

HYPPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 2/2015

Historisk målgång
i X-Alps



HÄNGFLYGNING I USA

Är du en molnskådare?

TEMA PM: Förgasare



Foto: Robert Sköldqvist

Rapport från kansliet

Det känns tungt i skrivande stund. Flera allvarliga olyckor har drabbat oss under säsongen varav två med dödlig utgång. Att de dessutom inträffade samma helg för osökt tankarna till vår olycksdrabbade sommar 2012 då samma sak inträffade. Våra tankar är hos de anhöriga.

Personligen har det gett mig många frågeställningar och jag måste erkänna att flygglädjen har fått sig en rejäl törn. Var rädda om er därute!

Licensförnyelse

För närvarande är vi 1210 aktiva piloter som har förnyat sina licenser. Utöver det har vi 212 aktiva take-off kit.

Du som ännu inte har förnyat din licens för flygsäsongen 2015 är nu tvungen att göra ett uppflyg för instruktör då det gått mer än 6 månader sedan din licens blev ogiltig. Licensförnyelse går att göra ända fram till sista november. Första december så nollställs flygloggen och då kan man börja anmäla förnyelse för 2016.

Nu när flertalet klubbar är med i webshoppen så har vi uppmärksammat ett litet problem som rör er som tecknat take-off kit. På våra nya elevkort Student har rutan för klubbmedlemskap fallit bort. Där kunde de som köper klubbmedlemskap direkt hos klubben fylla i detta. Vi håller på att uppdatera elevkortet, men om du vet att detta gäller dig är det viktigt att du kontaktar kansliet och meddelar ditt klubbmedlemskap. Mer information hittar du på SSFF hemsida.

Elevkortet

I samband med att vi ändrade vårt licenssystem så har vi även fått nya elevkort. Se till att du har det senaste elevkortet. Du hittar det på vår hemsida under *Dokumentarkiv- Elevkort*. I dokumentarkivet hittar du i princip alla dokument som du behöver för skärmflygning.

EHPUs säkerhetsmöte

I juni höll Europeiska Häng och Skärmflygunionens säkerhetskommitté sitt årsmöte. Undertecknad representerade SSFF och Sverige. Viktiga säkerhetsfrågor och koordinering av dessa mellan våra europeiska förbund var huvudsyftet med mötet. Läs mer på vår hemsida.

Olycksrapportering

Vi är numera direktanslutna till den stora olycksdatabasen som EHPU startar. Därmed får vi tillgång till ett material som omfattar tusentals tillbud och olyckor från i princip hela Europa. Det bidrar till ett annat statistiskt underlag än det fåtal rapporterade tillbud och olyckor vi har tillgång till i Sverige. Det är obligatoriskt att rapportera olyckor men innebär ändå en del pappersarbete, så vi hoppas att EHPU:s olycksrapportering online ska göra det enklare. Blanketten är mer omfattande än vår tidigare olycksrapport, men du fyller bara i det du har uppgifter på. Du hittar länken till blanketten på vår hemsida under *Dokumentarkiv – Vid olycka*. För att få ersättning från ditt försäkringsbolag måste du rapportera olyckan.

Instruktörsutbildning

Nästan alla aspiranter är nu klara och godkända. Det är både roligt och inspirerande med förnyelse och tillökning inom instruktörs kåren. Se hemsidan under *Verksamhet – Licens och utbildning*.

Klubbkontakter

Kansliet är mån om att få in uppgifter vid förändring bland klubbarnas kontaktpersoner. Det gäller främst ordförande, kassör eller om någon annan är kontaktperson. Vi vill ju hålla klubbregistret på vår hemsida uppdaterat. Vi vill även påminna de klubbar som ännu inte har utsett en säkerhetsinformatör om att göra detta och meddela kontaktuppgifterna till kansliet.

Vepor och roll-ups

Kansliet har både vepor och roll-ups som medlemmarna kan låna kostnadsfritt om ni har något evenemang där ni vill marknadsföra SSFF och skärmflygning. Hör av er till oss så ordnar vi med försändelsen. Vi har även vår lilla informationsbroschyr "Varför fåglarna kvittrar" som går att beställa från kansliet.

Kansliet önskar er en riktigt god och säker avslutning på flygsäsongen.

HP och Wania





Under sommaren har vi fått bevittna något historiskt. En svensk skärmflygare har för första gången tagit sig i mål i den extremt tuffa tävlingen X-Alps! För att klara över hundra mil i luften och till fots på mindre än två veckor krävs inte bara flygtrim och fysisk uthållighet – det handlar framförallt om att bortom smärta och fara upptäcka att man ofta klarar långt mycket mer än man tror. Erik Rehnfeldt blev själv överraskad över att han kunde pusha sig själv så hårt.

Det är när människor klarar av det till synes omöjliga som de blir idoler. Inte för att de är gudar utan för att deras framgångar ger oss andra något att hänga upp våra egna drömmar på.

Jag tror det är första gången i Hypoxias historia som någon har fått betalt för ett fotografi men omslagsbilden på skärmflygidolen Erik Rehnfeldt har ett så stort symboliskt värde för skärmflygSverige att den är värd varenda spänn.

Tävling under ordnade former är ett fantastiskt sätt för oss piloter att utvecklas i både stora som små steg. Vill man inte vara med i större sammanhang kan man alltid tävla mot sig själv. Flyga lite längre, högre, elegantare eller säkrare. Det finns alltid något man kan utveckla när man kastar sig ut i luften. Känslan när man lyckas står ofta i paritet med storleken på utmaningen och eventuella misslyckanden får man hantera över en öl med kompisarna och se som steg på vägen till att slutligen lyckas. Viktigast är att i alla fall försöka.

Bilden ovan är ett sådant försök. Jag hade långtflygande planer den där dagen på Tärna. Men luften var trög och det blev drag på drag men marken kom hela tiden upp till mina fötter. När distansfönstret började stänga och piloter packade ihop för hemfärd så bestämde jag mig för att åtminstone ta mig till molnbas. Vid 16-tiden kom jag äntligen upp och himmel vilken skön känsla det var att besegra inversionen och få lägga på ett brett grin mot kameran, även om jag inte kom iväg så långt.

Men man måste inte tävla även om det är en grundförutsättning för vårt förbunds existens och orsaken till att så många reportage i Hypoxia handlar om just tävling. Att utmana sig själv och andra brukar vara ett självklart dramaturgiskt element i många artiklar. Fast man kan också njuta av ett smörigt hangflyg eller helt enkelt bara ligga på rygg i gräset en skön sommardag och betrakta himlens alla rörelser. Är du också en molnskadare?

Lars M Falkenström
Redaktör

INNEHÅLL

PM-träff i Falköping	4
Hängflygning i USA	8
Nytt hang i Jönköping	10
Svensk målgång i X-Alps	16
Rolén dammar av rekord	18
Glödhatt på NM i Italien	20
Notiser	23
Tema PM - förgasare	24
Tips & Trix	26
Åre Out and Return	28
Molnskadaren	30

HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Nicolas Assael

Redaktionellt material: skickas till lars@visionaire.tv
Annons: annons@hypoxia.se
Information om format och pris finns på hypoxia.se

Medarbetare i det här numret: Björn Hårdstedt, Pelle Linnstrand, Robert Sköldqvist, Peter Karlsson, Fredrik Gustafson, David Bengtsson, Thomas Hylander, Tommy Nilsson, Håkan Larsson, Peter Rehnfeldt, Jenny Persson, Mattias Rydefjärd, Martin Will, Patrik Gårdmo, Linnéa Krylén, Stefan Rolén, Johan Bagge, John Lindström, Anders Dickner och Andreas Florén med flera.

SSFF Kansli: Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
Kontakt: kansli@paragliding.se
08 234 123 (Mån-tors 9-12, ons 17-20)
Vid akut viktiga ärenden: 0739 865 168

Hypoxia är medlemstidning för:
Svenska Skärmflygarförbundet, SSFF, paragliding.se
Svenska Hängflygarförbundet, SHF, hangflyg.org

Prenumeration: för icke-medlemmar betala in 200 kr på bg: 5819-5132, ange adress och "pren hypoxia".

Upplaga: 1800 ex ISSN 1651-6052
Tryck: September 2015, Carlshamns Tryck och Media ab



Björn Öhrström från Kinna i sin paramotortrike.



Det blev en fin flygdag för Habib Dizayee.

Bakåtstart med en Skywalk.





Paramotorsnack på östra segelstråket, Falköpings flygplats.



Paramotorträff i Falköping

Lördagen den 27 juni anordnade Skärmflygklubben Göteborg en paramotorträff i Falköping på Falbygdens flygklubb. Vädret var på gott humör och många hade slutit upp för att umgås och flyga.

Vi samlades klockan 15 på eftermiddagen för mat och flygsnack. Björn Nilsson från Falbygdens flygklubb var köksmästare denna dag och serverade både mat och efterrätt till allas förtjusning.

Efter en kortare säkerhetsgenomgång var det dags att plocka fram grejerna och börja flyga! Vädrets makter var med oss denna kväll och vindarna lugnade ner sig så alla kunde flyga så mycket de orkade. När mörkret kom smygande var det dags att plocka ihop grejerna och återsamlas i klubbstugan för lite nattvickning. Björn hade ordnat med kokt korv och bröd som nattamat till alla så ingen skulle behöva åka hem hungrig. Det var riktigt roligt att lära känna så många nya flygmarater – det bådär gott inför framtiden. Tack alla som kom och gjorde denna kväll till en toppenkväll!

Text och foto: Peter Karlsson



Ovan till vänster: PM-piloten Lise-Lotte Pirklbauer parawaitar.
Till vänster: En nöjd John Tjalle Andersson har just landat.



Markpersonalen och de fem bogserpiloterna (fyra Dragonfly och en trike) gjorde ett fantastiskt jobb med att få upp alla 60 vingar i luften. Det tog inte lång tid, så några långa tider i startkän blev det aldrig. Foto: Tommy Nilsson

HÄNGFLYGNING över VILDA Västern

Erfarenheter

När Håkan kom med idén om att åka till Arizona för att delta i tävlingen Santa Cruz Flats Race och till Kalifornien för att friflyga var jag först lite skeptisk. Så klart att jag ville, men skulle jag ha råd och skulle jag kunna vara ledig från jobbet? Tanken låg och mognade i bakhuvudet ett tag men när jag kom på att det skulle kunna kombineras med köp av ny vinge, en Wills Wing T2, var idén svår att motstå. Lite senare involverades även Tommy Nilsson i planerna.

Det var en hel del att fixa först. Det viktigaste och mest problematiska var hur Håkan och Tommy skulle få tillgång till vingar. Både att ta med egna, som extra bagage på flyget eller med fraktflyg, och att hyra på plats kollades upp. Det slutade med att de skulle hyra vingar hos Arizona Airfoils i Tucson eftersom det var enklast. Det blev en Wills Wing U2 för Håkan och en Wills Wing T2 till Tommy. Kortare tid än tre veckor gick inte att hyra och det är svårt att hitta någon som hyr ut vingar i USA. Eric på Arizona Airfoils var den enda vi hittade i området som var villig att göra det. Han är både hängflyginstruktör och återförsäljare av Wills Wing.

Min vinge beställde jag i juni av High Adventure i San Bernardino och skulle sedan hämta den på Wills Wing fabriken i Los Angeles.

Vingen tänkte jag ta hem som specialbagage på flyget. Det enda flygbolag som mig veterligen tar med hängglidare i sin lastlista är Lufthansa. De tar 300 USD för en hängglidare enkel resa och kollit får väga max 32 kg. Eftersom min hängglidare vägde prick 32 kg och jag skulle ha extra bygelben med hem samtidigt som jag tänkte lägga liggunderlag mellan fodral och vinge som ett extra skydd valde jag att ta med ett skidfodral för lator, speedbar och extra bygelben. Det bagaget satte jag på Tommy och det kostade 150 USD extra, inte billigt men säkrare mot skador tyckte jag.

EN ANNAN UTMANING var att fixa hyrbil. Det är inte det enklaste om man ska ha taksäck. Det går att beställa med taksäck, men då kostar det nästan lika mycket till som hela bilen. Dessutom går det inte att välja bilmodell utan det blir alltid "eller motsvarande". I vårt fall så hyrde vi av hyrbilsfirman Dollar och beställningen sa en Jeep Grand Cherokee, eller motsvarande. När vi kom dit så var såklart "motsvarande" en mycket mindre bil. Vi fick då erbjudande om en Mercedes, vilken var motsvarande enligt vår mening. Men då ville hyrbilsfirman ha extrabetalt! Efter 2,5 timmars väntan, snack med platschef och huvudkontor fick vi till sist en acceptabel bil, dock lite mindre än en Grand Cherokee. Nu hade vi emellertid tur, för det satt taksäck på den utan att hyrbilsfirman noterade det! Erfarenheten av detta är att man nog ska hyra av mer kända uthyrningsfirmor typ Hertz och Avis, de är kanske lite dyrare men använder förhoppningsvis inte samma gangsterfasoner som de billigare firmorna.

Den viktigaste erfarenheten på hela resan gjorde vi i samband med flygbogsering inför och under tävlingen Santa Cruz Flats Race. I Sverige använder vi fluck och veklänken sitter på bogserlinan. Amerikanarnas bogserrelease är utformad som ett v-drag där veklänken sitter på ett av de två dragen, vilket gör att dragkraften blir hälften så stor mot det system vi använder. Vi insåg inte det med en gång och vi fick därför ett antal veklänksbrott både under provflygningen av de för oss nya vingarna och under första tävlingsheatet. Det kunde ha slutat illa, men det gjorde det tack och lov inte! Efter det skaffade jag och Tommy samma release som amerikanarna använder, medan Håkan körde med dubbla varv veklänk.

Text: Thomas Hylander

Santa Cruz Flats Race

Santa Cruz Flats Race är en plattlandstävling för både proffs och nybörjare med olika klasser, Sport class och Open class, beroende på erfarenhet. Även Swift och Rigid wing tävlade i egna klasser.

Första tävlingsdagen fick vi känna på den extrema värmen i Arizona, de flesta dagarna låg temperaturen över 40°C och det blev nästan outhärdligt att vara ute på startområdet där det inte fanns någon annan skugga än under vingarna. Massor av vatten gick åt, men man vande sig efter några dagar. Likaså var det väldigt torrt så allt blev grusigt och dammigt. Vingarna riggades bäst på gräset i skuggan av hotellet på morgonen innan de bars eller rullades ut till startplatsen.

Vi var något nervösa för vad som väntade vid de första utelandningarna, men efter hand blev man mer och mer bekväm med det platta ökenlandskapet som erbjöd landningar så gott som överallt. Men det gällde att välja sina landningsfält för obrukade områden med lite småbuskar verkade skallerormarna tycka om.

Banorna var mestadels förlagda längs med någon större väg för att underlätta upphämtningen, som man var tvungen att fixa själv. Vi hade ett avtal med normmännen, som hade egen förare med sig, att plocka upp en av oss så att denne sedan kunde plocka upp oss andra.

TROTS ATT DET VAR MÅNGA deltagare var det aldrig riktigt trångt i luften, så man fick hålla utkik efter varandra för att hjälpas åt att hitta lyft. Termiken var ganska lugn för det mesta, men det kunde dock bli lite stökigt när man närmade sig de få berg som fanns i området.

Vinden var svag de flesta dagarna vid starten, men det var ganska vanligt att vinden ökade och ändrade riktning under dagen. Sista tävlingsdagen svepte dustdevils över starten och ett åskväder drog

in på eftermiddagen. En dustie vält omkull bogsertriken under taxning. Inga personskador, men väl materiella. Överutvecklingen gjorde att inga piloter kom i mål sista i sista tasken utan så gott som alla fick landa längs med banan. Två av sju dagar blev inställda när en orkan från Mexiko drog förbi.

En tävlingsdag startade ofta med medvind till första brytpunkten som låg mellan 23-48 km från start eftersom organisatören var mån om att vi skulle komma en bit. Efter en lugn bogserstart blev man avvinkad på ca 700 m höjd. Ofta hittade man en bra blåsa som tog en upp till ca 2000 m över marken. Högsta höjd var ca 2500 m vilket var lite förvånande, då man kanske hade förväntat sig högre höjder.

Därifrån började man glida mot toppen av Casa Grande Mountain, ett litet berg med en höjd på cirka 700 MSL. I medvind var det inte så svårt, dock fick man bättra på höjden någon gång annars var det problem att nå berget. Men berget funkade inte alltid utan ibland lyfte det faktiskt bättre på plattlandet. Därefter låg ofta TP2 åt andra hållet, detta för att man skulle passera hotellet igen, vilket uppskattades av vissa då man kunde landa vid hotellet om man tappade höjd.

VI FICK ALLA BRA FLYGNING och vår erfarenhet bättrades på rejält. Man förstår att det finns lite bättre förutsättningar att bli en duktig hängflygare i USA. Efteråt pratade vi med vinnaren av sportklassen, Cory Barnwell från Texas, och frågade honom hur mycket man brukar flyga på ett år i USA.

– Jag har flugit ca 200 timmar det här året! Men de flesta flyger runt 100 – 150 timmar per år om man är aktiv!

Vi vågade knappt berätta hur många timmar vi brukar få ihop på ett år...

Sista tävlingsdagen passade vi även på att provflyga en Dragonfly, vilket är ett specialbyggt treaxligt roderstyrt flygplan för bogsering av hängglidare. Vi har länge drömt om att skaffa en sådan till klubben men både pris och framförallt svenska myndigheter har än så länge satt stopp för det. Vi fick flyga med Bob Bailey som konstruerade den för många år sedan. Han demonstrerade även lite avancerad flygning som kan genomföras med den.

Tävlingen Santa Cruz Flats Race kan varmt rekommenderas och vi träffade många nya trevliga människor som gärna delade med sig av sina flygerfarenheter. Dessutom var tävlingen mycket välorganiserad och hade ett lyxigt boende alldeles vid starten. Det senare var nästan en nödvändighet, med tanke på den extrema hettan man utsattes för under dagarna.

Text: Tommy Nilsson

Andy Jackson

Att komma till Los Angeles och Kalifornien var annorlunda och på något vis kändes det som vi slutligen var på semester trots allt. Dagarna hade varit långa i Casa Grande, tidiga morgnar och sena kvällar och en fysisk ansträngning där emellan som tog all

vår energi. Nu kunde vi sova längre, rigga i lugn och ro och få ett vanligt bekvämt flyg i ett fint bergsområde, precis som vi är vana vid på våra Alpresor. Ibland kunde det bralla på ordentligt och många lokala piloter kallade det för en Thermal playground som vi definitivt kände av. Mycket trevlig flygning på dagarna med aktiv luft över hela berget. På kvällen var det pensionärernas lekplats. Då hade det lugnat sig och med start runt 17-tiden fick vi trevliga hangäventyr i solnedgången.

Från Andy Jackson kan man ta sig ut på längre sträckor, men det kräver att man har god höjd då det i vissa passager inte finns så mycket landningar. Veckan innan hade de varit uppe på 12000 ft, dvs ca 3600 meter. Då hade de tittat ner på trafikflygplanen som passerade under dem! Det är visuellt luftrum men relativt vältrafikerat av helikoptrar, brandflyg, privatplan och större trafikflygplan som passerar på cirka 2500 m för sin inflygning till den regionala flygplatsen. Vi valde därför att hålla oss under denna höjd även om molnbasen låg lite högre. Även mitt i veckan behövde vi inte flyga ensamma. På landningen satt ett gäng glada pensionärer och drack pilsner. Deras uttryck *We're a drinking team with a hang-gliding problem* verkade stämma ganska bra överens med verkligheten. På onsdagar brukade de arrangera flygkvällar då många kom efter jobbet och slöt upp för ett fint kvällsflyg och lite mingel på landningen tills det blivit mörkt.

FÖRSTA DAGEN HADE VI TUR och träffade på skärmflygaren Dusty Rhodes som hade en stuga att hyra ut nära berget. \$100 per natt betalade vi tillsammans, vilket kändes väldigt överkomligt. Framförallt kunde vingarna ligga säkert och tryggt på bakgården. Vissa områden i Los Angeles kändes inte helt ideala att ha olåsta grejer för 100 000 kronor på taket.

Landningen vid Andy Jackson Airpark är ett ganska stort gräs-fält med 3 graders uppåtlut vilket gör att den ser mindre ut än den egentligen är. Givetvis ryckte det lite i vingen under inflygningsvarven, men så fort man kommit in på finalen, relativt lågt, så var vinden så mjuk och rak den kunde vara. Superlätt att landa, åtminstone om man kom in rätt. Topplessvingar glider gärna långt, så det var viktigt att göra en bra inflygning. Att skjuta över var inget alternativ för då riskerade man att hamna bland taggiga ökenbuskar eller stenblock.

Förutom trafikflyg i det visuella luftrummet och starka vindar på slutet hade vi inte några större bekymmer. En obligatorisk lågräddning hann vi också med. Med öppen sele på 100 meter över landningen så kom superblåsan och drog en direkt upp på 2500 meter. Lika härligt varje gång. Med fantastisk utsikt och lugnt och skönt på höjd kunde man sedan flyga runt så länge man orkade. Sista dagen var det stora linsmoln på himlen och startvinden var rejält mycket hårdare än dagarna tidigare. Vi bestämde oss då för att göra ett besök på Wills Wing-fabriken i Orange. Det var intressant att se hur de testar vingarna och hur liten yta de har, och få anställda. I Andy Jackson testflyger de även sina nybyggda vingar före leverans.

Filmer från resan finns på:
vimeo.com/109477090 och youtube.com/hangglidinghakan

Tommy Nilssons första utlandning under Santa Cruz Flats Race.



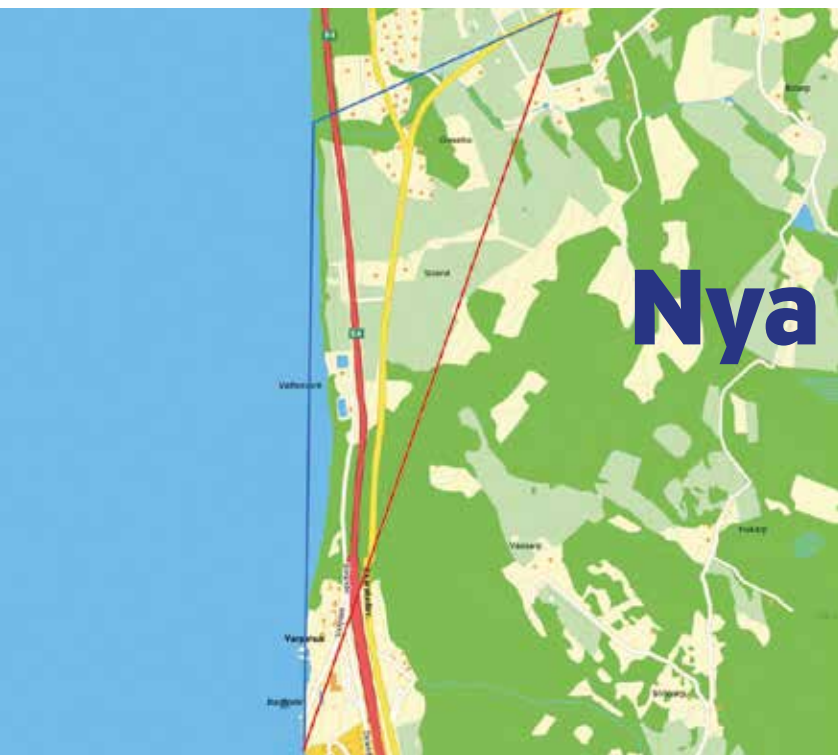
Marshallstarten vid Andy Jackson. Från vänster Håkan Larsson, Kip Stone, Tommy Nilsson och Cory Barnwell.



Håkan och Tommy som kaktuskramare efter efter sista tävlingsdagen av Santa Cruz Flats Race.



Elmiahaget utgörs av sandbanken vid Vätterns södra ände och fungerar vid nordlig vind. Vid horisonten syns Brunstorpsberget som bjuder på spektakulär flygning på sydväst.
Foto: Martin Will



Nya hangsektorer i Jönköping

Brunstorpsberget och Elmiahaget tillhör Sveriges mer spektakulära flygställen. Men bägge hangen ligger vid eller i Jönköpings CTR och den skärmflygning som förekommer när Jönköpings flygplats är aktiv har irriterat flygledningen. Nu har Smålandsklubben fått till ett avtal som innebär att det inrättats två nya sektorer som skärmflygarna kan använda när vinden ligger rätt.

De blå markeringarna visar de nya sektorerna vid Brunstorp och Elmia där det nu är tillåtet att hanga upp till 150 meter AGL. Hanget vid Brunstorp ligger vid en inflygningspunkt, så kontakta alltid tornet innan start.



Att som skärmflygare ha flygställen som ligger mitt i och vid sidan av ett CTR är inte helt optimalt. Så när tornet i Jönköping uppmärksammat att det förekommit olovlig flygning i närområdet så bjöds en delegation bestående av Mattias Rydefjärd, Lars-Olof Schön, Fille Jonsson och Magnus Flink in från Smålandsklubben för att se över problemet.

När flygledningen informerats om skärmflygarnas situation föreslogs att bägge flygområdena skulle läggas in på den stora AIP-flygkartan – Area Chart Jönköping, så att all övrig flygtrafik i området skulle känna till att det ibland förekommer skärmflygning vid Vättern. Efter att Smålands-

klubben kommit med förslag på koordinater återkom tornet efter en del samtal med ett godkännande av de två nya sektorerna med tak på vardera 500 fot, det vill säga cirka 150 meter AGL. Så ska en slipsten dras!

För att man ska få flyga i de nya sektorerna kräver tornet i Jönköping att man kontaktar dem på **036-311220** både före och efter flygning – även om man håller sig utanför både CTR och TMA. Då kan de vid behov meddela andra flygfarkoster att det förekommer skärmflygning i närområdet.

En större och säkrare start

Alla som har flugit på Brunstorp vet att starten är lite speciell. Den är egentligen inte så liten men ganska kort. När man startar och vinden tar i lite grann så lyfter man i princip så fort man fått skärmen över huvudet. Det har varit en hel del incidenter och var och varannan gång så hamnar någon skärm i träden. Därför kontaktades Jönköpings kommun för att få tillstånd att göra starten större och därmed säkrare. Trots att området är naturreservat ställde sig kommunen positiv till förslaget och kommer att se till att ett antal träd fälls. Avverkningen planeras ske under hösten och kommer att göra starten några meter bredare och cirka fem meter längre.

Det pågår även diskussioner om etablering av en ny start vid Gränna-hanget då den nuvarande starten nedanför ruinen av Brahehus också är onödigt komplicerad.

Smålandspiloterna vill rikta ett stort tack till Smålandsklubben SSFK, flygledningen på Jönköpings flygplats och Jönköpings kommun som varit väldigt tillmötesgående och engagerade för att göra skärmflygningen vid Vättern så säkert och bra som möjligt.

Ny vindmätare

Om man normalt flyger på lite lägre hang som Hammars backar, Ravlunda och Hovs Hallar så brukar det krävas vindhastigheter på minst 6m/s för att det ska bära bra. Tänker man likadant på Brunstorp kan man bli rejält blåst när man kommer dit.

Normalt åker de lokala piloterna dit när prognosen lovar 2-5 m/s, men det kan faktiskt likaväl fungera när det är i princip vindstilla nere i Huskvarna.

Efter att ha testat den ungerska vindmätaren Holfuy på Ålleberg med gott resultat har nu Smålandsklubben köpt en vindmätare till Brunstorp också. Den är placerad i höjd med starten och visar korrekta värden från SSO till N. Länken är www.holfuy.hu.

För piloter som besöker Brunstorp så finns för närvarande inga överenskommelser med markägarna i området när det gäller landningar, så man bör visa extra hänsyn och inte landa på fält med grödor.

Text: Lars M Falkenström

Piloten Patrik Gårdmo svävar högt över vida Vättern. Initiativtagarna till den här artikeln, Martin Will, Patrik Gårdmo och Mattias Rydefjärd, hoppas att även andra piloter inspireras att få till samarbeten för att förbättra flygställen som är begränsade på ett eller annat sätt. Väl mött på Brunstorp!

Foto: Mattias Rydefjärd





Foto: zoom.at/Harald Tauderer

GOOOOOOOAAAAA

Det är få, kanske inte ens någon svensk pilot som skulle kunna göra om det Erik Rehnfeldt lyckats med. Förutom lång erfarenhet av tävlingar på hög nivå och flygning i alpmiljö krävs också en extrem fysisk uthållighet. Men mest av allt måste man ha en vilja av svenskt gjutjärn. Fast så sent som två dagar före målgången i Monaco var han ytterst nära att ge upp

33 piloter varav två kvinnor ska ta sig över hundra mil fågelvägen från Salzburg i Österrike till Monaco på mindre än två veckor. De sträckor som inte kan flygas måste tillryggaläggas till fots och för

Eriks del innebär det närmare 53 mil, i genomsnitt mer än en maratondistans per dag under tolv dagar. Som längst går han nästan tio mil på en dag och överraskas själv över att hans snart halvsekelgamla kropp håller så bra. Däremot är vädret i tuffaste laget.

Hela tävlingen övervakas med hjälp av livetrackers som varje pilot har med sig och som skickar ut deltagarnas positioner längs banan via GSM. Det ger både ökad säkerhet samtidigt som det ger publiken möjlighet att följa sina favoriter i realtid, ofta med sådan precision att man både ser hur de går och hur de kurvar.

– Generellt när det gäller den här tävlingen så ser man ju inte på livetracken vilka förhållanden det är. Vi hade ju rätt många flygbara



Efter att ha flugit och vandrat över hundra mil på tolv dagar från Salzburg är det en överväldigad Erik Rehnfeldt som äntligen får sätta ner fötterna på mållotten utanför Monaco. Få svenska piloter kommer att kunna utmana hans enastående bragd att gå i mål i Red Bull X-Alps.

AAAAL!!!

dagar i år. Men däremot var det ofta svåra förhållanden, säger de som varit med tidigare. I år behövde ju Maurer åtta dagar för att ta sig i mål i år vilket är en dag mer än 2013 som var det snabbaste X-Alps hittills. Vi hade mycket vind, ofta motvind, Föhn och turbulens. Hade det varit friflygning hade jag landat och hade det varit en PWC-tävling så hade den varit cancelerad många av dagarna.

DEN SVENSKA HEJARKLACKEN. Intresset kring X-Alps är stort och många svenskar följer piloternas trackloggar och diskuterar vägval och oväntade missöden i Facebookgruppen *Vi som är helt galna i X-Alps* som har nästan 200 medlemmar. De största



Piloterna ska ta sig från Salzburg till Monaco via tio turnpoints. De är helt fria att välja väg med undantag för vissa luftrum som inte får passeras. En natt får piloterna använda annars är det obligatorisk vila mellan 22.30 och 05.00, vilket ger de tävlande minst 6,5 timmars återhämtning per dygn. I bästa fall innebär det 5 timmars sömn. För på kvällen måste de äta, sköta om kroppen och kolla väder och planera för nästa dag!

fanatikerna tar sig till och med ner till Alperna för att heja fram Erik på plats längs banan och ge den svenska vikingen råg i ryggen.

– Det var riktigt roligt när de dök upp med sina vikingahjälmarna och viftade med flaggor redan på starten i Salzburg. Där fanns även Pål och Pernilla Rognøy/Hammar med familj och min syster Ann och hennes pojkvän Christer. När vi sedan passerade Sölden så dök Gustav, Kristoffer och deras familjer plötsligt upp där också och det var ju en av de jobbigare dagarna när det var dåligt väder och jag hade fått gå hela dagen. Då stod de där och hejade när vi passerade och ropade Heja Sverige, friskt humör – det var riktigt kul. Då fick man ny kraft!

Red Bull fokuserar naturligtvis på de individuella prestationerna men Erik betonar att de är ett team och att X-Alps måste ses som en lagsport. För utan support skulle troligen ingen av piloterna klara utmaningen på den relativt korta tiden.

Medan vissa piloter till och med har följeslagare i luften så får Erik nöja sig med att klara det mesta på egen hand även om Mathieu ofta går med honom och hjälper honom att bära mat, vatten, ombyteskläder och även hans ryggskydd. Allt som inte är obligatoriskt för piloten att bära kan assistenterna ta hand om. Det kan göra skillnad på flera kilo, kanske upp till fyra kilo om man räknar med tre liter vatten, varav hälften går åt på väg upp till starten och resten under flygningen.

Xavier sköter navigeringen och försöker hela tiden hitta möjliga startplatser, medan Mathieu är mer marksupport. Han går med Erik upp till starterna och följer honom även många timmar på plattan de dagar Erik inte flyger.

– Det var en fantastisk hjälp både fysiskt och för moralen. Taktiken la vi upp tillsammans. Men jag hade problem med radion, så jag flög ofta utan att höra något från assistenterna. Ibland hade det varit skönt att kunna prata med dem om hur de andra piloterna hade gjort. Mina assistenter höll även koll på tävlingen och informerade mig om meddelanden på FB och det var ju jättekul att veta att det fanns några som följde mig.

FEM TIMMARS SÖMN. Den som tror att vol bivouac-piloter åter av vad naturen ger och sover under en gran tror rätt. Men under en tävling som X-Alps är det andra bullar.

Eriks assistenter kör husbilen som har både dusch och sköna sängar. Dessutom är Mathieu en fena på att laga mat. Så mellan de



Erik klättrar ut ur Chamonixdalen ovanför Brevetstarten. De enorma bergsmassiven i Alperna blir snabbt livsfarliga läfällor när vinden ökar. Samtidigt är termiken hård så många av dagarna är det är på gränsen att det är flygbart. Men tävlingen fortsätter ändå.

Till vänster: Otur med vindriktning och termiktajming gör att Erik tvingas starta om flera gånger och förlorar både humör och dyrbar tid.

17,5 timmar långa tävlingspassen varje dag får Erik lagad mat och kan krypa till kojs i en bekväm bädd varje natt. Men sömnbrist är ändå ett vanligt problem bland X-Alpspiloterna.

– Jag brukade gå och lägga mig vid halv tolv för att gå upp vid halv fem-tiden. Men trots att man är jättetrött på kvällen så är man ändå så uppe i varv efter otroligt intensiva dagar att man ibland behöver hjälp för att kunna slappna av. Så några kvällar tog jag milda sömntabletter när jag kände att det var absolut nödvändigt att sova maximalt, eller när jag efter en timme i sängen fortfarande inte lyckats somna.

BLIR SJUK I LUFTEN. Bitvis är det så stökigt och turbulent att det är långt ifrån någon njutningsfull flygning för Erik. Dessutom är han ibland tvungen att blinka och skaka loss stelheten ur armarna för att kunna koncentrera sig när kroppen börjar krokna. Den ackumulerade sömnbristen blir allt värre för varje dag som går.

Det är upp till de tävlande att avgöra om de vill flyga eller inte men de flesta väljer ändå att flyga i mycket svåra förhållanden bara för att slippa gå.

Foto: zoom.at/Vitek Ludvik

Värst är det när han lämnar Brentapasset för att flyga över Tonalepasset på väg mot turnpoint 6 vid St Moritz.

– Då blir jag sjuk i luften eftersom jag har för lite kläder och sitter bara och skakar i selen. Jag har aldrig varit så kall i hela mitt liv, tror jag. Så jag får feber och har även diarré men lyckas ändå ta mig till Brenta där jag landar eftersom det var ett krav.

Turnpointen vid Brenta ligger isolerat. Därför hinner hans assistenter inte ikapp Erik, så när han topplandar är de inte på plats. Så han startar igen utan vare sig mer kläder eller mat och tar sig ur dalen via Madonna di Campiglio trots att han har feber och all termik nästan är utsläckt på grund av ett molntäcke. För en gångs skull flyger han med flera andra piloter, men när de kommer in i den östvästliga dalen möts de av hård motvind, främst på lågan.

– Jag upptäcker att jag till och med flyger baklänges vid något tillfälle, trots att jag ligger på halv speed. Så det blir väldigt turbulent när jag ska över nästa bergskam. Detta plus feber, diarré och trötthet gör att det är en av de tuffaste dagarna för mig under hela tävlingen. Så när jag äntligen passerar Tonale orkar jag helt enkelt inte längre och landar vid åtta trots att jag kunde ha flugit en timme till. Väl på marken är jag helt slut och det känns omöjligt att fortsätta gå fram till halv elva som vi brukar göra. Istället går jag och lägger mig febrig och utmattad och har bara lust att åka hem. Men mina assistenter låter mig inte avbryta racet än. Nästa dag tar vi sovmorgon och börjar inte gå upp mot starten förrän vid sjutiden, två timmar senare än normalt. Jag är fortfarande lite sjuk, men har återhämtat mig så pass att jag orkar fortsätta.

OMVÄGSPLANEN SLÅR FEL. Stämningen mellan piloterna i X-alps är ganska familjär tycker Erik och ofta är det ganska tätt, ibland bara några kilometer mellan de tävlande. Men längre in på banan flyger Erik mer och mer för sig själv och det går ganska bra för honom. Men snart gör han ett vägval som kommer att kosta honom mycket tid.

Mellan St Mortitz och Zermatt har Erik rekat en mer nordlig rutt än de andra piloterna. Förhoppningen är att få mer lä från den nordliga vinden i dalen mellan Chur och Oberalp Pass. Trots att den norra vägen är 15 kilometer längre chansar Erik på att den ska löna sig om det bara går att flyga där i lä, men det fungerar bara nästan.

– Den nordliga vinden är lite för stark. Jag kan flyga halvvägs upp på bergen där jag fortfarande har lite skydd från vinden, men vill inte gå allt för högt eftersom det är mycket turbulens som blir värre ju högre jag flyger. Efter att ha kämpat länge i dessa minst sagt jobbiga förhållandena bestämmer jag mig att försöka flyga över till andra sidan av dalen för att försöka hitta lite lugnare luft. Men det går inte och jag är tvungen att landa. Kanske hade jag kunnat ta mig 15 kilometer till, men ligger man på speed i flera timmar och hela tiden känner att skärmen när som helst kan totalkollapsa så finns det inget val. Jag har alltid haft en filosofi att när jag känner att måttet är rågat och det är alltför turbulent så går jag ner och landar. Det har många gånger varit ganska svåra beslut att ta, i synnerhet när det är tävling. Men den här gången fick jag nog så jag landade.

Men om vinden bara hade varit en aning svagare så tror jag att mitt vägval hade kunnat vara riktigt bra. På det här viset blev det i alla fall lite mer spännande för alla som följde mig på internet!

ÄNTLIGEN I ANNECY. Men det finns dagar och stunder, bland annat när han flyger över de schweiziska glaciärerna vid

Furkapasset och när han närmar sig Zermatt, som han kan släppa tävlingsstressen en aning och istället njuta av den vackra utsikten. En av loppets höjdpunkter kommer när han närmar sig sin hemstad Annecy. Då har Erik uppnått tre viktiga mål som han satt upp för sig själv; att inte bli eliminerad, att inte skada sig och att nå Frankrike och sin hemstad Annecy.

– När jag kommer fram till Annecy har jag lyckats flyga ikapp fyra piloter, delvis beroende på att de inte klarar av att topplanda eftersom det är så starka förhållanden. Men när jag kommer dit så drar jag öron och kommer in precis perfekt och lyckas topplanda på första försöket till publikens förtjusning. Där står ett tiotal vänner och väntar på mig plus en mängd andra människor förstås. Lucile, en tjejkompis som varit med mig i Sverige i vintras, gillar svenska kanelbullar. Så hon hade bakat kanelbullar åt mig som jag hinner mumsa i mig innan jag startar igen. Vilken härlig överraskning!



ERIKS NÄSTA MISSTAG. De piloter som landat samtidigt som Erik beger sig snart av igen och eftersom han vill hänga på dem lämnar han Planfait redan efter en kort stund. Men det visar sig vara ett misstag, för de väljer en annan väg än vad han hade tänkt sig.

Med marginalerna emot sig efter ett tidsödande lintrassel och en missad start blir Erik kvar på en bergskam en bit efter Albertville där de tvingats landa för att hajka upp för att kunna flyga ner på andra sidan. Men bara Tjecken Stanislav Mayer hinner starta ut och ta sig iväg i den sista termiken. Erik kan bara flyga ner och landa och förlorar därmed 15 kilometer vilket motsvarar tre timmar till fots.

Efter den snöpliga motgången överlägger Erik med sina assistenter om han ska gå en timme till på kvällen eller fortsätta på morgonen därpå istället. Eftersom han redan använt sitt nattpass och den stabila luften talar för att det inte kommer att gå att göra en tidig start morgonen därpå, så beslutar de sig för att vila. Det visar sig vara ett beslut som får målgången i Monaco att plötsligt börja hänga i luften.

– Nästa dag när vi är på väg upp så ser jag några piloter starta. Det precis så att de håller sig uppe och kan ta sig iväg. Men när jag ska starta är det redan nordvästligt, så det går inte att starta på ostssidan. Då försöker jag starta på nordväst istället men en vajer är i vägen för att jag ska kunna komma över på ostssidan, så jag måste gå ner och landa. Så jag får gå upp igen och starta om på nytt. Men då är det mera vind och den blåser sönder termiken i den väldigt stabila luften, så jag får landa igen.

Det tar 45 minuter för Erik att gå upp för att kunna starta för tredje gången. Nu är klockan halv två så han hoppas att västsidan ska fungera. Men då måste han flyga runt ett litet berg för att kunna fortsätta söderut.

När han kommer runt på rätt sida är lyftet är för svagt och han kan bara ligga och nolla så Erik måste landa igen och gå upp cirka 700 höjdmeter för att starta en fjärde gång.

– Då har jag inte kommit en enda meter framåt på nästan hela dagen. Så där ser man hur lite som skiljer – hade jag gått upp en timme tidigare hade jag kunnat flyga iväg med de andra.

DET BÖRJAR BLI BRÅTTOM. Nu är det är onsdag och bara två dagar kvar av X-Alps. Erik är orolig för att möjligheten att hinna till Monaco i tid börjar glida honom ur händerna. Han vet att han måste komma så nära starten ovanför Monaco som möjligt på torsdag kväll eftersom målet stänger 11.30 på fredagen.

Erik har nu sällskap av Dave Turner och Michael Witschi vid Col de Galibier och tillsammans hoppas de kunna flyga 170 kilometer som placerar dem på gångavstånd till Monaco.

– Det är stabilt men jag och Michael lyckas ta oss upp och komma iväg medan Dave har otur och tvingas landa. Det här blir det viktigaste flyget i hela tävlingen för mig och även det finaste. Det är många lite tekniska och knepiga passager. Varje gång jag passerar ett sådant parti börjar tankarna komma i mitt huvud. Men det kanske kommer att gå! Kanske kommer jag kunna komma till Monaco trots allt! Men varje gång säger jag till mig själv: Sluta tänka så! Det är fortfarande långt kvar! Bara flyyyyg!

Allt hänger på detta flyg. Erik passerar över fantastiska berg, och kommer ända upp till 4000 meter ett par gånger. Adrenalinet pumpar när han flyger in i Valle de Tinée, ökad för sin starka dalvind och totala avsaknad av landningsplatser! Går det vägen kommer han att klara att komma i mål. Ett enda misstag och han kan glömma drömmen om Monaco.

Efter många timmar, kilometer och några lowsaves börjar dagen att ta slut. Erik har inte långt kvar till Monaco, kanske runt 30km. Han vet att han kommer att ha tid till att gå ca 40km, vilket ungefär motsvarar 25 km fågelvägen.

– Det finns inga landningar i dalen, så jag landar uppe på berget där jag hittat en gräsplätt. Vilket flyg! Inte det längsta jag gjort, men nog det som har betytt mest av alla flyg jag gjort i mitt liv. Och

Utan assistenter går det inte att genomföra X-Alps. Eriks kompisar Xavier Potier och Mathieu Chesneau hjälper till med all markservice. Mathieu går även långa sträckor tillsammans med Erik.



Foto: zoom.at/Felix Wölk

dessutom fullt av fantastiska berg, tekniska passager, adrenalin, hög molnbas, låga räddningar och en spännande landning.

Efter att Erik har tagit sig ner från berget och anslutit sig till Xavier och Mathieu har de cirka 35km kvar till fots. Det känns bra och de springer när det är plant eller svagt nerför de sista timmarna fram till 22.30.

Nu börjar Erik inse att det finns goda möjligheter att hinna fram i tid. Det blir några timmars sömn sedan bär det iväg igen vid femsnåret. Framför sig har han piloter som har använt sina nattpass och gått hela natten och lyckats passera team Sweden. Erik har redan använt sitt så han kan inte göra mycket annat än att försöka springa så mycket som möjligt för att kanske hinna ikapp någon av dem. Men det visar sig vara förgäves. Ändå är det förvånansvärt hur lite som skiljer dem åt efter tolv dagars tävling.

– Känslan när vi går upp sista biten och ser ut över Monaco och det blå Medelhavet nedanför oss, är helt obeskrivlig. Jag har aldrig känt något liknande i mitt liv. Det var väldigt starkt! Efter all fysisk och mental påfrestning så var det en helt otrolig känsla att komma i mål. Vi kommer upp till starten och är alla tre euforiska. Vilken grej! Flyget ner till målet är lugnt och fint. Jag landar på flotten och förstår nästan inte att det är sant. YES!!! We did it!

Erik slutar på sjuttonde plats, fyra dagar efter vinnaren Chrigel Maurer. Med erfarenheterna från årets race tror han att han kanske skulle kunna placera sig ännu lite bättre om han skulle försöka en gång till. Men frågan är om han vill det. Till och med de mer välkända piloterna säger efteråt att de är glada att fortfarande vara i livet efter att ha utstått så många riktigt håriga flygdagar.

Så får Erik en inbjudan från RedBull att vara med 2017 lär han tacka nej.

– Jag tror det. Jag känner att man ibland tar alldeles för stora risker. Men om ett år kanske jag har glömt de jobbigaste delarna och ger det en chans till. Men det är inte troligt. Det är också en väldigt stor investering i form av tid, träning och pengar. Hade jag varit tio år yngre kanske, men nu känner jag att jag hellre satsar på något annat äventyr nästa gång. Det finns så mycket att pröva på.

Men han är ändå oerhört tacksam över att ha varit med i X-Alps och fått uppleva den djupa känsla det innebär att stappla upp de sista metrarna med svenska flaggan till toppen vid Peille och se ut över havet och Monaco. När tolv dagar av extrem fysisk ansträngning och lite sömn är plötsligt är över och alla känslor väller fram utan att de går att hejda.

– Det är en djup känsla som är svår att förklara för någon som inte varit med om det. Jag har aldrig känt en sådan känsla förut. Jag var så överväldigad att det kom tårar och starten i Salzburg kändes så väldigt avlägsen eftersom varje dag, varje timme, varje minut varit så intensiv. Då var vi tvungna att stanna upp en liten stund. För att förstå att vi hade kommit i mål.

Erik konstaterar slutligen att om någon för några år sedan hade påstått att han skulle klara av X-Alps så hade han tagit det för ett skämt. Men det här äventyret har lärt honom att man klarar så mycket mer än vad man tror. Man måste bara bestämma sig för att försöka och sedan göra så gott man.

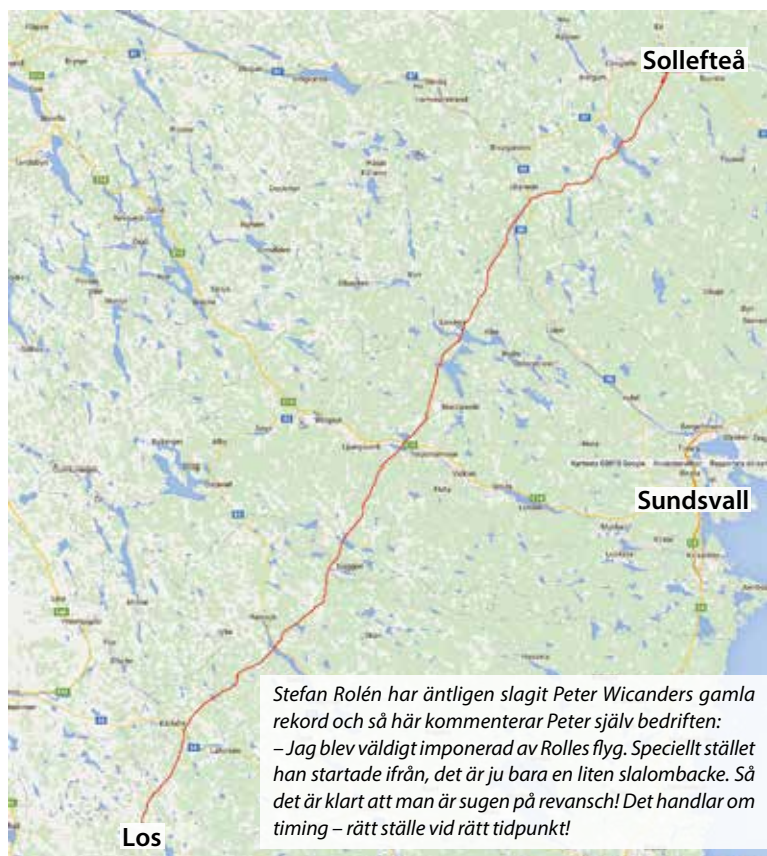
– Men utan all hjälp hade det inte gått! Jag vill därför tacka mina fantastiska assistenter Xavier Potier och Mathieu Chesneau och mina sponsorer Skysport, SSSF, Marmot, SupAir med flera som alla gjorde det här äventyret möjligt för mig.

Text: Lars M Falkenström



Den svenska hejarklacksdelegationen bestående av Gustav Råberg och Kristoffer Stenbeck gör allt för att gjuta mod i Erik när han passerar Sölden.





Stefan Rolén har äntligen slagit Peter Wicanders gamla rekord och så här kommenterar Peter själv bedriften:
 – Jag blev väldigt imponerad av Rolles flyg. Speciellt stället han startade ifrån, det är ju bara en liten slalombacke. Så det är klart att man är sugen på revansch! Det handlar om timing – rätt ställe vid rätt tidpunkt!



urgammalt Rolén dammar av svenskt rekord

Det är lite märkligt att det svenska distansrekordet på 150 km från 2001 fått vara i fred så länge. När det sattes hade den tidens värstingsskärmar glidtal på runt nio och enligt ryktet var det heller ingen särskilt bra dag när Peter Wicander flög från Orsa till Österfärnebo. Däremot är det mindre märkligt att Stefan Rolén snart kan titulera sig dubbel distansrekordhållare. Han är en gammal skärmflygveteran som så sent som i november i fjol även slog Peter Rehnfeldts distansrekord utomlands genom att flyga 286 km i Quixada i Brasilien. Nu väntar han på att få sin monsterdistans på 185 kilometer i Sverige godkänd. Så här skriver han själv om hur luften bar honom ända från Sollefteå i Ångermanland till Los i Hälsingland.

Jo, jag flög ju då på självaste midsommarafton, 18 å en halv mil. Svenskt rekord under utredning. Startade halv tio från Hallstaberget i Sollefteå och det var redan bra termik och hangade några svängar på hotellet innan det gick att ta fulla varv. Min svåger Diego startade aningen senare och han kom lite efter och under mig då vi gick på glid och de metrarna var nog avgörande, för Diego fick landa och jag fick inget förrän drygt 100 meter från backen när det kom en riktig rökare.

Efter det så var jag väl aldrig riktigt lågt på hela flyget. Det var fina moln som funkade ganska bra och jag fick ta till spiral en gång då jag blev för gniden på att kurva upp höjden för nära molnbas. Det var en härlig känsla när jag såg att jag passerat 150 kilometer och fortfarande var kvar i molnbas. Men det blev mer och mer mulet så mot slutet så flög jag där det var solinstrålning. Jag landade vid halv fyra och då var det helt mulet. Men hur långt hade jag



kommit om det fina vädret hållt i sig några timmar till? Rätt dag så är det nog fullt möjligt att flyga över 300 kilometer i Norrland med våra långa dagar runt midsommar. Nåväl, jag landade på en öde väg utanför Los i Hälsingland. Sa jag att det var midsommarafton? Det var uppenbart att det inte var en bra dag för liftning. Men som tur är så är min svåger Diego från Mexiko och bryr sig ganska lite om våra traditioner att bli full och dansa som små grodor runt en fallossymbol. Så han och syrran satte sig i bilen och körde genom femlandskap för att hämta hem mig. Hyvä!

Utlandsrekord i all ära men det här kändes mer. Kanske för att Wicanders rekord stått sig så länge och kanske för all uppmärksamhet jag fick i media. Men mest för att jag fick slå det från en liten slalombacke på hemorten som det blåser snett på 360 dagar om året. Men som de flesta vet så har två Åregubbar flugit lite längre än mig i Sverige. Fast jag har tagit den ena av dem i armbrytning!

Text och bild: Stefan Rolén



SKÄRMFLYG I ÄRE

SKYSPORT

www.skysport.se



MOJO 5[★]

The Mojo 5 is the perfect start. Comfort when you need it, precision when you want it. With high performance for the Beginner / Intermediate category, very high passive safety, and a comfortable fun feel, the Mojo 5 is designed for new pilots who require a safe and solid wing for ridge soaring, thermalling, and XC flying during their first few hundred hours and beyond. It is also suitable for more experienced pilots who seek the highest levels of passive safety for their flying adventures. Meticulously designed from the ground up with many prototypes and countless hours of R&D, we believe the Mojo 5 is the best Mojo yet. The Mojo 5 improves over the Mojo 4 in every aspect - it is lighter, easier to launch, more comfortable and fun to fly, and provides higher levels of precision and comfort in the handling.

Glödhatt NM i Italien

Tobbe Hinas överst på Fun Class-pallen – han föredrar att flyga B-klassad skärm eftersom det både är säkrare och ger högre placeringar.



Gemona ligger två timmar norr om Venedig och är ett beprövat flygställe. Kombinationen av berg och plattland gör att man kan välja hur man vill flyga. Ett fantastiskt flygställe helt enkelt. Dessutom är British Open-veteranen Brett Janaways tävlingsorganisation i världsklass. Snabba retrieves, bra logistik och mycket humor gör att de över 130 deltagarna stortrivs under Nordic Open trots den extrema hettan med temperaturer uppåt 40 grader. Och en tydlig trend är att allt fler topp-piloter flyger skärmar med lägre klassning.

Gemona är en utsträckt och inte särskilt vacker stad. En stor järnvägsviadukt skär rakt igenom landskapet och de som bor vid HQ på hotel Willy lär sig nog snabbt tidtabellen. Den svenska landslagsuttagninggruppen Swepool har däremot inkvarterat sig på ett B&B ute på vischan. Bra för gruppen men frånvaron av AC och avståndet till byn gör att man emellanåt suckar tungt i ökenhettan.

Men alla är taggade och träningsveckan för svenskarna har gått bra med oväntat hög molnbas, så de flesta är influgna när tävlingen drar igång.

De som varit med i tidigare upplagor av NM märker ganska snabbt att Bretts brittiska approach till tävling är något vi har saknat i nordiska sammanhang de senaste åren. Proffsig, roligt, säkert och friendly är ledorden som Brett anammar.

De nordiska länderna samarbetar med att ta fram lämpliga meet directors som tävlingsledarna kallas och Jenny Persson, som både är TK-ordförande och landslagledare, sitter med i NHPC – Nordic Hang- and Paragliding Committée.

– NHPC har arbetat hårt de senaste åren med att säkerställa att Nordic Open blir en nybörjarvänlig tävling. Vi har tillsammans arbetat fram policys och kravdokument som ska säkra tävlingen i framtiden, oavsett vem som arrangerar den. Brett Janaway är påläst och seriös utifrån våra önskemål och genomför tävlingen exemplariskt.

Det märks att Bretts team är väl sammansvetsat. Han har precis kört Gin Wide Open i Slovenien och livetrackern är navet i hans organisation. Via nätet följer tävlingsledningen varje enskild pilot. Den fungerar också som sign-to-fly, så har man inte hämtat ut den antas man stå över dagen. Men den stora fördelen visar sig efter varje race. Istället för att behöva stå i en lång och svettig kö för att ladda ner sin tracklog innan man kan gå till puben, så är det bara att lämna in trackern så sköter HQ resten. Våldigt bekvämt och besparar piloterna mycket irritation. Dessutom är bulgariska skärmflygundret Yassen Savov med i Nordic i år, enligt ryktet för att se om organisationen håller PWC-kvalitet. Ett tydligt kvalitetstecken.

Trots värmen är det kanonförhållanden med hög molnbas och långa flygdagar. Däremot blir det bara tre tasks då vi drabbas av både nödskärmkast och åskväder. En islänning får inslag med tvist och kastar nödskärm precis över take off. Dessvärre hamnar han i rotorn bakom starten och faller lite oturligt på ett stenparti och skadar armen. Men det dröjer inte länge innan helikoptern kommer och Jenny Persson är mycket nöjd med säkerhetsnivån.

– Task committée gör ett fantastiskt jobb och arbetar hårt för att få till bra banor på upp till 70 kilometer, som passar majoriteten av piloternas kunskaper och erfarenheter. Däremot har vi tre nödskärmkast under tävlingen och två lättare skador, vilket påminner oss om att riskerna vid tävling är större än vid vanlig XC-flygning. Men helikoptern som rekvirerades landade på take off inom 12 minuter.

Gotlänningen Tobias Hinas är en av de svenska toppiloterna som är med på årets NM. Liksom flera andra erfarna piloter har han valt att gå ner några skärmklasser för att öka den egna säkerheten. Men det betyder inte att han tycker att flygningen har blivit tråkigare.

– Nej, absolut inte! Inte om man som jag valt en Gin Carerra som är en väldigt aktiv skärm som kräver aktiv flygning. Dessutom hamnar man ofta i en flock med extremt begåvade piloter på den här typen av tävlingar som har bråttom, bråttom. Då jag vet att jag inte kan flyga lika snabbt blir min utmaning istället att hitta den bästa linjen och försöka hamna direkt i kärnan där gagglet stannat upp. Så för mig blir utmaningen att försöka flyga så taktiskt som möjligt.

Tobbe hamnat på pallen ett flertal gånger i NM-sammanhang. Men när han flög compskärm hamnade han som bäst på 20-30 plats, så han väljer hellre en säkrare skärm där han kan placera sig betydligt bättre bland de som flyger i samma klass. Ytterst handlar det om att ha så hög medelhastighet och det kan man nå även med en B-skärm anser Tobias.

– Det är roligt att visa att det går att få upp medelhastigheten. På en task hade vinnaren en medelhastighet på 29,4 kmh och på sista glidet blev jag förstas helt ifrånåkt, men min medelhastighet var faktiskt 28 kmh. Så det går nästan att flyga lika fort och lika långt med en B-skärm. Så jag hoppas jag kan inspirera andra piloter att välja säkrare alternativ – man måste inte ha en nödskärmsmaskin för att kunna ta sig runt en bana.

Den slutliga segraren i Nordic Open blev förstas Yassen Savov samtidigt som SM avgjordes. Många tycker nog att det var på tiden att Lars Larsa Jonsson fick bli svensk mästare i skärmflygning, men själv verkar han ta lite lätt på det. Han tycker själv att han flyger mer avslappnat numera och känner inte samma stress att prestera. Det har gjort honom till en bättre pilot.

– Jag tar inte tävlandet på lika stort allvar längre. För kunde jag stressa upp mig om det inte gick bra, men det gör jag inte nu. Så det gör det mycket roligare att flyga. Och naturligtvis är det roligt att bli svensk mästare, men hade jag varit lite lättare så hade jag



Foto: Sune Lindgren



Foto: Lars M Falkenström



Foto: Simon Wigenstedt

Överst: Lars Anders "Larsa" Jonsson blev äntligen SM-kung. Enligt honom själv hade han kunnat ro hem hela Nordic Open om han bara hade varit några kilo lättare.

Mitten: Glada miner när Yassen Savov vinner årets Nordic Open – men många ogillar hans attityd.

Längst ner: Gemona del Friuli är ett känt vinddistrikt. Landslagsledaren Jenny Persson provar viner med Magnus Österberg och Magnus Eriksson som båda flyger C-skärmar numera.

inte legat lägst i blåsorna hela tiden och då hade jag nog haft chansen att vinna hela Nordic Open.

Larsa saknar de gamla rävarna som Rehnfeldt och Brinkeby och önskar att fler svenskar flyger compskärmar eller åtminstone deltar i NM som han tycker är en riktigt bra tävling. Och varken nödskärmkast eller att italienskan Nicole Fedele, som ledde svenskarna träningsvecka, gör en saltomortal genom linorna efter en frontkollaps är något som avskräcker Larsa.

– Ska man flyga på den högsta nivån måste man hela tiden vara beredd på att kasta nödskärm. Så enkelt är det.

Text: Lars M Falkenström



Tack för bidraget, SSFF!

Norrköpings Skärmflygklubb sökte och fick bidrag till PR-materiel från Svenska skärmflygförbundet. En gatupratare och en beachflagga. Prataren kostade inget eftersom en lärare fick den tillverkad på skolan utan kostnad och bildkopieringen kostade heller inget tack vare goda kontakter. Men flaggan fick vi alltså bidrag till. Den kom väl till pass på flygdagen den 6 juni i Stegeborg, utanför Söderköping. Mycket folk. I stort sett hela tiden kom mer eller mindre initierade besökare och ville veta mer om skärmflygning. Meningen är också att vi ska sätta upp beachflaggan vid stora vägen när vi har aktivitet på fältet. Jättebra!

Johan Bagge
Ordförande Norrköpings Skärmflygklubb



Bernt Kolm och Barbro Holmqvist till vänster i bild är själva privatflygare och var SSFFs motparter vid årets delegationsförhandling. De hade inga invändningar mot Skärmflygförbundets verksamhet.

Tummen upp från Transportstyrelsen!

Som en del av Skärmflygförbundets delegation att sköta skärmflyget i Sverige sker varje år en verksamhetskontroll. Transportstyrelsen (TS) granskar förbundets verksamhet och anmärker på eventuella brister vid ett möte. Granskningen handlar både om formella saker, som att det finns godkända ansvariga funktionärer för ett antal områden, och om operativa saker, som hur vi jobbar med säkerheten. Särskilt det olycksförebyggande arbetet brukar intressera TS.

Vid årets möte den 25 juni var det lite speciellt eftersom vi har sjösatt ett nytt regelverk och den fyra man starka gruppen från SSFF med ordförande Sune Cullberg, vice ordförande Pelle Linnstrand, kanslist H-P Fallesen och riksinstruktör Björn Hårdstedt var nyfikna på vad TS skulle tycka. Till vår glädje var det mest tummen upp. Vi har ju i det nya regelverket sänkt instegsåldern för grundkurs med mer än vad TS regler egentligen tillåter, och vi var tydliga med att TS måste ändra i Luftfartstyrelsens författningssamling (LFS) som reglerar skärmflyg för att vår nya minimiålder för skärmflygkurs på 13 år ska kunna träda i kraft. Vi kände att TS köpte våra argument och att de kommer göra vad de kan för att snabba på processen.

I övrigt hade inte TS, företrädna av Barbro Holmqvist och Bernt Kolm, några anmärkningar på hur vi sköter oss och Skärmflygförbundet fick därmed godkänt och förnyat förtroende att handlägga skärmflygning i Sverige.

Text och foto: Björn Hårdstedt

**NÄSTA NR
AV HYPOXIA
KOMMER UNDER
NOVEMBER 2015**

VILL DU MEDVERKA I HYPOXIA?

Svenska skärmflygförbundets medlemstidning bygger på att piloterna själva skickar in material. Redaktörens uppgift är att sammanställa bidragen och komplettera med förbundsinformation och viss mängd redaktionellt innehåll. Skriv gärna om dina flygäventyr i Hypoxia!

Tänk på att inte skriva för långa texter. Två A4-sidor eller kortare räcker gott. Även om du inte tycker att du är bra på att skriva så ser redaktören till att det blir tryckbart. Bilderna är en viktig del av innehållet så bifoga gärna så många som möjligt i så hög upplösning det går.

Hypoxia 3/15 kommer i månadsskiftet **oktober/november** och **4/15** kommer ut i **januari 2016**. Reportage och nyheter kan mejlas till: lars@visionaire.tv

Bilder kan skickas via Sprend eller liknanden tjänst.

AKTUELL XC RANKING

XC

1. Matts Eliasson
2. Andreas Jägerhag
3. Lars Anders Jonsson
4. Magnus Österberg
5. Magnus Eriksson
18. Anna Rydh

XC SM/NM. I juli avgjordes SM i Gemona, Italien. Efter tre godkända tävlingsuppgifter kunde vi kora en ny svensk mästare – Lars Anders Jonsson (Larsa). Magnus Eriksson och Tobias Hinas tog hem gulden i sina respektive klasser. Samtliga tävlandes för Åre SDFK, vilket också gjorde att de tog hem segern i lag-SM. Tävlingen var samtidigt även Nordiska mästerskapen där Ronny Helgesen (NOR), sin vana trogen, tog hem titeln som nordisk mästare och Rolf Dale (NOR) fick en silvermedalj. Larsa (SWE) delade tredje platsen med Jouni Makkonen (FIN).

Sverige Cup. Första deltävlingen i Sverige Cup flögs i Åre under valborgshelgen, där en tävlingsuppgift blev godkänd. SC fortsatte sedan in i Norge och Vittingfoss där tävlingen ställdes in pga vädret. I slutet av juni flögs nästa deltävling i Kittelfjäll med fantastiskt resultat. Efteråt haglade rekordansökningarna in till TK. Nu återstår SC/NC i Hemsedal i augusti innan cupen är slutförd.

Svenska rekord. Även om vädret generellt kunde varit bättre i Sverige denna sommar har det uppenbarligen varit ett fantastiskt år för rekordförsök! Hitintills har TK fått in 5 ansökningar om svenskt rekord och många fler försök har gjorts. Bland annat verkar det 13 år gamla rekordet i fri distans inom Sverige nu vara slaget. Se separat artikel om Stefan Roléns mäktiga distans.

Ansökningarna behandlas och granskas av TK som via SSFF skickar dem för godkännande av Svenska Flygsportsförbundet. Det är först när Flygsport godkänt rekordet som det blir ett officiellt svenskt rekord, innan dess kan TK tillkänna ge dem som **preliminära**:

Deklarerat mål inom Sverige: Larsa Jonsson, Stefan Rolén, Magnus Eriksson, Hans Gustavsson, Jonas Svedberg; 108 km.

Fri distans inom Sverige: Stefan Rolén; 184,5 km.

Fri distans via tre brytpunkter inom Sverige: Stefan Rolén; 188 km.

Red Bull X-alps. För första gången har en svensk skärmflygpilot lyckats ta sig i mål i tävlingen RedBull X-alps. Erik Rehnfeldt flög 1792 km och sprang 582 km på 11 dagar och 21 timmar.

PM-tävling. TK söker fortfarande en klubb som kan tänka sig att arrangera riksmästerskap i paramotor 2015. Tävlingskommittén hjälper till med både ekonomi och kompetens. Kom ihåg att det finns många olika grenar att tävla i för PM; navigering, ekonomi, hastighet, precision och pylon.

Tävlingskommittén:



Emil Selin vann NM och SM i akro. Martine Eng blev bästa tjej i SM.

AKRO SM/NM. Första veckan i augusti samarrangerades SM och nordiska mästerskapen i AKRO. Första delen av NM flögs i Selbu (Norge) där Emil Selin, Åre SDFK, fick kliva högst upp på pallen. Andra delen och tillika SM avgjordes i Åre i slutet av veckan. Där visade Emil återigen vart skåpet ska stå och gjorde en perfekt avslutning sista dagen med personbästa, och plockade hem titeln som Svensk mästare 2015. Pål Hammar Rognøy blev tvåa och Mikael Kjellman trea. Bästa tjej i SM var Martine Eng. Det totala resultatet av de två deltävlingarna blev slutresultat för nordiska mästerskapen; 1:a Emil Selin (SWE), 2:a Pål Hammar Rognøy (SWE), 3:a Hans Christian Aasen (NOR).

Text och foto: Jenny Persson

AKRO



Simon Fulford följer kusten mellan Nybrostrand och Hammars backar. Motorn är en DN Parajet Zenith Thor 130 med membranförgasare.

Förgasare – membran eller flottör?

”Att ställa förgasaren för snålt kan snabbt förstöra din motor”

Alla förbränningsmotorer behöver två vitala komponenter: luft och bränsle. Blandningen av dessa två sker normalt i förgasaren och det exakta förhållandet dem emellan avgör om motorn spinner som en katt eller går dåligt. Förutom direktinsprutning finns det två olika huvudtyper av förgasare som har lite olika egenskaper beroende på om den har flottör eller membran. Beroende på vilken typ av flygning man ägnar sig åt kan det vara klokt att lära sig grunderna i hur de olika varianterna fungerar.

Förgasaren fungerar som blandningskammare för bensin och luft och sitter mellan det insuget och cylindern. Med snål blandning, då det är för lite bränsle i förhållande till luftmängden, gör att motorn går dåligt. Risken för överhettning är stor och motorn kan ta skada. Med för mycket bensin i förhållande till luftmängden går motorn sämre och ger inte full effekt. Bränslet distribueras in i förgasarhuset via munstycken. Ett av munstyckena styr blandningen när motorn går på låga varv och ett annat styr blandningen när motorn går på full gas eller nära full gas. Ställbara nålventiler avgör hur mycket bränsle som ska passera genom varje munstycke, men inte alla förgasare har ställbara munstycken, förgasare som saknar blandningskruvar är svårare att ställa in men risken för att ställa förgasaren fel är mindre.

Tryckkammare

När motorn varvar gör kolvens rörelse att det sugas in luft i förgasaren genom en smal passage som kallas för venturi. Det får luftströmmen att accelerera. När luften ökar i hastighet skapas ett undertryck, en process som kallas för Bernoullis princip. Undertrycket gör att bränslet sugas in i luftflödet via munstyckena och den öppna trotteln. Mängden luft som passerar genom förgasaren beror på förgasaren konstruktion och hur öppen trotteln eller gasspjället är.

Kallstarter

När motorn är kall är det svårare att få bränslet att förångas i förgasaren och bensen kan även kondensera mot de kalla insugsväggarna vilket gör bränsleblandningen mager. För att undvika det har många förgasare en choke. Det är en ventil som delvis stänger av luftflödet och på så sätt skapar ett vakuum som får mer bränsle att strömma in i förgasaren vilket ger en fetare blandning. Det finns även förgasare med en speciell ventil som man öppnar när motorn startas kall. En annan vanlig metod är att flöda motorn innan man gör kallstart, men då måste man vara försiktig så att motorn inte blir sur.

Flottör eller membran?

För att få en konstant tillförsel av bränsle har alla förgasare ett flottörhus eller en bränslekammare som fungerar som en bränslebehållare inuti förgasaren. Den fylls kontinuerligt på med bränsle via bränslepumpen. Mängden bränsle som strömmar in i förgasaren regleras antingen med en flottör eller ett membran.

Flottörförgasare

Förgasare med flottör fungerar på samma sätt som när en toalett reglerar hur mycket vatten som ska fyllas på när tanken har tömts. När nivån sjunker sänks även flottören vilket öppnar en nålventil och mer bensin kan strömma in. Det får flottören att stiga vilket i sin tur stänger nålventilen när rätt nivå nåtts. Ventilen och flottören måste fungera felfritt för att motorn ska gå bra.

Flottörförgasare har under lång tid suttit på mopeder och motorcyklar och är även vanliga på paramotorer. De är väl anpassade till de flesta motorer och är möjliga att ställa in så att motorn får en någorlunda korrekt bränsleblandning vid alla varvtal.

Flottörförgasaren har dock nackdelar eftersom de är känsliga för vibrationer och slag. De fungerar heller inte i alla positioner och kräver en extern bränslepump.

Membranförgasare

I en membranförgasare är flottören ersatt med ett flexibelt membran och en fjäderbelastad ventil som reglerar hur mycket bränsle motorn får. När motorns varvtal ökar och motorn suger in bränsle genom förgasaren, sugas membranet inåt vilket öppnar nålventilen och mer bränsle fylls på. Allteftersom förgasaren fylls så återgår membranet till sitt ursprungsläge och nålventilen stängs med hjälp av en fjäder. På så sätt kan förgasaren fyllas med bränsle oavsett i vilken position motorn befinner sig i.

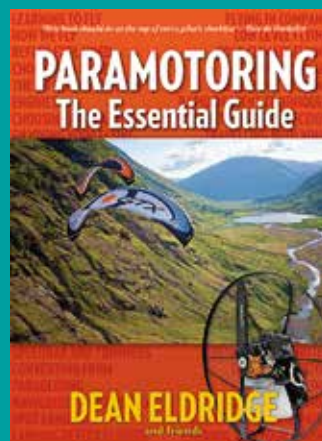
Trycknivån när nålventilen öppnas kallas för pop off-trycket och har betydelse för hur motorn går. Om pop off-trycket är högt stryps bränsletillförseln och motorn får för lite bränsle i förhållande till luftmängden. Då är risken för överhettning stor eftersom bränslets förångningsvärme står för en stor del av motorns kylning. Är det för lågt kan det leda till att motorn får för mycket bränsle, vilket gör att motorn går dåligt och även kan vara svårstartad när den är varm.

Elektronisk bränsleinsprutning

Det är möjligt att byta ut förgasaren mot ett insprutningssystem. Insprutningssystem är vanliga i bil- och motorcykelindustrin för att minimera avgasutsläpp och de styrs med mjukvara som reglerar exakt hur mycket bränsle som behövs. Men paramotorer med bränsleinsprutning är fortfarande sällsynta, inte minst för att det finns flera nackdelar.

I en tvåtaktare sugas bränsleluftblandningen in i vevhuset och blåser sedan ut avgaserna från förbränningskammaren. Förlusterna vid den processen kan inte undvikas, men kan ändå minimeras med en standardförgasare.

Den ideala lösningen vore därför att spruta in bränslet direkt in i cylindern – så kalla direktinsprutning. Men den metoden kräver komplicerade pumpar och därmed tyngre konstruktioner. Programmeringen av insprutningselektroniken på en tvåtaktare är inte heller enkel. Precis som en dåligt injusterad förgasare kan motorn gå sönder vid för snål blandning eftersom det leder till överhettning. Den positiva sidan med elektroniska insprutningssystem är att de är enklare att starta när det är kallt och att de är relativt underhållsfria. Men, insprutningsmotorer är fortfarande under utveckling och är ännu inte riktigt redo för den vanliga paramotormarknaden.



BOKTIPS

Den här artikeln är ett utdrag ur **Paramotoring – The Essential guide**. Boken finns att köpa på: www.xcshop.com



Motorer med flottörförgasare

- + Lättstartade eftersom blandningsförhållandet kan regleras på ett bra sätt.
- + Möjligt att maximera motorns effekt och få en bra bränsle/luft-blandning vid alla varvtal
- + Flottörförgasare fungerar på alla typer av motorer
 - Positionskänslig – påverkas av höga G-krafter
 - Förgasaren kan flöda över vid transport eller när motorn ligger på sidan
 - Eftersom bränslepumpen inte är inbyggd i förgasaren krävs en extern bränslepump

Motorer med membranförgasare

- + Fungerar oavsett position
- + Mindre risk för bränsleläckage
- + Mindre och lättare samt ofta billigare
- + Kan ofta justeras utan isärplockning
- + Eftersom bränslepumpen vanligtvis är inbyggd krävs ingen extern bränslepump
 - Reducerar motoreffekten
 - Lätt att ställa för snålt så att motorn havererar

1. En klassisk flottörförgasare med en ventil i stället för chokespjäll.

2. Förgasare med membran är betydligt mindre och är enklare att justera.

3. System med bränsleinsprutning är under utveckling och kan nå paramotormarknaden på sikt.

Text: Thomas Keller och Sascha Burkhardt

Översättning: Lars M Falkenström

Faktagranskning: Pelle Linnstrand

VILL DU ANNONSERA I HYPOXIA?

Priser och specifikationer nedan. Boka för fyra nummer i rad få 20 % rabatt. Då kan du styra placeringen av annonsen i tidningen. Reklam i den här typen av tidskrifter är momsbefriad.

Baksidan: 5500 kr (4400 kr) 210 x 297 mm

Helsida: 4400 kr (3520 kronor) 210 x 297 mm

Halvsida: 2700 kr (2160 kronor) 148 x 210 mm

Halv stående: 2700 kr (2160 kr) 101 x 297 mm

Kvartssida: 1600 kr (1280 kr) 101 x 141 mm

Lägg till 3 mm marginal på alla sidor.

Annonserör förbinder sig att följa Allmänna reklamationsnämndens rekommendationer och beslut vid eventuell tvist.

Hypoxia 3/15 kommer i månadsskiftet okt/nov och 4/15 kommer ut i januari 2016. Reportage och nyheter mejlas till: lars@visionaire.tv. Skicka annonser via t.ex. Sprend.

Carpe Diem Skärmflygskola

Instruktör: Fredrik Gustafsson

Plats: Ålleberg, Kåseberga, m.fl.

Kursstart: maj och juni 2016

Kurser: elev, berg, hang och termik

Ledord: säkerhet, lekfullhet,
uppföljning

Försäljning: Little Cloud, Gin

www.carpe-diem.se



En lysande idé

Tänk er en lampa hemma i huset som visar om det är flygbart eller ej? En vanlig bordslampa som lyser grönt när det är rätt vind på just ditt hang och rött när det ser dystrare ut? Eftersom jag inte kan programmera kontaktade jag mästerkodaren Sebastian Andersson som tyckte det var en kul idé. Vi skred till verket, det vill säga – han gjorde jobbet och jag pillade navelludd.

Vi ville täcka in stora delar av landet och systemet stödjer förutom de populära Holfuy-vindmätarna, även Sjöfartsverkets VIVA, samt mätaren som står på Hummeln i Åre. En lampa kan konfigureras till att kolla av vinden på flera mätare samtidigt.

En billig enkorts dator, en Raspberry Pi, är ansluten till internet och placerad i mitt hem. Datorn behöver ingen bildskärm eller tangentbord. Vill jag prata med burken loggar jag in via ett terminalfönster. Jag har dessutom något som kallas en wifi-brygga och en speciell glödlampa som passar i en vanlig lampsockel. Inga fula kablar eller liknande behöver vara i närheten av lampan.

Datorn kollar kontinuerligt av vinden från de vindmätare man väljer att bevaka. När någon av mätarna rapporterar flygbart medelvind, enligt förvalda preferenser, skickas ett kommando till lampan och färgen skiftar till grön. På samma sätt slår lampan om till rött när det inte är flygbart. En guide för hur du bygger din egen lampa finns på: bengtsson.net/flylight

Text och foto: David Bengtsson

Logga flyg utan GPS

John Lindström från Åreklubben har tagit fram en lathund för hur man kan använda sin Androidtelefon som GPS. Fördelen är att man då kan logga sina flyg och lägga in dem på Loggboka utan att behöva äga en vanlig GPS.

Det är inte helt okomplicerat att knappa in allt i telefonen för att den ska fungera och hans metod för Sony Z3 kanske inte fungerar på alla telefoner. Men det kostar inga pengar i direkta inköp förutsatt att man redan har en mobil. Däremot kan kostnaden för mobildatan öka något. Dessutom drar GPS-trackingen lite mer ström och John har konstaterat att förbrukningen ökar med ungefär tre procentenheter vid en flygtur på 15 minuter. Men det kan det ju vara värt för att kunna vara med i Åre XC-liga, Åre PPC och andra mindre klubbävlingar. Men John betonar att en mobilbaserad GPS aldrig kan ersätta en riktig skärmflyg-GPS fullt ut.

För att komma igång krävs att man laddar ner appen XTrack och skaffar sig konton på både XC Contest och Flightlog. Sedan är det bara att följa Johns anvisningar.

Eftersom lathunden är relativt omfattande med många pedagogiska bilder får den inte plats i Hypoxia. Men intresserade kan kontakta John på johnlindstroem@gmail.com så mejlar han den till de som vill försöka.

Text: Lars M Falkenström



Transportplatta för PM

Anders Dickner från Ljungsbro tipsar om hur man kan göra en egen transportplatta till sin paramotor. Konstruktion bygger på en modifierad version av Biltemas cykelhållare 34-299 som inte kostar mer än en hundring.

För att det ska fungera är armarna borttagna från överdelen och nerflyttade till strax över klämanordningen där de är permanent fastbultade. En träskiva av plywood med en tjocklek på 20mm med urtag för armarna är klämd mellan en distans på undersidan så de kan röra sig. Då kan plattformen hängas av och på bilen på ett enkelt sätt.

Bakom kroken sitter ett stöd som stagar upp plattan så den inte kan luta bakåt. Möjligen måste man anpassa den efter vilken typ av dragkrok man har på bilen. Fastlåsningen av paramotorn görs med en profil tvärs över plattan och två vingmuttrar som är låsta med en ögla av elastiskt gummirep. Om det krävs någon typ av besiktning av transportplattan är oklart.

Text: Lars M Falkenström



Åre Out And Return



Mats Andersson var på bettet men kom ner lika snabbt som han kom upp. Foto: Fredrik Gustafsson

När jag och Lasse Nilsson drog igång Out and return-tävlingarna så var den stora anledningen att just *hike and fly* börjat bli populärt. Utvecklingen av lättare utrustningar tog fart tack vare tävlingar som bland annat RedBull X-Alps och Bordairline. Något som gagnade vår typ av flygning. Runt om i landet började skärmflygare träna inför Åre OAR och den svenska pilothälsan ökade i rask takt.

Första årets upplaga av OAR blev en veritabel succé och med runt 35 deltagare var det den största skärmflygtävlingen i Sverige hittills! Åre hade flygförhållanden som sällan bjuds på i våra svenska fjäll! Det flögs högt och långt. Martin Annsberg vann eftersom han utnyttjade dagen bäst. Jag flög in på en stolt andraplats, trea blev Lars Gjelten från Norge som straffades med fotblåsor i kolossal-format efter en blötmyrslandning.

Året därpå bjöds det på en hel del vind men bra termik och 26 piloter i startfältet. Fredrik Lindholm var topptränad och flyga kunde han redan innan, så han vann med god marginal. Tvåa blev Magnus Eriksson som gjorde ett tjuisigt flyg med start från Totthummeln! Skåningarna Mats Andersson och Gustav Råberg flög tillsammans och gick hand i hand över mållinjen och delade på tredjeplatsen.

År tre blåste bort. Fyra dagar utan en lucka med hanterbara vindar. Så vi fick ställa in allt utom festen på Parkvillan.

I år var vädret på vår sida, även om det snöade ymnigt på morgonen med tung blötsnö och molnbas under Hummeln medan vi hade frukost/briefing på Grädda. För de 13 tävlande var starten utanför Parkvillan allt annat än stressig. Carina Sandberg la dock i den högre växeln och tog täten över Åre torg och vidare upp längs med Bergbanan. Tjejerna var på i år!



Grafisk form: Magnus Erik Hjelm



Foto: Andreas Florén

Cecilia Granerot sopade banan med grabbarna och fick nästan ihop en dubbelt så lång distans som Jonas Svedberg och Fredrik Lindholm.

Lagom till att de flesta tagit sig upp på Kabin Berg började molntäcket spricka upp. Så det gäng som hade gått till Totthummeln för att vara på plats tidigt hade valt fel startplats i år.

Först upp till Kabin Berg var Mats Andersson. Strongt jobbat av pågen. Dessvärre lyckades han med bedriften att också vara först ner. Illa vald flygväg i kombination med rejäl otur parkerade Mats på Åre strand på tok för tidigt. Något som självklart gjorde att diverse svordomar lär ha hörts vida kring.

Det blev till slut perfekta förhållanden på Åreskutan! Solen brände bort molnen och termiken drog igång. Tävlingspiloterna gjorde sig i ordning lite överallt på berget. Eftersom Sverige Cup kördes samma helg plus att en hel del friflygare var på plats, så var det onekligen färgglatt på fjällets alla tänkbara startplatser!

Folk startade och flög iväg, de flesta österut i riktning mot Järpen. Rapporter om fina flyg kom in från flertalet piloter och de fyra piloterna i topp i Sverige Cup kurvade upp över Sää och försvann mot Offerdal.

Jag flög en sväng och landade vid Åre Camping, fotade hej vilt och mötte några som flugit mot Undersåker och som nu var på väg tillbaks till fots. Alla verkade haft en bra dag och vandringen tillbaka till Åre torg var helt ok!

Några få försökte utnyttja dagen till max. Cecilia Granerot, som under eftermiddagen traskade någonstans mellan Järpen och Åre, kämpade för att hinna tillbaka före kl 18 då tävlingstiden på totalt 9 timmar var över.

Fredrik Lindholm hade tagit en annan väg liksom Jonas Svedberg som kom i mål med fem minuter till godo. Viktor Ölen hade bråttom hem till familjen och missade festen men snek åt sig fjärdeplatsen innan han klev ombord på tåget söderut.

Vår eminente scorekeeper Staffan Rolfsson hade ett suveränt system för poängberäkningen och så snart klockan slagit 18.00 visste vi slutresultatet. Vi höll det dock för oss själva tills prisutdelningen på Parkvillen senare på kvällen. Diskussionerna var intressanta att lyssna på och spekulationerna var många om vem som vunnit och vem som hade gått eller flugit längst.

Sedan blev det öl och mat i goda vänners lag! Det var knökat på Parkvillen med en massa glada flygare och härlig partystämning. Piloterna i Sverige Cup hade flugit långt och var supernöjda. Prisbordet var så välfyllt att så gott som alla fick med sig något hem

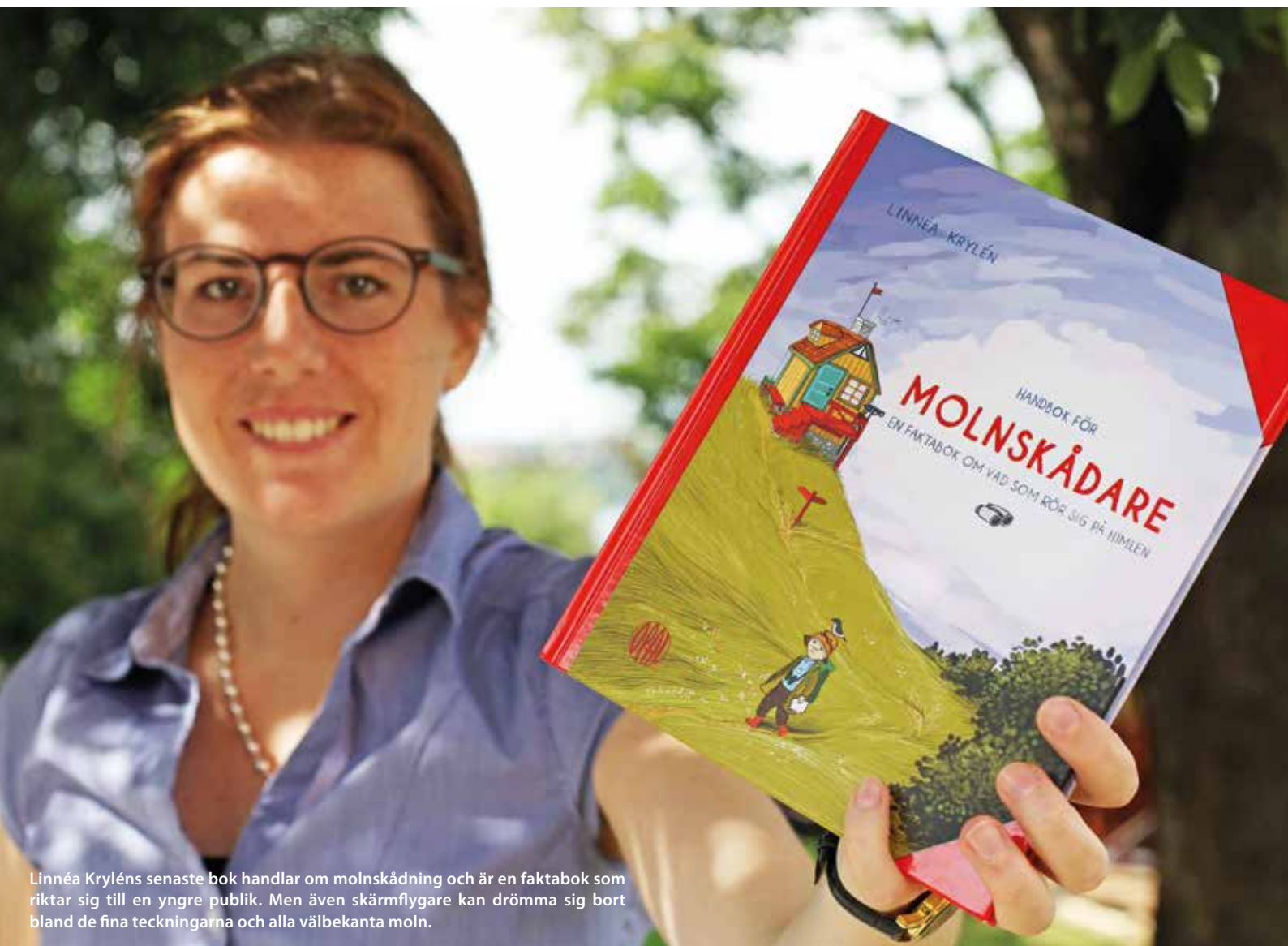
Så vem blev då den slutliga segraren i Åre OAR 2015? Med ett ståtligt flyg och en stenhård satsning på vandringen tillbaka vann Cecilia Granerot stort! Hon fick ihop 44,4 km, medan tvåan Jonas Svedberg fick 28,4 km tätt följd av Fredrik Lindholm på tredjeplats med 25,1km.

Åre OAR var i hamn en tredje gång efter att Årevädret visat sin bästa sida för både tillresta och lokala flygare.

Summerar vi de fyra åren så har det blivit färre och färre deltagare för varje år. Varför? Brist på intresse tror vi inte är anledningen. *Hike and fly* är större än någonsin - även i Sverige! Kanske har tävlingsbiten spelat ut sin roll? En av anledningarna kan vara att de senaste två åren har Sverige Cup körts parallellt med OAR och det finns kanske inte så många tävlingsintresserade att det går att ha två tävlingar under en och samma helg.

Kanske är det viktigare med äventyr än tävlingar? I så fall har Åre OAR levererat mer än vi vågat drömma om!

Text: Fredrik Gustafsson



Linnéa Kryléns senaste bok handlar om molnskådning och är en faktabok som riktar sig till en yngre publik. Men även skärmflygare kan drömma sig bort bland de fina teckningarna och alla välbekanta moln.

Molnskådning på hög nivå

Att ständigt blicka upp i skyn för att se om det är flygbart eller inte är en vanlig åkomma bland oss piloter. Vindriktning, vindstyrka och molnighet följs ofta med en nyfikenhet, som av den icke flygande omgivningen, ibland betraktas som näst intill sjuklig. Eftersom intresset för väder är stort och det inte finns så många böcker om just moln bestämde sig Linnéa Krylén att skriva en bok om molnskådning – en sysselsättning som enligt henne bäst görs i ryggläge en vacker sommardag.

Linnéa Krylén är utbildad barnkulturvetare och illustratör med rötterna i Östersund. Hon har redan skrivit två barnböcker, så att det skulle bli en mer vetenskaplig bok om molnskådning kom lite oväntat. Men enligt Linnéa har det sin naturliga förklaring.

– I min fria konst målar jag mycket moln. Moln och gräsytor med vind och rörelse. Sedan började jag se mer verklighetstroget på det och funderade över vilken vind som hörde till vilket moln. Då jag alltid har velat göra en faktabok eftersom jag tycker att det är en så spännande genre, så då sa det klick och jag kom på att jag ville göra en molnfaktabok.

Skärmflygning känner hon till efter att ha sett piloter i luften över Åreskutan och kopplingen mellan flygningen och molnen har klarnat alltmer under bokprojektets gång. Känslan när hon för första gången såg skärmflygare kasta sig utför stupet minns hon tydligt.

– Förskräckelse! Vad händer om luftströmmen de startar i tar slut?

Under arbetet med boken planerade hon att ha med ett kapitel om de som använder sig av molnen på olika sätt. Men på grund av utrymmesbrist var hon tvungen att stryka det. Fast det finns en liten illustration av ett segelflygplan på ett av uppslagen.

Intresset för molnskådarkursen har varit stort och Linnéa har haft en molnskådarkurs i TV4s Nyhetsmorgon och den blev även huvudbok i Barnens bokklubb. Förutom att det inte finns några andra böcker om moln för barn tror hon att det tydliga intresset för vädret beror på att det ligger i tiden att ta det lugnt och ligga ner och titta sig omkring. Men hon vill inte kalla sig själv för molnexpert.

– Nej, men man kan kalla mig för molnskådare – en som uppriktigt är intresserad av moln och stannar upp och förundras över



Nattlysnade moln över Uppsala. Foto: Gofororbit/Wikipedia



Pär Holmgren – känd från TV.
Foto: Michaela Holmgren

dem. Men jag klarar nog inga meteorologiska tester, så jag var lite nervös när jag träffade min faktagranskare Pär Holmgren som tidigare varit meteorolog på SVT. Nu ägnar han sig åt klimatfrågor, men Pär är också en molnskådare även om han är expert.

Tillsammans med Pär Holmgren ska Linnéa ha ett föredrag om moln på Bokmässan i Göteborg i slutet av september och bland alla moln har hon, för oss skärmflygare, ett helt obegripligt favoritmoln.

– Jag börjar tycka om allihopa, men cirrus är absolut en favorit-sort! De är poetiska på något vis. Men jag fick se nattlysnande moln (noctilucent) för ett tag sedan och det tyckte jag var jättefint.

Linnéa har inga planer på att börja flyga men när jag säger att moln luktar på ett speciellt sätt blir hon nyfiken och konstaterar att det finns mycket mer att skriva om moln. Och som erfaren molnskådare har hon inga problem med det som de flesta kanske mest förknippar med moln – nederbörd.

– Då kan jag sitta inne och måla. Och jag gillar oväder. Det är fortfarande lika fascinerande hur de kan sväva långt däruppe trots att de är så stora.

Text och foto: Lars M Falkenström

20 ÅRS ERFARENHET!

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

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

www.aventyrscenter.se

**äVENTYRS
CENTER**

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

AD AIRDESIGN SKYWALK
UP UPPSALA PARAGLIDERS BGD
LIDENOR SKIDRENNING WWW.FLYBGD.COM

ICARO
PARAGLIDERS

15-års Jubileum....

...med JUBELPRISER!

Icaro | Pro-Design | Flymaster | Brauniger | Charly | Velodrom

rpm
SPORT

www.rpmsport.net
kontakt@rpmsport.net

...vi har ett erbjudande till DIG!

GRATTIS, GRYMT JOBBAT!

Skysport och Ozone, som har varit två av huvudsponsorerna bakom Eriks Rehnfeldts satsning, vill gratulera honom till en enastående insats och prestation i Redbull XAlps med sin LM5:a. Det har varit ett stort nöje att följa honom på denna fantastiska resa genom Alperna i sommar. Vi hoppas att få se mera av honom framöver.



Bild: Rolle strax efter start över Hallstaberget, Sollefteå.

Vi vill också gratulera Stefan Rolén, som slog det svenska rekordet i öppen distans i sin LM5:a på midsommarafton den 19 juni. Det nya rekordet är på 184,5km.



Bild: Larsa över Gemono, Italien.

Grattis också till Lars Anders Jonsson i sin Enzo2 för seger i SM och tredjeplatsen i Nordiska mästerskapen som gick av stapeln i Gemono i Italien i juli.