

HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 4-2012

Nya licenser

Förenklat system föreslaget

EM i St André

Svenska laget berättar

Hängflyg

Äventyret fortsätter

Hike and fly

Att gå upp ger sköna nerflyg

Vi Lär dig FLYGA

POKHA

- Tandemflyg
- Paramotor
- Drop in
- Kurser
- Shop
- Presentkort

SKY adventures
SKYADVENTURES SKÄRMFLYGSKOLA SINCE 1990

WWW.SKYADVENTURES.SE 0411-52 74 78 • 0708-860 02 21

aventyrscenter.se

20 ÅRS ERFARENHET!

VILL DU LIGGA I FRAMKANT?
Äventyrscenter säljer det allra senaste i utvecklingen från de största tillverkarna, t.ex AirDesign, Skywalk, Airwave och UP. Kontakta oss så ordnar vi ett bra pris på din nya skärm/ skärmpaket och hjälper dig även att sälja din gamla utrustning!

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

www.aventyrscenter.se

äVENTYRS CENTER

Murhammarv. 15 i Kåreby
Tel 0303 - 22 26 28

AIRDESIGN SKYWALK
UPE AIRWAVE



För tre år sedan, i Hypoxia 3-2009, skrev jag om hur krångligt det var att komma upp i licenssystemet, om man till exempel vill tävla eller flyga på egen hand utomlands. Det visade sig att fler hade sådana tankar och på årsmötet 2011 diskuterades licenssystemet intensivt. Styrelsen och USK (utbildnings och säkerhetskommittén) fick i uppdrag att undersöka hur och om man kan förenkla systemet.

Nu har ett långt och omfattande arbete med detta kulminerat i ett nytt förslag till licenssystem som nu går ut på remiss. I det nya systemet ska man inte behöva ta alla olika licenser för att kunna flyga självständigt. Det värderar erfarenhet mycket högre och ger piloten frihet att i större grad välja vilka kurser hon eller han vill gå. Vill man till exempel inte villscha måste man inte längre ta en vinschkurs för att komma vidare.

Jag tycker det nya licenssystemet ser bra ut och vill ge en eloge till alla de som arbetat hårt och länge för att ta fram det. Det är lätt att kritisera saker som inte är bra men det krävs mycket energi för att skapa förändring. Och vi får inte glömma att det här är ideellt arbete som görs av engagerade medpiloter.

När du får det här numret är det snart jul. Då brukar vi skämma bort oss själva och våra nära. Ta chansen och uppgradera din säkerhetsutrustning. Är din hjälm gammal och har fått mängder med stötar och smällar genom åren? Dags för en ny. Hur är det med din sele, ger den bra skydd? Är nödisen i gott skick och rätt storlek? Och är den ompackad? Har du bra kängor? När gick du en SIV-kurs senast? Det är skönare att flyga med vetskapen om att man har gjort allt som är möjligt för att flyga säkert.

Det här året har jag fått in många fina artiklar om både skärmflygning och hängflygning. Men jag saknar fler reportage från motorflygarna. Nu är ni ju nästan 500 i SSFF, och ni har ju möjlighet att flyga ofta. Var är era stämningsfulla beskrivningar av vackra solnedgångsflug, mystiska morgonflug och friska vinterflug?

Nästa nummer av Hypoxia har deadline 15 mars 2013 och kommer ut den 29 april. Gott om tid för er alla att skriva och leta upp bilder från de senaste äventyren.

Till dess – Flyg högt och flyg säkert!

Innehåll

4	Licens	Förslag på nytt licenssystem
8	Nyheter	
10	Road trip	Med bil och skärm i Frankrike
14	SIV i Sverige	SIV-kurs gav självförtroende
16	EM i St André	Tävling på hög nivå
22	Hike & Fly	David knatar glatt i backarna
24	Hängflyg	Nybörjaräventyret fortsätter
31	Barkaby	Flygsportsöndag lockar folk

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Björn Hårdstedt	Johanna Lönngren
David Bengtsson	Kristoffer Engström
HP Fallesen	Linda Bildt Andersson
Hanna Backlund (korr)	Magnus Österberg
Håkan Lindqvist	Martin Scheel
Jan Dersjö	Matts Eliasson
Jenny Persson	Tobias Hinas

Omslagsbild
Foto: David Bengtsson
Hannes Niederseer flyger sin Ultralight med utsikt över Zeller See.

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"

Nepal 2013

ENDAST FYRA PLATSER KVAR

www.skarmflyg.se

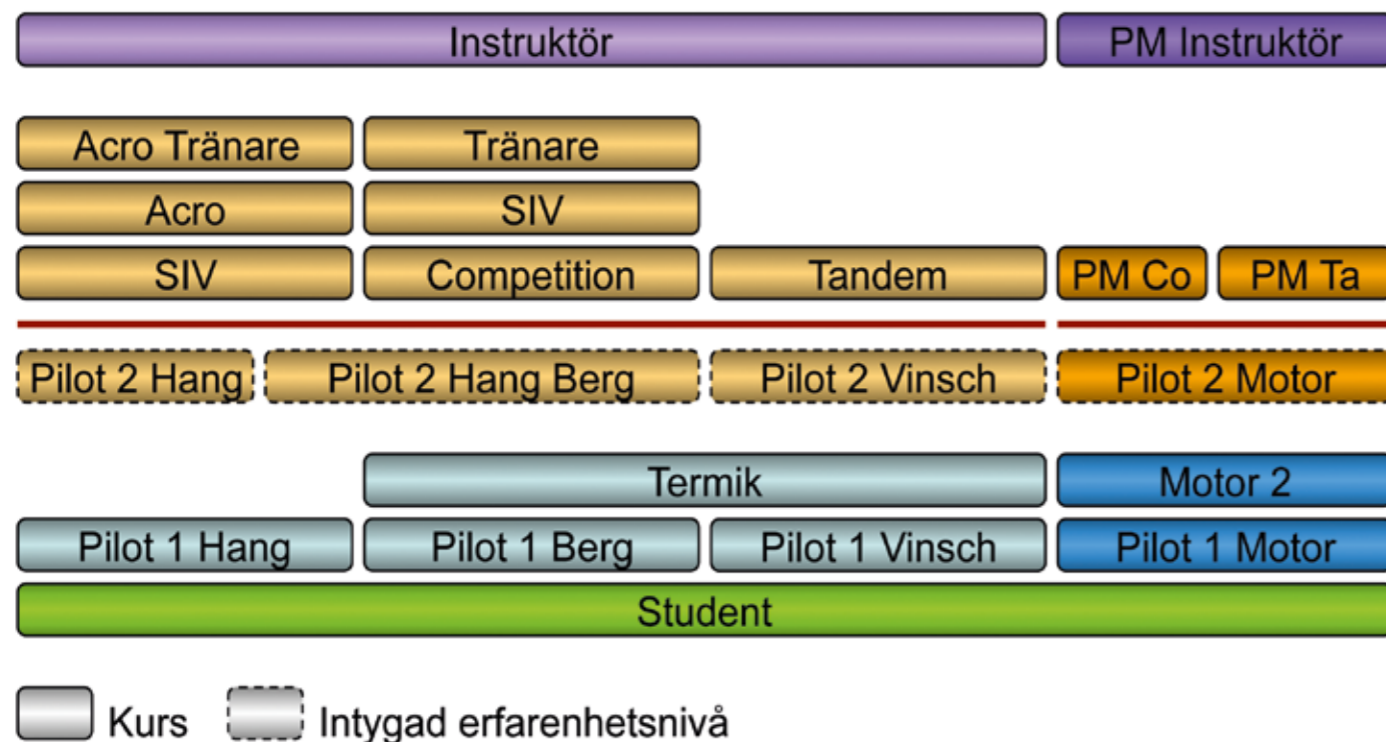


När vintermörkret ligger tungt över Sverige far vi till vädersäkra Pokhara i Nepal 11-20 februari. Med ett snitt på 25 flygbara dagar/mån, stora starter/landningar och obegränsade XC möjligheter är Pokhara perfekt för alla typer av piloter från nybörjare till distanspiloter. Även acro piloter hittar sitt tränings Mecka i Pokhara.

Mest behållning har man dock om man är lägst P1:a.

Men Nepal är inte "bara" skärmflygning utan de stora äventyrens land och erbjuder en total kontrast till vinterns Sverige. Resan leds av instruktörerna Pål Hammar-Rognöy och Anders Eriksson.

Pris 12.500:- inkl inkvartering i 2 bäddrum, frukost, guidning, alla lokala transporter, fri licensuppgradering (ej inkl resa till Nepal). **Sista anm dag är 20 dec.** Anmälan till Anders på anders@skarmflyg.se



Så här kan det nya licenssystemet komma att se ut.

Förslag till nytt förenklat licenssystem

Efter framkommen kritik mot dagens licenssystem har förbundsstyrelsen och USK inlett ett arbete att ta fram ett nytt förslag av system. Här sammanfattar vi dagens licenssystem och beskriver förslaget till nytt system, Licenssystem 2013. Som namnet antyder är förhoppningarna att införa det nya systemet 1 januari 2013.

Dagens licenssystem infördes 2006 och består huvudsakligen av fyra discipliner, Berg, Hang, Vinsch och Paramotor där den sistnämnda ligger lite på sidan om med nästan vattentäta skott till friflyg, vilket bl. a. innebär att nästan igen flygerfarenhet kan tillgodoräknas mellan friflyg och paramotor. Inom friflyg kan man bli Pilot 1 med bara en av behörigheterna Berg, Hang eller Vinsch. För att bli Pilot 2 (för friflyg) krävs dock alla behörigheter, det vill säga man måste gå sju kurser för att bli Pilot 2. Över Pilot 2 så finns det igen ett antal spår att avancera inom, Ut-

bildning, Tandem, Tävling och Acro. I Figur 1 visas en överblick av det nuvarande licenssystemet vilkas inträdes- och förnyelsekrav för de olika licensgraderna är sammanfattade i Tabell 1.

Det har framkommit kritik mot nuvarande licenssystem med motiveringen att det är för komplicerat och innehåller för många kurser vilket medför att det tar lång tid och blir dyrt att ta sig upp till Pilot 2.

Det har framkommit önskemål att försöka få till ett licenssystem med färre hinder och som kan anpassas efter piloternas geografiska förutsättningar och det sätt piloterna vill flyga på.

Målet ett förenklat system

Detta har förbundsstyrelsen tagit fasta på och ett nytt licenssystem är under utveckling. Målet är att förenkla systemet enligt ovan nämnda önskemål. Dessutom vill vi se över lämpliga inträdeskrav, utbildningar och förnyelsekrav för olika behörigheter.

Nedan följer en beskrivning av det förslag som är under utveckling. Ett nytt licenssystem kan tidigast införas 1 januari

2013, därför går förslaget under namnet Licenssystem 2013.

Så här kan det nya se ut

Tanken med det nya licenssystemet är att uppfylla följande tre kriterier:

- Individanpassat licenssystem
- Geografiskt anpassat system
- Det ska vara möjligt att nå ända upp till toppen inom respektive behörighet: Hang, Berg, Vinsch och Motor.

Detta innebär att man ska kunna bli Pilot 2 inom respektive behörighet, flyga avancerade skärmar och flyga utomlands. Det ska dock krävas behörighet Berg för att delta på internationella tävlingar.

Erfarenhet väger tyngre

Antalet kurser reduceras och ersätts av erfarenhetsnivåer. De grundläggande behörighetskurserna blir något mer omfattande med fokus på självständighet och omdöme. Pilot 1 erhålls direkt efter någon av behörighetsspåren med erfarenhetskrav, som regleras i FoD, för att få flyga självständigt. Pilot 2 blir en erfarenhetsnivå där pilotens lämplighet ska in-

tygas av instruktör. Inträdeskraven för de olika nivåerna höjs dock en aning. Kursen för Termik blir också mer omfattande med högre inträdeskrav.

Flygning inom de olika disciplinerna ska värderas på liknande sätt, inträdeskraven till de olika nivåerna ska vara lika i de olika spåren och övergången mellan de olika spåren ska vara välanpassad. Paramotor inkluderas som en behörighet i systemet med mycket enklare övergångsregler till friflyg.

Till vänster visas en överblick av förslaget till nytt licenssystem, där fält med heldragen kant innebär att man måste gå en kurs för att få en behörighet. Fält med streckad kant är erfarenhetsnivåer som ska intygas. Nu följer en genomgång av de olika behörigheterna i Licenssystem 2013.

Student

Det ska inte vara obligatoriskt att ta behörighet Student. Om man får någon av behörigheterna Berg, Vinsch, Hang eller Motor, erhålls behörighet Student. Det ska fortsättningsvis vara möjligt att gå kurs för enbart behörighet Student och den behörigheten ger befogenhet att självständigt utföra backglidningar under lugna väderförhållanden. På elevkortet ska det även finnas plats för att fylla i information om utförda lågdrag.

Pilot 1

Licensgraden Pilot 1 erhålls direkt efter att ha gått någon av kurserna för behörigheterna Hang, Berg, Vinsch eller Motor. Dessa kurser ska vara ungefär som dagens kurser fast mer fokus ska läggas på självständighet och omdöme. Det är också viktigt att instruktörerna inte släpper igenom elever som inte uppfyller kraven.

Inga inträdeskrav ska ställas innan dessa kurser och det är inte obligatoriskt att gå en kurs för behörighet Student. Innan eleven påbörjar egna flyg inom aktuell behörighetskurs ska instruktören dock försäkra sig om att eleven har nått tillräckliga färdigheter för detta genom markhantering och backglidningar, lågdrag eller tandemflyg, där alla flygövningar ska ske under instruktörens ledning. Plats för att fylla i information om dessa övningar ska finnas på elevkortet.

I praktiken innebär detta att man helt och hållet kan slå ihop kurserna för Stu-

dent och någon av de grundläggande behörighetskurserna. Efter genomgången kurs ges behörighet Student samt befogenhet att flyga hang, berg, vinsch eller motor tillsammans med en handledare under lugna och svaga termiska förhållanden (svag turbulens). Inget elevkort för behörighet Student behöver fyllas i.

Pilot 1 erhålls direkt när piloten har gått en av behörighetskurserna Hang, Berg, Vinsch eller Motor, fast med begränsningar som ska regleras i FoD. Begränsningen är att piloten inte får flyga självständigt inom sina behörigheter (förutom backglidningar) förrän erfarenhetskraven för detta är uppfyllda.

Erfarenhetskraven är att piloten har flugit 50 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg eller 25 av dessa flyg och minst 10 timmar total flygtid tillsammans med en handledare.

För att få flyga motor självständigt krävs att minst 10 av dessa flyg är med motor. Som Pilot 1 Motor får man även flyga distans under enkla förhållanden.

Pilot 1 får flyga utomlands tillsammans med en pilot med minst behörighet Pilot 2 eller motsvarande. Vissa länder kan tänkas undantas från den regeln (till exempel Danmark och Finland), det vill säga kravet för att få flyga självständigt i dessa länder kan tänkas vara lägre än Pilot 2 och i sådana fall ska detta regleras i FoD.

Sammanfattning krav Pilot 1:

Inga inträdeskrav.

För att få flyga självständigt krävs 50 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg. Om minst 10 timmar total flygtid erhållits räcker det med 25 flyg enligt ovan.

Minst 10 motorflyg för Pilot 1 Motor.

Termik Pilot 1

Kursen för Termik ska vara lite mer omfattande och inkludera vissa delar som idag ingår i kursen för Pilot 2.

Inträdeskraven för att påbörja kursen är att piloten är Pilot 1 med minst behörighet Berg eller Vinsch samt har flugit 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg. Eller 50 av dessa flyg och minst 20 timmar total flygtid.

Efter genomgången kurs ges befogenhet att flyga i termiska förhållanden (mer termisk än svaga termiska förhållanden) och flyga distans under enkla förhållanden.

Sammanfattning krav Termik Pilot 1:

Berg och/eller Vinsch.

100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg. Om minst 20 timmar total flygtid erhållits räcker det med 50 flyg enligt ovan.

Pilot 2

Pilot 2 är en erfarenhetsnivå som man ska kunna få inom respektive behörighetsdisciplin, inom bergsspåret krävs dock även behörighet för hang men inte nödvändigtvis en fullständig kurs för att få den behörigheten, se avsnitt Hangkursen nedan.

Pilot 2 erhålls då piloten uppfyller erfarenhetskraven (se nedan) samt bedöms lämplig av instruktör och ett av piloten och instruktören signerat intyg har skickats in. Hur bedömningen går till är upp till instruktören. Det kan tänkas att det krävs både praktiska och teoretiska prov men det är inte nödvändigt om instruktören har tillräcklig kännedom om pilotens lämplighet genom tidigare erfarenheter.

På intyget för Pilot 2 ska det finnas plats att ange för vilken/vilka behörigheter som man ansöker om att bli Pilot 2 för. Om behörigheter tillkommer senare skickas nya intyg in efter att piloten uppfyller erfarenhetskravet för Pilot 2 inom respektive behörighet, men då krävs ingen signatur av instruktör.

Som Pilot 2 får piloten flyga självständigt utomlands inom sina behörigheter samt flyga skärmar med klassning upp till EN D. Pilot 2 Motor har även befogenhet att flyga DULV-klassade ekipage.

Sammanfattning krav Pilot 2:

Pilot 2 Hang:

Pilot 1 Hang.

Pilot 1 i 12 månader.

100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg och 50 timmar total flygtid.

Pilot 2 Berg:

Pilot 1 Hang Berg Termik.

Pilot 1 i 12 månader.

100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg, varav minst 50 bergsflyg och 50 timmar total flygtid varav minst 20 timmar i termiska förhållanden.

Pilot 2 Vinsch:

Pilot 1 Vinsch Termik.

Pilot 1 i 12 månader.

100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg, varav minst 50 höjdflyg utan motor och 50 timmar total flygtid varav minst 20 timmar i termiska förhållanden.

Pilot 2 Motor:

Pilot 1 Motor.

Erfarenhet	Erfarenhetskrav	Allmänna befogenheter	Behörighetsspecifika befogenheter			
			Hang	Berg	Vinsch	Motor
400 timmar			Flyga oklassat på int. tävling			
100 timmar		Flyga oklassat	Tävla internationellt			
100 flyg och 50 timmar		Flyga EN D, flyga självständigt utomlands	Tävla nationellt Competition			PM Comp Flyga DULV
100 flyg eller 50 flyg och 20 timmar		Flyga EN C, handledare	Flyga distans i enkla förhållanden Termik			
50 flyg eller 25 flyg och 10 timmar		Flyga självständigt, flyga utomlands med Pilot 2				Flyga distans i enkla förhållanden
	Föreskrifter och Definitioner		Hang	Berg	Vinsch	Motor

Förslag till erfarenhetskrav och behörigheter i det nya licenssystemet.

Pilot 1 i 12 månader. 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg, varav minst 50 motorflyg och 50 timmar total flygtid, varav minst 20 timmar med motor samt en egenbesiktning. Kursen Motor 2 motsvarar dagens PM2-kurs. Efter genomgången kurs erhålls licensnivå Pilot 2 Motor.

Tandem och PM Tandem

Tandem är uppdelat mellan friflyg och paramotor. Kursen för Tandem inom friflyg kan tas av Pilot 2 med minst behörighet Berg där behörigheten ger befogenhet att flyga med passagerare i respektive spår. Inträdeskraven för kursen ska dock höjas. Kursen för PM Tandem kan tas av Pilot 2 Motor och ger befogenhet att flyga med passagerare i paramotor ekipage.

Competition och PM Comp

Även tävling är uppdelat mellan friflyg och paramotor. Kursen för Competition kan tas av Pilot 2 inom spåret Berg och Vinsch och ger befogenhet att delta på nationella tävlingar. Med tillräcklig erfarenhet samt genomgången SIV kurs så får piloter med behörighet Pilot 2 Berg befogenhet att delta på internationella tävlingar. Erfarenhetskravet för detta ska

regleras i FoD. Inom paramotor införs en ny behörighet, PM Competition, som ska vara en kurs som ger befogenhet att delta på nationella tävlingar. Framöver kan villkor läggas till i FoD för internationell PM tävling.

Akro

Kursen för Akro ska kunna genomföras för piloter inom bergs- och vinschspåret.

Hjälpinstruktör och handledning

Behörigheterna Handledare och Utbildningsassistent slopas. Istället är det upp till instruktörerna att bedöma vilka piloter med licensnivå Pilot 2 som är lämpliga för att hjälpa till under utbildning under instruktörs överinseende. En förutsättning är dock att piloten är Pilot 2 i den flygdisciplin som utbildningen avser.

Alla med Pilot 2 har befogenhet (men inte skyldighet) att agera hjälpinstruktör. För att handleda och flyga tillsammans med nyblivna piloter som inte får flyga självständigt krävs det att piloten har en erfarenhetsnivå motsvarande handledare. Det är förstas aldrig någon skyldighet att handleda nyblivna piloter.

Startledare, Vinschoperatör och Vinschoperatörsutbildare

Inga ändringar sker för behörigheterna Startledare, Vinschoperatör och Vinschoperatörsutbildare.

Förnyelsekrav

Förnyelsekraven för alla behörigheter inom skärmflyglicensen är satt till minimumkravet 10 flyg per år, där alla flyg räknas, även backglidningar.

För behörighet Motor krävs dock att minst 5 av dessa flyg är med motor.

Högre krav sätts på vissa befogenheter, till exempel för Pilot 2 krävs det att 5 timmar total flygtid har erhållits inom nuvarande eller föregående kalenderår för att få flyga skärmar med klassning EN D och flyga självständigt i bergsmiljö utomlands. Om detta krav inte är uppfyllt får piloten flyga enligt reglerna för Pilot 1 samt flyga skärmar med klassning EN D i lugna förhållanden.

Vem får flyga vilken skärm?

Befogenheten att flyga olika skärmklasser styrs helt efter erfarenhetsnivåer men

innebär inte några stora förändringar mot nuvarande system.

Redan som **nybörjare** har man befogenhet att flyga skärmar med klassning EN A och EN B.

Pilot 1 med minst 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg eller 50 av dessa flyg och minst 20 timmar total flygtid får flyga skärmar med klassning upp till EN C. Denna erfarenhetsnivå motsvarar även inträdeskraven för att påbörja kursen för behörighet Termik samt agera handledare.

Pilot 2 har befogenhet att flyga skärmar med klassning upp till EN D.

Pilot 2 Motor har även befogenhet att flyga DULV-klassade ekipage.

Pilot 2 med minst 100 timmar total flygtid har befogenhet att flyga oklassade skärmar, men om avsikten är att flyga under termiska eller turbulenta förhållanden eller att utföra avancerade manövrer så krävs det att piloten har genomfört en godkänd säkerhetskurs.

Pilot 2 Motor med minst 100 timmar total flygtid får dock flyga **oklassade skärmar avsedda för paramotorflygning** i termiska förhållanden utan att ha genomfört en säkerhetskurs, men ej flyga i starka termiska förhållanden eller i stark turbulens.

För att flyga under **tävlingsheat med oklassade skärmar** krävs även giltigt Competition och uppfyllda erfarenhetskrav samt minst 400 timmar total flygtid.

Hangkursen

För att erhålla Pilot 2 inom bergsspåret krävs även behörighet för hang. Men det är troligt att behovet av en praktisk hangkurs minskar med ökad flygerfarenhet.

Förslaget är att det ska finnas två varianter av hangkursen, en fullständig kurs och en kompletterande kurs, vilka ska regleras i utbildningsmanualen och FoD.

Den fullständiga hangkursen innehåller alla teoretiska och praktiska krav. Den kompletterande hangkursen innehåller det teoretiska materialet men ingen praktisk flygning och den kursen kan man gå då man innehar behörighet Berg samt uppfyller inträdeskraven för behörighet Termik.

Flexibelt utbildningssystem

Det är tillåtet att slå ihop kurser så länge eleven uppfyller inträdeskraven för samtliga kurser. Efter genomgången hopslag kurs ska då piloten ha lärt sig det

man ska lära sig i respektive kurs som slogs ihop. Det är instruktören som gör bedömningen.

Definitioner

Licens och behörighet

Efter avklarad skärmflygkurs erhålls en bricka, det är skärmflyglicensen. På brickan står det vilka behörigheter som innehas, alltså hur man får flyga.

Svaga termiska förhållanden (eller svag turbulens)

Under svaga termiska förhållanden (eller svag turbulens) kan man flyga i termiken (turbulensen) på ett inaktivt sätt utan att få inslag på skärmen eller stora pendlingar samt att det råder så pass små variationer av vinden så att start och landning inte försvåras.

Flyga distans under enkla förhållande

Distans under enkla förhållande innebär att flyga iväg en längre sträcka över för piloten känd terräng med hjälp av motorkraft eller termik som man hittar på hög höjd eller i anslutning till fält med goda landningsförhållanden.

Under hela flyget ska det finnas fält med goda landningsförhållanden som med god marginal är inom räckhåll. Att flyga distans i bergsmiljö under termiska eller blåsiga förhållanden anses inte vara under enkla förhållanden. Att flyga en längre sträcka på rent hang räknas inte som distans.

Handledare

För att handleda en nybliven pilot ska man känna sig trygg i rollen och med flygförhållandena. Man ska dock vara Pilot 1 med en erfarenhet motsvarande minst 100 hang-, berg-, vinsch- el-

ler motorflyg eller 50 av dessa flyg och minst 20 timmar total flygtid.

Sammanfattning

Det är mer fokus på erfarenhet i Licenssystem 2013 och tanken är att i en större utsträckning binda befogenheter till erfarenhetsnivåer, vilket ska regleras i FoD. En övergripande bild av erfarenhetsnivåerna och de befogenheter som är förknippade med dem visas till vänster. Det måste dock observeras att inte alla detaljer framgår i den bilden.

Utbildnings- och säkerhetskommittén
Svenska skärmflygförbundet

NUMMER	DEADLINE	KOMMER UT
1-2013	15 MARS	29 APRIL
2-2013	25 MAJ	8 JULI
3-2013	2 AUGUSTI	16 SEPTEMBER
4-2013	19 OKTOBER	2 DECEMBER

Så förnyar du licensen och annan info från kansliet

Säsongen börjar lida mot sitt slut. Vi kan så smått börja summera flygsäsongen 2012. Redan nu står klart att det är den svartaste vad olyckor beträffar sedan svenska skärmflygets begynnelse i början av 90-talet.

Styrelsen har påbörjat ett analysarbete och planerar ett "säkerhetsprogram". Vi har tagit kontakt med våra norska vänner för att diskutera deras erfarenhet på detta område. Frågan kommer även att tas upp som en egen punkt på agendan på det kommande nordiska skärmflygmötet samt givetvis diskuteras på instruktörsseminariet.

Förnya licensen

Det är nu dags att börja tänka på licensförnyelse inför 2013.

30 november är sista dagen att registrera licensförnyelse för 2012. Den första december så nollställer vi flygtidsloggen och licensförnyelsen för 2013 startar. Du som har tänkt fortsätta flyga under 2013 vill vi uppmantra att göra förnyelse så snart som möjligt. Det är främst för att du då förnyar vår fina olycksfallsförsäkring (som även gäller vid andra olyckor än enbart skärmflygning om du har MEDI eller MAXI). Varför vänta fram till våren och då betala samma pris för försäkringen som då gäller mycket kortare tid?

Vi har noterat att många av er som fortfarande är under utbildning (löst takeoff-kit) inte har riktigt klart för er hur ni skall bära er åt med förnyelsen.

- Har du löst ditt takeoff-kit efter 30 september 2012 gör du ingenting! Då gäller nämligen inbetalningen även för hela 2013.

- Har du löst ditt takeoff-kit före 30 september 2012 men inte avslutat din utbildning (fått ut en licensbricka) ska du förnya ditt takeoff-kit. Förnyelse av takeoff-kit görs genom insättning av 1 000 kronor direkt till kansliet på BG 5819-5132.

- Alla som har/har haft en licensbricka ska förnya genom sin klubb.

Allt om licensförnyelsen och hur det går till kan du läsa om på förbundets hemsida.

Klubbarna

Alla klubbar kommer i år få en faktura på klubbens registreringsavgift från Flyg-

sportförbundet. Denna måste betalas för att er klubb inte ska avregistreras.

Därutöver ska ni även registrera er klubb i Idrotten-online. Det är ett krav från Riksidrottsförbundet. Vi har skickat ut separat information om detta till samtliga klubbar och det finns även att läsa om på förbundets hemsida under "Nyheter" datum 2012-06-18. Har du några frågor runt detta så kontakta oss på kansliet så hjälper vi till.

Vi vill uppmana alla informationsansvariga i klubbarna att gå in på vår hemsida under "Klubbar" och kontrollera att de uppgifter som finns på er klubb stämmer. Glöm inte att meddela kansliet när ni får nya kontaktpersoner. Extra viktigt beträffande ordförande och kassör.

Instruktörsseminarium

Kansliet tillsammans med USK håller i skrivande stund som bäst på och arbetar med program och upplägg för årets instruktörsseminarium. Det går av stapeln i Stockholm (Arlanda stad) 24-25 november. Till lördagens seminarium är samtliga klubbars ordförande och/eller säkerhetsansvariga inbjudna att delta då fokus kommer att ligga på olyckor och säkerhet. Förslaget till förnyat licenssystem kommer även diskuteras.

Nordiskt möte

SSFF står i år som värd för detta möte som hålls i Stockholm lördag 1 december. Kansliet jobbar för fullt med allt som behöver arrangeras runt evenemanget.

Hit kommer delegater från Norge, Danmark, Finland och Island (även de baltiska länderna bjuds in men brukar sällan dyka upp) för att diskutera den gångna säsongen med avseende på tävlingar, säkerhet och utbildning.

Här beslutas bland annat var nästa års Nordiska mästerskap ska hållas och här godkänns eventuella nya nordiska rekord. Olycksstatistik från respektive land presenteras och går igenom.

Nya smarta dokument

Om du ska använda något dokument för att skicka in till kansliet (typ olycksrapport, reseräkning etcetera) ska du tanka ner det från hemsidan. Där ligger alltid de

senaste versionerna. Vi har börjat se över alla dokument och du kan nu fylla i pdf-dokumenterna direkt på datorn och sedan mejla in dem. Det kan förekomma några dokument som inte är uppdaterade ännu men vi jobbar på det.

Registrera PM-skärm

Du glömmet väl inte bort att registrera din PM-skärm (via blankett du hittar på hemsidan) så får den ett unikt nummer och som inte behöver bytas vid en framtida försäljning.

Så här många är vi

I skrivande stund har vi licensförnyelser fördelat på:
639 Student
310 Pilot 1
356 Pilot 2
414 PM 1
76 PM 2.

Utöver detta har vi 272 Take off. Totalt är vi nu 1320 aktiva medlemmar.

Antalet takeoff-kit och licensförnyelser totalt för 2012 pekar i nuläget mot ungefär samma slutsiffror som för 2011.

Vi passar på att redan nu önska God Jul och Gott Nytt Flygår!

HP och Wania

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.

Sverige Cup i Åre räckte inte

Termik? – i OKTOBER? Ja, det var med den inställningen vi skred till verket inför Sverige Cup Åre 2012.

Upprinnelsen till detta fantasiprojekt var att det endast genomförts en Sverige Cup-tävling under året vilket inte räknas som en cuptävling. Minst två godkända deltävlingar krävs.

Vi spånade fram ett datum då någon skulle kunna arrangera en tävling och det enda kvarvarande alternativet blev Åre. I oktober. Nåja, sagt och gjort.

Inbjudan gick ut på FAIs hemsida och via klubbarnas anslagstavlor. Detta är för övrigt något som möjligen skulle kunna bli bättre. Hur inbjudan till tävlingar skall gå till så att alla intresserade kan bli varse vad som är på gång.

Hur som helst samlades ett gäng tappra piloter på draklanda och Åre Skärm- och Drakflygklubbs nybyggda veranda för morgongenomgång. Vädet var kanon och stämningen på topp! Efter inskrivningen och en närande lunch åkte vi upp till Hummeln och nästan alla startade omgående i tre till sex meter i sekunden, ost-nordost.

Trot om ni vill men TERMIKEN BAR och vi puffade runt i Årehimlen som lyckliga men frusna höstfjärilar. Med en molnbas

på 1 075 meter var möjligheten till några magiska distanser förstås liten men uppgiften var inte heller särskilt lång.

Start Hummeln exit

TP1 Totthummeln

TP2 Rödkulleparkeringen

TP3 Totthummeln

TP4 Rödkulleparkeringen

TP5 Hummeln

TP6 Tegetornet

Mål Draklanda

Distansen var runt 20 kilometer om jag inte missminner mig.

Många flög både långt och länge längs banan och personligen tog jag mig nästan i mål med bara 950 meter kort! Tråkigt nog för alla tävlingssugna räckte inte poängen till för ett godkänt heat och vädet blev sämre så vi fick ställa in de resterande dagarna.

Men hey, – en av tre är inte så illa pinkat i Sverige. I oktober. I Åre!

Vi lottade ut priserna och resultatet blev:

1. Brynhilde

2. Cecilia

3. Patrik

Nästa år gör vi denna deltävling under sommaren tycker jag!

Tobbe Hinas

Prova skärmar på Stubai Cup 8-10 mars i Österrike



Parafly Club i Stubai utanför Innsbruck i Österrike meddelar att de håller den 22:a upplagan av flygfestivalen Stubai Cup 8-10 mars 2013. Här finns två flygberg med liftar, ett på vardera sidan om dalen, och ett mikroklimat som ofta ger flygbart väder.

Det här är ett perfekt tillfälle att prova

nya skärmar och titta på annan utrustning eftersom många tillverkare brukar vara här.

Dessutom lottar man ut priser värda 5 000 euro bland de som deltar i skojtävlingen.

Mer information på

www.parafly-stubai.at

Världsrekord i skärmflyg

Argentinarern Hernan Pitocco samt brasilianarna Frank Thoma Brown, Donizete Lamos, Samuel Nasciimento och Marcelo Prieto har alla ansökt om världsrekord i angiven distans. Den 22 oktober flög de 424 kilometer från Quixada till Ceara i Brasilien.

Det gamla rekordet sattes 2008 av sydafrikanen Nevil Hulett och var på 411 kilometer.

Chabre Open 2013

Även i år organiseras Chabre Open, den populära nybörjartävlingen i franska Laragne. Här sätter man enklare uppgifter och den kände instruktören Jocky Sanderson ger tips och råd både före och efter varje task. Dessutom sponsrar Ozone med en skärm som lottas ut bland de tävlande. Mer information på www.flylaragne.com

Pilot räddad efter tre dygn

I mitten av september försvann en brittisk speedflyingpilot efter ett flyg från berget Jungfrauoch i Schweiz. Hans vänner slog larm och en stor sökoperation drogs igång. Efter tre dagar fann man honom levande och mer eller mindre oskadd i en grotta i en otillgänglig ravin. Ett räddningsteam från schweiziska armén firade sig ner till honom och med hjälp av helikopter kunde han lyftas ut. Vad skönt med ett lyckligt slut på en sådan här historia!

Svenska rankinglistan

Så här såg rankinglistan ut för svenska tävlingpiloter den 5 november 2012. Siffran inom parentes är placeringen totalt i världsranking.

1 (68)	Magnus Österberg	228,1
2 (127)	Magnus Eriksson	188,8
3 (206)	Tobias Hinas	162,1
4 (249)	Matts Eliasson	150,6
5 (302)	Håkan Lindqvist	138,4
8 (753)	Anna Rydh	77,1

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



Med skärm och bil på kontinenten

Text och foto: Kristoffer Engström

Redan i våras pratade Gillis och jag om att ta en skärmflygsemester med husbil. När dessutom vädret för skärmflygning har varit "sådär" i Sverige denna sommaren, har det ju nu i efterhand visat sig vara ett smart drag för intag av vitamin F (flyg-vitamin) inför den långa mörka och inte alltid så flygvänliga vintern.

Ursprungligen var vi ett gäng på runt fyra man som var sugna utan att bestämma något specifikt mer än att Frankrike stod på tapeten. Göra några stopp på vägen ifall det blev flygbart och ta dagen lite som den kommer liksom. Då Gillis turnerar mycket satte vi den 15 september som avresedatum, först då var alla sommarturnéer klara och han hade tid över. När väl sommaren började lida mot sitt slut och tiden för resa närmade sig var det bara Gillis och jag kvar på listan över sugna på att åka med. Vi fick låna min fars bil för att hålla nere kostnaderna och slippa hyra bil under de två veckor vi skulle vara borta.

Grundplanen var att vi skulle åka till flygfestivalen Coupe Icare som varje år hålls i den franska bergsbyn Saint Hilaire i Rhône-dalen.

Vi började med att åka ner till härliga Hammars. Vi tänkte att om det är flygbart, varför åka och stressa vidare då? Det blev två dagar med flygning på Hammars, och Gillis lyckades klämma in 20 minuter på sydhanget dag tre precis innan vi drog vidare söderut. Det blåste mestadels hårt på hanget, men då vi båda hade med minivingar så kunde vi flyga som örnar.

Även Peter Setterberg var där med sin Thriller och lekte i den hårda vinden. Men då han höll på och utbildade ett gäng från Mellanöstern i skärmflyg hade han egentligen fullt upp med det och inte speciellt mycket tid för flygning själv.

Vi drog vidare genom Danmark och ner till Tyskland. Väl där så sov vi över hos ett tyskt par som Gillis var bekant med. Vi tänkte att vi kanske skulle sträckköra hela vägen ner till Annecy som vi hade som mål till att börja med. Men en natts sömn i riktiga sängar var svår att tacka nej till, vi hade ju ändå kört 70 mil den dagen. Och med långa köer på autobahn så var vi rätt så trötta.

Efter en god natts sömn och ett helt otroligt värdskap som bjöd på en riktig hotellfrukost så var vi tvungna att åka vidare. Vi fortsatte Tyskland ner. Fler köer, fler köer... Men till slut nådde vi i alla fall den schweiziska gränsen. Jippi tänkte vi för nu började man se berg! Vi blåste igenom landet där man knappt vågar ha telefonen påslagen då deras kostnader för samtal och mobildata är minst sagt förödande. När vi kom över franska gränsen var vi nära vårt mål. Vi körde på genom omotiverade betalstationer på motorvägen till ljudet av Edith Piaf på radion – "Je Ne Regrette Rien".

Vid åttatiden anlände vi till Talloires utanför Annecy och det höll precis på att bli mörkt. Vi valde att ta in på hotellet Florimontane som drivs av en skärmflygare och hans fru. Det visade sig vara en bra plan då vi nu hade vår personliga väderguru. Bakom receptionsdisken visade han oss olika prognoser

för både Annecy och Chamonix, förklarade olika fenomen och gav ovärderliga tips till två nybörjare som Gillis och jag. När vi stod och diskuterade förhållanden runt Cham och Mont Blanc så kom det helt plötsligt fram att killen som sitter framför oss var en av de som TOPPLANDAT PÅ MONT BLANC! Helt otroligt! Han visade oss eget filmat material som inte var upplagt på vare sig Youtube eller Vimeo där han gick igenom sin flygning. Maffigt minst sagt.

Dagen efter såg riktigt bra ut vädermässigt både i Annecy och Chamonix. Men då Annecy är mer lättillgängligt tog vi chansen och satsade på Chamonix. Med såpass lugna förhållanden och finfint väder så skulle det kännas dumt att inte passa på.

På vägen svängde vi inom Carrefour och handlade franskt käk á la baguette och chevre. Jäklar så billigt det är med sådan lyxmat här jämfört med hemma. Vi valde den rutt i GPSen som inte hade betalstationer, vilket vi senare inte ångrade men vi konstaterade ändå att det var en tur man bara gör en gång. Vi åkte varenda liten krokig byväg uppe på bergen som fanns. Det tog 30 minuter extra än om vi tagit motorvägen, men det var det som sagt värt första gången vi åkte dit då vyerna var fantastiska.

Väl i Chamonix med bara fyra grader på termometern bjöds vi en vy vi aldrig skådat tidigare. Klarblå himmel, glaciär och enormt höga vassa berg i symfoni. Liftan upp till starten på

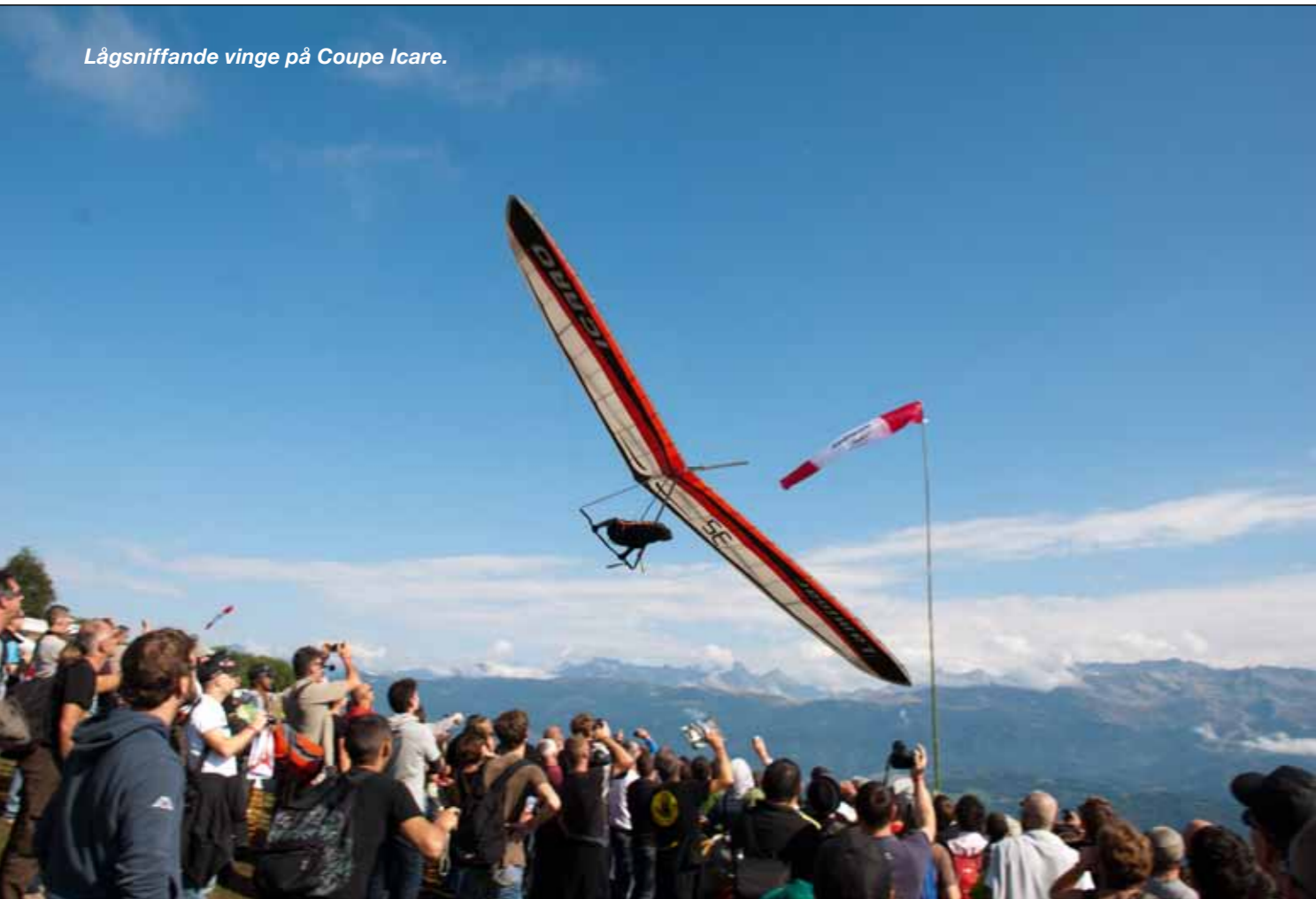
sydostsidan var tyvärr avstängd, så vi fick åka upp till Plan de l'Aiguille istället. Starten ligger i nordväst och fungerar inte för-rän senare på eftermiddagen. Men då liftkortet enbart kostade 20 euro per person för en hel dag så var vi positivt överraskade över hur billigt det var.

Det var som jag nämnde tidigare väldigt stabilt väder, så att göra mer än att ligga kvar och nolla var svårt då vi även hade ett inversionsskikt 50 meter över starten. Men vi fick 3 flyg var med magnifika vyer och snälla förhållanden. Visst hade man önskat komma över så man såg toppen på Mont Blanc, men det får bli nästa gång.

På kvällen var vi ändå rätt nöjda och kom fram till att det varit en fin dag. Nu skulle vi tillbaka till Annecy för att tidigt dagen efter åka till Coupe Icare i Saint Hilaire. Sagt och gjort, efter ytterligare en natt på Florimontane åkte vi söderut. Vi har aldrig varit där tidigare så vi visste inte vad vi skulle vänta oss. Vi blev mycket förvånade över hur lätt det var att få en helt egen campingplats utan trängsel eller avgifter. Fantastiskt! Vi smäckte upp våra två tält och satte upp min Apco vindstrut på ett teleskopmetospö som låg i bilen. Vi var ju tvungna att visa att vi var flygare.

Festivalen bjöd på ett medley av olika flyguppvisningar. Maskeradflygning, helikopterakrobatik, paramotor, akro och även Jet Man var där och gjorde en snabb uppvisning. I montertalten fanns näst intill samtliga företag som har med skärmflygning att

Lågsniffande vinge på Coupe Icare.



göra. Det var svårt att bestämma sig för var man skulle börja titta då det fanns så himla mycket.

Jag måste säga att jag tycker Coupe Icare var en otroligt trevlig festival. Mycket folk, häftiga uppvisningar, bra stämning och även möjlighet till flyg på morgonen och på kvällen med gratis transport upp till toppen igen såvida du inte har plankat in på området. En festivalbiljett med tillhörande gratis retrieves kostade 6 euro. Våldigt överkomligt tycker jag.

Trots att festivalen höll på också hela söndagen valde vi (efter ett magnifikt morgonflyg) att åka tillbaka till Annecy då vi hade skrivit in oss på en SIV-kurs tidigt måndag morgon. Vilken tyvärr visade sig bli inställd då resten av veckan bjöd på skitväder i nästan hela Europa.

Efter några timmars tittande på alternativa ställen där eventuellt bättre väder fanns, valde vi att avbryta semestern några dagar tidigare än vi tänkt ifrån början. Om vi skulle hitta sol så hade vi varit tvungna att åka till Italien, vilket hade tagit så lång tid att det knappt hade blivit någon tid över än att köra bil ändå. Så vi sträckkörde 170 mil hem. Med en som kör och den andre sovande för att orka med sitt körpass så fungerade det ganska bra. Vi var hemma i Göteborg på tisdag förmiddag.

Jag tycker att det var en lyckad tur. Vi fick flyga på ställen där vi aldrig flugit innan, träffade mycket trevligt folk och fick en härlig helg på Coupe Icare.

Nu var vi två personer i en vanlig personbil och det gick att komma undan relativt billigt. Då vi var ekonomiska och handlade mat i butiker, tältade flera nätter och bara tog in på hotell i Annecy då campingarna var stängda, kostade det bara ungefär

6 000 kronor för mig under dessa nästan två veckor. Det som var dyrast var det som var förknippat med Danmark. Tror vi la nästan 2000 kronor tillsammans bara på färjor och broar. Ett tips är att köra över bron i Malmö (375 kronor) sen köra hela vägen ner till Tyskland och inte ta någon av färjorna över då de är snusligt dyra i relation till vad det kostar att köra och hur lite tid man spar.

En annan reflektion över resan var att september månad är lite knepig om det är flygning man är ute efter. Generellt så är det sämre väder i Centraleuropa vi denna tid. Och skulle man få fint väder så kan det fortfarande vara dålig termik så här sent på säsongen.



Glaciärflygning vid Chamonix.



Foto: Marko Wamen

Vattenlandning efter frivilligt nödiskast.



Tjohej vad det kittlar när man drar full stall!



Säkerhetskurs gav trygghet

I senaste numret av Hypoxia har vi fått oglädjen att läsa om ett flertal allvarliga skärmflygsolyckor under det gångna året. I följande text vill jag inte på något sätt spekulera kring vad som skulle kunna vara orsakerna till dessa olyckor och inte heller komma med någon "lösning" på ett "problem" i samband med dessa olyckor. Men jag vill dela med mig av mina erfarenheter från en säkerhetskurs i Mora som jag gick i somras eftersom jag personligen känner att den dels har hjälpt mig bli en säkrare pilot, och dels njuta mer av min "vanliga" flygning.

För det är väl det som är meningen med flygningen: att den ska vara njutbar, rolig, utvecklande och befriande? Visserligen är den också nervös, pirrig, anspänd och utmanande vid många tillfällen – och tur är väl det! För mig är det nog just den utmaningen och spänningen i flygningen, den fullständiga koncentrationen som krävs och den frihetskänsla som jag får av det som är en stor del av det som gör flygningen så fullständigt oemotståndlig och beroendeframkallande...

Men flygning ska aldrig vara farlig eller okontrollerad. Det skadar både oss själva (hur kul är det att vara med om en nära-döden-upplevelse eller att rent av skada sig själv eller andra allvarligt?) och hela flygsporten med risk att vi inte längre kommer kunna göra det vi så innerligt brinner för.

Som hängflygpilot tycker jag att skärmflyg per definition är "läskig" – vingen har jag genom åren lärt mig att lita på, den klarar (nästan) alla förhållanden. Men ett tunt tygstycke som

mer eller mindre okontrollerat kan vika ihop sig i luften över mig och överlämna mig till mitt öde? "Vem är galen nog att hålla på med sånt?" tänkte jag innan jag blev så ohållbart flygsugen i brist på hängflygsväder i Sverige i vintras att jag började på en skärmflygkurs. Men lita på skärmen gjorde jag verkligen inte, och mina första mini-inslag och fronter fick mig att stelna av skräck och aldrig vilja flyga igen. Jag kände helt enkelt inte att jag hade kontroll över vad som hände med mig i luften och att det var skärmen som flög mig istället för tvärtom. Inte det bästa utgångsläget för att vara en säker pilot...

Jag hade förmånen att få flyga i USA under sommaren och komma i kontakt med en skärmflygskultur där säkerhetsutbildning tas på största allvar. En god vän pushade mig att börja med en "Over-The-Water-Clinic" med en gång – då hade jag knappt samlat ihop 15 höjdflyg totalt. Tyvärr var alla kurser i närheten slutsålda i flera månader framöver, men jag lovade min vän att anmäla mig till en kurs här hemma så fort jag fick en möjlighet. Vilken glad överraskning det blev att upptäcka att det faktiskt fanns plats på en kurs uppe i Mora bara några veckor senare! Jag anmälde mig direkt och såg fram emot kursen som ett litet barn – äntligen skulle jag få leka och utmana mina – och skärmens – gränser utan att utsätta mig för någon fara.

Och åh, vad jag fick testa mina gränser och sätta mina rädslor på prov! Under fyra dagar har jag hunnit gråta, skrika, skratta, dansa, dansa, le, njuta, leva, umgås med trevliga människor och

förstås flyga. Vi deltagare (Håkan, Henrik, Peter och jag) fick göra sex flyg var där vi övade att göra kontrollerade "stora öron" och "stora stora öron", b-linestall och fullstall, wingovers och spiraler; samt att hantera inslag, fronter, och spin. Till slut blev det även ett frivilligt nödiskärmskast, som till min stora förvåning kändes ganska ospektakulärt efter alla de andra övningarna...

Ännu mer förvånad var jag nog att upptäcka att mitt "tunna tygstycke" inte alls var så oberäkneligt som jag hade trott. Vad jag än utsatte skärmen för, hur mycket jag än drog och ryckte i linorna, så tog skärmen tålmodigt emot mina slag, vecklade ut sig snällt och fint för att flyga vidare, och vände andra kinden till medan jag själv fortfarande försökte samla mig efter slaget som jag själv hade utdelat...

Men Johan Erikssons lugna röst hämtade mig tillbaka till verkligheten och fortsatte att metodiskt guida genom fler och fler övningar för att utnyttja varje flyg optimalt. Då var det bara att fortsätta rycka och parera, rycka och parera, rycka och parera – och när flyget var över: gråta en skvätt, landa på darliga ben, brista ut i hysteriskt skratt, bli tröstad av startledarna och bogserförarna Olle och Ulf – och snart längta upp igen för mera, mera, mera!

På tåget hem var tankarna och känslorna som nollställda. Att jobba under resan (som jag lite optimistiskt hade planerat för) var inte att tänka på. Istället satt jag och förundrades över hur mycket som hade fallit på plats under helgen. Jag längtade ef-

ter att få prova mina nya vingar under "vanliga" flygförhållanden och att få komma tillbaka till Mora så snart som möjligt. Nu jävlar ska det flygas – högt och säkert.

Text och foto: Johanna Lönngren

Bogserlinan går ända ner till båten.



EM i franska Alperna



I september flögs europeiska mästerskapen i skärmflygning (distans) i Saint André les Alpes i franska Alperna. Sverige fanns på plats med sex piloter och lagledare. I år gick det sådär för Sverige med undantag för Magnus Österberg som kom på 34:e plats.

Här berättar två av piloterna själva om hur det är att tävla på så hög nivå.

Foton: Martin Scheel

Det blir lätt trångt i luften när alla samsas i samma blåsa, vilket ofta händer strax före start. Här under task 5.



Molnflygning är tyvärr inte ovanligt under stora internationella tävlingar och det lämnades in flera protester om det under EM. bilden är från task 3.

Matts Eliasson:

Saint André är en av de bästa flygställena i Europa tycker jag. När termiken börjar komma upp på starten då är i princip hela området termiskt och det är bara att flyga. Båda starterna är höga så man har gott om tid att hitta första blåsan. Dessutom är de stora så alla kan starta utan att känna sig jagade, väldigt bra tycker jag. Kanske är det här något för Nordic Open?

Kanska några av er säger – är det inte farligt i St André? Det tycker inte jag även om nästa alla tävlingar har någon som förs till sjukhuset. Denna tävlingen hade tre. Men det beror mest på tävlingsandan där de flesta glömmar allt säkerhetstänkande för att hänga på piloten framför eller hindra någon att köra om. Man flyger gärna i lärotorn på full speed om man kan komma förbi någon.

Vi flög sex uppgifter men det kunde lika väl ha blivit åtta om de inte hade cancelerat flygbara men inte tävlingsbara dagar. Jag tror att tävlingsledningen var lite bekväma. Det är så mycket lättare om 70-80 procent av piloterna flyger i mål än om de måste plocka upp alla efter banan när det är svaga väderförhållande.

Alla uppgifterna var out and return med mål i St André. Vi flög fram och tillbaka i dalen och lite utanför varje dag. Efter sex uppgifter så hade vi alla lärt oss var husblåsorna var så det gick bara fortare och fortare. De dagarna när vi hade moln var det molnflygning förstas. Om man känner för att testa sina gränser för rädsla och spela lite rysk roulette så har man ett utmärkt tillfälle före starten när 20-30 piloter är i moln och tittar ut lite då och då. Självt har jag inte nerver för sådan idioti. Men jag kan förstå varför, som jag skall komma till senare.



Foto: Magnus Osterberg

Det är väldigt speciellt att flyga med så många piloter som i princip är på samma nivå. De allra flesta är väldigt duktiga på att veta var nästa blåsa är. Och jag tror inte någon skulle bomba om det var vanlig distansflygning men under tävling så jagar man varandra ner i backen.

Jag har tävlat i åtta år och det är intressant att se hur det har ändrats det senaste året. Detta EM var väldigt annorlunda i jämförelse med förra. Vädret var bättre förstas men skärmarna var annorlunda. Man sätter de bästa piloterna att tävla med strypta skärmar, det är som att Formel 1-bilarna har blivit låsta på första växeln. Så hur vinner man då? Bra fråga.

När man då tävlar på ett sådant ställe som St André med så mycket termik och dessutom med termik på samma ställe varje dag. Då kan man glömma allt om distansflygning för det handlar bara om att kurva och glida. Eftersom skärmarna är strypta så finns det bara en fart, högsta i alla lägen. När man flyger full fart i en grupp med 40 skärmar i 10 minuter och alla håller sina positioner mer eller mindre så inser man att det är inte på glidet det hänger (om man har en Enzo eller IP6 eller Boom XC). Så om gagglen vill skaka av sig några så speedar man förbi så många blåsor som möjligt. De lägsta kommer då att stanna eller speeda ner till backen.

Min slutsats (och även andras upptäckte jag i slutet av veckan) är att kurva bäst och om möjligt stoppa andra från att kurva lika bra. Att vara högst i gaggeln är viktigare än något annat. Och varför är det så? Jo som jag upptäckte det är omöjligt att flyga ikapp så om man gör två extra 360 i en blåsa är man hopplöst efter för resten av den uppgiften. Det är helt nödvändigt att sticka när de första i gaggeln går. Mycket av tävlingen avgörs alltså i blåsorna. Det är då viktigt att köra ut armbågarna och kurva aggressivt.

Jag har aldrig under mina åtta års tävlande kurvat så nära andra och blivit ropad åt utan att ha gjort något fel. Det finns helt enkelt de som tycker att de har mer rätt till min plats i blåsan. Så nu kan ni se hur bra det är att ha 100 extra höjdmeter vid starten. Det här problemet blev väldigt tydligt när man har så många piloter på samma höga nivå. Som ni säkert kan läsa mellan raderna så tycker jag inte om den senaste utvecklingen på tävlandet. Men lyckligtvis så verkar det som att comp-skärmarna kommer tillbaka 2014.

Men trots detta så är jag tacksam för att jag har fått förtroendet att få representera Sverige. Det finns ingen tävling jag hellre vill vara med i så jag hoppas att jag får förtroendet igen.

Matts Eliasson

Håkan Lindqvist:

Jag är ny i swepool och min upplevelse av EM påverkades starkt av vad som hände mig tidigare i år. Det började med regeländringen i fjol som gjorde att tävlingar nu flygs med klassade skärmar. På grund av det lyckades jag få en väldigt bra placering i pre-PWC-tävlingen (PWC – Paragliding world Cup) i Sydafrika i december och fick PWC-ranking nog för att kunna vara

med världscupen i år. Då kom hybriserna tillsammans med insikten att det var en möjlighet som inte ofta upprepas. Jag köpte EN-D klassad tävlingsskärm och åkte till min första PWC i maj. Där hade jag bara fyra timmar i min nya skärm och kraschade på första uppgiften i turbulenta förhållanden. Sommaren gick åt till att återhämta mig efter en kompressionsfraktur på L1-kotan. Det är fortfarande smärtsamt om jag anstränger mig.

Väl på plats på EM i St André hade jag fruktansvärt dåligt flygtrim och tävlingen gick åt för att kureras mina hjärnspöken. Jag var tillbaka på förra årets "vanliga" EN-D skärm, men trots att jag var van vid utrustningen blev jag i början rädd och klev av speeden vid minsta turbulens. Det blev bättre mot slutet av tävlingen, men jag är fortfarande harig i turbulens.

Jag har flugit ganska många tävlingar på mellannivå och är van vid hur tävlingar går till. Det speciella med EM, utöver den höga nivån, är att den är två veckor lång och det är ceremonier med inmarscherande lag och flaggor och nationalsånger. Riktigt kul att ha varit med om det.

Upplevelsen av tävlingen handlade mycket om den väldigt höga nivån på piloterna. För att kvala in var man tvungen att vara rankad topp 400 i världen, och det märktes. 90 procent av startfältet flög de nya EN-D klassade compskärmarna, och de



Bulgaren Yassen Savov flög konsekvent bra och korades till Europamästare.



Saint André bjuder på ett storslaget alpint landskap.

allra flesta deltagarna vet hur man flyger fort. Ett annat konstaterande är att på den här nivån sätts svåra uppgifter. Banorna var typiskt över åtta mil kors och tvärs i alpterräng där man ofta var tvungen att passera höga pass och flyga på läsidor. Svårigheten kom också av vädret. Det var oftast blåsigt och turbulent, speciellt om man hamnade lågt på de där läsidorna.

Jag blev oftast frånflugan ganska fort. Det är stor skillnad på årets comp EN-D och förra årets vanliga EN-D. Och om man inte vågar trampa på gasen när det skakar så kommer man snart efter. När man inte har så många piloter att titta på blir allt mycket svårare. Både termikletandet och vägvalen vinner på att ha många piloter i närheten. Så det blev ofta att flyga själv eller med några få efterslänrare.

Vanligtvis i tävlingar har man radio huvudsakligen för att tävlingsledningen ska kunna meddela piloterna om varningar och dylikt. I den här tävlingen hade vi tilldelad teamfrekvens. Tyvärr är vi inte jättebra på att använda möjligheten, men jag hade nytta av det vid några tillfällen då jag fick tips från lagkamraterna längre fram.

Jag gick i mål två av sex uppgifter. Inga höjdartider men jag är hyfsat nöjd ändå. Oftast var det bra resultat för mina förutsättningar, men sista dagen var det efter en försmädlig vägvalsmiss där jag följde efter fel skärm. Vi gick den raka vägen och flög förbi ett känt lyftställe och stod snart på marken. Om jag hade följt min tidigare taktik "get high, stay high" så hade jag kanske gått i mål även sista dagen.

Jag hoppas komma tillbaka i flygform igen inför nästa säsong. Undrar vad jag ska flyga för skärm...

Håkan Lindqvist

Resultat EM i distans 2012

Individuellt (133 tävlande)

#	Namn	Land	poäng
1	Yassen Savov	BUL	5 691
2	Xevi Bonet Dalmau	ESP	5 615
3	Russel Ogden	GBR	5 608
34	Magnus Österberg	SWE	4 793
92	Matts Eliasson	SWE	2 943
105	Magnus Eriksson	SWE	2 335
117	Tor Jansson	SWE	1 767
118	Tobias Hinas	SWE	1 715
119	Håkan Lindqvist	SWE	1 673

Damer (13 tävlande)

1	Nicole Fedele	ITA	3 746
2	Kirsty Cameron	GBR	3 669
3	Regula Strasser	SUI	3 172

Lag (26 tävlande)

#	Land	poäng
1	Österrike	11 148
2	Spanien	11 129
3	Schweiz	11 019
11	Norge	9 819
16	Sverige	8 079

Kompletta resultat finns på www.para-euro2012.com



Trångt på briefing.



Matts Eliasson, Tobbe Hinas, Håkan Lindqvist, Magnus Österberg, Tor Jansson, lagledare Jenny Persson och Magnus Eriksson.



Foto: Jenny Persson

Gott om plats på starten.



Foto: Linda Bildt Andersson

Det svenska laget hade lagt ner mycket energi på sponsring och PR.

När man har gått hela vägen upp finns det en stor tillfredsställelse i att flyga ner.



Hannes Niederseer är nästan uppe på Schwalbenwand, berget utan lift på andra sidan Zell am See.



Nya berg varje dag

Text och foto: David Bengtsson

Det finns en tid på året då allt bommar igen där jag bor. Byn i min österrikiska alport går på sparlåga. Nästan. Det spikas och målas. Nya hotell byggs och gamla renoveras inför vintersäsongen. Jag gillar den här tiden. Inte på grund av allt av allt oväsen från hantverkarna, utan för att jag har bergen för mig själv. Bergen där jag bor kallas Pinzgauer Grasberger och är alltså gräsberg. De är inte lika spektakulära som i exempelvis Dolomiten, men på hösten när alla turister precis försvunnit, råder ett färgsprakande skådespel. Blåbärs- och lingonbuskarna ändrar färg och hela bergssidorna badar i rött. Ibland kommer det snö som vanligtvis smälter bort snabbt i dalen, men ligger kvar på topparna. Som om någon har florsockrat bergen. Det är fint.

Det är nu det är säsong för hike & fly. Jag har två vänner som är inne på samma linje. Den ene, Hannes, driver sedan generationer tillbaka ett pensionat i byn och är ledig i väntan på vintern. Den andre, Norbert, är före detta österrikisk mästare i triathlon och har en del sponsoråtaganden att genomföra på helgerna, men annars är han också ledig. De två är egentligen alldeles för vältränade för mig, men jag klarar mig hyggligt då det inte är för brant uppåt.

Vi försöker flyga från ett nytt berg varje dag. Oftast handlar det om ungefär 1 000 höjdmeter vandring för att nå toppen. Året innan släpade jag upp min vanliga utrustning ett par gånger. Det är ett misstag. Genom att kapa vikt blir allting så otroligt mycket mer nöjsamt.

Jag har inte med mig någon vario eller andra instrument. För mig är det inte ens intressant att jaga termik under de här flygen. På något sätt är det vandringen upp som är grejen. Lättviktssele, lättviktsreserv och en skärm som är relativt lätt. Sen måste man ha lite Jausen, ett högkvalitativt smörgåspaket alltså.



David Bengtsson.

Storslagna landskap vid Staffkogel längst in i Glemmtal.





Timmie Nilsson flyger över Aspres-sur-Buëch med sin Wills Wing Falcon 3.



Den beryktade landningen vid Saint-André-les-Alpes ligger precis hitom sjön. Campingen är till vänster om fältet och starten ligger rakt bakom fotografen. Vi landade oftast längre uppåt vänster utanför bild.

Hängflygsäventyret fortsätter

Text och foto: Jan Dersjö

När jag skriver detta är flyget snart över för i år och det är dags att reflektera över säsongen som gått. Denna artikel är tänkt som en uppföljning på min förra artikel om mina upplevelser som nybörjare (Hypoxia 2-2012). Jag avslutade då med att sätta mål för säsongen 2012: att ta hangbehörighet och åka med på Frankrikesresan.

I Örebro Friflygklubb startade vi säsongen i mars med att ha en gemensam skärmpackningsdag med kunniga instruktörer på plats. Jag hade tidigare under vintern packat om min nödskärm och kände mig trygg i att jag hade gjort rätt, men det var ändå nyttigt att vara med. Man lär sig alltid något nytt, så även denna gång. Har du möjlighet att vara med på en sådan klinik rekommenderar jag att du tar chansen. Att packa sin nödis är inte svårt och sedan spar du en slant varje gång du gör det. Men det är så klart viktigt att det blir rätt.

Ett antal helger senare var det dags för första markbogseringen för säsongen. Den där pirriga nybörjarkänslan infann sig direkt. Men det gick bra. Väl i luften kändes det som att jag inte hade tappat så mycket flygkänsla under vinterns uppehåll. Jag tror att det beror på att jag körde rätt hårt på hösten och tog alla chanser jag hade att flyga. Jag har skolat ett antal elever i radiostyrt modellflyg och erfarenheten därifrån säger samma

sak. Har man väl kommit över en viss tröskel sitter det där. Men man måste bygga timmar koncentrerat under en tid för att nå dit. Tar man uppehåll backar man lätt till ruta ett och får börja från början igen. Jag misstänker att det är här många nybörjare tröttnar?

Jag anmälde mig tidigt till årets hangkurs på Hammar. Då det är en bra bit att åka för mig kom jag överens med Per Andersson som höll i kursen att vi skulle ta det när väderprognosen var lovande, något jag uppskattade. Vi höll kontakt och se, en vacker dag var förutsättningarna de rätta. På fredagskvällen rullade jag söderut i min pålitliga gamla Volvo-kombi med vingen på taket. Efter lite letade i mörkret anlände jag 00.30 till Skåneklubbens flygfält i Skånes Fagerhult där jag passade på att sova över natten. Återigen fick 940an visa vad den gick för som hängflygbil. Fäller man baksätet kan jag ligga raklång och sova i den. Det var en rätt skum känsla att sova på denna ödsliga plats bland gamla lingrävare och containrar, men det gick bra. 07.00 ringde väckarklockan och efter en snabb frukost var det dags att rulla vidare mot Hammar. Väl på plats var jag riggad och klar när Per dök upp. Det visade sig att jag blev den enda eleven denna dag vilket gjorde att jag fick full

uppmärksamhet från Per. Han till och med bar upp vingen från stranden åt mig vid ett tillfälle. Bara det var nästan värt kursavgiften på futtiga 700 kronor. Vi skall vara rädda om våra instruktörer som ställer upp på detta sätt!

Själva kursen började med en rundvandring och genomgång av startplats och de olika landningsmöjligheterna: topplandning, landning i grytan till höger om höga hanget och nere vid stranden (där det även gavs möjlighet att tvätta bort det bruna man lätt får på skorna på Hammar...) Därefter var det dags för första starten. Det var en mäktig känsla att springa fram mot kanten och flyga ut över hanget. Jag har flugit mycket modellflyg här, men det är onekligen en annan upplevelse att se hanget utifrån/uppifrån. Med backträningen och alla bogserstarter förra året i ryggen gick starten bra.

Vinden och min teknik var dock inte tillräcklig så jag fick finna mig att landa på stranden. Jag hade egentligen planerat att topplanda först och arbeta mig nedåt, men det blev precis tvärtom. I slutet av dagen klarade jag i alla fall av att hålla mig uppe en stund. Jag fick god hjälp av Jorgos Billis som flög före mig och visade mig var lyftet fanns. I samband med teoriskrivningen passade jag även på att skriva teorin för pilotlicensen.

Framåt kvällen mojnade vinden och jag vände kylaren norrut. Halv ett på natten var jag hemma igen med en hangbehörighet i fickan. Mål ett avklarat!

Väl tillbaka på Näsby fortsatte jag med markbogseringen. Detta är för övrigt en billig och bra metod. Varför använder inte fler den? En dag sade Mats, instruktören i klubben: "Får du en blåsa nu sticker du, det är dags för dig att utelanda!" Ok, tänkte jag. Direkt efter release kände jag att det fanns något där. Jag började kurva och sakta men säkert vann jag höjd samtidigt som jag drev iväg över fälten. Vilken otrolig frihetskänsla det var att kunna lämna fältet! Det går nästan inte att beskriva.

Tidigare hade jag alltid startat och landat på samma punkt. Flygningen hade visserligen innehållit lite termikflygning tidigare, men det här var något helt annat. När jag passerade över starten kände jag mig på något sätt lite större som pilot. Tänk att få lämna fältet. Det här låter kanske fånigt, men för mig var det en stor upplevelse. Allt underbart har som bekant ett slut, så även nu. Efter några kilometer tappade jag bort blåsan och då såg jag ut en lämplig landningsplats så långt bort från fältet som möjligt. Näsby är rätt tacksamt på det sättet att det är åkrar överallt i närheten så det finns gott om fält



Lite större vyer än på vinschfältet.



Solnedgångsflygning.

att välja på. Det gäller bara att landa nära en väg så att man lätt kan bli upphämtad. Helgen efter gjorde jag två utlandningar till så nu gällde det bara att skrapa ihop de nödvändiga 15 timmarna innan jag kunde få min pilotlicens. Hur får man bäst ihop mycket timmar? Jo man åker till Frankrike!

När anmälningen kom upp på Skånes Drakflygklubbs hemsida var jag solklart först på tangentbordet. Jag hade nämligen suktat hela vintern, sittande framför youtube fullt av coola Frankrikevideos. Så vecka 28 bar det av söderut. Resan började med att Tommy och Gunnar dök upp hemma hos mig lördag morgon. Inga vingar? Det visade sig att de hyrde Tecma av Hans Berg som arrangerat dessa resor i massor av år. Färden gick vidare mot Örebro där Roland, Jonathan och Peter anlände. I Skara hämtade vi Axels packning. Större delen av den i alla fall... I Floda hämtade vi upp Simon och minst TIO bygelben. Bra att ha några i reserv... I Lund mötte vi den andra bussen med Per, Niklas, Henrik, Timmie och Axel. Hans och Jörgen åkte egna bilar med familjerna, Jorgos och Anders anslöt med flyg i Nice efter en vecka. Per stannade en vecka till för att tävlingsflyga. Det fanns med andra ord alla varianter.

Det var även en rätt stor spännvidd på piloterna. Allt från nästan helt gröna till 300+ timmar i loggboken. Självt var jag sugen

på att hänga med redan förra året direkt efter grundkursen, men jag resonerade som så att jag troligen skulle få ut mera av resan om jag hade lite mer erfarenhet i bagaget. Det visade sig stämna. Kan man inte få till höjdflygbehörigheten på annat sätt är denna resa en bra väg att komma vidare, men vi som inte var beroende av tandemflyg med Hans i början fick flyga markant mera första veckan. Det regnade i stort sett hela resan ner, men det gjorde ju inget. När vi väl kom fram till Chindrieux på förmiddagen dagen efter sken solen, och det fortsatte den med i två veckor. Något annat än den svenska sommaren det.

På eftermiddagen när vi fått upp tälten gav vi oss iväg till landningen där vi fick drill i landningsvarv och annat nyttigt. Hans pratade mycket om att ha en plan för landningen, men att inte dra sig för att justera den om det skulle behövas. Det här har jag haft nytta av senare. Efter genomgången hoppade vi in i bussarna och for upp till startplatsen. I Chindrieux är det rampstart som gäller. Och vilken ramp sedan! Rejält brant och sedan ett stup på sisådär en 600 meter. Fler än en såg fundersamma ut, och associationer till "Den sista färden" haglade. När det väl blev dags för start var det dock ingen som tvekade. Med våra trygga instruktörer vid vår sida väntade vi in rätt startvind och sedan var det "Spring utav h-e!" som gällde.

Vilken sensation när vingen bar och man svävade ut över hanget! I Chindrieux flyger man på ett termiskt hang längs en skapligt lång ås. Vi fick många fina flyg här. Kom man bara upp över kanten kunde man ligga och vänta på vissa ställen så kom blåsorna förr eller senare. Vi hade inte tillåtelse att gå så högt på grund av kontrollerat luftrum, men jag fick i alla fall flyga i molnbas vid ett tillfälle när det kom cumulus indrivande från dalen.

Till lunch brukade vi handla baguetter i det lokala bageriet och till detta hade vi brieost och salami. Det var kanongott, i alla fall de första fem dagarna... Roland Petersson hade längsta flyget på tre timmar och 45 minuter. Efter detta tejpade han fast en baguette på bygelbenet. "Man blir så hungrig i luften" var hans kommentar. Självt loggade jag nästan 13 timmar. När vi kom hit hade jag totalt lite över 8 timmar i luften så nu hade jag mer än fördubblat min flygtid på sex dagar. Jag har förstått att vi hade tur med vädret, men med tanke på hur vackert det var i trakten hade jag kunnat stå ut med någon dag utan flygning utan att gräma mig allt för mycket. Nu började alla bli mätta på Chindrieux och de grönaste av oss hade flugit tillräckligt mycket solo för att Hans skulle släppa oss vidare söderut.

Nästa anhalt blev St André les Alpes. Den officiella landningen vid campingen/paraglidingpuben är ökad då huvudlandningen ligger precis där tre dalar möts. Mitt på dagen kan inte dalarna komma överens om vem som bestämmer så vinden kan växla 180 grader på nolltid. Jag såg en fransman med en T-shirt med texten "I survived the landing at St André" på. Det såg det mesta. Vi valde att reka ut en lugnare landningsplats längre upp i en av dalarna. Det var ett nödlandningsfält för segelflyget. Hur de kunde komma ner där förstår jag inte, men för oss funkade det. Just det här med att reka landningsplatser innan start kändes väldigt seriöst och bra. Överlag kändes det tryggt att åka på en sådan här arrangerad resa med erfaret folk som kunde tala om var och när det var lämpligt att flyga.

Starten i St André ligger lite högre än där jag flugit tidigare, jag har för mig att det var cirka 900 meter ner till landningen. Här var det naturstart som gällde. Vi flög antingen tidiga morgonflyg eller sena eftermiddagsflyg. Självt hade jag fått så mycket flygtid att jag avstod morgonflygen då de nästan alltid var av karaktären nerflyg. Konstigt vad referenserna ändrar sig, hemma hade ett 900 meters nerflyg känts som en otrolig upplevelse. Nåväl, det tog jag igen på kvällsflygen.

Det blev ett par timmar i luften varje gång. Innan avresan hade

jag läst i Hypoxia om Johans flyg längs med en ås och runt ett par radiomaster. Nu förstod jag plötsligt var han hade flugit. Jag började med att flyga längs med berget vi startade från. För varje runda vågade jag mig längre och längre bort och till slut hade jag tagit mig så långt jag kunde utan att flyga i motvind över dalen. Jag är visserligen jättenöjd med min nybörjarvinge (en gammal Thalhofer Joker från 91), men bra på att penetrera motvind är den inte. Istället flög jag tillbaka till starten. Jag kurvade i "tratten" en stund och sedan kom en fin blåsa som tog mig till 1 000 meter över start.

Med den marginalen vågade jag mig bakåt i medvinden över dalen. Under överflygningen som tog en evighet fick jag fina möjligheter att testa en del av det instruktörerna lärt mig om att sikta på en punkt och bedöma om den steg eller sjönk, det vill säga om jag skulle nå fram eller inte. Jag hade först tänkt att glida direkt till landningen, men det visade sig att jag hade så fin höjd att jag utan vidare kunde klättra upp på berget bakom landningen. Detta berg var en mycket lång fin ås som det gick fint att hanga längs med.

Problemet var att det var lite sned medvind bort från landningen. Om man inte kunde flyga tillbaka var det mycket skog att passera i motvind innan man möjligen kunde hitta ett fält nere i dalen att landa på. Med andra ord var det med skräckblandad förtjusning jag provade att gå lite längre för varje gång innan jag bestämde mig för att försöka gå hela åsen ut.

Längst bort var det en relativt skarp topp jag döpte till Matterhorn. Sista biten var det uppför, men genom att skråa fram och tillbaka gick det faktiskt att ta sig upp hela vägen till toppen. När jag svängde längst ut flög jag ut över ett otroligt hisnande bråddjup på uppskattningsvis 800 meter rakt ner. Det var så mäktigt att jag var tvungen att göra det flera gånger på raken.

Sedan var det dags att vända tillbaka. Jag fick kämpa både länge och väl i motvinden, men det lyfte fint hela vägen så det var mest en fråga om tålmod även om jag var nervös hela vägen. På ett ställe gick åsen uppåt lite och då började jag spana efter en nödlandningsplats med allt högre frekvens, men det gick bra. När jag väl var tillbaka framför ordinarie landningen kände jag att jag hade fått min dos för dagen och jag gick ner och landade vid de andra. Jag har ingen GPS, men via www.geodistance.com mätte jag upp sträckan mellan brytpunkterna till cirka 34 kilometer. Min första sträckflygning!

Nu hade jag fått blodad tand och dagen efter gav jag mig den på att ta mig över dalen i motvind. Jag gick först bort till masterna och letade efter en fin blåsa så att jag skulle ha så bra höjdmarginal som möjligt. 500 meter över åsen gick jag ut över dalen. Jösses vad det sjönk. Jag tyckte inte att jag kom någon vart trots att jag speedade en hel del. Halvvägs stod det klart att jag inte skulle nå fram, jag ville helst komma fram över berget mitt emot, inte på läsidan. När jag vände tillbaka gick det desto fortare men jag fick trots det kämpa en stund

längs bergssidan innan jag hade kommit upp över hangkanten. Skam den som ger sig, jag letade rätt på en bättre blåsa som tog mig 1 000 meter över start innan jag gick ut. Nu tog jag mig över. Tyvärr lyfte det inget vidare på detta berg så jag gick tillbaka tämligen omgående medan jag hade höjd kvar. Konstigt vad fort det går i medvinden?

Tillbaka över start letade jag rätt på husblåsan igen. Nu ville jag testa ett annat berg lite snett bakom starten. Detta berg hade formen av en kant som sluttade uppåt. Jag resonerade som så att om jag bara kommer fram borde jag kunna hanga på detta berg också. Om det inte bar kunde jag bara gå framåt lite och sedan glida till landningen. Nu visade det sig att jag hade rätt. Jag kom in ungefär på halva kammern och det steg fint. Det var en konstig känsla att flyga uppför en backe, men vingen steg lika fort som marken så det var bara att hänga med. När jag hade stigit till toppen flög jag runt en stund innan jag fick för mig att gå mot åsen jag följt dagen innan.

Här gjorde jag bort mig. Istället för att gå framåt och runda berget och korsa dalen på samma ställe som innan blev jag snikig och gick rakt över bergskammen. Gör inte det om du inte har ordentlig höjdmarginal. Bakom kanten var det ordentligt turbulent och jag hade några svettiga minuter innan det lugnade ner sig. Så här efteråt var det en läxa, men det kunde ha gått illa. Jag fick speeda på en del, dels för att få vingen lite stabilare i den oroliga luften, dels för att komma ur området fortare.

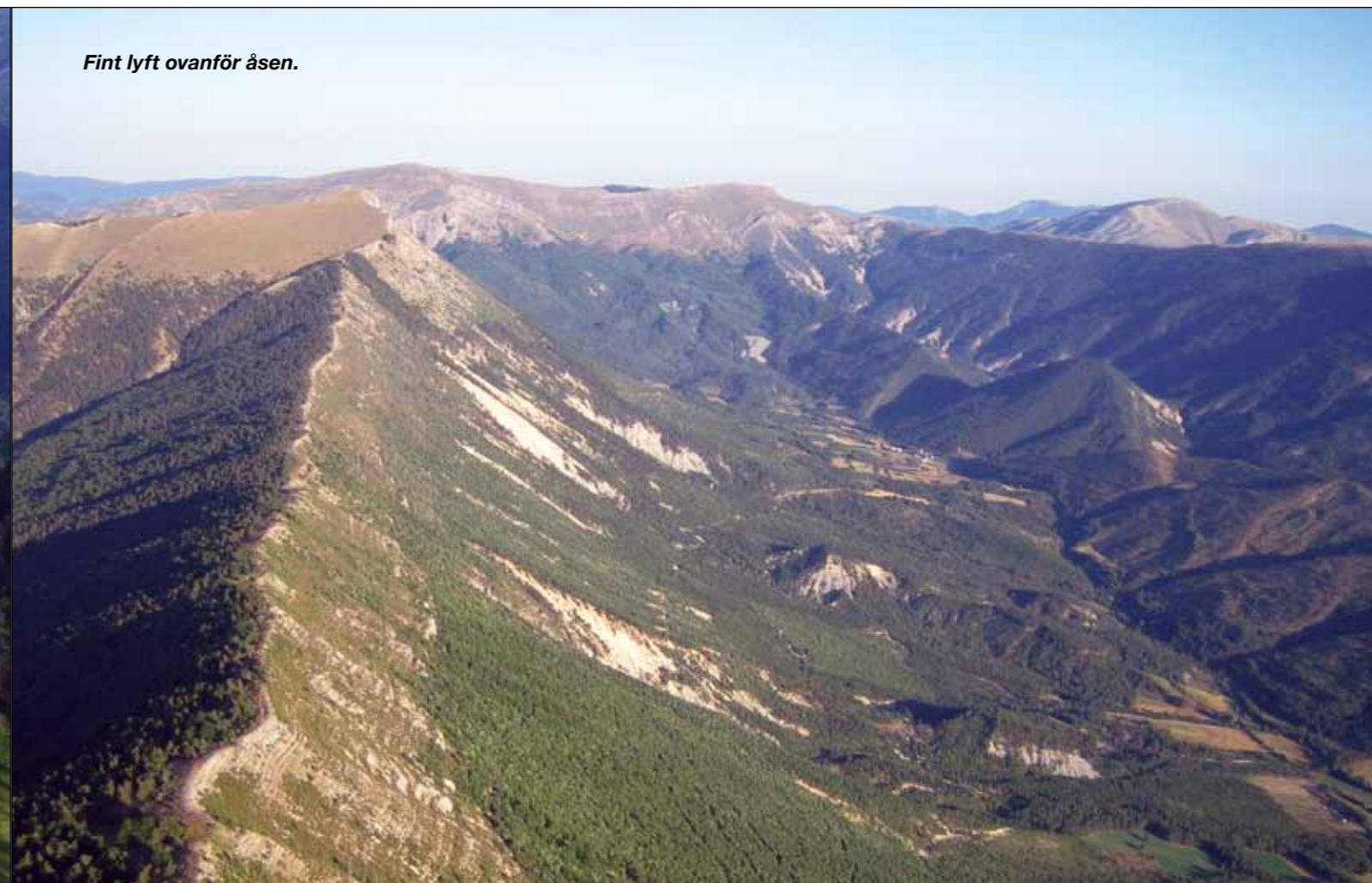
Resultatet var att jag kom in lågt på berget bakom landningen. Jag såg Anders skrapa på samma höjd och då ville jag inte vara den som landade först. Inne nära berget lyfte det bättre och jag lyckade stiga. Anders såg hur det steg för mig och hakade på och lyckades rädda sig också. Efteråt tackade han mig för hjälpen. Det här är ännu en sak som är så himla bra med dessa gruppresor, man lär sig jättemycket av varandra. Anders i sin tur har hjälpt mig med insikten om att kurva tigt i blåsorna.

När jag väl kommit upp gav jag mig iväg till "Matterhorn" igen. Den här gången låg vinden lite annorlunda så det gick inte att ta sig ända upp till toppen, men nästan. Motvinden var mindre än dagen innan så när jag kom tillbaka till landningen fick jag för mig att jag skulle gå tillbaka till turbulensberget, men lite längre ner där det inte var så högt. Jag kämpade i motvinden och kom mycket riktigt fram men jag hade fått lägga om kursen så mycket efter hand att jag kom in för lågt och lyckades inte klättra igen. Vinden hade antagligen mojnat lite också så hangeffekten minskade. Istället fick jag gå mot landningen. Den här gången testade jag faktiskt landningen vid campingen. Landningsölen lockade något kopiöst. Jag resonerade som så att vindriktningen stabiliserar sig mot kvällen så det borde vara lugnt. Det var det också och efter en lyckad landning kunde jag njuta av en kall öl i baren på paraglidingklubben. Total sträcka mellan denna dag blev runt 51 kilometer, inte illa för en nybörjare med en över tjugo år gammal nybörjarvinge!

Riggade vingar på starten i Aspres-sur-Buëch.



Fint lyft ovanför åsen.



Sista anhalten på resan blev Aspres-sur-Buëch. Vi bodde på campingen Monteglin vid Laragne, hängflygets Mecka! Här var hela campingen full av hängglidarfolk. Vid alla tältplatser stod det bilar med hängglidare på taken. Om jag minns rätt var det brittiska och belgiska mästerskapen som avhölls medan vi var där, eller dagarna efteråt. Klart coolt att se hängglidare landa i strid ström medan vi satt utanför våra tält. Alla platser på campingen var upptagna utom en som var bokad. Efter lite förhandling med föreståndaren fick vi på nåder slå upp våra tält om vi lovade att lämna platsen innan nästa gäst anlände. Det hjälpte nog att vi berättade att vi skulle slå upp TOLV tält på EN plats. Bra förtjänst för föreståndaren och en syn för gudar. När vi anlände var det 37 grader i skuggan och alla led, men som tur var fanns det en kall pool på campingen.

Aspres var det lite svalare. Vi startade på ett berg och landade på segelflygfältet nedanför snett bakom hörnet. Per berättade att det gick att hoppa från berg till berg hela vägen bort till Laragne men att det var svårare att flyga sträcka nu då termiken inte var lika utvecklad och de närmaste bergen låg längre iväg än tidigare. Jag försökte i alla fall, men precis som tidigare fick jag börja om flera gånger. En gång var jag riktigt nära. Jag lyckades komma under ett stort moln där det steg konstant 1,5 meter per sekund. Inte vrålstig precis, men det var över en jättestor yta. Det vanliga centrerandet behövdes inte riktigt på samma sätt. Jag kommer faktiskt inte ihåg om jag

nådde över till andra sidan eller ej, men jag flög hur som helst tillbaka till starten efter ett tag och landade på vanliga landningen när vinden dog ut på kvällen.

Segelflygfältet låg i en uppförbacke som slutade med en plåt där vi skulle landa. Här gällde det att inte landa kort för då var det tallskogen som väntade. Alla klarade sig dock fint utom undertecknad som prompt skulle landa närmare pricken än Jorgos med groundloop som följd. Det kändes lite snopet att göra så sista landningen i Frankrike, men vad gör man inte för publiken? När jag väl packat ihop vingen efter ett par timmar i luften var det gott med en pizza på flygklubben.

Medan vi väntade på maten reflekterade jag lite över resan. Sammanfattningen blev att den var ett minne för livet. Tänk så mycket man fått se och uppleva i luften och på marken. Otroliga vyer, fantastiska badställen, trevliga kompisar, god mat och dryck, samt hisnande flyg man bara kan drömma om på hemmaplan. Loggboken hade fått prick 24 timmar extra, med andra ord hade jag lagt på 300 procent på min totala flygtid på bara ett par veckor! Mål två avklarat.

Väl hemma ville familjen ha sitt så det tog en stund innan jag kom igång med flygningen igen, men nu har jag i alla fall kvitterat ut min pilotlicens. Målen för nästa år då? Jag skulle vilja flyga på Ålleberg, och jag har precis köpt en Mosquito motorsele som jag vill lära mig flyga med. Nu måste jag bara hitta en passande vinge.

Flygsportsöndag på Barkarby

Barkarbyfältet håller på att bli en rik mångkulturell idrottsplats för flygsport. Söndag 28 oktober virvlade luften av skärmflygare, hängflygare och modellflygplan i ett propagandanummer för hur idrottsföreningar kan sambruka en fin anläggning. Vädret var så underbart som man kan tänka sig när en svensk höstdag visar sin allra bästa sida.

Alla bilderna är tagna under söndagen, då Fenix Skärmflygklubb, Stockholms Radioflygklubb och Stockholms Hängflygklubb hade flygaktiviteter på Barkarbyfältet. Extra roligt är att hängflygarna börjar komma igång igen.

Redan klockan 08:30 öppnade fältteam 5 hangardörren och rullade fram vinsch och annan utrustning för dagens skärmflygning. Moppen kom rullande på släp eftersom vi tvingas förvara den på annan ort tills vidare.

Vid niotiden var första pilot i luften. Och vilken luft! Det var en av de smörigaste dagarna på länge. Efter den bedrövliga flygvåren och sommaren har flygvädet hyfsat till sig på höstkanten, och det här var en riktigt bra dag. Vi rullade bort vinschen så långt att det började titta fram "ny" lina från trummornas inre, och det här gav oss fenomenala releasehöjder.

Text och foto Björn Hårdstedt

Marcus Lindqvist i Stockholms Hängflygklubb glider över skärmflygarna.



Hela gänget. Från vänster: Per, Tommy, Timmie, Hans (sittande), Peter, Gunnar, Axel, Henrik, Jonathan, Niklas, Simon, Jorgos, Jörgen, Roland, Anders (stående), Jan (sittande).



Tandemekipage på väg in för landning strax efter solnedgången.



Silvermedaljören i SM Tor Jansson tillhörde dagens fältteam. I bakgrunden landar Daniel Lehnberg.



B**Posttidning****Returadress**Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen**OZONE**
WWW.FLYOZONE.COMwww.skysport.se | info@skysport.se | Skärmflygskola | Butik
Draklanda | Åre | 0647-51186

RUSH3

The Rush 3 is our answer for pilots who are searching for a wing with maximum glide performance and EN B certification. Created with Delta and R10 technology, the Rush 3 is the most advanced intermediate wing that we have ever created. With modified tab positioning, leading edge reinforcements, and an ultra low-drag line plan, the Rush 3 is truly a next generation design. If you are an experienced intermediate pilot or a sport-performance pilot looking for a bit more comfort and security, then we invite you to get a demo and see what you think of our latest design.