

HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 3-2011

Nordic Open
Fin flygning i Portugal

Våt supervinsch
Drar med båt till 1 300 meter

Akro går framåt
Svenskt guld och första infinite

Dramatiskt på VM
Kanonflygning överskuggas av tragiska olyckor

RUSH 3

The Rush3 is our answer for pilots who need maximum glide performance in the EN B class. Created with Delta and R10 technology, the Rush 3 is the most advanced EN B wing that we have ever seen. With modified tab positioning, leading edge reinforcements, and an ultra low-drag line plan, the Rush 3 is truly a next generation wing.



OZONE
WWW.FLYOZONE.COM

MANTRA M4

The Mantra M4 retains all of the comfort and ease of use that the Mantra M3* became famous for, but has been updated with every bit of new technology that we have developed from the BBHPP and R10 research programs. A massive glide improvement of 0.8 over the M3 should make the M4 the serial class wing to have in the coming season.



*The M3 was tested independently (Thermik Magazine) to have the highest glide performance in the EN D class. We have measured the M4 at 0.8 points better than the M3, putting it almost 1 point of glide above any other wing in its class. Fly it to believe it!

Ledare



Som du kommer att märka går det här numret mestadels i tävlingens tecken. Vi berättar om Nordic Open i Portugal, Om VM i Piedrahita och om Nordic Open i akro i Åre. Det har flera förklaringar. En är att det helt enkelt varit många tävlingar på sistone som är intressanta. En annan att folk verkar ha haft fullt upp med att semestra och flyga och inte haft lika mycket tid till att skriva om sina upplevelser.

Det händer också väldigt mycket på tävlingssidan nu, både positivt och negativt. Till det senare hör de mycket tragiska olyckorna som inträffade under VM (läs mer på sidan 16). Det internationella flygförbundet FAI reagerade med att tillfälligt förbjuda oklassade tävlingsvingar på världsmästerskap och europeiska mästerskap. Detta kommer självklart att påverka tävlingsflygning på hög nivå på olika sätt och återigen väcka debatten till liv om huruvida man bara ska tillåta EN-testade serievingar på tävlingar eller ej.

Här i Sverige har vi redan tagit ett steg i den riktningen genom att inrätta serieklass på Sverige Cup och de svenska mästerskapen i år. Ett kul sätt att låta piloter, även de mindre erfarna, tävla mot mer eller mindre jämbördiga konkurrenter.

"Men jag tävlar ju inte, vad ska allt det här vara bra för?". En berättigad fråga. Som jag ser det är tävlingsflygning i till exempel distans eller akro kanske det snabbaste och bästa sättet att utvecklas som pilot. Så länge du flyger en skärm som passar dig och din erfarenhet (själv flyger jag fortfarande EN B), och inte luras att bli dumdrigtig för att vinna en placering, ja då erbjuder tävlingar en fantastisk lärorik miljö. Du är omgiven av andra människor med samma intresse, många av dem är extremt duktiga piloter och delar gärna med sig av sina kunskaper. Inte minst i luften blir det tydligt hur mycket snabbare man lär sig när man flyger tillsammans med skickliga piloter. Dessutom har du nu en bana att följa och ett mål att försöka nå, vilket är både skoj och utvecklande jämfört med att bara slöflyga i största allmänhet. Att tävlingar i regel ordnar både transport till start, väderbriefing, säkerhetstips och skjuts hem när du utelandar (för att inte tala om festerna) gör dem till perfekta flygsemestrar. Och så lär man känna en massa skojiga människor från hela världen!

Nästa nummer av Hypoxia har deadline 10 oktober och kommer ut 21 november. Jag ser fram emot att ta emot massor med spännande artiklar och bilder till dess!

Innehåll

5	Nyheter	
10	Nordic Open	Många piloter och långa flyg
12	Hängflyg	Lyckad träff i Örebro
16	VM i Spanien	Tragiska olyckor stoppar VM
22	Hängflyg	Lyckat Salaläger
24	Infinite tumble	Emil Selin först i Sverige
26	Båtvinsch	Drag till 1 300 meter över Siljan
28	Fett XC-flyg	Tor flyger 175 kilometer
29	Recension	Bra guide till alpflygning

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Björn Hårdstedt	Johan Eriksson
Emil Selin	Lars M Falkenström
Fredrik Gustafsson	Lorenz Richard
HP Fallesen	Marcus Lindqvist
Jenny Persson	Pernilla Hammar Rognøy
Johan Bergström	Tomas Strid

Omslagsbild
Foto: Marko Wramén
Magnus Eriksson (underst) under task 2 på VM i Piedrahita.

Korrektur
Jill Salander och Marko Wramén

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

SSFF Kansli
Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
kansli@paragliding.se
Tel: 08-234 123, mån-tor 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00
Vid akut viktiga ärenden ring 073-986 5168.

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

Prenumeration för ickemedlemmar kostar 200 kronor, bankgiro 5819-5132, ange adress och "pren Hypoxia"



Power!



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)

Lägre priser på samtliga FlyProducts paramotorer och Trikes under hela sommaren, se våra hemsidor!



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, Kompress och Kompress Magic

Motorer:
Kompress: Black Devil M25 172cc
Kompress 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

Återförsäljare:
www.luftburen.se

aventyrscenter.se

20 ÅRS ERFARENHET!

SERVICE OCH BUTIK

Sveriges största skärmflygbutik. Endast 15 min från Göteborg. Hjälm, variometrar och mycket mer alltid i lager! Kort leveranstid på skärmar. Snabb service på linor, revor i duk, nödkärmsompackning m.m.

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



HYPOXIA utgivningsschema

nummer	deadline	kommer ut
4-2011	10 oktober	21 november

Nya reglerna för småvingar



Foto: Fredrik Gustafsson

Eftersom flygning med mindre skärmar, så kallade speedgliders och mini-wings, blivit allt mer populärt har SSFF gjort det möjligt för ett större antal piloter att flyga dessa med sina nuvarande licenser.

hang och från berg som omfattas av reglerna. Flygning med dessa skärmar från vinstsch ses inte som något som kommer att förekomma. Tillverkarens rekommendationer skall följas gällande kringutrustning som sele, nödis och annat.

Reglerna

1 Flygning på hang med speedglider/mini-glider

Flygning på hang får ske med skärm som av tillverkaren klassas/benämns som speedglider/speedrider eller mini-glider (mini-wing), då piloten och utrustningen uppfyller följande krav:

- Pilot 1 med hangbehörighet och 100 timmars loggförd hangflygning. Vingbelastning <5,5 kg/m²

- Pilot 2 med hangbehörighet och 50 timmar loggförd hangflygning. Vingbelastning <5,5 kg/m²

- Tillverkarens instruktioner och rekommendationer för den aktuella skärmen skall beaktas. Observera tillverkarens rekommendationer gällande vilken typ av sele som skall användas.

- Efter 20 stycken bergsflyg med denna typ av skärm upphör restriktion på vingbelastning

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

vera att normala väjningsregler för hangflygning gäller.

2. Flygning från berg med speedglider/mini-glider

Flygning på berg får ske med skärm som av tillverkaren klassas/benämns som speedglider/speedrider eller mini-glider (mini-wing) då piloten och utrustningen uppfyller följande krav:

- Pilot 1 med bergsbehörighet och 100 stycken loggförda bergsflyg. Vingbelastning <5,5 kg/m²

- Pilot 2 med bergsbehörighet och 50 stycken loggförda bergsflyg. Vingbelastning <5,5 kg/m²

- Tillverkarens instruktioner och rekommendationer för den aktuella skärmen skall beaktas. Observera tillverkarens rekommendationer gällande vilken typ av sele som skall användas.

- Efter 20 stycken bergsflyg med denna typ av skärm upphör restriktion på vingbelastning

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

- Övrigt: Vid flygning med dessa skärmar på hang skall särskild hänsyn tas till andra, långsammare skärmar och obser-

SSFFs styrelse genom USK

Cross Country

READ BY HANG GLIDER AND PARAGLIDER PILOTS IN OVER 75 COUNTRIES WORLDWIDE

**SUBSCRIBE TO
Cross
Country
MAGAZINE
AND WIN A
PARAGLIDER**

You could **WIN** a paraglider just by being a subscriber to Cross Country. Everyone with a valid subscription to Cross Country magazine on 1 November 2011 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.

Scan this QR Code with your smartphone or go to www.xcmag.com/prize-draw for full details



The Cross Country Prize Winner
Your House
Your Street
Your Town
Your Country

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

fly Little Cloud

fredrik@carpe-diem.se
www.flylittlecloud.se



Pål nordisk mästare i akro

Den 18-21 augusti hölls Nordic Open i akro i Åre, och samtidigt också de svenska mästerskapen. Totalt deltog 14 piloter från Sverige, Norge och Danmark i tävlingen och man fick möjlighet att flyga fem tävlingsrundor.

Text: Marko Wramén

Foto: Björn Hårdstedt och Pernilla Hammar Rognøy

Det här var första gången någonsin som en svensk, 18-årig Emil Selin, gjorde infinite tumble, en sorts upprepad rytmisk looping, på en tävling (Läs mer om det på annan plats i tidningen). Nu räckte inte det hela vägen fram utan Årepiloten och medarrangören Pål Hammar Rognøy tog hem titeln nordisk mästare i akroskärmygning. Dennis Wolthers, Danmark, kom tvåa och Emil Selin, Östersund trea.

Förutom den nordiska titeln korades också årets svenska mästare i akro och även här var det Pål Hammar Rognøy som vann. Emil Selin tog silver och Jonas Andrén, Sundsvall brons. För mer information och fullständiga resultat se: www.nordicopen.downteam.com

NYHETER



Emil Selin gör infinite tumble.



Frode Lotvech.

Resultat SM i akro

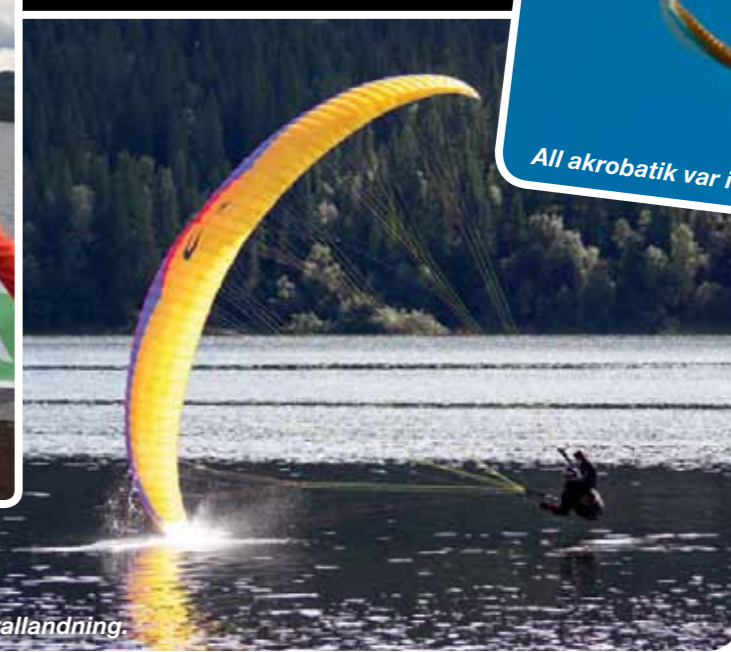
1. Pål Hammar Rognøy 333,2 poäng
2. Emil Selin 324,1 poäng
3. Jonas Andrén, 283,7 poäng
4. Martin Kjellman 227,4 poäng
5. Henrik van de Meulenbrouck 208,1
6. Sofia Berglund 195,8 poäng
7. Mikael Kjellman 191,3 poäng
8. Martine Eng 183,5 poäng

Dennis Wolthers Pål Hammar Rognøy och Emil Selin på pallen i NM.



Dennis Wolthers gör en spirallandning.

All akrobatik var inte planerad.



Information från kansliet

Som vanligt har kansliet olika saker de vill informera om. Här kommer de.

Pilgrimsfalkar på Tossebergsklätten

Som vi skrev i förra numret blev SSFF kontaktat av Sunne Ornitologiska förening som framförde kritik mot oss skärmflygare att vi varit en bidragande orsak till att ett häckande pilgrimsfalkspar övergett sina ägg och sitt bo mitt under häckningsperioden, strax under starten på Tossebergsklätten i Värmland.

Styrelsen tog allvarligt på skrivelsen, där ornitologerna bland annat hotade med att gå till Länsstyrelsen och begära beträdandeförbud under den känsligaste perioden av fåglarnas häckning. Ett sådant förbud skulle sätta stopp för all skärmflygning i fyra till sex veckor under bästa vårtermiken. Vi har sedan sist varit i kontakt med både företrädare för lokala skärmflygklubben Solskärmarna och Sunne Ornitologiska förening. Som så ofta är konflikter av detta slag en fråga om brist på kommunikation. Båda parter har tidigare varit i kontakt med varandra men har olika uppfattning om vad man kommit överens om. Nu är den värsta krisen över och vi har etablerat nya kontakter och under hösten ska vi försöka diskutera oss fram till hur vi för båda parter löser frågan på bästa sätt för flygarna (skärmar & falkar) inför vårsäsongen 2012. Detta visar tydligt på vikten av att känna till de lokala regler som gäller för flygning på en plats. Ingen överenskomst kommer och flyger och bara struntar i att kolla av med de lokala piloterna/klubben vad som gäller på platsen.

Paramotor på Optands flygplats
Samtidigt inträffande en allvarlig luft-
rumsincident i Frösön TMA för Åre/Öst-
ersunds flygplats (en av Sveriges mest
trafikerade flygplatser) samt ett allvarligt
regelbrott mot de lokala flygreglerna över
Optands flygfält. Båda med paramotorpi-
loter inblandade. Förbundet blev kontak-

Adress:

SSFF, Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

Epost: kansli@paragliding.se

Telefon: 08-234 123

Öppet: mån-tors 09:00-12:00, ons
även 17:00-20:00.

- Betala bara via **bankgiro 5819-5132**

- Kontrollera att Take-Off Kit och elevkort är rätt ifyllda och ta en kopia innan ni skickar in dem.

- Glöm inte att meddela oss ändringar av adress, telefon och mail.

- Kom gärna med förslag på hur vi kan förbättra servicen.

tat av ansvariga i Östersunds Flygklubb som driver verksamheten på fältet, och i gott samarbete med de lokala SSFF paramotorpiloter som nyttjar fältet. Återigen visar detta på vikten av att känna till både lokala och generella flygbestämmelser. Även i detta fall så har vi varit i kontakt med ansvariga i klubben och diskuterat hur vi löser problemet på bästa sätt (se också artikel nedan).

Rescue vid skärmflygolycka

En av våra piloter tvingades kasta nöd-

skärm vid flygning i Österrike i sommar. Piloten klarade sig helt oskadd, men ett räddningsteam med både helikopter och trädklätrare var snabbt på plats och plockade ner piloten och skärmen från trädet han hamnat i.

Efterspelet är ett ekonomiskt krav på piloten för räddningsaktionen. I vissa länder är det vanligt att man snabbt skickar helikopter som drivs av kommersiella företag. Vår Medi/Maxi försäkring omfattar nödvändiga räddningsinsatser för att ta dig till sjukhus om du är skadad. Är du oskadd täcker inte försäkringen rescue.

Registrering av paramotorskärmar

Enligt luftfartsbestämmelser och FoD är du skyldig att ha en registreringsmärkning i skärmen du flyger paramotor med. Vi vet att det slarvas en hel del med detta. Nu har vi tagit fram en registreringsblankett som finns att ladda ner på vår hemsida tillsammans med instruktioner för märkningen. Gå in och registrera de skärmar du använder för paramotorflygning och hjälp oss att efterleva vårt regelverk.

Har du inte fått din licensbricka?

Vi har ett ganska stor antal elevkort som ligger helt klara och där licensbrickan bara ska skrivas ut men där vi inte har fått in svar på det kursutvärderingsmejl som vi skickat ut. Har du inte fått något mejl, hör då av dig till kansliet. Annars är den vanligaste anledningen att du inte flygtidsredovisat (görs på hemsidan) eller att den klubb du betalt in till inte har redovisat din inbetalning till oss.

HP & Wania på kansliet

Paramotorpiloter - följ lokala regler och luftrum

Med anledning av två relativt allvarliga incidenter på Optands Flygfält utanför Östersund vill nu SSFFs Paramotorkommitté understryka allvaret i att klubbarna och paramotorinstruktörerna verkligen utbildar sina elever i gällande luftfartsbestämmelser samt lokala regler vid paramotorflygning i och kring områden med anknytning till flygfält.

Paramotorpiloter har således inte "rätt" att flyga i TMA eller CTR utan transponder och dubbelriktad radio. Lokala regler kan förekomma. Det känns viktigt för oss att påminna om detta. I och med det ökade intresset för paramotorflygning kommer också en ökad risk för överträdelser. Om Transportstyrelsen tröttnar på oss som grupp så kan de med lätthet dra ner

på våra rättigheter eller helt dra in dem. Därför är det viktigt att hela tiden påminna om dessa regler och ta tjuren vid hornen direkt vid incidenter för att förhindra onödiga upprepningar av överträdelser.

SSFF Paramotorkommitté

Maurer vinner stort i X-Alps igen

I somras var det återigen dags för en av världens tuffaste uthållighetstävlingar, Red Bull X-Alps. som vanligt ska de 31 tävlande ta sig från Salzburg i Österrike till Monaco vid Medelhavet. De följer en bana som sicksackar fram över Alperna via vändpunkter med en total längd fågelvägen på 864 kilometer och därtill oräkneliga höjdmeter. Deltagarna får bara flyga eller gå/springa med skärmen på ryggen.

Den schweiziske mästerpiloten Chrigel Maurer vann ännu en gång stort, med mer än 150 kilometers marginal till näste man, trots att han tvingats sitta still i 24 timmar på grund av en luftrumsöverträdelse. Han tillryggalade 1 807 kilometer, varav 486 kilometer till fots. Rumänen Toma Coconeau var den ende som också nådde målet innan tävlingen avbröts 48 timmar efter att Maurer vunnit. Toma blev alltså tvåa efter att ha sprungit och gått 80 kilometer på en dag. I bakhasorna hade han österrikaren Paul



Foto: Lorenz Richard/Red Bull

Guschlbauer som valde att flyga istället och så när nådde fram till mål, men landade tio kilometer kort. Så in i det sista var det stor dramatik.

Ende nordbon som deltog var finländske Jouni Makkonen som kom på en hedrande niondeplats. favoriten Alex Hofer (som vunnit två gånger tidigare) skadade sig i en krasch precis före tävlingen och kunde tyvärr inte delta.

Nytt för i år var att deltagarna var tvungna att vila mellan kl 23:00 och 04:00 varje natt, detta för att höja säkerhetsnivån.

Norrland vinner Sverige Cup igen

Den sista deltävlingen i Sverige Cup 2011 hölls i Kittelfjäll i juli. Det blev hela fyra task flugna med Olov Nydahl som vinnare tätt följd av Johan Sjöström.

Eftersom den andra Sverige Cup-tävlingen i Åre i augusti blev inställd på grund av för få deltagare och man bara fick ett heat under första Sverige Cup i

Åre, dominerar resultatet från Kittelfjäll hela cupen, precis som förra året. Förargligt för de som var nere på VM och inte kunde delta i Kittel, kul för de som var där och kunde njuta av fin flygning! Kompletta resultat nedan. Stort grattis till Olov Nydahl, vinnare av Sverige Cup i distans 2011!

Sverige Cup öppen klass

1. Olov Nydahl, 2885 poäng
2. Johan Sjöström, 2508
3. Hans Gustafsson, 1814
4. Emanuel Brodin, 2242
5. Jonas Svedberg, 1974
6. Robert Eriksson, 1269
7. Åke Larsson Snygg, 1056
8. Magnus Eriksson, 846
9. Ulrik Eriksson, 792
10. Marko Wramén, 578
11. Olle Gustasson, 575
12. Fredrik Lindholm, 546
13. Magnus Österberg, 539
14. Mats Arctaedius, 453
15. Jenny Persson, 350
16. Ulf Nylander, 176
17. Lars Nilsson, 176
18. Fredrik Lotse, 176

Sverige Cup serieklass (B-D-vinge)

1. Johan Sjöström, 2508 poäng
2. Hans Gustafsson, 1814
3. Emanuel Brodin, 2242
4. Jonas Svedberg, 1974
5. Robert Eriksson, 1269
6. Åke Larsson Snygg, 1056
7. Ulrik Eriksson, 792
8. Marko Wramén, 578
9. Olle Gustasson, 575
10. Mats Arctaedius, 453
11. Jenny Persson, 350
12. Lars Nilsson, 176
13. Fredrik Lotse, 176

Nytt damrekord i distans

Anna Rydh har satt ett nytt rekord för damer i deklarerad distans utomlands genom att gå i mål på Nordic Opens första task. Totalt flög hon 86,3 kilometer.

Under första heatet i VM i Spanien satte hon personbästa genom att flyga hela 134 kilometer längs tävlingsbanan. Tyvärr hade hon varit inne i kontrollerat luftrum så flyget blev ogiltigt, annars hade hon också satt nytt rekord i öppen distans för damer utomlands. Du kan läsa om båda tävlingarna längre fram i tidningen.

Ploner vann VM i hängflyg

I juli hölls världsmästerskapen i hängflyg i Monte Cucco, Italien. På grund av dåligt väder med massor av regn flög man bara två task. Alessandro Ploner (Italien) vann tävlingen och är ny världsmästare. Landsmannen Christian Chiech knep silvret och slovenen Primoz Gricar bronset. Svenske Andreas Olsson kom på plats 31, Håkan Andersson på plats 66, Joakim Hindemith på plats 124, Jonas Peterson 131 och Per Andersson 133. Totalt deltog 146 piloter.

I lagtävlingen kom Italien etta, Frankrike tvåa och Österrike trea. Sverige hamnade på 17e plats av 35 lag.

Mer info på:
www.cucco2011.org

Svenska rankinglistan

Så här såg rankinglistan ut för svenska tävlingspiloter den 1 augusti 2011.

- | | |
|---------------------|-------|
| 1. Magnus Eriksson | 177,6 |
| 2. Jocke Johansson | 176,8 |
| 3. Magnus Österberg | 171,4 |
| 4. Matts Eliasson | 155,8 |
| 5. Håkan Lindqvist | 110 |

Listan baseras på internationella FAI-poäng och är underlag för bland annat uttagningen till landslaget.

Hela rankinglistan finns på förbundets hemsida, under verksamhet, tävling: www.paragliding.se.

Lyckat Nordic i Portugal

Nordic Open hölls i år i Serra da Estrela i norra Portugal. Det blev en bra tävling med fyra heat flugna i det varierande om än trickiga landskapet. Här får du ta del av tre piloters upplevelser av tävlingen.

*Text: Marko Wramén, Lars M Falkenström och Jenny Persson
Foto: Marko Wramén*

Nordic Open, som också är svenska mästerskapen i distansflygning (och danska, norska och finska), hölls 26 juni till 1 juli i nationalparken Serra da Estrela i norra Portugal. Det är ett bergigt område med Fastlandsportugals högsta topp, men runtomkring breder plattlandet ut sig. Tävlingen använde två starter i närheten av byn Manteigas: den större och högre Azinha-starten och den lägre och mycket mindre Vale Amoreira.

109 piloter från en lång rad länder deltog, bland annat Italien, Grekland, Portugal, USA, Nya Zeeland, Nederländerna, Spanien och Japan, och så klart piloter från alla de nordiska länderna inklusive Island och en grönländsk pilot. Härligt med en sådan internationell uppslutning! De flesta piloter betalade några hundralappar extra för att få en tracker som skulle sända vår position live till organisationen och internet hela tiden. Tyvärr fungerade de mycket dåligt och gick aldrig riktigt att lita på.

Nytt för i år när det gäller SM var att vi nu också tävlade i serieklasser, allt för att de lite mindre erfarna piloterna ska uppmuntras att delta och kunna tävla mot hyfsat jämbördiga konkurrenter.

Många piloter anlände i god tid och dagen före tävlingen ordnades ett övningspass för att både organisation och piloter skulle få känna sig för. Det blev en bana på 70 kilometer, och här har ni Lars M Falkenströms intryck från den dagen:

Blå himmel och svag nordost gjorde att det blev till att trängas på den lägre starten. Jag tog starten perfekt efter att termiken tvekat och kurvade snabbt upp till inversionen. Letade efter rävarna att ta häng på men lyckades

hitta egna spår nästan hela banan och för en gångs skull höll jag koll på medtävlarna så jag inte hamnade själv. Höll höjd hela vägen förutom efter bergstoppen på väg mot turnpointen innan mål. Chansade att gå ut själv på plattan och sjönk och sjönk och sjönk. Till slut lyckades jag göra en low save då jag redan hunnit börjat be böner om minsta lilla lyft och när jag precis började leta efter landning så kom pipen. Korkade upp snabbt och tog sista turnpointen före mål.

Så långt kommen var jag naturligtvis jåkligt skraj att missa min goal virgin-chans samtidigt som ena GPSen med kartfunktionen tappade laddning, så jag stängde av den och försökte memorera riktningen mot målpunkten utan att riktigt veta var den var. Sista benet var i svag motvind och jag kurvade i minsta blåsa för att inte missa målet. Efter att ha kurvat ett antal blåsor satte jag på GPSen igen och upptäckte att jag var ÖVER målet. Segervrål förstås och sedan två timmars väntan på retrieve - men det var det värt! Jag har äntligen lyckats ta mig runt en hel task!

På kvällen bjöd byn Manteigas på välkomstfest med grillade sardiner och rikligt med öl och vin. De flesta tog det dock väldigt lugnt eftersom den första tävlingsdagen väntade morgonen efter. Det var en samling laddade piloter som packade upp sina grejer på stora starten (Azinha). Tävlingsledning tog sin tid på att lägga banan men presenterade till sist ett 92 kilometer långt task med tre waypoints i bergen och sedan ett

55 kilometer långt ben ut på plattan till målet. Wow! Det var nog många fler än jag själv som kände det som en övermäktig utmaning. Inte blev det lättare av att vinden på start var mycket stark vilket gav många piloter problem att komma iväg, med påföljande akrobatiska konster bland linor och skärmar.

I början hade de flesta problem att komma högt och vidare på grund av stark inversion. En del bombade också tidigt, himla trist start på tävlingen. Men många (däribland både jag själv, Falkenström och Jenny) lyckades gnet oss kvar i luften och till sist ta den innersta vändpunkten långt upp i dalen. Sedan blev dagen sakta bättre och till sist kunde till och med en nybörjare som undertecknad ta sig upp till molnbas på 3 100 meters höjd. Underbart att få svalka sig efter allt svettigt gnetande på låg höjd!

Nu var det plötsligt lätt att flyga och jag plockade punkt på punkt till GPSen visade 55 kilometer till mål. Det kändes ju ganska omöjligt, både för att det började bli sent på dagen och för att mitt personbästa var 77 kilometer och det här skulle bli närmare 90...

Men det fanns lovande moln förut och jag var inte helt ensam i luften (Jenny Persson dök bland annat upp precis bakom mig). Jag toppade upp rejält och gav mig ut på ett mycket långt glid norrut. Det var vackert, det var avkopplande men varion var oroväckande tyst och höjdsiffrorna allt blygsammare. Framför mig så jag en grund dal med en liten stad (Guardia) uppe på en solbelyst kulle. Här måste det bara lyfta tänkte jag och satsade allt på ett kort. Jenny bakom mig

valde en annan väg ner i dalen men jag hade bestämt mig. Till sist låg jag så lågt över en fotbollsarena att jag kunde höra hur man testade högtalarsystemet. Men då började det pipa! Inte mycket men jag klöste mig fast. Sakta sakta klättrade jag uppåt samtidigt som jag drev åt rätt håll. Så tog lyftet sig och jag kunde börja kurva ordentligt. Då dök en M4a upp med Tor Jansson vid spakarna – varsågod Tor, här är lyftet som tar dig till mål! Med Tors hjälp var det lättare att centrera och klättra upp till molnbas igen, som nu hade stigit till 3 200 meter. Underbart!

Nu hade jag goda chanser att slå personbästa, och jag valde att flyga på säkerhet – so what om jag inte kommer före någon annan? Jag höll till vänster under en utdöende molngata som ändå bjöd på lite lyft. Plötsligt var Jenny med men valde att hålla längre ut till höger på plattan, vilket var en mer direkt väg mot mål, och också lämna lyftet tidigare. Hon tänkte tydligen rejsa mig mot mål! Nåja, be my guest, jag vågade helt enkelt inte sumpas chansen till personbästa.

När GPSen passerade 77 kilometer var det jag som jublade och tjoade däruppe i luften! Helt underbart! Nu hade jag också vittring på mål, något jag aldrig varit i närheten av under mina tidigare två tävlingar. Så jag fortsatte att flyga safe och vända i det mesta. Och tro det eller ej, jag lyckades ta mig i mål, med många hundra meters marginal dessutom. 86 kilometer XC under tävling, helt fantastiskt för mig! Självklart var jag inte ensam i mål en sådan här dag, hela 60 piloter tog sig i mål, bland annat Anna Rydh som därmed också satte ett nytt svenskt damrekord för deklarerad distans. Grattis! Stackars

Jenny rejsade sig rakt ner i marken bara åtta kilometer från mål, så nära till både delat rekord och första tävlingsmål gången. Men det blev ändå personbästa – grattis!

Jocke Johansson vann hela tasket med ett blixtnabbt flyg på två timmar och tio minuter, vilket ger en medelhastighet på svindlande 40 kilometer i timmen! Självtog jag makliga tre timmar och 46 minuter på mig att nå mål.

Andra tävlingsdagen välkomnade oss med massor med vind men tävlingsledningen la ändå en bana med fyra vändpunkter och mål 66.5 kilometer bort. Så här skriver Jenny om den dagen:

Ja, idag trodde nog de flesta att det inte skulle bli någon tävlingsuppgift när vi kom upp till startplatsen eftersom det blåste så mycket redan tidigt på förmiddagen. Men tävlingsledningen satte en bana ändå. Eftersom det blåste sydliga vindar var de tvungna att lägga det första benet på banan i motvind, för att få bort oss från bergen. Sen gick resten av banan ute på plattlandet, där vi inte är lika känsliga för stark vind. Men att ha ett motvindsben i början av banan gör att vi som flyger lite långsammare skärmar inte hinner så långt på banan.

Problemet med dagen blev att ca 80% av startfältet inte ens lyckades ta startcylindern, däribland jag. Jag startade från berget och lyckades precis ta mig över den stora dalgången som är framför startplatsen, för att komma fram till nästa lite lägre bergsrygg. Men där mötte jag den vindkompression som bildas över berg, och tappade all framåtfart. Så där blev jag hängande och kom inte framåt - däremot så sjönk det ganska bra. Så efter ett inte så långt flyg, så stod jag på landningen. Jag var dock inte ensam om att vara där. Tobbe Hinas och Stefan Rolén hade landat före mig och strax efteråt landade mina team-kompisar Olle och Fredrik.

Bara tre piloter kom i mål, med Ronny Helgesen först. På grund av att så många landat tidigt, och att tävlingsledningen satt parametrarna för poängberäkning väldigt högt, blev de som ändå lyckats kämpa sig långt fram längs banan dåligt belönade.

Nästa dag ställdes in på grund av dåligt väder. Dag fyra åkte vi upp till den mindre starten Vale de Amoreira och en bana på 72 kilometer blev deklarerad. Trots att vi var flera som hade talat med tävlingsledningen om att motvindsben i början förstörde den nybörjarvänliga atmosfären som är tänkt att finnas på Nordic Open så fortsatte de med detta. När sedan vinden vände helt i förhållande till prognosen blev det motvind överallt på alla ben. Det inträffade också en olycka. Så här skriver Lars om tasket:

Det som såg ut att bli ett kul race blev ganska svårt på grund av att väderprognosen slog fel och det blev blåsigt och därmed även stökigt. När dessutom molnbas var ganska låg på eftermiddagen så ramlade de flesta ner några mil innan mål som faktiskt ingen nådde. Tristast av allt var att en ung-rare spann skärmen inför landning och bröt ryggen. När det meddelades via radion tappade jag sugen lite då jag låg över berget och stångades med märklig termik.

I övrigt börjar jag få bra kontroll på flygningen och avancerar sakteliga i resultatlistan och ligger för närvarande 23:a totalt på NM och leder faktiskt SM i serial class - vi får väl se hur länge det står sig...

Kul också att när man bombat efter fyra timmars flygning

och sökt sig till en bensinstation/bar mitt ute i ingenstans, så är den förste man stöter på Tor Jansson. Han flög 600 meter längre än mig idag, men det ska jag försöka ta igen imorgon.)

Australien Michael Bass kom längst med 57,2 kilometer och vann dagen. Poängsystemet fortsatte att förbrylla oss mindre erfarna, idag genom att ge rikligt poäng till många piloter, trots att ingen kom i mål, medan task 2 gav väldigt lite poäng. Ja ja, det är väl lika för alla.

Nästa dag blev också inställd på grund av märkliga förhållanden. Våra påstridiga propåer till tävlingsledningen om att lägga säkrare banor (efter ett antal trädländningar, nödiskast och några skador) gav resultat och man valde att ställa in av säkerhetsskäl. Beslutet hälsades med en suck av lättnad bland de flesta piloter som väntat i solen på start.

Sista tävlingsdagen såg ut att bli bra och man la en bana på runt 80 kilometer med start uppe på Azinha. Så här skriver Falken i sin blogg om avslutningsflyget:

Sista tasken blev en perfekt avslutning på årets NM. En åttamilsbana sattes (totalen blir alltid kortare när vändpunktsradierna räknats bort) och även om molnbasen skulle vara lägre än 2000 meter under dagen var det ändå bra drag i blåsorna. Tog starten perfekt igen och korkade upp längs ridgen mot startpunkten. Kurvade ifrån en duktig local, så hornen var definitivt ute.)

Lite små och ojämna blåsor men tog första punkten ganska lätt och tog den andra i molnbas. Sedan började det bli svårt. Rasade ner och hamnade återigen på mitt gamla gnehang vid startpunkten vid början av bergsmassivet och hangade länge och väl utan att hitta något som kunde ta mig därifrån.

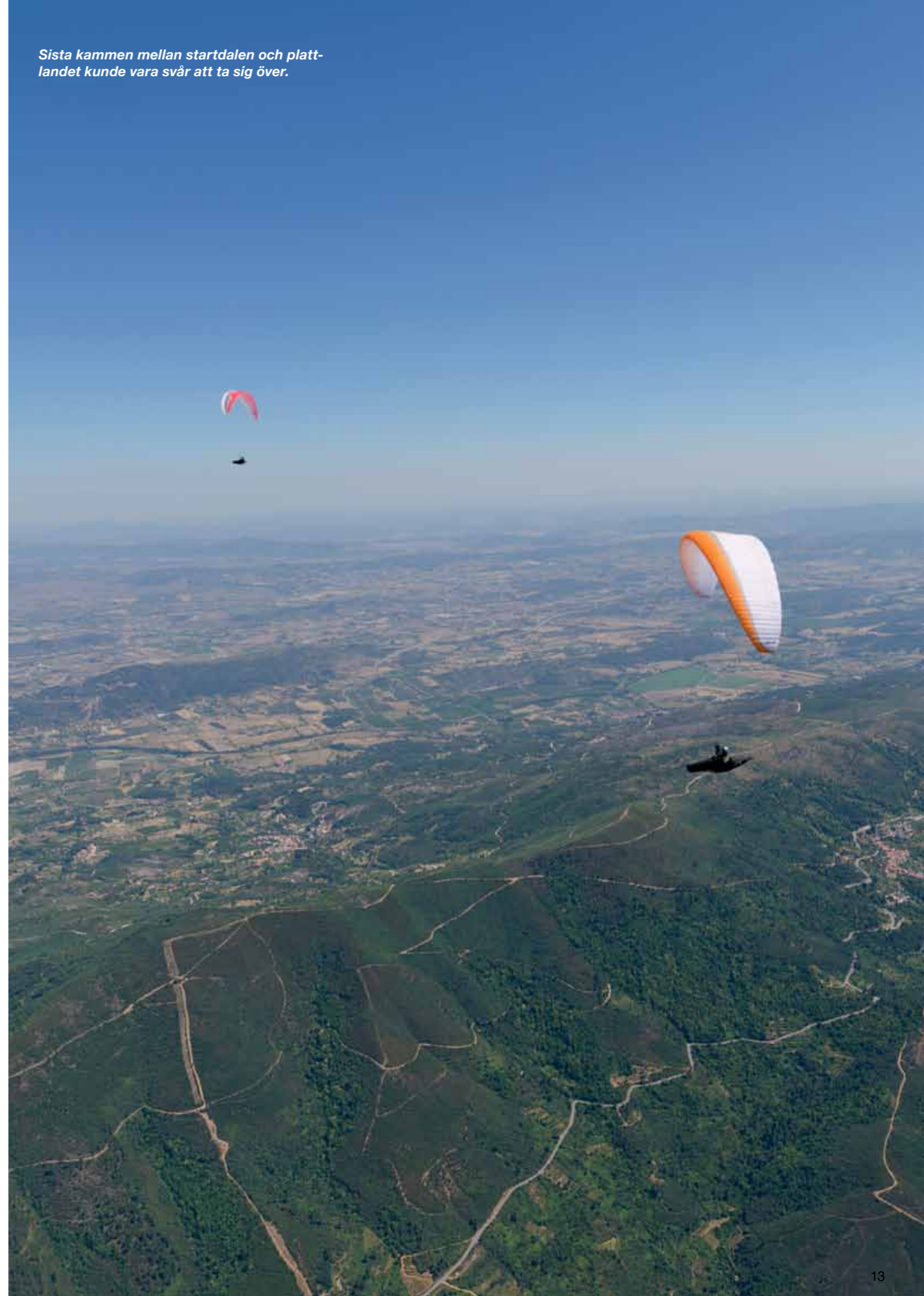
Snart hann några piloter ifatt mig men de hittade inget de heller. Då stack en skärm mot byn som tydligen brukar släppa (enligt Jenny) och banne mig om han inte hittade en blåsa direkt. Jag krokade också i och äntligen kom jag iväg, men förseningen kostade mig nog SM-serial-guldet.

Därefter kurvade jag och en kille ihop länge och top-pade ur allt som gick innan jag försökte få kontakt med berget. Hade sett att en kille fått lyft vid klippkanten och speedade för fullt. Till slut kom lyftet och bergspassagen blev möjlig. Killen jag hade kurvat med nyss kom fem minuter försent och ramlade ner.

Nu var jag med i matchen igen och väl uppe över berget lyfte det i stort sett lite över allt i en blandning av turbulent vind och restitution. Nu körde jag 75 procent speed med sikte på nästa ridge som gick söderut på andra sidan berget. Klarade passagen precis över staden Covilha men började nu sjunka ner igen. Hade fått för mig att målet idag var det samma som övningstasken och trodde mig därför ha målgången inom räckhåll. Dessvärre hade bäringen på GPSen försvunnit på något mystiskt sätt och jag började leta efter andra piloter som gått i mål men såg inga. Då hittade jag till slut en blåsa som tog mig till 2000, men jag kurvade inte ur den helt eftersom målet ju borde ligga inom räckhåll och glidmarginalen dit var redan tagen med råge och lite till.

Under glidet zoomar jag ut på GPSen och upptäcker att målet dessvärre ligger 2,5 mil längre bort och med en hög ridge emellan. Och jag som redan spelat in en lyckans målgångsharang med Gopron...

Sista kammen mellan startdalen och plattlandet kunde vara svår att ta sig över.



Nu var jag tvungen att kurva i allt och det var inte mycket det. Ju mer jag närmade mig ridgen i medvinden ju mer övertygad var jag om att all termik från plattan skulle pressas upp där och lyfta mig över kammen och vidare mot mål, men så var det inte alls utan varion började tjuta toksjunk på över tre meter i sekunden och paniken spred sig i kroppen - bomba halvvägs på viktigaste tasken?

Till slut hamnade jag på lågan och hittade visserligen en stark blåsa men den varade bara ett halvt varv och sedan smet den iväg samtidigt som jag fällde ut landningsstället och damp ner i en olivodling efter fem mil och fyra timmars hårt arbete. Surt!

Trots allt kom 28 piloter i mål med lokala esset Claudio Virgilio först. Spänningen var så klart stor under kvällen när trackloggarna tankades ner och poängen beräknades. Många samlades vid flodbaren nedanför tävlingscentret där man kunde svalka sig både med kall öl och nästan lika svala dopp. På kvällen bjöds det till stor fest med mat, dricka och prisutdelning. Tävlingsledaren Mads Syndergaard (Danmark) vann själv hela Nordic Open med normannen Ronny Helgesen

på andraplats och Australiern Geoff Wong trea. Bäste svensk Magnus Österberg återfanns på totalt åttonde plats. Han vann också SM efter att ha kommit i mål två minuter före Jocke Johansson och hängt av sig konkurrenterna Larsa Jonsson och Fredrik Lindholm på sista flyget. En stark prestation också med tanke på att han tvingades kasta nödis bara någon dag före tävlingen och då stukade foten vid landningen.

Anna Rydh vann serieklass (D-vingar) och Marko Wramén vann sportklass (B- och C-vingar).

Sammanfattningsvis kan sägas att tävlingen var bra organiserad och gav massor med fin flygning. Enda smolket i bågaren var att säkerheten inte alltid kändes på topp. Delvis på grund av banläggning men mycket på grund av att platsen i sig själv inte är idealisk för tävlingar som också ska vara nybörjarvänliga. Smala dalar, många ryggar och mycket vind gav en hel del turbulens och lägg till det en starkt termisk huvudlandning. Tävlingsansvariga från de olika nordiska länderna jobbar nu på att ta fram en tydlig specifikation på hur Nordic Open bör organiseras för att fungera även för nya tävlingspiloter. Med det sagt hade vi en fin tävling med många personbästa och många glada stunder tillsammans med andra piloter.



Larsa, Magnus och Jocke är vassast i Sverige.



Lars, Anna och Håkan tog pallen i serieklass.

Totalt resultat SM öppna klassen

1. Magnus Österberg Ozone R11, 2559 poäng
2. Larsa Jonsson, Ozone R10, 2528 poäng
3. Jocke Johansson, Ozone R10, 2383 poäng
4. Fredrik Lindholm, Ozone R10, 2089 poäng
5. Magnus Eriksson, Ozone R11, 2088 poäng
6. Matts Eliasson, Ozone R11, 2079 poäng
7. Tobias Hinas, Ozone R11, 1936 poäng
8. Anna Rydh, Ozone M4, 1870 poäng
9. Lars M Falkenström, Ozone M4, 1835 poäng
10. Håkan Lindqvist, Ozone M4, 1672 poäng
11. Tor Jansson, Ozone M4, 1642 poäng
12. Stefan Rolén, Axis Mercury, 1572 poäng
13. Janne Järnesjö, Ozone R10, 1408 poäng
14. Marko Wramén, Nova Mentor 2, 1292 poäng
15. Lars Ericsson, Ozone R10, 1241 poäng
16. Mats Andersson, Ozone M3, 1218 poäng
17. Jenny Persson, UP Summit XC, 1204 poäng
18. Rasmus Persson, Gin GTO, 1124 poäng
19. Anders Gustafsson, Ozone Delta, 1044 poäng
20. Jonas Ostwald, Ozone Delta, 1007 poäng
21. Olle Gustafsson, Ozone M4, 562 poäng
22. Anders bogghed, Ozone Delta, 554 poäng
23. Fredrik Lotse, Ozone Delta, 335 poäng

Resultat i serieklass (B-D-vingar)

1. Anna Rydh, Ozone M4, 1870 poäng
2. Lars M Falkenström, Ozone M4, 1835 poäng
3. Håkan Lindqvist, Ozone M4, 1672 poäng
4. Tor Jansson, Ozone M4, 1642 poäng

5. Marko Wramén, Nova Mentor 2, 1292 poäng
6. Mats Andersson, Ozone M3, 1218 poäng
7. Jenny Persson, UP Summit XC, 1204 poäng
8. Rasmus Persson, Gin GTO, 1124 poäng
9. Anders Gustafsson, Ozone Delta, 1044 poäng
10. Jonas Ostwald, Ozone Delta, 1007 poäng
11. Olle Gustafsson, Ozone M4, 562 poäng
12. Anders bogghed, Ozone Delta, 554 poäng
13. Fredrik Lotse, Ozone Delta, 335 poäng

Resultat i sportklass (B-C-vingar)

1. Marko Wramén, Nova Mentor 2, 1292 poäng
2. Jenny Persson, UP Summit XC, 1204 poäng
3. Anders Gustafsson, Ozone Delta, 1044 poäng
4. Jonas Ostwald, Ozone Delta, 1007 poäng
5. Anders bogghed, Ozone Delta, 554 poäng
6. Fredrik Lotse, Ozone Delta, 335 poäng



Jenny, Marko och Anders överst i sportklass.



Lilla starten Vale de Amoreira blev utbyggd innan tävlingen.



Silvermedaljören i SM, Larsa Jonsson.



Jocke Johansson vann Task 1.



I molnbas första dagen med siktet inställt mot mål.



Lilla starten sedd från hög höjd.



Totalsegrarna i Nordic Open.



SM-mästaren Magnus Österberg.



Svenskgänget söker skugga vid stora starten.

Foto: Larsa Jonsson

VM med tragiskt slut

I juli hölls världsmästerskapen i distansflygning med skärm i Piedrahita, Spanien. Sverige hade fyra tävlande med, tre män och en kvinna. Tyvärr ställdes tävlingen in efter bara två dagar på grund av två tragiska olyckor.

*Text: Jenny Persson och Marko Wramén
Foto: Marko Wramén*

Det svenska laget bestod av Magnus Eriksson, Magnus Österberg, Matts Eliasson, flygandes varsin Ozone R11 och Anna Rydh under en Ozone M4. Lagledare var Jenny Persson. Sponsor för landslaget var Skysport. Här följer Jenny Perssons dagboksanteckningar från tävlingen, och Marko Wraméns anteckningar från dagarna före.

1 juli

Det svenska landslaget lämnar Portugal där de deltagit i Nordic Open och kör till Piedrahita i Spanien. Alla bor tillsammans i en fin lägenhet strax utanför byn med norska, italienska och portugisiska lagen som grannar. Svenskkolonin (några friflygare och anhöriga finns också här) har en trevlig grillmiddag i trädgården.

2 juli

Ledig dag som några utnyttjar till friflygning. Magnus Österberg och Magnus Eriksson gör var sitt monsterflyg på mer än 200 kilometer. Det bådar gott för tävlingen!

3 juli

Registrering med omfattande byråkrati och kontroll av pilot och utrustning. Stor säkerhetsbriefing för alla piloter på eftermiddagen. Efter det hölls själva invigningsceremonin med nationsparad, orkester, tal, folkdans och mer parad och tal. Buffé och öppen bar som avslutning.



4 juli

Lagledarbriefing på morgonen, sedan transport upp till start för ett övningstask på drygt 60 kilometer. Mycket vind gör själva starten svår för många men hela det svenska laget kommer iväg utan missöden. Flygningen är bra och målfältet i utkanten av byn fylls med färgglada skärmar och en del nyfiken publik. Magnus Österberg kommer först i mål av svenskarna, följd av Magnus Eriksson och senare Matts Eliasson och Anna Rydh.

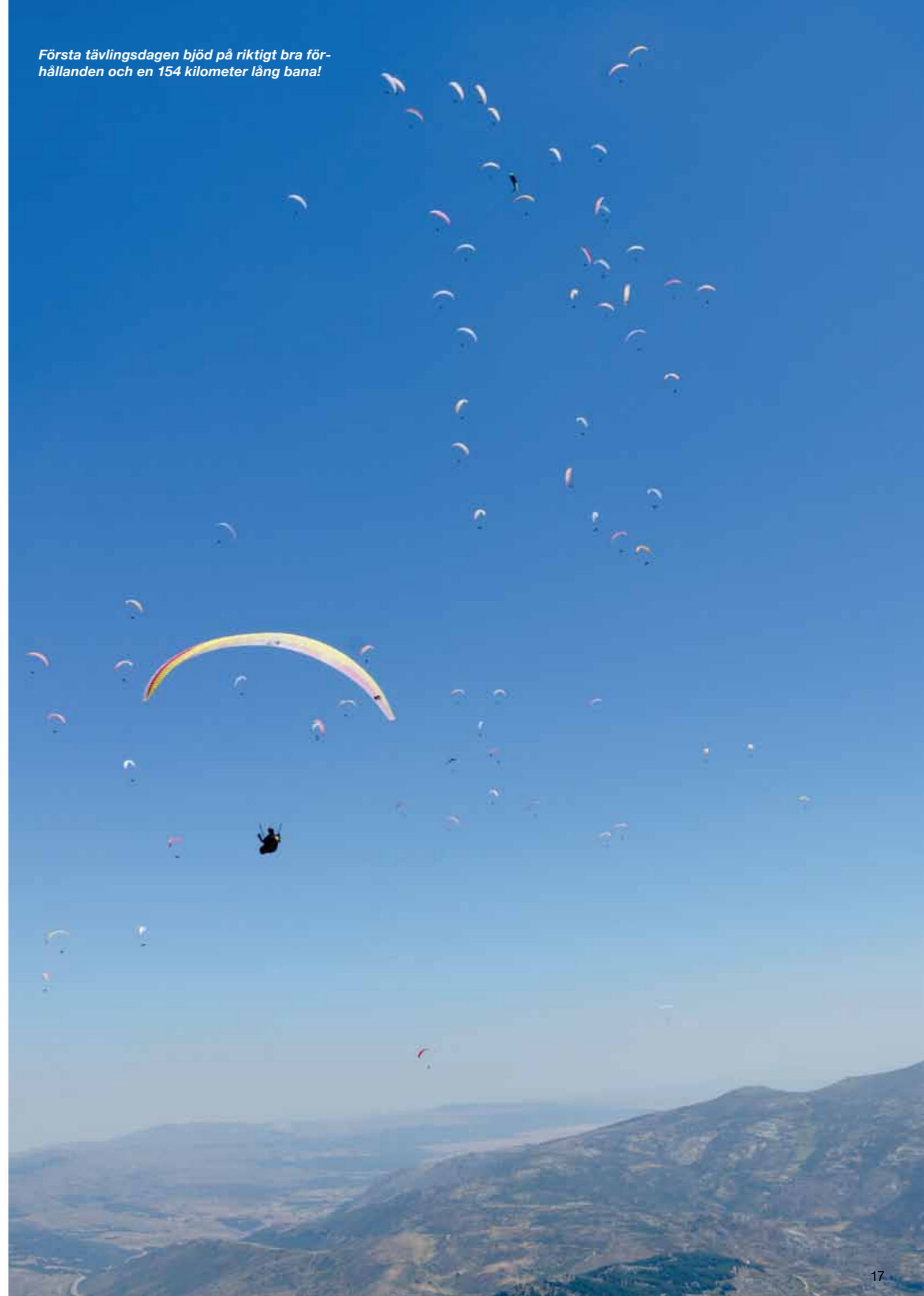
Under flyget lyckas Magnus Eriksson med konststycket att montera en uridom (pisseslang) i luften! Nöden har ingen lag.

5 juli

Idag bjöds det på västliga vindar, så VMs första tävlingsuppgift lades mot Avila. Tävlingsledare Steve Ham skrev upp en bana med enbart start och mål – alltså ett rakt ben som slutade 154 kilometer bort! Svårigheterna bestod av att hålla sig borta från alla kontrollerade luftrum...

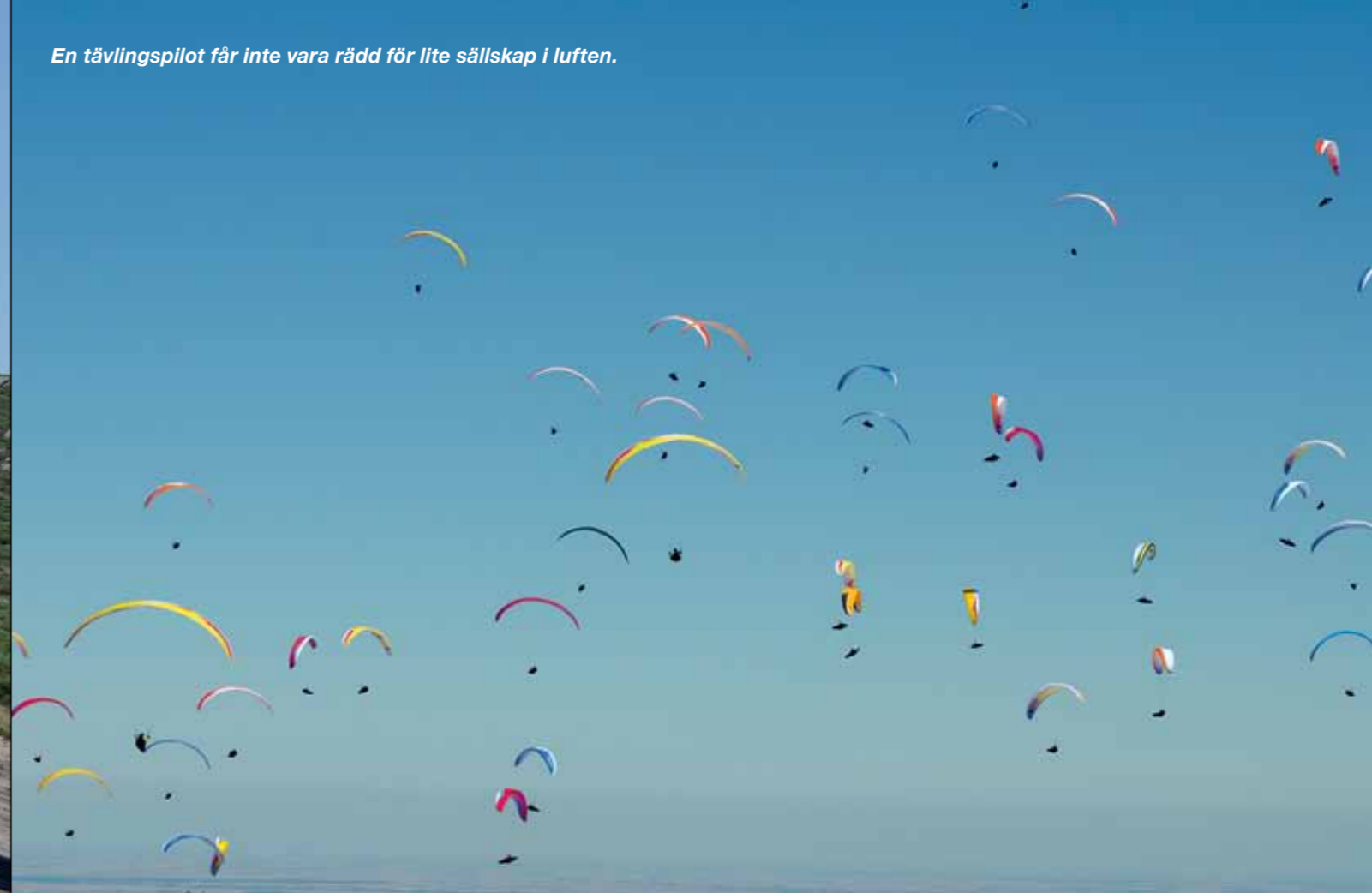
Svenska laget mutade snabbt in sin hörna på den nya stora startplatsen och alla kom iväg från berget inom tio minuter. Starten gick 20 kilometer från take-off klockan 14:10, vilket innebar att i princip alla kurvade tillsammans framför passet. De tre musketörerna Magnus, Magnus och Matts, slog vad efteråt vem som hade den sämsta starten, men alla tre lyckades flyga in tiden de tappade och kom i kapp ledarklungan. Efter det valde de olika vägar, men alla tre kom till slut i mål. Matts Eliasson kom in på topp tio! Magnus Österberg som tog en tur i tortumblaren och tappa-

Första tävlingsdagen bjöd på riktigt bra förhållanden och en 154 kilometer lång bana!





Den stora starten har täckts med fin astroturf. Men den starka vinden ställde till problem för en del.



En tävlingspilot får inte vara rädd för lite sällskap i luften.

de 700 höjdmeter sista biten mot mål, kom inte så långt efter tidsmässigt, men en hel drös piloter hann in däremellan. Herr Eriksson tuffade in i mål en stund senare. Anna landade 20 kilometer kort från mål och distansen blev personbästa. Även musketörerna slog sina personbästa i deklarerat mål, så vi får väl verkligen vara nöjda med dagen. Jag tror att Sverige ligger bra till i landsligan.

6 juli

Tyvärr så fick Anna noll poäng för sitt fina flyg igår på task 1 eftersom hon hade överträtt ett lufrum... Dock var prestationen lika imponerande!

Idag förväntades starkare vindar från nordväst och därför lades dagens bana fram och tillbaka i hemmadalen och sedan ett avslutandes ben över passet till Avila. Totalt 77 kilometer. Jag (Jenny) placerade mig uppe i passet och lämnade rapporter om vindstyrkan till piloterna över radion.

Magnus Österberg drog en rövare innan passet och försökte sig på ett utbrytarförsök från ledarklungan, men kom tyvärr inte över passet. Matts Eliasson valde att inte lyssna på landslagsledaren, valde fel väg och blev nerspolad på baksidan av passet. Magnus Eriksson kämpade och kämpade i tre långa timmar och landade till slut i Villa Franca. Anna höll Sveriges fana högt och kom i mål!

Tyvärr bjöd dagen på fyra nödskämskast och två olyckor. En av nödskärmarna kastades av Ronny Helgesen på finalglidet in i mål.

7 juli

Idag blev en vilodag för att hedra de piloter som igår omkom

under VMs andra tävlingsuppgift. Den argentinska piloten Francisco Vargas omkom i en krasch efter ett frontinslag på låg höjd nära bergsryggen. Chilenska piloten Eitel von Muhlenbrock låg på glid mot mål på hög höjd när han fick en frontkollaps följt av en stor kravatt och därefter spin i hög hastighet. Han lyckades inte kasta nödskärm och dog i kraschen. Det svenska laget sörjer sina medtävlare och tänker på deras familjer.

Klockan tio i morse hade vi en lagledarbriefing, men hela svenska laget följde med för att lyssna på informationen om gårdagens olyckor. Förutom de två tragiska dödsolyckorna kastades det fem nödskärm under uppgiften. Dagen innan det kastades det två nödskärm. Båda dagarna har av piloterna utvärderats väder- och uppgiftsmässigt till att vara level 1, det vill säga bra förhållanden. Så på två tävlingsdagar med svaga flygförhållanden har vi haft sju nödskämskast och två dödsolyckor. Förvånansvärt, oförklarligt och oacceptabelt! Vad kommer att hända när vi får bra flygväder och mer turbulens?

Detta är vad tävlingsledningen funderar på nu tillsammans med FAIs delegater. På mötet i morse samlade de in lagens åsikter om denna tävlings framtid. Hur ska vi kunna fortsätta? Och om vi fortsätter tävlingen, hur många fler piloters liv vill vi offra innan vi stoppar tävlingen? Alla vet vi om att det är potentiellt livsfarligt att flyga skärm, men ingen vill vara den "ramlar dit". Vem vill vi offra till statistiken? Omöjligt att svara på omöjliga frågor.

Orsakerna till denna utveckling är svåra att spekulera om. Det finns så många faktorer som påverkar utgången av en incident. Ikväll kommer vi att ha ytterligare ett möte där ett eventuellt beslut kommer att offentliggöras.

De svenska piloterna kommer oavsett kvällens beslut, att själva få bestämma hur de vill fortsätta tävlingen. Vi har haft många långa och innehållsrika diskussioner, men jag som landslagsle-

dare kommer inte tvinga någon att fortsätta tävla under dessa förutsättningar.

8 juli

Tävlingsledningen beslutade att avsluta VM efter att FAI/CIVL temporärt förbjudet oklassade tävlingsskärm att delta i FAI cat 1-tävlingar.

VM är över för den här gången...

Många är ledsna och besvikna över avslutet, men samtidigt har jag full förståelse för det beslut som ligger bakom avslutandet av tävlingen. Så vad var det då som hände?

Jo, på VMs andra dag var det fina men svaga flygförhållanden. Efter att fönstret öppnades låg de allra flesta piloterna tätt ihop längs med bergskedjan och kämpade för att hålla sig kvar i luften. Strax efter att luftstarten hade gått hördes den första olyckan rapporteras över säkerhetsfrekvensen på radion.

Francisco Vargas från Argentina hade kraschat. Vittnen uppger att det såg ut som om hans skärm, en Boomerang 8, hamnade i parachute och stabilt flög nedåt/baklänges. Strax innan marken så går skärmen i spinn och piloten går i backen. Pilotens teamkompisar landade uppe på berget och påbörjar HLR, men hans liv gick inte att rädda.

Ungefär två timmar senare händer nästa olycka. Eitel von Muhlenbrock från Chile. Vittnen till den olyckan uppger att piloten, flygandes en Ozone R11, får en kravatt och eventuellt också tvist (från en fullfront?) på 2 200 meters höjd höjd. Skärmen går in i en brant spiral. Sen går uppgifterna lite isär. Vissa hävdar att de ser hur han sitter fast med händerna i tvisten ovanför huvudet och inte kommer åt nödskärm. Andra uppger att de ser honom helt passiv i selen, vilket kan tyda på att han blev medvetslös av G-krafterna. Piloten omkommer omedelbart vid

nedslaget i backen.

Under uppgiften kastar fem piloter nödskärm, utspridda över banan. En av dem var Marina Olexina, erfaren PWC pilot. En annan var Ronny Helgesen som under finalglidet speedar för att ta några placeringar, hamnar i turbulens och får en fullfront. Fronten leder till en kravatt och snabbt in i spiral. Den sista nödskärm kastades över målet på väg ner för landning. Samtliga piloter som kastade nödskärm under dagen klarade sig utan skador.

Även Magnus Eriksson och Magnus Österberg kan vittna om de våldsamma förlopp som sker efter en fullfront, speciellt då man ligger på speed och kommer upp i hastigheter över 75 kilometer i timmen. Reaktionerna som krävs för att stoppa ett påbörjat frontinslag i tid är nästintill omänskliga, även om det förstås finns de piloter som klarar av det.

I går kväll hade vi en briefing med piloter som flyger comp class-skärm. Testpiloter och tillverkare fanns på plats och visade även upp de testvideos som presenterats för CIVL innan tävlingen. Piloterna hade möjlighet att ställa frågor och tillverkarna (mest Ozone och Gin) förklarade hur de nya vingarna är konstruerade, vad som händer i olika hastigheter och vad som händer när de slår in. Många piloter vittnade om att de nya skärmarna är otroligt stabila, upp till en viss gräns, och om man går över den gränsen så skiter det sig. Eller som Luc Armandt sa: Den blir en "ball of shit". Skillnaderna på vinkeln på leading edge är en till två procent mellan att vara stabil och slå in... Då inser man hur snabbt piloterna måste reagera för att kunna dämpa ett inslag. På videofilmerna syns tydligt hur hela skärmen, vid ett frontinslag, viker sig nedåt (tänk på alla långa lattor som finns i skärmen), skärmen försvinner snabbt bakom piloten och att det tar en avsevärd tid för piloten att

falla in under skärmen igen. Här berättade tillverkarna att det är direkt felaktigt att flyga som vanligt, det vill säga att hålla upp bromsarna medan man faller in under skärmen (med skärmen bakom dig) och sen bromsa upp pitchen. På dessa skärmar ska piloten reagera direkt genom att ge flera snabba och hårda input från bromsarna under tiden som man faller, för att öka det inre trycket i skärmen. Om piloten inte gör det har han/hon reagerat för sakta, och när man väl hamnar in under skärmen igen är risken större för en kaskadreaktion.

Dessa videos var förstas inspelade över vatten, utan speed, i lugn luft och med testselar/akroselar. Ni kan tänka er hur skärmarna beter sig för en pilot i turbulent luft, på speed och med "liggele", dessutom utan tillräckligt med träning.

Många frågor som kom upp under briefingerna var bra och undervisande, men flera frågor var direkt förvånande på det viset att vi förstod att vissa piloter inte hade någon aning om vad det var för typ av skärm de flög. Nu flyger jag inte en sådan här skärm själv, men jag rekommenderar er som gör det att verkligen ta reda på hur den ska hanteras, att läsa manualen är inte tillräckligt!

Med anledning av olyckorna och att så många piloter här nere på VM har dessa F1-skärmar (som många inte verkar kunna hantera) tog FAI och CIVL beslutet att förbjuda dessa skärmar på cat 1 tävlingar (det vill säga VM och EM). Tävlingsledningen såg då ingen annan möjlighet än att ställa in tävlingen. Calvo, som var säkerhetsansvarig, kände inte heller att han ville fortsätta att vara säkerhetsansvarig under tävlingen med dessa förhållanden. Jag har förståelse för både FAI/CIVL, som står bakom tävlingen med sina namn och tävlingsledningen, även om beslutet var förvånande och en stor besvikelse för många.

Resultat:

Trots att den två veckor långa tävlingen avslutades efter bara två dagar, så var de två heaten giltiga, vilket gör hela tävlingen giltig. En prisutdelning hölls därför.

VM individuellt (145 tävlande)

1. Charles Cazaux, Frankrike
2. Luca Donini, Italien
3. Andreas Malecki, Tyskland
17. Björnar Trondsen, Norge
42. Marcus Malmqvist, Danmark
58. Matts Eliasson
72. Magnus Österberg
92. Magnus Eriksson
109. Anna Rydh

Lag (46 lag)

1. Frankrike
2. Storbritannien
3. Schweiz
17. Norge
25. Danmark
27. Sverige

Dam (22 tävlande)

1. Petra Slivova, Tjeckien
2. Regula Strasser, Schweiz
3. Kirsty Cameron, Storbritannien
10. Anna Rydh

Redaktörens reflektioner

Efter att VM ställts in på grund av säkerhetsskäl blev det självklart en omfattande debatt om säkerhet på stora tävlingar. Detta är tyvärr ingen ny debatt, dödsolyckor har inträffat på VM förr och man har försökt komma tillrätta med problemen genom olika regeländringar.

En grupp piloter menar att olyckorna beror på att i VM, till skillnad mot i världscupen (PWC), är piloternas erfarenhet och skicklighet generellt lägre, eftersom "alla" länder ska få vara med och minimikraven på piloterna är låga. I PWC är det mycket svårare att komma med och olyckorna väsentligt färre.

Andra menar att det handlar om de nya tvålinorsskärmar som är mycket snabbare än tidigare skärmar och dessutom innehåller mängder med plastpinnar som styvar upp skärmen. När piloten då får ett stort inslag blir det väldigt våldsamt på grund av den höga hastigheten. De små hålen i leading edge kombinerat med plastförstärkningarna gör att luften inte går ur skärmen så snabbt, istället fortsätter den att flyga, men nu in bland linorna. Kravatterna blir stora och svåra att lösa upp eftersom linorna fastnar i plastförstärkningarna.

Det har också talats om hur banorna läggs och var och när man väljer att arrangera VM (på de bästa ställena när de är som mest aktiva, det vill säga farligast). Samt om hur tävlingarna poängsätts, något som nu premierar hastighet vilket gör att de flesta ligger på speed hela tiden utom när de kurvar.

Det är förstas väldigt svårt att komma fram till tydliga orsaker. I enskilda fall går det, men att förklara

varför VM generellt har fler olyckor än PWC är inte enkelt. Självklart spelar flera faktorer in. Att dra alla tävlingsskärmar över en kam låter drastiskt – förra året flög nästan alla tävlingspiloter tvålinorsskärmen Ozone R10 och inga problem utöver det vanliga rapporterades. Nu, med en ny generation ännu snabbare och stabilare skärmar, hör vi även från svenska piloter att de är svåra att hantera när de väl kollapsar.

FAI/CIVL-beslutet att tillfälligt förbjuda comp-skärmar i cat 1-tävlingar (VM och EM) har lett till att flera andra cat 2-tävlingar gått över till serieklass, i alla fall för tillfället. Osäkerheten är med andra ord stor. Frågan är vilken väg man ska gå. Välja serieklass i alla tävlingar, alltså att bara EN/LTF-godkända skärmar får delta? I så fall vilken klass? Hur påverkar det utvecklingen av godkända skärmar, blir de vassare (och kanske farligare) då?

Eller ska man införa fler regler kring tävlingsskärmar? Kommer tillverkarna att backa bandet och konstruera tävlingsskärmar som inte är fullt så förstärkta och snabba?

Frågorna är många, svaren få. Som tävlingsansvarig i Sverige har jag den fördelen att alla svenska distanstävlingar redan varit. Vi kan alltså avvakta utvecklingen över vintern och ta eventuella beslut kring SM och Sverige Cup efter att ha haft gott om tid på oss att fundera och lära oss av utvecklingen i andra länder.

Marko Wramén

Redaktör och nybliven tävlingspilot



Dansuppväsning under den pampiga invigningsceremonin.



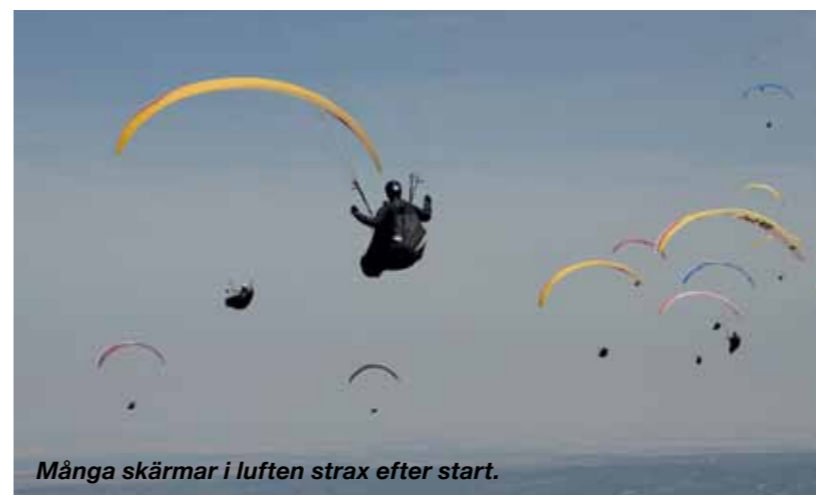
Många piloter flög nya tvålinorsskärmar.



Tapas på det gulliga torget i Piedrahita.



Det svenska laget går igenom banan före start.



Många skärmar i luften strax efter start.



Meet Director Steve Ham har genomgång.



Bistra miner på prisutdelningen.



Starten i Piedrahita sedd från lite höjd.

Foto: Jenny Persson

Vädret tog sig allteftersom och det blev mycket flugget.



Flygbogsering.



Tandemflygen var uppskattade.

Marcus startar med sin nya vinge.



Caroline Greiser.



Mycket flygning på Salalägret

För fjärde året på raken arrangerar Stockholms hängflygklubb Salalägret vid Sala. I år blev det mellan 26-29 maj och trots taskigt väder i början blev det mycket flyga av.

Text: Marcus Lindqvist

Foto: Johan Bergström

Lägret var tänkt att pågå en hel vecka men både hård vind och regn stoppade planerna. Sedan kom en mellandag i busvädret och vi kunde äntligen dra igång lägret. Husvagnar och tält invaderade Salanda med flygare från Mellansverige. Första dagen blev en svårslagen dag med svag vind och bra tryck i blåsorna med stig över fyra meter per sekund. Vi hade sällskap i blåsorna av en massa segelkärror och fick fina flyg med timmar i luften. En del landade ute och andra flög banor över Sala och Bergslagen. Molnbasen var på 2000 meter med cumulusgator överallt så vi fick det vi var ute efter.

Sedan blev det återigen hård vind. Trots detta kunde vi flyga återstående dagar – över 40 flyg gjordes under lägret. Flygbogsering, markbogsering och tandemflyg. Vi räknade ihop 18 besökare. En av dem är en aktiv hängflygtjej, Caroline Greiser från Tyskland, som är på plats i Sverige och studerar. Hon har lärt sig bra svenska på kort tid. Här kommer en kort intervju med henne.

Snabbfakta Caroline Greiser

Ålder: 24

Kommer från: Tyskland, Greifswald

Bor i Sverige: Uppsala

Vinge: Willswing U2

När kom du hit och hur länge stannar du?

Jag kom i augusti och ska stanna åtminstone till slutet av juni. Nu pluggar jag ekologi i Uppsala.

Trivs du i Sverige?

Jo. Det var en gammal dröm att någon gång flytta till Sverige. Nu överlevde jag en svensk vinter och tycker fortfarande om landet, folket och språket. Man kan till och med flyga här!

När började du flyga?

I fjol i Tyskland (Altes Lager/Berlin). Där fick jag min elevlicens i juni. Jag är alltså en riktig plattlandspilot utan bergerfarenheter.

Hur fortsatte du med flygningen här i Sverige?

Det var inte så lätt, eftersom jag inte hade någon egen vinge här och ingen bil heller. Men jag tog selen med mig och lyckades hitta några killar från Stockholms Hängflygklubb (framför allt Marcus, Andreas och Per), som hjälpte mig komma upp i den svenska himlen. De lånade ut en klubbvinge (Tecma me-

dium) till mig, som jag flög hela hösten (flygbogsering). Senare köpte jag en begagnad medelstadievinge från WW. På vintern tränade vi springstart i Tenstabacken och och hjälpte till med Tomas Petersons skolning på isen.

Hemmafält i Sverige?

Salanda (sommar), Granholmstoppen/Tensta och Stockholms skärgård (vinter)

Bästa flyg i hittills?

Oh, svårt att säga, jag har haft många utmärkta upplevelser i Sala, Borlänge och Örebro. För en nybörjare är varje flyg ett stort äventyr med många nya erfarenheter.

Mitt kanske allra bästa flygminne är från den 14 maj i Sala då jag flög 1,5 timme och ganska långt bort ifrån flygfältet, surfade på molnbasen tillsammans med två andra avancerade piloter. Senare såg jag för första gången ett segelflygplan och njöt av det vackra vårlandskapet.

Vad gör du när du inte flyger?

Jag läser om flygning (väder, teknik, aerodynamik), fixar med min utrustning. (det finns alltid något att förbättra, ställa in, reparera, skaffa) och pratar med andra piloter om flygning! Men visst har jag också ett "parallell-liv": Jag är ganska upptagen med mina studier, där jag lär mig hur världen fungerar och hur allt hänger ihop. Just nu har jag avslutat ett projekt i

myrmarksekologi, i vilket jag undersökte 1000 år gamla döda växter i torv. Samtidigt jobbar jag för Sveriges Lantbruksuniversitet och inventerar och ringmärker stenskvättor (en fågelart i jordbrukslandskapet). Jag älskar att vara ute i naturen, vandra i fjällen, skåda fåglar, målar, hitta bra äppel- och blåbärsställen, cykla, paddla och upptäcka nya platser. Men ibland gör jag bara ingenting.

Hur många timmar har du i luften från Sverige respektive Tyskland?

22 i Sverige, tre i Tyskland men med runt 140 starter – så blir det när man alltid är beroende av linan.

Ser du någon skillnad på tyska och svenska flygare?

Nej. Jag har inte träffat så många piloter än. Och sedan är det så att jag har utvecklats ganska mycket under mitt utbytesår i Sverige. Jag har bara börjat bli mer uppmärksam på andra piloter. I Tyskland är allt reglerat av den stora nationella föreningen DHV. Det gör att piloterna är lite mer rädda för att fixa sina grejor själv, till exempel byta underrigg. Allt måste vara kontrollerat och certifierat av DHV. Det kan vara till nackdel eller fördel. Jag tycker om det svenska systemet, att man är självständig och har tydligare ansvar för sina grejor och sitt agerande.

Både i Tyskland och Sverige träffar man i alla fall samma galna människor som älskar att flyga och gör allt som är möjligt för att komma upp i luften. Och det är det viktigaste.

Emil där han trivs bäst.



Foto: Fredrik Gustafsson

Infinite tumble över Åresjön.



Foto: Emil Selin

Sveriges första infinite tumble

Emil Selin är en talang, tro inget annat. Att han vann SM i akro 2010 som 16-åring var egentligen ingen överraskning. Inför denna sommar hade han planerat att utvecklas rejält inom akroflygningen och när han började öva på rytmisk SAT var det en del som misstänkte att infinite tumble inte var långt borta.

Mindre än två veckor efter ovan nämnda träning gjorde Emil sin första infinite. Efter ytterligare ett antal lyckade och mindre lyckade infinite tumbles gjorde han över tio rotationer inför kameror och filmare. Resultatet finns på www.tvare.se.

Jag passade på att ställa några enkla frågor till Emil i ämnet infinite tumble. Emil svarar kortfattat på norrländsk manér. Han visar trots sin ringa ålder upp ett lugn som förmodligen är rätt bra att ha som akropilot, fast han är ungefär lika medianpassad som en ung Ingemar Stenmark...

Hördu Emil hur kommer det sig att du började öva på infinite tumble?

Hehe, man måste ju bli bäst någon gång. Och då måste man ju kunna det. Annars är det kört.

När bestämde du dig för att det var dags?

Jag har aldrig känt något tvång att göra det men efter att ha sett det i en massa filmer tyckte jag det såg coolt ut och bestämde mig för att göra det. Årligt talat räknade jag inte med att göra det i sommar, fast de vart ju så ändå till slut!

Jojo, men när exakt tog du beslutet att prova IT?

När jag började träna rytmisk SAT, till slut kom jag ju så jävla högt att det bara var att fortsätta.

Hur gör du IT?

Först bygger man upp en massa fart med hjälp av en spiral och sedan vänder man och gör en tumble åt andra hållet.

Hur vet du när du ska vända?

Man gör en brant spiral och släpper upp, väntar tills man är på väg uppåt med kroppen och då först svänger man åt andra hållet och flippar runt :-).

Hur går man ur en IT då?

Jaa, (Emil garvar och vrider sig), du måste ju bromsa vid rätt

Emil Selin.



Foto: Pernilla Hammar Rognøy

tillfälle och det är ju när, ehh, det är ju så svårt att förklara. Emil samlar sig och börjar igen... När skärmen passerat under dig, då ska du bromsa kraftigt. En sekund för tidigt så blir det pannkaka, en sekund för sent så blir det också pannkaka.

Hur känns det då att göra IT?

Det är adrenalin. Mycket g-krafter. Det är ju coolt att volta över skärmen!

När i infinite är det mest g-krafter?

Just när skärmen skjuter fram och man kastas över skärmen.

Finns det några faror med IT?

Det värsta är självklart om man hamnar i skärmen, den är ju mjuk så då blir man ju omsluten av skärmen, (en så kallad gift-wrap) och då är det svårt att kasta nödskärm. Så man ska ha mycket höjd när man tränar på IT.

Efter Emils första riktiga infinite kunde han inte flyga igen på fyra-fem timmar eftersom adrenalinet formligen sprutade ur öronen på honom. Han var tvungen att lugna ner sig och

njuta av just adrenalin. Det säger en del om hur det känns. Infinite tumble är en riktigt tuff manöver både fysiskt och psykiskt.

Under SM/NM-veckan i Åre var det flera runs som ej bjöd på höjder som tillät mer än två trick och då är aldrig infinite tumble tillåtet på programmet. Trots att Emil inte fick använda sitt trumfkort i fler än två rundor hamnade han på en mycket hedrande tredjeplats i de Nordiska mästerskapen och tog silver i SM.

Att hans eminente akromentor Pål Hammar Rognøy knep förstaplatsen och att 2009 års nordiske mästare, dansken Dennis Wolter tog andraplatsen är inte så mycket att orda om. De bägge har tillsammans förmodligen flugit akro längre än Emil levit.

Tiden talar för Emil. Nyss fyllda 18 år och med en trickpåse i klass med proffsen kan han bli ett namn ute i flygvärlden. Vi får hoppas att SSFF satsar på honom så att han får en chans att tävla ute i Europa under sommaren 2012. Det vore himla kul att se hur långt han kan gå!

Fredrik Gustafsson



Foto: Tomas Strid

Ulf Kölbro gör sig klar att starta inne i Mora.

Rejält drag i vinschen till 1 300 meter!

Kan det vara Sveriges första riktiga båtvinch? hur det än är med det så har Johan Eriksson i klubben Dalmåsarna skuvat ihop något som kan dra upp piloter på hela 1 300 meters höjd över Siljan!

Text: Johan Eriksson

Fyra veckor om året tillbringas jag nere i Öludeniz och skolar akro och SIV. Behovet och efterfrågan på SIV-kurser är enormt både inom den svenska pilotkåren men också internationellt. Så en regnig dag satt vi och spånade på alternativ till Öludeniz. Var kan vi få samma fina höjd över vattnet, men slippa den starka termiken som ofta täcker toppen med moln?

Jamen, varför inte en vinsch hemma på Siljan? sa vi och skratade...

Två år senare gjordes det första provdraget, som tog testpiloten upp till 1 300 meters höjd över Siljan! Nu startade ett omfattande arbete med att kartlägga starter och landningar, vindriktningar, djup för båten, manöverområden med mera. Efter två veckors intensivt flygande och ex antal liter bensin så har vi nu starter och manöverområden för alla vindriktningar, inom en radie av tio minuter.

På tusen meter efter åtta minuter

Ett vinschdrag upp till 1 000 meter tar cirka åtta minuter, lite beroende på piloten och vindstyrkan. Vi experimenterar också mycket med speedande releaser, vilket gör att vi kan bogsera "lättare" och säkrare. Målet med det hela är att möjliggöra träningsläger för akropiloter, SIV-kurser och akrokurser, men även

erbjuda distanspiloter att ansluta direkt i konvergensbanden som bildas kring Siljansringen. Potentialen är enorm!

Men framförallt, vi har nu ett ställe att utöva SIV och akro från 1 000 meter, med bara tio minuter mellan start och release, i alla vindriktningar, i sötvatten, och över en stor sjö. Vi har flugit dagar då man blivit mörkrädd när man tittat på molnen över land, men ute på sjön är vinden laminär och konstant.

Mycket jobb ledde till resultat

Vi köpte grundidén från en tillverkare i USA, sen inleddes ett digert arbete på verkstan med att uppgradera "rewind"-motorn, hydraulpumpen, slangar med mera, vi vill kunna få upp piloten snabbt och säkert, men samtidigt ha kraften att dra in 1 000 meter lina på under en minut. Vi har under testfasen badat piloter i starten, haft sönder en propeller, tappat några cylindrar, fångat fisk i bromsskärmen, (den luktar fortfarande), bränt sönder två linhjul, "skyller på feta tandempassagerare" (du vet vem du är...) och mycket mycket mer. Men nu, sista veckan när allt var utbytt och fixat, drogs x antal hundra flyg utan komplikationer!

Målet, om allt går i lås, är att anordna de första SIV- och akrokurserna redan under nästa sommar. SIV-kurserna kommer vara omfattande där stort fokus läggs på skärmkontroll, inte bara haveriövningar. Akroträningen är i full gång redan och vi flyger så länge det inte regnar. Isen på Siljan lägger sig i mitten av december så fram till dess är det torrdräkt på och ut bara!

Det är Johan Eriksson som har gjort det mesta jobbet med båtvinchen, men han har haft god hjälp av pilotvännerna Ulf Kölbro, Olle Hinders och Tomas Strid, som nu utbildas till vinschoperatörer på båten.



Foto: Tomas Strid

Distanspilot på väg upp för att ansluta till konvergensbanden.



Foto: Tomas Strid

Ulf Kölbro på väg upp ovanför Mora.



Foto: Tomas Strid

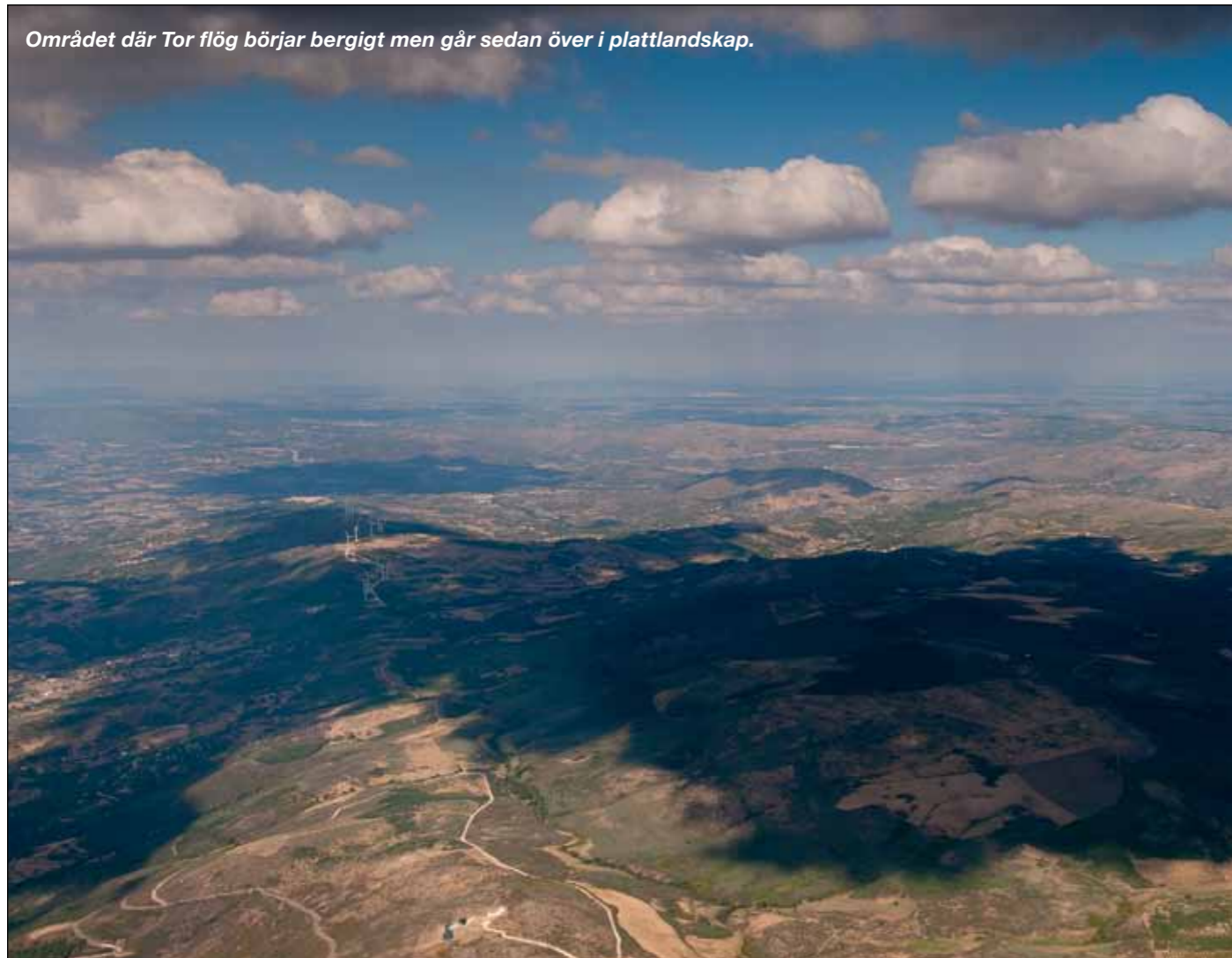
Johan Eriksson och Ulf Kölbro på väg hem efter en lyckad bogsering. Båten och vinschen opereras normalt av en person.



Foto: Johan Eriksson

Tomas Strid i på väg upp till 1 300 meter.

Området där Tor flög börjar bergigt men går sedan över i plattlandskap.



Tor Jansson på plats i Portugal.



175 km från Portugal till Spanien

Fenixpiloten Tor Jansson åkte ner till Portugal en vecka före Nordic Open för att träna tillsammans med Magnus Österberg, Magnus Eriksson och Jenny Persson. Med hjälp av Arnold på Paraglide Portugal la man flera träningstask och flög flera distanser, bland annat ett task på 58 kilometer och ett 45 kilometer.

Men det var onsdagen den 22 juni som blev den stora dagen. Vädret såg fint ut så Arnold la ett task på 102 kilometer med mål i Morasverdes i Spanien. Hela gänget startade från Linhares och begav sig österut. I början var det blåsigt och turbulent och de var tvungna att passera ett sjunkhål innan de kom ut på plattlandet.

De flesta bombade där och Tor var nära att landa han med, men lyckades hanka sig förbi och ut på plattlandet. Väl där blev förhållandena mycket bättre och han kunde tuffa på mot målet.

När han nådde målet var det nytt personbästa i öppen distans (det gamla låg på 92 kilometer).

– Jag skrek som en dåre när jag passerade målet, det var ju nytt personbästa!

Eftersom Tor hade bra med höjd så fortsatte han, trots blå himmel.

– Jag började sätta nästa stad/by som mål och så flög jag från stad till stad. Efter 120 kilometer höll jag på att bomba i en tjurhage så det var tur att jag kom upp i alla fall. När jag passerade 150 kilometer skrek jag nog minst lika mycket som vid hundra!

Till sist tog lyftet slut även för Tor och han satte ner fötterna vid byn Larrodrigo i närheten av Salamanca. 170,4 kilometer öppen distans från starten. Det är vad man kan kalla ett långt flyg det.

Nu återstod bara det lilla problemet med att komma hem igen.

– Jag trodde att jag skulle få ta mig tillbaka till Portugal med buss och såg fram emot en lång hemresa. Men Arnold ställde upp och körde hela vägen, en retrieve på totalt nästan sex timmar. Under tiden satt jag på en taverna och drack landningsöl medan Spanien slog Bulgarien i fotboll.

Själv kom jag fram till Arnolds ställe dagen efter och fick sedan höra många och långa stories om monsterflyget. Men flyger man så långt har man rätt att skrävla. Grattis till ett kanonflyg!

Text och foto: Marko Wramén

Start i Portugal och mål i Spanien!

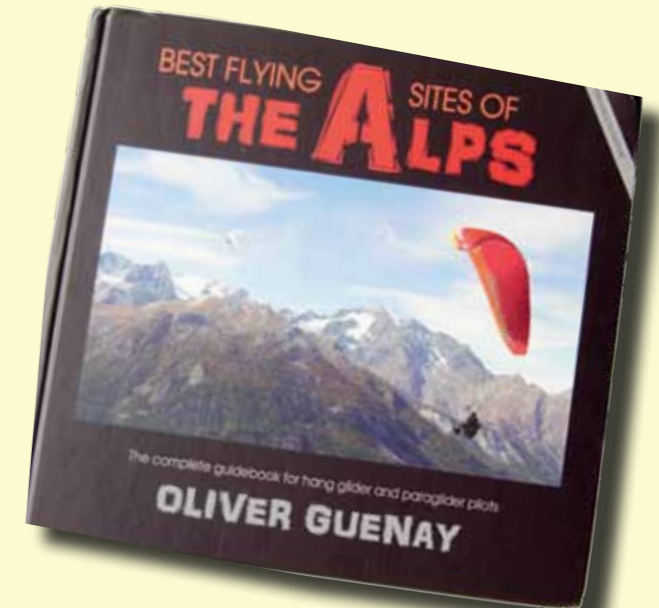


Flygfakta

Datum	2011-06-22, kl 12.:22
Start	Linhares, Portugal
Landning	Larrodrigo, Spanien, kl 17:00
Flygtid	4 timmar 38 minuter
Maxhöjd	2 524 meter
Max stig	4,2 meter per sekund
Distans fem punkter	175,71 kilometer
Öppen distans	170,38 kilometer
Vinge	Ozone Mantra M4
http://se.flightlog.org/fl.html?l=3&a=34&user_id=4378&trip_id=263921	

Recension:

Utförlig guide till flygning i Alperna



Best flying sites of the Alps
Oliver Guenay
299 sidor, hård pärm
Utgiven av Eternity Press
Pris cirka €40 (387 kronor)
www.bestflyingsites.com

I samband med X-Alps släpptes en kraftigt omarbetad upplaga av Oliver Guenays klassiska guide på tyska till flygställen i Alperna. I den nya boken, som alltså översatts till engelska, hittar du omfattande information och tips om hela 110 flygställen utspridda i Alperna. Guiden täcker alpdelarna (och ibland lite till) av Tyskland, Österrike, Slovenien, Italien, Schweiz och Frankrike.

För varje flygställe går författaren igenom startplatser, landningsplatser, själva flygningen i området, saker att se upp för samt distansmöjligheterna. Allt illustreras föredömligt med kartor och bilder. Dessutom finns allmän information om hur du tar dig dit och upp till start, var du hittar väderprognoser och var du kan bo. Det är inte slut där, det finns också tips om bästa kartorna för området, alternativa flygställen i närheten och listor på grejer du kan göra i området om det inte går att flyga (eller om du har resesällskap som inte flyger).

För en extra avgift går det dessutom att få boken i en digital utgåva som går att läsa som PDF eller EPUB på datorn, pad-dan eller telefonen. Och det är ingen dum tanke, att alltid ha informationen lätt tillgänglig.

Jag blev imponerad av arbetet som ligger bakom den här boken och hur väl det har genomförts. All information är lätt att hitta och översködligt presenterad. Det här är en perfekt bok för de som funderar på en biltur genom Alperna med skärmen i bagageluckan.

Marko Wramén

Ha en härlig höst!

Foto: Fredrik Gustafsson



Fredrik Gustafsson njuter av ett eftermiddagsflyg över Åre i augusti.

Annons från Skysport



Lägenheter på Draklanda?



Lars Hedström, på Skysport, vi hör att du har ett byggprojekt på gång på Draklanda i Åre?

– Ja det stämmer, vi tänker bygga lägenheter i kanten av Draklanda, på östra sidan. Självklart blir landningsfältet kvar.

Kan du berätta lite om lägenheterna?

– Vi planerar 30 lägenheter i ett L-format hus i tre våningar. Lägenheterna blir i tre storlekar på 56, 73 och 82 kvadratmeter som då får fyra, sex eller åtta bäddar. Alla har egen balkong i syd eller väst läge. Lägenheterna kommer att ha smarta förrådsutrymmen för att man skall få plats med alla sina aktivitetsprylar.

Hur är det här intressant för en skärmflygare?

– Gondoliften ligger precis bredvid så det är lätt att ta sig upp till start på Åreskutan. Men största tillgången är förstås att man bor direkt på landningsplatsen. Det är bara att sticka ut huvudet och kolla om det är flygbart och sedan gå direkt till liften eller flygbussen. Och när du fått nog för dagen och går ner för landning kan du landa precis utanför och sedan sätta dig på din egen balkong och dricka landningsölen.

Värt att tänka på är att liftarna går både vinter och sommar. Vi flyger året runt i Åre! Och på tider när liftarna inte går har både Skysport och klubben bilar som går upp till Hummeln på den nya vägen. Så man är inte beroende av liftarna. Det finns ju också en hel del andra aktiviteter tillgängliga precis utanför dörren: Sveriges bästa skidåkning och downhill-cykling. Paddling och fiske är andra exempel.

När börjar ni bygga?

– Bygglovet tror vi blir klart i december, men ritningarna är klara redan nu. Om försäljning av lägenheterna går som vi har tänkt så räknar vi med att börja bygga sommaren 2012 och då kan man flytta in ett år senare, sommaren 2013.

Vad kommer det att kosta?

– Vi hoppas att kunna hitta en attraktiv prisnivå som känns som en riktigt bra affär för kunden med tanke på allt man får i form av ett högklassigt boende med sjöläge och aktiviteter precis utanför dörren. Exakta priser kommer upp på hemsidan inom några månader.

Det blir en bostadsrättsförening. För de som vill hyra ut lägenheten när de inte är där så kommer vi att erbjuda ett servicepaket där vi tar hand om bokningar, städning och annat förknippat med att hyra ut. Man kan alltså smärtfritt få sin lägenhet uthyrd ett antal veckor per år och på så sätt delvis finansiera lägenhetsköpet.

www.lakelodgeare.com
0647-51186, 070-5699089

B



Posttidning

Returadress

Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen



SWING

Mini-Wing

HYBRID SPORT



Fly&Hike



Speedriding

New



Mountaineering



Speedflying



Fun glider



Soaring

...the multi-talent Mini-Wing from Swing

Mini-Wing som kombinerar speedglider med vanlig skärm. 2 års utveckling av Swing! 15-26 m2.

Importer for Sweden: Aerosupply
www.aerosupply.se - Tel.: +46(0)40 221700 - aerosupply@telia.com

SWING.DE