

HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 3-2010

111 kilometer

Rekordflyg från Tøsseberg

Akrofest i Åre

Och rekordung SM-segrare

Motorhängflyg

Första kurserna i Skåne

Snö vind och våg i Vågå

Men nordiska mästerskap i Norden ändå stor succé

MISTRAL 6



ASTRAL 6	MISTRAL 6
aspect ratio: 6.4	minus 0,5
glide ratio: 9,45*	minus 0.2**
handling: wonderful	suchlike
technology: HAT	like Astral 6
workmanship: perfect	✓
material: top	✓



aerosupply.se
swing.de

* measured by Vol Libre Magazin (issue 403)
** measured by Swing (Astral 6 minus 0,2)

Ledare



Det här numret av Hypoxia handlar mycket om tävlingar. EM i skärmflygning i Österrike, Sverige Cup i Kittelfjäll och de svenska och nordiska mästerskapen i Norge är några av de som vi berättar om. Man kan tycka att tävling är en liten del av sporten och att majoriteten av piloter mest sysslar med smörflygning, termik eller distans. Det är sant. Men då och då kan det vara intressant att fokusera på tävlingsbiten och dess spänning och drama. Dessutom finns det mycket att lära från tävlingsvärlden. Det är till exempel här mycket av vår flygutrustning utvecklas och testas. Och tävlandet i sig kan utveckla dig som pilot och vässa din flygteknik och beslutsprocess i luften.

Det var med de tankarna i bakhuvudet som jag deltog i min första tävling, Nordic Open i Vågå. Du kan läsa mer om det på mittuppslaget, men redan här kan jag säga att det är väldigt kul och socialt att vara med på ett så stort arrangemang. Och jo, det finns mycket att lära.

Vi skriver också om akrobatikflygning i det här numret, eller akro som det brukar kallas (sidorna 13-15). Om man tycker distanstävlingar berör få piloter så är akro en mikroskopisk del av skärmflygsporten. Samtidigt är det en spektakulär gren som lockar publik och uppmärksamhet – och det är saker som vår lilla sport behöver. Och jag kan inte komma på något annat flygsätt där piloten utvecklar en sådan exakt kontroll över sin skärm.

Men var inte orolig, vi berättar om mer saker i det här numret av Hypoxia. Som till exempel den småländske piloten Åke Kindblads kanonflyg från Tosseberg i Värmland. På väg hem från Norge tar han en chans och kör förbi den för honom ganska okända startplatsen, drar upp skärmen och tar sedan platsrekordet med ett 111 kilometer långt flyg! Det är så slipstenen ska dras. Läs mer om Åkes upplevelse på sidan 10.

Du har säkert själv haft många härliga flygupplevelser den här sommaren. Var inte blyg, utan fatta pennan och skriv om dem till Hypoxia! Vackra flygbilder är också välkomna, gärna tillsammans med en liten text. Nästa nummer av Hypoxia är nummer 4-2010 som kommer ut 29 november. Deadline är den 15 oktober, så du har fortfarande tid att skriva och plåta. Till dess, flyg högt och flyg säkert!

Innehåll

5	Nyheter	
10	Distans	111 kilometer i Värmland
13	Porträtt	Akromästaren Emil Selin
14	Akro	SM i akro i Åre
16	Nordic Open	SM i skärmflygning i Vågå
22	Kittelfjäll	Svergie Cup i norr
26	Rackabajsarn	Distanskurs i Chamonix
28	Hängflyg	Motorkurs i Skåne
30	Säkerhet	Personligt satellitlarm

Redaktör och ansvarig utgivare
Marko Wramén, editor@hypoxia.se

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Anna Gerden	Magnus Eriksson
Fredrik Gustafsson	Olivier Laugero
Giorgio Sabbioni	Olov Nydahl
Gustav Malmberg	Paul Kiraly
Ingemar Hansson	Sofia Friborg
Jonas Böttinger	Åke Kindblad
Lars M Falkenström	

Omslagsbild
Foto: Fredrik Gustafsson
Gaggle över högfjällen nära Galdhøpiggen i samband med Nordiska mästerskapen i Vågå, Norge.

Annonser
Marko Wramén, annons@hypoxia.se
Information om format, deadlines och priser finns på www.hypoxia.se

Redaktionellt material
editor@hypoxia.se

Hypoxia/Skärmtrycket är medlemstidning för Svenska Skärmflygförbundet, SSFF, www.paragliding.se Svenska Hängflygförbundet, SHF, www.hangflyg.org
Box 750
521 22 Falköping
Telefon: 0515-371 55, alla vardagar 12.00-15.00
Skärmtrycket ISSN 1651-6052

Prenumeration för ickemedlemmar kostar 200 kronor, pg 414 08 58-4, ange adress och "pren Hypoxia"

Tryck: Wallin & Dalholm

OZONE 2010



YOUR WING IS HERE...

The 2010 series of Ozone wings is the widest and most complete range on Earth. For more info, news, and downloads, go to WWW.FLYOZONE.COM WWW.SKYSPOORT.SE

EM i Österrike avslutades med 134 km

EM i skärmflygning i Abtenau, Österrike, led av vårens dåliga väder och fick bara tre godkända uppgifter. Den tredje flögs sista dagen och blev det kanonflyg alla väntande piloter förtjänat. Tävlingsledningen satte ett långt task på 134 kilometer och himlen fylldes av skärmar. Italienaren Luca Donini vann även detta task (hann kom fyra på första tasket och vann det andra) och blev därmed europeisk mästare. Grattis! Fransmannen Luc Armant som legat bra till tidigare flög bort sig och halkade långt ner i resultatlistan.

Tyvärr fick Matts Eliasson problem med lintrassel vid start som resulterade i en trasig stabilolína och ett avbrutet heat.

Vilken trist avslutning för Matts som flugit så bra hittills och hade chans på en bra slutplacering.

Å andra sidan flög Magnus Eriksson bra och kom i mål som 44:e pilot vilket gav honom en total placering som nummer 38 av 137 i de europeiska mästerskapen. Grattis!

Att döma av resultatlistan tog sig Tobias Hinas också i mål på det långa tasket, som nummer 93. Jocke Johansson fick landa efter 117 kilometer och blev 102:a och Olov Nydahl landade efter drygt 106 kilometer och blev nummer 116.

Marko Wramén

Resultat EM 2010

1. Donini Luca	ITA	2904	116. Johansson Joakim	1118
2. Schalber Alex	AUT	2774		
3. Luckos Rafal	POL	2764	Lagtävlingen :	
4. Bærheim Anders	NOR	2736	1. Italien	5712
38. Eriksson Magnus	SWE	2404	2. Österrike	5541
85. Eliasson Matts	SWE	1725	3. Slovenien	5444
90. Hinas Tobias	SWE	1665	9. Norge	5104
95. Nydahl Olov	SWE	1607	18. Sverige	4520

På glid mot Dachstein under EM.

Foto: Magnus Eriksson



Larsa ny svensk mästare

Åre-piloten Larsa Jonsson - det är den nye svenske mästaren i skärmflygning. Efter ett par års uppehåll i tävlandet dök han upp och vann SM i Vågå, och blev samtidigt silvermedaljör i de nordiska mästerskapen. Grattis! Läs mer om tävlingen i Norge på mitt-uppslaget.



Foto: Marko Wramén

GPS-satelliter ersätts

Det amerikanska flygvapnet planerar en omfattande uppgradering av GPS-nätet. Under tio år ska man ersätta alla 24 satelliter vilket beräknas kosta 8 miljarder dollar. Efter det ska GPS-signalerna bli betydligt bättre.

Luc vann PWC i Italien

PWC-tävlingen i skärmflygning i San Potito, Italien, vanns av fransmannen Luc Armant med en Ozone Mantra R10.2. Aljaz Valic (Slovenien) kom tvåa med sin Niviuk Ice Peak och tysken Andreas Malecki blev trea, också han flög Ozone Mantra. Renata Kuhnova (Tjeckien) vann damtävlingen med en Axis Mercury.

Totala resultat finns här: www.fastretrieve.com/PWCA/2010/5.html

Ny vansch i Stockholm

Stockholmsklubben Cirrus har investerat i en sprillans ny vansch. Det handlar om en tysktillverkad Koch med två linor som har en mängd nya finesser som ska ge mjuka fina drag och mindre lintrassel.

Välkommen till Äventyrscenter butikken i Kareby

- ▶ Störst och bäst på skärmflygresor till utlandet.
- ▶ Endagars hangresor och weekend-resor med bergsflyg.
- ▶ Sveriges största skärmflygbutik. Endast 15 min från Göteborg.
- ▶ Stort lager och snabba skärmleveranser.
- ▶ Nybörjarkurser och vidareutbildningar.
- ▶ Vi vinschar flera gånger i veckan.
- ▶ Trasig lina, reva i duken? Lugn. Vi lagar det snabbt.

ÄVENTYRS CENTER

Din skärmflygskola och butik i väst

www.aventyrcenter.se

Adress och öppettider:

- Murhammarvägen 15 i Kareby
- Tel 0303 - 22 26 28 - Öppet-tider mån-tis kl 14.00-18.00 (nov-feb) 14.00-19.30 (mars-okt)

Infinite tumble med tandem

De ungerska akrostjärnorna Pal Takats och Gabor Kezi har blivit de första att göra infinite tumble med en tandemskärm. Under ett flyg vid Walensee i Schweiz den 7 augusti gjorde de 45 infinite tumbles på rad med en specialförstärkt U-Turn Thriller på 31 kvadratmeter.

Pal och Gabor försökte samma sak i Öludeniz tidigare i år men då gick A-, B- och C-linorna plötsligt av under den tredje tumblen. Den här gången använde man en vinge med kraftigt förstärkt inre struktur och med linor som ska tåla 8,2 tons belastning.

Eftersom belastningen är så stor har man använt ett speci-alsystem med dubbla bromsar så att Gabor kunde hjälpa Pal att dra i bromsarna.

Marko Wramén



Foto: Olivier Laugero och Giorgio Sabbioni

Tandemtumble.

Flyget firar 100 på Gärdet

Bleriot över Gärdet.

Foto: Anna Gerden/Tekniska museet



För 100 år sedan fylldes Gärdet i Stockholm av nyfikna människor för att beskåda ännu en teknisk triumf – flygmaskinen. Det blev startpunkten för den svenska flyghistorien. En helg i slutet av augusti var Gärdet på nytt fyllt av folk som beundrade flygmaskiner, den här gången för att fira 100-årsjubileet med en flygfestival.

Både på lördagen och söndagen flögs en kopia av den Bleriot av duk och trä som bevisade att människan med hjälp av ingenjörskonst även kunde erövra luftrummet. Den vingliga färden fick nog de flesta i publiken att hålla andan, precis som för 100 år sedan, när den bräckliga farkosten sakta tog höjd och gjorde flera ärevarv över fältet. Dessa luftens pionjärer från förra seklets början som experimenterade med aerodynamikens fundamenta dog sällan en naturlig död, men de banade vägen för alla de luftfartyg som förevisades under Flygfestivalens två hektiska dagar.

Glädjande nog fanns även både skärmflyg, hängflyg och paramotor representerade – både i luften och i olika montrar. Dessvärre var vädret inte optimalt, men det blev i alla fall en kortare rundflygning med paramotor och även

balansering inför publik. På lördagen stod även en vinsch från Skyadventures stand-by med pilot ikrokad och allt, men en försening i programmet gjorde att vinschningen fick avblåsas. Sanning att säga märktes det att skärmflygningen inte var särskilt prioriterad av KSAK som hellre ville visa upp sina gamla plåtkärror – men så kanske det alltid är när nymodigheter försöker ta plats:-).

Intresset vid montrarna var dock stort även om det troligen bara var en tiondel av de utlovade 200 000 besökarna som kom dit.

Festivalen på Gärdet var ett gyllene tillfälle för oss skärmpiloter att synas på, då de flesta besökarna redan bar på sina egna drömmar om att kunna flyga. Framförallt var det tydligt att det är intresset för paramotor som är på stark frammarsch just nu.

Den här gången var det Anders Eriksson på Backyard Sweden som tillsammans med SSFF stod för den övergripande planeringen. Förhoppningsvis blir det fler flygfestivaler framöver där vi kan visa upp vår fantastiska sport.

Lars M Falkenström

Heinrichs vann EM i häng

10-24 juli var det dags för de europeiska mästerskapen i hängflyg (klass 1 flexvinge). Mästerskapen hölls i spanska Agér och det flögs totalt nio tasks. Vinnare blev österrikaren Gerolf Heinrichs, följd av landsmannen Tom Weissenberger och ungraren Attila Bertok. Bästa kvinna blev Julia Kucherenko (Ryssland). Tyvärr deltog ingen svensk pilot.

Mer information och hela resultatet finns på: www.ager2010.com

Helgesen vann Pre-Worlds

Pre-Worlds i skärmflygning hölls i spanska Piedrahita i juli. Fem tasks flögs på mellan 59 och 155 kilometers längd. Total vinnare blev vår norske broder Ronny Helgesen. Grattis! Belgaren Wim Verhoeve knep silvret och Raul Penso från Venezuela tog brons. Ronny, Wim, Raul och alla de andra som placerade sig bland de elva första flög alla Ozone Mantra R10.

Värt att nämna är också att norrmannen Bjornar Trondsen kom elva (han vann för övrigt ett task). Den enda svenska deltagaren var Anna Rydh som placerade sig på plats 118 av totalt 136 tävlande.

Mer information och resultat finns här: www.piedrahita2011.com

Triangelrekord för häng

FAI har registrerat ansökan om ett europeiskt distansrekord i triangel för hängflyg klass 1. Det är österrikaren Thomas Weissenberger som flugit 345,4 kilometer med sin Moyes Litespeed 3.5. Rekordflyget gjordes den 3 juli vid Hochfelln/Kellerkops i Österrike. FAI måste godkänna flyget innan det blir ett officiellt rekord.

Världsrekordet i samma klass ligger på 357,1 kilometer och hålls av tjecken Tomas Suchanek sedan december 2000.

Tyngre bagage hos SAS

SAS (och flera andra stora flygbolag som t ex KLM) har ändrat sina bagage-regler. Från och med 1 oktober får du bara checka in en väska med en vanlig Economy-biljett. Å andra sidan får den väga 23 kilo mot tidigare maxvikt på 20 kilo. Mer info på www.sas.se/sv/Allt-om-resan/Bagage/



DELTA
...the Secret is in the Design.

Ozone Sverige: www.skysport.se

Next Generation XC Performance - BBHPP Technology for Sport Class XC Flying

In 2010, Ozone is taking a new and significant step forward with the release of the Delta. Born from a revolutionary leap in paraglider design, the Delta contains next generation design elements which have been proven at the highest levels of international competition. The Delta features the most advanced profile that we have ever applied to the sport class and a highly optimised line plan with 31% less drag than its predecessor. These performance breakthroughs are built on the solid foundation of a moderate aspect ratio, meaning a new level of glide performance and stability in active air in the LTF 2 / EN C class has come without any sacrifice of comfort or safety.





Nyhet!

Trike, Xenit

Motor: Simonini G24 eller Mini 3
Kolfiberprop. 150cm
Tryckkraft: 95 till en bra bit över 100kg!
Otroligt välbyggd, med kraftig bur.
Vikt: 58 Kg.
Mono eller Tandem utförande
(Tandem versionen kan givetvis också flygas av en person)

Kan nu fås med Simonini Mini 3 motor på 36 hästar!
Ger då ett tryck på en bra bit över 100kg!



Paramotor, JET

Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller
Motor: Top 80, 80cc
Centrifugalkoppling / växellåda
Bränsletank: 16L
Vikt: 20 kg



Paramotor, RACE C

Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller
Motor: Fly100evo, 100cc
Centrifugalkoppling / växellåda
Bränsletank: 16L
Vikt: 22 kg



Paramotor, Kompres och Kompres Magic

Motorer:
Kompres: Black Devil M25 172cc
Kompres Magic: Bl. Magic 119cc
Centrifugalkoppling / remdrift
Bränsletank: 16L, 22 resp. 23 kg

Paramotor, Max

Finns med bur för 100 eller 130 cm's propeller
Motor: Simonini G24, 206cc
Direktdrift med rem
Bränsletank: 16L
Vikt: 26 kg



Detta är motorn för dig som behöver mycket kraft till ett bra pris. Det finns inget som slår rena kubik i styrka/vridmoment. OBS, Max har nu en nyutvecklad propeller som standard, ej den äldre som på bilden...

De flesta av Flyproducts paramotorer kan beställas med låga infästningar från fabriken. Nätet går in mot centrum på alla modeller vi importerar till Sverige.



Paketpriser på Flyproducts motorer med Powerplay skärmar! Se vår hemsida...

Generalagent i Sverige:

www.aerosupply.se

Tel: 040-221700

aerosupply@telia.com



TEAM 5

RED LTF 2

En av marknadens bästa xc-skärm i LTF-2.
Toppkvalité, prestanda och direkthandling.
Finns för demoflygning i storlek S och M.



Pro Designn

THEMA 2 LTF 1-2

En fantastiskt kul och säker skärm att flyga.
Hög prestanda, kvalité och direkthandling.
En dröm för Dig som vill kurva termik.



Aircotec
Bräuniger
Charly
Flymaster
Pro Design
Team 5

www.rpmSport.net

NYHETER

Tokig norrman d-baggar från sig själv!



Pål Hammar Rognøy

Pål Hammar Rognøy är den glade norske akropiloten som på grund av kärleken till slut hamnade i Åre. Något som gjort att akroflygningen där har fått ett rejält uppsving.

Under ett par härliga sommarkvällar provade Pål fram sin egen variant på d-bag. Att "d-bagga" är helt enkelt att starta med skärmen packad i en väska, som en fallskärm ungefär. Starttekniken

används av akropiloter och då huvudsakligen på tävlingar eller shower där man startar från helikopter. Men det händer också att det görs från tandemskärmar.

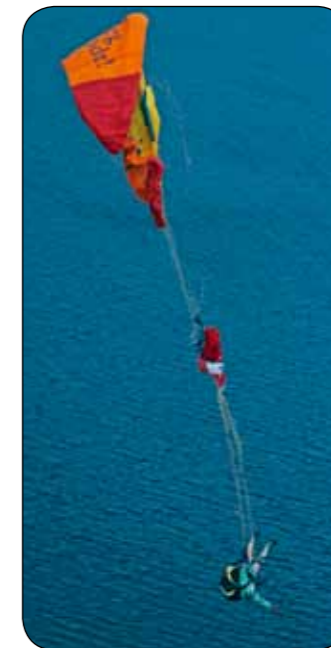
Pål har funderat på sin variant sedan 2004 då han lärde sig hur man packar d-bag av Francois Bon. Nu var det dags att prova över Åresjön, ivrigt påhejad av den lokala armadan av glada flygare.

En skärm fästs på ovansidan på d-baggen och det är den skärmen Pål flyger ut med. Förlängning av bromsarna är enda modifieringen. I och med Påls placering bakom den packade skärmen på vägen ut är sikten framåt rätt usel. Väl ute över sjön löser Pål ut två sprintar som gör att han faller ner från d-bagen och när li-

norna sträcks kommer luft in i skärmen som då öppnar sig på samma sätt som en nödskärm.

Påls första försök resulterade i ett litet dopp i Åresjön då det tog lite tid att få ordning på skärmen. Andra försöket gick bättre trots att en kravatt infann sig efter öppning. Pål stallade ut kravatten och flög in och landade på Draklanda. Stunt utförd med gott resultat! Pål var med största sannolikhet först med att d-bagga från sig själv. Han lovar att fler idéer på stunts finns i hans huvud men de förblir hemliga tills han provar dem ;-).

Text och foto: Fredrik Gustafsson



Svenska framgångar i PWC Portugal

Borlänge-piloten Magnus Eriksson deltog i PWC-deltävlingen (Paragliding World Cup) i portugisiska Linhares i augusti. 102 deltagare flög tre heat, där det första var respektingivande 104,2 kilometer långt och de andra två 52,5 kilometer samt 65,6 kilometer.

Magnus flög mycket bra och kom totalt på delad 24:e plats tillsammans med norrmannen Bjornar Trondsen. Vann gjorde fransmannen Lucas Bernadini. Alla tre flög för övrigt Ozone Mantra R10 (Magnus på trelinorsvarianten, de andra på tvålinors).

Det fina resultatet har tagit Magnus

Eriksson till toppen av den svenska rankingen, baserad på FAIs världsranking. Som tvåa ligger Australiensvensken Matts Eliasson, följt av Olov Nydahl.

Med lite tur har Magnus Eriksson och kanske också Matts kvalificerat sig till PWC superfinal som hålls i Denizli, Turkiet, 21 september-2 oktober. Deltagande med bra placeringar där kan i sin tur leda till att Sverige får tre, kanske till och med fyra platser på VM i Spanien nästa sommar. Vi håller tummarna!

Text och foto: Marko Wramén



Magnus Eriksson.

111 kilometer XC i Värmland



De lokala piloterna har lagt ner mycket arbete på att utveckla starten på Tosseberg.



Vyn strax efter Åke passerade gränsen mellan Värmland och Dalarna, söder om Kvien.

Den 7 juli blev en rekorddag i Värmland. Smålandspiloten Åke Kindblad kom på besök, startade från Tosseberg och landade inte förrän efter otroliga 110,9 kilometer. Nytt platsrekord och en fin fjäder i hatten för Åke. Här berättar han själv om flyget.

Text och foto: Åke Kindblad

Tosseberg 7 juli 2010. Vi var på hemväg från Norge Cup/Extremveckan i Voss där det mest bjudits på varannandags-väder och ännu längre mellan termikflygen. Så tanken på att få något flyg till innan vi var tillbaka i vardagen på jobbet kändes lockande. Kanske kunde man dra ut på jobbstarten några dagar extra om bara vädret såg lite mer lovande ut? Norges natur står med många fjäll men eftersom det såg ut att mest bli nedflyg så rullade vi vidare hem till Sverige. Att ligga stilla och vänta på väderomslag var inte så lockande.

I takt med att vi kom längre österut övergick landskapet till allt tätare skog och planerna på ett flyg verkade gå om intet för denna gång. Jag började fundera på om man kanske kunde besöka någon startplats i Värmland/Dalarna innan man ofrånkomligt blev förpassad till vinsk för att få termika. Men hur pass begåvat är det på en skala från 1 till 10 att lämna ett land fullt av fjäll för att starta från en liten bergsknalle i obygd och hoppas på "vinst"? Max 1,5 skulle jag påstå. Men nu är ju

allt inte bara kilometer och termikblåsor. Man kan faktiskt hitta fina platser och kanske till och med någon trevlig typ att snacka med också.

Så kom Tosseberg på tal och jag kunde dra mig till minnes att jag sett någon filmsnutt på datorn därifrån. Vad jag kom ihåg är det en ganska liten plats med en ramp att lägga ut skärmen på vid start. Drogs man då bakåt såg den ut att sluta i ingenting! Att döma av ansiktsuttrycket på den startande piloten på filmen var det en inte heltigenom behaglig upplevelse att starta därifrån. Snabbt kom ändå kartboken fram och en ny väg bestämdes - Tosseberg here we come!

Väl på plats står det klart att det lagts ner åtskilliga timmar av ideellt arbete för att kunna få till en startplats. Tack vare goda kontakter med markägaren har man fått tillstånd att ta bort ett antal träd. Men som alltid så kommer det till önskemål att såga ned ytterligare några fler träd, denna gång för att underlätta start när vinden drog från syd.

Rampen avslutas med ett räcke och i mitten en stång med vindstrut. Om man tappar kontrollen i startögonblicket och dras bakåt så fastnar förhoppningsvis skärmen på stången och tappar kraften innan man ramlar av rampen. Får man upp skärmen så gäller det att snabbt bestämma sig innan man är framme vid "the point of no return". Hängflygarna har även de nyligen byggt en startramp men jag vet inte hur mycket den används.

Trots den tidiga timman är det redan några lokala piloter på plats och himlen börjar se fin ut. Men vinden saknas. Dagen fortsätter med parawaiting med avbrott för några nedflyg.

Stämningen är god och för den som blir hungrig eller fikasugen finns det en servering inom bekvämt gångavstånd.

Ny dag och redan piloter på plats när vi kommer upp på starten igen. Snart började det också dra lite. Det dröjer inte länge innan vi ser de första segelplanen för dagen. Det är alltid lite svårt att avgöra om det bär, men så snart den första piloten startat blir det bråttom då alla vill komma iväg innan termiken tar överhand och gör det omöjligt att starta. Det gäller att ta vara på tillfället.

Niklas blir inte långvarig framför startberget. Dagens första stora lyft greppar honom likt en stor hand och vi ser honom försvinna upp. Snart är han borta ur vårt synfält. Det enda som påminner om hans existens är spridda glädjetjut på radion - och där står jag fortfarande kvar på start och väntade på min tur!

När jag efter för mig en evighets väntan äntligen är i luften blir det hangning med små inslag av termik som ibland kan ta mig lite högre, men det där rätta lyftet vill aldrig riktigt infinna sig. Med en stor sjö att passera direkt efter startberget så gäller det verkligen att ha ett bra grepp i termiken för att minska risken att bomba direkt på andra sidan.

Men nu är jag här framför startberget och vill inte termiken komma till mig så får väl jag leta efter den i stället, eller som jag hört någon uttrycka saken "att när inget funkar prova annat i stället".

Det bör gå att hitta termik längre ut mot fälten, problemet är bara att om man misslyckas kanske man inte kan ta sig tillbaka till tryggheten på hanget. Efter några försiktiga trevare verkar

strategin gå hem. Att efter långt sökande äntligen höra varion pipa, först svagt sedan mer och mer panikartat, fyller mig med en lyckokänsla. Christer verkar också hittat något och vi ser båda landningsfältet försvinna under våra fötter.

En stund senare när vi kurvar på bra höjd över sjön avbryts tystnaden av en röst på radion som skriker osammanhängande i full extas något om "Klarälven 1800 m fortsätter mot..." störning skrap tystnad. Detta följs snart av en ny röst "Jag har bombat, är det någon som kan ta bilen och hämta mig på landningen..."

Nästa tanke jag får är att även i skärmflygvärlden är allt bra orättvist ibland. De skulle kännas rätt surt om man inte kom längre än första glidet men idag hinner jag inte få dessa tankar innan varion får nytt liv. Det jag hinner tänka är att är detta sista byn jag passerar och var fa... ligger nästa hus? Ja, ja det finns vägar långt där nere, hoppas bara att det inte är låsta skogsbilvägar.

Jag vet att Christer är någonstans framför mig men jag tappade bort honom ganska tidigt. Det hade kanske varit bra att hålla ihop för en grupp flyger alltid bättre än en ensam pilot. Vid ett tillfälle ser vi varandra, men han är på väg bort medan jag måste ligga kvar och tanka höjd en stund. Kilometer blir till mil och snart kan jag skymta Klarälven långt där framme. Bebyggelsen är tillbaka men när jag passerat älven är det åter vildmark som snurrar under mig. Allt eftersom tiden går blir det lite av rutin att titta ner och leta vägar och hus när jag kurvar.

Vad händer runt omkring med molnbilden? Det är bra att ha

koll när man är på väg upp för när man är i molnbas är det svårt att se vad man ska satsa på.

Jag ger mig av på glid på nytt. Väntar, försöker känna var termiken finns och hoppas på att varion ska vakna på nytt.

Kartsidan på min GPS brukar jag ställa in så att den bara visar lite detaljer för att det inte ska bli rörigt på skärmen eller eventuellt sakta ned uppdateringen när man kurvar. Idag är problemet snarare det motsatta. Jag ser samhällen på marken men inget på displayen. Många har sett min GPS-petmojäng genom åren: en avkapad blyertspenna med suddgummi i ena änden, fastsatt i en liftkortsjojo. Med petmojängen är det mycket lättare att trycka på rätt knapp när man har vant på händerna. Nu sitter jag här högt uppe i min ensamhet och justerar om GPSen till mycket detaljer och stor text på minsta lilla by i förhoppning att lättare kunna delge min position över radion.

Att ha en coach under ett långflyg är helt obetalbart. Här har jag nästan oförskämt bra förutsättningar. Min fru Ingegerd håller kontakt med mig under hela resan och tar sig an uppgiften att ringa flyget och prata om vår belägenhet. Man kan ju undra vilka tankar som först för genom huvudet när någon trafikledare får höra något i stil med "hej jag heter Ingegerd och ett par skärmflygare är på gång och jag skulle vilja ha hjälp med att öppna lufttrummet". Men hon blir vänligt bemött, slipper få luren i örat och kontakten fungerar.

Jag flyger vidare utan att tänka allt för mycket på praktiska saker som kan bli jobbiga om man råka landa lite avsides. Någon gång blir jag lite betänksam men sen ser jag några hus-

vagnar, och då borde det gå en väg dit. Strax därefter börja varion låta på nytt och orosmolnet försvinner. Så småningom kommer jag åter till bebyggda trakter och passerar Äppelbo och Dalälven. Strax har jag Vansbro i sikte. Dala Järna verkar vara den sista utposten innan sjöar och ödemark helt tar över utsikten på nytt.

En stund senare, trots hyfsad höjd men inte så mycket kvar på dagen och med ödemarken framför mig, så växer beslutet fram att ta en 90-gradare mot en liten väg som ligger cirka en halvmil bort. Där landar jag på ett kalhygge 75 meter från vägen.

När jag som bäst håller på att packa skärmen mitt i ingenstans hör jag någon tilltala mig. En man med cykel står där, munnen den går men jag fattar först ingenting. Jag undrar om det är dialekt eller kan han komma från en "annan del av Köping"? Jag försöker svara på frågor och sen tar han sin cykel och försvinner lika snabbt igen.

Efter att ha packat klart skärmen får jag lift in till Vansbro med första bilen som passerar. Min räddare driver pizzeria Dido i Vansbro så det passar utmärkt med lite mat medan jag väntar på upphämtning.

Christer hade landat efter runt åtta mil och även han fick lift till Vansbro.

Ett stort tack till Ingegerd och Bernt som snart dök upp på pizzerian där vi sammanfattade flygdagen!



Med rekordflyget har Ove god chans att vinna den lokala Tossetrofén.

Ove Kindblad

Ålder:	54 år
Bor:	Växjö, Småland
Började flyga:	1989
Skärm:	Airwave M5
Personbästa:	Out and return 100 kilometer Fri distans nu 110,9 kilometer!
Nästa mål:	Att flyga så länge det är skoj, och det är det fortfarande efter 20 år!

Flygfakta

Flygdatum:	2010-07-07
Start/landningstid:	12:39:23 - 16:56:04
total flygtid:	4:16:41
Startposition:	N 59° 58' 23" E 13° 5' 14"
Landningsposition:	N 60° 38' 48" E 14° 34' 22"
Max./minhöjd:	2290meter/313 meter
Maxhastighet:	73 kilometer i timmen
Max/min stighastighet:	3.20/-3.22 m/s under 60s
Total distans i rak linje:	110.9 kilometer

Foto: Marco Wramén



16 år och bäst på akro i Sverige

Fredrik Gustafsson har fått en pratstund med akro-rookien Emil Selin, som knyckte SM-bucklan framför näsan på akro-Sverige.

Text och foto: Fredrik Gustafsson, www.carpe-diem.se

Att Emil skulle bli skärmflygare hade jag förstått långt innan jag släppte iväg honom från Hummeln första gången. Jag flög tandem med Emil några gånger och det märktes att han bara väntade på att få flyga för egen maskin. Han ville inte vänta länge till! Flygglädjen fanns där långt innan han fick flyga själv.

Började flyga som 14-åring

Emil fick redan som 14-åring dispens av förbundet för att gå skärmflygkurs. Det visade sig vara klokt av förbundet. Sky-sport i Åre hade äran att ge honom grunden och sedan fortsatte Emil flitigt att samla flyg i Åre. Han lärde sig genom att spendera tid med det lokala flygargänget och flyga så mycket tiden tillät.

Redan under hans första sommar som pilot riktades hans blickar mot akroflygningen. Åreklubbens inköp av båt och det faktum att alla aktiva akropiloter i Sverige då bodde i Åre gjorde att han kunde studera den typen av flygning på nära håll. Utvecklingen i hans flygning gick rätt fort uppåt. Och flygningen gick brant neråt...



Emil Selin.

Vi som håller på med akro och dessutom känner Emil var glada över att ha en ung och entusiastisk skärmflygare som sprider energi i vårt gäng. Självklart ville vi att han skulle flyga en hel del innan han gick på akro-linjen men att han skulle börja flyga avancerat var det inget tvivel om. I fjol sommar gjorde han fullstalls över Åresjön som om han aldrig gjort annat. Han var redo för mer...

Hårdsatsning 2010

I år var det dags. Med ny skärm, en Ozone Octane FLX 22 (Emil satte planator för att få ihop pengar till skärmen) och ny Supair akrosele med dubbla nödisar var vägen öppen för Emil. Han gjorde SAT på andra försöket, tränade höga wingovers under översyn av hela akrogänget i Åre, kämpade med att lära sig heli och nu senast satte han tumble. Pål Hammar Rognøy var "barnvakt" en vecka för Emil och tog med honom på en tävling i Norge där han gjorde sitt första D-bag dropp. Först från tandem och sedan även från helikopter. Unge herr Selin fick inte vara med i tävlingen men han var med på expression session som han med en spektakulär vattenlandning vann! Större delen av sommaren 2010 tillbringade Emil i Åre. Familjen hyrde boende 20 meter från Draklanda. Det gav många träningstillfällen och nu har Emil ett digert sortiment i sin trickspåse.

Så när Downteam Challenge gick av stapeln var det inte direkt en överraskning att Emil gick och vann den svenska delen. Svensk mästare 2010: Emil Selin, 16 år.

Jag passade på att fråga varför han pysslar med skärmflyg och då speciellt varför det blev akro?

– Äh, det började med att pappa Ronny och hans sambo Pernilla började flyga, sen så var jag med på alla flyghelger



Han lär sig nog vad som är fram och bak så småningom.

och resor. Jag fick inte flyga själv men jag kollade på och flög lite tandem. Redan då visste jag att jag ville flyga akro eftersom det var det roligaste att titta på. Nu ska jag följa med svenska landslaget till Aurland för Norge cup. Det är den sista akrotävlingen för denna säsong, fast sen blir det ju träning i höst och vinter inför den kommande sommaren.

Nåå Emil, din förgrymmade unge, vad ska du bli när du blir stor?

– Just nu går jag på byggprogrammet i Östersund men jag hoppas på en framtid inom akro och skärmflygning...

Troligen gör Emil Selin fler tricks till nästa sommar och förmodligen kommer han att köra ett gäng tävlingar både i Skandinavien och Europa. Fast framför allt så kan det vara så att Emil blir en inkörssport för fler ungdomar till vår sköna livsstil.

Läs mer om akro-SM på nästa uppslag.



Resultat SM i akro

1. Emil Selin
2. Martin Kjellman
3. Axel Knutsson
4. Mikael Kjellman
5. Tobias Hinas
6. Martine Eng

SM-vinnaren Emil Selin i full fart.

Downteam Challenge 2010

Efter 2009 års braksuccé var förväntningarna stora inför årets upplaga av akrotävlingen Downteam Challenge i Åre. Och 2010 stod upp till dessa förväntningar!

Text och foto: Fredrik Gustafsson, www.carpe-diem.se

Precis som i fjol var det en kombination av de officiella svenska mästerskapen i akrobatik för skärmflyg samt en Norge cup-tävling i samma arrangemang.

I ärlighetens namn ligger vi svenskar lite efter norrmännen i akro. Norge har en större bredd på sina akropiloter, fast med en ung skara piloter närmar sig nu Sverige med raska steg.

Under tävlingen i Åre fick vi bland annat se infinite tumble och rytmisk SAT, kombinationsövningar som SAT till heli med mera. Det var kort sagt väldigt hög svårighetsgrad på flygningen.

Pål och Pernilla Hammar Rognøy drar ett jättelass när de roddar tävlingarna tillsammans med ett härligt gäng volontärer. Akro lockar publik och press, något som skärmflygningen behöver.

Norrmännen dominerade

Tävlingen flöt i övrigt på så bra man kan önska. Sex omgångar på fyra dagar är mycket väl godkänt. Vädret var som vanligt vid Downteam Challenge i det närmaste episkt!

Vann tävlingen gjorde Ove Tillung välförtjänt före Rolf Dale och Kjartan Andvik, alla tre norrmän. Av sjutton deltagare var sex svenskar, den första först på tionde plats.

I de svenska mästerskapen stod striden mellan fjolårets mästare Martin Kjellman och nytilskottet Emil Selin. Kampen var hård och poängen som skilde de bägge var få.

16-åring ny svensk mästare

Till slut var det unge Emil Selin som drog det längsta strået och därmed kunde titulera sig Svensk mästare i akrobatisk flygning med skärm år 2010. Tvåa blev således Martin Kjellman och på tredje plats hamnade Axel Knutsson. Övriga resultat återfinns på www.downteam.com/challenge2010.

Alla piloterna bjöd publiken på en suverän show, och alla piloterna borde stått överst på pallen... Swoopshowen på/i dammarna vid Skysport är fantastiskt underhållande och flottlandningarna leder ju till en del härliga vattenlandningar. Publikvänligt så det förstår!

Pernilla och Pål tackar alla piloter, volontärer, sponsorer och publik för en suverän vecka! De meddelar också att 2011 blir ännu bättre, större event med samma goda väder ;-).

Ni som inte var här i år, boka in första helgen i augusti 2011. Kom till Åre och njut av flygning, akroshow, party och en allmänt skön skärmflygarstämning.



Den totale vinnaren Ove Tillung kör tumble.



Publikfriande akrotrick kallat ubåt.



Close but no cigar - arrangören Pål gnuggar flotte.



Glada vinnare.



Utom tävlan.



Starten i Åre.

Nordiska mästerskap över norska fjäll

Det var minst tio år sedan sist, men i år hölls de svenska och nordiska mästerskapen i skärmflygning i just Norden. Närmare bestämt i norska Vågå. Följ med en rookie på hans första tävling!

Text och foto: Marko Wramén
Foto denna sida: Fredrik Gustafsson

Högfjällsmiljö över Juvasshytta med Norges högsta berg Galdhøpiggen i bakgrunden.

Jag var nog inte ensam med att vara försiktigt pessimistisk när det gällde möjligheterna till att få en bra tävling i Vågå, Norge. Alla vet vi hur lynnigt skandinaviskt sommarväder är och Vågå är dessutom känt för att vara ett blåshål. Första morgonens samling vid norrmännens fina Rikssenter för flygsport bekräftade också farhågorna – kraftiga vindar höll oss alla på marken.

Men sådana här arrangemang handlar nästan lika mycket om det sociala som om själva tävlandet, i alla fall för oss mindre erfarna piloter. Så vi var många som använde tiden till att återknyta kontakten med pilotvänner från när och fjärran, och till att lära känna nya trevliga människor. Och piloter fanns det gott om – mer än 90 deltagare från nio länder är med i resultatrullorna, varav 25 svenska (men fler fanns på plats).

Eftersom det här var min första tävling hade jag mycket att lära om hur allt fungerar, och det var också just därför jag rest hit, för att ha kul, för att träffa folk och för att se och lära.

Task 1 – bitande kyla

Andra dagens briefing berättar om fortsatt starka vindar, men ändå finns det hopp om att vi ska kunna flyga på eftermiddagen. Efter ett par timmars väntan bussas vi iväg till Raubergstulen, ett kafé på 1000 meters höjd i högaltin terräng inte så långt från Norges högsta berg, Galdhøpiggen (2 469 meter över havet). Vädret är ruggigt och medan de flesta passar på att klippa en våffla i stugan börjar det snöa utanför. Snö mindre än två veckor före midsommar!

Men tävlingsledningen, som består uteslutande av norrmänn, är optimistisk och snart sitter vi i bussarna igen, på väg upp till startplatsen Juvasshytta, mer än 1600 meter över havet. Här får vi sörlänningar ännu en chock i form av snöfält och temperaturer nära noll. Kanske är jag bara naiv, men jag har inte packat vinterutrustningen för en tävling i mitten av juni. Så det är bara



att börja huttra och göra åkarbrusor. Andra piloter (märkligt nog bara de som bor norr om polcirkeln eller uppe i bergen) packar upp tjocka dunjackor och ser oförsäkrat varma ut. Det visar sig också att det svenska alpina juniorlandslaget är här på träningsläger i utförsåkning – bara någon kilometer bort bjuder en stor glaciär på fin sommarskidåkning. Bortsett från kylan är det en underskön plats med fantastiska vyer över den gröna dalen och de högaltina och snöklädda platåerna runtomkring.

Efter lång väntan hålls briefing och ett task deklarerar – totalt 60,9 kilometer långt via en startpunkt och sex vändpunkter. Startcylindern ligger strax till höger om (öster om) den stora startplatsen och öppnas 15:30. Första waypoint ligger runt elva kilometer västerut längs dalen och väg 55. Sedan bär det av tillbaka till startområdet och så ännu en vända tillbaka i samma dal och upp till en glaciär innan man slutligen ska flyga ut ur dalen och fortsätta nordost mot målet strax bortom Lom. Jo jo.

De som startar tidigt får bra lyft och ligger högt och fint inför startskottet. Självtvekar jag lite för länge och när jag väl startar lyckas jag inte riktigt hitta det bästa lyftet. När starten går har

jag fortfarande inte flugit in i startcylindern och ligger alldeles för lågt. Det är här jag gör dagens största misstag på typiskt nybörjarmanér. Istället för att ligga kvar där det bevisligen finns lyft och vänta in en bra blåsa upp till vettig höjd så fortsätter jag ut, stressad av starten. Let's face it – på min DHV 1-2:a har jag ändå ingen chans när det gäller hastighet, med min bristande erfarenhet handlar det istället om att komma så långt som möjligt längs banan.

Nåja, man lär så länge man lever. Jag skrapar mig fram på mycket låg höjd och lyckas faktiskt ta första vändpunkten längst in i dalen – mitt mål för dagen. Men när jag vänder upp mot vinden för att flyga tillbaka är motvinden alldeles för stark och jag är för lågt. Efter att mer eller mindre stått still ett tag och kämpat siktar jag in mig på ett säkert fält i dalen och får landa på halv speed.

Sedan står jag nere i dalbotten tillsammans med en norsk olycksbroder och ser alla de andra kämpa sig fram i motvinden, tillräckligt högt för att undvika dalkompressionen. 24 piloter når mål med norrmannen Anders Baerheim först och Larsa Jons-

Vidsträckt utsikt från startplatsen vid Juvasshytta.



Det var många som fick vänta på vind vid Juvass.



Briefing på Volestarten.



Svenska piloter lägger upp taktiken.

son trea och därmed främst bland svenskarna. Jag kommer trots allt inte sist (om än med bara fem piloters marginal).

Task 2 – soliga glaciärer

När jag på morgonen promenerar ner till en av Vågås sportbutiker visar det sig att jag inte är ensam om att ha gått upp tidigt för att köpa varmare kläder. Underställ, handskar och mössor har en strykande åtgång till handlarnas förtjusta förvåning.

Senare under dagen bussas vi återigen upp till vackra Juvasshytta, men termiken är inte igång än och startplatsen öppnas inte förrän 15:45 med startskott 16:45 – ett tecken så gott som något på hur långt norrut vi är, när man räknar med att kunna termika långt in på kvällen.

Dagens bana 67,9 kilometer lång (enligt resultattabellen, det står 72 kilometer på starttavlan) med målgång vid Rikssentret i Vågå. Mitt mål för dagen är att i alla fall ta två vändpunkter, men med tanke på att vändpunkt två ligger mer än 40 kilometer ner längs banan så vet i katten...

Starten är på samma ställe och första waypoint är återigen i andra änden av dalen. Men idag är det motvind direkt. Klarar man första vändpunkten är det bra, då har man ju medvind resten av dagen, men först ska den klippas. Idag startar jag tidigare och får mycket bättre höjd. När startskottet går svishar ett helt gäng R10:or iväg med svindlande hastighet. Jag tuffar på i min egen takt och blir omflugnen då och då. Men vad gör det när man har rimlig höjd och kan njuta av ett storslaget landskap? Banan tar oss över glaciärer och snötäckta högplatåer och jag

är väldigt glad att jag köpt extra vantar och klädde på mig alla kläder jag har med mig.

Efter metodiskt om än långsamt flygande kniper jag första vändpunkten och kan nu äntligen vända och flyga medvind. Det ser ut som om jag är bland de absolut sista, men jag saknar flera piloter som är lite mer i min erfarenhetsklass, var är de? (Efteråt visar det sig att de inte lyckades penetrera motvinden från start och tvingats landa där).

Nu går det helt plötsligt undan och jag kan luta mig tillbaka och njuta av åkturen. Men när startplatsen passerar under mig är det hög tid för beslut. Hur passera de djupa och smala dalgångar som ligger i banans väg? Jag siktar på en liten topp på andra sidan dalen som lokala piloter rekommenderat, men upptäcker snart att jag inte kommer att nå den. Under mig är en brant och skogklädd dal utan landningsplatser. Huj. Med viljestyrka och målmedvetenhet klamrar jag mig fast på solsidan och gnetar mig sakta upp och ut. Så ser jag en liten högplatå med några stugor. Här kan jag landa, även om det blir långt att gå. När jag närmar mig får jag små enstaka blipp på varion – hurra! Jag klöser mig fram längs kanten med bara naglarna (så känns det i alla fall) och lyckas ta mig runt bergskanten förbi det okända smala passet Flåklipa. Nu är klockan nästan sju på kvällen och termiken blir allt svagare. Men med vänlig hjälp från några rovfåglar ute på jakt efter kvällsmat hankar jag mig fram ytterligare 16 kilometer och förbi andra vändpunkten innan gravitationen vinner kampen och landningen blir oundviklig.

Tjoho! Mitt mål för dagen är uppfyllt och vilken revansch för igår – idag har 29 piloter bakom mig i resultatlistan. Okej, okej, jag har väldigt många fler framför mig och mitt flyg tog knappt tre timmar medan dagens vinnare Ronny Helgesen flög hela banan på två timmar prick och då flög han också 21 kilometer längre. Bäste svensk blir Matts Eliasson på fjärde plats och totalt tar sig 24 piloter i mål. På kvällen är det många som med

lysande ögon återberättar sina upplevelser från flygningen över Norges vackra vildmark.

Task 3 – start från Vole

Idag är prognosen en annan, med starkare vindar och mer moln. Dags att prova den lokala startplatsen Vole, precis ovanför rikssentret i Vågå. Istället för att starta på 1 600 meters höjd i snöklädd alpin terräng står vi nu på 1 040 meters höjd och blickar ut över ett grönt landskap med dalar och berg.

Banan blir 67,9 kilometer lång via fyra waypoints. De som startar med en gång och har snabba skärmar får en fördel idag. Vinden är stark och lyftet till att börja med svagt så det blir trångt framför start. När skottet går sticker spetspiloterna medan vi andra fortfarande gnetar för att få lite höjd. Redan nu ser jag folk lågt i dalen. Till sist kommer jag högre tillsammans med ett par andra piloter och vågar mig på en dalkorsning.

Direkt efter start tvingas man välja väg mellan tre alternativ. Jag tar det öst-sydöstliga spåret vilket innebär två dalkorsningar på rad. När jag når andra sidan efter den andra korsningen är jag lågt och går direkt mot ett par klippor som borde ge fint lyft. Men här händer ingenting. Ett par andra piloter som korsade samtidigt som mig valde en annan väg, och se där, där fanns det lyft. Hmm. Jag borde vetat bättre än att försöka hitta stig på egen hand, men det såg så mycket bättre ut dit jag flög än i deras riktning.

Så medan jag skrapar fram längs bergskammen susar de an-

dra förbi på hög höjd. Snart har jag nått ut till Sjoa där tre dalar möts och det krävs en lång korsning för att kanske hitta lyft på andra sidan. Men nu har molnen rullat in och dagen dör. Strax står jag på backen efter 1 timme och 22 minuter i luften och 31 kilometer av banan. Nåja, jag gjorde mitt bästa och det var ingen lätt dag, något som bekräftas av att jag idag har 35 piloter bakom mig i resultatlistan.

Om vi istället tittar på de som har lite bättre koll på vad de gör så vann Ronny Helgesen återigen dagen på supersnabba 1 timme och 16 minuter. Larsa Jonsson kom tvåa bara en minut efter och totalt nådde bara 13 mål. Fyra till, däribland Fredrik Lindholm, nådde nästan ända fram men tvingades landa bara några hundra meter kort. Förtretligt.

Task 4 – turbulens

Återigen åker vi upp till Vole, men idag ser himlen oroväckande ut med stora vågmoln vid horisonten. Men task-kommittén har flugit här förr och är övertygade om att vi ska kunna tävla idag också, bara vi kommer iväg snabbt. Det blir således en kvick briefing och sedan öppnar startfönstret nästan med en gång för en 56,3 kilometer lång bana. I hastigheten glömer en lång rad piloter att skriva på startlistan (något som krävs enligt de lokala reglerna för att få ett giltigt flyg). Själva ska jag precis starta när debaclet uppmärksammas på radion och jag hinner skriva på. Många andra är emellertid redan i luften och tillåts flyga ändå, något som det senare lämnas in en protest mot (som avslås).

Vinden är stark redan på start och det blir väldigt trångt på

Svindlande vyer över starten vid Juvasshytta och bort mot Flåklypa under task 2.



Vinnaren av de nordiska mästerskapen, Ronny Helgesen, startar från Vole med sin R10.2.



hanget framför startplatsen. Till sist har jag gnetat mig upp till strax ovanför antennerna, högre verkar det inte gå att komma. Så går starten och fältet splittras. Några drar iväg, andra försöker fortfarande vinna höjd. Jag drifrar med en liten blåsa och rör mig sakta ner längs banan. Många är lågt i dalen och det ser inte skoj ut att landa därnere i den starka vinden.

Vi är många som når slutet av Vågårusset (startberget) ganska lågt och där hamnar i våldsam rotor-turbulens. Tala om ju jutsu-flygning där armar och ben far åt alla håll i försöken att hålla vingen öppen.

Men jag kommer ut ur rotorn och flyger istället in i fett lyft – två dalar går ihop och bildar konvergens. Nu stiger jag snabbt samtidigt som GPSen visar en hastighet på upp till 76 kilometer i timmen. På en DHV 1-2:a utan att trycka speed! Framför mig ser jag hur dalen smalnar av vid Otta och på radion hör jag om hur någon har kastat nödskärm. Okej, det är dags att avbryta och gå ner och landa.

Det blir totalt 21 kilometer av banan, vilket visar sig vara längre än de flesta (jag får plats 33) men många har valt att inte starta på grund av förhållandena. Bara fem piloter går i mål, med norrmannen Ole Jonny Rønneberg först och Larsa Jonsson tvåa. Jag träffar norrmannen som kastat nödis i retrieve-bussen och han är hel och fin, skönt att veta.

På kvällen lämnas en protest in mot att uppgiften aldrig avbröts, och tävlingsledningen ogiltigförklarar tasket i efterhand. Det resulterar i en motprotest som påpekar att ska det avbrytas ska det göras under flyget, inte en halv dag efteråt. Dagen efter blåser det för mycket och istället låter ledningen piloterna rösta om processproceduren. Det slutar med att en pilotkommitté med en pilot från varje nordiskt land godkänner heatet (och giltigförklarar flygen för de som glömde skriva på startlistan före flyget). De flesta verkar vara nöjda med resultatet och eftersom vädret ser kasst ut även för de kommande da-

garna tidigareläggs prisutdelning och avslutningsfest. Gladast är Ronny Helgesen, som vinner hela Nordic Open, för vilken gång i ordningen är oklart, men många är det. Han blir också nordisk och norsk mästare. Bara åtta poäng bakom Ronny hittar vi Larsa Jonsson, tvåa i Nordic Open och silvermedaljör i Nordiska mästerskapen. Grattis! Anders Baerheim blir trea.

I svenska mästerskapen står Larsa också som vinnare, 118 poäng före Fredrik Lindholm och 512 poäng före trean Matts Eliasson. Gratulationer till fina prestationer alla tre!

Sammanfattning

Det var väl ingen, inte ens tävlingsledningen, som i förväg trodde att vi skulle få fyra heat, varav tre med hög kvalitet. Men vi hade vädret med oss, organisationen gjorde ett bra jobb och alla piloter höll sig skadefria, trots ett par trädlandningar och nödiskastet. Så visst går det att hålla tävling i Norden, bara man har en himla tur med vädret.

Och från mitt eget rookieperspektiv, hur var det? Lärorikt! Skoj! Utmanande! Jag kan definitivt rekommendera att prova på tävling – att flyga efter en uppgift och inte bara på måfå tvingar dig att ta fler beslut i luften, vilket är utvecklande. Och med så många duktiga piloter runtomkring både på marken och i luften finns det mycket att lära. Dessutom är det ett bekvämt sätt att flyga på – boende, transporter, vädertjänst och till och med sociala aktiviteter är ju redan fixade. Det är lite som att åka på skärmflygscharter! Norrmännen har också all rätt att vara stolta över sitt fina rikssenter, med landningsfält, boende och annan flygvänlig infrastruktur.

Att sen mitt resultat blev så ynkligt skyller jag på poängberäkningens mysterier, jag menar, jag hade ju massor med piloter bakom mig i alla heat utom det första, ändå finns de flesta framför mig i slutresultatet ;-).

Resultat SM 2010

1. Lars Anders Jonsson	3098
2. Fredrik Lindholm	2980
3. Matts Eliasson	2586
4. Ulf Nylander	2079
5. Fredrik Gustafsson	1907
6. Magnus Österberg	1822
7. Per Suits	1776
8. Stefan Rolén	1760
9. Olov Nydahl	1640
10. Magnus Eriksson	1523
11. Lars M Falkenström	1480
12. Rasmus Persson	1438
13. Åke Kindblad	1399
14. Håkan Lindqvist	1366
15. Janne Järnesjö	1217
16. Tobias Hlnas	1157
17. Anna Rydh	1143
18. Johan Svärd	1109
19. Mats Andersson	1096
20. Marko Wramén	855
21. Tor Jansson	708
22. Lennart Westerberg	678
23. Olle Gustafsson	545
24. Fredrik Lotse	505
25. Jenny Persson	456

Fullständiga resultat finns här:
www.nordic-open.eu/2010

Hur göra Nordic Open nybörjarvänligt

En viktig fråga som kom upp under det avslutande pilotmötet är hur vi ska kunna behålla Nordic Open som en nybörjarvänlig tävling där piloter som vill prova tävlingsflygning kan göra så i en säker miljö. Vill vi rekrytera fler piloter till sporten och till tävlingarna så måste tävlingarna vara anpassade till det målet. Det är också viktigt att denna ambition är klart uttalad när tävlingen läggs ut för anbud. I Vågå var vindar och turbulens tidvis starka och det fanns flera sektioner i banorna som inte hade säkra landningar. Själva banläggningen var inte alltid nybörjarvänlig med få vändpunkter långt bort och ibland med första waypoint direkt i motvind. Flera förslag på att förbättra tävlingen kom fram som är väl värda att lyssna på:

- Ta hänsyn till tävlingsnybörjare när platsen och tiden för Nordic Open väljs. Finns det gott om bra landningsplatser? Är flygförhållanden rimliga där eller kanske för kraftiga?

- När banorna läggs, försök lägga

vändpunkter så att de första är lättare att ta. Inte för långt bort och inte i motvind. Sedan kan svårigheten stegvis öka längre fram i banan så att de duktigare piloterna får något rejält att bita i utan att de oerfarna för den skull hamnar på backen direkt vid start.

- Kanske kan man skapa ett mentorsystem där nya deltagare får stöd och hjälp av var sin mer erfaren pilot? Konceptet används med stor framgång i bland annat tävlingen the Rat Race i USA.

- Man skulle också kunna ha en formell genomgång av banan inför varje heat där de mindre erfarna får handfasta tips, samt en debriefing på kvällen där man kan gå igenom ett par tracklogs och diskutera vad som gick bra och mindre bra.

- En speciell nybörjarklass i tävlingen kan också vara en sporre. Den kan till exempel vara öppen för de som deltagit i max X tävlingar och som flyger med max en DHV 2-skärm.

Genväg gav seger i Kittelfjäll

Text: Olov Nydahl, foto: Magnus Eriksson

Fredrik Lindholm strax före startskottet. Han flög bra och blev trea.

Read by hang glider and paraglider pilots in over 75 countries worldwide

Cross Country

AIR CROSS
high performance gliders

APCO Aviation

G I N

gradient

OZONE

SOL
PARAGLIDERS

Six of the biggest brands in the sport are joining us to create the best prize draw we've ever run!

You can **WIN** a paraglider just by being a subscriber to Cross Country. Everyone with a valid subscription to Cross Country magazine on 1 December 2010 will be automatically included in the draw.

Subscribe to the world's favourite hang gliding and paragliding magazine and discover what the best pilots in the world are reading.

Full details of the draw can be found at www.xcmag.com/win-a-paraglider-cross-country-prize-draw-2010/

SUBSCRIBE NOW AT WWW.XCSHOP.COM/SUBS or CALL +44 1273 256 090

WIN
A PARAGLIDER



'It's by far the best free flight magazine'
Russell Ogden, Vice PWC Champion 2009

'It's simply the best English-language flying magazine out there'
Ewa Wisnierska, former FAI World Champion and PWC winner

'Still a happy reader after nine years subscribing'
Folkert Datema, Holland, flying since 1996

'I love that it is not only an entertaining magazine, but one that I can learn from too'
Justin Bramlette, USA, started paragliding in 2009

XCMAG.com
news-reviews-advice-info

I början av juli arrangerade Norrskens Häng och skärmflygsklubb Sverige Cup i Kittelfjäll. Osäkra väderprognoser gav en hel del parawaitande och önskan om att himlen skulle klarna och låta oss flyga uppgifter. Till sist kunde ändå en vinnare koras, då fredagen bjöd på bra flygförhållanden och fin flygning över bergsmassiv vid ett av Sveriges bästa flygställen.

Dagarna passerade och tävlingen närmade sig. Piloter följde vädersajter och nyhetsväder vartefter prognoserna uppdaterades. Förväntningarna på vädergudarna var stora. Skulle vi ha tur och få lika bra väder som tidigare år?

Torsdagen kom och tävlingen var äntligen igång. 24 glada piloter hade tagit sig till Kittelfjäll för att delta i den prestigefyllda kampen med en önskan om att få erövrast mästartiteln, vinnare i SC Kittel. Medan den obligatoriska säkerhetsbriefingen och genomgång av flygställets vidsträckt område hölls av Hans flygarn Gusstavsson stod regnet som spön i backen utanför skidåkarannexet, högkvarter för tävlingen.

I väntan på att regnet skulle ge sig så sköts nästa briefing upp till eftermiddagen.

Tiden fördrevs med GPS-träning. Även en hel del skärmflyg-historier drogs. Den ena värre än den andra. Bräms (bromsar för sörlänningar) stora som knytnävar kapabla att slita loss köttstycken. Myggsvärmar som kan få dig att mista mängder med blod. Tiometers medelstig verkade inte heller vara ovanligt förekommande i fjällvärden. Trots det gråa vädret och att tävlingsledningen senare på eftermiddagen cancelleerade dagen

så var fortfarande humöret på topp hos de deltagande piloterna. Den storslagna naturen omgiven av flera 1300-meterstoppar med långa bergskedjor och grymma dalkorsningar och de häpnadsväckande flyghistorier som drogs tycktes snarare trigga oss till att bli mer flygsugna.

Sent på kvällen stod det klart, prognosen för fredagen var oförändrad och det såg ut att kunna bli den kanondag som meteorologerna tidigare lovat. Trötta och utmattade gick alla med spända förväntningar och lade sig tidigt för att vara fit for fight för fredagens upplägg. Morgonen därpå vaknade vi till strål-lande solsken. Solen som varit dold bakom mörka moln dagen innan hade under natten varit ner bakom bergen ett par timmar för att åter gry till blå himmel.

Frukostbuffen bestående av fiberberikande kost, havregrynsgröt med standardmjölk och ett par koppar kokkaffe gav oss stärkande krafter till att bestiga Kittelfjället sydoststart. För träsiga piloter och de som valde det magrare alternativet till frukost bestående av fil och te fanns möjligheter till lift upp på berget med klubbens sexhjuliga terrängfordon.

Stor uppslutning från när och fjärran

Arrangemanget hade inte bara lockat till sig tävlingspiloter. Alla kategorier fanns representerade. Hängflygarna hade anslutit. Norrmännen hade kastat sig i bilen och åkt över gränsen för att få sig sin dos av flygning. Paramotorfolk hade kommit från när och fjärran.

I avvaktan på att termiken skulle börja dra på berget satt vi och iakttog de våghalsiga norrmännen som startade från berget. Hängflygare som klättrade i berg för att nå de bästa start-



Sydstarten sedd från ovan (nedre vänstra hörnet).

platserna och motorflygarna som snurrade runt som humlor på himlen. Det kunde snabbt konstateras att när deras bensin tar slut så skulle vi i sitta i molnbas och fortfarande ha timmar på oss att ta oss till bestämd destination.

Banläggarna hade bestämt sig. En startcylinder med 400 meters diameter ovanför sydoststarten, därefter skulle de första tio kilometrarna på banan flygas via ett par vändor på kittelfjällryggen, sedan vidare mot första svårigheten på banan: dalkorsningen mellan Kittelfjäll och Grönfjället. Tog man sig över där gled man vidare över södra Gardfjället för att komma till banans andra svåra passage, Matsdals dalgång. Därefter skulle det tas två punkter som låg på Matsdals norra sida för att sedan gå i mål nere i by Matsdal.

På grund av svårigheter att ta sig upp från sydstarten så tilläts omstart ifall inte första turnpoint blev tagen.

Stigande spänning inför starten

En norsk vinddummy som gett sig ut innan fönstret öppnades låg och markerade stig. Han tog sig upp men det såg ut att fungera marginellt utanför take off.

Hormonstinna och triggade tävlingspiloter stod redan beredda och ikrokade, svettades i det gassande solskenet. Då fönstret öppnade kastade sig några piloter direkt iväg. Några till startade strax därefter. Det fanns stig i luften men ingen självklar husblåsa som erbjöd hissen upp. Några bombade nere på huvudlandningen för att ta ytterligare en promenad upp och göra ett nytt försök att hitta det rätta lyftet.

Tiden för start började närma sig. En tredjedel av startfältet hade nått molnbasen på 2 100 meter och bildat en gagle som

placerat sig för att glida över startlinjen i rätt tid. De marginella förhållandena som rådde på take off tvingade de piloter som inte lyckats ta höjd till omstart gång på gång. Bland de som placerat sig i startgagglen stod mycket på spel – alla var nervösa och iakttog varandras minsta rörelser och klurade på vilka beslut som skulle tas, hungriga på att få stå som segrare i slutet av dagen.

Sekunder före start låg alla på glid som en flock jagande vargar, på väg mot startlinjen. Vad som hände de 105 minuter efter att starten gått är en historia som sent kommer att glömmas.

Avgörande vägval efter Grönfjäll

För de piloter som tog starten vi utsatt tidpunkt flögs de två första punkterna snabbt. Ett par vändor längst Kittelfjällryggen sen skulle det korsas till Grönfjäll. Där satt de flesta piloter fast och fältet blev utspritt. Piloter hittade stig lite varstans och tog sig upp och över vid olika tidpunkter, andra tvingades landa på fjället med en uppfriskande promenad som följd.

Det var efter Grönfjäll, på glid över södra Gardfjället som avgörandet skedde. De piloter som låg i ledning och de strax där efter valde att gå över Klippfjället och vidare mot Matsdal. En längre men säkrare väg än att gå rakt över dalen mot Matsdals norra sida där de sista två punkterna låg.

Ulf Nylander var den som var djärvast av oss alla. Ingen tvekan där inte, han gick snabbaste vägen rätt över dalen mot punkten. Femton minuter senare anlände de som valt att gå över Klippfjället, men då med en skärm framför sig, Norrskenspiloten Ulf Nylander. Trots högprestandaskärmar med spitzpiloter pushades så hårt de kunde, så blev inte glappet mindre.



Den glade vinnaren Ulf Nylander med lokalbo i näven. Till höger trean Fredrik Lindholm.

Ulf höll undan och gled först över mållinjen med nio minuter till godo på tvåan Magnus Eriksson. 15 minuter efter gick Fredrik Lindholm i mål och knep tredjeplatsen. Totalt tog sig åtta glada piloter i mål under fredagen. Andra lyckades inte fullt lika bra, men humöret var på topp, trots utelandningar och långa promenader.

Kvällshang och öringsfiske

Det var idel glada miner på piloterna under kvällen. Långt in på småtimmarna delades erfarenheter och upplevelser från dagens fantastiska flygning. Alla ville berätta.

Morgonen därpå var det strålende solsken igen, men en kallfront var på ingående. I hopp om att den skulle komma på eftermiddagen så lades en bana. Men kallfronten nådde oss snabbare än förväntat och fönstret han inte ens öppna innan den var över oss i Kittelfjäll. Dagen fick istället fördrivas med nerflyg, öringsfiske och kvällshang i midsommarsolen. Det fick bli avslutningen för SC Kittelfjäll detta år, då söndagen cancelleades tidigt av arrangörerna på grund av för ostabilt väder. Prisutdelning där Ulf, Magnus och Fredrik fick ta emot sina priser satte punkt för arrangemanget.

Resultatet blir troligen också slutresultat för Sverige Cupen eftersom detta tyvärr blev årets enda tävling och inga andra bokats än.

Med glada miner lämnade vi fjällvärlden i Kittelfjäll för att återkomma en annan gång. Tappra långväga gäster från Stockholm som höll sig kvar i trakterna bevisade senare under eftermiddagen att även denna dag hade något att ge, då än en gång himlen öppnade sig och inbjöd till några varv i stigande luft.

Resultat Sverige Cup 2010

1. Ulf Nylander, Ö-vik, Norrskens HSFK
2. Magnus Eriksson, Borlänge, Glidflygarna
3. Fredrik Lindholm, Åre HSFK
4. Stefan Rolén, Norrskens HSFK
5. Magnus Österberg, Cirrus
6. Per Suits
7. Jonas Svedberg
8. Hans Gustavsson
9. Emanuel Brodin
10. Tor Jansson
11. Olov Nydahl
12. August Sandqvist
13. Janne Järnesjö
14. Mats Danielsson
15. Jenny Persson
16. Olle Gustavsson
17. Åke Larsson-Snygg
18. Ulrik Ericsson
19. Leif Karlsson
19. Patrik Gillerstedt
19. Mats Arctaedius
19. Pierre Hansen
19. Stefan Fagerholm
19. Robert Eriksson

Sofia Friberg berättar om en veckas kanonflygning i Alperna.

Chamonix är en underskön plats med höga dramatiska berg kring dalen och så Mont Blanc - toppen som många bergklättrare drömmer om att ta sig upp för och skärmflygare att flyga ifrån. Här hålls Rackarbajsarn, en vecka med guidad flygning i Chamonix som riktar sig till piloter med varierad erfarenhet men med intresse av att utveckla sin distansflygning. Femte Rackarbajsarn arrangerades som vanligt av Jonas Böttiger, men i år också i samarbete med Fredrik Angrimer. Tanken är att utvecklas som pilot, förfina flygningen och lära sig hur man flyger långa fina distanser och banor på ett säkert sätt.

Alperna och Chamonix är ganska speciellt flyga i och det är viktigt att man förstår hur vädret fungerar här. Man måste även ha bra marginaler och till exempel inte chansa och lämna lyft för att flyga mot nästa turnpoint med för låg höjd, då det oftast finns få landningsalternativ längs vägen. Höjden och molnbas är din vän med andra ord... Å andra sidan är det ganska lätt att finna termiken, ofta på samma ställe varje dag. Flygningen i Chamonix är utmanande, vacker, ger ibland lite hög puls men är mycket rolig! Det är ju något alldeles magiskt att kurva upp sig i en blåsa samtidigt som man ser Mont Blanc.

När man flyger i Chamonix-dalen (som ligger på cirka 1 000 meter över havet) tar man Brevant-liften upp till Plan Praz-starten på 2 000 meters höjd. Ett typiskt flyg i Chamonix är att ta höjd, gärna upp till molnbas på 2 800-3 000 meter, och sedan flyga ut i dalen. Man speedar över till nästa bergskedja där man tar molnbas igen och sen flyger över till ytterligare en bergskedja. Det är också vår plan för dagen.

Först knappar vi in banan för dagen i GPSen och startar sen vid tiotiden. Jag får kämpa lite men tar mig sedan upp till molnbas på 3 000 meter och väntar där på övriga piloter tillsammans med Hasse och Jonas. Efter 20 minuters minst sagt spännande flygning i molnbas är vi fem entusiastiska piloter som flyger ut i dalen. Äntligen!

Vi flyger mot Plain Joux på andra sidan dalen. Där har termiken inte riktigt kommit igång ännu, så man får ställa om huvudet från tok-termik till mjukare termikflygning, lite som på plattlandet. Efter ett tag flyger alla ner och landar och jag är själv i luften och mysflyger lite. När hungerskänslorna börjar pocka på går jag också ner och landar.

På eftermiddagen startar vi ut Plain Joux, som ligger på cirka 1 400 meters höjd. Nu hittar jag en stark termikblåsa precis vid start som tar mig rätt upp till 2 400 meter! Sedan flyger jag vidare mot Varan men lyckas inte ta turnpointen. Det är kul men mycket termiskt och turbulent så jag känner mig nöjd och vänder mot landningen efter en intressant timme i luften.

Första dagen i Chamonix och jag har redan fått tre timmars rolig och utmanande flygning.

Fördelen med att komma ner till Chamonix i slutet av juni är att Mont Blanc-sidan är öppen för skärmflygare. Den dalsidan är sedan stängd för skärmflygare under juli och augusti för att lämna luftrymmet fritt för räddningshelikoptrarna som flyger skytteltrafik för att plocka upp klättrare som behöver hjälp.

På tisdagen åker vi således upp på Mont Blanc-sidan till stationen före det berömda utkikstornet Aiguille de Midi. Det är en helt magiskt vacker utsikt därifrån. Starten ligger ju på 2285 meter så det finns fortfarande snö - lite häftigt när man vet att

det är 30 grader nere i Chamonix-dalen. Eftersom detta är på skuggsidan av dalen får vi vänta på att termiken ska vakna.

Planen är att flyga mellan landningsplatsen och en turnpoint fem kilometer bort. Det visar sig vara lite knivigt att hitta de där starka blåsorna vi blivit vana vid så vi får gnetta ett tag innan vi kommer upp. Prognosen har varnat för åska på eftermiddagen så vi håller nogsam koll på både moln och klockan. När molnen börjar se mörka ut flyger vi ner för att landa.

Jag passar på att öva lite skarpa 360 på 4-7 meter i sekunden och att hålla i dem flera varv. Branta 360 är av stor vikt när man måste ner snabbt, till exempel vid snabbt ändrade väderförhållanden, något som ofta händer i Alperna. Det är lätt att bli yr av G-krafterna, så det är bra att andas lite skarpt och spänna musklerna. Riktigt skarpa 360 kan vara läskiga men viktstyrningen är nyckeln för att med kontroll komma både in och ur. Men det är kul, som att åka en snabb karusell eller något!

Är man i Chamonix och flyger så är ju Annecy ett alternativ, speciellt om det åskar i Chamonix. På onsdagen bär det således av till Annecy! Jag lyckas för första gången göra lilla Annecy-varvet. Vi flyger en 25 kilometer lång bana runt Annecy-sjön med fem punkter. Jag har aldrig lyckats vidare bra med mina flyg här så denna dag blir en revansch. Det finns en ganska tydlig husblåsa precis efter starten men kruxet är att ovanför starten är det ganska flackt, så man måste vänta på starkare blåsor för att ta sig upp på berget och sen till molnbas. Vi är i luften i två timmar, kanske lite långt för 25 kilometer, men med den underbara utsikten över turkost vackra Annecy-sjön är det en ren njutning.

Fördelen med att flyga i grupp är att man faktiskt kan nyttja varandra i flygningen, vilket också är "Rackarbajsar-filosofi". Alltid är det någon som hittar bättre lyft. Det är lite roligare att flyga tillsammans med andra, man blir lite modigare och pushar sig att flyga längre! Efter några dagars flygande tillsammans känns det som vi börjar bli ett tajt, jämspelt gäng piloter som snabbt kan kurva upp till molnbas - en förutsättning för bra distansflygning.

På torsdagen planerar vi som vanligt att flyga ut ur dalen men nu med en längre bana på 40 kilometer via sex vändpunkter fördelade längs tre olika bergryggar. Alla kommer ut i dalen men vi tappar några vid andra turnpointen, Pomenaz. Från tredje punkten, Plain Joux, får vi gnetta för att ta oss vidare till Varan, sista punkten på bergskedjan. Det är faktiskt första gången som jag lyckas ta den punkten - väldigt kul! Till slut är det bara jag, Johan, Markus och våra suveräna guider Fredrik och Jonas kvar i luften. Tyvärr är molnbasen för låg för att ta oss vidare till den hägrande Aravis-kedjan, så vi får avbryta och gå ner och landa efter 2,5 timmar i luften.

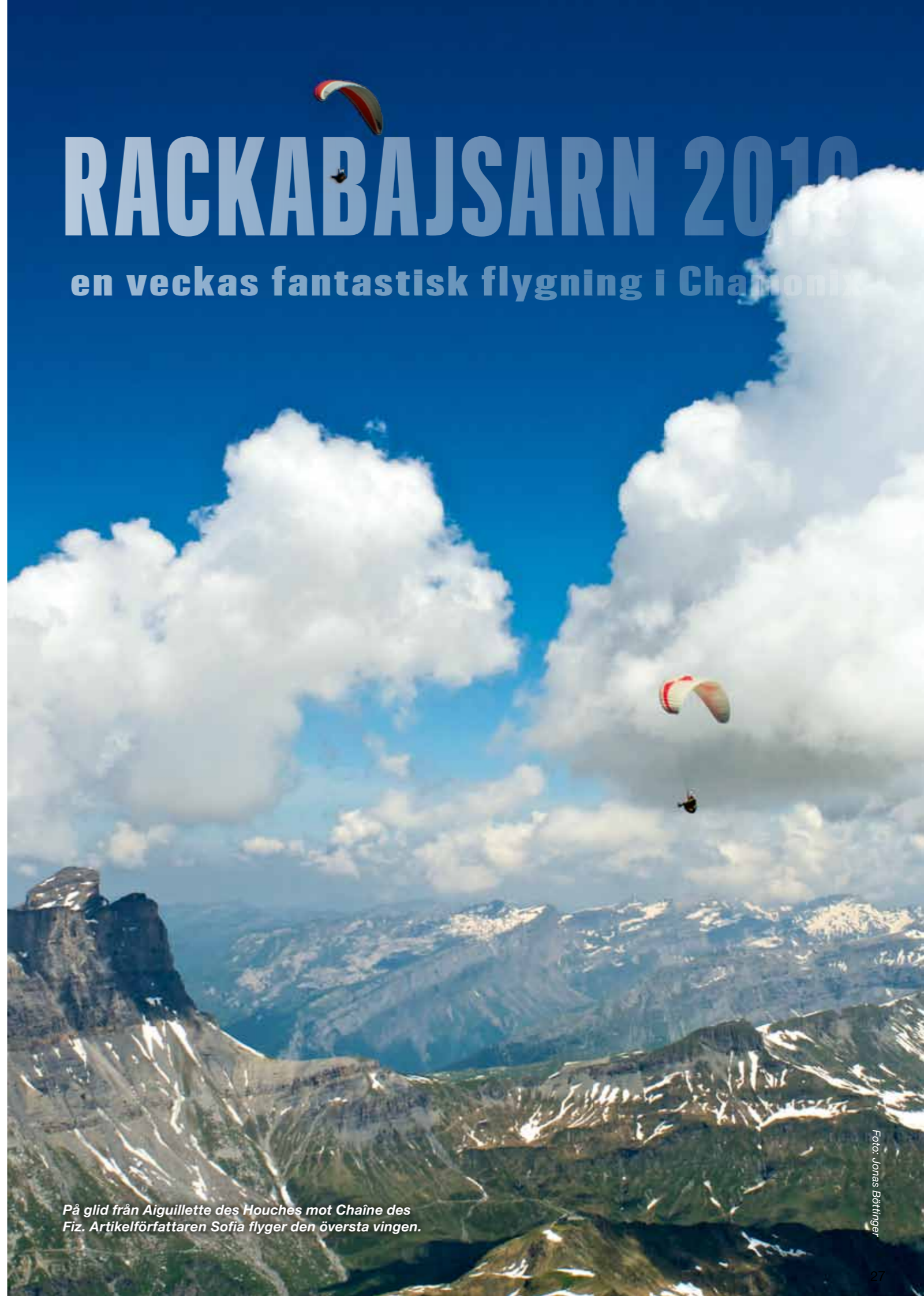
Man känner sig nästan som en fågel när man är i Chamonix! Det blir en fantastisk Rackarbajsarvecka med flygning nästan varje dag, fet tvättbjörnsbränna och mycket duktiga guider och trevliga deltagare. Både axlar och rygg är möra efter allt kurvande, men det är det värt. Förutom roliga distanser och 16 timmars flygning är jag speciellt nöjd med att jag lärde mig tajta(re) 360 och att vara cool vid en stökig molnbas. I'll be back next year!

Sofia Friberg

Mer info på www.rackabajsarn.se

RACKABAJSARN 2010

en veckas fantastisk flygning i Chamonix



På glid från Aiguillette des Houches mot Chaîne des Fiz. Artikelförfattaren Sofia flyger den översta vingen.

Motorkurs för hängglidare



Foto: Paul Kiraly

Ingemar Larsson går in för sin första landing med motoriserad hängglidare.

Den första utbildningen för motorbehörighet sker just nu i Hammars Hängflygklubb. Klubben förfogar över två fasta flygplatser i östra Skåne, där den praktiska utbildningen försiggår. Det finns två motorenheter på marknaden, Mosquito från Aerosport och Flyped från Hammars HFK.

Mosquito-alternativet faller under Motoriserad fotstartad liggsele (MFLs) medan Flyped är avsedd för både rull- (MRLs) och fotstart (MFLs). Vid utbildningen på Flyped kan eleven avgöra vilken eller vilka av behörigheterna hon/han vill ha.

Eftersom vi nu har fått legal möjlighet att flyga motorförsedd hängglidare vill vi uppmuntra alla som vill undvika ljusskygga förhållanden att vända sig till de instruktörer som har motorbehörighet (se listan på Hängflygförbundets hemsida under motor). Likaså kan alla nu registrera sina maskiner och få dem godkända av förbundets motoransvariga instruktör.

Det är viktigt att vi får i gång nyrekrytering till hängflygsporten, och genom att visa upp oss med våra maskiner kan vi få ungdomar intresserade och dessutom kan de som har haft hängflyglicens tidigare nu på ett enkelt sätt börja flyga igen på hemmaplan med en motoriserad vinge. Förnya licensen och skaffa motorbehörighet, svårare är det inte.

Ingemar Hansson har flugit hängglidare i många år och går nu kursen för motorbehörighet. Här återger han sina upplevelser av att flyga med motor (Flyped) den allra första gången:

"Jag ligger i selen med händerna på styrbygeln och väntar på startsignalen. Det här är min allra första flygning med en motoriserad hängglidare. Jag har aldrig upplevt en motorstart tidigare, så jag har blandade förväntningar, dock mest positiva sådana. Jag har också erfarenheter från flygningar på Hammar och Lanzarote samt i Frankrike, så jag är beredd.

Tänker på teoripassens innehåll, taxningarna på Tranås fotbollsplan med spännande fartförnimmelse och den lätta, exakta styrningen, känslan av att gå och springa med ekipaget, tillämpliga kapitel i Pagens Powered Ultralight Training Course och Powered Ultralight Flying, Pauls manual till Flyped och startinstruktionen.

Bakom mig surrar 19 uppvärmda Vitorazzi-hästar på trygg tomgång. Paul ger klartecken för start. En sista blick på vindvimpeln, nästan vindstilla. Vänster hand på styrspaken, höger hand på styrbygeln med ett finger på gasreglaget. Fullgas! Dånet kommer som ett åskväder. Få sekunder senare rusar marken fram under mig, det



Foto: Paul Kiraly

Full gas och sen bär det iväg!

är lätt att hålla rak kurs, motor och propeller i stark, jämn sång bakom mig. Efter ett tiotal meter lyfter framhjuln från marken, strax därefter även de bakre.

Upp i luften och stiger till cirka 100 meters höjd. Sänker gaspådraget till 75 procent, det blir lugnare där bak. Flyger runt fältet och känner genast den befriande känslan av att inte vara bunden vid ett hang. Svängresponserna annorlunda och ovan först. Det krävs betydligt mindre styrutslag. Lite mer vind på höjd, noterar den ökade markhastigheten i medvinden. Ingen turbulens. Provar olika varvtal, med lite över tomgång håller jag nollan.

Gör några svängar till höger och vänster, känner efter på svängresponserna. Får utforska mera senare. Gör några turer längre bort från fältet mot några närbelägna bondgårdar i norr och ett större skogsparti i söder. Vänder upp mot den sakta dalande röda solen och flyger en längre sträcka rakt fram. Njuter av det klockrena motor-propellerljudet bakom mig. Tittar runt i lufthavet – jag är ensam här uppe, önskar att någon kunde se mig.

Mitt första motorflyg, nog enklare än vad jag trodde. Det här gav verkligen mersmak!

Efter 20 minuter signalerar Paul landning och jag går

ner i inflygningsvarvet. Slarvar vid inflygningen och kommer in lite för högt. Fältet är över 300 meter långt och räcker med viss marginal. Strax efter att hjulen tagit mark trycker jag ut en aning men med bristande precision och återhållsamhet, jag lättar igen och går sedan ner med lite större kraft än vid en perfekt landning. Jag slår ifrån motorn. Summerar lite innan jag reser mig upp och kliver ur selen..."

Ingemar har nu några dagar kvar av sin utbildning, och blir förmodligen först i landet med att få motorbehörighet. Vi hoppas att fler kommer att göra slag i saken och ta vara på möjligheten att helt legalt flyga med sin motorförsedda hängglidare.

Paul Kiraly

Instruktör i Hammars HFK, samt upphovsman till Flyped.

Ingemar Hansson
Medlem i Hammars HFK, pilotlicens och
MRLs motorbehörighet.

Sedan artikeln skrevs har nio nya motorflygare tagit examen, fyra på Mosquito, tre på Flyped och två på Minimum.



När skiten träffar fläkten

Experten tipsar om bästa sättet att få snabb hjälp om du kraschar i obygden

Som distansflygande friflygare eller paramotorpilot kan det vara bra att tänka igenom hur man ska larma efter hjälp om olyckan är framme. Skärmflygaren Gustav Malmborg arbetar till vardags som ytbärgare på räddningshelikopter och ger här några värdefulla tips.

Säg att du är ute och distansflyger i Sverige. Det spelar ingen roll om det är med skärm, hängflyg eller paramotor. Vad gör du för att få hjälp om du kraschar någonstans ute i vårt stora och glest befolkade land och är ensam? Självklart ska du ha mobilen med dig och ringa 112. Men det är långtifrån säkert att du har täckning ute i obygden.

Därför kan det vara lämpligt att skaffa en Personlig nödsändare, PLB (Personal Locator Beacon). Moderna PLB som aktiveras sänder en GPS-position till Sjöräddningscentralen JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) i Göteborg samt pejlsignal på 406 MHz. Men pejlsignalen skickas endast var 50:e sekund på den frekvensen, därför är det en fördel om sändaren också sänder ut pejlsignaler på 121,5 MHz, en frekvens som är lätt att pejla för försvaret, kommunal räddningstjänst och flygplatsernas räddningstjänst.

När larmet går

Sjöräddningscentralen JRCC sköter statlig räddningstjänst när det gäller sjöräddning i havet, Mälaren, Vänern, Vättern samt all

flygräddning. När de får in larm samlar de nödvändiga resurser. När det gäller friflygare kan det innebära räddningshelikopter.

Helikoptrarna finns stationerade på fem olika platser längs Sveriges kust. Ombord finns två piloter, vinschoperatör och ytbärgare. Helikoptrarna är utrustade för att söka och rädda folk i alla väder. Eftersom de också står i beredskap för Försvarets flyg så övar de regelbundet på att vinscha upp personer som till exempel landat i skogen med fallskärm – perfekt kunskap för att rädda friflygare.

Helikoptrarna är självklart utrustade med pejil för att söka efter PLB, men de kan vara bra att veta att de även kan pejla efter en flygradio om de vet vilken frekvens som används och den nödställda sänder på radion.

Det kan vara så att Sjöräddningscentralen bedömer att det räcker med ambulans. I vissa landsting kan då även ambulanshelikopter bli utlarmad. Ambulanshelikoptrarnas utrustning skiljer sig mellan olika landsting både när det gäller möjligheter att flyga i mörker och dåligt väder och hur kvalificerad sjukvårdspersonal som finns ombord.

Berätta att det handlar om flyg

När du larmar genom att ringa 112 är det viktigt att berätta att flyg är inblandat. Då överförs ansvaret automatiskt till Sjöräddningscentralen vilket ökar chansen för att man skickar ut en helikopter. Och med helikopter får du snabbare vård och det är dessutom lättare att få ner en skadad pilot från till exempel ett träd eller en otillgänglig klippa.

Satellitalarm i fickan

En av de vanligaste PLB-apparaterna på den svenska marknaden är Fast Find XS4 GPS PLB som i flygsammanhang säljs under namnet Kannad Aviation XS-4 GPS PLB. Det är alltså exakt samma produkt men med olika namn.

När enheten aktiveras sänder den ett nödlarm med GPS-position. Larmet går via satellit till närmaste räddningscentral, i Sverige blir det JRCC. Enheten sänder också en pejlsignal på 121,5 MHz. Det krävs inget abonnemang eller liknande när du väl köpt den, men du bör byta batterierna minst vart femte år. Mer information finns på www.fastfindplb.com (även på svenska).

Registrera din PLB i Sverige

Det är viktigt att registrera din PLB hos JRCC. Det kan göras genom att fylla i en elektronisk blankett och e-posta in den till JRCC. Mer information, blanketter etc. finns på Kommunikationsmyndighetens hemsida (www.pts.se/sv/Radio/Utrustning/Nodsandare).

För att kunna registrera en PLB i Sverige måste den vara köpt i Sverige, då de är förprogrammerade med en landskod (men den kan användas över hela världen i alla fall). Registret används



Gustav Malmborg (Frisk-sportarnas skärmflygsklubb) och Marko Wramén



för att ringa upp den registrerade användaren i händelse av larm. På så sätt undviker man att rycka ut på falsklarm, dessutom kan man med lite tur få telefonkontakt med den skadade om larmet är äkta.

I Sverige är det Aero Supply (www.aerosupply.se) som säljer flygvarianten av XS-4 med ett pris på cirka 2 675 kronor.

En annan liten maskin som blir allt vanligare i friflygarsammanhang är Spot (www.findmespot.eu/en). Den är billigare (cirka 1 500-2 100 kronor beroende på modell, det har nyligen släppts en ny) men har något andra funktioner. Bland annat kan den sända ett positionsmeddelande var tionde minut så att man kan följa sändarens rörelser på till exempel Google Earth. Den kan också sända ut ett meddelande om att allt är okej till fördefinierade e-postadresser med mera. Fler av dess funktioner kräver dock abonnemang som naturligtvis kostar pengar.

Spot har också en nödfunktion där den sänder ut ett nödmeddelande med GPS-position. Detta går dock inte direkt till JRCC utan till en internationell central som sedan vidarebefordrar informationen till räddningsmyndigheterna i aktuellt land. Det är också viktigt att notera att Spot inte sänder ut en pejlsignal på 121,5 MHz.

B**Posttidning****Returadress**Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
521 22 Falköping**NEW**

XS-4 GPS ultimate lifeline Personal Locator Beacon

**2675,-**
inkl. moms

KANNAD beacons have contributed to the saving of many pilots and crews around the world.
Perfect for Cross Country Paragliding & Paramotoring!

KANNAD, high quality and high performance distress beacons selected
by the world most famous aircraft builders and airlines companies.

The smallest and lightest PLB on the market !

- The only PLB that fits into the pilot's pocket !
- Easy and intuitive activation
- Perfect to carry in addition to your onboard ELT installation
- Subscription free and no call charges
- 5 year replaceable battery
- 406 MHz international messaging & 121.5 MHz homing signal
- SOS Morse LED flash light
- Minimum of 24 hours continuous operation

COSPAS-SARSAT

The Cospas-Sarsat System is the only system to provide distress alerts and location data of 406 MHz beacons activated anywhere in the world.

The distress signal is relayed by the Cospas-Sarsat LEOSAR satellites to the ground stations (LUT) that calculate its position thanks to the Doppler Effect. With a built-in GPS, the GEOSAR satellites receive the signal and position within 5 minutes.

The Mission Control Center (MCCs) network processes the information and informs the nearest Rescue Coordination Center (RCC) so that SAR authorities can organize rescue operations.

Manage your beacon and get extra advantages !

- Register on our dedicated web site to get 5 year warranty (2 years + 3 years) www.kannad.com
- Free access to beacon history (next maintenance date, battery life...)

KANNADwww.aerosupply.sewww.kannad.com