta, att även ett belastningsprov behövde bli godkänt, men att det länge varit omöjligt av väderskäl att boka och genomföra detta dragprov på en flygplats. Sålunda förflöt min sommar 2018, men vattnet hade i alla fall badvänlig temperatur...

När jag till slut fick min efterlängttade R5XL i slutet av augusti, hade det blivit ostadigt väder, så det blev inga aeronautiska stordåd under denna höst heller, utan enbart lokal typinflygning med utsikt över Götaälvdalen.

Under mitt ynkliga konvalescenstillstånd och i min höga ålder var nog min stora nyinvestering obegriplig för de flesta och lite

I maj 1999 kraschade jag efter ett inslag i utkanten av en vårtermikblåsa med min Apco Futura i norra Bohuslän. Med krossad vänster armbåge och lårben kom jag i en "Banan"-helikopter från berget till sjukhuset i Uddevalla.

Resten av det året gick mödosamt åt till läka och träna upp sig, för att kunna gå och stå igen utan krycka och käpp. Men på senhösten var jag redan igång med en krycka och Ronny Theandersson på NO-sidan av Hunneberg och gjorde i ordning en ny startplats. Detta ställe hade jag utsett innan olyckan, och i februari invigde jag det i en dryg timma med en nyansskaffad och "snäll" Swing Arcus.

**I UDDEVALLA HADE** mitt krossade lårben monterats ihop med diverse metallbitar, men benbitarna hade åkt ihop något under läkningen, så att mitt vänsterben blev ytterligare lite kortare än det högra, vilket var märkbart vid gång på plattan. Att springa var omöjligt.



tveksam även för mig själv. Men som skrivet var, man lever ju på hoppet och jag hade lyckligtvis råd att även kompensera min fru för denna min personliga investering. Tyvärr har hon mycket större hälsoproblem än jag, men jag själv har i alla fall gott hopp om fortsatt flygförmåga under det närmaste halvåret eller förstås ännu hellre hela det innevarande året, om än inte högintensivt. Att planera för eller fantisera om en mera avlägsen framtid vore meningslöst, men under den kommande termiksäsongen bör det kunna bli ett antal glädjerika flyg med min fina "Femman".

Dessutom ser jag i skrivande stund ganska ivrigt fram emot att prova ut ett nytt och bättre sätt att göra sig av med höjd inför landning, som utretts av DHVs testpiloter – bättre än att "essa", dra öron eller pumpa med bromsarna!

**Text: Peter Loeskow**

## SISTA HG-ARTIKELN

Det här är sista hängflygartikeln i Hypoxia då HGF har sagt upp samarbetsavtalet med SSFF.

Brev till redaktionen:

# En flygdröm jag länge haft...

Min syster Katarina ringde och frågade om flygturen vi gjorde över samhället och deras hus, en gång för länge sen med min trike. Hon skulle skriva en rad om detta i Tjappsbladet, Detta var för henne ett äventyr tror jag, men för mig så var det mest en skön flygtur i vackert väder och det var roligt att få visa hur fint det kan vara. Jag började sedan fundera lite på vad jag varit med om, något som kanske kan vara värt att skriva om. Det har ju hunnit hända en del under mina snart 60 år och jag kom fram till att det här kanske kunde vara något att dela med sig av.

Drömmar om olika saker att prova på och göra har vi väl alla och jag har väl haft turen att få göra det mesta jag drömde om som liten.

Jag har byggt och flugit olika flygmaskiner, åkt motorcykel, byggt bilar, kört rallycross, dykt och mycket annat. Skoter och skoteråkning hör däremot inte längre dit, den perioden var över efter Ockelbon vi hade för länge sedan.

Flygning är väl det jag ägnat mest tid åt och det intresset kom väldigt tidigt då morfar Hilding var mycket flygintresserad. Under min barndom på 60- och 70-talet kom ju också alla berättelser om rymdresorna som gjordes. Jag tyckte mycket om att läsa böckerna om Biggles och jag byggde modellplan av olika slag. Min pappa köpte ofta tidningen "Populär mekanik" och det var en fantastisk tidning. I den fanns allt man behövde veta om det mesta.

Mitt flygintresse har gett mig många nya vänner och platser att se, både i Sverige och Norge. Jag har inte missat en säsong sedan jag började med hängflyg 1989, för 30 år sedan. Nu ser jag fram emot årets säsong med en ny vinge som jag köpte i höstas. Jag har nu cirka 500 timmar i luften varav hälften utan motor. Just hängglidning är det skönaste och roligaste som finns när det gäller flygning. Det är vackert och tyst men kan också vara svårt och krävande om man ska lyckas ta sig upp under molnen på egen hand. När man lyckats och sen har landat, känner man ett lyckorus som håller i sig länge. När jag under hösten och vintern sitter och tittar i loggboken så minns jag hur det kändes och då blir jag glad igen.

En av drömmarna jag haft sedan jag började flyga har varit att få flyga från Harrejaurliden. Berget har ett fantastiskt hang. När vi

var små brukade vi åka till Harrejaurliden och bo i kojan som vi har där. Vi fiskade, badade och ibland gick vi upp på Harrejaurliden, där vi släppte ner små fallskärmar och pappersplan.

Jag har berättat om Harrejaurliden för mina flygkompisar och en vacker vårdag i maj 2010 med rätt vind och sol, åkte jag och Lars Johansson, som höll på lära sig flyga, till Tjappsåive för att prova. Vi åkte hem till gården för att hämta skotern. Ingen var hemma då de åkt ut för att fiska och efter att vi lastat alla flyggrejer på vingkälken, åkte vi så iväg upp till Harrejaurliden. Väl uppe på berget tittade vi ner och såg några skotrar på isen. Vi såg också några människor som pimplade, kunde det vara morsan och farsan?

Jag riggade vingen och gjorde mig klar för start. Det var tur att jag hade Lasse med mig som kunde hjälpa mig med vingen ut till startpunkten då det var mycket turbulent bakom kanten på berget. När jag väl kommit mig fram till kanten var starten inte speciellt svår. Jag tog ett steg ut i luften och så flög jag. Det var en härlig känsla att ligga och flyga utanför toppen och titta in mot berget. Efter en stund lyckades jag hitta en fin termikblåsa och det tog inte många minuter innan jag var 1500 meter över toppen.

Jag flög några svängar ut mot Storliden och tillbaka innan jag efter en och en halv timmes flygning landade bredvid mamma med en perfekt pricklandning. Där satt hon och pimplade

tillsammans med pappa och Eilert. De hade sett mig i luften och nog gissat att det var jag som kom flygande. Det var skönt att sedan få avsluta dagen med en fika i Rolfs vik medan vi väntade på att Lasse skulle komma sig ner från berget med skotern.

Någon mer flygtur från Harrejaurliden har det tyvärr inte blivit. Anledningen till detta är att det är en väldigt svår start och väderförhållandena måste vara perfekta. Dessutom har nu Vidsel lagt beslag på luftrummet. Jag har under åren gjort många flygturer som varit mer spännande, högre och längre, både i sträcka och tid. Men den här flygturen gjorde jag hemma i Tjapps och den är än så länge min allra bästa.

Hej!

*Jag är en hängflygare från Arvidsjaur med licensnummer 1703 som hållit på med detta en stund. Jag gick kurs med Karl Axel Dahlberg i Gällivare en sommar för 30 år sen.*

*Jag har försökt sluta, men det verkar som detta är ett beroende värre än sprit och snus.*

*Då mina flygkompisar börjat tråka mig för min nästan nya utrustning, bland annat en WillsWing U2 160 - en för mig fantastiskt lättflugan vinge och med rätt bra prestanda, dock från 2003 med väldigt många timmar och dåligt segel - har jag nu uppdaterat till en ny vinge. Samma modell men 11-12 år nyare och som jag köpte av Roland Pettersson i Kristinehamn i höstas.*

*På grund av detta inser jag nu att jag nog sitter fast i mitt missbruk ett tiotal år till - om jag har tur.*

*Då jag nu legat inne med influensan snart en vecka måste jag hitta på något att göra och när min syster ringde, började jag att kolla i loggboken och fick idén att skriva lite i Hypoxia.*

Jan Åström



**B****Posttidning**

Returadress  
Svenska Skärmflygarförbundet  
Odd Fellowsvägen 38  
127 32 Skärholmen



# LÄR DIG FLYGA

## FR. 7500:-

### Datum Studentkurs

19-21 April  
30 maj-1 Juni  
28-30 Juni  
16-18 Juli  
23-25 Juli  
23-25 Augusti  
27-29 September  
18-20 Oktober

### Datum Hangkurs. Pris 3500kr

23-24 Mars  
27-28 April  
25-26 Maj  
8-9 Juni  
13-14 Juli  
17-18 Augusti  
21-22 September  
5-6 Oktober

### Datum Paramotorkurs. Pris 7000kr

Fortlöpande alla helger Maj-Augusti

[Skyadventures.se](http://Skyadventures.se)

Besök Sveriges skärmflygbutik i Käseberga och känn och kläm på prylar, ta en kaffe och snacka skärmflyg 200 meter från starten. Öppet vardagar 9-14. Vi säljer Gin-Nova-Phi-Supair-Flow-Gradient-Neo-Levelwings-WoodyValley-Airconception-Skybean-Flymaster-Charly-Beamer-Åmykkemer

adventures