

# HYPNOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYG TIDNING NR 2/2017



Åhhh... ÅLLEBERG!

HÄNG MED TILL MEDUNO

Dessa jävla brummelhakar...

Johanna i  
SSOΛ





Efter en fin flygdag på Ålleberg blir det kall öl och musik av Andreas Eriksson på väststarten  
Foto: Lars M Falkenström

### Rapport från kansliet

Flygsäsongen är i full gång och kansliet tar emot en ström av elevkort. Alltifrån nybörjare till erfarna piloter uppgraderar sig. Det är väldigt roligt att jobba med detta. Men sedan ca ett år tillbaka har vi märkt av att brev inte kommer fram. Därför är det viktigt att ni tar kopia på det ni postar in till oss. Vi skulle gärna jobba enbart med mejl, men vi har krav från Transportstyrelsen att ha elevkortet i original. Men vi ska stöta på dom i denna fråga.

Har ni skickat in något till kansliet och inte hört av oss – dra er inte för att kontakta oss. Ibland kommer elevkort med rekommenderad post, men då vi periodvis opererar från annan ort kan vi inte hämta ut dessa. Vi ber er därför alltid skicka elevkortet med vanlig brevöversändelse. Glöm dock inte att spara en egen kopia.

Just nu jobbas det intensivt med förberedelser för styrelsens årliga arbetsvecka. Vi har en diger agenda med många spännande saker att diskutera. En av de mest intressanta är uppstart av ett säkerhetsarbete som går under arbetsnamnet "Vision 2025". Det är ett arbete som går parallellt med Allmänflygsäkerhetsrådet hos Transportstyrelsen. Vi återkommer med mer information.

### Licensförnyelse

Vi har just nu 1035 aktiva piloter, det vill säga piloter som löst licensförnyelse för 2017. Utöver det tillkommer 122 take off-kit.

För dig som fått en tidsbegränsad licens med giltighet till 30 juni och ännu inte har kompletterat de saknade flygen måste nu göra uppflyg för en instruktör.

Vi har fått in en del köp av IPPI-licenser (internationell "översättningslicens") där piloten redan har en IPPI-licens. Observera därför att IPPI-licensen inte har någon tidsbegränsning. Den gäller så länge du uppfyller kraven för just den nivån. Du behöver endast beställa en ny licens när du uppfyller och vill ha en ny licensnivå.

För er som ska tävla internationellt så behöver ni FAIs sportlicens. Denna licens måste däremot förnyas årligen. Både IPPI och sportlicensen köper du genom vår webshop. Har du några frågor runt dessa licenser så hör av dig till oss på kansliet.

### Allmänflygsäkerhetsrådet

Arbetet inom rådet går vidare. Som ni läste ovan håller vi på och utarbetar en vision där syftet ska vara att sänka olycksstatistiken till 2025. Inom skärmflyget kommer vi bland annat snegla på det framgångsrika arbetet som Segelflygförbundet genomfört med mycket bra resultat.

### Elevkortet

Vid all form av utbildning så ska elevkortet fyllas i och undertecknas av instruktören. Efter avslutad utbildning postas elevkortet i original in till kansliet för registrering. Tänk på att skicka in elevkortet så snart du är klar. Har det gått alltför lång tid (cirka 6 mån.) sedan instruktören signerat elevkortet kan du komma att få göra om utbildningen. När kansliet fått in ditt elevkort får du ett kursutvärderingsmejl att fylla i. Får vi inget svar på detta mejl så kan vårt system inte utfärda en licensbricka. Har du inte fått ditt kursutvärderingsmejl inom 1-2 veckor efter du postade in ditt elevkort så ska du höra av dig till kansliet. Tyvärr fastnar en del av dessa mejl i era spamfilter så kontrollera gärna det innan du kontaktar kansliet. Glöm inte att ta kopia på ditt elevkort innan du skickar in det.

### Adressändring

Du vet väl att du enkelt kan göra din egen adressändring till förbundet genom att logga in där du loggar flygtid i samband med licensförnyelsen och där göra din adressändring.

Kansliet är mån om att få in uppgifter om ni gör förändringar bland klubbens kontaktpersoner. Det gäller främst ordförande, kassör (och om någon annan än dessa är kontaktperson(er)).

### 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. Det är viktigt att ni hör av er i god tid (3-4 veckor) innan ni behöver dessa. Kontakta kansliet så ordnar vi med försändelsen. Vi har även vår lilla informationsbroschyr "Varför fåglarna kvittrar" som även den går att beställa från kansliet.

Kansliet håller som vanligt öppet under hela sommaren. Telefontider ser du i faktarutan här intill.

Kansliet önskar er alla en underbar sommar! Flyg med omdömme.

HP & Wania  
Pinaitis Fallesen



## Halloj!

Jag trodde aldrig att jag skulle få uppleva det här. Men efter att ha blivit blåst ett flertal gånger har jag och Ålleberg fått ihop det – med råge!

I våras fick jag fullfölja en gammal dröm – att flyga över Visingsö och sedan ansluta i termiken på andra sidan Vättern. Sedan går jag och vinner Sverige Cup. Allt är faktiskt Ållebergs förtjänst!

Å jag är inte ensam om att ha fått flyga högt och långt från denna lilla kulle som har varit segelflygarnas tillhåll sedan början av förra seklet. Ålleberg har blivit ett buzzword (igen), piloter kommer från när och fjärran och det ryktas om fler kommande tävlingar och evenemang i detta fina XC-område. Att den gamla nordstarten på Plantaberget röjts ökar flygmöjligheterna ännu mer. Roligt!

Även Salanda norr om Enköping håller på att etablera sig som ett nytt flygställe, inte minst för motorflyget. Med 1500 meters vinschfält och G-luft kommer det att generera många och långa XC-äventyr i Loggboka. Gunnarns flygplats i Västerbotten levererar också!

Å rekorden fortsätter att hagla! Olov Nydahl har satt nytt deklarerat mål med 170 km från just Gunnarn och Erik "X-Alps" Rehnfelt har gjort en triangel på över 200km. Själv ska jag satsa på att slå personligt rekord och försöka göra en distans över 300km.

Men oavsett hur långt eller kort du flyger – håll koll på utrustningen och ditt flygtrim, så att varenda flygdag i sommar slutar med idel leenden och massor av kall öl.

Vi ses i luften!

Lars M Falkenström  
Redaktör

HYPOXIA

**Redaktör och ansvarig utgivare:** Lars M Falkenström  
**Form:** Annalena Sandgren, Formligen.se  
**Omslagsbild:** Tandemskolning i smörig vind över Ålleberg. Lars Liljegren hangar under ledning av Harald Hultén. Foto Lars M Falkenström

**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:** Jan Dersjö, Ulf Mårtensson, Mattias Rydefjärd, Håkan Lindqvist, David Bengtsson, Stefan Atterlid, Ella Atterlid, Johanna Hamne Fredrik Gustafsson mfl.

**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:** 1450 ex ISSN 1651-6052  
**Tryck:** April 2017, Ljungbergs Tryckeri

Kleven	4
Tävlingskommittén	6
Säkerhet	8
Sommarens flygträffar	10
Ålleberg	11
Mittuppslag	17
I huvudet på en instruktör	20
Jan Dersjö i Meduno	22
Norges Cup i Voss	28
Dune du Pilat	34



# KLEVEN – Inte bara flygning

Östra Vätternbranterna är ett unikt område som sträcker sig från Tenhult i söder upp till Omberg i Östergötland i norr. Den kraftigt kuperade terrängen ligger till grund för dess höga biologiska, kulturhistoriska och estetiska värden. 2012 fick det utmärkelsen biosfärområde av UNESCO. Utmärkelsen innebär att man inte kan avverka träd hur som helst även om man har markägarens godkännande. Det gör det problematiskt att få till bra startplatser för oss skärm- och hängflygare. Kleven upptäcktes 2016 och då började jag, Patrik Gårdmo och Martin Will att bearbeta bonden som äger marken. Vi klappar oss lite på axeln för det har gett utdelning.

2017/02/24 14:55



## SSFFs nya instruktörer kläcks på Kleven

En fredage i april samlas ett gäng blivande instruktörer på Kleven strax norr om Gränna för att under tre dagar läsa in teoridelen av instruktörsutbildningen. Eleverna är Christian de Wilde, Nisse Carlson, Linus Bodén, Simon Wigenstedt, Roger Carlsson, Christian Bengtsson och Mattias Rydefjärd. Kursledare är som vanligt Håkan Polanik. Som "observatörer" deltar också undertecknad, Fille Jonsson och Björn Hårdstedt. Vi är med för att lyssna, svara på eventuella frågor samt för att samla information till att skriva ihop det sista dokumentet som vi saknar i vårt system – Instruktörsutbildningsmanualen. För egen del är jag nyfiken på vad som ingår i våra blivande instruktörers utbildning.

Som kurslokal har vi hyrt in oss hos Gunilla & Roger på Klevens gård, detta fantastiskt fina nya flygställe som de gjort i ordning åt oss piloter. Gunilla serverar oss fika, lunch och middag med supergod hemlagad mat! Här kan även de som kommit långväga ifrån övernatta.

Håkan har ett digert program med både ren teori, gruppdiskussioner och grupparbeten. Dagarna börjar runt åttatiden och håller på fram till 18. Första kvällen pågår ett grupparbete med att ta fram kursplaner ytterligare flera timmar.

Dag två fortsätter på samma sätt, på eftermiddagen får aspiranterna göra en praktisk övning, där jag får agera elev. Den går ut på att med lugna kommandon guida en elev runt en hinderbana där eleven blundar och alltså helt måste förlita sig på instruktörsaspirantens guidning.

Denna första, teoretiska del avslutas sedan på söndagen. När detta skrivs har alla utom två varit nere i Kåseberga och gjort den praktiska delen av kursen. Då övar man med skärmflygelever för att det ska bli så realistiskt som möjligt. Två av aspiranterna kommer att göra sina praktiska moment senare i höst.

USK vill tacka Håkan Polanik som med säker hand lotsar fram dessa våra nya instruktörer! Bara några dagar efter teoridelen har dessutom Björn redan ett första utkast till utbildningsmanual klart!

Text: Ulf Mårtensson, ordförande USK

Det hela började med att vi undrade om det skulle finnas någon möjlighet att säga ner något träd som gav turbulens vid starten. Men markägaren Roger och Ronnie visade sig vara betydligt generösare än så. De sågade ner nästan 40 träd, grävde bort ett stenrös, flyttade ett stängsel och som grädd på moset gjorde de en parkering enbart för oss piloter. Resultatet är att vi har fått en kanonfin start för både skärm- och hängflygare.

På Kleven finns det mer än bara flygning. Gunilla Karlsson driver ett sommarcafé i huset bredvid starten och som flygare kan man även åka dit på ostliga vindar bara för att smaka av hennes fantastiska ostkaka. Boende finns också om man vill övernatta och kommer man med tält, husvagn eller husbil rekommenderar hon sin granne som driver Getingaryds Camping som ligger nere vid landningen.

### SAMARBETET

Eftersom bönderna har fixat så mycket åt oss så kändes det väldigt roligt att vi kunde köra årets instruktörskurs där. Vi aspiranter var lyriska över maten, lokalen och läget trots Håkan Polaniks brutala teoripass ;-)

Hanget är ganska långt, närmare 14 kilometer mellan Kleven och Gyllene Uttern strax söder om Gränna. Hanget bär fint hela vägen men allra bäst vid Brahehus. Ett litet trixigt ställe i vissa vindar kan vara det vi kallar Girabäcken där hanget svänger in strax innan Brahehus, men normalt innebär det inga större problem.

Optimal vindriktning är VNV och landar gör man antingen på starten eller på åkrarna nedanför. Alternativa starter finns vid Brahehus (VNV), Gyllene Uttern (NNV) och vid Gunteryd (NV).

Mer information hittar du på [www.kleven.nu](http://www.kleven.nu)

Flygguiden med alla starter finns på [www.skystreets.se](http://www.skystreets.se)

Getingaryds Camping [www.getingarydscamping.se](http://www.getingarydscamping.se)

Flygguiden med alla starter finns på [www.SkyStreets.se](http://www.SkyStreets.se)

Text: Mattias Rydefjärd



## Håkan Lindqvist blir ny TK

Någon ordförande för tävlingskommittén hittades inte på årsmötet.

Men nu kandiderar den gamla tävlingsräven

Håkan Lindqvist till posten. Både SSFF och TKs förra ordförande Simon Wigenstedt är positiva till förslaget.

Håkan Lindqvist tog sin skärmlicens 1991 och flög sitt första Nordic Open 2005. Hans bästa resultat hittills är en andraplats i South Africa Winelands Pre-PWC 2011. Håkan är just nu rankad fyra i Sverige. Som blivande TK-ordförande har han inte hunnit forma så många planer ännu men det kan bli en del regeländringar. De nuvarande reglerna har formats mycket med avsikt att öka säkerheten inom tävlandet. Men han hoppas kunna hjälpa till att förenkla kraven för tävlingslicenserna i samma anda som övriga licensregler har förenklats.

- Om det går att förenkla reglerna utan att tumma på säkerheten så vore det bra, för jag vill minska hindren så att fler svenskar vill börja tävla.



## Årets piloter 2016

Varje år delar tävlingskommittén ut pris till tävlingspiloter. Årets piloter kommer att belönas med ett presentkort på flygsportsprodukter och dessutom görs en insättning i pilotens namn till Barncancerfonden.

**Årets tjej.** Vinnare är **Johanna Hamne** (Åre) för sin excellenta insats under akro-VM i Annecy, Frankrike. Johanna reste hem som 5:e bästa kvinna och har dessutom imponerat med sin XC-flygning under 2016

**Årets nykomling.** **Johanna Lönngren** tog en 2:a plats i SM i sportklassen samt slog två nya svenska rekord 2016: *deklarerad distans via upp till tre brytpunkter i Portugal 85,8km och fri distans via upp till tre brytpunkter 91,3km*

**Årets rekord.** **Stefan Rolén**, piloten som snart inte längre kräver någon närmare presentation eller motivering – resultaten talar för sig själva: *Fri distans 359 km i Quixada, Brasilien och fri distans via upp till 3 vändpunkter 361,8km i Quixada, Brasilien.*

TK delar dessutom ut prispengar till den pilot som blir först under året med att slå ett svenskt rekord. Under 2016 blev vi bortsänkta med hela sju nya rekord, men vinnaren av prispengarna är **Lars A Jonsson** (Åre) som tog rekord i angivet mål 129,6km. För det belönas han med ett presentkort på flygsportsprodukter och dessutom görs en insättning till Barncancerfonden i pilotens namn. Pristagarna uppmanas att ta kontakt med TK/SSFF för utdelning av priser!



## Ny infoansvarig i Hängflygförbundet

Hängflygpiloten Jan Dersjö är ny sekreterare i Svenska Hängflygförbundet. Han har även utsetts till informationsansvarig. I april hölls förbundets första styrelsemöte med den nya styrelsen och då fördelades de roller inom förbundet som inte fastslogs på årsmötet. De som står för det kontinuerliga arbetet inom förbundet är följande:

**Ordförande/verksamhetschef:** Per Andersson

**Vice ordförande:** Harald Holmström

**Kassör:** Mats Olsson, **Biträdande:** Simon Forslund

**Sekreterare/informationsansvarig/Hypoxia:** Jan Dersjö

**Marknadsföring/rekrytering:** Vakant, Istvan Szatmari stöttar  
**Flygsäkerhetsansvarig/olycksrapportering:** Istvan Szatmari och Simon Forslund

**Utbildningsplaner:** Per Andersson

**Försäkringsansvarig:** Mats Olsson

**Flygchef och tävlingsansvarig:** Tommy Nilsson

**Teknisk chef och ansvarig för verksamhetshandboken:** Harald Holmström

**Samordning av instruktörer och elever samt webb:** Jorgos Billis

**Chefsinstruktör:** Hans Berg

I övrigt sitter Tommy Nilsson med i Säkerhetsrådet som träffar Transportstyrelsen ett par gånger om året för att diskutera aktuella frågor. Han sitter även med i Flygsportförbundets elitgrupp som hanterar fördelning av resurser till de som kan ta EM/VM-medalj. En annan arbetsgrupp inom FSF är Idrottslyftet som representeras av Per Anderson och Simon Forslund. Det pågår även ett projekt med en nano-trike som Tommy Nilsson håller i. Men det behövs fler som engagerar sig i SHF, så styrelsen mottar tacksamt förslag på kandidater.

Alla styrelseprotokoll finns tillgängliga på: <http://81.91.1.84/mediawiki/index.php/Styrelsem%C3%B6ten>. Det går även att klicka sig fram till wikin från Svenska Hängflygförbundets ordinarie hemsida. Här finns allt som rör förbundet och styrelsens arbete.

Det har under våren stormat en del på hängflygets Facebooksida. Jan Dersjö uppmanar därför alla att hålla god ton i diskussionerna och komma ihåg att styrelsens medlemmar är vanliga människor de med. Därför bör man läsa igenom styrelseprotokollen innan anklagande inlägg postas. Men det positiva inom hängflygningen överväger ändå med råge, enligt Jan Dersjö:

- Nu är flygsäsongen i full gång och det flygs både på hemmaplan och utomlands. Flera flygläger har redan genomförts och ryktet säger att alla varit mycket lyckade. Glöm inte att skriva här i Hypoxia och berätta om era äventyr!

## ICARO PANDION



NYA INSTEKSSKÄRMEN TILL EN B.  
UTVECKLAS I SNABB TAKT, MED RÄTT KÄNSLA!

## ICARO KIWI

BLI EXPERT PÅ MARKHANTERING!  
15 M2 REN GLÄDJE - BLI INTE BORTBLÅST!

DEMO-SKÄRM FINNS!

## ICARO GRAVIS

I MITTEN AV EN B - UTMÄRKTA RECENSIONER!  
PERFEKTA VALET FÖR MÅNGA PILOTER!

NYHET 2017!

DEMO-SKÄRMAR FINNS!

Välkommen att handla online dygnet runt eller i vår butik på Järnringen 19 i Partille (Göteborg)

Icaro | Pro-Design | Flymaster | Flytec | Navitar | SPOT  
Hanwag | Crispi | Velodrom | Charly | Weatherflow



[www.rpmsport.net](http://www.rpmsport.net)

Kolla in hemsidan regelbundet för våra erbjudanden & nyheter!!

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/skämpaket 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](http://www.aventyrscenter.se)

äVENTYRS  
CENTER



Murhammarv. 15 i Kareby  
Tel 0303 - 22 26 28



# SÄKERHET

## Dessa jävla brummelhakar...

Med tanke på allt säkerhetstänk inom vår sport är det svårt att förstå varför vi fortfarande använder grejer avsedda för flaggstångslinor när vi kopplar ihop speeden. Förutom att de kan gå isär när man packar upp skärmen och göra speeden obrukbar, så de kan även haka i och fastna så att speeden låser sig i ett mer eller mindre gynnsamt läge. Senast var det en pilot i Göteborg vars brummelhakar fastnade i selen så att skärmen låste sig i full speed – på ena sidan.

För att enkelt kunna koppla isär skärm och sele så var det säkert någon tysk eller fransman i skärmflygningens begynnelse som kom på att brummelhakar kunde användas på ett enkelt sätt. Men de är långt ifrån perfekta och vi är många som upptäckt på start att speedlinorna inte sitter ihopkopplade, samtidigt som det är svårt att fatta hur de kan gå isär av sig själva med den lilla glipan. Men det gör de och i värsta fall upptäcker man det när man redan är i luften.

Beroende på flygförhållanden kanske man man i bästa fall koppla ihop dem i luften eller så får man försöka dra i A-paketen om det blåser på. Fast värre är det om de krockar fast i något så att speeden låser sig i speedat läge. Då blir anfallsvinkeln assymetrisk och man måste börja kompensera med viktstyrning och/eller dra i A-paketen på andra sidan. Det gör att skärmen blir svårare att styra och risken för inslag ökar vilket ytterligare kan förvärra situationen. Att ha en linkap tillgänglig på cockpit kan vara en snabbt sätt att få loss speeden.

För att minska risken för problem med brummelhakarna finns det några olika lösningar. Vissa tejpar dem eller gör en knut med speedlinorna innan man sätter ihop dem. Andra byter ut ena fästet mot en minikarbin och så vidare. Den kanske enklaste och säkraste lösningen är att man helt undviker metalldelar utan sätter ihop dem med en loop och en knut. Är du osäker på hur du ska göra med dina egna speedlinor bör du kontakta en instruktör eller din klubb.

Text: Lars M Falkenström

Foto: Gillis Bengtsson och Fredrik Gustafsson

### Kommentar från Ulf Mårtensson, USK

Inom EHPU, European Hang & Paragliding Union är man tveksam till brummelhakar. Jag kollade med mina kollegor där och flera av de säkerhetsansvariga i bl.a. Norge, England, Holland och Österrike är tveksamma till användandet av denna "öppna" koppling mellan speed och skärm. I Norge misstänker man att en dödsolycka i Indien kan vara orsakad av att en lina fastnade i en brummelhake. Dave från BHPA i England påpekar att en bra brummelhake har en maximal öppning på 0,5 mm, helst ännu mindre. I Gillis fall så har haken som sitter i skärmen (777 King) betydligt större öppning. Detta bör påpekas för tillverkaren vilket vi från EHPU kommer att göra.

När Gillis Bengtsson från Göteborg släpper upp speeden lite för snabbt fastnar en av brummelhakarna i selen så att hans vassa tävlingsskärm låser sig i full speed på ena sidan. Han lyckas dock viktstyra emot och kan landa säkert på stranden.  
Foto: Gillis Bengtsson



Med en enkel loop och en knut kan du ta bort brummelhakarna och ändå alltid vara säker på att speeden fungerar.  
Foto: Fredrik Gustafsson



Brummelhakarna från Gillis utrustning, skärmen från Triple-Seven (777) och selen från Gin. Notera den stora skillnaden i öppningsmått! Det var haken från 777 som fastnade i selen.

En fläkt skapar en luftström in genom luftintaget för att simulera en realistisk flygsituation. Mätinstrument visar tryckökningen som krävs för att en airbag ska fungera. Tryckskillnaden är stor mellan en fungerande och en defekt airbag. Den här testmetoden utvecklas nu vidare av företaget Asagiri utanför Montreux.



## RYGGSKYDDSVARNING

Olyckligtvis finns det ryggskydd som av åldersskäl inte längre håller vad de lovar, i värsta fall ger de inget skydd alls. Redan förra året rapporterade SHV, det schweiziska hängflygförbundet, om åldersstigna skydd med markant lägre skyddsförmåga. Det finns ett antal orsaker till det och vanligtvis handlar det om deformerad plast vid luftintagen som försämrar luftflödet, porositet, öppna dragkedjor, trasiga sömmar och att luftkanaler blockerats.

I vissa fall kan problemen begränsas genom korrekt handhavande, men det räcker inte alltid med det. Vid inspektion har det visat sig att vissa airbags haft så hög porositet att de visserligen gått att fylla men att luften sipprat ut under tiden så att det inte blivit något tryck alls. Naturligtvis har en sådan airbag slutat fungera. Ägarna till dessa selar var dock inte medvetna om problemet eftersom det är svårt att upptäcka med blotta ögat.

Tillverkarna å andra sidan hävdade att selarna var gamla och att en av dem var rejält sliten. De motsatte sig därför en säkerhetsrapport med hänvisning till liknande problem med andra fabrikat.

Då det är svårt att dra några tydliga slutsatser när det gäller äldre utrustningar och det ännu inte finns några standardiserade sätt att kontrollera airbags, så vill SHV ändå ge en rekommendation:

- Trots att utrustningen tagits väl omhand kan passiva skydd successivt förlora sin förmåga att skydda piloten.
- Airbags med porositetsproblem är svåra att upptäcka med blotta ögat, då trots att de är fyllda ändå bara ger lite eller inget skydd alls på grund av för lågt innertryck.

- Kontrollera din sele regelbundet, helst i samband med din ordinarie skärmbesiktning vartannat år.
- Om inte airbagen fylls som den ska, finns inte längre någon garanti för att den fungerar och bör därför inspekteras genast.
- Ibland är det medpiloter som upptäcker problemet med dåligt fyllda airbags först, så därför bör man kolla varandras utrustning, företrädesvis i samband med landning.
- Packa och förvara din sele på ett korrekt sätt
- Även skumskydd kan förlora sina skyddande egen-skaper om de förvaras hårt packade under lång tid. De är dock enklare att byta ut.

Den här rekommendationerna håller dock inte över tid. Därför arbetar SHV med att revidera texten i WG6/EN 1651 som reglerar selar. Manualen ska numera även inkludera det serviceintervall som tillverkaren rekommenderar.

Därtill ska reglerna även definiera funktionstest för de olika skydden med de normvärden som tillverkaren tillåter samt även den livslängd som utrustningen beräknas ha och som kan förlängas om testresultaten är goda.

Under tiden har problemet med läckande airbags redan fått tillverkare och inspektörer att börja ta fram egna testmetoder. Det är dock ingen lätt uppgift med tanke på de många fabrikat och designer som finns. Men hur som helst är det ändå ett steg i rätt riktning om även de enklaste kontrollerna kan påvisa brister med skyddsutrustningen.

Text: Beni Stocker/SHV Foto: Eric Laforge  
Översättning & bearbetning: Lars M Falkenström

# SALA SKYFUN 18-20 AUG



**SALA SKÄRMFLYGKLUBB** arrangerar en flygträff för alla skärmflygare nu i sommar. Från fredag 18/8 kl. 18 till söndag 20/8 kl. 15 håller eventet på och då finns det möjlighet för nära och kära att prova på olika former av flygning till reducerade priser. Bland annat erbjuds paramotortandem, friflygtandem, tandemvinge, UL-plan och gyrokopter.

Det kommer finnas möjlighet till camping på fältet och även försäljning av mat och dryck. Lördagen avslutas med grillfest.

Återförsäljare från de Wilde Aer med SOL-produkter samt Redout med Nirvana och MacPara kommer att vara representerade. Dessutom kommer det att finnas möjlighet att testa eWinch.

Kontaktperson är **Christian de Wilde** som nås på **072-2524223** eller **info@dewildeaer.se**.

Kolla även Facebookgruppen Sala Skärmflygklubb Silverflygarna!

# Sommarens flygträffar!



SFG bjuder in till Paramotorträff  
Lördagen 15 juli klockan 16:00  
på Falköpings flygplats.  
Förtäring och trevlig samvaro  
utlovas! För mer info  
0704-446472.



## Samverkansmöte OM ÅLLEBERG

**Segelflyget, genom förbundschefen Henrik Svensson, bjuder in alla flygsporter som flyger på Ålleberg till ett möte den 20 maj för att utbyta information, ideer samt att diskutera om framtiden. Det kom representanter från segelflyget, segelflygets veteransällskap, flygmuseet, modellflyget samt SSFF. Skärmflygarna representerades av undertecknad, Eva Mac Lachlan och Simon Wigenstedt.**

Först fick vi en presentation om verksamheten och Henrik berättade att segelflyget i princip äger rubbet uppe på Ålleberg; restaurangen, stugorna, marken och vägen.

Man går idag med en rätt stor förlust och försöker få Falköpings kommun och Länsstyrelsen att stötta verksamheten i en större utsträckning. Där kan kanske vi skärmflygare kan bidra genom att vi visar upp vår stora verksamhet både på berget och i media.

Generellt så fungerar verksamheten väldigt bra oss flygare emellan enligt Henrik och det var vi alla ense om.

Det som vi skärmflygare ska tänka på är följande:

- Vid flygning på oststarten bör man inte flyga i den norra änden av hanget till vänster från starten sett, då bogsering av segelflyg kommer rakt över denna del.
- Passage över flygfältet ska ske på minst 200 meter över fältet.
- Vid upphämtning av piloter nere vid landningen på västsidan ska man undvika att parkera på vägen eller på mötesplatsen. Ställ bilen vid hängflygarnas hangar eller på fältet.

- Parkering är inte tillåten inne på området vid väststarten.
- Modellflygarna vill att vi uppmärksammar dem på när vi är på väg att topplanda, till exempel genom att ropa "JAG LANDAR" eller att någon pilot på marken säger till.

Uppdaterade informationstavlor kommer att sättas upp på respektive start.

Låsta bommar kommer att sättas upp på grund av upprepade stölder i restaurangen och buskörning på området nattetid. Nyckel kommer att kunna hämtas i restaurangen om man har något tungt att transportera, till exempel hängglidare. Men ställ då bilen utanför på den vanliga parkeringen.

Framgent kommer man eventuellt att börja vinscha upp segelflyg igen. Då kommer de att flyga över väststarten och då behöver vi ha ett system för att kunna varna skärmflygarna. Vi återkommer om detta. En nyhet som kommer att påverka XC-flygningen är att under 2018 kommer troligen att upprättas ett luftrum över Skövde (TIA). Mer information det senare.

Vi beslutade att bilda ett gemensamt brukarråd med representanter för alla flygsporter för att dela information med varandra.

Tänk på att området är ett naturreservat, var varsam med naturen.

Text: Ulf Mårtensson

**Better focus on your instruments**

Velodrom sport glasses are your perfect flying companion. They protect your eyes and enhance your vision big time. And when your near vision is flagging, when the text and maps on your instruments become small and blurred, our yellow or brown bifocal lenses (with power lens in lower part of your view) make navigating fun again. You will once again see both landscape and your instruments clearly.

You can find us at paragliding centres around the world. Visit [www.velodrom.com](http://www.velodrom.com) for a guide to your nearest dealer or favourite webshop, or order directly from us.

Our bestsellers:  
Daytona  
Hector

**Velodrom**  
SPORTS EYEWEAR FROM SWEDEN SINCE 1988



Foto: Anna Hadders



Foto: Anna Hadders



SSFs ordförande Fille Jonsson och Åke Kindblad knappar in koordinaterna för dagens task.

# SVERIGE CUP ÅLLEBERG



Foto: Anna Hadders

**När inbjudan kommer om SC i Ålleberg så känner i alla fall jag inte någon större entusiasm. Facit för vädret i samband med Sverige Cup är inte imponerande och lägg därtill backglidningsbacken utanför Falköping – det var ingen risk för slagsmål om platserna. Men skam den som ger sig. Simon Wigenstedt axlade uppdraget som meet director galant och lyckades även övertala vädret att bjuda på hela två tasks – det är smått fantastiskt när det handlar om Sverige Cup.**

Sent omsider bestämmer jag och Tor oss för att åka ner när prognosen visar sig löva åtminstone någon task. Fyra timmar skärmflygsnack och några rullkorvar senare checkar vi in på Ållebergs camping. Det finns gott om plats och vi får varsitt rum för 300 kronor natten. Senare ansluter sig även Håkan Lindqvist och hamnar i baracken bredvid. Trots det hävdar Tor att han hört oss bägge snarka.

Efter en enkel frukost är det briefing och Simon går igenom upplägget. Fortfarande känns det som en vanlig tävling – fast på svenska. Väder och luftrum går igenom och Simon känns trygg i rollen som tävlingsledare. Dessvärre är Ålleberg omgärdat av luftrum, men segelflygarna öppnar dörren för oss och vi får fri luft. Härligt!

På taskbriefingen håller tävlingskänslan i sig. Ingen lyssnar på MDn utan plippar med instrumenten istället. Sedan kommer frågorna på det som Simon redan pratat om. Dagens task är en enkel bana på 65 km med ett motvindsben på slutet. Det känns lite ovant att knappa in alla uppgifter, men sedan lossnar det. Dessvärre går det lite för snabbt så jag missar en viktig detalj.

**STARTEN PÅ ÅLLEBERG** är relativt stor, men med den låga fallhöjden måste man komma upp på första försöket. Annars blir det en backglidning. Men vinden ligger på och termiken börjar bli cyklisk. Ingen vill ju starta först, men jag kommer faktiskt iväg som en av de första och det går att hålla sig kvar. Men det är byig och många har svårt att få ordning på skärmen. Jag har länge använt A&C-tekniken och det är nästan en förutsättning en sådan här dag. Glädjande nog fungerar det nästan lika bra med en tvålinorsskärm. Jag återkommer i slutet hur man kan träna på skärmhantering utan att använda bromsarna.

Den erfarna tävlingspiloten Tor Jansson förbereder sig för start.





Vi som har kommit upp lite har nu järnkoll på varandra, varenda liten höjdmeter är viktig och så fort någon hittar lyft blir det full speed ditåt. Till slut är vi faktiskt ett gaggel. Det är inte många gånger jag har kurvat hop med andra piloter i Sverige, så det är en fantastisk upplevelse. Molnbasen är inte särskilt hög, men snart lämnar vi startcirkeln mot första turnpoint.

Direkt hamnar jag lågt och chansar på att första byn ger lyft. Det är svagt, men jag följer järnvägen och pipet håller i sig. Framför mig ligger ett tiotal skärmar som också kämpar. Snart tar termiken fart och jag börjar få lite höjd. Tillsammans med Simon Wigenstedt och Rasmus Persson kurvar vi med vinden mot turnpointen. Nu upptäcker jag att Flymastern inte startat – pilen pekar fortfarande mot starten. Nu blir jag osäker om jag missat starten och funderar på om jag flugit en annan väg än Simon och Rasmus. Men det kan jag inte ha gjort, så något annat måste vara fel. Men min backup-Garmin fungerar, så jag följer den istället. Irriterande.

Nu skiljs vi åt och jag är lite förbryllad eftersom Simon och Rasmus väljer en nordligare väg redan innan punkten. Men då kommer jag på att den har en radie på 3 kilometer som jag missat – jag tog den på 400 meter. Så då är man själv då igen – som vanligt.

**MEN BLÅSORNA ÄR STARKA** och jag kan ana målet vid horisonten medan cirrusmoln tättnar i fjärran. Det är många kalhyggen och få vägar så jag kurvar i allt jag hittar. Jag ser inga andra piloter utan försöker bara hålla linjen och gör en low save och kommer upp i molnbas runt 1600 meter innan det börjar bli svagt. Nu försvinner solen helt och motvinden ökar. Jag trycker mer än halv speed med stor respekt eftersom det är mina första timmar i en tvålinorsskärm. Men trots att det är turbulent känns Zenon stabil och jag tuggar mig fram så sakteliga. Jag hittar några oväntade lyft och börjar ana att jag faktiskt kommer att kunna ta mig i mål. Men då ökar vinden och trycker ner mig fyra kilometer före mål. Det blir

en spännande landning där jag halvspinner skärmen för att slippa landa i ett hygge. Surt att landa så nära mål, men känner ändå att jag flugit väldigt bra i det dåliga vädret. Så jag meddelar via Facebook var jag landat några kilometer kort innan mål och börjar packa. Det dröjer inte länge förrän Tor svarar att han flugit fem mil förbi mål. Då blir jag lite ledsen i ögat och tror att jag valt helt fel väg och de andra flygit om mig på något oförklarligt sätt. Dessutom har solen börjat skina igen, som ger ytterligare vatten på min grottekvavn. Men en stund senare meddelar Tor att han bara skojar och att han bombat långt tidigare. Då känns det bättre igen.)

Tävlingskänslan håller i sig när Andreas Eriksson dyker upp med retrievebilen och en mängd glada piloter – inte minst norsken Lars Store som kommer in som tvåa under dagens task. Först då ser jag att jag lagt in fel starttid i Flymastern, som gjorde att den aldrig gått igång.

Torsdagkvällen bjuder på fint väder och det blir grillning och musik av Andreas Eriksson som inte bara flyger bra – han kan hantera gitarren som värsta proffset också!

**FREDAGENS PROGNOIS VAR LITE** blåsigare och RASPen är lite mer tveksam om dagens kvalitet. Återigen fylls starten med förväntansfulla piloter och plippande instrument. Tasken är betydligt kortare, bara drygt 40 kilometer i medvind men den skulle visa sig bli svår.

Det stora problemet visar sig vara startvinden som är för hård. De som inte är vana hårdvindsstartare får det svårt och många bombar utan att komma upp. Själv kommer jag iväg direkt att och guppar runt i byig vind och trasig termik. Första gagglet splittras efter ett tag och vi sjunker tillbaka till hanget. Men sedan kommer jag, Anna Hadders och Christer Lundh upp och kan kurva tillsammans ända till molnbas på runt tusen meter. När det är dags och dra satsar jag på det närmsta molnet i sidvind. Men det visar sig vara ett misstag,

Luften var full med gropar så en av piloterna satte sig i ett träd och fick invänta räddningstjänsten för att komma ner. Som vanligt när inget förutom prestigen är skadad så är kameran det viktigaste verktyget i dessa sammanhang. Den drabbade skärmflygaren Åke Kindblad från Frisksportarna vill dock vara anonym eftersom det är ett Natura 2000-område. Hypoxia hoppas därför att ingen känner igen honom.



då Christer och Anna går med vinden och kan ta sig nästan i mål. Anna Hadders vinner tasken men poängen blir låg eftersom vi bara var tre som lämnade startcirkeln. Jag kommer drygt en mil och lyckas landa i riksdagsledamoten Hannah Wighs trädgård. Hon visar sig vara en trevlig person och erbjuder skjuts tillbaka till starten. Perfekt! Eftersom en smålänning parkerat skärmen i ett träd vid starten hade fönstret förlängts. Så jag gör två starter till men bombar som sten. Även om Ålleberg bara är 75 meter högt, så är det en utmaning att gå tillbaka upp till starten med säcken på ryggen. Puh!

Lördagens väder är inget att hoppas på så det blir grillning och en hel del ölrickning ackompanjerat av Andreas Eriksson och vacker utsikt över Falbygden.

Nästa dag är det prisutdelning och jag får motta pris för min första förstaplats i tävlings-sammanhang. Riktigt kul! Å föhoppningvis blir det tävling här igen nästa år också – nu när jag och Ålleberg är kompisar igen.)

Text: Lars M Falkenström



TAKE CARE  
SURVIVE  
TAKE CARE  
SURVIVE

TAKE CARE  
SURVIVE  
TAKE CARE  
SURVIVE

## Gå en SIV-kurs och få 1000 kronor!

TK har valt att satsa på ökad pilotsäkerhet under 2017. Förhoppning är att detta ska uppmuntra fler piloter till att gå en SIV-kurs. Med en nyligen genomgången SIV kommer fler piloter att känna sig tryggare i skärmen eftersom det ger ökad möjlighet att agera rätt när det oförutsedda inträffar. Övning ger färdighet!

För att ha chansen att få bidraget på 1000 kr genomför du en SIV, tar en kopia på kursintyget och skriver en kostnadsräkning med person- och kontaktuppgifter som du sedan skickar in till förbundet. Kostnadsräkningen ska vara SSFF tillhanda senast 31 oktober 2017. Först till kvarn gäller då max 30 bidrag betalas ut under 2017. Piloter med Comp 1 och 2 ges förtur vid behov.



**NYÖPPNAD**  
SKÄRMFLYGÅTERFÖRSÄLJARE  
OCH FLYGSKOLA

### Vår kunskap

Vi på de Wilde Aer har hållit på med skärmflygning 2007. Vi har provat många av marknadens ledande märken och har god kunskap om våra och andra tillverkarens produkter. Vi jobbar ständigt för att du som kund ska bli nöjd.



**Sycross One**  
LTF / EN-B  
25 000:-

**XLight 2**  
"Compiton"  
8 900:-



### Bra att veta

Alla våra leveranser är fraktfria. Leveranstid ca 4-5 veckor. Du har möjlighet att designa din egen skärm. Ta kontakt med oss så får du veta mer.

Tel: 072-252 42 23 Mail: info@dewildeaer.se

www.dewildeaer.se



Pierre Rosén varvar sin Air Conception över Skånevägen  
Foto: David Bengtsson

# I huvudet på en: **INSTRUKTÖR**

## Stefan Atterlid



**NAMN:** Stefan Atterlid  
**BOR:** Sälen (Öland på sommaren)  
**ÅLDER:** 47  
**FAMILJ:** Fru och två snart vuxna barn  
**KOMPETENSER:** Skidlärare, skärmflygsinstruktör och utbildad sommelier  
**AKTIV:** I styrelsen för Svenska Skidlärföreningen  
**FLUGIT SEDAN:** 1993  
**FLYGTIMMAR:** Strax över 2 000 tim



### IT'S ALL ABOUT THE GOOD DAYS!

Jag är en 47-årig skåning som bott merparten av mitt liv i Sälen där jag mestadels har jobbat med skidåkning i olika former. Hit kom jag 1989 för att arbeta som skidlärare och redan då är siktet inställt på att ta Svensk Skidlärexamen vilket jag gör 1992. Med en sådan examen i bagaget finns det stora möjligheter till utlandsjobb. För min del styr kosan till Nya Zeeland och under ett skidlärarjobb där redan följande år föds mitt intresse för skärmflygning. I dag är jag den ende i Sverige som är både examinerad skidlärare samt skärmflygsinstruktör. Därtill är jag kanske den ende i världen som dessutom är utbildad sommelier.

Efter att jag under 20 års tid arbetat med skidskolor och skidlärarytbildningar samt i olika ledarpositioner inom svensk vinterturism, bland annat som Destinationschef för Tandådalen/Hundfjället, Utbildningsansvarig för Sveriges Professionella skidskolor samt SLAO, Svenska skidanläggningsorganisation, är det dags att ta ännu ett kliv. Ett kliv där den egna skidåkningen och skärmflygningen får betydligt mer utrymme. Det blir dags att dra ner på skrivbordsarbetet och plocka russin ur kakan.

Under många år är skärmflygandet bara en hobby. Men för ett gäng år sedan börjar jag även jobba en del med skärmflygning och utbildar mig till instruktör. I flera år jobbar jag sedan på resor och som instruktör för Pierre Rosén på Skyadventures.

För några år sedan köpte jag in mig i Lammet & Grisens restauranger, som är två av Sveriges mest kända krogar. Den ena i Sälen och den andra på Öland. Tillsammans med gänget på Lammet & Grisen växer mitt intresse för mat och vin och jag börjar utbilda mig till sommelier. Samtidigt skapas mer utrymme för skidåkning och skärmflygning, samt för mat och vin! Alltså mer utrymme för "the good days"!

Familjen är fast bosatt i Sälen, men bor och jobbar på Öland under sommaren. Det innebär att vi återigen blivit "glada säsongare", vilket passar oss väldigt bra! Vi får det bästa av två världar, sommar vid havet och resten av året i fjällen!

I samma veva som jag köpte in mig i Lammet & Grisen, där jag även jobbar aktivt, drog jag i gång SKI and SKY, som i dagsläget arrangerar resor till Kroatien, Portugal och Sälen. Min filosofi är att alltid resa med små grupper och till ställen som bjuder på variation och upplevelser även utanför flygningen och skidåkningen. Världen är stor så resmålen och utbudet kommer att variera. Det finns många fina flyg- och skidställen runtom i världen som är värda att kika närmare på! Skärmflygningen och skidåkningen kommer inte att vara någon huvudsysselsättning, men är en både rolig, spännande och viktig del i min arbetsmix.

Utöver resor guidar jag då och då gästande skärmflygare i Sälen och ordnar bergs- och hangbehörigheter, samt P1 och P2 utbildningar. Vintertid jobbar jag även med skidlärarytbildningar.

För egen del gillar jag alla typer av flygning; hang, termik, konvergens, hike & fly, miniglidare och speedriding. Men visst, jag har en förkärlek till att flyga småskärmar. Vintertid blir det gärna speedriding på skidor. Tidig höst bjuder Sälen på många fina hike & fly-turer, vilket också tillhör favoriterna. Under vintern skärmflyger jag så ofta vädret tillåter och det brukar i snitt bli två flygpass i veckan. Att flyga i Sälen är både enkelt och roligt och funkar året om! Förutom Sälen tillhör norra Kroatien och Istrien just nu mina favoritflygställen.

Foto: Ella Atterlid

## Hängflygpiloten Jan Dersjö utmanar eliten i Meduno

Jag har funderat på att prova på att tävla en längre tid och när jag under våren fick nys om att Thomas Hylander och Tommy Nilsson skulle åka på tävling i Italien i slutet av april hängde jag på. Resan startade hemifrån Eskilstuna klockan nio på lördagsmorgonen och mötte upp Thomas och Tommy på flygfältet i Skånes Fagerhult efter lunch. Totalt 26 timmar senare var vi på plats i Meduno. Hängflygresorna brukar innebära nattkörning i skift där man turas om att sova så gott det går i bilen. Här kan jag väl direkt avslöja att jag är lite avis på skärmflygarna som kan ta flyget ner i Europa utan en massa krångel.

Meduno är ett flygställe som länge varit lite i skuggan av Bassano del Grappa och Feltre, men som man nu ville pusha lite för. Nästa år går för-VM här och året efter kommer VM i hängflyg att arrangeras här. Meduno ligger precis på gränsen mellan alperna och det italienska plattlandet, ganska nära Slovenien. Rätt fränt att stå på starten och titta ut över slätten, och när man sedan vänder på sig ser man bara en massa höga vassa berg så långt ögat når.

Thomas och Tommy är skeptiska till att vi ska få flyga första dagen, men jag är en obotlig optimist och lyckas övertyga dem. Väl uppe på starten är det svinkallt och min flyglust avtar dramatiskt, men de andra påpekar att det var jag som prompt ville flyga första dagen så det är inget att välja på. Jag kollar lite på skärmflygarna var det verkar lyfta och sedan sticker jag åt vänster direkt efter starten. Jag har väldigt svårt att komma upp över starten och efter tjugo minuter står jag på backen igen medan de andra seglar omkring uppe över starten. Surt.



**PÅ MÅNDAGEN HÄNDER** samma sak igen. Nu är jag dock lite mer på hugget och får lift med en schweizare upp till starten igen och den här gången svänger jag till höger direkt efter starten och nu kommer jag upp ordentligt. Skön revansch med ett tvåtimmars-flyg, sitter som en smäck! Det är inte så mycket hängflygare i luften, men desto fler skärmflygare. Stället passar bägge typerna av flygning bra och det är egentligen bara på landningen det kan vara lite trångt. Där är det fint ordnat med pub och det går en shuttle till toppen med jämna mellanrum. Det finns även möjlighet att campa vid flygcentret, men Tommy hade hittat ett väldigt fint boende åt oss inne i byn. 214 Euro per person för åtta nätter inklusive frukost och kaffemaskin gör att vi skippar nomadlivet i tält den här gången. Undrar just om man börjar bli soft? B&B't hette Vanin, rekommenderas!

Tisdagen är officiell träningsdag, men nu blir vädret sämre. Tommy, Thomas och jag roar oss med att åka runt och titta på landningar i regnet. Tommy hade klagat på att det var kallt om händerna i molnbas. Jag hade ett par motorcykelhandskar och hade inte frusit, så det blev raskt bestämt att vi skulle åka på en inköpstur. Vi lyckas hitta en välförsedd outlet för motorcykelkläder. Tommy hugger en intet ont anande försäljare och efter en timmes provande hittar han rätt. Tror han. För då gör Thomas en taktisk miss och frågar om inte de elektriskt uppvärmda vantarna skulle kunna vara ett alternativ? Tommy är i grunden elektriker så ett sådant förslag går ju inte att stå emot. En timme senare är förhöret med försäljaren färdigt och det blir affär.



**ARRANGÖRERNA HAR SATSAT STORT** på evenemanget med ett stort mässtält där sponsorerna kan visa upp sig och sälja diverse produkter som öl, lokala matprodukter, sportkläder, vin och ge allmän turistinfo. När vädret blir dåligt bjuder arrangörerna verkligen till och det märks att de vill att gästerna ska trivas trots vädret. Under två dagar arrangeras studiebesök/vinprovning hos en vinproducent, ölprovning på ett bryggeri och sist ett besök på ett museum över den lokala knivtillverkningen. Här tillverkades minsann både Rambos kniv och Bravehearts svärd.

På torsdag är det officiell pilotbriefing i något som jag förstår är stadshuset, och man har lyckats få dit inte mindre än två borgmästare från de båda grannkommunerna. Båda håller långa invigningstal på italienska, översättningarna är betydligt kortare...

Just det här med att blanda in grannkommunerna är ett lyckodrag. De ställer upp med bilar och personal för transport av vingor och piloter både upp till starten och till alla utelandare som ville bli hämtade. Man betalar bara fem Euro per resa och sedan kan man ställa sin egen bil på landningen och behöver inte tänka mer på transportererna. Om man landat ute skickar man bara sin position på appen "Whatsapp" och sedan kommer det transport efter en stund. Otroligt smidigt.

Under hela tävlingsveckan passerar en jämn ström av skolbarn i varierande åldrar som får se på hängflygvideos och lyssna på föredrag i mässtältet. Piloter berättar om hur flygningen går till och lärarna är med på noterna. Snacka om att bygga upp en framtida bas av potentiella piloter. Här har vi i Sverige lite att lära.

På fredagen blir det träningsdag. Det är fortfarande relativt dåligt väder och det blåser upp en del med regnmoln som driver in mot starten. Inte många startar, men en av dem som gör det är österrikaren Wolfgang Zeiss. Rätt vad det är stiger han upp genom ett moln och försvinner. Vid flygcentret två timmar senare landar en lycklig "Wolff" och berättar om ett episkt flyg. Han har lyckats flyga upp mellan molnlagren och hamnat i snöfall från molnen ovanför. Lite väl häftigt för min del. Ingen av oss svenskar startar. Sedan kommer regnet.

På lördagen är äntligen vädret på vår sida och första tävlingsdagen är ett faktum. Varje tävlingsdag följer samma rutin: först lastas vingarna på transporten, arrangörernas matpaket hämtas och sedan är det dags för briefing i mässtältet. Efter den tar man sin sele och sätter sig i bussarna som går upp på berget. Väl där har vingarna oftast redan kommit fram så då det är dags att rigga. För att det ska flyta så smidigt som möjligt har man ordnat två starter. En på den vanliga rampen och en som ligger 2-300 meter upp längs åsen vi startar från. Man smörar en del för toppiloterna för det bestäms att världsranking ska avgöra vilka som slipper bära vingarna till den högre starten. Även tjejnerna slipper omaket med att släpa utrustning. Och det ska de vara glada för, för den backen kommer jag inte att glömma på ett tag. Först upp med vingen, sedan en andra runda med sele och övrig flygutrustning. När man väl har riggat är det bara att knalla ner igen för slutlig briefing.

**EFTERSOM DET ÄR MIN FÖRSTA TÄVLING** är jag anmäld till sportklassen (kingpostvingar), medan Tommy och Thomas tävlar i Open (toplessvingar). I sportklassen är vi bara fem piloter. En ryss som gjort fem tävlingar och sedan tre italienare och jag som är totala noviser på tävling. Men banansvarige lägger sträckor som är väldigt bra anpassade för oss nybörjare och dessutom startar vi en halvtimme efter Open-klassen, så vi slipper slåss i startgagglan. Skönt också att det nästan bara är sträckor med landningar inom räckhåll. Tommy och Thomas har det lite kämpigare i Open med framför allt landningarna. Sedan flyger de längre sträckor också.

Första sträckan går bra till att börja med. Tror jag. Jag har lånat en GPS av Thomas och det visar sig vara ett stort misstag att inte öva med GPSen innan tävlingen för jag gör många missar eftersom jag inte förstår fullt ut hur den visar och växlar mellan turnpointsen. Jag råkar flyga in i startcirkeln för tidigt då jag tror att den ligger längre ut från start än den gör. Så det blir nästan inga poäng alls för mig. På väg mot andra TP slår molnen igen himlen runt mig och jag får svårt att hitta lyft. Jag har sett ut ett lämpligt fält att landa på i utkanten av en stad men jag tänker att det kanske släpper lite över stan så jag tar en sväng in över den. Det släpper lite smått här och där men det är svårt att komma upp. Så i praktiken ligger jag och nollar i små elaka blåsor på 600-700 meters höjd i en halvtimme. Sedan tröttnar jag lite och drar iväg för att testa över en fabrik bortom landningsfältet. Det fungerar såklart inte så jag tvingas göra min första utelandning i Italien. Tio minuter senare kommer ryssen neddimpande på samma fält och efter ytterligare tio minuter kommer en av toppiloterna i Openklassen och landar på samma fält. Efter ytterligare tio minuter spricker det upp och solen skiner för fullt igen... Hade jag bara haft bättre tålamod och legat kvar över staden så kanske? Lärdom: Ge aldrig upp. Thomas landar vid målet efter ett fysiskt jobbigt flyg och Tommys vantar fungerar enligt uppgift bra i fyra timmar.)

**DAG TVÅ BESTÄMS DET ATT VI** i Sportklassen ska flyga samma sträcka igen i och med att ingen gått i mål första dagen. Vis av gårdagens miss tar jag en något annorlunda väg och kommer in högre på berget efter första dalhoppet. Både bra och dåligt visar det sig. Bra för att jag hittar lyft nog att fortsätta. Dåligt för att jag flyger in i en senare TP vilket gör att GPSen hoppar fram till den istället och det är omöjligt få den att hoppa tillbaka till rätt TP. Jag scratchar ganska länge i elaka små bergsblåsor på nästa berg och jag tror ett tag att det ska vara över även denna dag, Men efter en stund får jag tag i en blåsa som tar mig hela vägen upp till bergets topp och vidare upp i molnbas. Jag vet ungefär var TPn ligger så jag går ut över dalen och gör ett stort svep över området där jag tror att den ligger. Sedan flyger jag via några säkra termikställen (som jag hittat på ditvägen) tillbaka till starten och tar de andra punkterna. Efter ett rejält fysiskt flyg på 3,5 timmar landar jag överlycklig men väldigt trött på landningen vid mål. "Goal" för första gången i mitt liv, en härlig känsla. Eftersom det är lördag och man har gjort mycket lokalreklam är det massor med folk på landningen. Så fort jag landat kommer det et tjugotal skolungar som vill ha autograf på sina pappersplan och drakar. Inte utan att man känner sig lite som en stjärna i det läget, helt otroligt! När ungarna har fått sitt kan jag äntligen knäppa loss mig från utrustningen och pusta ut. Senare visar det sig att jag har bommat turnpointen över dalen med cirka 200 meter så resultatet i tävlingen blir minst sagt klen. Men jag är lycklig ändå, det var trots allt ett svårt och långt flyg som jag hade klarat utan att landa ute.

Hur gick det då de andra? Till att börja med pajar linan till Tommys dragkedja när han ska stänga selen efter starten vilket resulterar i att han får flyga med öppen sele i fyra timmar. Nu fryser han om fötterna istället för händerna. Därför är hans fötter inte riktigt med på noterna vid landningen som slutar med lite gräsiga knän. Både Thomas och Tommy landade i mål och får också uppleva autografskrivandet. Tyvärr tog de sig inte runt hela banan. Vi svenskar dominerade inte direkt. Däremot är vår granne, norrmannen Olav Oppsanger, på hugget. Efter att ha gjort en våldsam tuckning i den starka termiken ligger han på rygg i seglet och tittar upp på blå himmel. Efter en stund vrider vingen sig rätt i luften och Olav biter ihop och tar sig ändå in på en tredjeplats för dagen. Hårt.

Måndagen är reservdag som arrangören väljer att använda då tidigare dagar regnat bort. Nu får vi nya sträckor att flyga. Openklassen får återigen en sträcka över ett område med begränsat antal landningar vilket bekymrar Thomas och Tommy en del. I Sportklassen ligger första TP långt inne över ett berg med obefintliga landningar på vägen. På briefing får vi noggranna instruktioner om att tanka minst 1800 meter innan vi korsar området fram till berget och sedan minst lika mycket på vägen tillbaka. Enligt banläggaren ska det alltid lyfta på berget där punkten ligger, men det känns ändå lite pirrigt att ge sig ut över den oländiga terrängen.

Här gör jag återigen ett taktiskt misstag. Jag tar fel på starttiden och blir väldigt förvånad när de andra plötsligt sticker mot berget medan jag ligger kvar och kurvar i molnbas. Lärdomen här blir att ta med skrivbar tejp så man klan notera viktiga saker på speedbaren innan start.

**VÄL UTE PÅ BANAN** flyter det på bra. Vid berget hittade jag stark termik som tar mig upp till molnbas på nolltid. Ligger mellan 5-6 m/s i stig hela vägen. Sedan blir det speed tillbaka till starten. Här skiter det sig igen med GPSen då banan är lagd så att vi flyger fram och tillbaka över området vilket återigen ställer till det för mig då jag missar en TP.

Eftersom det blir mycket fram och tillbaka mellan starten och landningen på slutet kan man flyga över åsen och utnyttja de ställen där man vet att det finns starka lyft. Jag skippar flera gånger svaga blåsor och speedar vidare mot ställen där jag vet att det fanns mer att hämta. Sista delsträckan är finalglidet tillbaka till landningen. Här bommar jag grovt och kommer in på 1300 meter över landningen. Inte så optimalt kanske, men bättre än att landa ute. Återigen en nyttig lärdom. På landningen är det återigen mycket ungar och arrangörerna flyger omkring med en drönare och filmar landningarna från luften. Efter helgen släpps flera oerhört proffsiga filmer från eventet. Sök på Spring meeting 2017 så kommer du förhoppningsvis att hitta filmerna.

Både Thomas och Tommy landar ute igen så det tar en stund innan vi kommer iväg. Vi hade hyrt B&B en dag extra för att kunna ta en dusch innan hemfärd. Den dagen behöver vi dock inte betala för. Jag kan som sagt inte annat än rekommendera Vanin B&B. Efter 26 timmar i bil är jag åter hemma, trött men belåten. För dig som inte har tävlat förut, se till och testa! För man lär sig så otroligt mycket mer på tävlingsflygning än när man bara håller sig i tratten. Haka gärna på några andra mer erfarna piloter första gången så förklarar de gärna hur allt funkar. Det är ganska mycket att hålla rätt på, men inte oöverkomligt. Och även om jag kom tvärsist i min klass fick jag en helt fantastisk vecka i Italien.

Text: xxx Foto: xxx



# Norges cup i Voss

**Första planerade NC för året skulle egentligen ha varit på mitt hemmeställe – Bondalseidet. Men 20 m/s i vind och hällregn satte ett definitivt stopp för de planerna. Den andra NC för året på Voss låg samtidigt som SC i Åre, lika lång resa åt vardera hållet för min del. Men desto bättre – då är det bara att vänta till sista sekund och åka dit väderprognosen ser bäst ut.**

Sagt och gjort, på torsdagseftermiddagen kör halva den lokala klubben ner mot "Zeno Cup på Voss". Fredagen visar sig blåsa bort och när vi möts på briefing på lördag morgon för första tävlingsdagen så blir det ett: "Flygbart är det – men jag vill inte skicka 70 piloter in i lätermik".

Eftersom resten av dagarna ser så pass bra ut, tas beslutet att ställa in dagen. Då tar de flesta och packar ihop bilarna och åker till Myrkdalen. Redan när vi kommer dit är elever i luften och det ser ut att vara lite termik i luften också. Jag startar ut och får direkt en blåsa som man med nöd och näppe hänger med upp till 1500. Fortsätter vidare bortöver och funderar på att flyga tillbaka till Voss. Men det är inte riktigt läge att göra det ensam, så jag beslutar mig för att vänta på någon med mer lokalkännedom. Efter lite drygt en och en halv timme i molnbas ger jag upp och flyger tillbaka mot Myrkdalen då jag är själv där uppe. Självklart stöter man då på piloter på vägen tillbaka, när man redan är trött och kall! Ungefär tio piloter flyger de cirka två och en halv mil tillbaka till Voss, medan vi andra kämpar oss ner och joinar efter ski'n istället.





Morgonen därpå möts man av en smält lyrisk Leif-Gunnar Brandal som står och hoppar i köket medan han spejar ut genom fönstret.

**”Ååååå. Det er nettopp såher en tidelig fantastisk XC-dag skal sjå ut. SJÅ. Alltså sjå den speilblanke sjøen... Åååh idag kommer bli nyyyydelig”!**

Dagens dos av Sunnmørsk pg-pilot-poesi, redan innan morgonkaffet. Men ack så rätt han får. Vi är hela 70 piloter på briefing, vilket nästan är något sorts rekord i sig. Tasken för dagen blir en 65.5 km out and return till Gudvangen. Detta kan mycket väl bli en av de mer spektakulära flygturer som jag någonsin kommer att göra. Och lite skrämmande. Eller ganska hyfsat skrämmande faktiskt. När man närmar sig Gudvangen så inser man hur smal dalen faktiskt är. Termiken är stark och bitvis ganska turbulent. Några Zenos ligger och kurvar nere i dalen, inklämda mellan de lodräta väggarna är väl mer korrekt benämning, så jag bestämmer mig att undvika det till varje pris. Så jag håller mig högt och sätter sedan full fart tillbaka mot Voss efter att ha tagit turnpointen över vattnet.

End of speed (ESS) är 1 km runt starten, och goal 400 meter runt starten. ESS är inga problem, men då sjöbrisen börjar komma in är det motvind och mycket sjunk. Det är precis så jag lyckas klämma mig igenom målcylindern halvvägs ner i slalombacken och sedan hoppas på glid nog för att ta sig ner till minigolfbanan. Jag kommer in i mål på 19e plats, vilket jag är otroligt nöjd med.

Måndagen ser nästan lika bra ut, lite mer vind men fortfarande med hopp om en bra termisk dag. Dagens task är en zigzag-rutt: Voss – Myrkdalen – Voss – Tvindefossen för att sedan korsa över Vagnsvatnet till ESS och sedan mål nere på Hjelle. Dagen blir intressant för redan innan starten har gått är det tydligt att det helt enkelt är väldigt mycket sjunk och väldigt mycket stig i luften. Det är bara att hoppas på att man ska lyckas tajma starten bra och ligga högt.





Men så lätt ska man väl inte ha det! Då är det väl bättre att sparka trädtofflar... när jag som en av de första piloterna ut ur startcylindern också hamnar lägst. Och som en repetition av gårdagen får jag se nästan alla passera långt över huvudet på mig. Men jag lyckades jaga ifatt dem och det är som om hela dagen blir lite lotteri. Många blir nedspolade och landar, själv hinner jag med tre low saves innan jag siktar över vattnet mot ESS.

Redan första gången jag nästan stod på backen bestämmer jag mig för att: "tar jag mig ur detta så skall jag bannemej släpa mig till mål om det så är det sista jag gör".

Med den mängden jävlar annamma och en radio som har tagit slut på batteriet gör att jag försöker just det. Jag landar 200 meter utanför målcylindern i kraftig motvind. Men det spelar dessbättre inte så stor roll. Tasken hade redan blivit stoppad ett tag tidigare då ESS tvingat in oss i en läsida och en av piloterna hade kastat nödskärm.

Jag landar på samma åker som en annan pilot och får bekräftat att tasken hade blivit stoppad ett tag tidigare. Då känns loppet ändå ganska kört, dags att packa ihop och åka hem. Jag tänker inte på resultatet så mycket, utan skickar in trackloggen och sätter mig i bilen och kör de 6 timmarna hem igen.

På tisdagskvällen kommer resultatet från tävlingen och då visar det sig att jag hamnat på 15e plats totalt samt är bästa kvinna. Oerhört kul och det ger definitivt mersmak för resten av årets tävlingar!

**Text: Johanna Hamne**



Fredrik Gustafsson som nyligen varit där, låter hälsa att förutom grishangning erbjuder Dune du Pilat även lyxiga ostron. Ett halvt dussin kategori 3 får man för under 3 Euro.  
Foto: Fredrik Gustafsson

## Flygbegränsningar vid Dune du Pilat



Foto: Larrousinéy at French Wikipedia

Dune du Pilat är ett skyddat naturområde och sanddynerna och den omgivande skogen har en exklusiv flora och fauna med stor artrikedom, bland annat flyttfåglar. Området är väldigt känsligt för mänsklig påverkan och därför är skärmflygning och hängflygning enbart tillåten så länge piloterna respekterar naturskyddsområdet, badgästerna och de regler som finns. 15 juni till 15 september gäller följande begränsningar:

Under den här perioden är det tillåtet att flyga i området 200 meter söder om räddningsstationen vid The Corniche och som sträcker sig 50 meter norr om badstället Petit Nice. Det är absolut förbjudet att flyga över Petit Nice och The Corniche under sommaren.

När det gäller start och landning så når man både de norra och västra sluttningarna från The Gaillouneys. Dit tar man sig från stranden eller från parkeringen vid Petit Nice. Vid all flygning måste hjälm bäras.

**DELTA 3**

Fall In Love... Again.

The new DELTA 3 is infused with ZENO and ENZO technology. In keeping with OZONE's True Performance philosophy, the DELTA 3 is solid and dependable in accelerated flight, agile and confidence-inspiring in active air, and just as accessible as its predecessors, the DELTA 1 and 2. It delivers class-topping performance with improved top speed and glide and handling that is simultaneously compact and, we must say, rather elegant. Stay tuned...

[www.flyozone.com](http://www.flyozone.com)  
[www.skysport.se](http://www.skysport.se) | [info@skysport.se](mailto:info@skysport.se) | Skärmflygskola | Butik  
 Draklanda | Are | 0647-51186

OZONE's Instagram feed is full of great stories from team pilots and stunning images from their adventures. Follow along and get a daily dose of flying inspiration!  
[instagram.com/ozoneparagliders](https://www.instagram.com/ozoneparagliders)

photo: Jorge Atramiz pilot: Cade Palmer

**B**



**Posttidning**

Returadress  
Svenska Skärmflygarförbundet  
Odd Fellowsvägen 38  
127 32 Skärholmen



**GIN**



A lightweight sports performance wing for experienced XC pilots. Agile yet well-balanced handling and class leading performance in a compact wing weighing under 4kg.

Share your experience #gingliders

[www.skyadventures.se](http://www.skyadventures.se)

 **Explorer**