

HYPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 3/2015



TO: Kilimanjaro 5745 möh

PM-fest i Polen • Ny bok om väder



Foto: David Bengtsson

Rapport från kansliet

Nu kan vi snart lägga ännu ett skärmflygår i vår minnesbank. Vi hoppas att ni har fina minnen från 2015. Sommaren i Stockholms-trakten går till historien som en av de sämsta jag har upplevt. Hoppas ni har haft bättre på andra ställen i landet!

Nu när vintermörkret har lagt sig över oss så är det bra tid att se över sin flygutrustning så att den är i bra trim till nästa flygsäsong.

Licensförnyelse

I skrivande stund är vi 1258 aktiva piloter som har förnyat sina licenser. Utöver det har vi 232 stycken aktiva Take off-kit.

Rutinerna för licensförnyelse är desamma som tidigare år. Du ska logga din flygtid för 2015. Sedan betalar du avgift och försäkring till SSFF samt löser nytt medlemskap i din klubb. Allt detta gör du enklast i vår webshop. Gå till SSFFs hemsida och klicka på den gula licensbrickan "Licensförnyelse 2016" och följ anvisningarna.

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 arkivet finns i princip alla dokument som du behöver för att kunna flyga.

Kursutvärderingsmejl

När du har slutfört en utbildning så skickas elevkortet in till kansliet för registrering. När det är gjort får du ett mejl med en länk till din kursutvärdering. Får vi inget svar på detta mejl så kan vårt system inte utfärda en licensbricka. Tyvärr fastnar en del av dessa mejl i spamfilter. Har du inte fått ditt kursutvärderingsmejl inom 1-2 veckor bör du kontakta kansliet. Glöm inte att ta kopia på ditt elevkort innan du skickar in det.

Försäkringar

I oktober hade vi ett försäkringsmöte med alla parter närvarande. Det var en givande diskussion där jag framförde ett antal påpekande rörande vårt försäkringsavtal. Paul Thomas på vårt engelska försäkringsbolag Catlin lovade se över dessa och återkomma inom kort. Så när du läser detta har vi förhoppningsvis fått gehör för våra önskemål.

Reseförsäkring är ett måste, anser jag, om man åker utanför EU för att skärmflyga. Visserligen ingår hemtransport i vår Standard/Plus försäkring, men det är kostnaderna för sjukhusvistelse utanför EU som är problemet. Där har vår försäkring en begränsning i nuläget som ganska snabbt överskrids om man hamnar på ett privat akutsjukhus. Men vi hoppas det ska vara löst när du läser det här.

Det går även att teckna en helt vanlig reseförsäkring, men kontrollera noga att den gäller för skärmflygning. Har man sin hemförsäkring hos Länsförsäkringar ingår skärmflygning i reseförsäkringen. Men det är upp till dig som försäkringstagare att förvissa dig om att du har det försäkringskydd du önskar.

Olycksrapportering

Sedan en tid tillbaka så är vi direktanslutna till den stora olycksdatabasen som EHPU startat. Fortfarande gäller att det är obligatoriskt att rapportera olyckor. Vi hoppas att det ska bli enklare med EHPU:s olycksrapportering på nätet. Blanketten är visserligen mer omfattande än vår tidigare olycksrapport, men fyll bara i det som du har uppgifter på och hoppa över det andra. Blanketten finns på vår hemsida under Dokumentarkiv/Vid olycka. Tänk även på att du inte får någon ersättning från försäkringsbolaget om du inte har rapporterat din olycka.

Instruktörsutbildning

Vi har fått in nya ansökningar till instruktörsutbildning och hoppas kunna hålla ytterligare en utbildning under 2016. Kontakta kansliet för ytterligare information om du är intresserad av att delta.

Klubbkontakter

Kansliet är väldigt mån om att få in uppgifter vid förändringar av klubbens kontaktpersoner. Det gäller främst ordförande, kassör och om någon annan än dessa är kontaktperson/er. Detta för att vi ska kunna hålla klubbregistret på vår hemsida uppdaterat. Vi vill även påminna de klubbar som ännu inte har utsett en säkerhetsinformatör att göra detta och vidarebefordra kontaktuppgifterna till kansliet.

Vepor och roll-ups

Kansliet har både vepor och roll-ups som ni kan låna kostnadsfritt om ni har något evenemang där ni vill marknadsföra SSFF och skärmflygning. Vi har även vår informationsbroschyr "Varför fåglarna kvittrar" som går att beställa från kansliet.

Kansliet önskar alla ett gott slut på 2015.

HP och Wania Pinaitis Fallesen



Foto: Tomas Peterson

Halloj höst!

Det börjar blåsa snålt och så här års, när frosten gnistrar i gryningen och termiken bleknat, brukar säsongen summeras. Var det ett bra flygår i år, eller inte?

Man kan inte annat än att konstatera att Ålleberg fått ett rejält uppsving under året som gått med många och långa distanser. Men för mig är det anrika flygstället utanför Falköping fortfarande en backglidningsbacke som snuvat mig på kurvning varenda gång jag försökt. Vädret har helt enkelt inte brytt sig om att jag gått all in med 60 mil out and return i bil, en deklarerad dröm om Vätternpassage och en avlägsen waypoint placerad strax utanför Oskarshamn. Men slår prognoser fel får man inte bli bitter. För friheten att kunna starta från en höjd när det passar en själv kommer ändå få mig att riskera fler bomresor till den lilla kullen väster om Vättern. Att behöva förlita sig på vinschfält, som i bästa fall är operativa just de helger som är flygbara, är en nödlösning som vi termikhungriga piloter tvingats lära oss att leva med. Det duger det också.

I år blev det väl sisådär med vädret, men det har trots allt slagits rekord och på nätet verkar de flesta piloter vara nöjda. Och när inte närmiljön bjuder till längre, finns det ju alltid flygställen utanför vårt avlånga land som kan härbärgera våra drömmar.

Precis som Anders Eriksson skriver i sin artikel om resan till Polen är det uppenbart att vi piloter världen över har mycket gemensamt oavsett kulturell, religiös och politisk bakgrund. Jag tror det bottnar i vår gemensamma längtan efter frihet, äventyr, utmaningar, fjärran länder och den lilla kittlingen av fara som klickar igång adrenalinet. En längtan efter nära livet-upplevelser, då vardagens bekymmer trängs undan så fort vi är i luften och får oss att gå in i ett extraordinärt tillstånd. En förhöjd känsla av att leva gott.

Sedan spelar det ingen roll vilket väder det är. När man väl har fått känna på hur det känns när luften bär, längtar man alltid tillbaka till den känslan.

Jag tror vi alla, liksom Falköpings kommun, skriver under på att flyga är att leva det goda livet. Håll ut, snart blir det vår igen!

Lars M Falkenström
Redaktör

Kittelfjällsveckan	4
TO: Kilimanjaro	8
Tävlingskommittén	13
Meteorologi för piloter	14
Akro i norrskan	16
Dudek fyller 20 år	18
Klövberget fredat	20
Idolbild Emil Selin	21
Se upp för modellflyget	22
Nödskärmspackning	24
I huvudet på en instruktör	26
Dit vindarna bär	28

HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Foto av Martin Johansson. Sven "Pennan" Larsson med sin paramotor över Ljungsjön i Falkenberg.
Redaktionellt material: skickas till lars@visionaire.tv
Annonser: lars@visionaire.tv
Info om format och pris finns på SSFF:s hemsida

Medarbetare i det här numret: Sven Larsson, David Bengtsson, Tomas Peterson, Anke Baktus, Jonas Svedberg, Hans Gustavsson, Hans Åberg, Pål Hammar Rognøy, Erwin Jager, Roger P. Frey, Björn Hårdstedt, Anders Eriksson, Steffen Cherryinger, Mikael Hansson, Pierre Rosén, Ejner Andersson och Peter Lütze m. fl.

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: November 2015, Carlshamns Tryck och Media ab



Foto: Anke Baktus

2015

Kittelfjällsveckan

Magnus & Co sonderar Västhanget innan SC-starten.

Om de tio bondgårdarna vid Kittelfjäll fortfarande hade varit i bruk hade de stått blickstill vecka 26. Ingen tid för tröskning och fältarbeten när solen skiner och cumilumisar dyker upp över Henriksfjället och ber om besök.

Under veckan genomfördes två skärmflygtävlingar, denna gång med Pingstkyrkans rymliga lägergård som bas. Lite närmare himlen kändes det allt och det är inte alla gånger man har tillgång till ett storkök med tre minuters disk-service á la Larsa. Från måndag till onsdag hade vi premiär för en hike and fly-tävling i området och på torsdagen tog Sverige Cup vid som resulterade i ett nytt svenskt rekord.

Veckan inleddes med en träningsdag för Kittel Ut-och-Tebax. Stefan "Rolle" Rolén, med 18 färsk rekordmil i selen, var sugen på att ta ännu ett svenskt rekord. Prognosen var sydlig så kvällen innan lades en tur och retur-bana till Gumtiken, ett minifjäll norröver bortom Matsdal och sedan tillbaka, i hopp om att knäcka det gamla hastighetsrekordet.

Efter en morgonpromenad upp för ett skidområde som sargats mycket av regnet, blev det att vänta på rätt förhållanden på SO-starten. Vid tvåtiden hade vi väntat klart och förflyttade oss vidare till Flygarpasset på västsidan. Väl framme 30 minuters vandring senare så låg vinden i SV, men i släppen styrde det upp hyfsat mot startriktningen.

Rolle och undertecknad kom iväg vid tretiden, men eftersom vinden låg längs med Kittels huvudkam tog det ett tag att hitta upp i blåtermiken. Från cirka 1700 meter hoppade vi sedan vidare till det, för ovanlighetens skull, helt snötäckt Grönfjäll som bjöd på lagom lyft men även relativt hård vind. Så efter Grönfjäll pushade vi framåt tillsammans mot det också helt vithövdade Klippfjäll där det inte bar alls. Det blev en snabb tur med svansen mellan benen (inne i podden), längs plåtåkanten vidare norrut.

Solvändans schnitzel med specialsås

Ungefär halvvägs tar Rolle sig upp genom att kurva i en svag miniblåsa in över fjällmassivet. Jag får inte alls tag i den på samma sätt utan glider vidare mot den i solen perfekt liggande Grapsan som är en 1100 meter hög kulle som har fina branter i NO och S-SV. Men väl framme så bär det inte där heller, utan jag får slinka runt hörnet, ned in i Matsdal. Efter att ha bråkat med läaktig termik ett tag i själva dalgången och kraftigt vind på Norra Matsdalsfjällets kam så sammanstrålar vi igen strax över målpunkten på Gumtiken. Via radio kommer vi överens om att det inte är värt att försöka flyga tillbaka i den hårda vinden på Grönfjäll och i Matsdal, utan istället beger oss ut på plattlandet.

Just övergången från fjället till granskogen och myrmarken är lite vanskelig och här får man byta till lågväxel och ta allt som går att få. Vi delar upp oss igen och när jag ligger kvar och gnetar över Umnässjön vill Rolle prova närmare Tärnaby. Jag lyckas ta mig upp i molnbas över Slussfors, men sedan är dagen i stort sett slut och molnen tappar sugen. Till slut landar vi båda två nära Slussfors, helnöjda med träningsdagens flygupplevelse med två mil över vinterfjäll och lika mycket sommarplattlandsflygning i bagaget. I telefonens SMS-inbox fanns dessutom ett erbjudande från Olle Gustafsson om att köra sex mil grusväg och hämta upp oss. Givetvis



Ut och-Tebax basecamp (Lidl 700 gram) på ca 1000 möh.

Foto: Jonas Svedberg

tackar vi ja! Som tack för besväret bjuder vi honom på middag i Slussfors med Solvändans schnitzel med ost, extra bacon-flis och obligatorisk specialsås.

Ut och Tebax - tävlingsdag 1 och 2

Prognosen lovade svaga vindar och sydligt och glada i hågen stapplar de tappra tre deltagarna med skärmar, tält och käk upp för berget. Efter några timmars väntan provade vi att ge oss iväg, men det var alltför svagt för att kunna hålla sig uppe. Efteråt resonerade vi oss fram till att vi inte borde ha varit så optimistiska utan istället ha vandrat upp på Kitteltoppen för att förbättra våra chanser en sådan dag.

Efter en snabb språngmarsch upp igen längs backens snöklädda pister gick jag själv en liten bit högre upp och där var vinden perfekt, 3 m/s SO. Men när jag ställt ner säcken dog plötsligt vinden helt.

Den kvällen bestämde sig de övriga deltagarna för att sova i varsin varm säng. Själv ville jag prova mitt lättviktstält, som nu var helt perfekt för att sätta upp i nollvinden på startplatsen på 950 meters höjd. Den placeringen visade sig dock vara ett felaktigt beslut då vinden vred till NO och sedan snabbt ökade till ca 10-12 m/s. När regnet och stratusmolnen kom hittade jag knappt ens tillbaka till det gröna tältet.

På morgonkvisten halkade jag ned längs berget och gjorde de andra sällskap vid frukosten med en värmande kopp grönt te.

Start med nödkärm

Dagen efter regnet gav prognoserna inte mycket hopp om långflygning, men tävling är ju tävling, så vi gav oss upp till starten på eftermiddagen när solen började titta fram igen. Till vår förvåning

Rolle planerar nästa XC-bravad.



Foto Hans Gustavsson

Uppvisning i tradition med Nestor-Hans vid "favvo"-färgen.



drog det svag termik på sydost upp mot Kråkbärs-starten i nya pisten. Vi balanserade lite och Olle Gustafsson gjorde ett tappert hangförsök, sedan var det min tur. Perfekt start, springer med torped-stil, får lite lätt lyft, trycker in benen i podden men plötsligt börjar skärmen dra snett. Jag vänder mig om och ser en grön, vit och röd bromsskärm, lika stor som en nödskärm bakom mig. Hur har den kommit dit? Jag landar/bromsas ner i pisten och inser att speed-linan måste ha fastnat i handtaget och sedan utlöst nödskärmen när jag tryckte ut benen i podden. Återigen går jag ned till de andra med svansen mellan benen och slickar såren. Efter mycket komplicerade beräkningar visar det sig att Olle vunnit premiären för Kittel Ut och Tebax, med sina två flyg och han belönades med att få välja ut ett pris från sponsorernas prisbord. Grattis Olle och tack till rpm Sport, Sky Adventures och Skysport. Till nästa år hoppas vi på fler deltagare som vill njuta av motion i finfina fjäll!

Sverige Cup och rekordflygning

Nu trillade plötsligt en massa löst folk in från både väster och söder och lokalerna fylldes av femton soldyrkande piloter. Solen visade sig dock vara blyg och höll sig lite på sidan av i stället för att släppa fram fräsch ny luft från NV. Det bjöds ändå på högklassig parawaiting på väststarten med snöbollskastning och efteråt lämnade vi våra flygfarkoster startklara uppe på 900 meters höjd över natten.

Enligt vädergurun Hans såg lördagen mycket bra ut för en giltig SC-uppgift. Rekord-Rolle tog då tillfället i akt att redan på fredagen leta upp en målpunkt i lämplig vindriktning som kunde ligga till grund för en deklaration nästkommande dag. Punkten placerades några mil öster om E45:an, mitt i en smal passage mellan Storumans och Vilhelminas TIA.

Lördagen kom med frisk vind, men gänget beordrades upp på fjället i alla fall och en rekordlång SC-bana på dryga 8 mil las via en vändpunkt. Rolles rekordmål var nu helt klart möjligt att nå efter SC-heatet och jag, Rolle, Hans Gustavsson, Larsa Jonsson, Olov Nydahl och Magnus Eriksson delade deklarationen. För dagen hade vinden ett inslag av NV som gjorde att starthanget inte var lika pålitligt som det brukar vara och det krävde en viss försiktighet i dess norra ände för att komma runt på den flacka NV-sidan av Kittelfjäll. Efter att fönstrets öppnades och Comp1-kursande Hardy Hall givit sig iväg så blev det strömhopp ut i en ganska angenäm termik. Starttiden närmade sig raskt och jag lyckades bara samla ihop 1600 höjdmeter vilket är lite lågt för att kunna ta sig förbi övergången från Henriksfjäll ut på plattlandet vid Grönfjäll. Det

brydde sig dock inte racerklungan om utan de drog iväg med Hardy och lämnade mig och några andra piloter kvar på berget. Små kortvariga cumulus med molnbas på 1800 meter bildades framför starten, men trots idogt kämpande var det svårt att nå fram till dem. Till slut var jag ensam kvar och molnbilden längs banan började avta, så det blev att bita i det sura äpplet och ge sig iväg på ynka 1400 meter, kanske 40 minuter efter täten.

Antenner på hyggen triggas bra

Stor-grova, grusgropen mellan pisterna i backen, gav lyckligtvis några extra höjdmeter på vägen österut, men vid Henriksfjällets topp var det som väntat helt dött. Nu väntade den svåraste delen – att ge sig ut över gran- och myrland. Denna dag visade sig dock vara hyfsat labil utan större sjunkområden så alla piloter tog sig förbi utan att bomba vilket annars är vanligt.

Det gick nu bra att sakta arbeta sig fram mot Dikanäs som ligger 25 kilometer från starten. Där ser jag en ensam skärm kurva, men jag får inte riktigt tag i molnen som kommer och går innan jag centererat klart. Lyckligtvis så tar det sig och det blir lättare och lättare att komma högt. Banan går längs den avlånga Vojmsjön och Sverige Cup-målet ligger i en by i sjöns södra ände. Molnen, som nu längre bort från fjällen, är stabilare och mer långlivade. Men de följer inte sjön utan ligger över en lite mer höglänt terräng. Så det blir till att vika av från färdriktningen och bort från huvudvägen som går längs sjön.

Jag lyckas komma ikapp och passera skärmen jag sett tidigare genom att flyga förbi ett moln och istället sikta på masten och hygget bortom Dikanäs. Antennen på hygget visade sig fungera bra, så med lite flax och gnetande kom jag upp igen.

Sedan följde en hyfsat bekväm resa till slutet av sjön om man bortser från molnsug och att jag missbedömt glidet till målet som gör att jag hamnar riktigt lågt när det bara är några kilometer kvar. När jag börjar glida ut höjden mot en möjlig landningsplats på en myr lyfter det plösligt på ena sidan. Ett lyft som till slut blir till en skolboksblåsa och tar mig hela vägen till mål. Yippee!

Rekordjakten fortsätter

I det här läget ser jag ingen annan skärm i luften och molnen i riktning mot rekordpunkten har brett ut sig och stoppat nästan all instrålning. Men jag har bra höjd och beslutar att flyga vidare för att åtminstone försöka korsa E45an som ingen annan pilot lyckats med förut. Samtidigt visar Kobon att jag drifrar in mot Vilhelmina

TIA, så det blir lite spännade kurvning i de svaga lyften jag hittar på lågan. Kursen går mot rekordpunkten som ligger i molnskugga på en liten höjd och genom att stanna upp i de små stig som finns lyckas jag drifra mig dit. Mitt på fältet står redan en pilot och snackar med några locals. Det visar sig vara Hans som landat tio minuter före mig och som nu ber om hjälp med att ladda sin mobil. Även Larsa, Rolle och Magnus Eriksson visar sig ha klarat rekorddeklarationen och flugit vidare. Vilken dag! Senare plockar vi upp Larsa och Rolle som landat på gränsen till Storumans TIA. Efter vårt sökande efter friheten plockar vi även upp Magnus Eriksson vid just byn Friheten där han landat på toppen av ett litet berg.

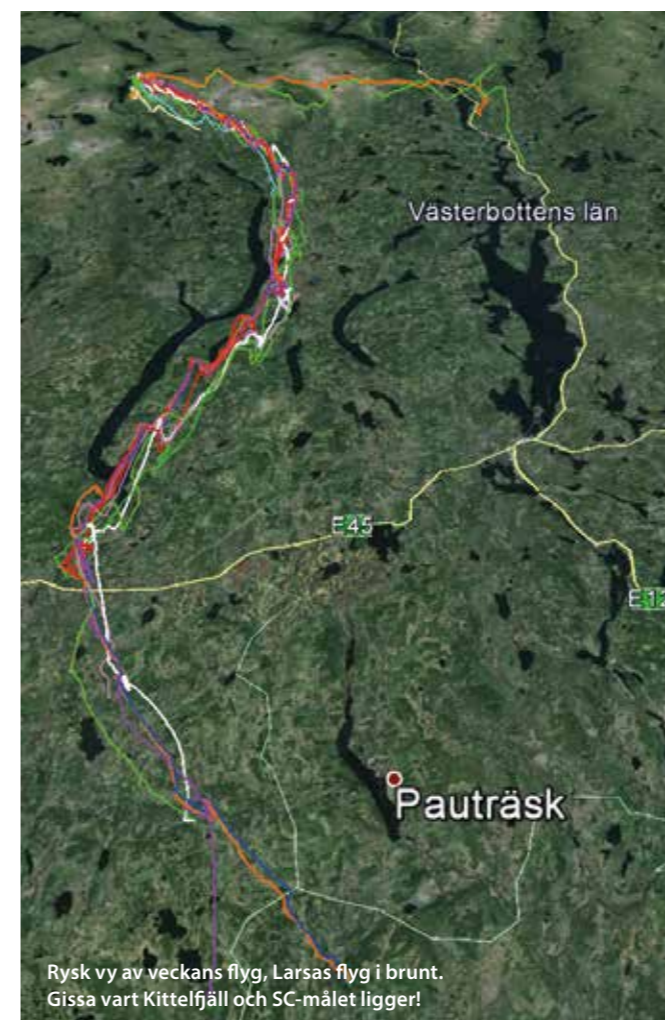
Nytt Kittelrekord

Vi har i efterhand kikat lite på vad som meteorologiskt gjorde dagen till en så pass bra dag och det verkar som om fyra viktiga saker sammanfallit. Svag grundvind, bra lutning på temperaturkurvan, en inversion på rätt höjd begränsade cumulusens utbredning i höjdlid samt avsaknaden av höghöjdsmoln som maximerade instrålningen.

Stort tack till Norrskens Hans Gustavsson, Robert Eriksson och Olov Nydahl som i år igen har arrangerat en avslappnad tävling i en oslagbar miljö. Och tack till Rolle för all rekord- och vandringsinspiration.

Rekordet på cirka 105 km deklarerad distans är numera godkänt och lyckligtvis för mig räknas alla piloter som slår ett och samma rekord på samma dag som rekordtagare. Larsa erövrade dessutom Kittels nya distansrekord med sitt flyg på hela 122 km!

Text: Jonas Svedberg, Glidflygarna H&SkFK



aventyrscenter.se

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

AIRDESIGN SKYWALK
UP WWW.FLYBGD.COM

★ RIFT VALLEY 2016 ★

Rift Valley är ett av världens bästa flygområden med rekordpotential! Häng med Backyard Expeditions på ett fantastisk flygäventyr till Kenya!

BACKYARD EXPEDITIONS

KENYA
- OUT & RETURN -

Period: 22-31 Januari 2016
Pris: 15.000 SEK (hotell, halvpension & guider)
Arr: Backyard Expeditions (info@skarmflyg.se)

” Lyckan är obeskrivlig när jag till slut svävar fram och ser glaciären försvinna under mig. ”



TAKE OFF: PEAK UHURU, KILIMANJARO 5745 ASL

Det hade Adrian McRae fixat för alla oss som var deltagare i WOK – Wings of Kilimanjaro! Dessutom är väderförhållandena kring världens största fristående berg inte helt enkla att förstå sig på. Med ett läge endast tre grader från ekvatorn råder ett tropiskt klimat på platån kring berget, på cirka en kilometers höjd. Men uppe på toppen av berget på 5700 till 5900 meter över havet finns glaciärer. Så de flesta nätter når inte kvicksilvret upp till nollan.

Men när solen går upp blir det minst sagt aktivt i luften. Den termik vi skärmflygare längtar så efter sätter ofta igång med rekordfart. Och det är inte fråga om små snälla termikblåsor. Tvärtom så är det kraftiga vindar som blåser uppför berget från flera håll samtidigt och blandas med höjdvindar som även de kommer från flera olika håll. Det blir snabbt överutvecklat och det dröjer inte länge förrän berget är höljt i moln.

Detta fortgår oftast under resten av dagen. Har man inte prickat in det lilla fönster som kan finnas tidigt på morgonen före kl. 9, är risken stor att det inte blir några fler chanser att flyga den dagen. Självklart hade Adrian och de andra noga studerat väderdatan och valt en tid på året som var så gynnsam som möjligt. Men som vi alla vet är det en svårt konst att förutspå väder...

BARA EN NEPALES LYCKAS FLYGA NER. Att guida 95 skärmflygare uppför Kilimanjaro var ett äventyr i sig. Aldrig tidigare hade en så stor grupp bestigit Kilimanjaro. För att få upp all packning, tält, mat och vatten till alla deltagare krävdes ett team på över 600 bärare!

Normalt når endast tre av fyra deltagare i en grupp upp till toppen. Resten får vända på grund av utmattning, höjdsjuka, magsjuka, stukade fötter eller andra tillbud. I vår grupp nådde samtliga deltagare toppen! När vi väl kommit upp var alla extremt förhoppningsfulla om att få flyga, även om många av oss, liksom jag själv, var rejält utmattade.

Två tropiska cykloner hade just nått Afrikas kust och börjat påverka vädret kring Kilimanjaro. Medan vi gick upp drog en snöstorm in över toppen! Vi tvingades därför övernatta i kratern och kunde bara hoppas på att vädret skulle bli bättre nästa dag. Men det blev det inte.

Hälften av oss valde ändå stanna en natt till i kratern med våra tunna tält i snöstormen. Men mat och vatten började ta slut samtidigt som många av bärarna hade gett upp. Dessutom florerade illasinnade rykten om att de inte skulle få betalt vilket gjorde att ännu fler gav upp. Till slut blev det för mycket också för oss så vi tvingades ta det svåra beslutet att vandra, eller snarare springa, nedför berget i stället för att flyga ner. Alla utom en!

Legendaren Sano Babu Sunuwar från Nepal lyckades på något oförklarligt sätt trotsa vädrets makter. Med en av bärarna som tandempassagerare flög han ifrån ovädret från toppen och landade som planerat strax nedanför regnskogen.

När vi alla återsågs på hotellet igen hyllade många honom som en hjälte. Samtidigt var många kritiska över de risker han tagit. Det var ingen tvekan om att det tummats på normala säkerhetsregler. Babu blev således den förste som lagligen skärmflugit från Kilimanjaro. Fyra skärmflygare hade visserligen gjort det tidigare vid två olika tillfällen, men samtliga saknade tillstånd.

Hans vid Uhuru Peak, för tredje gången.



Bara tio piloter har startat ut från Afrikas högsta berg Kilimanjaro. Eftersom berget är ett välbevakat naturreservat krävs det tillstånd för att få flyga där. Det kan endast fås av Tanzanias president. Men gruppen Wings of Kilimanjaro lyckades få Jakaya Mrisho Kikwetes medgivande, så hittills är det bara sex piloter som fått lov att starta från Uhuru Peak. Numera kan stockholmaren Hans Åberg räkna sig till en av dem.

År 2000 bestämdes det att jag och några kollegor på en mäklarfirma i Stockholm skulle åka på en äventyrsresa till Afrika. Höjdpunkten skulle bli att tillsammans bestiga världens högsta fristående berg – Kilimanjaro. En kollega, Sven-Olof Johansson, hade dessutom kommit på idén att vi skulle skärmflyga från toppen.

Så några månader innan vi skulle till Afrika reste Sven-Olof och jag till Åre för att lära oss att skärmflyga. Det skulle bara ta en vecka, hade vi hört. Visst...

80 SKÄRMFLYGPILOTER. Efter den veckan var vi lyckligtvis kloka nog att inse att det skulle behövas lite mer än en veckas grundkurs för ett dylikt flygäventyr. Så vi hade inga skärmar med

oss, när vi senare samma år vandrade till toppen av Kilimanjaro. Men tanken fanns där. Och den låg och växte till sig.

I december 2012 fick jag syn på wingsofkilimanjaro.com. En australiensare, Adrian McRae, höll på att samla ihop ett stort gäng skärmflygare från all världens hörn för att göra verklighet av idén. Med bara en dryg månad kvar så det blev bråttom att ordna med alla förberedelser.

Vilken otroligt härlig känsla det var att få bestiga Kilimanjaro igen, denna gång i sällskap av 80 skärmflygpiloter och 15 tandempassagerare från 26 länder. Alla med samma mål, att få skärmflyga från toppen av Kilimanjaro.

Jag var lite förvånad att ingen annan följde med från Sverige. En anledning var nog att få svenskar kände till detta. En annan orsak var säkert prislappen. Men eftersom större delen gick till välgörande ändamål var valet lätt för mig.

FLYGNING FÖRBJUDEN. Skärmflygning kring Kilimanjaro har alltid varit totalförbjudet – och är det fortfarande! Hela berget är ett naturreservat. Enligt de restriktioner som gäller är all form av flygning, både med och utan motor, förbjudet. Därför krävdes ett exklusivt engångstillstånd utfärdat av Tanzanias president.



Kosovo Camp, 4900 m.



Hans, med toppen av Kilimanjaro i bakgrunden.

NYA FÖRSÖK. I september 2014 gjorde en liten grupp från WOK 2013 bestående av australiensarna Adrian McRae och Peter Boyer samt kanadensaren Robert Gardner ett nytt försök och lyckades. Även de klarade att skärmflyga till den planerade landningsplatsen nedanför regnskogen.

Den gången hade Adrian samlat in ännu mer väderdata som ihop med ovärderliga timelapse-sekvenser visade bilder över molnutvecklingen kring Kilimanjaro under lång tid. Slutsatsen

blev att den bästa – och kanske den enda – tiden på året då vädret vanligtvis är gynnsamt för skärmflygning från toppen av Kilimanjaro är sista veckan i september.

Så i september 2015 samlades ännu en liten grupp, återigen bestående av Adrian McRae, Dirk Stephan och jag själv, för att göra ännu ett försök.

Vi hade alla insett att det måste ses som just ett försök. Att lyckas var långt ifrån säkert. Så mycket kunde gå fel, både när det gällde vädret till att något gick fel på vägen upp. Men planeringen hade varit minutiös och humöret var på topp.

LÅNGSAM VANDRING MOT HÖJDSJUKA. Den 21 september börjar vi vandra från Machame Gate på 1800 meters höjd. Först passerar vi genom en tät regnskog. Några få vandringsleder går genom den. I övrigt är det ett stort orört naturreservat, med en djungel som jag önskar att inte någon skärmflygare ska behöva landa i. Träden är 40 meter höga där apor slungar sig i lianer. Djungeln bildar en massiv ring runt foten av Kilimanjaro. Växtligheten är så tät att få solstrålar når ner till marken.

Bestående minnet från den här dagen är fågelkvitter och guidernas uppmaning om att dricka mycket vatten och att gå långsamt, "pole, pole". Långsamt, långsamt på Swahili. Annars blir man höjdsjuk.

När vi kommer fram till Machame Camp är tälten resta och maten står på bordet. Tusker Trail-teamet, de 20 personer som bär all vår utrustning, är inte bara glada och trevliga och lagar god mat, de gör till och med individuella hälsokontroller varje morgon och kväll. Bland annat mäter de vår puls och syrehalt.

Nästa dag, från Machame Camp till Shira Camp, går vi genom en märklig vegetation av höga ljungväxter, inte helt olika våra blåbärsris, fast gigantiska! Två, tre meter höga! Här känner vi oss verkligen som "Putte i blåbärsskogen".

Ju högre upp på berget vi kommer, desto mindre växtlighet ser vi. Efter sex dagars vandring når vi äntligen Kosovo Camp, även kallad Barafu High Camp, på 4900 meters höjd. Passande nog har vi prickat in en total månförmörkelse, som vi huttrande får beskåda mellan kl.4 och 6 på morgonen. Soluppgången 06:18 är obeskrivligt vacker.

Eftersom det är lätt att bli matt om man rör sig för fort, tar vi nu en vilo- och acklimatiseringsdag. Vid midnatt påbörjar vi så den tuffaste vandringen upp till toppen! Månen är nu näst intill full, så vi behöver inte ens tända våra pannlampor.

TOPPEN AV KILIMANJARO. Lagom till soluppgången den 29 september når vi vad många kallar toppen av Kilimanjaro, Stella Point. Men vi fortsätter den extra halvtimme det tar att komma upp till den allra högsta punkten, Uhuru Peak. För mig är det tredje gången som jag nu står på Afrikas topp! Jag har känt mig lika lyrisk och euforisk varje gång, men också nästan totalt utmattad. Nu börjar det dock att bli bråttom att ta sig tillbaka till startplatsen, strax ovanför Stella Point. Det vore trist att missa det korta fönster då det går att starta.

Dirk Stephan kommer iväg utan större problem. Han är flygplanspilot till vardags och har stor bergserfarenhet efter att ha bestigit "The Seven Summits", de högsta bergen i varje världsdel. Några har han dessutom klättrat upp för flera gånger.

Jag inser att jag ligger i lä när det gäller fysisk och mental styrka. Men det ska gå! Tyvärr är vår startplats ogästvänlig, täckt med

vassa stenar av alla storlekar som envisas med att rulla över varandra i slänten. Jag är utmattad, törstig och andfådd.

Jag gör mig redo för en bakåtstart och känner en lätt vindpust komma uppför berget. Perfekt startvind, tänker jag och drar upp skärmen och vänder mig om och börjar springa. Sekunden senare rullar jag handlöst utför slänten. Vad hände? Allt hade ju verkat så perfekt! Jo, tre saker. Luften är väldigt tunn på den här höjden. Jag hade inte tagit med i beräkningarna att skärmen därför rör sig betydligt snabbare framåt än jag är van vid. Ingen hade heller röjt på startplatsen. Lösa stenar av alla storlekar täckte marken – och mitt i min bana låg förstas en stor sten som jag var tvungen att hoppa över. Men jag hade nästan gjort slut på alla krafter vid vandringen uppför berget, så det som skulle ha varit ett hopp, blev ett snöpligt rullande bland vassa stenar.

Nytt startförsök. Och ett nytt snubblande och ännu en avbruten start. Nu började inte bara jag utan även Adrian och de övriga åskådarna på allvar tvivla på att jag ska kunna komma i luften. Men skam den som ger sig. Tredje gången gillt har blivit som ett mantra för mig! Så tredje gången jag lyckats bestiga Kilimanjaro lyckas jag komma i luften vid mitt tredje startförsök!

MOLN TÄCKER LANDNINGEN. Lyckan är obeskrivlig när jag till slut svävar fram och ser glaciären försvinna under mig. Jag vänder mig om och ser den majestätiska toppen av Kilimanjaro längre och längre bakom mig. Framför mig ligger Afrika! Fast till stora delar under tjocka molntäcken.

Som små slingrande snören ser jag de vandringsleder vi så mödosamt tagit oss uppför under den senaste veckan. Snart börjar regnskogen närma sig som en tät, grön matta. Men på mer än



The Water Boys. Adrian McRae, Dirk Stephan och Hans Åberg vid Machame Gate.



Landningen på fotbollsplanen vid Mwenge Catholic University.

tusen meter över den känner jag aldrig att det finns en risk att jag ska behöva landa där. Molnen som ligger över plattlandet där vi planerat att landa i utkanten av Moshi börjar dock se oroväckande ut. Kommer det att finnas tillräckligt med luckor bland dem för att kunna se vägen till landningsplatsen? Eller måste jag börja leta efter en alternativ landningsplats?

En spännande och annorlunda slalomåkning mellan molnen börjar, men ändå en rätt rak linje enligt min GPS mot fotbollsplanen vid Mwenge Catholic University. Strax innan landningen ser jag Adrian komma ikapp mig. Han startade efter mig och som den rutinerade Kilimanjaroflygare han är – ensam om att ha gjort det två gånger – hade han inga problem med att komma iväg. Hans skärm är ny och specialdesignad i Tanzanias flaggas färger. Och den flygs, dagen till ära, för första gången.

Vi landar parallellt på den stora fotbollsplanen, med bara några sekunder mellanrum. Mission accomplished! Men vart tog Dirk vägen? Han har inte lika lätt att hitta fram genom molnen. Trots att hans skärm inte har lika bra glidtal som Adrians och min, har inte han heller några problem att passera högt över regnskogen. Väl framme vid molnen över plattlandet blir det dock knepigare. Han tvingas landa i trädgården hos en familj, som säkert än idag berättar för grannar, vänner och bekanta, om hur de plötsligt fick oväntat besök från ovan.

Text och foto: Hans Åberg

wingsofkilimanjaro.com
extremesports.about.com/od/air-sports/fl/Density-Altitude-101.htm



AKTUELL SVENSK RANKING

XC

1. Matts Eliasson	150,2 p
2. Håkan Lindqvist	140,0 p
3. Andreas Jägerhag	131,5 p

AKRO

1. Emil Selin	89,2 p
2. Pål Hammar Rognøy	80,3 p
3. Mikael Kjellman	52,7 p

Landslagsuttagning 2016. Landslaget i XC kommer att tas ut enligt det svenska reglementet, med underlag från WPRS rankingen, den 1 maj 2016. Landslaget i Akro tas ut per ranking den 1 januari 2016.

Ansökan till Swepool 2016. Är du intresserad av tävlingsflygning och vill utveckla dig både som pilot och mentalt? Då ska du ansöka till den svenska elitgruppen Swepool. Du har möjlighet att ansöka till gruppen from 1 november till 13 december. Uttagning sker i slutet av december. Ansökningshandlingar kommer att finnas på paragliding.se

World Air Games. Det är med stor glädje som TK kan berätta att Pål Hammar Rognøy har blivit uttagen till World Air Games i Dubai, 1-13 december. Pål kommer att representera Sverige tillsammans med andra svenska piloter från Flygsportsförbundets olika grenar. Pål kommer att tävla i skärmflyg Akro solo. Till Dubai åker även Pernilla Hammar-Rognøy, som är en av akro-världens nio seniora domare, för att sälla agnarna från vetet.

www.wagdubai.ae

Svenska rekord. Under sensommaren har Svenska Flygsportsförbundet godkänt tre nya svenska rekord i skärmflyg. Stort grattis till alla rekordhållare!

Angivet mål inom Sverige: **105,8 km**

Delas mellan: **Lars-Anders Jonsson, Magnus Eriksson, Stefan Rolén, Hans Gustavsson och Jonas Svedberg.**

Fri distans inom Sverige: **184,5 km**

Stefan Rolén

Fri distans inom Sverige med tre brytpunkter: **188 km**

Stefan Rolén

Sverige Cup 2015 Sverige Cup 2015 är nu avslutad och totalt blev två av fyra deltävlingar godkända; SC Åre i maj och SC Kittelfjäll i juni. I juni sattes också nytt svenskt rekord under tävlingen! 29 piloter deltog och resultatet blev:

1. Lars-Anders Jonsson	1609 p
2. Olov Nydahl	1421 p
3. Hans Gustavsson	1263 p



Pål Hammar Rognøy på SIV-kurs med danskar i Lysebotn.

Varför är så många rädda för att gå SIV-kurs?

SSFF sänkte radikalt kraven för SIV för några år sedan. Det gjorde det avsevärt mycket enklare att bli godkänd på sin kurs. Och också enklare för oss instruktörer att anpassa kursen till piloter med olika erfarenheter och önskemål.

Ändå undviker många att gå en sådan kurs, trots att de har många års erfarenhet och massor av timmar i luften. Men borde inte piloterna själva vilja lära sig att kunna flyga skärmen i olika situationer – oavsett om det är ett krav från SSFF eller inte?

I det nya licenssystemet krävs i princip ingen SIV-kurs. Puh! Så då är man safe, tänker många, eftersom man inte behöver tvinga sej genom en sådan utbildning för att få nästa licensgrad. Om det var ett bra beslut att ändra kraven för SIV får någon annan bedöma, men betyder det att ingen längre behöver gå någon SIV-kurs?

Jag har arrangerat olika former av SIV-kurser i cirka 15 år. Målsättningen är att eleverna ska bli motiverade att komma tillbaka och göra det igen. Och igen. Glädjande nog verkar de flesta instruktörer jobba på det sättet. Med jämn utveckling och flygglädje som främsta prioritet. Men även jag har gått i fällan och ibland blivit lurad av mina elever att de varit redo.

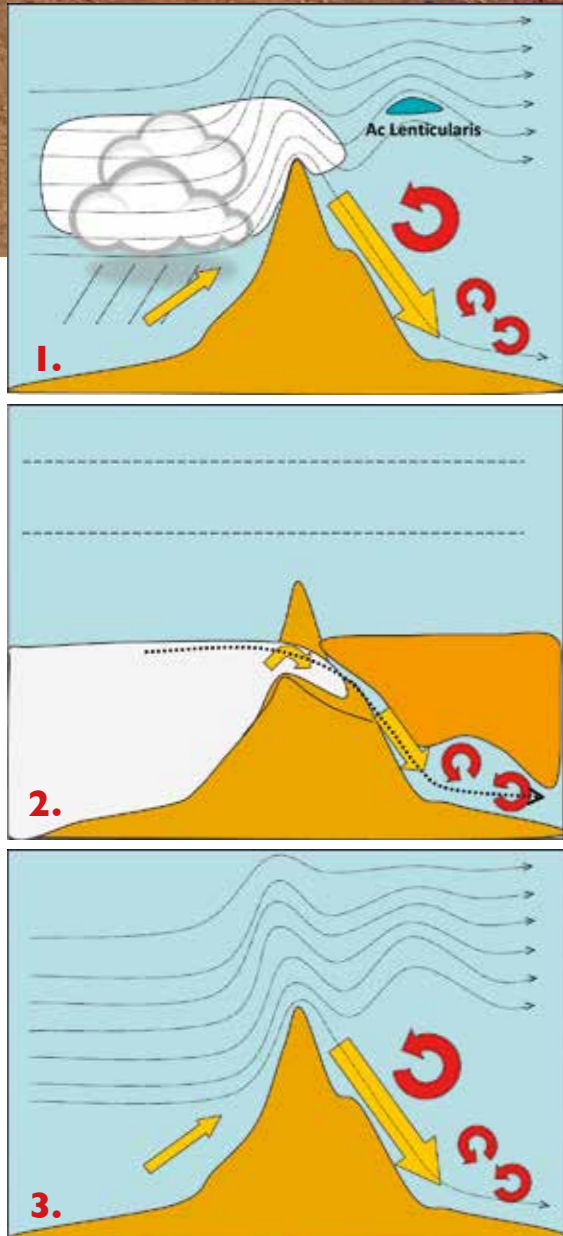
Små steg i taget. Grejen är så här. Jag tycker att man ska gå en SIV-kurs så tidigt i sin flygkarriär som möjligt. Men inte nödvändigtvis en hel SIV-kurs med alla övningar på en gång. Bättre då att ha en ärlig kommunikation med instruktören så att första kursen bara innehåller de övningar som man känner sig redo för. Gå alltså hellre flera kurser än försök hinna med allt på en gång. En bra målsättning kan vara att lära sig hantera inslag och hårda 360 på första kursen. Sedan kan man ge sig på mer avancerade övningar på nästa SIV.

Jag anser också man bör gå SIV-kurser för flera olika instruktörer då det i skärmflygningen sällan finns något facit på vad en korrekt reaktion är i olika situationer. Men några är mer rätt än andra. Det är därför man ska gå SIV-kurs. För att lära sej flyga. Och ännu viktigare – att ha kul!

Och glöm inte att be instruktören om att få lära dig wingovers och SAT när du känner dig redo för det. För suget att flyga mer SIV ökar betydligt om man kan smyga in lite roliga övningar emellanåt. Fråga vem som helst som fått göra sin första SAT som en bonusövning på SIV-kurser.

Jag återkommer med fler övningar och hur man gör dem i nästa nummer av Hypoxia.

Text: Pål Hammar Rognøy



1. Föhn 2. Ytlig Föhn 3. Föhn utan molnbildning

Meteorologi FÖR PILOTER

En av de viktigaste säkerhetsaspekterna vid flygning är att fatta korrekta beslut innan man startar. Därför är felbedömningar av vädret en vanlig orsak till olyckor. Att förutspå väder kräver gedigna kunskaper, men samtidigt vill många lära sig meteorologi utan att det blir alltför vetenskapligt.

I september i år publicerades en ny bok om väder av den schweiziske piloten Roger P. Frey som försöker förklara meteorologins fundamenta och de olika väderfenomenen på ett lättfattligt sätt. Här följer ett utdrag ur boken.

FÖHN. Begreppet Föhn härstammar från det latinska ordet favonius. I antikens Rom var Favonius vindens gud. Förr i tiden benämndes även en varm ökenvind från nordafrika med samma namn.

Idag är Föhn ett samlingsnamn för varm och torr luft som strömmar nerför sluttningar. Fenomenet förekommer på många platser över hela världen. I Alperna är namnet avhängigt beroende på vilken riktning vinden kommer ifrån.

För att en typisk Föhnvind ska bildas krävs stora lufttrycksskillnader. I figuren till höger bildas stora tryckskillnader orsakat av ett lågtryck över England och ett högtryck över Ungern.

Vid tydliga Föhnförhållanden i Alperna brukar det uppstå en tydlig spets på isobareerna. Med anledning av formen brukar den kallas för Föhn-nos. I det här fallet rör det sig om en sydlig Föhn där vinden sveper över Alperna söderifrån.

Fuktig luft från Medelhavet stiger uppför sluttningarna längs de södra Alperna. Luftmassans temperatur sjunker tills daggpunkten nås och moln bildas. På högre höjd så strömmar luften snabbt norrut och sjunker sedan på den norra sidan av Alperna.

När luftmassan sjunker ökar densiteten. Det gör att temperaturen stiger och eventuella moln försvinner. Ibland uppstår därför ett Föhn-hål där det inte finns några moln.

På grund av Alpernas topografi rör sig luftmassorna i höjdd. Vid toppen av dessa rörelser kondenseras vattenångan och bildar lenticularis som är typiska vid Föhn. På bergens läsidor bildas farliga sjunkområden med rotorer och kraftig turbulens.

Piloter bör undvika att flyga när det varnas för Föhn då till synes fina flygdagar plötsligt kan bli extremt turbulenta med vindar på mer än 150 km/t. Där Alperna tar slut har hastigheter på 180 km/h uppmätts med lyft och sjunk på mer än 25 m/s.

Föhn behöver inte alltid generera moln. Tvärtom så bildas det inga moln vid en tredjedel av alla Föhnsituationer. Bara den fullständiga prognosen med vindar och isobarer kan ge indikation på om det finns risk för Föhn.

Fenomenet kan även uppstå vid dagar med svag vind på höjd. Då kallas den för ytlig Föhn. För det krävs en temperatur- och tryckskillnad och en passage som luftmassan kan strömma igenom exempelvis ett bergspass.

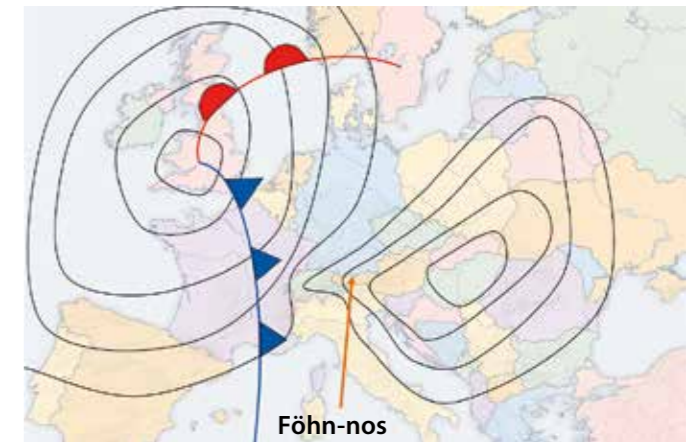
Den här typen av Föhn är svår att känna igen och är därför farlig för piloter. Den tunga kalla luften kan plötsligt strömma över passet och sjunka ner i dalen med mycket turbulens och vindstötter.

TERMODYNAMISK FÖHN-MODELL. I många böcker beskrivs Föhn med att en stigande luftmassa kyls ner på bergets vindsida så fort som moln bildas fuktadiabatiskt med cirka 0.6 °C per hundra meter. På läsidan sjunker luftmassan och temperaturen stiger. Molen kommer att förvinna och temperaturen stiger torradiabatiskt med 1.0 °C per 100 meter. Därefter förklaras att skillnaden på 0.4 °C är orsaken till den högre temperaturen på Föhnens läsidan, den så kallade Föhn-effekten.

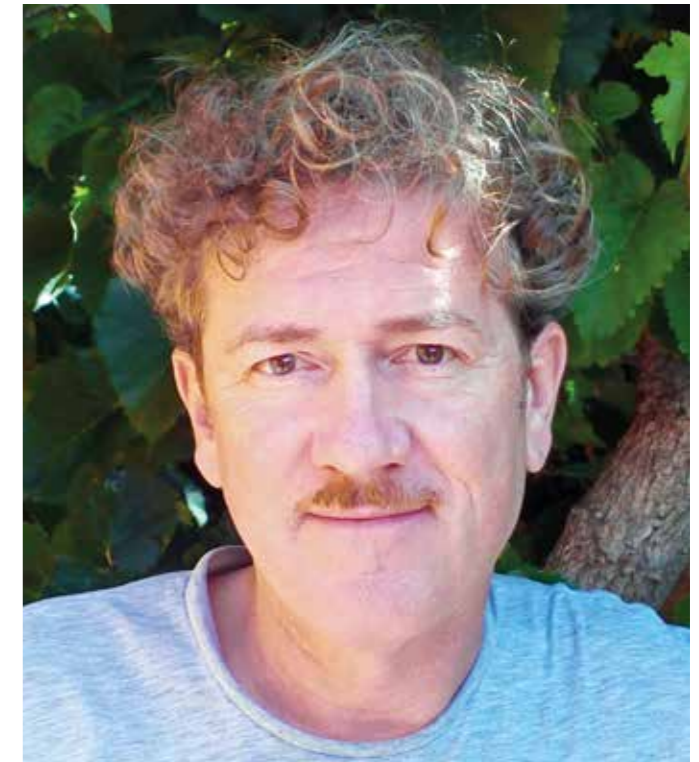
Den här beskrivningen, hur pedagogisk den än är, fungerar dock inte vid alla Föhnsituationer. Som sagt, vid mer än en tredjedel av dem bildas inga moln alls. Då är läsidan varmare ändå trots att det inte har skett en fuktadiabatisk nerkyllning.

Dessutom har det konstaterats att det inte alltid är hela luftmassan på bergets vindsida som är iblandad i Föhnprocessen. Några meteorologer förklarar Föhn-effekten med en modell med flera olika luftmassor från hög höjd som har olika beskafterheter.

Text: Roger P. Frey Översättning: Lars M Falkenström
Fakta granskning: Björn Hårdstedt



Kallfronten över Frankrike förstärker den sydvästliga vinden och bidrar till att en Föhnvind uppstår.



Författaren Roger P. Frey är född i Schweiz och är en av pionjerna inom skärmflygningen. När han började flyga i slutet på åttiotalet hade han det enbart som hobby. 2005 flyttade han till Kanarieöarna och blev senare instruktör. Det var under hans schweiziska instruktörsutbildning som han kom fram till att pedagogiken kring vädret var alltför komplicerad och skrev därför en bok som heter Donnerwetter. Nu har den översatts till engelska under namnet Whether the Weather. Titeln är hämtad från en engelsk dikt.



BOKTIPS

Artikeln är ett utdrag ur: "Whether the weather" för Svenska skärmflygförbundet av Roger P. Frey
Boken finns som pocket och e-bok ISBN 9783739277424
Mer info: www.x-country.eu



Akropiloten Johanna Hamne balanserar på berget Hesteledga i Ulsteinvik, Norge. Foto: Erwin Jager



DUDEK firar 20 år

Nyligen var jag och frugan Lena inbjudna som gäster till Dudeks 20-årsjubileum i Bydgorcz i Polen. Eftersom jag är svensk representant för märket ska jag försöka att berätta om jubileet, även kallat Dudek XX Fiesta, på ett så objektivt sätt som möjligt.

Först på tapeten var en föreläsning om Dudeks utvecklingsarbete på skärmfronten och det som de flesta tillverkare pratar om nu – den så kallade sharknose-profilen.

Sharknose innebär att man placerar skärmens cellöppningar på undersidan av skärmen strax under och bakom den konventionella positionen, ungefär som munnen på en haj. Den nya profilen gör bland annat att den inkommande luften kan strömma opåverkad över framkanten. Det ger en mer kollapsresistent vinge, i synnerhet vid höga hastigheter och förbättrar även glidtalet. Nackdelen är att topphastigheten sänks.

Inom motorflygning blir det därför naturligt att banta ner ytan på skärmarna. Det är anledningen till att Dudeks lite mer avancerade modeller numera tillverkas i ett antal mindre storlekar, vissa så små som femton kvadratmeter.

Dudek satsar på sharknose

Själva idén med sharknose-konceptet var till en början Ozones och de tog även patent på designen. Numera är patentet öppet för vem som helst att använda, bara Ozone får lite cred. På Dudek har man gått så långt att man designar om hela sitt utbud av skärmmodeller efter den nya teknologin. Dessa nya modeller hamnar i en egen XX-serie.

Som instruktör inom skärmflygning har jag flugit många olika modeller med sharknose-profil från flera olika tillverkare och jag vill påstå att konceptet är här för att stanna. Man blir förvånad över

hur bra dessa skärmar flyger. Även skärmar med väldigt liten yta har ett fantastiskt glid.

Även när det gäller selar följer Dudek andra ledande tillverkares linje att konstruera selar med lägre totalvikt och enklare design än tidigare modeller. Nu är det inne med lätta selar och tunga material, som till exempel neoprene, är på väg bort.

Enligt Dudeks två ägare, Piotr Dudek och Wojtek Domanski, expanderar företaget just nu snabbare än vad man hinner med. 120 sömmerskor som arbetar i tvåskift räcker inte. Därför planerar man att bygga en ny fabrik med dubbel kapacitet.

Skärmtestning

Eftermiddagen bjöd på högtrycksbetonat kanonväder med lite vind och perfekta förutsättningar för att testa Dudeks utbud av skärmmodeller. Vi begav oss till ett större gräsfält beläget ett par kilometer från hotellet. Här hade Dudek med hjälp av sina polska samarbetspartners och testpiloter förberett för flygning med ett stort antal paramotorer, trikar och ett tiotal skärmmodeller i flera olika storlekar.

Jag började lugnt med att testa en stor tandemskärm, OrcaXX, med en tandemtrike tillsammans med Lena. Sedan fortsatte jag med lite vassare modeller som NucleonXX 24 och HadronXX 20. Två skärmar med väldigt olika egenskaper. NucleonXX känns lugn, trygg och småsportig medan HadronXX mer påminner om min gamla Snake än den tidigare Hadron.

Min norske kollega Marius testade även en femton kvadratmeters Hadron XX som visade hur den omtalade hajnos-teknologin även får en så liten skärm som denna att flyga fantastiskt bra. Den är varken svårstartad eller har stort sjunk vid landning. Men med ett vingtryck på 8-9 kg/kvm blir den givetvis brutalt dynamisk och svängvillig. Så det är ingen skärm för den breda massan piloter.

Tjuvjaktsbevakning med paramotor

På kvällen blev det dags för middag med Dudeks representanter och samarbetspartners världen över. Vid festen fick vi alla gå fram och presentera oss. Det var en intressant samling människor där alla hade ett gemensamt – passionen till skärmflygning.

Vi fick bland annat höra om spanjoren som startat en skärmflygskola i Thailand och om Eugene som arbetar med ett Wildlife Conservation-projekt i Sydafrika och använder paramotor och skärm för att upptäcka tjuvjägare.

Dudeks partner i Tyskland, Detlef Sasse, berättade om att tyska testorganet DHV har ändrat uppfattning när det gäller motorskärmar med reflex-profil. Numera anser DHV att den typen av skärmar inte är så farliga som man tidigare har hävdat.

Det var många livsöden och många fantastiska människor som vi fick möta. Inte minst brasilianaren Bruno Menescal som, efter flera år som tävlingspilot inom friflygning, träffade en polska och flyttade till Polen och blev testpilot åt Dudek.

Dagen därpå öppnade den "riktiga" XX Fiestan med mer testflygning, uppvisningar, matmarknad, fyrverkerier, spel, disco, teater och en mängd aktiviteter. Den här dagen var alla Dudeks inhemska återförsäljare, anställda och landslagspiloter inbjudna.

Sammantaget var det en helt fantastisk helg som motsvarade alla förväntningar!

Med den här lilla artikeln skulle jag vilja uppmana alla piloter i Sverige att åka ut och träffa andra piloter i andra delar av världen. Trots alla olikheter i form av religion och ideologier är det mycket mer som förenar än skiljer oss piloter åt och det känns verkligen uppräschande att få ta del av andra människors syn på sporten.

Text och foto: Anders Eriksson





Skärmflygningen fredad i Klövbergets naturreservat

Att skärmflygning är en naturnära idrott med liten miljöpåverkan borde vara perfekt i marker med högt naturvärde. Ändå har vi sett flera ilska tvister där "miljöintressen" försökt få bort skärmflygare från naturreservat. Men det finns också exempel på motsatsen. I det nya naturreservatet på Klövberget i Tyresö är skärmflygare välkomna, och kommunen lovar samråda så att ingen påverkan görs som kan förstöra starterna.

Klövberget är Stockholms närmaste berg. Det är ett av de mest populära hangflygställena vintertid i den kuperade sörmlandsterängen, bara en kvart från centrala Stockholm. Berget är också ett populärt klätterberg och har ett av landets största grottsystem.

Det har varit känt en längre tid att Tyresö kommun planerat ett naturreservat på Klövberget. Därför började Fenix Skärmflygklubb bearbeta kommunen redan 2004. Vi ville visa att vi har en kul verksamhet som passar bra i ett naturreservat.

Genom att vara med tidigt i processen kunde vi förhindra att olyckliga formuleringar kom med, t.ex. ett generellt förbud mot flygning som egentligen syftar på helikoptrar och ballonger, vilket har skett på andra håll. Vi såg därför till att vi fanns registrerade som en sakägare i registren för samråd, så vi inte skulle missa något.

Det ena året gick efter det andra utan att något hände, men vi bearbetade regelbundet miljöchefen på kommunen med exempelvis länkar till reportage från flygdagar på berget.

Så en dag i fjol ringde telefonen och miljöchefen berättade att naturreservatet nu var på gång och undrade om vi fortfarande ville vara med i processen. Snabbt satte vi oss in i förslaget till beslut och kunde lättast konstatera att vårt lobbyarbete gett resultat.

Sedan hände en komisk grej. Eftersom vi fick intrycket av att det fanns en utställning på kommunkontoret begav sig två personer från Fenix ut till Bollmora för att ta sig en närmare titt. Men när vi anmälde oss i receptionen, visade det sig att "utställningen" bestod av en A4-pärm med de handlingar som vi redan fått oss tillsända elektroniskt. Det där kändes lite fånigt, så vi kom på att istället utnyttja tillfället att skaka hand med miljöchefen. Och efter att han avslutat ett pågående sammanträde fick vi en trevlig pratstund då vi kunde framföra några mindre synpunkter som vi sedan sammanfattade i ett betänkande.

När beslutet nyligen klubbades hade alla våra synpunkter beaktats och vårt betänkande refererades på ett uppskattande sätt.

Så kontentan av det här är att Klövberget numera är etablerat som ett skärmflygställe även i kommunen och markägarens värld. Det tog elva år av lågintensivt lobbyarbete och vi nådde precis det mål vi satt upp. En lärdom kan vara att alltid ha en bra relation till markägare och att ta nödvändiga kontakter tidigt om man vet att det är förändringar på gång.

Nu väntar vi bara på att viken framför berget ska frysa, så vi får en landning. Den kunde inte ens miljöchefen trolla fram.

Text och foto: Björn Hårdstedt



Emil Selin gör en infinite tumble under Extremsportveko i Voss. Bilden är tagen av Steffen Cherryinger som flyger tandem med Pål Hammar Rogneøy.

Emil Selin

Emil Selin, just nu svenska akrolandslagets bästa pilot!

Klipp ut och spara!



SE UPP för modellflyget!



Mikael Svensson flyger med sin IMAC på Barkarby. Planet väger tolv kilo och motorn är på 50 kubik, vilket motsvarar en mopedmotor. Den här modellen kostar lika mycket som en ny skärm.

Nyligen flög en paramotorpilot över ett modellflygområde vid den gamla flygflottiljen i Tullinge i Stockholm. Piloten ser att det pågår verksamhet på fältet men gör ändå en överflygning, vilket retar upp RC-piloterna på backen. Sedan sätter en ordväxling igång som slutar med att SSFF kontaktas av Svenska modellflygförbundet för att påpeka att VFR även gäller i modellplanens luftrum.

Paramotorpiloterna Jerry Materez och Jesper Franzén har precis startat från Botkyrkabacken i södra Stockholm för att ge sig ut på en eftermiddagstur. Snart närmar de sig den gamla flygflottiljen i Tullinge. Jerry ser att det står människor på marken och vet att det flygs med modeller där. Men han ser inga plan i luften utan fortsätter därför in över området för en överflygning på låg höjd. Medan Jerry fortsätter dröjer sig flygkompisen Jesper kvar på högre höjd utanför området.

Jerry har för avsikt att bara flyga över och vinka lite, men märker snabbt att han inte är välkommen och ser samtidigt att det står någon vid banan som ser ut att göra sitt plan startklart.

Då det finns modellflygplan med *first person view*, där RC-piloten ser via en kamera som sitter monterad i planets cockpit, blir Jerry osäker på om mannen på marken har sett paramotorn flyga in över fältet.



Jetplanet A10 är 3,5 meter långt och har två jetmotorer som tillsammans ger en dragkraft på 30 kg. Med all utrustning kostar modellen cirka 150 000 kronor. A10 har en toppfart på 200 km/h och då den väger 25 kg blir planet en livsfarlig projektil om man kommer i vägen.

Foto: Mikael Hansson

– De verkar skrämda och vinkar åt mig. Jag tänker att han kanske har fpv-goggles på sig och därför kanske inte har sett mig. Därför svänger jag ganska snart av och flyger sedan bort från området längs startbanan för att inte vara i vägen.

En tid senare får Jerry veta på omvägar att modellflygarna blivit väldigt irriterade och därefter kontaktat Skärmflygförbundet för att få en förklaring.

– Självklart förstod jag att jag hade gjort fel, så jag bad om ursäkt. Men att det skulle vara förbjudet att flyga över modellflygområden var inget som jag och mina flygkompisar hade diskuterat innan.

Jetdrivna modeller i 300 km/h

Sedan 2010 arrenderar Tullinge Modellflygare bana 06 och flygning bedrivs vanligen på helgerna. Ordförande i klubben heter Mikael Hansson och han var inte själv på plats när Jerry flög över deras fält, men den beskrivning som han fått via sin klubb är en helt annan.

– När modellflygarna ser paramotorn flyga in på låg höjd så är det ett segelflygplan i luften. Den är inte av den större typen utan väger ungefär tre kilo. Det är uppenbart att paramotorpiloten inte ser den eftersom han inte gör någon undanmanöver. Därför tvingas RC-piloten styra undan sitt plan för att undvika en kollision.

Trots att inget hände anser Mikael att incidenten är att betrakta som allvarlig, eftersom det kunde ha funnits andra och betydligt tyngre plan i luften.

– VFR gäller även för modellflyg! Så i vårt flygområde i Tullinge, som ligger utanför Brommas CTR, kan vi flyga upp till 1500 fot. Så där måste alla ha koll på varandra när fältet är aktivt!

Det kanske kan tyckas att en kollision mellan en paramotor och ett modellflygplan borde vara relativt hanterbart. De mest förekommande planen är inte så tunga utan väger vanligen runt 20 kg. Men regelverket tillåter maxvikter på upp till 250 kg. Dessutom finns det jetdrivna plan som kan komma upp i topphastigheter på nästan 300 km/h. Att hamna i vägen för en sådan projektil vore utan tvekan förödande, konstaterar Mikael.

– Eftersom de kommer så fort genom luften har man all uppmärksamhet på modellen, så då är det är svårt att ha koll på om det finns andra över fältet samtidigt. Därför får bara ett jetplan vara uppe åt gången när vi flyger på Tullinge.

Men det är inte bara paramotorflygare som ibland bryter mot reglerna. En gång kom det in en helikopter och hovrade över oss på låg höjd trots att det råder landningsförbud vid Tullinge. Så vi vore väldigt tacksamma om piloterna tog reda på var vi håller till så att det inte sker några olyckor.

Modellflygare kan man se lite varstans Stockholm, men främst håller de till i Tullinge, Salem och inte minst på Barkarby. Där har de ett gott samarbete med skärmflygklubben Fenix som har ett av sina vinschfält där. Enligt klubbens president, Björn Hårdstedt, är det inget som helst problem att separera de två verksamheterna åt på ett säkert sätt.

– Vi håller till på den södra sidan om startbanan och de är på den norra och använder sig av vår skärmflygsektor som har sitt tak på 1500 fot. Men när vi är där samtidigt så har vi ett avtal att de får flyga upp till 500 fot. Så länge vi skärmflygare håller oss över den höjden kan vi även flyga över på deras sida och hittills har det fungerat hur bra som helst!

Än så länge finns det inga allvarliga olyckor rapporterade mellan modellflyg och skärmflygare. Men i somras krockade en drönare med en skärm i Käseberga och fastnade i linorna.

Så med tanke på olycksriskerna vill SSFF uppmana alla klubbar ute i landet att kontakta de lokala modellflygklubbarna för att kartlägga var RC-piloterna brukar hålla till. Medlemmarna bör informeras om var de kan hitta flygkartor där modellflygarnas områden är inritade och vilka regler som gäller vid flygning i närområdet. Det gäller främst för paramotor men även för skärmflygare, då det är vanligt att modellflygning sker på hang eller i anslutning till vinschfält.

Det finns fyra typer av modellflygning

1. RC-flygning: Allt motorflyg över 500 gram inklusive turbin samt segelflyg utan motor
2. Kastflygning: Ej motoriserade segelflyg med handstart
3. Parkflygning: Eldrivna modeller upp till 500 gram
4. Helikopterhovring: Både el- och bränsle drivna, men endast hovring – ingen normal flygning

Text och bild: Lars M Falkenström



Dags att packa nödisen!

När säsongen börjar ta slut brukar det vara läge att se över utrustningen. Tvätta av selen, kolla skärmen, checka linlängder och packa om nödskrämen. Med tanke på hur sällan man faktiskt använder nödskrämen, så kanske det kan tyckas att det inte är så noga att packa om den. Den är ju oanvänd. Men fukt, veck och en hel säsong inklämd i nödskrämsfickan kan förlänga utvecklingstiden, så det är klokt att åtminstone packa om nödskrämen en gång om året om den inte har utsatts för yttre påverkan. Fast nödskrämsstillverkarnas rekommendation är att det görs var sjätte månad.

Fenix har sin ompackningshelg i september ute i en gymnastiksal i Jakobsberg. Fredrik Angrimer och Tomas Peterson sköter nödskrämspackningen och de som behöver hjälp får boka upp sig i ett schema. När jag besöker dem är det oväntat lugnt eftersom de håller tiden och kunderna löser av varandra allteftersom.

Det är enklare än man tror att packa om en nödskräme och de flesta använder sig av APCO-metoden som är väl beprövad. När man väl fattat principen hur de är konstruerade lär man sig snabbt hur man packar på ett säkert sätt. Men de flesta föredrar nog att få den packad av ett proffs för ett par hundra.

De viktigaste stegen i packningen är luftningen av tyget, så att fukt och veck försvinner. Därefter tar man kammen och kollar så att inga linor är korsade. Sedan viker man ihop skärmen enligt manualen och avslutar med de så kallade APCO-veckan som gör att skärmen öppnar sig på ett mer kontrollerat sätt.

Sedan är det bara att vika skärmen och få ner den i containern och få in linhärvarna i gummisnoddarna. Är man ringrostig är det klokt att provdra en gång för att se att man tänkt rätt. Glöm inte att öppna velcron i selen som håller bridlen. Efter ett år kan kardborren sitta hårt och försvåra ett nödskrämkast.

Både Fredrik och Tomas konstaterar att de nya styrbara nödskrämmarna är väldigt knepiga att packa och att man därför bör lära sig att göra det själv.

Har man nyligen packat om skärmen men ändå vill kolla den, så kan man lufta skärmen genom att ta ut den ur containern och massera den lite och sedan stoppa tillbaka den utan att behöva vika om den helt.

Glöm inte att känna efter med handen var nödskrämshandtaget sitter varje gång när du har startat ut för att göra ett nytt flyg.

Just in case...

Text och foto: Lars M Falkenström



▲ Tomas Peterson är en mycket erfaren nödskrämspackare och här hjälper han Malin Schedwin att få ihop tvätten.

◀ Fredrik Angrimer (till höger) är instruktör och brukar hjälpa till att packa nödskrämmor vid klubbens årliga ompackningsdagar.





"Om jag har tröttnat på att flyga? Knappast!"

Foto: Ejler Andersson

I huvudet på en: **INSTRUKTÖR**

Att flyga är att leva för mig. Jag lämnade min karriär som hotell- och restaurangägare eftersom jag jobbade för mycket och flög för lite. Jag slängde mig istället ut i en liten, i princip obefintlig branch, men det har jag aldrig ångrat.

Skyadventures startade 1990 och ett spännande samarbete inleddes med Christer Eriksson, som var tidigt ute i branschen.

Skyadventures var en av pionjerna för skärmflygningens utveckling i Sverige och vi var tidiga med paramotor. De första motorerna byggde vi 1992 efter att ha testat Grevens trecylindriga Königsmaskin. En härlig tid av nybyggaranda och experimenterande som senare ledde till att SSFF reglerade paramotor. Regelverket bidrog till att paramotor kunde expandera på ett säkrare sätt och att skolningens utformning kunde samordnas inom Sverige.

ÖSTERLEN OCH KÅSEBERGA. Det var enkelt att välja plats för verksamheten efter flera år i Blekinge och i Småland.

Vi ville ha bättre väder och mer naturliga flygmöjligheter och därför föll det sig naturligt att vi valde Kåseberga och Österlen. Jo, det är vackert här. Oerhört vackert. Så den flytten har jag aldrig ångrat. Många skärmflygare har flyttat hit efter oss. En riktig skärmflygar-community har det blivit. Det är jätteskoj. Idag är det Sveriges mesta flygområde.

Men när jag kom till Kåseberga var det troligen första gången en flygskärm vädrade sin luft här och drakflygarna, som var många på den tiden, tittade nyfiket på när vi flög och gav gliringar. Inte så konstigt när glidtalet på den tidens skärmar var 1:3.

Idag är det nästan inga hängflygare kvar. Däremot är antalet besökande skärmflygare större än tidigare. Inte minst från Europa. Kåseberga har blivit ett internationellt flygområde.

Jag gillar fart och var snabb med att introducera speedriding och miniglidare som har blivit populära bland många flygare. De är dessutom en bra kombo om man gillar skidåkning.

Genom åren har det blivit mycket resande världen över med skärmsäcken. Flera av mina favoritställen som Alicante, Wilderness och Bali är idag Skyadventures resmål. Svenskarna är ett resande folk, inte minst skärmflygare. Jag tror att det beror på våra begränsade flygmöjligheter i Sverige. Men vårt eget land erbjuder också många fantastiska resmål, inte minst Norrbotten.

Men, varför vill man flyga och vara i Norrbotten, kanske någon undrar? För mig handlar det om att jag älskar friheten och de flygmöjligheter som erbjuds däruppe. Alla områden som ännu är utforskade både med och utan skärm. Jag har bedrivit skolning under flera år i Norrbotten och det ligger mig mycket varmt om hjärtat på flera sätt. Är man 20-lapp så är man.

KONSTNÄR OCH MOTORCYKLIST. Man kan väl inte bo på Österlen och inte vara konstnär? Jo det kan man, men inte jag och det har nog inget med Österlen att göra. Det är ett behov.

När jag inte flyger är det ateljén som är min tillflyktsort. Skapandet resulterar i abstrakt konst som jag valt att kalla Macklingar. Det är tavlor som ofta innehåller många olika material, så det handlar mycket om balans. Det låter ju flummigt, eller hur? Det är det också – om man inte förstår.

Hoj har jag åkt i hela mitt liv från och till, det är ett måste!

Foto: Ejler Andersson



NAMN: Pierre Rosén
BOR: Kåseberga
ÅLDER: 50
LICENSNUMMER: 41
FAMILJ: Fru och tre barn
**YRKE: Instruktor/
Konstnär/Företagare**
JOBB: Sky Adventures
FLYGIT SEDAN: 1988
FLYGTIMMAR: +4300
BÄSTA FLYGSTÄLLET: Det är humörstyrt för mig

Annars är jag med min härliga familj, kör min HD, fiskar, lyssnar på P1, ägnar mig åt speedflying, skidåkning, går med hunden, letar bärsten eller svamp, bastar, tar en sväng med husbilen, klappar katten, umgås med kufar, skriver, tittar på dokumentärer, går på konstutställningar och lagar mat. Men helst gör jag ingenting, för det är då jag får mest gjort.

SKYADVENTURES IDAG. Under årens lopp har det passerat mycket luft under mina skärmar och det har varit mycket arbete med företaget. Det har gett många underbara härliga minnen men också ledsamma. Min kompanjon Paul Thuresson gick bort efter en tids sjukdom och det var en svår tid.

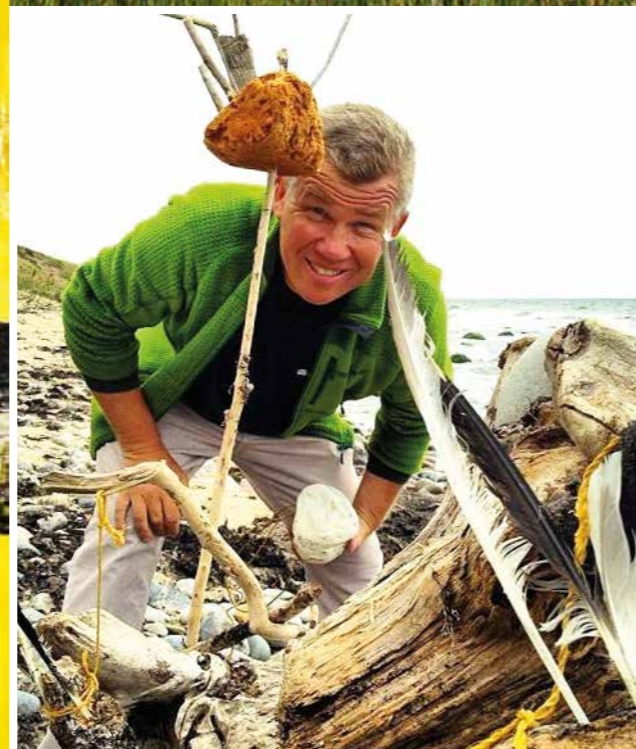
Men arbetet har fortsatt framåt med en ny delägare som heter Christian Westergren och vi har många målsättningar som vi jobbar hårt med just nu. Vi är ett starkt team med tandempiloter och fem bra instruktörer, så vi är bra rustade för att bedriva utbildningsverksamhet och hjälpa en massa härliga människor att lära sig flyga på en alldeles unik plats.

Flyghistoriken på Hammars backar drar sig faktiskt ända tillbaka till 20-talet. Då flög man med handbyggda glidflygplan här.

Vår skärmflyg butik ligger placerad mitt i flygområdet, ett stenkast från hanget och bara fem minuter från paramotorfältet. Så det känns som ett privilegium att få bo och bedriva min verksamhet här.

Utrustningen förbättras hela tiden och säkerheten har ökat. Utbildningarna har blivit bättre och förhoppningsvis har även jag utvecklats med åren. Sannantaget med den tekniska utvecklingen, förbättrade väderprognoser med mera har gjort att förutsättningarna för de svenska skärmflygarna att utöva sin sport har aldrig varit så bra som nu.

Skyadventures fyller 25 år och det känns som det precis startade. Det är med stor nyfikenhet jag ser framtiden an. Om jag har tröttnat på att flyga? Knappast!





Dit vindarna bär

Peter Lütze är en legendar inom hängflygningen och har precis fyllt 70 år. Han bor sedan en tid tillbaka nära Castelluccio i Italien och nu vill Hängflygförbundet uppmärksamma hans stora betydelse för sporten. Peter har därför summerat åren sedan han och de andra hängflygarna samlades på Säve i mitten på 70-talet till nu då han och hans fru precis genomfört en jorden runt-segling. Vinden har alltid varit en viktig del i Peters liv.

DE FÖRSTA ÅREN... Året 1978 var Gwaihir endast ett år ungt, men när jag blev medlem hade klubben redan samlat ett härligt gäng av entusiastiska flygare.

Då visste vi inte riktigt hur man kunde flyga på ett säkert sätt, men prövade oss fram. Swallow-tail vingen var ny och Highway kom med "prestandavingen" Super Scorpion som vi nybörjare beundrade med andakt. Flygställen fanns på Hammar, Dockedal, Hovs Hallar, Lökkens Fyr, Rörtången, Älleberg och Agnesberg. Varje fredag kväll träffades vi i lokalen på Säve flygplats och planerade helgens resa.

Olof och Lena, Peter och Maria, Fritjoff och Anita, Flemming, Birgit, Lassa, Gerry, Rulle, Lennart, Dan och några andra eldsjälarna. Tidigt på lördagsmorgonen gav vi oss av med tält, trangiakök och vingen på taket. Kamratskap, sammanhållning och glädjen att dela med sig och lära av varandra var självklart för oss alla.

Våra flygupplevelser och kvällens samling kring elden när gitarren kom fram blev ett sätt att leva som förde oss samman och gav starka vänskapsband. Många av dem varar än!

Vingarna blev bättre och säkrare efterhand samtidigt som även våra kunskaper växte.

Min första Highway Spectrum blev snart gammalmodig, en tegelsten jämfört med de nya, vassa vingarna som utvecklades. Dubbelsegelvingarna kom, med integrerad x-bom som snart fick flyta fritt. Kompositmaterialen gjorde entré. Snart skulle man ha instrument, fallskärm och integralsele också. Även utlandsresorna blev flera och ihopträngda i en med vingarna överlastad gammal Volvo eller VW-buss åkte vi till Brighton, Swansea, Crickhowel och senare till Goldeck, Larange och Monte Cucco för att flyga crosscountry.

Åren gick och Flemings vinsk förde oss upp till kanske trehundra meter innan triken kom och flygbogseringen förde vår flygning i Sverige till en helt ny nivå.

När jag tagit UL-cert och flygbogserbehörighet behövde GWAIHIR-klubben en trike för att komma igång. Det tog bara en timme på ett entusiastiskt klubbmöte att via medlemslån få ihop de 75.000 kronor som behövdes. Plötsligt blev det möjligt även i vårt platta land att bogsera upp piloter till 700 meter eller mer och släppa vingen i en stabil termikblåsa. Det funkade så bra med flygbogseringen att jag ofta snart var ensam kvar på fältet efter att ha bogserat upp mina kamrater och med spänning inväntade landningsrapporter från alla piloter som givit sig av åt olika håll. För egen del innebar triken att jag fick flyga mycket UL men allt mindre med min vinge. Att få lära ut flygbogsering och se mina kamraters framgångar kompenserade mer än väl den oppoffringen.

LAGLEDARE HÄNGFLYG-VM 1998. Kronan på verket blev när jag blev tillfrågad att leda Sveriges grupp i Hängflyg-VM i Forbes, Australien 1998. Det var en stor utmaning och jag kände ett stort ansvar att göra det bästa av det förtroende jag fått.

Jag reste runt över en månad innan tävlingen skulle börja för att organisera boendet och logistiken och samtidigt passa på att flyga in mig i den nyinköpta Airborne-triken som vi skulle ha till flygbogseringen.

De som mötte mig vid flygplatsen i Sydney några veckor senare var ett gäng duktiga, vildvuxna idealister som bara någon vecka senare skulle växa samman till ett enat lag.

Forbes med sin sommarheta var ohyggligt varmt, ibland över 50 grader. Förhållanden som vi alla var ovana vid. Starka vindar, dust-devils och molnbaser ibland över 4000 meter blev en utmaning utan säkerhetsmarginaler och på gränsen till vad vi klarade av.

I början var vi lite ringrostiga och presterade ibland under vår förmåga. Men för varje dag som gick så förbättrades resultaten och vi hamnade till slut på en hedervärd trettondeplats i stenhård konkurrens med totalt 34 nationer. Men framförallt kände vi alla att vi vunnit som ett lag där alla ställde upp för varandra! Det blev en fin start på det nya seklet där allt var möjligt!

När jag fyllde 50 år insåg jag för första gången att livet inte är oändligt och när Ulla kom in i mitt liv var det tid att prioritera bland de drömmar som var viktigast att förverkliga.



JORDEN RUNT. Men allt har sin början en varm sommardag 40 år tidigare, på stranden i Cattolica, där vår familj brukade tillbringa somrarna. Pappa och jag brottades på stranden. Han lukade svett och sololja. Som minsta killen i min skolklass hade jag fått lära mig att få respekt genom att kunna fälla de stora, stöddiga pojkarna. Denna kunskap kom väl till pass och pappa blev mäktigt förvånad och även lite generad när han kravlade sig upp ur sanden, men det lyste även stolthet ur hans ögon.

Senare på eftermiddagen, när vi tillsammans stod vid vattenbrynet och såg ut över havet som krusades av en svag kvällsbris, la pappa sin arm om mig och vi var tysta länge innan han kramade mig hårt och frågade:

- Skulle du vilja segla jorden runt med mig, bara du och jag?

- Gärna, svarade jag. När ska vi starta?
- Först ska du gå färdigt skolan, sedan åker vi!
Det skulle ta nästan 50 år till innan vi seglade tillsammans, men det visste vi inte då.

Åren radades på varandra, jag flyttade, fick familj och barn, startade firma och jobbade nästan jämnt. Pappa pensionerades och blev äldre.

När Ulla och jag träffades rullade livet på i trygga banor, men vi kände båda två att det måste få finnas mer än det liv som verkade så utstakat, när den stora drömmen om seglingen ännu fanns levande.

- Vill du segla jorden runt med mig, frågade jag henne när vi skumpade fram i min gamla Mitsubishi på Söderleden.

- Kan du segla? Inget vidare! svarade hon.

- Ok, då lär vi oss tillsammans! Det ska väl inte vara så svårt. Jag är ju uppväxt på Skaftö och har gått i Gunnars seglarskola för länge sedan för att lära mig grunderna.

Så blev det och en gråmulen dag sent i juli 2002 kastade vi loss för vårt livs äventyr med Lovina, vår 43 fots stålsloop från hemmahamnen på Hinsholmskilen.

Resan gick över Danmark och Norge, över Nordsjön mot Skottland. Tre spännande dagar och nätter över öppet hav mot Inverness, infarten till Caledonia Canal. Vi lärde oss snabbt att hålla vakt, trimma seglen, navigera, att inte få bommen i huvudet vid revningen och framför allt den viktigaste regeln på en båt: hålla sig kvar ombord!

Med stärkt självförtroende njöt vi av den magiskt vackra kanalfärden, spanade efter Nessi och prövade single malt whisky för första gången. Det skulle bli fler efterhand.

Verkligheten kom ikapp oss utanför Skottland på väg mot Irland i stormväder med en oprövad båt som läckte här och var, där lådornas innehåll täckte golvet och med en ännu mer oprövad besättning.

Natten utanför Malin Haed när ett fiskenät gjorde vår motor obrukbar och med en kust som kom allt närmare blev inte slutet men väl den värsta prövningen på hela resan. Några av våra båtvänner har inte haft samma tur!

Vi såg det som en positiv lärdom, mycket värre kan det ändå inte bli!

MÖTET MED PAPPA. Att berätta om en världsomsegling med alla erfarenheter, möten, upplevelser och lärdomar skulle fylla Hypoxia för några år framöver. Platser som Cartagena, San Blas, Libertad i Ecuador, Cherie i Panama, Galapagos, Gambier i Tuamotos, Nui, Palmerston, Tonga, Minerva Reef, Vanuatu, NZ, Australien, Asien som blev som ett andra hem för oss under tre år. Maldiverna, Chagos, Madagaskar... Alla platser har sin egen spännande historia att berätta och överallt lämnade vi en liten bit kvar av oss själva och tog med oss av möten, vänskap, erfarenheter och upplevelser.

Det som känns viktigt är hur vi förändrades. Hur lite prylar betyder och hur viktigt det är att kunna lita på varandra. I alla väder, sten-trötta nattvakter i hårt väder där sikten slutar vid vindrutan och båten slungas fram i hög sjö. När vi båda undrade – kommer hon att hålla? Klarar vi det här? Att få dela rädsla och glädje, med- och motgång. Att tillsammans få känna den första lukten av land efter en månads översegling, långt innan konturerna reser sig ur horisontens dis.

Och att lära hur lite materiellt välstånd betyder för ett lyckligt liv. Kanske är det tvärtom? När vi ankrade någonstans i Indonesiens övärld paddlade en fiskare ut till oss för att sälja lite av dagens fångst. Vi frågade om han vill ha pengar eller hellre en T-shirt.

- Jag tar gärna t-shirten, för du har ju så stor och dyr båt, så då behöver du säkert alla dina pengar!

En natt ringde pappa från Wien. Efter mammas död året innan hade han blivit väldigt ensam och tappat livsgnistan trots bra hälsa vid 98 års ålder.

- Vill du komma och hälsa på? frågade han. Jag längtar efter dig!
- Klart jag vill! svarade jag.

Tre dagar senare klev jag, stel efter den långa resan, av planet på flygplatsen i Wien och åkte hem till andra våningen på Löfflegasse där pappa bodde.

Den månaden blev den finaste samvaron i vårt liv. För första och enda gången fick vi vara ostörda tillsammans, bara pappa och jag. Utan krav. Jag kammade pappa, rakade honom och hjälpte till att

bada. Klippte hans hår, skötte om hans sår och lagade lite mat åt oss. Pappa hade så mycket på hjärtat och ville prata hela dagen om allt som hänt i hans långa och händelserika liv. Om båda världskrigen han upplevt, flykten till Österrike, om att förlora allt och få börja på nytt med tomma händer. När jag stod med väskan i hand och tårar i ögonen i trapphuset vid avskedet frågade pappa om när jag skulle komma tillbaka.

- Till sommaren om jag kan, men senast nästa jul. Är du här då, pappa?

- Jag skall försöka, men om jag inte klarar det så sitter jag uppe i riggen och seglar med er. Det lovar jag!

Bara två dagar efter att jag återkommit till Nya Zeeland mönstrade pappa på och jag kände ofta hans närvaro under nattvakterna i cockpit när Lovina plöjde sin väg genom ensamt hav.

ATT KASTA LOSS FRÅN VARDAGEN. Det är lätt att fastna i en trygg vardag av arbete, karriär, välstånd, prylar som binder, huslån, fasta vanor som ger en känsla av trygghet.

Näst efter frågorna om vi drabbats av någon svår storm eller pirater kom ofta frågan om hur vi hade råd. Det har vi själva undrat. Med en skeppskassa, som med sparsamhet skulle ha räckt i fyra år, dröjde det tolv år innan vi åter förtöjde i Göteborg 2014.

Hemligheten är att vi nästan varje år åkte hem under orkansäsongen för att arbeta några månader och redan efter en kort tid kunde de pengar vi la undan räcka till ännu ett års segling.

När vi återkommit till Göteborg såldes Lovina för att vi ville prova att ännu en gång lära oss att leva på land. Slå rot, lära ett nytt språk, en ny kultur och flytta till ett varmare land. Någon månad senare gick flyttlasset till vårt nya hem, ett 1600-talshus i Italien med stor cantina. Här bor vi nu i Amandola, i de Sibbelinska bergen, nära Castelluccio och Monte Cucco.

Med ålderns rätt fuskar jag lite och har redan börjat lära mig skärmflyga, för bergen finns ju utanför dörren. Vi reparerar och renoverar, vandrar, får mängder av besök från Sverige och finner vänner i vår närhet.

Havet, framför allt det fria obundna livet, saknar vi ändå ofta. Det hav som vi alla kommer från. Vem vet? Om något år, om längtan efter havet blir för stor seglar vi ut igen. Varje dag är en gåva!

Peter Lütze
Amandola, oktober 2015



B**Posttidning****Returadress**
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

Roadster2

Ozone satsar nu hårt på utveckling för att bli den ledande tillverkaren av Paramotorskärmar. Roadster 2 är nya skärmen med full reflex. Man har använt sig av Ozones Shark Nose profil för att få fram en profil som också ger bra prestanda och fart. Roadster2 är en rolig, säker och förlåtande skärm att flyga. Särskilt mycket utvecklingsarbete har gjorts för att skärmen skall vara enkel att starta - även i vindstilla. Passar för alla typer av piloter, från nybörjare till avancerade. En väldigt bra allround skärm helt enkelt! Roadster 2 är klassad EN B och finns i 4 storlekar.

För mer information:
www.flyozone.com/paramotor/en
www.skysport.se