

HYPNOYIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 1/2018

Platt fall på häng-VM

TRIMMA DINA LINOR

Nystart för PM

#youtoo?



Det blev ett hyfsat välbesökt årsmöte i Göteborg Foto: Ulf Mårtensson

Skärmflygförbundet fyller 30 år

Vi har fått in två ansökningar om att ordna flygträff och fira vårt jubileum. Båda ansökningarna har beviljats och det kommer bli en flygträff på Ålleberg i mitten av juni samt en flygträff uppe i Piteå i sommar. Mer information om dessa träffar kommer på SSFFs hemsida. Det finns fortfarande pengar budgeterade och möjlighet att söka.

Licensförnyelser

Licensförnyelsen för 2018 rullar på. I skrivande stund så har vi 779 förnyade licenser och 50 nya take-off-kit är tecknade.

Du som förnyar din licens och inte uppfyller förnyelsekraven kommer få en licens med giltighet till sista juni. Du har till dess på dig att flyga ikapp de saknade flygen för din förnyelse. Glöm inte att meddela kansliet när du gjort dina kompletteringar. Missar du detta så kommer det att krävas uppflyg för instruktör för att få ut en licens som räcker året ut.

Ny försäkring till 2019

Arbetet med att hitta ny försäkringsgivare inför 2019 pågår. Mer information kommer längre fram.

Med våra försämrade försäkringsvillkor så bör du absolut teckna en separat reseförsäkring om du ska flyga utomlands. Här vill jag återigen slå ett slag för vår reseförsäkring som vi har via ett avtal med Europeiska (ERV). Det är en extremsportförsäkring som täcker skärmflygning.

Du tecknar reseförsäkringen via den länk du hittar på vår hemsida under Verksamhet-Licens & utbildning-Försäkring 2017. När du tecknar försäkringen så ska du uppge att du tillhör SSFF så får du 5% rabatt på premien.

Vision 2025

Vi måste vända trenden med vår olycksstatistik. Den är direkt orsak till de försämrade försäkringsvillkor vi fått. Du kommer kunna läsa mer om de vanligaste olyckstyperna i kommande artiklar och hur vi kan göra för att undvika dem.

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.

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 hör av dig till kansliet. Tyvärr fastnar en del av dessa mejl i era spamfilter så kontrollera gärna det innan du kontaktar kansliet.

HP & Wania
Pinaitis Fallesen



Foto: Ari Laksonen

Äntligen!

Takdroppar, snödroppar, moln som äntligen bröstar upp sig, koltrastar i falsett, skärmprassel, förgasarjusteringar, hängcheckar och startkommandon! Dessutom har Andreas Florén redan snott toppskumpan på Skutan mitt framför näsan på Patrik Nietlichbach. Det är vår.... igen. Kör, kör, kör!

Det är äntligen dags att sparka igång termikflygningen och så fort molngatorna lovar att torna upp sig så kommer vinscherna att släpas ut ur hangarerna för att tillfredsställa flygabstinensen efter det långa vinteruppehållet. Tack och lov att tekniken kan hjälpa oss som bor i berglösa trakter att komma upp i luften.

Men vinschning är ett riskmoment i sig i en redan riskfylld sport och måste användas med största respekt och försiktighet. Framförallt när det gäller starterna. De första 30 metrarna är ytterst kritiska där samspelet mellan pilot, startledare och vinschförare måste fungera perfekt. Annars kan det gå riktigt illa. Att all inblandad utrustning dessutom är i gott skick är förstås en självklarhet.

Vi har tyvärr drabbats av två allvarliga vinscholyckor i närtid som tydliggör riskerna. En pilot hjälpte till att styra linan vid linhämtning, men fastnade i en ögla som slet av en del av fingret. En annan pilot hamnade i deep stall på låg höjd och föll handlost i backen med ryggskador som följd.

Vi vet alla hur frustrerande det kan vara att stå i vinschkö en dag när termiken brallar på. För att slippa ödsla tid på omstarter och stönandet från väntande piloter, så kan det lätt uppstå en del håriga situationer. Stress, ringrost, kommunikationsproblem, sned vind, linbrott - orsakerna är många till att en start kan gå fel. Kom ihåg att det alltid upp till dig personligen att avgöra om du vill starta eller vänta. Ta inga onödiga risker!

Hoppas 2018 blir en kanonsäsong!

Lars M Falkenström
Redaktör

SSFFs årsmöte	4
Hänghangssäkerhet	6
Ny PM-kommitté	8
VM i hängflyg	9
Algodonales	15
I huvudet på en instruktör	20
Inslag på låg höjd	22
Strandstädning i Kåseberga	24
Flyga med broms?	26
Lintrimning	32
#youtoo?	34

HYPOXIA

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

Omslagsbild: Anders Palmqvist, som jobbar för Coronet Peak Tandems på Nya Zeeland, bjuder på hisnande luftfärder utanför Queenstown.

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: Ulf Mårtensson, Ari Laksonen, Istvan Szatmari, Gunnar Åstrand, Peter Mattsson, Pierre Rosén, Thomas Hylander, John Lindström, Eva Mac Lachlan, Niklas Sandgren, Chris Santacroce, Johanna Hamne, Calle Wahlström mfl.

SSFF Kansli: Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen

Org. nr: 802014-7313 Bg: 5819-5132

BIC: SWEDSESS IBAN: SE7280000890119838342617

Kontakt: kansli@paragliding.se

Tel: 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: 1600 ex ISSN 1651-6052

Tryck: April 2018, Ljungbergs Tryckeri



SSFFs årsmöte 2018

Det var med viss oro som jag åkte ner till Göteborg och SSFFs årsmöte. Trots gediget arbete från valberedningen, så saknades namn till vice ordförande, USK-ordförande och en övrig ledamot. Mötet hade i år något bättre uppslutning än förra årets bottennotering i Örebro. Nio klubbar med 24 röster av totalt 54 röster var representerade efter uppropet.

Avgående ordförande Fille Jonsson öppnade mötet som avlöpte snabbt och smidigt. Verksamhetsberättelser och planer gick igenom. Både tävlingskommitténs och paramotorkommitténs berättelser saknades dock då det inte förekommit någon verksamhet under året. Ett stort orostecken i sig.

Förvaltningsberättelse och budget kom det inga kommentarer på och de godkändes liksom styrelsens ansvarsfrihet. Så kom vi till valet av ny styrelse. Valberedningen hade i sista stund hittat en kandidat och även gjort viss ommöblering men fortfarande saknades flera namn. Vid rundfrågning bland deltagarna visade det sig finnas två stycken som kunde tänka sig ta plats i styrelsen. När sedan sittande USK-ordförande Ulf Mårtensson kunde övertalas att sitta ett år till, så föll alla pusselbitar på plats och vi fick en fulltalig styrelse.

Fenix motion om att ändra nuvarande paramotorlicens till en behörighet diskuterades. Mötet gillade inte motionen och efter begärd votering avlogs motionen med 20 röster mot och 4 röster för.

Under övriga frågor framkom önskemål om att försöka ta fram en billigare försäkringslösning för de piloter som enbart flyger i Sverige. Det framkom även önskemål om att kunna få licensen som en app i telefonen samt att kunna få köpa till en licensbricka modell kreditkort. Sune Cullberg informerade om att det pågår redan ett arbete att kunna utfärda licensen via en app.

Ett önskemål till tävlingskommittén lades fram. Man önskar att TK verkar för att ta fram en "Sport class" till SM/NM där separata tasks ska flygas istället för ordinarie tävlingstasks.

Mötet avslutades med prisutdelning för Svenska Distanstävlingen där 2017 års segrare blev Stefan Rolén, med Lars-Anders Jonsson på andra plats och Lars M Falkenström på tredje plats. Därefter avtackades de avgående ledamöterna Fille Jonsson, Per Linnstrand, Eva Mac Lachlan och Kristina Gerard.

Årsmötet avslutades med att avgående ordförande Fille Jonsson lämnade över klubban till nye ordförande Martin Will som tackade samtliga deltagare.

Text: HP Pinaitis Fallesen Foto: Ulf Mårtensson



Om säkerhetsrisken framför våra starter

De mest erfarna av våra hängflygpiloter har sedan 1975 sett sporten komma, gå och nu gradvis återkomma. De har också sett hela utvecklingen av skärmflygningen. Det gamla uttrycket "playground in the sky" har besannats. Sommartid ser det häftigt ut på våra hang med alla skärmar och vingar. Men med den stigande populariteten av våra sporter och alla nya piloter ökar också risken för tillbud i och med att vi flyger på så olika sätt.

Då vi förutsätter att alla känner till att högeregeln gäller på våra hang, så är det inte bara de olika flyghastigheterna som skiljer sig åt. Även känsligheten för turbulens är en viktig faktor. Mycket har hänt inom skärmflygutvecklingen. Idag finns det små snabba skärmar som klarar av lika starka vindar och hastigheter som moderna vingar. Det finns även tävlingskärmar med höga sidoförhållanden som gör dem extra känsliga för turbulens när en annan skärm eller vinge passerar för nära.

HÄNGFLYGARE BEHÖVER STORT STARTOMRÅDE

I senaste Hypoxia kunde vi läsa mycket om säkerhet och arbetet som görs för att minska på olyckor och risken för olyckor inom skärmflygningen. Man vet att gästande piloter från Europa är överrepresenterade när det gäller okunskap om vilka regler som gäller på våra lokala hang. Ett större arbete har påbörjats, med tydlig information på hemsidor och även skyltar på flera språk. Däremot nämns inget om risken för tillbud framför startområdena på våra flygställen, speciellt vid de lägre kusthangen.

Vi som flyger vinge behöver ett ganska stort område för att ta oss upp på trygg höjd, speciellt i marginella förhållanden. När vinden är svag behövs närmare 100 meter på varje sida om starten för att kunna ta sig upp med vinge. På mindre hang får man väl därför försöka turas om, men på ett hang som till exempel Hammars Backar som är fyra kilometer brett borde det väl inte vara några problem?

Som hängflygpilot får man ofta frågan från skärmflygarna om varför vi inte kan flyga i marginella förhållanden. Det kan vi alltså men vi behöver som sagt bara lite mer plats. Vissa tycker till och med att det är riktigt roligt att flyga i marginella förhållanden.

TRÅNGT FRAMFÖR STARTERNA

Men det händer ofta att det blir problem då många piloter, både vinge och skärm, gärna vill ligga och flyga precis framför starten.

En skärm tar upp en ganska stor volym i lufthavet då piloten hänger långt under skärmen. En del skärmar flyger dessutom långsammare än en vinge. Särskilt om skärmen kommit upp en bit i luften och följer hangkanten för att plocka höjd. En erfaren skärmflygare brukar man kunna se när han ska svänga medan nybörjare är mer oberäknliga.

När man inte vet på förhand vilken erfarenhetsnivå piloterna i närområdet har, väljer man att ofta inte starta. Men om alla kunde respektera att vi hängflygare behöver ett extra stort startområde i svaga förhållanden så skulle fler kunna starta på ett säkert sätt.

När vi väl kommit upp en bit, är lyftbandet så brett att man kan göra undanmanövrar utan att riskera att tappa hanget. Hängflygpiloter ogillar nämligen att strandlanda, då det är en hel del arbete med att få upp den 40 kg tunga vingen och selen på hanget igen.

FARAN MED SKÄRMAR PÅ LÅGAN

En ännu större säkerhetsrisk är det när någon vinge eller skärm pilot passerar strax under kanten framför starten. Den startande hängpiloten måste stå så långt bakom kanten för att kunna springa igång vingen att det omöjligt att se en skärm som gnetar sig förbi på lågan. Det har redan varit flera tillbud. Vi får heller inte glömma våra studenter, där standlandning och landning i "grytan" på Hammar är en del av utbildningsmomentet och marginella förhållanden är ypperliga tillfällen att öva detta med vingar.

Vi är många hängflygpiloter som anser att det måste bli säkrare på våra hang. När det är både skärmar och vingar i luften måste vi visa mer respekt för varandra, särskilt framför starterna. Fråga gärna varandra om hur motsvarande flygfarkost flyger och verkar i lufthavet och fråga gärna varandra vad man ska tänka på.

Hangen är långa så håll gärna god marginal till startande flygare så blir det säkrare flygning för alla.

Text: Istvan Szatmari

Foto: Gunnar Åstrand

Underlag till text: Gunnar Åstrand, Peter Mattsson och Pierre Rosén



Rivstart för nya PM-kommittén!

Nu gör paramotorkommittén en nystart. Efter att ha legat nere under 2017, så har nu Henric Höggren tagit över ordförandeskapet och bildat en ny PM-kommitté bestående av mycket erfarna piloter.

Ordförande: Henric Höggren

Expert pilot: Olof Karlsson

Teknisk rådgivare: Pelle Linnstrand

Paramotorinformatörer:

Nord: Bahman Honarjou

Syd: Stefan Fille Jonsson

Öst: Jerry Materez

Väst: John Tjalle Andersson

Tanken med paramotorinformatörerna är att de på ett bra sätt ska kunna hålla kontakt med Sveriges PM-piloter och fånga upp tankar och idéer i alla väderstreck så att motorflygningen kan förbättras i hela landet.

Har du några frågor så kontakta någon av ovanstående.



Platt fall på VM i hängflyg

Här är en personlig berättelse om vedermödorna inför och under hängflyg-VM i Brasilien 2017. Självmökan, kanske? Men jag beskriver bara vad som hände och även om mycket kan sägas vara ren otur, tror jag att en del av det som inte fungerade kan kopplas till upplägget. Därmed finns det lite att ta lärdom av...

Allt började efter för-VM i Brasilia i augusti i fjol. Jag var där tillsammans med Tommy Nilsson, Joakim Hindemith och Håkan Andersson Bernardo. Platsen var fantastisk att flyga på! Starten är på en höglandsplatå 1250 meter över havet med en gigantisk platt dalgång framför på 600 meters höjd över havet.

Delar av banorna lades ibland över dalen, men de avslutades alltid på höglandsplatån och då ofta med målgång på Esplanada mitt i Brasilia nästan 70 kilometer fågelvägen från starten. Det passade mig perfekt då jag älskar plattlandsflygning med många och stora landningar! Jag har alltid varit lite för räddhågad för bergsflygning med lä-rotorer, trånga dalar och obefintliga landningar. Ett annat problem jag har, även om jag börjat vänja mig på senare tid, är stora

startgaggles. På för-VM, med närmare hundra deltagare, fungerade starterna dock mycket bra och trots fyra startled blev det aldrig särskilt trångt i luften. Mycket beroende på stora startcirklar och bra termik som snabbt tog upp deltagarna till molnbas. Så när de andra började diskutera att flyga VM nästa år blev jag också sugen på att hänga med!

För att flyga VM, eller rättare sagt FAI cat 1-tävlingar, bör piloterna hålla en viss nivå. Man hade därför infört att deltagarna ska ha minst 20 rankingpoäng enligt FAIs rankinglista. Jag hade drygt 18 men det fanns det möjlighet att ansöka om undantag.

För att komma i så bra flygtrim som möjligt till VM och försöka samla fler rankingpoäng beslutade jag mig för att satsa helhjärtat på hängflyget 2017. Jag beställde en ny sele vid årsskiftet eftersom min gamla hindrade mig från att flyga fort. Det blev en Woody Valley Tenax 3 med "kick ass"-funktion. Leverans lovades till slutet av februari, alltså i god tid till flygsäsongen så jag skulle hinna att flyga in mig på den innan tävlingen. Jag anmälde mig till två FAI cat2 tävlingar, Spring Meeting i italienska Meduno sista veckan i april samt Danish Open i början av juni. Sedan hade vi ju vår egen



Skånes Fagerhult Open, fyra dagar under Kristi Himmelfärdshelgen.

I början på mars levererades den efterlängtdade selen. Men den var för liten! Jag fick knappt plats med fötterna, de gick inte att röra en millimeter! Stängde jag selen tryckte arset till "kick assen" så att jag ofrivilligt tiltade ned. Det här skulle aldrig fungera! Jag får ta på mig en del av skulden, då det visade sig att jag tagit ett mått lite väl snävt. Men Woody Valley var hjälpsamma och tog tillbaka selen utan extra kostnad. Men nu skulle det dröja till maj innan en större sele kunde levereras.

Våren bjöd inte på så mycket flygväder här hemma, så när det var dags för Spring Meeting i Italien hade jag endast lite hangflygtid samt ett väldigt kort termikflyg i loggboken. Men vi bjöds på bra flygning i Italien, två träningsdagar och tre tävlingsdagar med kraftig vårtermik. Så trots att jag fick flyga med min gamla sele tyckte jag det var en ganska bra start på säsongen. Dock blev min placering inte särskilt bra, 20 rankingpoäng uppnåddes alltså inte.

Vädret här hemma fortsatte i det ostadiga spåret. Den nya selen kom i maj som utlovat. Även om den först levererades till fel adress av UPS! Första tillfället att flygprova selen gavs på Hovs Hallar, ett ganska tajt hang och kanske inte det mest lämpade att testa nya prylar på. Men jag var ivrig och behövde verkligen all flygtid jag kunde få. För säkerhets skull tog jag min gamla vinge, en Wills Wing U2. Det gick inte så bra! Efter start fick jag inte in fötterna i selen och därmed inte fram vikten för bra styrrespons. En svag vänstersväng blev kraftigare och jag lyckades aldrig häva den. De låga träden tog emot mig efter två sekunders flygtid. Jag slog mig inte ens och bara ett bygelben knäcktes på vingen, men självförtroendet fick sig en rejäl törn, samt att jag började bli osäker på selen.

KRISTI HIMMELFÄRDSHELGEN KOM och det ostadiga vädret fortsatte. Men första dagen på tävlingen var riktigt fin med svaga vindar, sol och bra termik. Eftersom vi är ont om bogserpiloter i klubben hade jag tagit på mig att bogsera första

dagen, så någon flygträning och prov av nya selen blev det inte nu heller. Danish Open blev en ren katastrof flygmässigt. En tävling som annars verkligen passar mig, plattland, massor av landningar och bogserstart. Men nu blåste den bokstavligen bort, inte ett enda heat på en hel vecka kunde genomföras! Vi var nog ganska många som var rätt knäckta av detta.

Vi var nu framme i mitten av juni och jag insåg att jag nog inte skulle få så mycket flygträning innan VM om inget gjordes åt saken. Jag tog kontakt med Oggy och följde med honom och några andra piloter till Bulgarien de två sista veckorna i juli. Dessa veckor passade mig bra eftersom jag ändå var "tvungen" att ta semester då fabriken där jag jobbar hade semesterstängt. Annars hade det varit betydligt smartare att tidigarelägga avresan till Brasilien för att träna på plats.

Jag hade nu också fått min ansökan om undantag beviljad av FAI. Jag var därför klar för VM och biljetterna dit var bokade! Men jag återkommer till det, för här begicks ett stort misstag...

Veckorna i Bulgarien fortsatte tyvärr i samma spår. Visserligen hade vi sol, varmt och sommar till skillnad mot hemma. Men det blev lite väl stabilt och en inversion satte effektivt stopp för några längre flygningar. För varje dag som gick blev den lägre och lägre, ända tills åskvädren bröt ut. Efter det fick vi nordvästliga vindar, perfekt om de inte varit för hårda. Knappt fyra timmars flygtid på två veckor blev resultatet. Det brukar vara betydligt bättre i Bulgarien och jag hade hoppats på minst det tredubbla. Efter hemkomsten från Bulgarien hade vi mindre än en vecka på oss att packa om för det stora äventyret – VM i Brasilien!

TOMMY OCH JAG SKULLE FLYGA med TAP från Köpenhamn via Lissabon till Brasilien. Detta för att få med våra hängglidare på flyget. Eftersom de är så skrymmande kan man inte utnyttja inrikesflyget i Brasilien. Då vi bokade våra biljetter sent, var de inte bara dyra utan det fanns inte heller så många alternativ kvar att välja på. Jag tänkte inte på det vid bokningen men blev varse





det vid avresan, då det var bara EN timme mellan att flighten från Köpenhamn landat tills nästa flight avgick från Lissabon! Det är alldeles för lite tid om man har specialbaggage i form av hängglidare. Så vad hände? Jo, flyget från Köpenhamn blev försenat så man bokade om oss på en ny flight från Lissabon som skulle ta oss till Rio de Janeiro och därifrån med inrikesflyg till Brasilia. Vårt bagage kom såklart inte med! Ska man ta med hängglidaren på flyget bör det vara minst 2-3 timmar mellan eventuella förbindelseflyg.

Våra resväskor med kläder samt våra selar kom till Brasilia med Lissabonflyget nästa dag, men hängglidarna kom först efter ytterligare en dags väntan. Eftersom hela resan var snävt planerad, skulle vi nu bara få en träningsdag innan VM började. Lite väl lite, speciellt efter den skrala säsong vi haft.

Efter att vi tillbringat första natten på hotellet utan ombyte och införskaffat shorts och lite andra nödvändiga prylar skulle jag och Tommy ut till flygplatsen för att kolla om vårt bagage anlät. På vägen dit passade vi på att tanka bilen. I Brasilien tankar man inte själv utan man talar om för personalen vad man vill ha. När tankkillen fyllt på efter mitt önskemål tyckte jag det blev lite så jag bad honom fylla på för 20 Reais till. Han hade då precis tagit ur munstycket från bilen. När han vänder sig om mot pumpen för att slå till denna igen riktar han per automatik munstycket rakt mot mitt ansikte. Och det värsta är, han har handtaget intryckt också, vilket resulterar i att han pumpar två liter bensin rakt i ansiktet och ögonen på mig! Jag blir helt genomdränkt av bensin. Trots att jag sköljer tröja, ansikte och ögon i vatten på macken stinker jag som en bensinbomb! Efter det tillbringar vi två timmar på flygplatsterminalen i väntan på vårt bagage. Dessutom får jag förklara för tullen att jag inte har en förbränningsmotor i bagaget utan att det bara är jag som stinker bensin...

På grund av detta missar vi invigningen av världsmästerskapet.

DET VAR SKÖNT ATT TILL SIST KOMMA I LUFTEN!

En dag innan tävlingsstart. Efter allt strul var jag långt ifrån flight mode. Flyget blev inte så långt även om förhållandena var fina.

Jag landade på ett fält som såg ut att ligga i träda. Ett perfekt fält, förutom att där var fullt av taggiga frön som fastnade på skor, byxor, sele och VG-snöre. Carrapicho, som vår brasilianska chaufför kallade dem, är någon typ av ogräs med extremt stickiga frön som fastnar överallt. Ungefär som kardborre, men mycket vassare. När jag höll på att avlägsna dessa från skor och byxor dök det plötsligt upp en ung grabb från ingenstans. Han var mycket flygintresserad och uppspelt över alla hängflygare som han såg. Han hade ritat några fina teckningar som han gav mig. De föreställde en hängflygare, några skärmflygare samt en trike. Han talade bara portugisiska så jag förstod inte så mycket av vad han sa, men vi presenterade oss med namn för varandra. Några dagar senare på starten hör jag någon ropa mitt namn. Då är det han!



FÖRSTA TÄVLINGS DAGEN ÄR DET I40 DELTAGARE på starten. Men jag är nästan sist i startkön och är det bra termik brukar startgagglen bli hanterbar. Termiken är bra och jag kommer iväg på banan tillsammans med några andra efterslänrare. Nackdelen om man startar i slutet och inte hinner nå starthöjd innan starten går är att man blir efter, och då är det svårare att flyga eftersom man inte har någon hjälp av andra piloter som markerar var termiken finns. Dagens bana är ca 110 kilometer lång och målet lades inte på Esplanada utan på ett annat fält mitt i flygområdet. Det går bra för svenskeammet, alla i mål utom jag. Det blir drygt halvvägs och mer än tre timmar i luften. Så länge har jag aldrig flugit med nya selen. Och det känns, det klämmer lite här och där. Framförallt trycker det på utsidan av knäna så jag blir kobent, vilket gör att jag får ont efter ett par timmar. Till kommande flyg, stuvlar jag om i selen och lägger nästan inget i sidofacken. Det var ju sådant jag skulle ha provat ut före tävlingen...

Jag landar på ett plöjt fält för att slippa alla carrapichos. Det blir en nollvindslandning, trycker för sent och "nåbbar" i så kraftigt att jag åker fram och slår i vänster smalben i speedbaren. Inga skador på vingen men ett skrapår på benet och kraftig svullnad. Jag har ett litet första förband i selen och plåstrar snabbt om så det inte ska komma smuts i såret. På kvällen när vi äter märker jag att jag håller på att få feber. Den bryter ut på natten, men försvinner på morgonen igen. Jag känner mig dock inte riktigt frisk. Var ett tag orolig att jag fått en infektion i benet, men jag har känningar i halsen också så jag förstår att det är annat. Sedan följer två dygn med feber på nätterna och jag måste ta feberdrivande tabletter på morgonen, innan start samt efter landning. Jag känner mig inte alls bra och inget är kul.

Tredje dagen tar det stopp. Redan på starten inser jag att detta inte är bra, men jag bestämmer mig för att göra ett försök till. Sväljer några gånger i luften, det river rejält i strupen. Känner mig allt sämre och vill inte riskera att landa i dalen, där telefontäckningen är dålig och upphämtningstiderna långa. Så fort jag får lite höjd drar jag därför in över höglandsplatån även om den optimala rutten till första brytpunkt var längs med ridgen mot dalen. Där hittar jag inget nytt lyft och landar på ett stort fält bredvid stora vägen som går mot starten. Det finns ingen telefontäckning här heller visar det sig. Febern har brutit ut på allvar nu och jag orkar knappt rigga ned min vinge. Det är 30 grader varmt, ingen skugga och jag vill bara lägga mig ned och dö. Mitt hopp står till live trackern som alla tävlande fått med i selen för att man ska kunna följa tävlingen på internet. Vi har inte pratat om det tidigare, men jag hoppas verkligen vår chaufför tänker på att kolla detta om han inte får något sms eller telefonsamtal med min position. Och det gör han, tack och lov! Två timmar efter landning blir jag upphämtad.

DAGEN EFTER TILLBRINGAR jag på hotellet med feber hela dagen. Morgonen därpå släpper febern, vilket känns otroligt skönt! Men jag väljer att vila en dag till. Nu har vristen fläckvis blivit blå under mitt svullna smalben och jag börjar bli orolig att det kanske är en infektion trots allt. Hotellreceptionen tipsar om sjukhuset Santa Helena som ligger i närheten. Till att börja med har de ingen doktor som pratar engelska, men det löser sig ändå med en annan person som kan tolka. De röntgar benet, men inga skador syns på

plåtarna. Sedan får jag antibiotika, för att förhindra en eventuell infektion, och inflammationsdämpande medicin utskrivet.

Nästa dag är vilodag och den tillbringar vi i svenskeammet vid en källvattensbassäng i ett naturområde i anslutning till Brasilia. Apor fanns där också, kul!

De tre sista tävlingsdagarna skulle bli ganska sig lika. Blåtermik, inversion på låg höjd över starten och dalen, men bättre termik en bit in över höglandet. Jag står nästan sist i startkön, men har ändå ingen brådska att starta när jag ser hur svårt det är att ta sig upp. Det är inte många som bombar ut, utan de flesta ligger och pendlar mellan 100 och 500 meter över starten i väldigt röriga startgaggles. Inget lockande att ge sig ut i! Första dagen inträffade dessutom en mid-air men där båda piloterna klarade sig.

Det var mycket svårt att ta sig över 1 600 meter MSL. Två dagar trillade jag ned långt under starthöjd och trodde att jag skulle behöva landa i dalen, innan jag lyckades fånga en blåsa som tog mig upp. Åtminstone 2 000 meter krävdes för en rimlig chans att nå fram till första blåsan över höglandet. Detta misslyckades jag med alla tre dagarna. Eftersom jag inte hade nått upp till "starthöjd" när starten gick, fick jag gå solo vilket gjorde det ännu svårare. Detta hopp var svårt för många de sista dagarna då inversionen var som värst. Men sista dagen tog sig nästan alla förbi detta hinder och sedan var förhållandena mycket bra över höglandsplatån med enstaka cumulus och bas på över 3 000 meter MSL. Det gjorde att över 100 lyckliga deltagare nådde målet på Esplanada efter drygt 100 kilometers flygning.

HUR GICK DET DÅ FÖR RESTEN av svenskeammet? Ja, förutsättningarna kunde varit bättre. En deltagare fick diagnosen lunginflammation två dagar innan tävlingsstart, två deltagare (mig inkluderad) fick feber efter första tävlingsdagen och fick äta feberdrivande tabletter flera dagar framåt, samt en deltagare som åkte på influensa de sista dagarna och tvingades bryta tävlingen på grund av en stukad fot. Trots det fanns det ljusglimtar och då vill jag framförallt framhålla Joakim Hindemiths prestation, som trots feber och influensa flög alla nio dagar och dessutom gjorde det så bra att han gick i mål fyra av dem!

Text och foto: Thomas Hylander



Artikelförfattaren efter utelandning.

Norsk folkhögskola byter klassrummet mot Algodonales **Ut på flygtur – aldrig sur**

Nio kilometer söder om norska Orkanger ligger Torshus Folkhögskola. Här kan eleverna läsa en mängd friluftsbaserade program under ett år varav en av dem heter "Högt och Lågt". Programmet är studiemedelsberättigat och leds av eminente Gaute Hvidsten och under året lär eleverna sig att skärmflyga och att dyka med tuber. När eleverna börjat lära sig de viktigaste grunderna inom bägge sporterna så genomförs en så kallad linjetur – en resa helt enkelt, och den näst sista veckan i november 2017 bokades in. Destinationsorten blev liksom året innan det mycket vädersäkra Algodonales. Där skulle det skärmflygas och med endast en kortare bilresa till kuststaden Tarifa ligger även fina dykställen inom räckhåll.



Givetvis är det inte helt lätt att som ensam instruktör genomföra en resa av denna kaliber med tolv stycken knappt myndiga elever. Magnus Hjelm var redan inbokad som assisterande instruktör men en person till behövdes, framförallt för transfer mellan landning och start. Det är där undertecknad kommer in i bilden. Jag tillfrågades och brydde mig ärligt talat inte särskilt mycket om att kolla hur mina heltidsstudier skulle påverkas. Självklart ville jag följa med!

Vi reste med flyg från Trondheim till Malaga. Väl där hade vi förbokad två minibussar som vi skulle ha under hela vår vistelse. Hyrbil rekommenderas förövrigt till er andra som funderar på att resa till Algodonales.





Algodonales ligger mitt i spanska Andalusiens hjärta och här kan otroligt många piloter trängas i luften samtidigt. Stället är populärt och prisvärt! Berget som reser sig ovanför den typiskt spanska vita byn och där huvuddelen av all flygning sker på heter Sierra de Lijar och har starter i alla de riktningar som är aktuella för ortens lokala väder – Levante som är det spanska namnet för väderfenomenet med ostliga grundvindar samt Poniente som är de västliga vindarnas namn. Sedan styr såklart den högt stående och varma solen mycket.

Går det då att åka till ett erkänt termiskt ställe med nybörjare? Javisst! Om man är beredd på att kliva upp tidigt på morgonen såklart. Fram till ungefär klockan tolv på dagen så fick eleverna ofta flyga. Ganska många dagar valde vi att åka en bit bortanför Algodonales till ett ställe som heter Cañete la Real. Otroligt nybörjarvänligt med milsvida åkrar att landa på. Kom dock ihåg att respektera bönderna.

Vi hade två fantastiska veckor i Algodonales med omnejd tillsammans med otroligt duktiga elever och de flesta fick minst ett flyg från den stora Levante-starten uppe på Sierra de Lijar. En upplevelse de sent kommer glömma. Att maten dessutom är helt fantastisk gör ju inte saken sämre. Om du vill resa dit själv så finns det många lokala skärmflygverksamheter med både skolning och guide att tillgå.

Text och foto: John Lindström





I huvudet på en: **INSTRUKTÖR** **Conny Wassbjer**

JAG BOR I VÄXJÖ TILLSAMMANS med min sambo och mina två grabbar som fyller 14 och 18 i år.

Jag började med skärmflygning tidigt. 1992 köpte jag en begagnad skärm av Fredrik, en kille i min vänskapskrets. Det var en Apcoskärm med tillhörande sele som bestod av en planka att sitta på så knappast något godkänt ryggskydd.

Han var nog en av pionjerna i Sverige och lyckades övertyga mig att skärmflyg var grejen. Han visade filmer från Dune du Pyla i Frankrike där han lekte i en jättstor sandlåda. I köpet ingick även en introduktion i skärmflyg.

Vi ägnade några dagar åt att träna i skidbackar. Det blev som mest höjdvinster på 30 meter!

Åren gick och vintern 2002-03 satt jag och läste annonser på Blocket. Jag fann en annons på en komplett utrustning med både skärm, sele och paramotor och det blev affär. Under våren bokade jag in mig på friflygkurs och blev färdig redan i maj med licensen.

Paramotor var inte reglerat på den tiden och det innebar att man befann sig i en gråzon mellan illegal och legal skärmflygning. Mina första motorflyg skulle jag göra hos Paul på deras fält "Vesan" i Sölvesborg. Men var jag verkligen redo för att flyga på egen hand?

NÄR FAN ÄR JAG PÅ 100 METER?

Jag klär på mig all utrustning och startar upp motorn. Genom bullret hör jag Paul säga med hög röst:

- När du är på 100 meter så kan du sätta dig i selen!

Skärmen är upplagd och Paul ger mig tecken att springa och gasa.

Jag flyger iväg hängandes i benremmarna. Någon radio-kommunikation har vi inte och jag gasar och gasar och efter tio minuter blir jag trött i benen av att hänga i remmarna. När fan är jag på 100 meter? tänker jag. Till slut sätter jag mig i selen och upptäcker att Paul bara är en liten prick nere på fältet.

När jag väl återvänder till marken får jag frågan varför jag aldrig satte mig i selen. Paul uppskattade min höjd till nästan 400 meter innan jag hade krupit upp i selen och fått lätta på trycket från remmarna...

Jag kom sedan i kontakt med tre killar från Älmhult, som också var helt gröna på paramotorflyg. Vi fick chansen att träna på Möckellanda, ett gräsflygfält norr om Älmhult. Termik, rotor, turbulens och vrideffekt fick vi lära oss den hårda vägen.

Det blev en del skador för de andra killarna men jag lyckades klara mig undan med några trasiga propellrar. Så det finns en anledning till varför man ska gå en utbildning.

Hösten 2004 blev det äntligen möjligt att ta en paramotorlicens via förbundet. De piloter som kunde styrka erfarenhet genom en uppflygning skulle få en licens. Vi tog chansen och lyckades få godkänd behörigheter.

FRIFLYGNING ÖVER MONACO. Mitt intresse för friflygning väcktes 2006 då jag åkte till franska alperna. Det blev en intensiv vecka då jag tog behörighet för både berg och hang.

Där fick jag uppleva flyg som jag aldrig varit med om tidigare.

Alperna har många härliga flygställen och vi återvänder dit varje år sedan dess. De senaste åren har vi rest runt med husbil för att kunna förflytta oss till de olika flygställena i Frankrike, Schweiz, Monaco, Italien, Österrike, Slovenien och Polen.

Ett av mina härligaste flygminnen är då jag flög över Monaco. Vi gled förbi alla lyxhotell och byggnader med vinkande folk på balkongerna för att till slut landa på stranden. Tyvärr kommer jag aldrig få chansen till det igen eftersom det nu råder flygförbud över staden.

2011 blev det möjligt för paramotorflygare att även ta tandembehörighet. Jag hade väntat länge på detta tillfälle och var snabb med att anmäla mig till en kurs. Enligt förbundet var jag först i Sverige med PM-tandem på licensbrickan.

2013 gick jag med i styrelsen för Småland-Blekinge Flygsportförbund. I samband med det så fick jag en inbjudan till Andréedagarna i Gränna. De ville att vi skulle komma och marknadsföra skärmflygning och delta i Svenska cupen för ballongflyg.

Det blev en lyckad helg. På dagarna representerade vi Svenska Skärmflyg förbundet och på kvällarna deltog vi i Svenska cupen. Vi

flög runt alla ballonger med paramotor och tog kort och filmade. Sista tävlingsdagen fick vi chansen att följa med i korgen. Vi avslutade den kvällen med att kora till Ballonggrevar och "döptes" i champagne.

2014 vann Småland-Blekinge Flygsportförbund en tävling.

Vi skulle arrangera en ungdomshelg på Älleberg för att öka flygintresset för all flygsporter. Vi bjöd in ungdomar från hela Småland att delta och det var 30 platser. Det var fler tjejer än killar som anmälde sig och det var trevligt!

Vi lyckades genomföra ett välplanerat schema så att alla fick prova modellflyg, segelflyg, motorflyg, ballongflyg, skärmflyg, hängflyg och fallskärm.

Vi finansierade arrangemanget genom bidrag och vinstpengar från Flygsports tävling så det blev ett kostnadsfritt evenemang för alla deltagande ungdomar!

JAG HAR VARIT AKTIV I SMÅLANDS skärmflygklubb sedan 2014 och blev invald som ordförande 2016 och den posten har jag fortfarande.

Under en klubbträff 2014 fick jag frågan av instruktör Anders Eriksson, varför jag och min kamrat Stefan "Fille" Jonsson inte valt att gå vidare i vår utbildning till instruktörer. Det var hans fråga som väckte intresset och redan under hösten samma år anmälde vi oss till kurs. 2015 var vi färdiga instruktörer och valde att tillsammans starta en skärmflygskola i Småland.

Skärmflyg är och kommer att vara mitt stora intresse bredvid min familj och civila arbete. Jag lever efter mottot att det ska vara kul att flyga!



SÅ HANTERAR DU INSLAG PÅ LÅG HÖJD

I förra Hypoxia skrev vi om olyckor vid start och startförberedelser. Eftersom turbulens redan avhandlats i den välskrivna artikeln av redaktören i nr 3, 2017 nämner vi det här endast i korta drag och hänvisar er som inte läst Lars artikel till Hypoxias arkiv på förbundets hemsida och fortsätter istället med inslag på låg höjd.

Vi har kollat i den europeiska olycksdatabasen och man kan konstatera att inslag i allmänhet och på låg höjd i synnerhet orsakar många olyckor varje år. Inte sällan med svåra skador på piloten som följd. Det är en av de fem mest vanliga olyckstyper som vi har identifierat och som vi piloter måste vara extra vaksamma på.

DAGS ATT STARTA

I samband med start gäller det att du är maximalt fokuserad! Direkt efter take off på låg höjd, kan turbulens på starten göra att du får ett inslag. Om du samtidigt håller på att fippla med att komma i selen, så kan en mycket farlig situation lätt uppstå. Ha allt fokus på att nå säker höjd innan du rättar till utrustningen, speciellt om du startar när termiken är stark. Häng hellre i benremmarna tills du kommit ut ordentligt från starten så du kan parera ett eventuellt inslag.

FLYGNING NÄRA HANGET ELLER LÄNGS BERGSSIDOR

Vid flygning på hang, nära hanget eller när du följer en bergskam så bör du flyga med god marginal, gärna så långt ut som möjligt utan att förlora lyftet. Får du ett inslag på på skärmens insida mot hanget riskerar du att med full fart flyga rakt in i hanget. Ett antal svåra olyckor, även med dödlig utgång händer varje år på detta sätt. Ett sätt att minska riskerna när du flyger nära vertikal terräng är att hela

tiden viktstyra utåt. För att hålla rak kurs bromsar du på skärmens insida. På så sätt ökar även innertrycket i skärmen vilket ytterligare minskar risken för inslag.

HUR PARERA ETT INSLAG?

Får du ett inslag finns det en risk för autorotation om det är stort och du inte får ut inslaget snabbt. Om du försöker häva svängen som skärmen gör vid ett inslag med att bromsa den flygande sidan för hårt finns dessutom en risk att du kan hamna i en kaskadsituation, med inslag på ena sidan och spinn eller stall på andra sidan. Beroende på skärm och situation kan det i det läget ofta vara klokt att släppa upp bromsarna och låta skärmen börja flyga själv igen. Men det kräver erfarenhet, kalla nerver och bra höjd! Det finns otaliga exempel på hur skärmen börjat flyga igen så fort piloten släppt bromsarna och kastat nödskärmen.

Får du ett inslag så viktstyr du emot och bromsar den flygande sidan försiktigt tills du håller stabil kurs. Om du inte flyger nära hanget så kan du låta skärmen svänga under tiden som du försöker få ut inslaget. De flesta inslag kommer ut av sig själva men när de sitter hårdare kan det hjälpa till att långsamt men bestämt pumpa med bromsen på den inslagna sidan. Håll hela tiden koll på avståndet till marken! Går det ändå inte att få ut den kan man prova att dra öron eller att dra i stabilo-linan beroende hur situationen ser ut. Om du bedömer att det inte går att flyga skärmen på ett säkert sätt eller att landa med inslaget ska du inte tveka för länge med att kasta nödskärm. Håll alltid koll på höjden om du känner dig osäker på situationen!

Ett enkelt sätt att få ett hum om vad som händer vid ett inslag är att med bra höjdmarginal simulera att ena sidan slår in genom att

dra ner ett öra i lugna förhållanden, viktstyra emot och försök hålla en rak kurs antingen enbart med viktstyrning och med lite motbroms.

DAGS ATT LANDA

När du går in för landning, som för dig kanske är på ett helt nytt ställe där du inte har landat förut, måste du vara extra vaksam på vindriktning, vindstyrka och hur terrängen påverkar förhållandena. Finns det risk för turbulens och därmed inslag? Har du full koll?

Gör inflygningen med god fart och så uppsläppta bromsar som möjligt. Hög fart ger dig möjlighet att använda mer broms om du måste parera ett större inslag.

BLI EN SÄKRARE PILOT – GÅ EN SIV-KURS!

Att veta hur man häver ett inslag är kanske en av de viktigare momenten att lära sig på en SIV-kurs.

Just nu kan du få 1000 kronor i bidrag av SSFF om du visar upp ett intyg på en genomförd säkerhetskurs. Förbundet har avsatt 25.000 kronor till bidrag totalt, så först till kvarn...

Vad som krävs för att kursen skall vara berättigad till bidrag står i vår utbildningsmanual om SIV som kommer att vara klar inom kort.

Länkar till mer information om säkerhet vid skärmflygning:

www.flybubble.com/blog/reducing-risk-for-free-flyers
www.cloudbasemayhem.com

Text och foto: Ulf Mårtensson & Eva Mac Lachlan

skärmflyg

Österlen



Kurser och försäljning besök www.skärmflyg-osterlen.se

Nybörjarpaket EN-A

Skärm Sky Anakis 3 eller Fides 5
Sele Sky GII 3 Alpha
Nödskärm Sky System II
Ryggsäck Sky Eyrie
Snabbpacksäck
Vikt nybörjarpaket 10,5 kg (st M)

Pris 28 500 SEK

Paramotor paket

Paramotor, MiniPlane
Top 80 ABM (19,9 kg)
Skärm, Sky Flux (EN-DGAC)
Nödskärm, Sky System II
Snabbpacksäck
Totalvikt 27,7 kg

Pris 65 000 SEK



Sky Paragliders Davinci Gliders Itv Advance Mini Plane Para Jet

info@skärmflyg-osterlen.se | tel: 0706 - 51 52 08
www.skärmflyg-osterlen.se



Strandstädning i Kåseberga

Nu är det dags att städa på våra fina stränder runt Kåseberga och Hammar! Varje år flyter massor med plastförpackningar och avfall i land längs våra kuster. Även turister och andra besökare lämnar ibland avfall som blir liggande. Vi vill därför göra en gemensam insats med hjälp av Skånes skärmflygare där vi rensar upp på stränderna och backarna där vi utövar vår sport, dels för oss själva men mest för att värna om miljön.

Markägarna längs hanget är mycket positiva och hjälper själva till att städa, vissa med lastare medan andra låter oss använda deras vägar.

På förmiddagen söndagen den 6 maj träffas vi på Stigs backe mellan Hammar och Kåseberga. Klubben bjuder alla deltagare på korvgrillning/fika under dagen. Ta med hela familjen, vänner och bekanta. I mån av tid och väder kommer vi efter skräpplockningen att erbjuda gratis tandemflygning till de som hjälpt till.

Arrangemanget är en del i kampanjen "Håll Sverige Rent – Vi håller rent" tillsammans med Ystads Kommun.

Ystad kommun bidrar genom att hjälpa oss genom att marknadsföra vårt event och forslar även bort alla sopor vi samlar ihop utan kostnad.

Text och foto: Niklas Sandgren

20 ÅRS ERFARENHET!

VILL DU LIGGA I FRAMKANT?
Äventyrscenter säljer det allra senaste i utvecklingen från de största tillverkarna, t.ex 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.aventyrcenter.se

**äVENTYRS
CENTER**

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

AD AIRDESIGN **SKYWALK**
UP **BGD**
HÖRSKÅNSK SEKTÖREN WWW.FLYBGD.COM



Flyga med broms?

På senare tid förespråkar allt fler skärmtillverkare och tävlingspiloter att flyga med lite broms och mycket speed. Det fungerar bra i rätt sammanhang, och för duktiga piloter om det serveras med rejäla brasklappar. Men det är sällan ett gott råd till söndagsflygarna som kämpar för att försöka ta sig helskinnade genom en hel flygsäsong.

Om man bryter ner skärmflygningens olika moment till konstarter, skulle den mest avancerade konsten vara valet mellan att starta eller inte starta. Näst därefter kommer det bromstryck som krävs av piloten i varje givet ögonblick för att ha maximal kontroll över skärmen.

Valet om vi ska starta eller inte avgör vårt öde varje flygdag och man kan inte grubbla för mycket när det gäller hur det beslutet ska tas.

Frågan om hur hårt eller löst vi bör bromsa börjar klarna redan första dagen vi börjar balansera med skärmen men kommer aldrig att få något slutgiltigt svar. Liksom golfaren alltid jobbar med sin sving kommer vi skärmflygare alltid att jobba med bromstrycket. Det är en av anledningarna till att skärmflygning är så utmanande och intressant.

Det tar inte lång tid som nybörjare att inse att vi måste vara extremt vaksamma och reagera snabbt genom att dra eller släppa

upp bromsarna för att skärmen ska hålla sig öppen och stanna kvar ovanför huvudet. Naturligtvis finns det stunder när skärmen klarar sig själv utan att piloten behöver göra särskilt mycket, men det är inte ofta det händer.

En annan faktor som komplicerar frågan är att flygskärmen fungerar som en pendel. Det innebär att den kräver en viss sorts input i ena stunden och något annat i nästa. Det betyder att bromstrycket också pendlar fram och tillbaka – under hela flygdagen.

Naturligtvis är det otroligt viktigt att piloten agerar med bromsarna i exakt rätt ögonblick. Men under årens lopp kan man även konstatera att även en dåligt tajmad reaktion ofta är bättre än ingen reaktion alls.

Av någon anledning så kan ofta korrekt agerande även bli motsägelsefulla. Nybörjare som flyger genom turbulens för första gången brukar släppa upp bromsarna. De tenderar även att ta tag i bärremmarna när det börjar rycka i skärmen eftersom det ger en falsk känsla av stabilitet. Men det straffar sig ofta eftersom piloten förlorar kontakten med skärmen och man riskerar att få inslag istället.

Det här är två exempel på hur den intuitiva reaktionen kan få piloten att reagera på ett felaktigt sätt.

Det finns också den vedertagna logiken inom flygning att farten är vår bästa vän. Det sägs att om man frågar några hundra flygplanspiloter, fallskärmshoppare, skärmflygare och PM-piloter

om uppsläppta bromsar är korrekt sätt att hantera turbulens, så kommer mer än hälften att svara ja. Den uppfattningen hänger kvar även efter att piloterna lärt sig markhantera skärmen. Instruktören kan fråga en elev om vad som är bäst att göra om man håller på att landa i en rotor och många kommer troligen att hålla sig till logiken att det är bättre att låta skärmen flyga än att bromsa. Därför tar instruktörens arbete aldrig slut.

Det är uppenbart att aktiv flygning med hjälp av bromsarna är det bästa sättet att undvika inslag. Det är ett av många skäl till varför elever råds till att göra 35-50 flyg med instruktör innan de börjar ge sig ut på egen hand. Under den tiden kan instruktören både kolla och dubbelkolla pilotens förståelse för flygning och att även dennes intuitiva reaktioner är korrekta. Instruktören kollar helt enkelt att eleverna förstått att inslag går att stoppa med hjälp av bromsarna. Det är både utmanande men också givande för instruktören.

Jag har personligen ägnat hela mitt vuxna liv åt att lära piloter hantera bromsarna på ett korrekt sätt. Skärmarna har utvecklats under årens lopp och på senare år när vi är på glid, högt över terrängen, kan vi släppa bromsarna nästan helt under längre stunder. Det går även att trampa lite speed utan att det händer något med skärmen.

Samtidigt vet vi att risken för inslag ökar med speed och att reaktionerna blir mer komplicerade, med ökad höjdförlust och mer dynamik även om vi släpper av speeden med en gång.

Man måste också känna till att om man bromsar samtidigt som man speedar så knäcker man skärmens profil vilket ytterligare ökar risken för inslag.

Många av dagens skärmar är dock designade för att kunna styras med B och C-paketen medan man speedar. Men det måste man testa för att se om det passar för den pilotnivå man är på och den skärm man flyger.

Tack vare den tekniska utvecklingen har vi större tillförsikt till skärmarna och flygfönstret vi har möjlighet att utnyttja har vidgats, inte minst på speed.

Naturligtvis kan en pilot även bromsa för mycket i vissa situationer. Skärmflygare som tränar mycket på gym, är klättrare eller har fysiskt tunga arbeten har lättare rent muskulärt att överkompensera – i synnerhet i panikartade lägen.

Ny teknologi frigör oss inte från ansvaret att hålla skärmen över huvudet i alla lägen när vi balanserar, startar, kurvar, flyger nära marken och landar. Det här är viktigt att komma ihåg.

Chris Santacroce är 43 år och tvåbarnsförälder som bor i Draper i Utah. Han har hållit på med skärmflygning på heltid sedan 1992 varav 13 år för Red Bull för att visa upp olika flygsporter. Han flyger allt från flygplan till hängglidare, skärmar och har gjort ett par hundra fallskärmshopp och base jumps.

För ett femtontal år sedan drabbades Chris av en ryggskada som gjorde att han hamnade i rullstol under en period. Som tur var läkte ryggen men gav honom samtidigt en ny syn på livet. Istället för att satsa allt på att få uppmärksamhet och bekräftelse började han istället ägna sig åt vad han kunde göra för andra. För Chris blev svaret att hjälpa så många som möjligt att flyga. Projekt Airtime hade fötts och är i dag hans livsfokus.

Vad vi går för som piloter beror inte på hur vi hanterar skärmen när vi ligger på långa glid i smörig luft. Snarare på hur vi hanterar bromsarna, hur vi startar, hur vi hanterar dåliga vägval och turbulens inför landning. Det gäller i synnerhet för piloter i områden med höga berg, långt ifrån kustområden, i torra klimat och i områden med jetströmmar som påverkar höjdvinden.

Nu kanske du undrar varför det är så viktigt att skriva om det här just nu? Svaret är att det alltid är viktigt att informera om detta, men i synnerhet nu när så många förespråkar att man ska flyga med så lite broms som möjligt.

Det vilar på oss själva att anpassa vår flygteknik i förhållande till de faror som finns och vi vet numera faktiskt precis vilka de är.

Statistiken visar att under de senaste årtiondena och utan undantag så drabbas piloter främst av inslag under kritiska delar av flygningen som leder till allvarliga konsekvenser. I de flesta fallen beror det på att piloten flyger med för lite broms och får för lite feedback från skärmen. Naturligtvis är dålig respons och hantering av inslag också ett problem, men det är en senare diskussion.

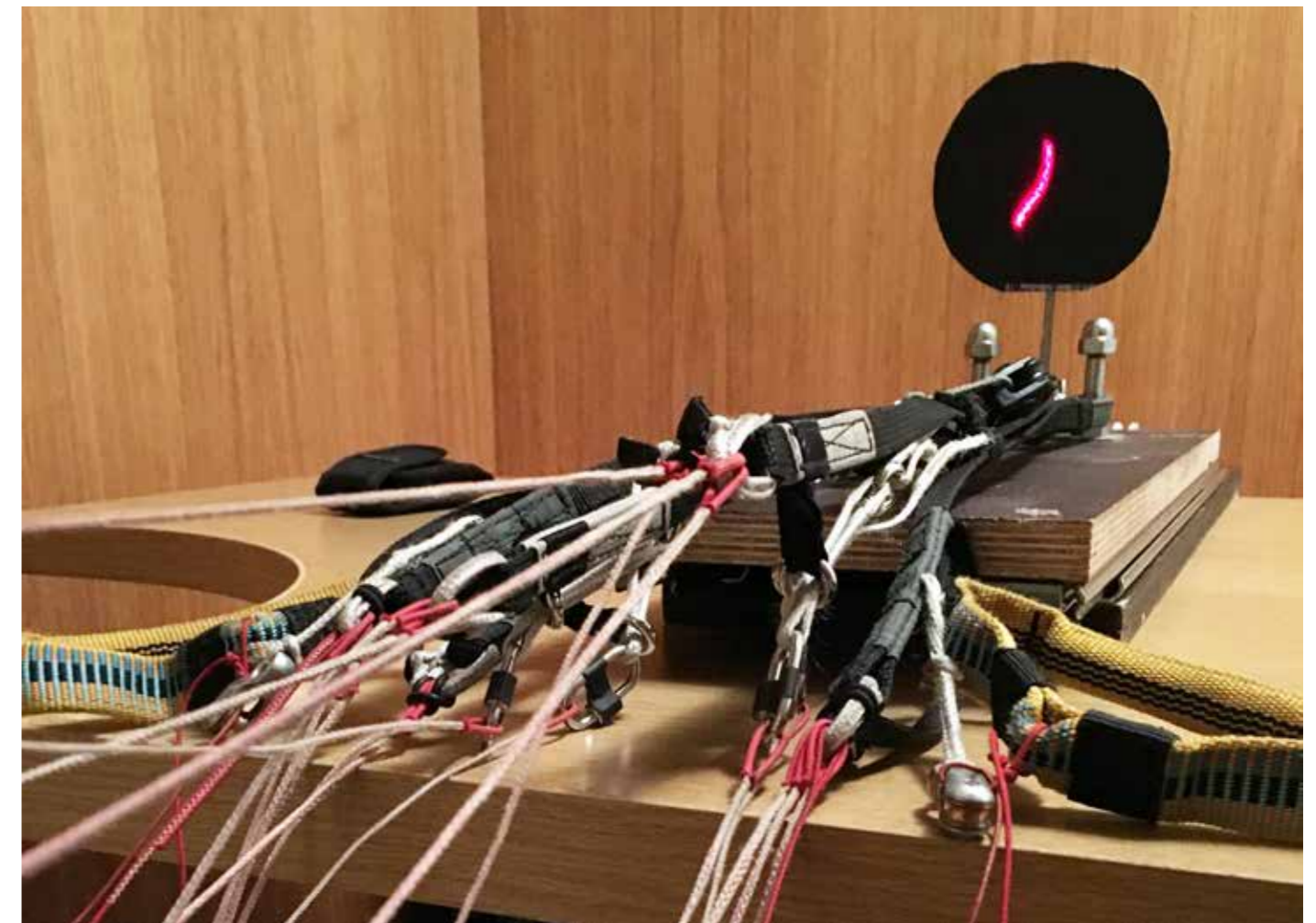
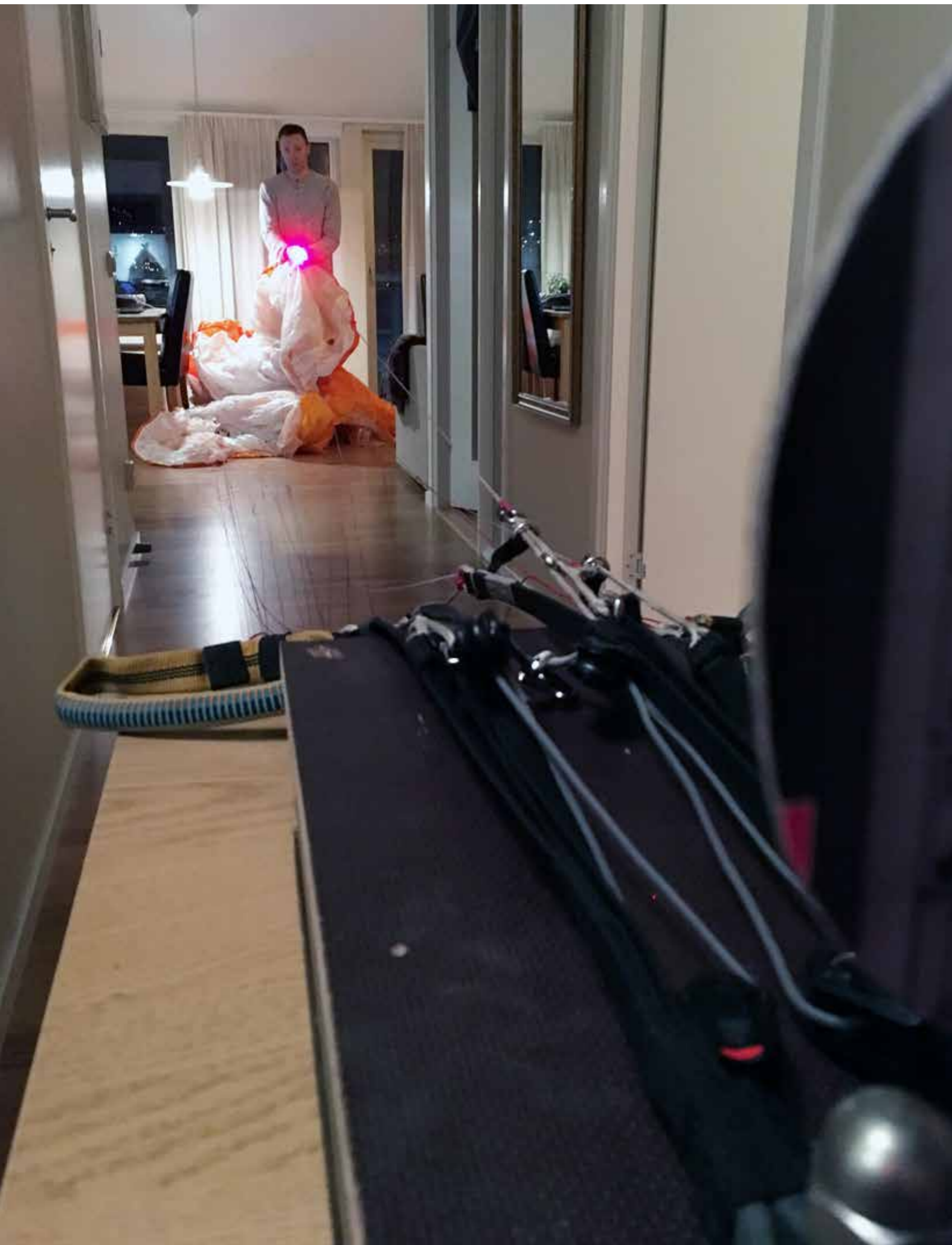
Vi vet att överdriven tillit till speeden är en stor anledning till olyckor och vi vet också att medan de flesta piloter släpper speeden om skärmen slår in, så finns det andra som inte gör det.

Samtidigt finns det naturligtvis två sidor av bromstrycksekvationen. Både att släppa upp bromsarna i vissa lägen men samtidigt att ändå ha kontakt med skärmen via bromsarna större delen av tiden.

Alla diskussioner som rör hur man agerar som pilot måste inbegripa så många aspekter som möjligt. Samtidigt måste man vara tydlig med vilka undantag eller okända faktorer som finns. Var försiktig med råd och tips som verkar ensidiga och dubbelkolla gärna så mycket som möjligt med någon pilot eller instruktör du litar på för att kunna skapa dig en egen uppfattning hur saker och ting hänger ihop.

Text: Chris Santacroce Foto: Johanna Hamne Övers/bearb: Lars M Falkenström





Lintrimning

Det är väl att betrakta som ett smärre mirakel att tyget och linorna som våra skärmar består av kan hålla formen så bra som de gör. Men över tid förändras materialen när de utsätts för de aerodynamiska krafterna, fukt, sand och slitage. Ju mer avancerad skärmen är ju känsligare är profilen för förändringar. När linorna påverkas ändras flygegenskaperna oftast markant och skärmen brukar bli långsammare eller osymmetrisk vilket kan få den att svänga åt ena eller andra hållet eller att kollapsa blir fler. Därför är det viktigt att återkommande kolla sina linor så de håller sig inom toleranserna. Enklast och säkrast är det att lämna över det till någon som kan.

Generellt kan man säga att de främre och mest belastade linorna töjer sig och linorna längre bak krymper. Lintrimmarens uppgift blir alltså oftast att förkorta A-linorna och att förlänga de övriga linorna.

Toleransen på en linas längd beror på placering men brukar vara ± 10 millimeter. Det brukar sällan gå att återställa värdena som skärmen hade från fabriken och som finns nerskrivna på varje skärms lindiagram. Lintrimmarens uppgift blir därför att kolla med piloten hur skärmen uppför sig och sedan försöka återställa skärmens profil på ett ungefär. Då dagens skärmar har allt färre linor är lintrimning en naturlig del av en skärms livstid. För en tvålinors-skärm rekommenderas lintrimning så ofta som var femtionde flygtimme.



Ovan: Att trimma tillbaka en skärm handlar mycket om att få bra mätvärden. Med en femlitersdunk med vatten belastas linorna likadant. Men det är också viktigt att varje lina sträcks under samma tidsintervall. Lasermätaren kostar ca 1500 kr och kommunicerar direkt med datorn via bluetooth.

Till vänster: Den finska tävlingspiloten Juho Komulainen har blivit en erfaren lin-trimmare med åren och det tar honom två-tre timmar att återställa en skärms flygegenskaper.

Eftersom tillverkarna är medvetna om problemet har många skärmar loopade linor som lätt kan förlängas om de har krympt. Linor som har sträckts måste istället loopas. För de riktiga finlinorna kan linor förkortas genom att man öppnar linan och sticker in olika långa linbitar. Det gör linan tjockare och därmed kortare.

En gammal klassisk lintrimningstrick när skärmen började gå trögt och hänga bakåt var att fästa lina efter lina i en krok och sedan dra tills mantlingen gav efter. Resultatet blev ju därefter men toleranserna var betydligt större så oftast hjälpte det lite. Men idag görs det med laser och automatiserade excelark.

Mätningen börjar med att bakre delen av laserdosan trycks mot linans fästpunkt i skärmen och hålls kvar under några sekunder tills laservärdet registreras i excelarket. Sedan är det bara att göra likadant med resten av linorna. När mätningen är klar syns differenserna mellan mätvärdena och lindiagrammet och det blir tydligt hur profilen har förändrats. Sedan gäller det att hitta en kompromiss som återställer profilen till sin ursprungsförhållande.

När jag lät Juho trimma min tvålinors Ozone Zeno som gått femtio timmar, visade det sig att skärmens A-linor var lite sträckta och att B-linorna krympt en aning. Den var också aningen asymmetrisk, kanske beroende på att jag är en notorisk högerkurvare. Att trimma linorna brukar kosta mellan 1000-2000 kronor och det är definitivt värt pengarna att låta ett proffs göra det istället för att mixra med linorna på måfå.

Text och foto: Lars M Falkenström

TRIPLE SEVEN

NYHET: 777-QUEEN2 (EN-C)

THE MASTER OF THE SPORTS CLASS



AirTrust

www.AirTrust.se

Triple Seven Gliders & APCO Aviation

ICARO BUTEO XC (EN-B)

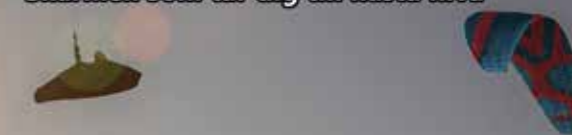
Prestanda som EN-C skärm med EN-B säkerhet!

82 celler + 80 miniribs i framkant

Demoskärm finns (90-110 kg)



***** Skärmen som tar dig till nästa nivå *****



Kika in vår nya hemsida & vinn fint presentkort!

Handla online dygnet runt eller i butiken på Järnringen 19 i Partille (Göteborg)

Icaro | Pro-Design | Flymaster | NavITer | Flytec | Syride
Volirium | Hanwag | Crispí | Velodrom | Charly Produkte
Weatherflow | SPOT | SkyBean



www.rpmsport.net

KIKA IN HEMSIDAN REGELBUNDET FÖR ERBJUDANDEN & NYHETER!!

LARSA ÄR BORTA

En av Sveriges bästa tävlingspiloter genom tiderna har lämnat oss. I stor sorg och saknad. Att skriva ett eftermäle om Lars-Anders Jonsson som betytt så mycket för så många, även utanför skärmflygningen, är svårt. Larsa var och förblir en ikon inom svensk skärmflygning. Det är inte ofta det förekommer dödsrunor i Hypoxia och jag hoppas verkligen att det inte ska behövas igen. Men att naturen ibland kan få även den bästa piloten ur balans är något vi som älskar att flyga ständigt måste bära med oss.

Jag tror att vi som var på plats i Offerdals kyrka för att ta ett sista farväl av Larsa tycker att det blev en fin och värdig stund. Begravningsakten ackompanjerades delvis av Lars Hedström som ibland spelade piano ihop med Larsa.

Prästen Calle Wahlström, som själv ägnar sig åt fallskärms-hoppning och som är väl bekant med vad skärmflygning innebär, beskriver Larsa så här i sitt griftetal:

Budet om Lars-Anders bortgång nådde oss en dryg vecka före jul. Olyckan skedde den 15 december under en tävling i Porterville, Sydafrika. Hans mor och far fick besök av polis som lämnade det tragiska beskedet. Sedan har vi alla nåtts av budet. Det känns överkligt. Kan det verkligen vara sant? Ja, han har flugits hem från Sydafrika och vilar här den sydafrikanska kistan. Det är så tråkigt och vi sörjer med hans föräldrar och familj.

Skärmflygning. Det var en passion för honom. Han var tidigt ute och provade sporten utför Almåsaberget och i en del andra mindre backar i bygden. Han provade också andra sätt att flyga med skärm. Dragen av skoter, förstås, Offerdaling som han är. Men det var backar och berg som var bäst. Han måste ha tyckt om det eftersom han fortsatte. Det fanns utmaningar för honom, det gick att lära sig mer för att kunna flyga längre sträckor. Han delade också med sig av sin kunskap genom att instruera andra och att erbjuda tandemflygning.

En skärmflygare springer igång sin flygtur. Vingen fylls av luft, får bärkraft, och plötsligt släpper markkontakten. Flygningen tar vid, man är buren av vindar. Det blir tyst. Sakta glider man fram som en fågel med utbredda vingar. Utsikten är fantastisk, om man hinner se på den. Hus och människor krymper. Nu är flygningen viktigast. Det gäller att hitta vindarna, vindar som bär, som lägger meter till meter, som blir kilometer och mil. Det är sport och spännande. Lars-Anders lärde sig den här konsten och var i världsklass.

Visst kan man väl säga att livet är som skärmflygning. Vi vill hitta något som bär, som lyfter, som fungerar. Vi söker vindar som leder oss åt rätt håll, en mening och ett mål för vår färd genom världen och livet.

När det är som bäst kan vi njuta av allt det vackra, den underbara skapelsen, underbara medmänniskor, bara bekymmersfritt sväva fram genom livet. Ja, det låter fint. Men både skärmflygaren och vi andra vet att så enkelt är det inte alltid, även om bilden är tilltalande.

En vind som bär är Guds vind. Den bär för den är född i kärlek, skaparkraft, glädje och frid. Guds vind bär när annat mojar. När livet tar slut. Då bär Guds vind till en himmel där vi möter Gud. På bibelns två språk hebreiska och grekiska heter vinden ruach och pneuma. Gudsvinden, helig Ande. Guds osynliga närvaro som likt vinden bär fast vi inte ser den. Den vinden ska vi, inte söka, men öppna oss för. Den finns här.

Lars-Anders. För inte så länge sedan var han en liten pojke. Han lekte vid bäcken nere i Änge. Bäckan och pappa Runes verkstad var hans tidigaste skola. Han behövde ingen förskola. Den fanns hemma. När han började ettan var han lugn och trygg. Han hade kompisar som än idag minns och hedrar honom. Skollären i Änge fortsatte i Östersund. Sedan var det några år med litet bohag, säsongspräglade jobb och äventyr. Så småningom stabiliserades karriären och han blev etablerad mäklare. Han har sålt hus och jord och skogsbruksfastigheter runtom i Jämtland. Även här på hemmaplan i Offerdal.

Skärmflygningen höll han fast vid och där hade han vänner. Men han hade flera talanger. Han var musikalisk. Satt vid pianot och spelade på gehör. Det gillade han. Ännu bättre blev det om han hade spelsällskap. Vi ska om en stund få höra hans vän Lars spela en låt till hans minne.

Lars-Anders dog alldeles för ung. Det är tråkigt. Men han levde fullt ut, var en härlig bror och kompis. Det är bra. Men det var synd att han inte hann parera den där snurriga vinden, tromben som snurrade ihop hans vinge. Han kände till faran, men var chanslös på den låga höjden.

Varsamt knäppte de loss honom ur selen. Han sa åt dom att vara rädd om skärmen. Men hans liv stod inte att rädda. Han avled på grund av sina inre skador. Vi ska minnas honom med tacksamhet.

Jag läser ur bibeln, Psaltaren 103:

*Lova Herren, min själ,
hela mitt jag vill prisa hans heliga namn!
Lova Herren, min själ,
minns allt det goda han gör:
han förlåter alla mina synder
och botar alla mina sjukdomar,
han räddar mig från graven
och kröner mig med nåd och barmhärtighet,
han fyller mitt liv med allt gott,
och jag blir ung på nytt som en örn.*

Ung på nytt som en örn, ska du bli, Lars-Anders. Vila i frid.

Calle Wahlström, församlingsherde Näskott, Offerdal och Alsen



#youtoo?

#metoo-upproret har verkligen skakat om världen och även de mer subtila patriarkala strukturer som ärvts över generationer har blivit synligare. På arbetsplatserna, inom politiken och inte minst inom idrotten har kvinnor, som på ett eller annat sätt upplever sig ha blivit kränkta av män, gått samman och gjort sina röster hörda. Naturligtvis är det naivt att tro att inte skärmflygsporten också skulle vara drabbad. Med allt från skämtsam jargong till allvarigare situationer som till och med fått kvinnor att sluta flyga.

Även om debatten kan tyckas ha svalnat en aning, har frågan förhoppningsvis fått en evig glöd som aldrig kommer att slockna.

Diskussionerna på diverse forum visar tydligt att skärmflygning var och är en sport utövad av företrädesvis män. Antalet kvinnliga piloter är få och det finns inte en enda aktiv kvinnlig instruktör i skärmflygsverige idag. Inte heller SSFFs stadgar eller Verksamhetsboken innehåller några som helst styrdokument som berör de frågor som #metoo handlar om. Krasst kan man konstatera att vår sport styrs av regler och föreskrifter skrivna av män – för män.

Av trådarna på sociala medier att döma verkar problemen ändå vara relativt begränsade bland svenska piloter, åtminstone på senare tid. Men flera kvinnliga piloter har känt sig utsatta vid bland annat utlandsresor och tandemflygning. För vissa män är det uppenbarligen svårt att balansera rätt mellan skämt och allvar – skillnaden mellan vad som är roligt och uppskattat av alla och vad som kan tolkas för att vara en oönskad sexuell invit eller anspelning. Nedanstående exempel från en av SSFFs tidigare medlemmar kanske kan göra det tydligare för de som fortfarande undrar vad #metoo egentligen handlar om:

Jag flög mellan att jag var 15 och 20 år, och när jag var aktiv för femton år sedan var det verkligen ovanligt med unga tjejer i skärmkretsar. Det jag tänker på är när jag som 16-åring på landningen fick ta emot kommentarer från en 45-årig man

som bland annat ville byta plats med min skärm som jag för tillfället låg på för att pressa ut luft ifrån för att packa ihop. Hans försök till ragningsrepliker är inte de värsta jag råkat ut för i mitt liv, men i sammanhanget och med tanke på ålderskillnaden var de totalt olämpliga.

Det låter kanske oskyldigt, men till detta hör att många (i stort sett bara män) bevittrade det hela och ingen sa något. Jag undvek alla sociala aktiviteter med flygarna resten av den veckan och hängde bara med min kompis och med instruktörerna på klubben som jag kände sen innan.

Jag har alltid upplevt att klubben var glad över de tjejer som flög och att de ville att vi skulle bli fler, men jag är inte säker på att de förstod att vi inte kände oss som en del av gemenskapen. Om gubbarna hade backat mig den gången och de andra gångerna kanske jag hade velat hänga med på grillningen, badet och de övriga kvällsaktiviteterna. Men de visste kanske inte vad de skulle säga, det är ju svårt att säga ifrån. Jag som 16-åring kunde inte det.

Kvinnan som upplevde detta är idag i trettioårsåldern och har en längtan att börja flyga igen. Förhoppningsvis har situationen förbättrats sedan dess. Men vad kan förbund, klubbar och vi som enskilda piloter göra för att minimera risken för att någon enda kvinnlig pilot inte ska trivas eller känna sig respekterad och välkommen?

För att ytterligare öka medvetenheten om vad #metoo handlar om för oss som håller på med skärmflygning, vore det bra om det kom in fler exempel på vad som uppfattats som olämpligt, obehagligt, kränkande eller exkluderande – både före, under och efter en flygdag. Mejla gärna din berättelse till Hypoxias redaktion till lars@visionaire.tv.

Ett viktigt första steg kan vara att återkommande publicera situationer här i Hypoxia som på ett eller annat sätt upplevts negativt av kvinnliga piloter – anonymt eller med namn – för att se till att frågan lever vidare. Skärmflygsverige behöver fler kvinnliga piloter!

Text och illustration: Lars M Falkenström



Nästa Hypoxia hamnar i din brevlåda i början av juli!

Foto: Istvan Szatmari

B**Posttidning**

Returadress
Svenska Skärmflygarförbundet
Odd Fellowsvägen 38
127 32 Skärholmen

Årets populära Hängkurser.



BOKA din HÄNGKURS redan nu.

14 - 15 April

5 - 6 Maj

6 - 7 Juni

14 - 15 Juli

17 - 18 Juli

31 Juli - 1 Augusti

25 - 26 Augusti

Pris 3500kr Boka på skyadventures.se

Som kund hos oss har du 1000 kr på din nästa kurs med oss.

Besök gärna vår butik mitt i flygningen i Kåseberga på en kaffe och snacka flyg.

Öppet vardagar 9-14, året runt.

SKY
adventures

Mer hittar du på skyadventures.se.