

HYPOTIXIA



SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 3/2017



TURBULENS



— DEN OSYNLIGA FARAN

Snöpligt NM i Slovenien

40 ÅR MED GWAIHIR



CPS sommarläger på Österlen. 15 elever från hela landet deltog och fick lära sig att hanga. Foto: Heléne Kihlström

Rapport från kansliet

Friflygsäsongen lider mot sitt slut i Sverige. Paramotorflygarna däremot är inte lika väderberoende som friflygpiloterna och många ser fram emot fina vinterflyg i ett helt lugnt lufthav. Jag har fått lite varierande synpunkter på hur sommaren har varit. Men jag hoppas att ni har fått många och fina flyg ändå. Kansliet har varit öppet och aktivt under hela sommaren. Det har varit en lugn sommar utan några större incidenter eller olyckor vilket vi är tacksamma för.

Reseförsäkring

Återigen slår jag ett slag för vår reseförsäkring med Europeiska (ERV) nu när skärmflygresesäsongen börjar. Det är en extremsportförsäkring som täcker skärmflygning. I stort sett alla försäkringar har undantag för skärmflygning. Reser du utanför EU bör du teckna denna reseförsäkring. Visserligen har vi ett olycksfallsskydd i vår skärmflygförsäkring Standard, men det täcker endast upp till 50.000kr (100.000kr för Plus) för medicinsk behandling. Hamnar du allvarligt skadad på ett privatsjukhus kostar det mer än så. Har du tecknat reseförsäkringen och har oturen att råka ut för en olycka så ber vi dig att i första hand använda dig av den. Den täcker medicinsk behandling utan begränsning och även hemtransport. Den i särklass största belastningen på vår egen skärmflygförsäkring, näst efter utbetalning för livförsäkringen, är hemtransporter. Den ingår visserligen i Standard och Plus försäkringen men kan den tas via en reseförsäkring så håller vi nere försäkringsbolagets utbetalningar och kan på så sätt hålla nere vår premie.

Teckna reseförsäkringen via en länk på vår hemsida. Du får 5% på premien om du uppger att du tillhör Svenska Skärmflygförbundet.

Vision 2025

En arbetsgrupp är utsedd och ska nu börja konkretisera det som vi vill göra för att kunna sänka olycksstatistiken fram till 2025. Vi kommer informera er löpande.

Skärmflygförbundet fyller 30 år

Styrelsen håller på att ta fram förslag på hur vi kan fira detta. En tanke är att göra vårt årsmöte till en mer attraktiv händelse och att försöka anordna en "födelsedagsfest" till sommaren där vi kan träffas och flyga tillsammans och fira jubileet. Har du förslag eller idéer eller rent av vill delta i arbetsgruppen så hör av dig till kansliet.

Licensförnyelse

För dig som ännu inte har förnyat licensen för 2017, kan du göra det fram till sista november. Första december startar förnyelsen för 2018. Om du väljer att inte förnya din licens förlorar du inte någon behörighet eller licensnivå under tiden licensen är vilande. Däremot krävs det uppflyg för instruktör när licensen ska aktiveras. Är det mer än tre år sedan licensen varit aktiv, får man göra ett nytt teoriprov.

Vi är nu 1137 aktiva piloter som löst licensförnyelse för 2017. Till det kommer 209 Take off-kit. Vi har samma medlemsantal 2016.

Vi har fått in en del köp av IPPI-licenser (internationell "översättningslicens") trots att piloterna redan innehar en IPPI-licens. Observera att IPPI-licensen inte har någon tidsbegränsning. Den gäller så länge du uppfyller kraven för just den nivån och behöver bara förnyas om du uppnått en ny licensgrad.

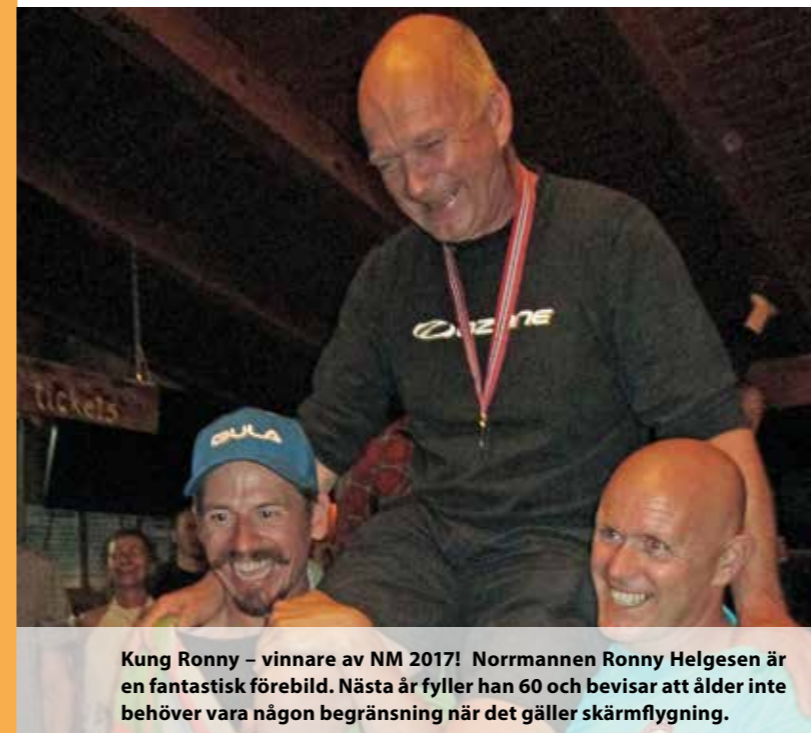
Förer som ska tävla internationellt så behöver ni ha FAls sportlicens. Den måste däremot förnyas årligen. Både IPPI och sportlicensen köper du genom vår webbshop. Har du några frågor runt dessa licenser så hör av dig till oss på kansliet.

Elevkortet

Vid all form av utbildning så ska elevkort fyllas i och undertecknas av instruktören. Efter avslutad utbildning postas elevkortet i original in till kansliet för registrering. Tänk på att skicka in elevkortet så snart du är klar. Har det gått mer än ett halvår sedan instruktören signerat elevkortet kan du behöva göra om utbildningen. När kansliet fått in ditt elevkort får du ett kursutvärderingsmejl att fylla i. Får vi inget svar kan vårt system inte utfärda en licensbricka. Har du inte fått ditt kursutvärderingsmejl inom ett par veckor efter du postade ditt elevkort så ska du höra av dig till kansliet. Mejlen fastnar ibland i spamfilter, så kontrollera gärna det innan du kontaktar kansliet. Glöm inte att ta kopia på ditt elevkort innan du skickar in det.

Kansliet önskar er alla en skön och vacker höst. Flyg med omdöme.

HP & Wania
Pinaitis Fallesen



Kung Ronny – vinnare av NM 2017! Norrmannen Ronny Helgesen är en fantastisk förebild. Nästa år fyller han 60 och bevisar att ålder inte behöver vara någon begränsning när det gäller skärmflygning.

Halloj!

Jaha, den här sommaren blev ju ett skämt. Så då är det dags för den delen av året som handlar mycket om längtan och förhoppning om ett lindrigt glid genom mörker och kyla utan alltför mycket sjunk. I död vinterluft handlar det om att inta "coffin position" – ett aningens makabert tävlings-skämt om när man lägger armarna i kors över bröstet för att minimera luftmotståndet på finalglidet.

I år är det första gången jag drappats av något som skulle kunna kallas PCD – Post Comp Depression. En underlig känsla av tomhet och förvirring efter en lång period av sol, berg och termik. Nerven som finns under tävling och fantasierna om det perfekta flyget som leder en först i mål, försvinner som efter en fantastisk dröm och alla piloter skyndar hem till sitt och det blir märkligt tyst.

Att flyga och att tävla handlar för mig om mindfulness. Man lever här och nu i både spänning och glädje – oftast i fantastiskt vackra miljöer. Hela kroppen fokuserar på uppgiften. Man biter ihop, släpper vardagsbekymren och tankarna håller för en gångs skull tyst i huvudet. Sedan följer några timmars intensiv koncentration och transpiration. Ett förhöjt tillstånd som mot dagens slut i bästa fall resulterar i ett brett flin och iskall öl. Den tillfredsställelse som bubblar inombords när man landar i målfällan efter en fin flygdag är svårslagen!

Dessutom är ju pilotkollektivet både sekteriskt och familjärt där samtalsämnet alltid är givet och i princip outtömligt. Det är nog därför som flygning är så beroendeframkallande.

Naturligtvis måste man inte tycka att tävling varken är kul eller nödvändigt, men för många är det ett väldigt naturligt steg om man vill utveckla sin flygning. Å självklart finns det alternativa och även alkoholfria landningsdrycker förutom öl!

Vi ses i luften!

Lars M Falkenström
Redaktör

HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Mellan Halland och Småland ligger Ekenäs mossen. Här har hämtats torv i årtionden. Djurliv och grannar är vana vid buller vilket gör det till ett perfekt paramotorfält. Att torven börjar ta slut så ett par grunda "swoopdammar" bildats gör fältet ännu bättre. Filip Malm visar hur man går på vatten med sin Ozone Alpina och Fly Evo100. Foto: Gustav Malmberg
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: Heléne Kihlström, Erik Brant, John Lindström, Björn Hårdstedt, Emanuel Brodin, Johan Sjöström, Thomas Hylander, Olov Karlsson, David Bengtsson, Håkan Lindqvist, Gustav Malmberg, Björn Viltarv, Lars Hedström och Peter Lutze mfl.

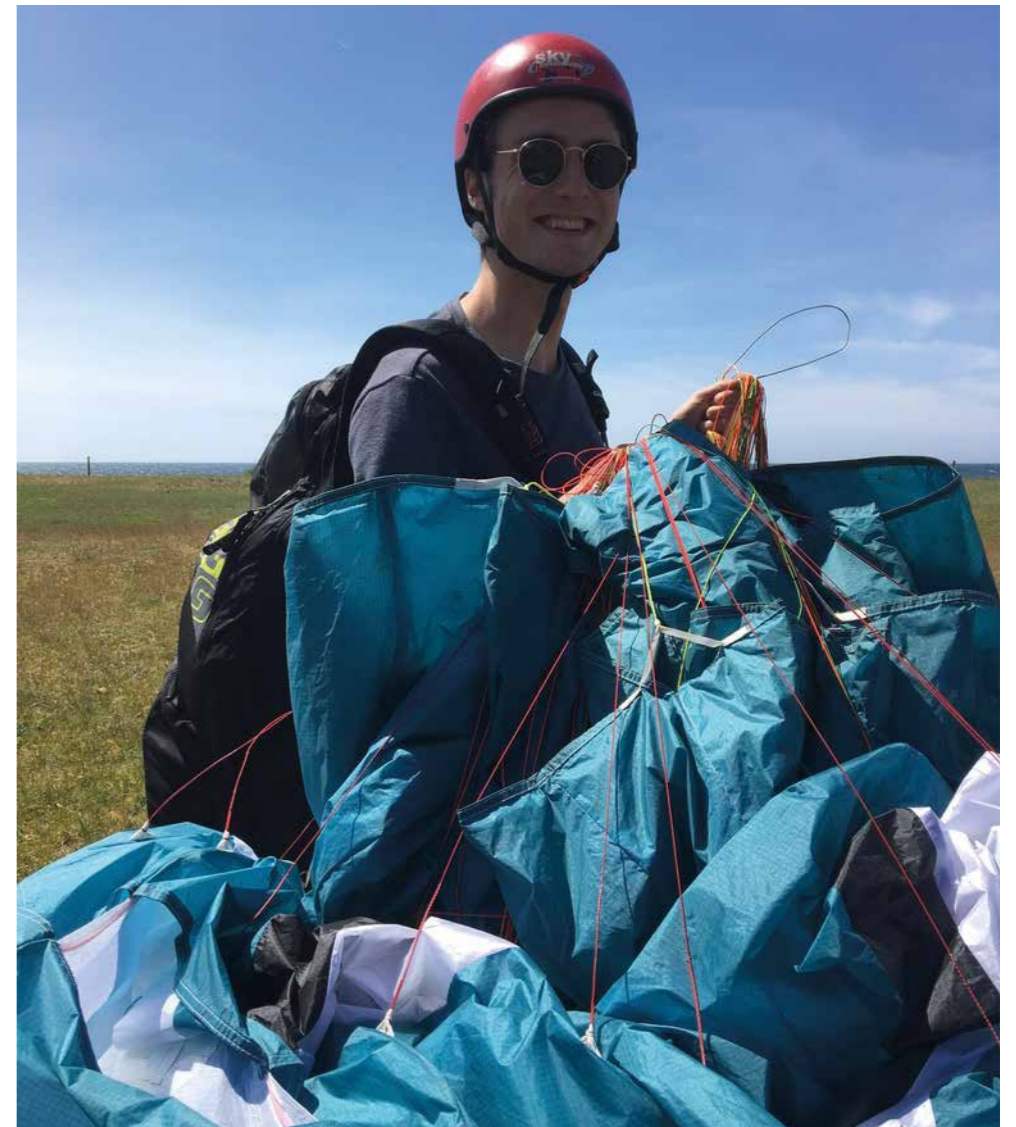
SSFF Kansli: Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
Org. nr: 802014-7313 Bg: 5819-5132
BIC: SWEDSESS IBAN: SE7280000890119838342617
Kontakt: kansli@paragliding.se
Tel: 08 234 123 (Mån-tors 9-12, ons 17-20)
Vid akut viktiga ärenden: 0739 865 168

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: 1660 ex ISSN 1651-6052
Tryck: September 2017, Ljungbergs Tryckeri

CPS sommarläger	4
Tävlingskommittén	7
NM i Slovenien	8
Åre Östersund Airport	14
I huvudet på en instruktör	16
Sverigecup i Kittelfjäll	18
Andradas	22
Turbulens	24
Fagerholm förklarar	26
British Open i PM	27
Mosquito	28
GWAIHIR 40 år	30
Lysande idé	35



Club Parapente Syds flygläger 2017

Edvin Wallander med skärm



Under några år har CPS haft en nedåtgående trend när det gäller ungdomar som faktiskt fortsätter med skärmflygningen efter avklarad utbildning. Det är säkert något som säkert många andra klubbar också känner igen. Syftet med vårt flygläger var att skapa en mötesplats för unga flygare som är i början av sin flygarkarriär för att under en långhelg låta dem öva på att hantera lite hårdare vindar och utvecklas som piloter För att nå ut till så många som möjligt gick vi utanför klubben och bjöd in landets 75 unga flygare under 25 år som har grundlicens, medlemskap och försäkring. 13 stycken hade möjlighet att komma och de kom från hela Sverige från Luleå till Lund.



Pernilla Lindau (till vänster) och Ture Wallin skriver prov.

Till vänster: Media uppmärksammade kursen med en framsida.



Lägret varade i tre dagar under pingsthelgen, 3-5 juni. Allt fokus låg i att lära ut att hantera skärmarna i lite hårdare vindar och byggde sedan vidare därifrån. En dag regnade tyvärr bort, men då passade vi på att besöka Vik och Ravlunda. Sista dagen var vi i Elevbacken och flög hela dagen och avslutade sedan med ett teoriprov. Alla hann dock inte bli klara med sin hanglicens och blev därför inbjudna till ett uppsamlingsläger i början på september. Tyvärr regnade och blåste det bort så istället välkomnar vi dem tillbaka nästa år.

Lägret följdes upp med hjälp av en enkät till samtliga deltagare för att på så sätt fånga upp vad som hade varit bra och vad som kan göras ännu bättre till nästa gång. För 2018 kör vi igen och då ännu bättre!

Projektet har hållits i av Heléne Kihlström och Pierre Rosén med hjälp av Gustav Råberg, Yvonne Dupont Dam, Kristina Winck och David Bengtsson, alla medlemmar i Club Parapente Syd. Lägret var gratis för deltagarna tack vara bidrag från Svenska Flygsportförbundet, Skärmflygförbundet och Club Parapente Syd.

Text och foto: Heléne Kihlström



SM & NM

SM och NM har hållits i Tolmin, Slovenien. I år deltog 31 svenskar vilket är en ökning över de senaste åren. Här är några av de mer intressanta resultaten:

Erik Rehnfeldt har börjat tävla igen efter en paus sedan 2009 då han bl.a. ägnat sig åt hike-and-fly och deltagit i X-Alps. Han har tydligen inte glömt hur man flyger tävling då han placerade sig etta i SM och på tredje plats i Nordic.

Nisse Carlsson är en relativ nykomling i tävlingsammanhang men har satsat hårt de senaste åren och placerar sig som tvåa i SM.

Raket-rookien **Johanna Hamne** vinner damklassen i NM och kommer fyra på sitt första XC-SM, ungefär ett år efter sin första XC-tävling. Johanna är aktiv inom acro sedan flera år och är Sveriges högst rankade kvinna i båda disciplinerna.

Resultat i SM

1. Erik Rehnfeldt Ozone ZENO
2. Nils-Åke Carlsson Ozone ZENO
3. Lars-Anders Jonsson Ozone Enzo 3
4. Johanna Hamne Ozone ZENO
5. Patrik Nietlisbach Ozone ZENO

Resultat, Lag-SM

- (Klubblag på upp till 3 personer)
1. Åre Lars-Anders Jonsson, Johanna Hamne, Patrik Nietlisbach
 2. Para2000 Erik Rehnfeldt, Matts Eliasson, Johnny Bergholtz
 3. Fenix Tor Jansson, Håkan Lindqvist

Resultat, Serial class

- (Skärmar upp t.o.m. EN-D)
1. Erik Rehnfeldt Ozone ZENO
 2. Nils-Åke Carlsson Ozone ZENO
 3. Johanna Hamne Ozone ZENO

Resultat, Sport class

- (Skärmar upp t.o.m. EN-C)
1. Magnus Eriksson UP Trango XC3
 2. Ulf Carling Nivuk Artik 4
 3. Sebastian Persson Gin Carrera

Fun class listas inte i år då färre än fem har ställt upp med EN-B vinge.

Foto: Lars M Falkenström

Nytt format för Nordic Open?

Det är ont om plats i Nordic Open. De två senaste åren har haft mer än dubbelt så många ansökningar som det finns platser. Detta har hindrat svenskar från att delta, men det är ett ännu större problem för Norge som har fler piloter. Därför finns ett förslag från norska förbundet om att utöka Nordic Open till två tävlingar. Nästa år kommer antagligen bli ett försök ungefär så här: Två tävlingar hålls på samma ställe två veckor i följd. Den första tävlingen blir en "friendly competition" som antagligen begränsas till skärmar upp till EN-C. Den andra blir mer lik dagens Nordic Open. Förslaget är ännu inte klart i alla detaljer. Mer info kommer efter nordiska mötet i december.

Hängflyg-VM i Brasilien

Hängflyg-VM för flexvingar har hållits i Brasilien. Enligt uppgift var förhållandena svåra med inversion över starten vilket gjorde att startgaggeln var överbefolkad och det var svårt att komma upp på höjd. Italien låg på topp men när röken hade skingrat sig var Petr Beneš från Tjeckien vår nye världsmästare.

- | | |
|------------------------------|-----|
| 1. Petr Beneš | CZE |
| 2. Alessandro Ploner | ITA |
| 3. Christian Ciech | ITA |
| 44. Olav Oppsanger | NOR |
| 81. Joakim Hindesmith | SWE |
| 89. Johnny Nilssen | NOR |
| 96. Håkan Andersson Bernardo | SWE |
| 109. Öyvind Ellefsen | NOR |
| 124. Tommy Nilsson | SWE |
| 126. Thomas Hylander | SWE |

AKTUELL RANKING

XC

(innefattar ej resultatet från Nordic Open)

1. Matts Eliasson
2. Håkan Lindqvist
3. Nils-Ake Carlsson
4. Tor Jansson
5. Lars Anders Jonsson
6. Magnus Eriksson
7. Johanna Hamne



Foto: Gustav Malmberg

Nordiska Mästerskapen i Slovenien

2017

Äntligen tog årets Nordiska mästerskap revansch på förra försöket i Slovenien 2010 som regnade bort helt. Intresset för tävlingen har vuxit enormt och aldrig har så många anmält sig utan att komma med. Brett Janaway, som höll i tävlingen för tredje året i rad, levererade fyra tasks i fantastisk miljö och på mycket hög nivå. 125 piloter rejsade längs solstänkta ridger med bra lyft och utmanande banor och marginalerna var små för de som siktade på medaljplats.



Foto: Lars M Falkenström

För Sveriges del stod hoppet främst till Lars A Jonsson och Erik Rehnfeldt för att matcha de andra nordborna. Främsta motståndarna var som vanligt Finland och Norge med Makkonen, Dale och Helgesen.

I år skulle det visa sig bli finalgliden som blev avgörande men inte med speeden utan snarare om man skulle nå mållinjen eller inte. Vi var många som bittert fick erfara hur lyftet stängdes av som med en knapp runt femtiden varje dag och den som inte hade höjd nog då fick gå i mål de sista metrarna och se sig blåst på distanspoängen.

Tävlingsområdet i Socalalen består av flera ridger med två tusen meter höga berg som en lång grå fondvägg mot norr. Det finns flera starter men av praktiska skäl startade vi mest från Kobala i den östra änden av dalen. Mitt i dalen ligger Camp Gabrej invid Socafloden med sitt klarblåa vatten där Brett satt upp sitt högkvarter med mycket erfaren personal och välfungerande trackingsystem.

Varje morgon hölls briefing på campen innan avfärd till Kobala. Trots gassande sol dröjde det dock ända till långt efter lunch innan de tyska eleverna visade att termiken hade kommit igång och det kunde bli dags för taskbriefing för oss som tävlade. Så det blev många timmars otålig väntan varje dag på start.

Men det passade mig som inte tävlat så mycket de senaste åren och som efter flera års övervägande till slut gått upp till en tvålinorsskärm. Jag, Tor Jansson och Nisse Carlsson hade dock kört några lyckade övningstasks dagarna innan och jag kände mig därför både trygg och taggad.

Inför varje start brukar jag fixa i ordning min utrustning minutiöst och även ta en plats i startfällan långt före alla andra. Sedan går jag mest för mig själv och lyssnar på musik eller kör yogaövningar. Jag vill rensa skallen och bli lugn.

Först efter många års tävlande börjar jag få överblick över hela tasken och de taktiska överväganden som finns. Vändpunkterna kontrollerar jag ytterst noga och skriver även upp dem i cockpit. Inget tekniskt strul får förstöra flyget. Men när starten går brukar det bli som det blir ändå och jag vill gärna hitta mitt tempo. Sedan börjar jakten på att komma ifatt täten.

När det gäller tävling så är det primära att kunna hålla sig uppe hela tasken. Har man väl nått den nivån handlar det om att flyga fortare. En viktig tröskel är lära sig att inte kurva för ofta och för länge. Sedan kommer de taktiska vägvalen och förmågan att läsa terräng och väderutveckling. Där är jag nu.

Kanske borde jag pimpa mer men det känns inget roligt. Men naturligtvis är det otroligt viktigt att se vilka vägval de andra piloterna tar och framför allt att hela tiden hålla koll på var det lyfter bäst. Är man i en svagare blåsa är det bara att trycka full speed om ett annat gaggle stiger snabbare.

Men att speeda kostar höjdmeter. Det får jag lära mig under den här tävlingen. Under första tasken tar jag det relativt lugnt. Men den sena hösttermiken är trög mot slutet av dagarna och trots att jag flugit bra så blir det krångligt närmare mål. Instrumentet visar att jag ska nå fram och med en solbelyst ridge på vägen dit så jag är säker på att dagen ska sluta lyckligt. Men där är luften död. Helt död! Inte ett pip under de sista kilometrarna. Dessutom är jag ovan att flyga compskärm och är lite för tung på speeden. Sakta sjunker jag igenom och podden tar nästan i trädkronorna samtidigt som jag ser Tor chansa lågt över skogen. Men varken han eller jag når mål idag. Att landa en kilometer kort efter en hel dag är lite surt, men jag får i alla fall lift till målet där landningsölen väntar.

Däremot lyckas faktiskt Larsa komma först i mål idag tätt följd av Erik Rehnfeldt. Larsas trackrecord i NM de senaste åren har ju inte varit helt lysande, så det är såklart glada tongångar i svenskägret medan norrmännen ser lite snopna ut.

SNACK OM FUSK. Nästa dag får åtminstone jag min revansch och kommer i mål och får packa skärmen tillsammans med både Larsa och Erik vilket känns hedrande. Idag hamnar Larsa på femte plats slagen av Nisse Carlsson som går från klarhet till klarhet i tävlingsammanhang. Ska man bli en bra tävlingspilot måste man flyga mycket och det gör Nisse. Men kanske mest överraskande är nykomlingen inom XC, akropiloten Johanna Hamne, som även levererar i XC.



Vilken ära att för en gångs skull få packa skärmen i målfällan samtidigt som proffsen Larsa och Erik "X-Alps" Rehnfeldt.

Tredje tasken blir både den vackraste men även den snöpligaste för många av oss med höga ambitioner. Dagen börjar först lite märkligt när Brett Janaway, utan att nämna några namn, hävdar på briefingen att några piloter fuskar genom att använda team radio. Det går ett svagt sus genom publiken då det enligt reglerna inte är tillåtet att hjälpa varandra via radio. Erik Rehnfeldt ropar "Protest!", nog mest på skämt, men det lägger lite sordin på stämningen och många blickar söker sig bort mot norrmännen som ofta flyger i rote med radio.

Dagens task blir ännu ett ridge race, men med många möjliga vägval. Jag tar starten perfekt och ligger bland de främsta och hittar bra linjer hela tiden. Men jag väljer som vanligt att flyga lite defensivt. Men jag håller mig högt utan att kurva i onödan och när ganska enkelt den svåraste punkten under dagen. Långt inne bland bergen toppar jag upp, tar turnpointen och kan följa den högsta ridgen tillbaka mot berget Krn på över 2000 meter. På halv speed glider vi längs gräsklädda slutningar inklämda bland lodräta klippor. Stora gamar kurvar slött ovanför oss medan solen gassar och man skymtar Medelhavet i fjärran. Det är nog en av de vackraste passager jag någonsin gjort och jag flinar nöjt medan jag sippar vatten och försöker få fram kameran som trasslat in sig bland instrumenten.

Nu ligger jag faktiskt ganska bra till, men väljer en liten omväg som känns säkrare till nästa punkt och förlorar lite tid. När jag ska ta sista punkten möter jag Tor som precis vänt och nu speedar jag genom stora starka blåsor för att få kontakt med den klungan. Slöjmoln har glidit in över dalen och sakta dör dagen. Så jag tar sikte på en trigger som fungerat tidigare. Men när jag kommer halvvägs ser jag att klungan framför mig hittar lyft och jag gör misstaget att byta plan. När jag kommer fram är lyftet borta och jag hamnar allt lägre. Klungan hinner komma upp medan jag måste söka mig in mot berget och får gnetta tills jag är ironiskt nog är tillbaka till den trigger jag siktat på först. Där hittar jag dagens sista blåsa som tar mig upp så att jag kan gå in på finalglidet. Flymastern visar över 400 meter över målet så jag myser lite, nöjd med den fina dagen och min höga medelhastighet. Men det är lätt att bli för kaxig när det går bra och högpstandaskärmar sjunker också på speed – faktiskt ganska mycket. När en vit skärm glider förbi mig på höger sida gasar jag också på övertygad om att det kommer att hålla.

Precis innan den sista turnpointen kommer den stora överraskningen. Helt utan förvarning börjar jag sjunka som en sten i turbulent motvind. Det kostar mig otroligt mycket höjd att precis ta punkten och sedan börja glidet mot mål. Jag ligger panikartat lågt och vet redan att jag kommer att bomba om jag inte hittar något. Flera piloter har redan landat under mig och jag söker av berget i ett desperat försök att få några meter till. Sakta glider jag över en större kraftledning, men luften är nu lugn som tur är. Nu har jag bara lite skog och floden mellan mig och målet. Hjärnan går på högvarv fram

och tillbaka om jag ska chansa över skogen eller inte. Till slut ger jag upp och svänger tillbaka och landar 150 meter före mål. Fan! När jag tar mig genom skogen för att korsa floden visar det sig att det är en stor ravin och hade jag landat där hade det blivit väääldigt jobbigt. Larsa landar också bara några meter kort och alla vi som hamnat på fel sida floden kan bara se på när horder av piloter retligt glider över oss in i mål. Idag kommer nästan 80 piloter i mål men inte jag. Skit också! Efter en vansklig vadning med säcken på ryggen och cockpiten i handen genom den strida strömmen blir det äntligen dags för landningsöl – om än i sjöblöta byxor.

MIN BÄSTA TASK. Sista tasken flyttas till Lijak, som ligger en trekvarts bilfärd söderut och som är mindre vindkänsligt. De sista dagarna kommer att regna bort så ikväll ska det bli fest och prisutdelning. Tasken blir därför ett relativt kort race fram och tillbaka längs ridgen. Troligen är jag först över startlinjen men plattan lyfter inte så det är lite tragikomiskt att se halva startfältet försöka hanga sig upp på en liten kulle. Det ser omöjligt ut redan från början, så jag flyger ut över byn för att landa. Till min förvåning börjar varion pipa svagt och snart är vi flera som kurvar utan att knappt våga andas innan kärnan blir så stark att man vågar pusta ut. Jag förlorar mycket tid, men nu tar dagen fart och jag flyger fort och plockar punkt efter punkt. Den stora utmaningen blir återigen finalglidet ut över plattan som det förvarnats om redan på briefingen.

Innan jag lämnar berget tankar jag varenda höjdmeter jag kan få. Placeringen är oväsentlig bara jag tar mig i mål. Mitt ute på plattan verkar det finnas spår av lyft, men vi är ett tiotal skärmar som flaxar runt utan att hitta något. Då sticker klungan mot den närmaste kullen några kilometer längre bort, men det ser inte alls lovande ut. För en gångs skull tar jag det lugnt och börjar istället söka mig in över den mindre stad som ligger vid sidan om banan. Det finns flera stora parkeringsplatser och höga, hus så det måste ju stiga någonstans. Redan efter några varv hittar jag lite svaga pip och sedan är det bara en tidsfråga innan jag hittar kärnan som sakta växer sig allt starkare. Jag skriker av lycka och kurvar mig upp och kan äntligen gå in på finalglidet och kommer i mål som sextonde pilot. Äntligen en hyfsad placering! Både Tor och Nisse klarar till och med topp tio samtidigt som många av de främsta återigen tvingas landa kort. Till och med leadgagglet bombar snöpligt nog – däribland Larsa och Erik. Så totalsegern går ännu en gång till Norge och den fenomenale Ronny Helgesen.

Oavsett de korta dagarna tror jag de flesta deltagarna ändå är nöjda med årets NM och det fantastiska skärmflyglandet Slovenien. En spännande nyhet är att det stora intresset för tävlingen fått de nordiska länderna att diskutera möjligheten att ordna ett Nordic Pre Open som en tävling inför ordinarie NM - kanske redan nästa år. Det tror jag skulle uppskattas av många!

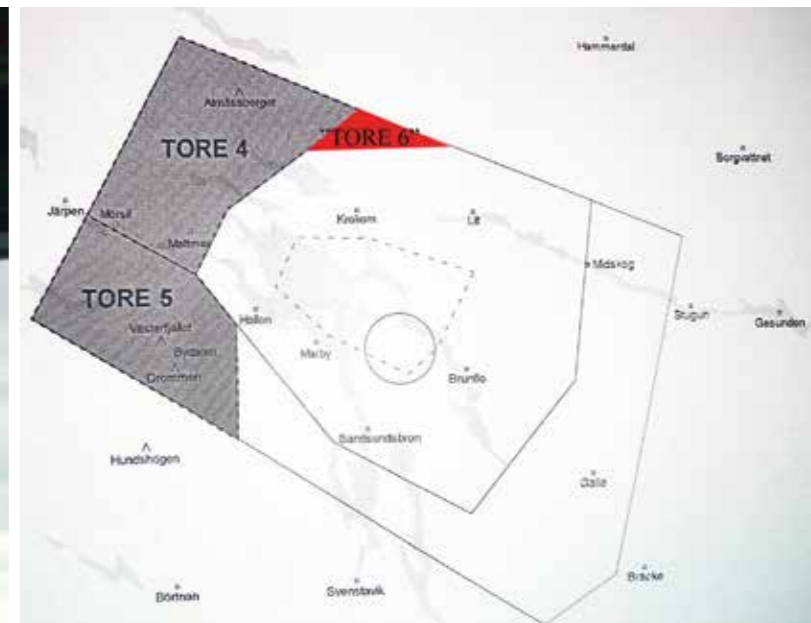
Text: Lars M Falkenström

Den svåraste turnpointen är avklarad och nu jagar jag täten på väg mot Krn. Jag siktar på den närmsta utstickande ridgen och kan ansluta till termiken utan problem.



SK2064 på väg in. Radarn har järnkoll och kommunikation mellan pilot och torn har skett. Superspännande tycker Leo, 9 år.

Pampig utsikt från tornet åt västnordväst. Här syns Bydalsfjällen med både Drommen och Västerfjället. Till höger syns även Åreskutan.



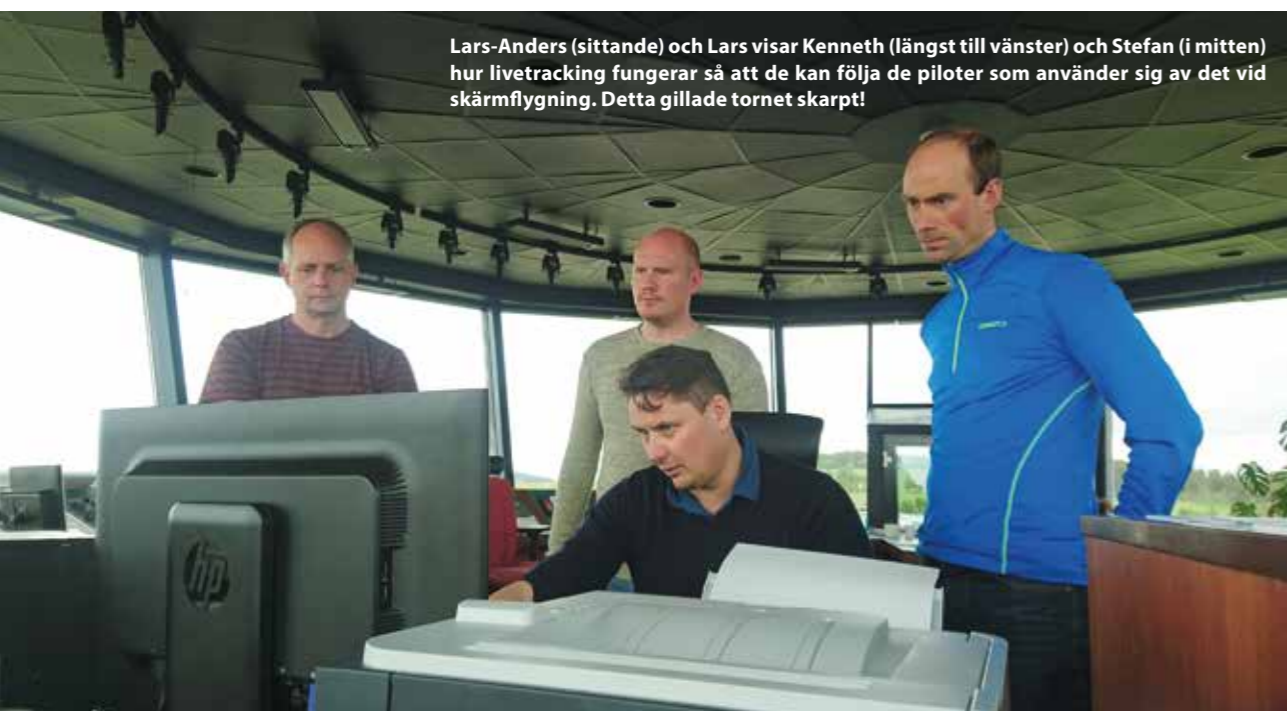
Två områden nordväst och väst om flygplatsen, benämnda Tore 4 och Tore 5, berör oss vid längre distanser från Åre. Med lite tur får vi även till en liten "Tore 6" norr om Krokomb för att förenkla passager vid ostligare tendens i vinden, men detta sker tidigast nästa år och skulle i sådana fall var helt och hållet en specialare för oss skärmflygare.



Åre Östersund Airport

Den 19 juni i år var vi några som fick möjlighet att besöka flygledartornet för Åre Östersund Airport. Med till tornet var förutom jag och min nioårige son Leo även Lars Hedström som driver Skysport i Åre samt distansfenomenet Lars-Anders Jonsson.

Målsättningen med mötet var förutom bibehållen god kontakt att komma fram till en mall för hur kommunikationen mellan skärmflygare och flygledar-tornet ska tillämpas gällande de två sektorer vi önskar öppna ibland. På senare tid har det nämligen blivit en aning rörigt från vår sida vilket naturligtvis inte har varit så populärt.



Lars-Anders (sittande) och Lars visar Kenneth (längst till vänster) och Stefan (i mitten) hur livetracking fungerar så att de kan följa de piloter som använder sig av det vid skärmflygning. Detta gillade tornet skarpt!

Flygledartornet på Frösön



De två mycket trevliga anställda vi fick träffa på tornet var Stefan och Kenneth. Båda har flygning i blodet då Kenneth är helikopterpilot och Stefan är fallskärmshoppare. Så det var väldigt lätt att mötas i trevlig samvaro och prata även om mycket annat än bara kontrollerat luftrum.

Kenneth hade tagit fram ett mycket välarbetat förslag till avtal och vi signerade det utan omsvep. Nu är det upp till oss att informationen när resterande del av klubben.

Avtalet finns att läsa på www.flygare.nu.

I avtalet framgår mycket tydligt vilken information tornet vill ha och även hur vi ska benämna sektorerna för att vi ska tala samma språk som flygledarna. Avtalet är utformat som en tydlig checklista, en sorts lathund som den som kontaktar tornet en bra distansdag kan använda sig av för att allt ska gå rätt till.

Ett möte med tornet främjar inte bara relationen mellan IFR och VFR utan är även att aktivt arbeta för sportens säkerhet och att vi som flyger ska betraktas som seriösa utövare. Att det sedan är otroligt intressant och spännande att besöka en arbetsplats med 360 graders spektakulär utsikt och många intressanta apparater gör ju inte saken ett dugg sämre.

Stäm träff med ert torn ni med!

Text och foto: John Lindström



Foto: Lelle Jonasson

1994

Jag har varit tillbaka från tiden i Kina i fem år, och lever ett anspråkslöst liv med ett jobb som kommunikatör på SKL och med min glasögonfirma Velodrom. I maj ringer min polare Magnus.

– Björn, i sommar ska vi åka till Val d'Isère och lära oss skärmflygning med UCPA.

– Att vad hette're sa'ru?

Jag har ingen aning om vad skärmflygning är, men att flyga har jag alltid gillat. Resan blir av, och är min första riktiga kontakt med Frankrike. Flygning, trerätters lunch och en söt bondflicka från Orleans – upplevelsen är total och omtumlande. Magnus fortsätter inte, men jag blir krokad på skärmflygning för livet.

När jag kommer hem får jag tips om att det pågår kurs på Gärdet i Stockholm. Åker dit och där står Peter Wicander och Peter Nietlisbach och käbblar som de alltid gör. Krokas i vinschlinan utan vidare resonemang och far upp över Stockholm. Pernilla Hammar leder mig på radion. Hon är nybliven instruktör och typ femton vid tidpunkten. Licensen blir min.

FLYGNINGEN I STOCKHOLM TAR FART

Sedan blir det lite segt. Stockholms Skärmflygklubb håller på att gå i graven för att alla skaffat familj. Cirrus finns och har fester men flyger aldrig. Man kunde tro att skärmflygning i Stockholm bestod av Peter Butcher i en mörk källare på Östgötagatan. Men så drar Simon och Putte igång Tvetaberg, och dess betydelse tror jag inte man kan överskatta. En hel generation skärmflygare kläcks där i en tid då huvudstadsflygningen för övrigt är på dekis.

Putte hade bildat en skum klubb, "Capital Soul Gliders" med kvitton i en konsumkasse. Efter en mysig resa till Spanien ombildar vi klubben till Fenix. Jag väljs till Fenix första kassör.

Det där var galna tider. Vi fostrades på Tvetaberg där det var hårda vinschdrag och ingen brist på självförtroende. Vi åkte runt och flög på varenda kulle, retades med Cirrus och var på det hela taget rätt odrägliga.

Det kommer dock till en punkt då Fenix och dåvarande Stockholms Skärmflygskola beslutar att gå skilda vägar. Fenix hittar ett nytt sommarfält i Strängnäs och ett centralt fält på gamla flotttiljen F8 i Barkarby, på promenadavstånd från pendeltåg och tunnelbana.

Ett av skälen till att Fenix flyttade var att rollen som "farmarklubb" till en kommersiell aktör inte riktigt funkade. Och det där är ju inget okänt fenomen, att den tango som ideellt och kommersiellt dansar med varandra måste vårdas ömt.

MEDLEMSTAPP UTAN INSTRUKTÖR

Vi upptäcker dock att det har sina sidor att vara en oberoende klubb. En konsekvens blir att vi får svårt att få nya medlemmar och behålla dem. Det var smärtsamt att se hur våra medlemmar gick kurs hos andra instruktörer som sedan snodde dem till "sina" egen klubbar.

Och det är där någonstans, när vi förlorat ett par medlemmar som senare blir ledargestalter i andra klubbar, som jag bestämmer mig för att bli instruktör. Det blir en lång resa som kostar en mindre förmögenhet, men till slut är jag godkänd och klar.

Det finns inget som sabbar flygningen så effektivt som att bli instruktör, sägs det. Och det ligger väl något i det. Det är evigheter sedan jag flög några vettiga distanser i Sverige. När det är flygväder finns oftast åtaganden på hemmafältet. Om man sedan trasslar in sig i upplevelseträsket, och lovar bort sig på provlektioner varje helg, då kan det sluta riktigt illa. Det senare har jag dock lyckats undvika. Och när jag bor i huset i Käseberga, då är det med undantag av en vecka i juli den egna flygningen som står i fokus. Det är nog där jag trivs allra bäst, året runt. När det inte går att flyga eller bada så drar jag och sambon Victoria gärna iväg på långa cykelturer.

GILLAR ATT SKRIVA

För de som undrar varför mitt namn finns på många av skärmflygets dokument, så beror det på min bakgrund inom politik och förvaltning. Jag ägnade mig under 25 års yrkesliv mycket åt publicering av utbildningsmaterial och handböcker av både tekniskt och juridiskt slag. Och då blev det naturligt att bidra med den kunskapen inom skärmflyget. Jag är så knäpp att jag tycker det är roligt att skriva ihop ett snyggt regelverk, eller redigera en kursbok så den blir strukturerad och begriplig.

Det där ledde till att jag för några år sedan blev tillfrågad om att bli Riksinstruktör, vilket är en slags kombinerad ombudsman och ordningsman för SSFF:s instruktörer. Det roliga med det är att jag får vara med på styrelsens träffar och tycka till om allt som rör utbildning och säkerhet. Det jobbiga, eller vad man ska säga, är att jag av lätt insedda skäl måste vara ett par snäpp extra noggrann både med min egen flygning och med mina elever.

Ytterligare en fördel med uppdragen jag har som klubbordförande, instruktör och RI hoppas jag gäller alla som har olika uppdrag inom skärmflygning. Och det är att vi får klä på oss rollen som ledare inom en idrott där det med få undantag är väldigt trevlig och kamratlig stämning. Visst kan det balla ur på något socialt medium ibland när någon är extra het på sänd-knappen. Men på det hela taget är vi för det mesta kompisar och har rätt kul ihop.

I HUVUDET PÅ EN INSTRUKTÖR

Rubriken på den här artikelserien är I huvudet på en instruktör. Och i mitt huvud just nu finns många tankar om när jag ska kunna åka ned till huset i Käseberga igen. Hösten är full av andra grejer. En militärutbildning, en dykresa till Röda havet och införsäljning till nästa års glasögonsäsong. Men så fort det går kastar jag mig, helst tillsammans med Victoria, på Malmötaget för vidare befordran ned till det sydöstra hörnet av Sverige.



Väststarten, Borkans mäktiga vägg syns i bakgrunden, Hardy Hall flyger kvällstermik. Foto: Emanuel Brodin.

Dagbok från Sverige Cup i Kittelfjäll



Jag heter Emanuel Brodin

Jag är en pilot som inte flyger så mycket, men har haft licens sedan 1997. Som många andra är jag inne i en period där familj, hus och sådant tar mycket av min tid. Jag flyger en Ozone Buzz Z3, vilket är en low-end skärm, rätt långsam, och inte den bästa prestandan direkt, men jag är så nöjd. Får fina flyg med den. Jag får ihop mellan fem och tio timmar per år och då tycker jag skärmen passar mig perfekt.

Jag hann inte flyga något alls förra året och har dessutom skaffat en ny sele, så jag tänkte åka upp och flyga lite dagen innan som en slags avrostning. När jag kom till boendet på Kittelgården på tisdagkvällen vid 22-tiden var det endast två grader, men klart på himlen och solen lyste. Japp, solen lyser större delen av dygnet.

Namnet Kittelfjäll kommer från formen på dalen där byn Kittelfjäll ligger. Bergen runtomkring bildar som en kittel med den mäktiga Borkan i väster, som en vägg, så brant att man borde kunna hoppa

BASE-jump härifrån, och Marsfjällen i söder och så lilla Henriksfjäll åt öster, som en liten vass tröskel jämfört med de andra bergen. Denna kittelform gör något med vind och termik som är positivt. Det går ofta att flyga skärm här.

Onsdag, dagen före tävlingsstart

Vaknar till kvittrande fåglar, blå himmel och de mäktiga fjällmassiven runtomkring. Enda problemet är att vinden ligger på från nord. Jag och Olle Gustavsson från Stockholm bestämmer oss för att köra bil till Matsdal några mil österut och vandra upp på berget som har starter i nordlig riktning.

Efter två timmars fjällvandring så äter vi vår lunchmacka och startar. Berget bär inte så jag flyger ut över dalen hittade en fin blåsa och kurvar upp 1900 meter. Tar två blåsor till och landar lycklig i

Dikanäs några mil bort. Ååååh, så härligt att få flyga igen!!!

Tillbaka i Kittelfjäll så drar jag och Hardy Hall, en trevlig filur från Canada, upp på berget till väststarten och får oss ett litet skönt kvällsflyg. Landar runt 19 tiden.

Ett gäng på fyra skärmar hade startat vid femtiden och flugit iväg. De landar vid halv nio efter åtta nio mil. Den sena kvällssolen på dessa breddgrader gör det möjligt att flyga långt in på kvällen.

Torsdag - rekorddagen

På morgonen är vädret fint, solen lyser och fåglarna kvittrar. Vinden har vridit till sydväst och är relativt svag. Termikprognosen ser lovande ut.

Efter morgonbriefing på Kittelgården beger vi oss upp på berget med sexhjulingar som tar både säckarna och en del piloter.

Tävlingsledningen lägger en spännande bana. Hans Gustavsson, den av oss som alla tycker är "local" (han bor i Storuman, tio mil bort) och som verkligen känner till området, har länge pratat om en stor triangel. Idag är dagen då det skulle ske!

En triangelbana läggs upp från Kittelfjäll till Matsdal, Dikanäs och sedan tillbaka till Kittelfjäll. 60 km och därmed svenskt rekord om någon skulle lyckas flyga hela banan!

Starten går. Men piloterna sitter kvar och svettas i sina varma kläder och väntar på rätt tillfälle att starta. Jag också. Det måste se komiskt ut om man ser det från håll. Fullt med färgglada presenningar som bara ligger där på det gröna berget.

Slutligen börjar piloter starta och de flesta lyckas hitta stig att kurva sig upp i. Självt hittar jag inget och landar frustrerad och svettig.



Briefing på sydoststarten, Hans Gustavsson ger tips och råd. Foto: Erik Brant



Målet i den gröna dalen, precis vid gränsen till Norge. Foto Johan Sjöström

Jag slänger ihop skärmen tillsammans med mina klubbkompisar Olov Nydahl och Ulf Nylander som också bombat. Vi tar sex-hjulingen upp på berget igen och kan starta om och denna gång går det bättre. Molnbasen ligger på 2200 meter men väl där så ligger jag långt bakom de andra.

Längst framme i täten så ligger Johan Sjöström från Kiruna som vunnit två SM tidigare. Han flyger rätt offensivt och ligger i ledning mellan Matsdal och Dikanäs, men bombar kort därefter. Även Hans Gustavssons vario brölade på 4,5 m/s i sjunk från 2200 meters höjd ända ner till backen inte långt från Johan.

Nu är Stefan Rolle Rolén i ensam ledning vid sista vändpunkten i Dikanäs. Ska han klara att ta sig tillbaka till Kittelfjäll också? Jo då, i ensamt majestät så glider han in två mil senare på god höjd över byn. Svenska rekordet är slaktat och slaktarn hette Rolle. (Det rekordet är redan slaget. Reds anm.)

Det kommer fler skärmar bakom dock. Olov Nydahl flyger ikapp Henrik Collin över Dikanäs och de två följs åt mot Kittelfjäll. Nästan framme så gör de olika vägval och Henrik går vinnande ur striden och kniper andraplatsen just före Olov.

Olov har dock flugit snabbt den sex mil långa triangelbanan. Det visar sig vid närmare granskning handla om enbart sekunder snabbare än Rolle. Han kniper därmed det andra svenska rekordet för dagen, nämligen hastighetsrekordet för triangelflyg över 50 km. 17,8 km/h lyder det nya hastighetsrekordet.

Jag då? Jo, jag bestämmer mig för att gå raka vägen över det mäktiga fjällsmassivet mot Matsdal och kommer fram med god höjd och kurvar upp mig till molnbas. Men precis som Johan och Hans så bombar jag innan jag tagit mig till Dikanäs fast är nöjd ändå.

Fredag

Solen lyser och fåglarna kvittrar. Vinden har både ökat och vridit lite och kommer nu från sydost. Molnbasen ska vara hög även idag med 2 300 meter.

Vi har fått sällskap av tre norrmän som lyckats få ledigt på idag och ansluter till tävlingen.

Banan för dagen sätts med tre punkter mot Norge. Av byråkratiska skäl så ligger målet några meter in på den svenska sidan av gränsen. Banan är därmed 54,2 km.

Idag så är det lättare att komma iväg och skärmar började kurva över hela berget och ut över dalen. När starten går kvart över ett så flyger en svärm med skärmar på hög höjd iväg mot startpunkten över dalen. Sedan viker vi av mot nordväst, mot Norge. När jag blickar åt nordväst så ser horisonten ut som en snöklädd vägg av berg. Mäktigt!

Jag tappar täten rätt snabbt, men vill komma i mål idag så jag försöker hålla mig högt. Så kul och lätt att få flyga tillsammans med flera andra piloter idag jämfört med gårdagen då jag flugit helt ensam större delen av flyget.

I täten så ligger Olov Nydahl och norrmannen John Björnback) och inte långt därefter ligger Rolle och Henrik. I racet mot mål så drar Olov det längsta strået mot John och vinner med några sekunders marginal.

Det är lätt att flyga idag. Jag njuter i fulla drag av vyerna och flyget.

Det visar sig att molnbasen är betydligt högre och jag toppar ut sista blåsan på 2750 meter. Efter det så är det bara att glida mot mål.

Elva piloter kommer i mål denna dag och jag är en av dem, tjohooo!!! Vilken härlig känsla att glida över mållinjen, fortfarande med 1000 meter tillgodo till backen.

Alla landar på en äng bredvid en gård på norska sidan gränsen. Där sitter ett gäng med förvånade människor och fikar i godan ro, när det plötsligt började dimpa ner skärmflygare på deras gård. Totalt landar tolv skärmflygare där då även Thomas Östman, en friflygare från Fenix, i sin blott andra distansflygning lyckas flyga hela banan. Imponerande! Givetvis bjuder de förvånade åskådarna på kaffe.

Hardy Hall flög vidare till Hattfjälldal som ligger några mil längre in i Norge.

Lördag

Solen lyser och återigen kvittrar fåglarna. Ännu en norrmän dyker upp för att vara med i tävlingen.

Vinden ökat och ligger på från sydväst. Drygt 20 km/h på tusen meter. Åt nordost är det väglöst land. Av säkerhetsskäl så blir det en motvindsbana på 40 kilometer med punkter långt borta från berg. När starten går så sugt piloterna formligen upp i luften och ingen kommer att bomba den här dagen iallafall.

Vissa piloter tycker att det blåser för mycket och avstår från att starta. Efter ett tag så känns det inte så trevligt att flyga. Med min relativt långsamma skärm kändes det helt enkelt inte säkert att flyga idag. Så jag landar efter bara några kilometer nära Kittelgården nere i dalen. Ändå nöjd med flyget och att åter få stå på backen.

En efter en landar. Det är en svår dag. Vi blir fler och fler som sitter ute på gräsmattan och följer tävlingen från marken. Det är riktigt trevligt, som att titta på livesport men utan cheerleaders.

Efter några timmar är det bara en pilot kvar - John Björnback. Ingen har sett honom på länge men vi tror han hade tagit punkten längst borta i Dikanäs och är på väg tillbaka.

Snart är det någon som skymtar honom långt därborta. Högt.

Efter drygt tre timmar med en hel del speed, så landar en trött John på gräsmattan utanför Kittelgården och vi andra kan bara applådera och gratulera till ett grymt flyg.

På kvällen bjöd tävlingsledningen alla 17 tävlande på god middag på restaurangen "Granen", och på kvällen hann några av oss givetvis med ett smörigt flyg igen.

Söndag

Ett gäng trötta, solbrända och mycket nöjda skärmflygare samlas på Kittelgården för briefing en sista morgon. Fåglarna sjunger som vanligt, men det var för ovanlighetens skull lite molnigt. En front har kommit in och regn väntas under dagen.

Tävlingen avslutas och alla tävlande får någonting från prisbordet.

Stort tack för allt jobb med tävlingen till Hans Gustavsson, Erik Brantmo för retrieve och körningar och till alla andra som hjälpte till. Tack också till Skysport för de fina priserna.

Vinnaren av SC Kittelfjäll 2017 blev en värdig Stefan "Rolle" Rolén. På andra plats kom Olov Nydahl följt av Henrik Collin på tredje plats (hans första tävling). I sportklassen vann Johan Sjöström, med mig på andra plats och Hans Gustavsson fick bronset.

När jag ser tillbaka på dessa fyra dagar så kan jag nöjt konstatera att Kittelfjäll har levererat.

Alla piloter är nöjda. Själv fick jag nästan tio timmar i luften och över 14 mils distansflygning med molnbaser på upp till 2700 meter. Naturupplevelserna med fjällnaturen från ovan, de gröna dalarna, kristallklara fjällbäckar och snöklädda fjälltopparna som kontrast var fantastiska. Kittelfjäll har levererat. Igen. Glöm inte fiskegrejerna!



Andradas

– brasiliansk termik för både vinge och skärm

Femtio mil inåt landet från Rio de Janeiro i området Minas Gerais ligger staden Andradas med drygt 25 000 invånare. Norr om staden löper en liten skogsbevuxen bergskedja i öst- västlig riktning där Pico do Gavião, som ungefär betyder "sparvhökens topp", når en höjd på 1663 m över havet. Här har man anlagt en stor häng- och skärmflygstart med starter för de flesta vindriktningar. Fallhöjden söderut är 650 meter och norrut 350 meter, där nordstarten bjuder på ett lite mer kuperat landskap. Platsen är välkänd i Brasilien och här anordnas årligen både häng- och skärmflygtävlingar då topografi och klimat gör det till en av de bästa platserna för detta. Startplatsen har en heltidsanställd vaktmästare, gräset är därför kortklippt som på en golfbana och platsen mycket välskött. Här finns toaletter samt även ett café och en butik med utrustning för flygning. Men den var stängd när vi var där.

För att få starta måste man köpa en startbiljett, som säljs av vaktmästaren på starten. Vägen upp till starten är mestadels fin, sista biten är stenbelagd och någon terränggående bil behövs inte för att ta sig upp.

Ungefär mitt emellan Andradas och starten ligger Pousada Pico do Gavião, ett vandrarhem som drivs av Cezar och Eliana. Det ligger en bit upp på berget mitt ute på landsbygden med gårdar runt omkring där det finns gott om djur som kor, hästar, getter och höns. Cezar är själv både häng- och skärmflygare och har därför specialiserat sig på dessa grupper. Av honom kan man beställa transport till starten samt upphämtning och få tips om flygningen i området. Enligt informationen på deras hemsida ordnar han även tandemflygningar. Tyvärr pratar han mycket lite engelska, men det löste sig eftersom hans son Leonard pratade utmärkt engelska och var den som hjälpte oss med transportererna.

Andradas vilket gör att pilgrimer ofta söker vila, mat och husrum här. Området lämpar sig också mycket väl för vandringar, fiske, MTB-cykling och andra utomhusaktiviteter.

Själva pousadan är byggd i betong, har rymliga rum och en utformning som gjorde att det blev mycket svalt i rummen trots att det var svensk högsommarvärme när vi var där. Men nätterna var kalla, så man fick sova med en extra filt för att inte frysa. På morgonen väcktes man av tuppen. Papegojor och andra fåglar förde ett förfärligt oväsen också, så det var lika bra att gå upp. Men det är bra att komma igång i tid på dessa breddgrader eftersom solen går ner redan klockan sex på kvällen. Vi var där i mitten av augusti vilket motsvarar sen vinter eller tidig vår. Det är normalt den torra perioden på året.

Vi genomförde aldrig några sträckflygningar utan höll oss i närområdet. Trots att landskapet är mycket mer kuperat än till exempel slätterna runt Brasília, så finns det gott om stora landningar. Nedanför nordstarten finns det dock inga riktigt bra landningar, men vi gjorde bedömningen att det fanns tillräckligt bra landningar för hängglidare inom glidavstånd ifall man skulle bomba ut vid starten. Det som gjorde att man var lite skeptisk vara att det gick kor och betade på dessa fält.

En intressant reflektion från de dagar vi var där var att det blåste rätt mycket på förmiddagarna från omkring norr men att vinden runt klockan tolv lade sig och svängde ner till syd och blev mycket svag. Så svag att man fick vänta på att termiken skulle pumpa på för att kunna starta.

Vandrarhemmet ligger vid en pilgrimsled mellan städerna Água de Prata och

Andradas var en del i Tommy Nilssons och min Brasilien tour där huvudmålet var Pre-Worlds i Brasília. Vi hade avsatt ungefär sex flygdagar i Andradas för att värma upp oss innan vi fortsatte till Brasília. Tyvärr hade vi lite oflyt med vädret. När vi anlände till Rio de Janeiro som var vårt första mål var det jättefint väder. Men där blev det ingen flygning eftersom luftrummet var stängt på grund av OS. När vi kom till Andradas efter att ha turistat ett par dagar i Rio så var det fortfarande fint väder. Första dagen i Andradas använde vi till att sätta ihop och kontrollera våra hängglidare som kortpackats inför flygtransporten samt att rekognosera start och landningar.

Ovädret kom nästa dag, vilken var vår första planerade flygdag och höll i sig i tre dagar. Första möjliga flygdagen efter ovädret såg mycket lovande ut, men tyvärr vred vinden aldrig upp i startbar riktning trots att vi väntade till skymning. Men som tur var blev de två återstående dagarna riktigt bra med fin termik upp till drygt 2500 meter. Termiken var lite svårfångad till att börja med och man kom ganska lågt innan man hittade blåsan som tog en upp på höjd. Men berget gav många chanser med små avsatser som termiken triggades av hela vägen ned mot landningen. Så det var ganska lätt att ta sig upp även om man första gången hann bli lite nervös eftersom man kom lågt.

Mobiltelefon täckningen i området är mycket dålig, vilket bör beaktas framförallt vid sträckflygning. En väl fungerande radio är en fördel om man är två eller fler som flyger. Det kan också vara bra att informera Leonard om var man avser att landa och vill bli upplöskad. Det finns också landningar nära pousadan så att man gåendes kan ta sig dit och hämta bilen.

Text och foto; Thomas Hylander, Skånes Drakflygklubb



I januari i år förolyckades en svensk skärmflygare i Sydafrika. Från att ha varit en helt lugn kväll med så kallad smörflygning, exploderar plötsligt luften och en extrem vindökning med byar över 50 kilometer i timmen kastar runt piloter och skärmar som i en torktumlare. Den otroligt turbulenta vinden gör att många får svårt att hålla kurs och tvingas att göra chansartade landningar bland klippor och träd. En pilot hamnar i rotorn bakom hanget och landar så illa att han avlider. Turbulens är ofta inblandad när det handlar om skärmflygolyckor och är en risk som i många fall är osynlig men som vi ändå måste lära oss förutse.

Luften är osynlig och därför är även vår värsta fiende osynlig – turbulensen. Men som tur är kan vi ofta se spåren av stökig luft genom effekterna den orsakar både på marken och i luften. Men det är inte alltid det är så.



- vår osynliga fiende

Turbulenta flöden är slumpmässiga i den betydelsen att det inte går att förutse vilken hastighet ett flöde ska ha på en viss plats vid en viss tidpunkt. Däremot går det att beskriva statistiskt. Effekterna av turbulens är dessutom icke-linjära då även små störningar kan medföra stora förändringar av flödet. Vi som flyger bör alltså ha stora marginaler till områden som kan vara turbulenta.

De första systematiska studierna av turbulens gjordes av Osborne Reynolds. Redan 1883 studerade han flöden i rör och kom därigenom fram till Reynoldstalet som används för att uppskatta när ett flöde blir turbulent.

Vid turbulens bildas först relativt stora virvlar som efter hand bildar flera mindre virvlar som i sin tur så småningom upplöses varigenom deras rörelseenergi blir till värme. Ju högre Reynoldstalet är desto mer känsligt är flödet för störningar och desto sannolikare är det att flödet blir turbulent.

Ibland finns det faktiskt fördelar med mycket turbulens. Vid kemiska processer, som till exempel i en bilmotor, vill man maximera turbulensen i cylindern. Ju snabbare syre- och bränslemolekylerna blandas med varandra desto snabbare och fullständigare sker förbränningen.

Men vid skärmflygning är turbulens sällan fördelaktig. Tillverkarna strävar hela tiden efter att skapa skärmprofiler med så lågt luftmotstånd som möjligt för att minimera den energiförlust det innebär när turbulensen orsakar luftvirvlar runt skärmen. Mindre turbulens ger alltså mindre luftmotstånd. Den som flugit genom vortexen bakom en tandemskärm som svänger vet att det plötsligt kan smälla till ovanför huvudet när skärmen träffas av luftvirveln.

Men främst blir turbulensen ett allvarligt problem om den får skärmen att kollapsa rejält och tvingar den ur kurs. För oss piloter är det därför viktigt att vi lär oss förutspå när och var luften kan bli stökig.

Mycket vind är givetvis den grundläggande orsaken till turbulens. Att ha studerat ett flertal olika väderprognoser innan man startar är ett måste för att kunna förutse hur dagen kommer att bli. Är det dessutom högtryck och en relativt stabil dag är risken större för obehagliga överraskningar i form av inslag och stökig luft. Rotorer som rullar längs kanten lurar alltid när vinden kommer in snett mot starten eller hanget. Redan vid starten kan man råka ut för marknära turbulens med öron som klappar in och ryckiga lyft. För att vara riktigt säker på att veta om det är vind eller rotor man startar ut i så måste man alltid gå upp till toppen av berget för att vara säker på var vinden kommer ifrån.

Är det både stark termik och mycket vind blir det lätt stötig termik med vassa kanter. Det är i gränsskiktet mellan stigande och sjunkande luft i blåsans utkant som turbulensen uppstår och som även förstärks om det är blåsig. För att undvika inslag gäller det därför att centrera kärnan så gott det går. Genom att hålla en hög bankningsvinkel med hjälp av innerbromsen ökar trycket i skärmen vilket ökar stabiliteten ytterligare. Glöm dock inte att ha tryck även på yttersidan av skärmen så att inte örat slår in. Det gäller främst skärmar med högre sidoförhållanden där yttersidan gärna vill dyka framåt och slå in om man inte håller tillbaka den. Om man ändå får inslag på yttersidan är man troligen i blåsans ytterkant och behöver centrera bättre. Är det riktigt stark termik är det oftast säkrare att kurva vidare i blåsan än att lämna den. Även om det är obehagligt.

Är man duktig på att kurva är det bara en tidsfråga innan man når upp till antingen molnbas eller inversionen. Molnbas brukar vara lite skumpig då molnsuget ökar när flera kärnor går ihop samtidigt som vattenångan kondenserar och får termiken att ta ny fart fuktadiabatiskt. Även när man lämnar molnet brukar det vara turbulent – i synnerhet på läsidan. Inversionslager innebär en mer

diffus turbulens som uppstår när termiken stängas mot det varmare luftlagret ovanför. Oftast handlar det om att hålla i bromsarna och vänta tills det kommer en tillräckligt stark blåsa som orkar bryta igenom inversionen. De som har startat tidigt i Valle de Bravo i Mexiko vet vad det innebär att vänta på att inversionen ska stiga tills den till slut upplöses.

Alltid när det handlar om turbulens så är det ytterst viktigt att man har koll på vindriktningen. Antingen kollar man rökpelare, vattendrag, träd eller molngator eller så har man ett instrument som visar åt vilket håll vinden blåser. Vinden ändrar sig ofta under dagen och det är viktigt att förstå hur topografin och mikroklimatet påverkar förhållandena i området man flyger i. Läsidor är alltid turbulenta nästan oavsett hur geografien ser ut.

Termiska läsidor är kontroversiellt inom skärmflygningen och ska undvikas av oerfarna piloter. Teoretiskt sett går det att flyga i lätermik och det utnyttjas ibland på tävling, men den erfarna piloten vet att man kan få sig en riktig resa om vinden är stark och termiken svag. Ju skarpare kanterna i terrängen är ju längre avstånd måste man hålla för att slippa hamna i rotorerna. Ett sätt att undvika problem är att alltid hålla koll på var andra piloter flyger och hur deras skärmar uppför sig. Framför allt bör man notera om det inte finns några piloter i till synes flygbara områden och klura på vad det kan bero på.

Viss turbulens är extremt svår att förutse. Det kan vara horisontellt skiktad luft där det uppstår virvlar på grund av olika vindriktningar på olika höjder. En annan orsak kan vara vägfenomen utan att de karaktäristiska lenticularismolnen bildas. Hamnar man plötsligt i oväntat trasig luft utan någon synbar orsak kan det vara klokt att vända om och flyga åt något annat håll. Eller landa.

Den mest kritiska delen av flygningen sker nära marken. Det är fantastiskt att kunna följa en bergskam men det är ofta turbulenta nära berget och man måste hela tiden föreställa sig hur vinden och termiken följer klippor och raviner för att inte råka illa ut.

Att gå in för landning kräver också stor noggrannhet när det gäller att förutse vindriktning, vindstyrka, termik och eventuella hinder som kan orsaka turbulens. En grundregel är att flyga med lite broms och hög fart för att skärmen ska ha så mycket energi som möjligt. Då minskar risken för spinn och stall om man skulle råka få ett sidoinslag som behöver pareras.

Att bli rädd när luften är stökig är inte konstigt, men det begränsar vår förmåga som piloter att reda ut eventuella konsekvenser. Vanligen agerar vi för snabbt och för mycket på grund av stress. Men med målmedvetenhet och bra skärmkontroll genom aktiv flygning går det att minimera risken för inslag. Känns det inte roligt att flyga är det ofta ett tydligt tecken på att flygförhållandena är för svåra och turbulenta. Då kan man faktiskt lika gärna landa och ägna sig åt något annat.

Text: Lars M Falkenström Faktagranskning: Lars Hedström

FÄGERHOLM
FÖRKLARAR
& FABULERAR


eller varför du bara får starta framlänges

Jag har blivit ombedd att förklara den så kallade baklängesflygningshärvan, som hade sin upprinnelse på sociala medier (läs Flygare på Facebook) i början av augusti i år. Det stormade rejält, många kloka åsikter och tankar framfördes. Det blixtrade även till med ett och annat personangrepp. Samt lite allmänt dravel. Som tur var finns fenomenet framåtstart med bakåtflygning dokumenterat med rörligt media också.

När det gäller en affär av denna storlek handlar det att veta vem man kan lita på. Därför ska jag nu försöka guida dig genom alla turer, förklara vad som hänt, varför och vad som kunde gjorts annorlunda. Vi kanske kan lära oss något av detta!

Vi börjar med en presentation av de inblandade. Av respekt för deras anhöriga kallar vi dem för *Profilen*, *Eleven* och *Instruktören*.

Profilen är en känd och omtalad person från konungariket Sveriges östraste ögrupp. Han jobbar numera extra som hjälpinstruktör via sociala medier med inriktning på baklängeshopp. Tidigare hoppade han framlänges med världens bästa framlängeshoppsskärm.

Den nya *eleven*, tidigare bredbent tandemhoppare som, trots att juvelerna alltid cellpackats i spandax värdig Mike Kung, ständigt har en smärta i kügelboxen. *Instruktören* är en av väldigt många sådana i denna lilla hönsgrädd. Numera skäggig för att markera sin folklighet.

Instruktören har säkert hoppat både framlänges och baklänges mycket bredare än jag lyckats fabulera i hopp under mina futtiga år som hoppare. Hen säljer för övrigt märket som tillverkar världens bästa framlängeshoppsskärm. *Eleven* har dock inte mycket till övers för principer utan har flera gånger blivit påkommen med att göra det baklänges. Det hade ju inte varit ett problem, om det inte varit för att vår stackars elev blivit tvingad till detta.

Det finns många olika tekniker och skolor att använda när man hoppar skärm på hang i stark vind. Men alla är överens – vill man maximera smärtan i kügelboxen bör man knäppa sina benremmar. Gör du inte det spelar det ingen roll om du hoppar framlänges eller baklänges. För våra kvinnliga piloter utan kügelboxar har jag inget bra tips på hur man ska göra. Alternativt kan man hoppa utan smärta, det är på sitt sätt väldigt trevligt och roligt också. Har man inte som jag klippt bort benremmarna kan man knäppa dem, så hänger de inte i vägen och dinglar.

En intressant aspekt som ingen av våra inblandade tänkt på är huruvida det var olagligt att skola den fd. *tandemhopparen* eller *"eleven"* som vi kallat hen tidigare. Vad det är det egentligen som gäller för framlängeshoppning kontra baklängeshoppning eller att balansera med bakstjärten i hoppriktningen? Det är det ingen som längre vet. I det som tidigare kallades FoD var det glasklart. Det var självklart förbjudet.

Fråga gärna din lokala instruktör hur du bör göra med baklängeshoppningen eller varför inte läsa vårt ganska nya reglemente i *Verkstadshandboken*.



Invägning före ekonomiflygningen. Därefter är det bara att gå rätt ut till skärmen och flyga iväg. Bevakning var hård för att undvika fusk.

British Open Paramotor Championship

Den 19 juli reste jag och Björn Viltarv till England för att delta i deras största tävling. Jag hade studerat piloterna från de tidigare tävlingarna och kände att jag absolut kunde vara med och fightas mot britten. Nu var det så att endast ett tiotal piloter dök upp på grund av dåliga väderprognoser. För britten handlade det om vilka som skulle få vara med i EM, så de var väldigt fokuserade.

Jag insåg rätt snart att jag skulle vara nöjd om jag åtminstone kunde genomföra alla tasks och det lyckades jag faktiskt med. Första tasken vi gjorde var en navigeringsuppgift och det var tufft att förstå kartan med alla vägar och kyrkor förutom de minst tre CTR som fanns att hålla reda på eftersom vi flög cirka tre mil från London. Men jag lyckades hyfsat på den tasken ändå.

Den uppgift som jag är mest nöjd med var ekonomiflygningen där jag klarade 46 minuter på två liter bränsle. Utrustningen jag tävlade med var en Apco NRG XC 2 på 18.5 m² och en Kangook Polini 200.

Det blev mycket parawaiting, men vi lyckades ändå få till några uppgifter mellan både dimma och skurar. Vid ett tillfälle fick jag till en fin pricklandning samtidigt som flera andra hade problem med rullande vindar. Några piloter ville därför att den tasken skulle strykas, men det ville ju inte jag. Tyvärr vann majoriteten.

Det vackra vädret kom till slut den sista dagen. Vi körde en massa pricklandningar av olika slag. Det blev en jättehärlig stämning på fältet och vi var taggade, skrattade och njöt av fin och underhållande flygning. Då hände det som inte får hända! En pilot stallade skärmen på cirka tio meters höjd och slog hårt i marken. Plötsligt tog ambulanser, helikopter brandkår och poliser över fältet. Tystnaden var total bland piloterna när räddningsstyrkan jobbade med den skadade piloten. Det var tufft att bara kunna stå bredvid och titta på. När räddningspersonalen till slut lämnat platsen så var ingen av oss flygsugen längre. Vi piloter fick bestämma hur vi ville gå vidare och alla var överens om att avbryta tävlingen.

Jag har i efterhand varit i kontakt med den skadade piloten. Han opererades och fick skruvas ihop med en del titan. Men han kommer att kunna gå igen och bli återställd inom ett år, enligt läkaren.

Jag hoppas och tror att fler piloter vill prova på att tävla. Förbundet satsar gärna på paramotortävlingar, men då krävs det att nyfikna piloter visar sitt intresse. Jag jobbar nu med att försöka få till en utbildningsträff där man ska kunna få prova på olika moment som ingår i PM-tävlingar. Tanken är att man ses under en helg där var och en flyger efter sin egen förmåga under säkra former. Nästa år kommer jag att delta i en större tävling i Estland i juni och då hoppas jag få sällskap av flera svenskar.

Text: Olov Karlsson Foto: Björn Viltarv



Mosquito

- en snabbguide

Om några månader blir det tio år sen jag började flyga Mosquito, en fantastisk manick som möjliggör det otänkbara inom HG - att flygningen inte tar mer tid än att den rymts i min vardag.

Under dessa år har jag hunnit med en del. Jag har flugit Mosquito-selar i olika storlekar, i alla möjliga förhållanden och med många olika vingar från varierande typer av åkrar och fält. Jag har även flugit med nio olika propellrar och upplevt två motorbortfall samt avbrutit några starter varav en på grund av tekniska problem. När den tjeckiska motorselen Fillo Power importerades till Sverige agerade jag testpilot/försökskanin när den skulle typgodkännas. Jag har även lyckats bli instruktör i motorflygning och kontaktas därför ofta av flygare som vill veta mer om Mosquiton och motorflygning i stort. Nästan alla frågor handlar återkommande om samma saker så därför skriver jag en liten FAQ-artikel som kan användas som snabbguide. Förhoppningsvis hittar även erfarna motorflygare lite nyttigt information i texten.

Och jag kan lika väl börja med en missuppfattning eller rättare sagt myt om motorflygning – den att man stänger av motorn tio minuter efter start och sedan flyger termik i två timmar. Det är oerhört många flygare som skaffat motorsele med drömmar om att flyga termik med den. Men verkligheten ser annorlunda ut. En motorsele är nämligen ganska klumpig och oflexibel i termiska förhållanden. Om man kommer in i en blåsa och försöker kurva upptäcker man att den där extra vikten på ungefär 15-16 kg vid fötterna med motor, kraftöverföring och propeller börjar pendla i sin egen takt. Samtidigt hamnar styrbygelns obekvämt under bröstet och gör det hela ganska jobbigt och frustrerande.

Det går såklart att vänja sig vid speedbarens nya position och det går även att hitta stora enkla blåsor som inte kräver konstant centrering, så man slipper att pendla okontrollerat. Men de ovannämnda problemen är bagateller jämfört start från platt mark vid termiska förhållanden som är den stora utmaningen. Motorselen trycker nämligen bara med 40-50 kilo som brukar ge en stigförmåga på 1.5-2.5 m/sek i stilla luft beroende på pilotens vikt och vingens prestanda. Det är helt enkelt på gränsen för att vingen ska kunna lyfta när man startar i termiska förhållanden då risken för att hamna i sjunk nära marken är stor.

Jag har själv upplevt sjunk som gjort att jag sjunkit eller i bästa fall flugit parallellt med marken varannan gång jag startat i termisk luft. Det är verkligen ingen behaglig position när man närsomhelst riskerar att tryckas ner mot marken direkt efter start. Gör man det ofta kommer det säkerligen att förr eller senare att leda till en olycka.

Att flyga termik med en motorsele är således inte lika enkelt som man tror och det är inte alls många piloter som faktiskt gör det. Man riskerar mest att få en skräckupplevelse bara för att komma upp och kurva blåsor liggandes i en klumpig sele som dessutom har problem med balansen.

Efter några försök gav jag upp drömmen om termiken och satsade på motorflygning i turbulensfri luft istället. Oftast blir det sent på sommarkvällar eller mitt på vintern när det är stilla i luften. I sådana förhållanden flyger man hur tryggt som helst och selens klumpiga egenskaper märks knappast. Så motorflygning i lugna icke-termiska förhållanden kan jag verkligen rekommendera.

En annan missuppfattning som många har är att om man kör med en hopfällbar propeller, så minskar luftmotståndet när man flyger mellan blåsorna. Men det stämmer inte riktigt.

Om man kör med en fast propeller och bromsar den så får man stå ut med det lilla luftmotståndet som den producerar när man glider från en blåsa till den nästa. Kör man med en fällbar propeller så kan man bromsa den så att den viker ihop sig och då blir det knappt något luftmotstånd från propellern alls. Nu kommer den taskiga sanningen: enligt beräkningar gjorda av en mattekunnig före detta engelsk flygare, så vinner den som använder en fällbar propeller mellan 30-50 meter på ett glid på tio kilometer. Magert. Ungefär samma höjd som man tappar under tre sekunder i sjunket precis innan man kommer in i en blåsa alltså.

Vad förlorar man då? Man förlorar prestanda. En fällbar propeller levererar mindre tryck vid starten än en fast. Av alla propellrar jag har testat så har samtliga fasta propellrar levererat mer tryck än den fällbara. Fasta propellrar är dessutom billigare och vibrerar betydligt mindre. Sammanfattningsvis kan man alltså konstatera att den berömda fällbara propellern är en dyr gimmick som gör starten svårare, ger sämre stigförmåga och vibrerar mer.



En annan fråga som dyker upp rätt ofta är vilken storlek på selen man ska ha. Detta är ganska

relevant då merparten av flygarna försöker skaffa begagnade selar som beställts i någon annans mått. Det gäller såklart samma sak som med friflygselar - skaffa en sele som passar dig! Jag har själv flugit i två år med en för stor Mosquito innan jag köpte en som passade just mig. Jag kan därför inte annat än att avråda nya flygare från att köpa selar i fel storlek bara för att spara pengar. Risken är alltför stor att man inte kommer att kunna ligga bekvämt i den och därför inte kommer att kunna njuta av flygningen lika mycket. Dessutom blir det svårare att fälla upp selens stödben.

Ett annat vanligt diskussionsämne är batteritill startmotorn. Mosquiton levereras med ett NiCd batteri på 14.6V. Teknologin tillhör det glada 90-talet och själva batteriet leder garanterat till strul. Jag drabbades själv vid ett flertal tillfällen av detta och sökte en lösning. Till slut kunde en snäll flygare hjälpa mig. Han kunde allt om el och batterier så han gjorde lite mätningar och lite beräkningar och lödde ihop ett LiFe-batteri på 16.4V åt mig. Batteriet levererar samma spänning i kyla som i värme, ända tills laddningen ligger nära noll. Det är faktiskt svårt att misslyckas med att starta motorn med det nya batteriet. Jag har även startkablar som kan kopplas till bilbatteriet om det skulle behövas. Men med det nya batteriet har jag aldrig haft problem med att få igång motorn.

När det gäller bränsle använder jag ASPEN som är ren alkylat.

Den luktar inget och producerar väldigt lite sot. Även om du råkar spilla den i garaget eller i bilen så luktar det inget alls. Oslagbart! Jag blandar i runt

4.5% Castor tvåtaktsolja av hög kvalitet i den och motorn verkar trivas. Det är viktigt att man kopplar ifrån bensindunken efter landningen och startar motorn så att man bränner bort allt bränsle som finns kvar i slangen och förgasaren, särskilt om man använder vanlig bilbensin.

Min motorsele är utrustad med intern bensindunk som rymmer lite över sju liter. Det finns även en billigare bensindunk som man fäster på ena bygelbenet och som rymmer fyra liter. Naturligtvis är den interna varianten mycket smidigare och minskar även luftmotståndet.

Sist men inte minst kan jag skriva lite om motorstrul. Jag fick avbryta en start på grund av motorproblem för några år sedan. Motorn kunde inte riktigt ge tillräckligt med tryck så jag fick avbryta starten i hög fart och flaira vingen utan att ha lyft från marken. Jag kollade lite snabbt men kunde inte se något konstigt med motorn så jag la upp frågan på ett forum där många teknikkunniga flygare började spekulera. Jag fick alla möjliga förslag varav de flesta ansåg att man skulle ta isär förgasaren. Till slut föreslog en icke-teknikintresserad kille att provköra utan luftfilter. Då fungerade den igen! Luftfiltret var täppt av all motorolja som skvätt ut ur förgasares genom åren och blockerade luftströmmen vid full gas. Jag fick en aha-upplevelse och kunde konstatera att vid motorstrul är det bäst att börja undersöka problemet genom att kolla det enklaste först: luftfiltret, tändstiftet, nödskärmens motorbrytare, gasvajern och batterispänningen. Man går helt enkelt igenom det självklara först innan man börjar montera loss motorn och byta delar som det ändå inte är något fel på.

Vi ses i lufthavet!



Text och foto: Jorgos Billis

HÄNGFLYGKLUBBEN GWAIHIR



40 år av flygning & vänskap

ÅR 1977 FANNS INGET INTERNET. Ingen mobil telefoni, inga datorer, ingen Facebook, Twitter, Instagram eller bloggare. Men mera tid och mindre stress!

Detta år för länge sedan publicerades Charta 77 i Prag, rymdfärjan Enterprise gör sina första landningsförsök och MBL-lagen införs i Sverige. Textilindustrin går på knäna och Algots i Borås kursar. Den redan förut svaga svenska kronan devalveras och Elvis dör ensam i ett hotellrum. Men, det var inte bara elände – en kronprinsessa med namn Victoria föddes, Stjärnornas krig fyllde biograferna och i Göteborg grundades hängflygklubben GWAIHIR av en grupp entusiastiska ungdomar med drömmen om att kunna flyga.

Alla lärde sig av varandra under ledning av Olof som varit i England för att kunna vidarebefordra sina nyvunna erfarenheter.

Vingarna som Olof hade med sig från Highway-fabriken, SPECTRUM för nybörjare och SCORPION för "proffsen" var vidareutvecklingar av de tidigaste Rogallo-vingarna som mer liknade styrbara fallskärmar och efterföljarnas swallowtail där den uppvikta bakkanten förhindrade den okontrollerade dykningen utan återvändo som var anledningen till många tragiska olyckor under sportens första tid.

Det blev en del oförklarligt hårda landningar på övningskullen Fjärås Bräcka. Luften tog liksom slut nedanför kullen. Ingen visste





varför innan man insåg att landningsfältet ligger mitt i en rotor som bildas när vinden ligger på. Fjärås-starten övergavs till förmån för kullar som ligger i fri, laminär luft. Rörtängen, Agnesberg och längre bort Ålleberg, Huskvarna, Gränna och Tossebergsklätten.

När jag hittade till sporten året därpå var klubben redan väletablerad, med organiserad utbildning, egen klubblokal och ett tjugotal entusiastiska flygare.

Den kamratanda som klubben byggde på var och är enastående. Vi nybörjare kände oss omslutna av gemenskapen bland vänner, direkt välkomna och fick hjälp, stöd och goda råd av de erfarna piloter vi beundrade. Skulle vi någonsin kunna flyga som de?

Varje fredagskväll samlades alla flygsugna i klubblokalen för att umgås, utbyta erfarenheter, läsa teori och planera den kommande helgens aktiviteter.

Resorna blev allt längre, till Hammars Backar eller några av de fina flygställena i Danmark. Många gånger blev vi utan flyg eftersom väderprognoserna ännu var mycket opålitliga. SMHI hade just förbättrat sin 50% rätt statistik till något över 50% med hjälp av de nya vädersatelliterna.

Vi fick förlita oss på Land- och sjörapporten i P1 samt Fröken väder på telefon som till skillnad från Fröken ur var ganska luddig i sina förutsägelser men hade trevlig röst.

För Danmarksresorna gällde den betydligt mera träffsäkra Lyngby Radio. Tyvärr gavs den på bred, dansk dialekt och det enda vi ofta fick med var "slutt fra Lyngby Radio".

Själv hade jag inte råd med egen utrustning ännu utan fick förlita mig på att min kompis Rulle festade för hårt på Hof och Jägermeister vid ankomsten och inte var i flygbart skick dagen efter.

Då fick jag min chans. Jag lånade hans utrustning och fick mina första, oförglömliga timplånga flyg.

På kvällarna spelade Peter och Lennart på gitarr och sjöng medan vi grillade korv, drack öl i och pratade om våra upplevelser tills vi sent på natten kröp in i våra daggvåta tält.

Jag var fast! Detta skulle bli den sport jag ville ägna mig åt framöver och med dessa kamrater ville jag dela mina upplevelser.

Äntligen, sent på hösten hade jag sparat ihop till en egen utrustning. En HywaySpectrum med sittsele och hjälm för totalt 3.500 kronor.

GRÄNNA, HÖSTEN 1979. Fördelen med att flyga sittande är att man har god sikt både framåt, uppåt och nedåt, såväl som åt sidorna, men nackdelarna överväger – stort luftmotstånd innebar sämre prestanda och att jag förlorade känslan i benen redan efter någon halvtimme i luften och landningarna blev därefter. Jag säckade ofta ihop som en potatissäck när jag tog mark. På våren 1979 hade jag fått ihop tillräckligt med pengar för att beställa en liggselle och räddningsskärm hos Olof.

Som gammal segelflygare funderade jag ofta över om inte en variometer kunde vara till stor nytta även i vår sport. En dag tog jag mod till mig och frågade Olof: "Vad tror Du? Skulle det inte vara en fin ide för att kunna flyga längre och högre?" Olof tittade förnärmat på mig och pekade sedan mot himlen. "Ser du måsen däruppe? Den har ingen dj... vario. Lär dig flyga som en mås istället!"

Strax därpå började de första elektroniska variometrarna komma från Hummingbird, Bräuninger och Ball och klart jag köpte. Men, jag har sedan dess ofta tänkt på Olofs ord när jag började inse att vi alltmera litade på elektroniken istället för att utveckla våra egna sinnen, känslor och förmågor.

De första dubbelseglingarna kom och la till ett antal extra kilo och ännu fler tusenlappar till de förut så lätta glidarna, priset för väsentligt bättre glid.

Nästa innovation blev den flytande crossbommen som tillät ett mera spant segel och större sidoförhållande med bibehållen handling. De nya VG-systemen tillät valet mellan bättre handling eller mera glid.

De följande åren präglades min utveckling av både framgångar, men även rejäla bakslag. Jag ville för mycket, för snabbt och var för orädd. En dålig och farlig kombination. Snart skaffade jag en nyckfull prototyp av högprestandavinge, flög i svåra förhållanden som jag inte var mogen för eftersom jag ville flyga långt och pröva mina gränser. Och stod på näsan ganska ordentligt några gånger. Så pass ofta att min granne hemmavid frågade när jag åter kom haltande hemma på gatan eller med gipsbandage om armen: "Jaså, har du flugit igen!?"

Långsamt började jag inse att jag inte var osårbar och att det tar lång tid att bli en bra och säker pilot. Denna lärdom har senare kommit mina elever till nytta när jag blev instruktör och fick ansvar för deras säkerhet. Det bidrog förhoppningsvis till att ingen av mina elever skadats sig.



Vi började resa längre ut i Europa. De som hade råd - min firma började gå bättre - köpte som jag och flera i vår klubb kulturbilen, en gammal VW-buss och inredde till campingbil.

Först till Wales - Rosshilly, Crickhowell, Hi Bluff och senare söderut i Europa, och hittade nya flygställen med ledning av Drachenflieger Magazin och Volo Libero.

Alperna lockade, med häftiga flygställen i Österrike där jag flög min första 100 km distans, sedan även Frankrike och Italien.

De första åren gick utvecklingen i rasande fart, Hängflyg blev en väletablerad sport världen över och allt tycktes vara möjligt.

På hemmaplan utvecklades start med vinsch som gav starthöjder på 300 meter med möjlighet att fånga termiken. Oftast blev det dock mest god träning i start och landning efter tio minuter i det blå.

Toppless blev nästa stora steg, inte bara på badstränderna. De nya kingpostlösa vingarna hade inte bara fördelen av lägre luftmotstånd. Flera av dem var svårhanterliga, tunga och oregerliga vid flygbogseringen.

Vår klubb hade snart växt till mer än 40 piloter varav cirka hälften flög mera aktivt, men vi splittrades också alltmer. Några som föredrog kusthang för regelbundet till Skåne eller Danmark, andra älskade flygställena hemmavid och höll ihop, en del åkte till Älleberg för att flyga medan de som tyckte om vinschens lättillgänglighet höll till på Vårgårda flygfält där Flemming och Gunnar ordnade organiserad verksamhet.

Självt skolade jag några elever varje år och oroade mig för att Gwaihir-klubben började glida isär och tappa en del av sin identitet. Då kom de första Cosmos-trikarna till Sverige, starka nog för flygbogsering. Men hur skulle vår fattiga klubb ha råd?

Vi fick chansen när Stefan Tärnström bjöd ut sin till försäljning. Den hade varit utsatt för en rejäl vurpa tidigare och reparationen hade tömt Stefans kassa.

Jag inkallade ett extra klubbmöte för att undersöka möjligheten för Gwaihir att förvärva den.

Efter två intensiva timmars diskussioner denna minnesvärda kväll var finanseringen ordnad. Alla som kunde bidrog till de 70.000kr som behövdes. Helt otroligt! Ännu en gång hade vår klubb visat sin unika sammanhållning och styrka. Speciellt med tanke på att de flesta av oss då hade rätt svag ekonomi och många hinder återstod. Vi hade ju inte ens någon bogserförare ännu och reglerna dröjde hos Flygsportsförbundet. Under tiden tog jag UL-cert hos Leiler Karlsson i Falköping och blev snart den förste instruktören för flygbogsering i västsverige.

När vi väl hittade ett lämpligt flygfält med hangarplats i Timmele var vi igång.

TRIKEBOGSERINGEN FICK FART PÅ KLUBBEN

Min dröm att åter samla klubben med hjälp av denna utomordentligt fina startmetod lyckades till stor del. De flesta kamrater tog bogserbehörighet och gillade att bli uppdragna till 700, ibland 1000 meter och släppta rätt in i en aktiv termikblåsa. Utbildningen inbringade klubben en del välbehövliga slantar men det fanns en skuggsida för mig. Eftersom jag var den enda bogserföraren i klubben så hängde det bara på mig om det blev flyga av på Timmele och glädjen över att snart stå ensam på fältet när alla gett sig av på sträcka grumlades ofta av att min egen flygning blev mycket eftersatt. Däremot kände jag mig efter alla hundratals starter varje år snart mycket trygg i min trikeflygning. Triken kändes mer och mer som en del av kroppen med bogserlinan fäst i ryggen,

flygningen gick av sig själv och jag kunde ägna min uppmärksamhet åt att kompensera piloternas misstag i andra änden och hitta den perfekta blåsan för dem.

Med åren blev det dock mer och mer glest på Timmelefältet trots hög tillgänglighet.

Den nya AirBorne-triken var både stabil och lättflugan och med sin starka motor väl lämpad till sin kommande uppgift under VM i Australien 1998.

En ny tid hade börjat. En tid då de flesta fick mycket bättre ställt och började syssla med flera sporter samtidigt. En tid då det blev "inne" att ha fullt upp veckan lång, segla, spela innebandy, fotboll och göra karriär. Samtidigt skulle man hålla koll på Facebook, Instagram och Twitter och att vara anträffbar på mobilen dygnet runt. Nya ord uppfanns för de som inte fixade detta nya liv: vidbrändhet, utbrändhet, utmattningsdepression. "Gå i väggen blev ett modeord att vara stolt över som bevisade att man givit allt och mer därtill? Jag såg flera av mina klubbkamrater sjukskrivna under lång tid. Tiden blev en bristvara för de flesta och levnadsstandard började räknas i reda pengar istället för välbefinnande!

Det var dags att förverkliga drömmarna. Fortfarande med vinden som drivkraft men på havsnivå.

Ulla och jag köpte en större segelbåt och seglade runt världen. Det tog oss tolv år tills vi åter la till i Göteborg. Vi köpte ett hus från 1600: talet i Sibbillinska bergen och började renovera och vandra. Tankarna på att återuppta flygningen började gro och tog form med de Sibillinska bergen rätt utanför fönstret.

Jag kollade vilken vinge som passar en "återfallsflygare" som mig som vill flyga bara för glädjens skull. Utvecklingen har inte stått stilla under tiden. Även Fun-flygklassen har numera imponerande prestanda trots härlig handling. I andra änden finns numera mycket högteknologi, kevlar och andra kolfiber, vingar med så vacker profil att det är synd att piloten nedanför skapar så mycket luftmotstånd.

Efter att flugit upp och återfått min licens är jag åter stolt medlem i Gwaihir-klubben och har flugit in mig väl på bland annat Monte Cucco.

MIN FÖRST LANDNING PÅ MONTE CUCCO

Gwaihir-klubben har krympt till 17 medlemmar varav kanske tio är aktiva. Mats är kassör och håller i utbildningen. Fredrik är ordförande. Bogsertrikens framtid är oviss. Men gruppandan och sammanhållningen är levande som förut.

I år är det 40 år sedan de första trevande starterna på Fjärås Bräcka. En viktig anledning att fira!

Efter att ha mailat runt till ett fyrtiotal aktiva och gamla klubbmedlemmar blev vi tio som träffades på Rio Verde-campingen nära Monte Cucco den 3 september för att fira detta jubileum med en veckas flygning och samvaro. Prognosen som ett par veckor innan såg bedrövlig ut, med regn och blåst blev bättre och bättre för varje dag. Kanske vinddansen till vädergudarna som Olof en gång för länge sedan lärde mig biter ännu.

Vilket härligt gäng! Vi fick fem härliga flygdagar med ofta stark termik som varade från förmiddag till kvällen.

Att kunna samla kamrater av vilka de flesta varit och är mina vänner i nästan 40 år nu är GREJT! Och att känna samhörigheten, dela starka flygupplevelser och ha jätteroligt med varandra!

Jag ser redan fram emot 41 års jubileumsvecka. På Cucco, så klart!

Peter Lutze, Amandola, september 2017



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/ skärmpaket och hjälper dig även att sälja din gamla utrustning!

SKÄRM-FLYGRESOR

Störst och bäst på skärmflygresor till världens alla hörn. Endagars hangresor och weekend-resor med bergsflyg.

www.aventyrscenter.se

ÄVENTYRS CENTER

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

AIRDESIGN SKYWALK
UP BGD
LIVENSRE REAKTIONER WWW.FLYBGD.COM

Lysande idé för hangsugna

Skärmflygarlampan är tillbaka i ny och smidigare version. Ni vet den där bordslampan som lyser grönt när det är flygbart och rött när det inte är det. Vindinformationen hämtas från de populära Holfuy-vindmätarna som finns runt om i landet. När man tidigare behövde en armada av utrustning för att köra systemet, så räcker det numera med enbart lampan.

Det finurliga är nämligen att all mjukvara nu körs inne i själva LED-lampan istället. Den är i sig en wifi-uppkopplad dator som alltså går att programmera. Inuti lampan finns en inbyggd webserver där du gör dina inställningar så att du inte går miste om några flygtillfällen.

Systemet är byggt av Sebastian Andersson och David Bengtsson. Nya funktioner läggs till allt eftersom och som man enkelt kommer åt genom en firmwareuppdatering via webbgränssnittet.

Mer info finns på windlight.se

Foto: David Bengtsson

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 2018-03-04

Hemresa 2018-03-17

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

Anmälan och information på skyadventures.se



adventures