

HYPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 2/2018



Trevlig flygsommar!

REJS MED X-ALPS

Starta med A&C

Filmtävling!





Licens och licensförnyelser

Vi har startat ett samarbete med Cardskipper som utfärdar våra licenser digitalt. Du som tävlingspilot och innehavare av FAI sportlicens är redan bekant med denna digitala licens. Du ska ha fått ett sms eller mejl med länk till din digitala licens. Har du inte fått det så ska du kontakta kansliet. Det är oerhört viktigt att vi har rätt mejladress och mobilnummer till dig i vårt medlemsregister annars fungerar inte din digitala licens. Du kan själv enkelt kontrollera och ändra dina uppgifter. Det gör du på vår hemsida på samma ställe där du loggar din flygtid.

Just nu har vi 1046 aktiva piloter och 136 nya take off kit är tecknade. Det är några fler än vid motsvarande tid förra året. Jag tror vi kan tacka det fina vädret för detta. Vi får hoppas det håller i sig för i så fall har vi vänt en trend av svagt nedgående antal i tre års tid.

Licens i telefonen

Nu kommer licensbrickan i din telefon! Appen Cardskipper, som redan används av många andra föreningar, kommer även att se till att licensbrickan distribueras ut till piloterna i Skärmflygsverige. Ni som har FAI-licens, eller är medlem i Hängflyg har redan licensbrickan digitalt. Inom kort kommer alla piloter att få ett sms med information och inloggning om hur man gör. Om du vill vara förberedd laddar du hem appen till din telefon eller surfplatta. Licensbrickan lagras i din telefon, så du behöver inte vara uppkopplad för att se den. Vi kommer att skicka ut nuvarande licens på papper under en övergångsperiod och senare på begäran till de som inte har en smart telefon.

Hört talas om GDPR?

SSFF är delegerade av Transportstyrelsen att hålla register över tilldelade behörighetsbevis. Vi är också en del av idrottsrörelsen där det behandlas en stor mängd personuppgifter. De används bl. a. till att hålla ordning i medlemsregister, fördela ekonomiska stöd och arrangera tävlingar. Det finns särskilda regler för hur personuppgifter ska hanteras på ett tryggt och säkert sätt. Den 25 maj 2018 ersattes personuppgiftslagen av den nya dataskyddsförordningen (GDPR), vilket gör att kraven förändras något. Med anledning av dessa förändringar har vi kompletterat medlemsvillkoren med en integritetspolicy. Den beskriver mer utförligt hur och varför vi sparar dina personuppgifter samt vilka rättigheter du har. Vill du läsa mer om integritetspolicyen så hittar du den på vår hemsida paragliding.se under *Om förbundet/GDPR*.



SSFF 30 år FIRAS I NORRLAND

Norrlandsklubbarna Paranordic, Tornedalens och Piteå flygklubb firar 30-åringen SSFF med en flygträff lördagen 4/8 på Piteå flygklubbs fält.

Vi börjar kl. 9 och håller på så länge det är ljus. På aktivitetslistan finns bl.a. vinschning, föreläsning, gemensam middag och ett gruppflyg med paramotor på kvällen.

Fältet är öppet redan från fredag och fram till söndag för de som önskar komma tidigare och vill stanna längre. Vi har ett fåtal sängplatser att erbjuda men i övrigt gäller husvagn, husbil eller tältboende.

Träffen sponsras av vårt förbund så allt är gratis för alla flygare anslutna till SSFF. Anmäl ditt deltagande senast 20/7 till: bahman2121@hotmail.com

Varmt välkomna att uppleva Norrland och fira med oss!

AKTUELL RANKING

1	Lars Anders Jonsson	152.6
2	Håkan Lindqvist	125.9
3	Tor Jansson	123.5
4	Johanna Hamne	110.0
5	Patrik Nietlisbach	86.7
6	Erik Rehnfeldt	85.9
7	Anders Gustafsson	75.4
8	Nils-Åke Carlsson	68.5
9	Magnus Eriksson	63.1
10	Johanna Lönngren	60.3



Rolle vann SC Kittelfjäll 2018

Stefan Rolén vann årets upplaga av Sverige Cup i Kittelfjäll, strax före **Tor Jansson** på andra plats. **Johan Sjöström** hamnade på tredje plats.

Är årets trend att längre skägg ger längre distanser? Årets tävling bjöd på fina flyg och den avslutande tasken var en 6 mil lång triangel som Stefan Rolén klarade av. Bra gjort!

Tävlingskommittén:

20 ÅRS ERFARENHET!

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

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

www.aventyrcenter.se

ÄVENTYRS CENTER

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

Logos for AirDesign, Skywalk, UPE, and BGD.

ICARO XENUS (EN-B)
Nya skärmen för dig som vill börja träna ACRO eller freestyle (22.5 m2) Uppföljaren på mycket populära Instinct 2 ACRO!

ICARO BUTEO XC (EN-B)
Prestanda som EN-C skärm med EN-B säkerhet! 82 celler + 80 miniribs i framkant. Demoskärm finns.

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

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

rpm sport www.rpmsport.net

KIKA IN HEMSIDAN REGELBUNDET FÖR ERBJUDANDEN & NYHETER!!

Björn Hårdstedt sätter prickken över i:et som RI

Efter fyra år som Skärmflygförbundets riksinstruktör (RI) avslutade jag i våras mitt uppdrag med att lägga ut den allra sista utbildningsmanualen jag skrivit, den för instruktörsutbildningen. Jag lämnar nu över uppdraget till min efterträdare och önskar lycka till. Jag efterlyste redan i höstas en ny person på posten, och är glad att styrelsen har hittat en. Lars M Falkenström tar vid efter mig som en länk mellan förbundet och dess instruktörer att verka för fortsatt utveckling av skärmflygverksamheten i Sverige.

Jag tänkte berätta vad jag pysslat med under de fyra år jag haft uppdraget. Det har nämligen hänt en hel del, men det mesta har bara diskuterats i det slutna instruktörsforumet. Det här blir en "avlämningsrapport" till medlemmarna. Det är en uppdaterad version av en text som tidigare publicerats i Facebook-gruppen Flygare.

Direkt jag fick uppdraget 2014 identifierade jag tre viktiga frågor att ta tag i.

Det första var i rollen som instruktörernas "ombudsman". Jag ville få en lösning på de pågående disciplinärenden som stängt av instruktörer från sina förordnanden. Det tog ett tag, och det var inte självklart att det skulle lyckas. Men 2016 hade jag lyckats få alla att enas om vägar framåt, och det segaste ärendet kunde lösas. Jag hoppas förbundet aldrig mer behöver ta i sådana bekymmer. Det är viktigt att instruktörer föregår med gott exempel och följer våra regler. Om man tycker att något är fel i systemet så försöker man ändra på reglerna, inte strunta i dem. Samtidigt är det viktigt att vi har ett bra samtalsklimat, och att inte oenighet om saker och ting urartar i vuxenmobbing.

Det andra gällde instruktörsutbildningen. Kurser hade inte hållits på flera år, och ingen riktig plan för när och hur de skulle genomföras fanns heller trots stor efterfrågan. Min målbild var att en kurs om året bör genomföras om det finns sökande aspiranter. Efter en intensiv höst kunde en kurs starta i februari 2015, och under min tid på posten har tre kurser genomförts med totalt ett femtontal nya instruktörer.

Det tredje, och riktigt stora, var skärmflygets regelverk. Jag hade redan tillsammans med två kollegor, Jonas Böttiger och Ola Gustafson, tagit fram ett förslag till ett förnyat licenssystem. Styrelsen nappade och såg möjligheten att skapa ett helt nytt regelverk, en Verksamhetshandbok som Transportstyrelsen efterfrågat, och därmed fasa ur den föråldrade och snåriga "FoD".

Jag fick i uppdrag att skriva den nya verksamhetsboken från grunden, med stöd av min yrkesmässiga bakgrund som juridisk och teknisk redaktör. Senare kom också uppdraget att ta fram helt nya utbildningsmanualer med tillhörande elevkort. Arbetet tog fyra år, och är nu fullbordat. Vi har nu ett modernt regelverk som är utformat för att hålla länge, och till det även 15 utbildningsmanualer med tillhörande elevkort till hjälp vid alla typer av kurser och utbildningar inom förbund och klubbar.

Den enda punkten som Transportstyrelsen inte gillade i det nya regelverket var vårt beslut att släppa in ungdomar på grundkurser redan från 13 års ålder. Inte så att de hade något emot ungdomar, men de tycker det är krångligt att skriva om föreskrifter. Det är väl en konsekvens av att juristerna tagit över myndigheten kan man tänka. Jag spökskrev en helt ny föreskrift åt dem, som skulle vara mer generell och tidlös än den nuvarande och där vi själva hade rådighet över åldersgränserna, men det tyckte de bara var konstigt så inget hände.

Men efter ett ihärdigt lobbyarbete, som jag ibland känt att jag varit tvungen att driva som ett privat projekt utan styrelsens stöd, kom till slut Transportstyrelsens skriftliga besked om att de beviljar individuella dispenser för ålder, exakt enligt mitt förslag. De första eleverna med åldersdispens går kurs denna sommar, och det ser jag som en jätterolig framgång.

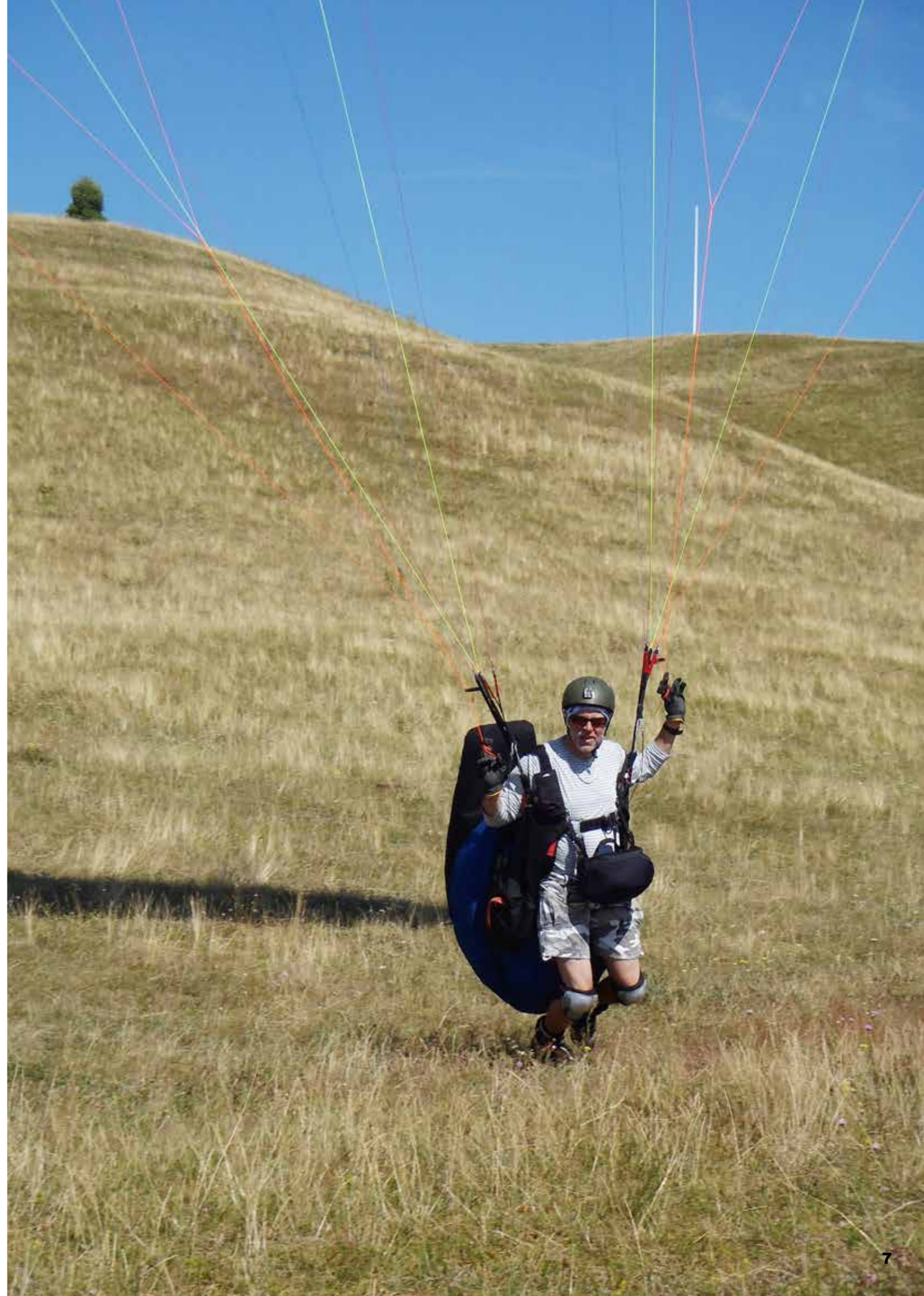
Förutom det beskrivna arbetet har jag planerat instruktörsseminarierna, instruktörernas "branschträffar" tillsammans med USK:s ordförande, och försökt ge dem ett givande innehåll.

Jag har också, till skillnad från tidigare RI, valt att delta aktivt i styrelsens arbete, med stöd av förbundets stadgar. Där har jag ibland kanske varit mer pådrivande än alla tyckt vara helt nödvändigt, men det beror på att jag avskyr när viktiga saker bara ligger och ingen tar tag i dem. Det där har inte alltid varit superpopulärt, och ibland kanske jag varit otålig och "intensiv", men så har jag också lyckats få saker och ting gjorda.

Det jag inte gick i mål med, var att få till en helt ny föreskrift om skärmflygning hos Transportstyrelsen. Det är egentligen en styrelsefråga men hamnade i mitt knä. I och med att åldersfrågan är löst provisoriskt genom löfte om dispenser som verkar hållas, är frågan inte akut, men ändå viktig och jag hoppas att styrelsen inte släpper den.

Det var kul att vara riksinstruktör i fyra år, men nu känns det skönt att andra tar över. Jag finns kvar i marginalen som ledamot i utbildnings- och säkerhetskommittén (USK). Vi ses.

Text: Björn Hårdstedt Foto: Victoria Palmer





Härkeberga från ovan. Foto: Björn Hårdstedt

FÖR FEMTE ÅRET I RAD:

Härkeberga Out-and-Return 2018

Tävlingen Härkeberga Out-and-Return genomfördes traditionsenligt i Mälardalens försommargrönska första helgen i juni med 13 anmälda deltagare.

Vinnare med 41km blev Jens Koch-Nommensen efter ett flyg på 17km och en ännu längre promenad tillbaka, närmast följd av Björn Hårdstedt med 18km och Tommy Nilsson-Hedman med 15km.

Tävlingen går ut på att ta sig så långt som möjligt från startpunkten, som är Fenix sommarfält utanför Enköping, och tillbaka igen innan kvällen samma dag. Distansen räknas för flugen samt promenerad sträcka fram och tillbaka. Minst 20% av sträckan måste flygas. Kommer man hela vägen tillbaka blir det 20% bonus för hela sträckan, gör man det inte blir det 50% minus på sträckan som kvarstår. Piloterna får göra valfritt antal distansförsök under tävlingsdagarna.

De med koll på svenska "Out-and-Return"-tävlingar känner säkert igen delar av konceptet från Sveriges första dylika tävling, *Fredrik Gustafssons Åre Out-and-Return 2012*. En fantastiskt uppskattad tävling som tyvärr legat i träda några år nu. Det var under 2014 års upplaga av densamma som de ogynnsamma väderförhållandena gjorde att jag och Mattias Joëlson satt och försökte skapa en lösning för att förenkla scoringen av denna tävling. Efter viss möda lyckades vi scora tidigare års trackloggar (och jag fick förmånen att scora tävlingen senast den hölls 2015).



Ovan: Härkeberga kyrka. Foto: Staffan Rolfsson



Varierande vindar på starten. Foto: Björn Kvist

Till höger: En sen lunch sitter fint efter målgång. Foto: Björn Kvist



Jens Koch-Nommensen på väg mot mål som vinnare. Foto: Björn Hårdstedt



Vid ett styrelsemöte i vår klubb senvåren 2014, där ordförande föreslog att vi skulle försöka återuppliva Mälarcupen, en distans-tävling som under årens lopp samarrangerats av Stockholms-klubbarna, möttes han av en viss skepsis kring möjligheter att skrapa ihop nödvändiga funktionärer. Alla ville ju försöka anordna något, men samtidigt hålla en pragmatisk nivå på administration och arbete kring det hela. Då kom den galna idén – vi kör en Out-and-Return på vinschäftet!



Tävlingsledaren tar en paus på väg mot mål. Foto: Staffan Rolfsson

Om deltagarna får två dagar på sig att göra sin bästa distans krävs ingen exceptionell vinsch kapacitet för att göra tävlingen rättvis, vilket annars kan vara en utmaning för XC-tävlingar med vinsch.

Sagt och gjort, första tävlingen utlystes till juni samma år. Vi kunde köra fältet med normal bemanning och bara ha en lista för anmälan till tävlingen. En positiv sidoeffekt var att vinschköerna, som annars kan vara långa på fina försommardagar, nu krympte rejält efter att allt fler piloter var ute och promenerade i omgivningarna.

Första året fick vi prova oss fram till hur man får till en strategisk utmaning med målet att få ut en maximal distans. Nu efter fem år känns det som att modellen med kombination av returbonus samt avdrag som vi kört de senaste fyra åren har fungerat bra.

Och det är något speciellt med denna typ av tävling. Man ser så många glada miner. Visst är det ju fantastiskt att bara komma upp och flyga en vacker dag, men om man lämnar det platsbundna och ger sig ut över åkrar, ängar, skogsdungar, sjöar, gårdar och inte minst kyrkor och sedan landar och utan stress plockar ihop sin utrustning och går med den i motsatt riktning genom samma landskap, som nu ser helt annorlunda ut, blir det ju något ännu starkare. Man hinner uppskatta det flyg man nyss gjorde på ett annat sätt och även

njuta av omgivningarna. Och trots att det redan efter någon halvmil inte bara känns skönt att traska med lasten på ryggen så har jag inte sett något annat än stora leenden från alla när de kommit tillbaka till fältet.

Viktigt att tänka på för deltagarna är att ha bra koll på aktuella luftrum, samt att säkerställa sin GPS-loggning. Det är ju snöpligt om man skulle diskas efter fint flyg och promenad på grund av luftrumsöverträdelser eller teknikstrul. Eftersom en del flyg-instrument slutar logga vid landning bör man därför komplettera med en gammal Garmin eller liknande, eller logga med en app i telefonen. Scoringen blir enklast om man har en logg inkluderande både flyg och promenad. Även om ett deltagande i dylik tävling öppnar upp en rolig ny shoppingmöjlighet – lättviktsutrustning – så kan jag berätta att ingen som hittills vunnit nyttjat speciellt lätt utrustning.

Scoringen av tävlingen sker i stort sett automatisk på paralogg.se. Deltagarna loggar på flightlog och efter att tävlingsledaren listat de flyg som skall ingå räknas resultat ut automatiskt och kan jämföras samt animeras på kartor. Om någon klubb vill ha hjälp att anordna något liknande så är det bara att höra av sig.

Text: Staffan Rolfsson

Filmtävling FÜR ALLE!

Under året kommer förbundet att satsa på ökad exponeringen av skärmflygsporten i alla former och ett av våra projekt kommer vara en film som introducerar sporten för allmänheten. Vi kommer behöva mycket filmmaterial för projektet och därför utlyser vi en tävling! Vi vet ju hur många duktiga filmare vi har ute i landet och hoppas få mängder av bidrag som kan bjuda den nyfikne åskådaren på den magiska känslan av att flyga fritt!

Några direkta regler finns inte för tävlingen men vi kommer bedöma bidragen efter dessa punkter:

Action och lekfullhet

Vi tummar såklart aldrig på säkerheten, men vår sport ger trots allt fantastiska möjligheter att känna farten och adrenalinet i kroppen. Wagga, swoopa och lek, med eller utan motor, och visa att flygning är kul! Vi vill se glada piloter och gärna ett eller två fåniga upptåg!

Frihet och naturupplevelse

Tänk hike'n'fly eller bara distans. Tänk vad som helst som kan fånga magin som uppstår när man lämnar marken för att uppleva friheten och naturen på väg mot en okänd landningsplats någonstans. Kanske leder det till ett spontant möte och en ny bekantskap? Kanske kurvar du med en rovfågel eller njuter av ensamheten efter en lyckad utelandning? Låt kreativiteten flöda!

Mångfald

Vi vill visa visa att skärmflyg är en sport för alla, oavsett ålder, kön eller etnicitet. Bidrag som kan förmedla även detta kommer bedömas litet extra positivt.

Kvalitet

Det är viktigt att filmen blir professionellt producerad eftersom vi hoppas få se den i minst en av landets TV-kanaler framöver. Skakiga bilder kan absolut vara effektiva om de förmedlar någon av de andra tre punkterna, men tänk annars på att det ska kännas så professionellt som möjligt!

Ta alltså kameran med dig ut framöver och skapa! Vinnaren kommer att få 10.000 kr att handla för i valfri skärmflygbutik i Sverige. Tvåan får 5000 kr och de som placerar sig på plats tre till och med fem får 2000 kr vardera att handla för på samma sätt. Mer information kommer senare i sommar på villflyga.nu/film2019. Tävlingen avrundas 2018-09-03.

Lycka till!

skärmflyg Österlen



SKY KUDOS En-B

Glädje, säkerhet, prestanda. Erbjuder mycket och kräver lite.



SKY AEON En-D

Ny profil & sofistikerad inre struktur med två typer av diagonala ribbor.

Ny hybridteknik av linorna - 3 rader i mitten och 2 rader i öronen

SKY TRANSFORMER

Komfort och säkerhet, på hanget eller långa XC flyg. Unikt och enkelt på/av speedbag system.



PARAJET ZENIT

Flera motoralternativ, från Thor 80 till 200 & monster 185.

Kurser och försäljning besök www.skärmflyg-osterlen.se



Sky - Davinci - Itv - Advance - Miniplane - Parajet - Icaro hjälmar

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

www.skärmflyg-osterlen.se



Från kvällsflyget dag 1, långt från stallgränsen.



Erik Blomberg och Ove Persson har precis överlevt tjurhagen mellan landningen och campingen.

SIV-kurs Aurland 2018

I år var det en begränsad skara från SFG som besökte Aurland för att gå SIV-kurs, eller "sikkerhetskurs" som det heter på norska, med Oslo Paraglider Klubb. Istället för den sedvanliga minibussen var det nu en Dacia kombi som fredag den 15 juni rullade norrut med mig (Erik Heyman), Erik Blomberg och Ove Persson. För min del var det andra gången på SIV-kurs i Aurland. Jag var där för två år sedan och hade då maximal tur med vädret och blev klar med kursen på två dagar. Eftersom jag sedan dess bytt både skärm och sele så kände jag att det var dags för en repetition. Erik Blomberg var i Aurland förra året men hade otur med vädret och fick bara gjort ett flyg. För Ove var det första gången på SIV-kurs och han såg fram emot att pressa sin A-skärm till det yttersta. Väderprognosen för helgen var lite blandad, lördagen såg bra ut med sol, dagarna därefter såg ut att bjuda på mer normalt norskt väder.

Kursen börjar med genomgång av övningar och tekniska tips på kaféet i Aurlandsvangen. Kursledarna Morten, Lasse, Övind och Trond från Oslo Paraglider Klubb delar med sig av tips och tricks. Samt ett filosofiskt resonemang om att det värsta som kan hända är att man blir blöt och får en rejäl dos adrenalin. Trots att jag flugit ganska mycket sedan förra SIV-kursen känner jag, precis som förra gången, rejält med fjärilar i magen redan under genomgången av övningarna. Minnet av att hänga en dryg halvkilometer över fjorden och dra ner till minsta flygfart för att sedan falla ner med skärmen fladdrande över sig kommer tillbaka.

Vädret är bästa möjliga så efter genomgången åker vi upp till huvudstarten, 860 meter över havet. Till skillnad mot vad kursledarna rekommenderar väljer jag att mjukstarta med sidoinslag, med och utan speed, samt spin-stopp i första flyget. Rekommendationen är annars att börja med fullstall för att "få det överstökta".

I Norge är SIV-kursen obligatorisk för att få licensgraden PP4 som motsvarar svensk P2. Med tanke på osäkerhet med väder och vind så väljer de flesta kursdeltagare att göra de värsta övningarna med



Sidoinslag



Erik Heyman

fullstall, spin och stupspiral först. Sedan kan man i nödfall göra de mindre avancerade övningarna på hemmaberget med mindre fallhöjd, om vädret gör att SIV-kursen får avbrytas. Personligen anser jag att det är ett lite konstigt förhållningssätt ur ett pedagogiskt perspektiv, men alla deltagare är fria att välja ordningsföljd på övningarna själva.

Första dagen fortsätter med strålände väder, stupspiraler, fullstall och lätt illamående till följd av G-krafter i kombination med adrenalinpåslag. Efter tre SIV-flyg har jag hunnit gå igenom alla övningar. Fullstall känns helt acceptabelt den här gången och min Gin Explorer sköter sig helt enligt regelboken på alla övningar. Efter varje flyg ger kursledarna en snabb återkoppling på genomförda övningar och tips om hur de kan göras bättre. Erik Blomberg får stående ovationer för sina spin-stopp från Ronny Helgesen som live-kommenterar från sin solstol. Ove imponerar stort på mig genom att sätta sin Mojo 4 i stall och spinn som om han inte har några nerver alls. Till skillnad mot förra gången jag var i Aurland håller sig alla kursdeltagarna torra. En av piloterna är på väg in i autorotation men efter att kursledarna skrikit "Styr kontra!" på radion i kör lyckas han stabilisera kursen och få ordning på kravatten. Efter tre SIV-flyg unnar jag mig att skippa flytvästen på fjärde flyget och göra ett "koseligt" kvällsflyg och kurva runt över starten en stund för att sedan få en halvtimmes glid ner till fjorden.

Dag två börjar med videogenomgång och återkoppling på kaféet. Sedan blir det flygbart så det är bara att åka upp. Jag väljer att träna extra på stupspiral och wingovers och lyckas få till trevliga spiraler utan för mycket pitch i utgången. Jag passar också på att dra på extra höga wing overs när jag ändå har flytvästen på, så att säga. Sedan blir det ett uppehåll när det drar in mörka moln och de flesta norrmännen väljer då att åka hemåt eftersom alla var klara med kursen. Vi som är kvar får ytterligare ett flyg på kvällen och för de flesta blir det en lugn glidtur ner till den stora ängen vid fjorden.

Dag tre är en reservdag som inte behövs, så vi föredrar en tidig avfärd hem till Göteborg. Vädret är grått med lite regn i luften och vi konstaterar unisont att vi haft "kjempeflax" med vädret och att vi haft en grymt kul flyghelg.

Text: Erik Heyman



NAMN: Martin Will
BOR: Habo, Västergötland
ÅLDER: 44
FAMILJ: Frun Helena och ett barn
HUSDJUR: Hunden Urax
YRKE: Utbildare i automationsteknik på Yrkehögskolan i Jönköping
MERIT: Ordförande i SSFF
FLUGIT SEDAN: 2013
Driver: Skystreet tillsammans med Mattias Rydefjärd
BÄSTA FLYGSTÄLLET: Brahehus i Gränna

”Jag har alltid varit fascinerad av acceleration, hastighet och svindlande höjder, alltså sådant som får det att kittla i kroppen.”

I huvudet på en: **INSTRUKTÖR** **Martin Will**

JAG VILL BÖRJA MED ATT TACKA för förtroendet jag har fått genom att bli vald till SSFFs ordförande och jag vill dessutom tacka alla i styrelsen för deras engagemang och arbete. Vi arbetar aktivt med att få ner antalet tillbud och att locka fler till sporten och jag tycker att vi har hittat bra arbetsätt för att nå goda resultat. Självt vurm jag extra för våra flygställen. Jag vill att vi ska ha många och säkra startplatser, både för friflygare och paramotorer. Jag vill dessutom uppmuntra klubbarna till att, med hjälp av SSFF, investera i vindmätare på så många ställen som möjligt. Då kommer vi få både säkrare och roligare flygning. Och nu då till huvudet på den här instruktören.

PÅ FRÅGAN OM JAG ÄR INTRESSERAD av sport har alltid svaret varit nej. Jag ser inte mig själv på något sätt som en sportmänniska. Jag blir naturligtvis glad och stolt när Sverige lyckas bra i fotboll, hockey eller tennis men jag skulle aldrig sätta mig framför TVn och bunkra upp för en fotbollskväll. Jag kan absolut ryckas med i stämningen när mina vänner tittar på fotboll och jag följer gärna med och kollar på HV71 under slutspelen hemma just för den fantastiska stämningens skull i hallen, men jag kan inte namnet på mer än två tre spelare och ofta får jag fråga någon gång under matchen vilka det är vi spelar mot egentligen.

Jag har alltid varit fascinerad av acceleration, hastighet och svindlande höjder, alltså sådant som får det att kittla i kroppen. Förmodligen för att jag gillar att testa vad som är möjligt att kontrollera. Jag vill gärna ligga nära den gränsen men aldrig överskrida den. Nu är det ju inte riktigt så det fungerar, och det har jag fått erfara några gånger med olika långa rehabiliteringstider som ett obönhörligt resultat.

Jag har tidigare varit mycket aktiv inom sportdykning, windsurfing, fyrhjuling, sportklättring, tae kwon do, aikido mc-åkning och andra diverse sporter som jag inte ens vet om det finns namn på. Så om vi tittar på frågan igen om är jag intresserad av sport, så är det korrekta svaret - ja, om det är rätt sport.

HÖSTEN 2012 FYLLEDE MIN GODE VÄN och arbetskollega "Linke" 40 år. Han berättade att han ville börja flyga paramotor och att han hade önskat sig en utbildning av sin familj. Jag hade egentligen ingen som helst koll på vad paramotor var för något mer än att det är en fallskärm och en propeller. Jag föreställde mig att utbildningsvägen var något i stil med – tandemhoppning

med fallskärm ett halvår – fallskärmshoppning på egen hand i två år – utbildning i ppl eller ultralätt i tre år – stridspilot, jumbojet, rymdfärja osv, osv...

- Nä, säger Linke, det tar en vecka!

- Ok Linke, du får kolla vart i världen vi ska gå och hur mycket det kostar. Låter det överkomligt så hänger jag på.

Sagt och gjort, priset var mycket överkomligt och platsen visade sig vara Feringe, cirka 50 minuter hemifrån, så Linke bokade in oss.

En sak som har varit gemensamt för allt jag fastnat för är att det alltid blir all in. Så blev det även nu. Jag tog min studentlicens och PM1 i juli 2013 och hanglicensen någon gång i början av augusti har jag för mig. De kommande två åren flög jag vid varje möjligt tillfälle, mest paramotor men jag började också glida in på friflygningen och den har numera tagit över helt. Jag matade på med både licensgrader och behörigheter och 2016 tog jag min instruktörslicens. Den snabba resan är naturligtvis både på gott och ont. Självt tycker jag att det är bra att jag fortfarande kommer ihåg känslan när mina fötter lämnar marken första gången. Det tror jag ger mig en bra förståelse för de elever jag själv skolar nu. Däremot tror jag att en längre väg till instruktör resulterar i mer erfarenhet och mer självsäkerhet och trygghet.

Nu utbildar jag och Mattias Rydefjärd tillsammans och vi kompletterar varandra bra då han har flugit mycket längre än jag. Jag har kommit över min tokflygningströskel och väljer numera kvalitet framför kvantitet på mina flyg, men jag blir glad när jag ser de som börjar flyga och sedan fortsätter med samma energi som jag själv hade som nybörjare.

SLUTSATSEN FÅR BLI ATT VI SKÄRMFLYGARE behöver förmedla att det är överkomligt billigt och förhållandevis enkelt att flyga. Att det finns ett flertal nivåer att ta sin flygning till och att man väljer den nivån helt själv. Undersökningar har visat att de som intresserar sig mest för vår sport är 30+ och det är ganska logiskt. Har man inga föräldrar som flyger kan det vara svårt att finansiera utbildning och utrustning innan man har fått till de andra delarna i livet så som bostad, bil, barn osv. Jag tycker det är kul med ungdomssatsningar och att det vore bra med fler tjejer i sporten. Men vi får inte glömma bort att försöka nå vår största målgrupp om vi vill växa och föra vår sport framåt. Det vill säga de som faktiskt vill och har möjlighet att flyga.



Varbergs fästning bjuder på fantastisk flygning högt över den gamla fästningen ända bort till kallbadhuset. Alla som varit där vet att starten är lite speciell men kommer man bara upp är utsikten bedärande och man blir det naturliga blickfånget för alla besökande turister. Instruktören Fredrik Gustafsson testar sin nya Flow XcRacer och blir fångad på bild av sin flickvän.
Foto: Bettina Axelsson

Semesterrejs med X-alps

Bland det bästa som finns är att tillsammans med sin käraste sitta och planera sin semester, och i den semestern ingår det att en tandemskärm ska med på resan. Inför sommaren 2017 hade jag och Bettina tittat på lite olika lösningar för att resa i alperna en vecka. Vi funderade på att hyra en minivan med campinginredning, plocka upp den i München och lämna i Milano. Det skulle kosta skjortan å lite till, trots budgetföretag. Vi spånade vidare, flyg till München och sedan en hyrbil och tält med i packningen? Helt plötsligt säger Bettina, kan vi inte resa med tåg och buss å ser vart vi hamnar? Som om hon läst mina tankar. Så vi bokade flyg till München och lät sedan resten vara öppet. Alltså ingen hemresa. Spännande!



Vår totala packning

Högt över Pinzgau dalen

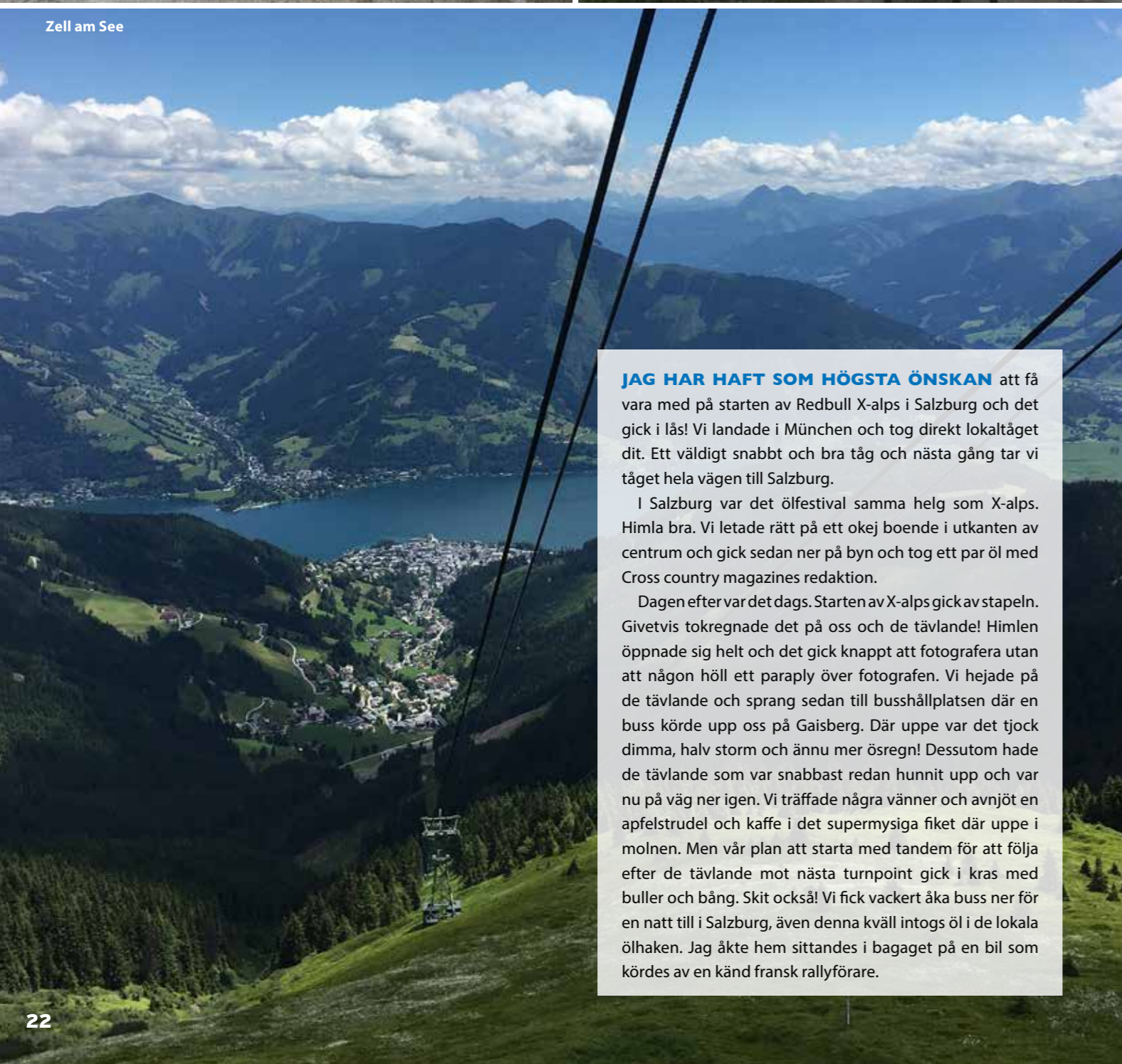


Salzburg Red bull x-alps starten i hållregn



Gaisberg och första waypointen i starka vindar, hållregn och lediga solstolar

Zell am See



JAG HAR HAFT SOM HÖGSTA ÖNSKAN att få vara med på starten av Redbull X-alps i Salzburg och det gick i lås! Vi landade i München och tog direkt lokaltåget dit. Ett väldigt snabbt och bra tåg och nästa gång tar vi tåget hela vägen till Salzburg.

I Salzburg var det ölfestival samma helg som X-alps. Himla bra. Vi letade rätt på ett okej boende i utkanten av centrum och gick sedan ner på byn och tog ett par öl med Cross country magazines redaktion.

Dagen efter var det dags. Starten av X-alps gick av stapeln. Givetvis tokregnade det på oss och de tävlande! Himlen öppnade sig helt och det gick knappt att fotografera utan att någon höll ett paraply över fotografen. Vi hejade på de tävlande och sprang sedan till busshållplatsen där en buss körde upp oss på Gaisberg. Där uppe var det tjock dimma, halv storm och ännu mer ösregn! Dessutom hade de tävlande som var snabbast redan hunnit upp och var nu på väg ner igen. Vi träffade några vänner och avnjöt en apfelstrudel och kaffe i det supermysiga fiket där uppe i molnen. Men vår plan att starta med tandem för att följa efter de tävlande mot nästa turnpoint gick i kras med buller och bång. Skit också! Vi fick vackert åka buss ner för en natt till i Salzburg, även denna kväll intogs öl i de lokala ölhaken. Jag åkte hem sittandes i bagaget på en bil som kördes av en känd fransk rallyförare.



Pascal Purin, Sebastian Huber, Somin Oberrauner och Ferdi Van kurvar högt över Monte Baldo för att glida över Gardasjön



Pascal Purin med nässkydd



Ferdis pod



Ferdi Van Schelven tankar RB

Dagen efter sprack himlen upp och vi for söderöver med tåget som går mot Zell am See. Vår första plan var att stanna i Werfenweng fast vi hittade inget vettigt boende där så vi rullade vidare till just Zell am See. Bingo! Kanonväder och suveränt fint boende alldeles utanför centrum. Bara att njuta av vyer och alpkänsla. Dagen efter tog vi liften Schmittenhöhebahn, och på ryggarna bar vi tandemkitet. Bettina bar skärmen i sin rygga och jag bar selar och nödskärm. Tanken med våra kit var att vi inte skulle behöva lämna något på hotellet om vi flög iväg en bit. Kompakt och funktionell resepackning. När vi så blickar ut över den smått fantastiska alpkedjan på andra sidan dalen kan jag inte motstå att kolla live trackingen för X-alps. Mycket riktigt, tvärs över dalen i höjd med Kaprunglaciären kommer självaste Chrigel Maurer farande!!! Han har redan tagit sig över Grossglocknerpass och ner till Triglav i Slovenien, vänt och flugit norröver igen. Han är helt sanslös. Obegripligt duktig pilot och alpflygare. Vi följer hans framfart över dalen och imponeras av hans vägval. Det tar väldigt kort tid för honom och han är snabbt borta i dalen norr om Mittersill. Vi går ut på starten och lägger ut vår tandem, gör oss färdiga och väntar på en liten puff med startvind och sedan flyger vi ut mot husblåsan och kurvar upp oss och glider iväg genom Pinzgaudalen.

DET ÄR MAGISKT, så himla vackert och termiken är bra! Upp till molnbas och iväg, att ha med sig sin partner på sådana här äventyr är oslagbart. Molnen suger rejält och jag blir tvungen att ta en sväng ut i dalen före nästa lilla hopp och väl framme vid Mittersill blir det krångligare, jag kommer in i lä från dalvinden uppe ifrån Kitzbühl. Men det gör inget, vi flyger helt enkelt ut till Mittersill och landar ute på en grön frodig äng. Packar och traskar in till närmaste ölpump. En kall, tack! Mysfaktorn är hög här i Pinzgau, vi tar smalspårigt tåg tillbaka till Zell am see och väl där sätter vi oss med fötterna i sjön och kollar andra X-alpstävlande som kommer norrifrån och jagar de ledande som nu är långt före.

Dagen efter har vi turen att få lift med Håkan Pontan och hans far. Turen går över Grossglocknerstrasse och planen är att åka med till Griefenburg för mer flygning. Vi njuter av den otroligt vackra vägen över alpkedjan och det är inte förrän Håkan utbrister: *Faan jag har inga bromsar!!!* – som vi vaknar till! Det slutar som tur är med att husbilen gör halt i en liten uppförsbacke vid sidan av vägen... Puh. Helt oväntat ligger en bilverkstad 100 meter därifrån. Samt en busshållplats. Bra läge. Ändrade planer, vi tackar för skjutsen och tar bussen vidare till närmaste stad med tågförbindelse. Sedan åker vi tåg till Bolzano. Under tiden flyger Chrigel Maurer ner mot Bolzano...

Vi kommer fram mitt i natten efter en otroligt vacker resa genom Dolomiterna. Där måste vi flyga någon gång! Hungriga och trötta lyckas vi leta reda på en liten pizzeria som räddar livet på oss denna natt. Boendefrågan löser sig också. Tillsammans med kaffet från den lite rackliga hotellfrullen kollar jag live trackingen för X-alps. Maurer är på en kulle ovan Bolzano. Han är helt jävla makalös!

Vi tar tåget mot Gardasjön, vårt nästa mål är byn Arco strax norr om sjön. Maurer hinner dit före oss, mest för att vi är tvungna att ta en lokalbuss sista biten till Arco och han flyger snabbt och lätt över till östsidan av Gardasjön, landar en bit upp på Monte Baldo, springer upp, stämplar och flyger över sjön. Inte ens Redbulls egen medieavdelning hinner med Maurer och inte vi heller.

Två piloter till hinner över sjön denna kväll, filmerna som kan ses på webben kommande dag vittnar om äventyrliga landningar, milt



Ferdinand Van Schelven tar höjd över Monte Baldo



Pascal Purin tar mark



Mysflyg över Malcesine med Bettina

Simon Oberrauner startar med sikten på Matterhorn



Första parkett på Monte Baldo



Afterflight vid Gardasjön



Packade och klara efter skönt flyg vid Gardasjön

sagt. Resten av de tävlande är nu redan ett dygn efter. Vi äter en fantastisk italiensk glass. Sköljer ned med en grappa av rang och bara njuter. Åter somnar vi ovaggade.

Dagen gryr och utan tvekan är dessa trakter underbara! Åh vilket kaffe! Tokigt varmt och vi skyndar långsamt med bussen som tar oss till Malcesine där vi tar in på hotell nere i hamnen. Bettina är grym på att hitta bra hotell till bra pris! Här är lätt att trivas och att gå upp i vikt – vilken mat! Sjön bjuder på svalkande bad och för en gångs skull är vinden svag i Garda. Norröver ser vi att vädret inte är till de tävlandes fördel, gigantiska nimbus täcker himlen och åter är Maurer steget före både väder och resten av de tävlande. X-alps sållar hårt.

DAGEN EFTER HAR VI BESTÄMT OSS för att ta ett flyg och sedan resa vidare mot Milano för att flyga hem. Sagt och gjort, vi packar allt vi har och ger oss upp på Monte Baldo, Bettina kvittrar glatt när liften snurrar under uppfärden. Vilka vyer! Vilket väder! Vi går ut mot startplatsen och väl där kommer en efter en av X-alps deltagarna nerdimpandes vid turnpointen. Riktigt kul underhållning! En av grabbarna, Simon Oberrauner, drar på en heli över turnpointen. Publiken jublar! Vi med. Jag passar på att fotografera spektaklet och direktrapporterar på Facebook. Vad gör man inte för skärmflyg Sverige. Efter att den siste kurvat upp sig och flugit iväg över sjön lägger vi ut och gör oss iordning för ett flyg utmed ridgen och ner söder om Monte Baldo. Fast nu har termiken lagt av. Det blir ett förlängt nerflyg med lite kul och bus över sjön. Efter packningen tar vi en svalkande Aperol drink i landningsbaren vid sjön. Efter att ha traskat upp till Malcesine tar vi bussen till Milano.

Nästa dag flyger vi hem till Sverige och börjar snabbt fundera på hur vi kan göra tandemkitet lättare och hur vi kan skärmflyga mer för att undvika flyg, tåg och buss så gott det går för att kunna hänga på de tävlande i nästa upplaga av X-Alps. Den 16:e juni 2019 går starten på Mozartplatze i Salzburg igen, ses vi där? **Text och foto: Fredrik Gustafsson**

4 USKS ARTIKELSERIE OM DE FEM VANLIGASTE OLYCKSORSAKERNA

Missbedömning av väder

Fjärde delen i artikelserien om våra vanligaste olycksorsaker handlar om missbedömningar av väder och väderförhållanden. Att lära sig läsa och förstå väderprognoser är avgörande för att man ska kunna bli en fullfjädrad pilot. Successivt förflyttas ansvaret från instruktören till eleven och när man börjar bli tillräckligt erfaren får man själv när bedöma om det är lämpligt att starta eller inte. Men det räcker inte – du måste även lära dig förutse hur vädret kommer att utvecklas under dagen och förstå när förhållandena är på väg att ändras så pass mycket att du bör landa.

När du kollar på väderprognosen för en flygdag, vad ser du då? Att vinden verkar vara helrätt för ett visst flygställe? SMHI säger 4-6 m/s, västligt och sol. Perfekt tänker du och packar dina sista prylar innan du åker till det där nya stället du inte varit på förut.

När du kommer fram ser du inga andra piloter, inte en enda local... Funderar du då på vad det kan betyda? Eller om det sitter några piloter på starten som inte verkar vilja flyga. Vad tänker du då?

Eller så ser du två piloter högt däruppe och tänker att kan de, så kan ju jag som precis har skaffat licens?! Men kanske är det är två mycket erfarna piloter med vassa C-skärmar som kan penetrera de 8-10 m/s som det blåser 300 meter över marken. Kommer du då och tänker hanga med en skolskärm kan det bli problem.

Därför ska du ALLTID kolla med lokala piloter om det finns något speciellt man behöver tänka på just det flygstället om du inte flugit där förut. Finns det ingen att fråga eller bra information att hitta på nätet kan det vara klokt att avstå från att flyga. I synnerhet om du är ensam.

Något åt det hållet hände på Kleven i april som som du kan läsa om på nästa uppslag. Är vinden så stark att du knappt har någon framåtfart utan speed så flyger du med små marginaler. För om vinden ökar ytterligare och du blåser över hanget är risken stor att du hamnar i en lärorot och det kan vara livsfarligt. Så håll koll på vinden och notera kommande vindökningar som ofta kan synas som mörka skuggor på vattnet eller att det börjar gå gäss. Med hjälp av GPSen ser du den exakta framåtfarten och går den under 10 km/h bör du börja bli vaksam. I det läget är det sällan helt komfortabelt att flyga ändå eftersom man i princip måste stängas mot vinden hela tiden. Då kan man lika gärna gå ner och landa för säkerhet skull.

Vid hårdvindsflyg på låga kusthang är det tyvärr inte ovanligt att piloter blir draggade på backen in i stenar eller andra hinder. Därför är det nödvändigt att du lär dig att snabbt kunna döda skärmen. En teknik att ha ökad kontroll över skärmen vid start i stark vind är att

använda A- och C-remmarna. Drar du i C-paketet så dör skärmen direkt. Att lära sig använda A och C vid alla bakåtstarter är ofta till stor fördel oavsett vilken typ av start du befinner dig på och när det finns tillräckligt med vind. Läs mer om det i Lars M Falkenströms artikel.

Flyger du på ett kusthang, så finns alltid risken att du kan hamna i vattnet. Vattenlandning är direkt livsfarligt för skärmen fylls snabbt med vatten och kan dra ut dig i havet. Risken är också stor att du trasslar in dig i linorna och kan göra det svårt att komma loss. Ha alltid en linkap tillgänglig. Nyligen dog tre piloter i Portugal vid ett och samma tillfälle då två försökte rädda en tredje pilot som vattenlandat i midjedjup vatten. Alla tre drunknade. Två av dem hittades först två dagar senare, bland annat piloten som var helt intrasslade i skärmens linor.

Riskerar du vattenlandning så rädda dig själv först och strunta i utrustningen!

Vid termisk flygning bör du hålla uppsikt över väderutvecklingen omkring dig, börjar molnen ovanför dig bygga på höjden och få allt mörkare undersidor? Ser det ut att mörkna snabbt vid horisonten? Börjar blåhålen mellan molnen försvinna? Håll dig undan från det som kan utvecklas till ett åskmoln. Har du lärt dig de olika teknikerna att snabbt tappa höjd eller flyga bort med maximalt sjunk från starka lyft om det behövs? Tänk på att vinden kan öka kraftigt i ett stort område runt ett kollapsande CB.

Flyger du i alpmiljö så måste du hålla koll på dalvinden. Den har orsakat många olyckor när piloter backar och hamnar i rotor bakom hinder, landar på hustak och i träd. Även utstickande formationer på berg eller hang kan vid sned vind ge upphov till rotor och raviner kan ge venturieffekter så håll ordentligt avstånd. Återigen - kolla vad som gäller med lokala piloter!

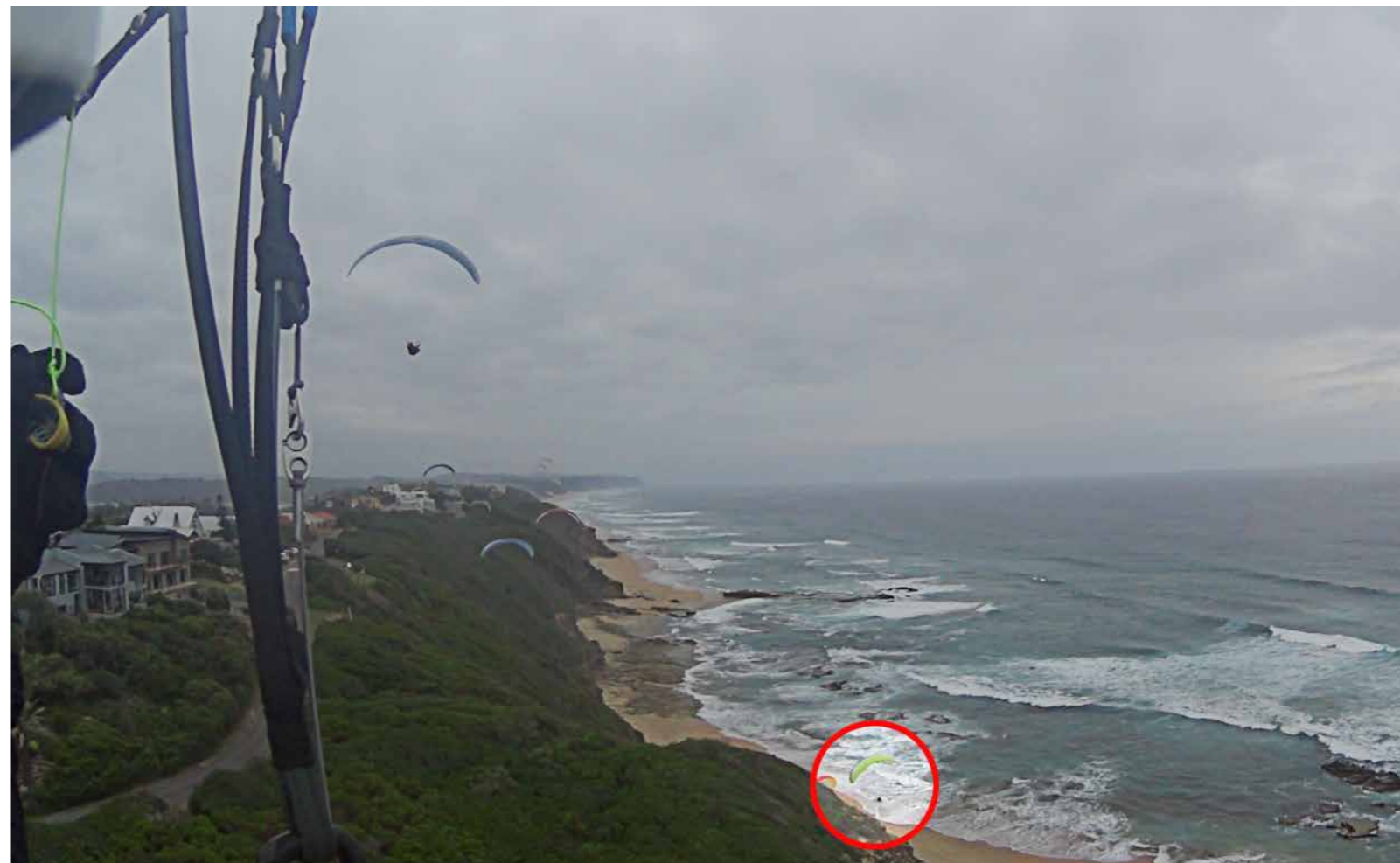
Det är alltså otroligt viktigt att ha koll på väder och lokala förhållanden för att minska risken för olyckor. När det gäller vind på höjd så kan man använda appen WINDY. Där ser man inte bara vindstyrkan utan även riktningen på höjd som kan variera mer än man kanske tror.

Den här filmen är tagen uppe på berget ett par kilometer från Vätterns östra strand där man kan se hur molnen och vinden går i helt olika riktningar riktning på höjd: vimeo.com/267193713

Text: Ulf Mårtensson Foto: Eva Mac Lachlan

Överst till höger: Wilderness, Sydafrika. Piloten landade precis i vattenbrynet, denna gången gick det bra men han höll på länge, våg efter våg slog upp och fyllde skärmen med flera hundra kilo vatten.

Nedertill till höger: Efter åtta minuter kom en större våg och fyllde skärmen med vatten igen trots att han släpat upp den längre upp på stranden.





Det lilla smöriga hanget vid Gränna biter ifrån:

Tuffa tag på Kleven

Det såg ut att bli en riktigt bra dag på det fina flygstället Kleven norr om Gränna. Många piloter kom dit från när och fjärran. Det blev dock snarare riktigt tuffa tag med flera piloter som fick problem.

Två piloter blåser över hanget på hög höjd där den ena dimper ner i en skogsglänta och den andra mellan träd och mobilmastens stag. Flera andra får pröva hur det känns när det stiger oavbrutet till allt högre höjd och allt hårdare vind som blir allt svårare att penetrera. Flera startar med inslag både före, under och precis efter

start samt en skärm som hamnar i ett träd. Alla piloter klarar sig tack och lov oskadda, möjligen med lite stukade självförtroenden. Samtidigt var det många som fick riktigt fina flyg den här dagen.

Två erfarna instruktörer ger här sina reflektioner på vad som händer vädermässigt på Kleven och hur man ska tänka och agera som pilot när det brallar på ordentligt. Instruktören Fredrik Angrimer var själv på plats den aktuella dagen och Tomas Pettersson, som har bott i Falköping, har mycket god lokalkännedom efter många flyg runtomkring Vättern.

Text och foto: Ulf Mårtensson

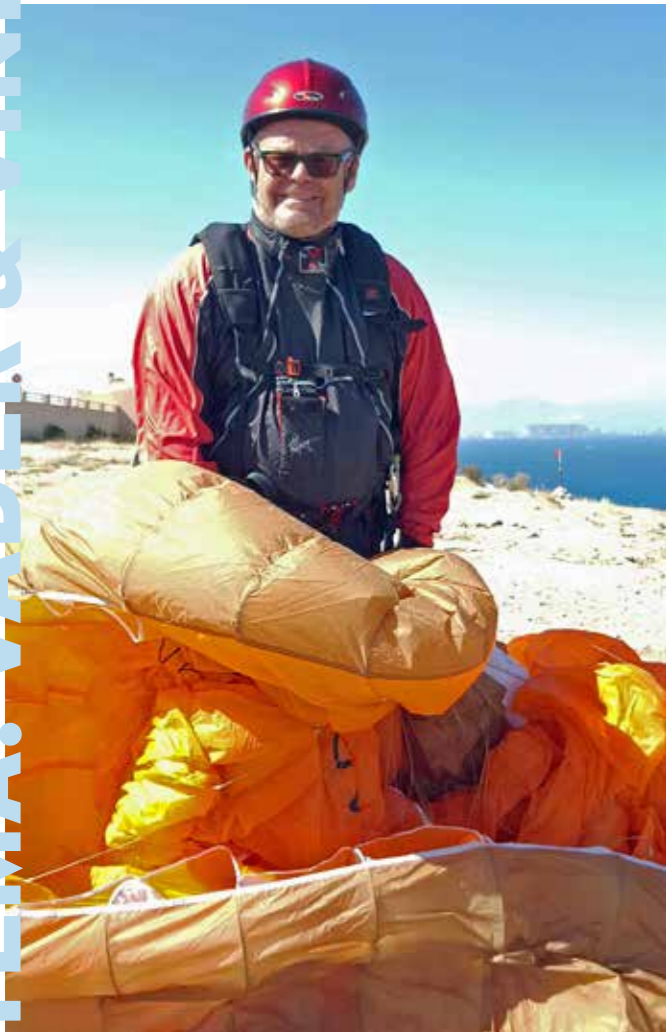


Foto: Monica Pettersson



KOMMENTAR 1

Tomas Pettersson, instruktör, SSFF:

Angående fenomenet att det ofta är betydligt mer vind på höjd i Grännatrakten, så är det ett gammalt känt problem. Men flera icke lokala flygare verkar ha missat det eller har inte tänkt på det.

Hela Vättern är en så kallad gravsänka, som ligger betydligt lägre än omgivande terräng på båda sidor. Dessutom är det en stor kall sjö som ofta skapar en kallficka med lägre vind på låg höjd, jämför med inversion. I gränsskiktet mellan den låga kallluften och höjdvinden kan det bli turbulent. Det finns många berättelser om piloter som drabbats av inslag eller börjat backa på grund av detta. Jag själv blev varse detta en gång, men som tur var flög jag hängglidare då som har betydligt bättre fartresurser.

Detta är alltså viktigt att känna till vid flygning runt Vättern. Ha respekt för stark vind och turbulens, särskilt i Grännatrakten vars speciella väderförhållanden inte går att jämföra med till exempel Älleberg eller Hammars backar!

Det visar att man är erfaren och skicklig pilot om man ibland väljer att avstå flygning under sådana förhållanden. Man blir dessutom ett föredöme för de mindre erfarna genom att visa var gränsen går. Nu var det bara tur att ingen skadade sig.

KOMMENTAR 2

Fredrik Angrimer, instruktör, SSFF:

Här är mina funderingar om vad som troligen bidrog till händelseutvecklingen på Kleven:

- Stor skillnad på hang och hang. Småhang som de i Stockholm, Skåne och på många andra ställen skiljer sig från Vättern med sitt enorma lyftområde.
- Kraftig vindgradient med i princip nollvind på backen och 12 m/s på 400 meter.
- Turbulent startområde, med inslag av termik och nedslag från höjdvind, överraskade nog många. Ska inte hang alltid vara att förknippa med smöriga flyg...?!
- Enormt lyftområde där du tappar referenspunkter både när det gäller höjd och fart. Det gör det svårare att "fly undan" då du behöver tappa flera hundra meter i höjd och även komma framåt flera hundra meter för att undgå lyftområdet. Den smygande höjdvinsten och kraftiga vinden överraskar den ouppmärksamme, framförallt de som flyger utan GPS.
- Förvånansvärt få sågs med öron för att tappa höjd och komma ner i beskedligare luft, när man väl "satt sig i skiten". Om full speed och fortsatt backande ändå ger höjdvinst, vad gör man då?
- Vindökningen under dagen – förmiddagens flyg var mer av karaktären söndagsflyg. På eftermiddagen var man tvungen att slå på koncentrationen. Det kan möjligen ha lurat någon som missat att man behöver "ställa om" till ändrade väderförhållanden.





A&C ger maximal kontroll vid bakåtstart

För över tio år sedan började jag med att alltid använda A- och C-remmarna vid bakåtstarter. Tekniken är inte särskilt krånglig, för greppen är desamma förutom att man även har tag om C-paketen. Samtidigt är det förvånade att så få skolor lär ut det här sättet att markhantera skärmen. För den ökade skärmkontrollen är verkligen värd det extra lilla besväret!

Många nybörjare får ofta problem när de försöker få ner skärmen med enbart bromsarna när en vindby rycker tag i duken på en blåsig start. Är det mycket vind skjuter skärmen ofta upp som en raket och lyfter även piloten. Sedan följer tre vanliga scenarion – antingen draggas piloten med vinden, eller så skjuter vingen framåt tills den kollapsar alternativt lyfter och börjar flyga med piloten hängandes under som alltså tvingas starta baklänges. Det är vad vi brukar kalla för en dålig start. I synnerhet om man är oerfaren.

Som alla elever får lära sig på grundutbildningen så innebär mer broms mindre fart och mer lyft. Det gäller även vid starten. Att få stopp på skärmen med enbart bromsarna är alltså inte helt enkelt om man inte är väldigt snabb och dessutom väldigt bestämd. Fördelen med att kontrollera skärmens pitch med C-remmarna är att det får skärmen att kollapsa eller falla bakåt utan att generera lyft. Tekniken används även när man styr skärmen på speed. Men det går att styra skärmen på marken också med enbart A- och C-remmarna även om det kräver lite träning.

Trots att tekniken funnits länge är det ändå många gamla rävar som fortfarande kör old school. Vanans makt är onekligen stark, och det straffar sig ibland. Ett konkret exempel var på SC Älleberg förra året där många inte kom iväg på andra dagen för att de hade svårt att kontrollera skärmarna i den starka men flygbara startvinden.

Så här gör du om du är högerhänt och vill prova A&C-tekniken i relativt stark vind. Vänsterhänta gör givetvis tvärtom:

1. Fatta tag om höger broms och A-remmarna med högerhanden och då de inre A-linorna om risern är delad.
2. Ta tag om vänster broms och greppa sedan C-linorna ovanför karbinerna om bärremmarna är för korta att hålla i.

3. Utifrån den här grundpositionen känner du av vindriktningen och ställer dig mitt i skärmen mitt mot vinden
4. Dra försiktigt i A-paketen tills skärmen fylls och håll samtidigt emot med C-linorna. Nu ska du kunna bygga upp en stabil vägg även i kraftig vind.
5. Dra mer i A-remmarna tills skärmen börjar lyfta. Tillsammans med C-remmarna styr du hur fort skärmen ska komma upp.
6. När du övat lite på hur din skärm svarar med olika input kan du dra upp skärmen till dragläget vid 45 graders vinkel och pröva på hur du får ner skärmen genom att släppa av på A-remmarna samtidigt som du drar i C-linorna.
7. När du börjar få lätt att hitta samspelet mellan A- och C-remmar och kan hålla väggen stabil en längre stund i kyttig vind prövar du att dra upp skärmen helt och släpper då C-paketen när du kommit förbi dragläget och vänder dig sedan om för att starta.
8. För att styra skärmen åt ditt vänster för du A-remmarna åt vänster samtidigt som du trycker C-linorna åt höger och vice versa. Ju högre sidoförhållande din skärm har ju svårare är det att få den att lyda. På skärmar med enbart två linpaket håller man naturligtvis i B-paketen.
9. För att döda skärmen när den är rakt ovanför dig måste du använda bromsarna och ibland även linda dem för att kunna knäcka ner den. Det går även att fronta skärmen genom att dra ner A-remmarna, men det bör undvikas då bromsarna förlorar kontakt och cellerna plötsligt kan fyllas igen och kasta upp dig i luften.

En liten praktisk sidoeffekt av att använda A och C är att det lätt går att balansera upp skärmen utan att den är ikopplad i selen. Man kan även ha selen ikopplad men bara hålla i remmarna för att balansera upp den för att snabbt kolla linor och tyg på en trång start. Även om man inte är ikrokad bör man naturligtvis använda hjälm ändå.

All markhantering kräver även ett bra fotarbete så att man alltid springer in under skärmen så den håller sig rakt ovanför ditt huvud.

Text: Lars M Falkenström
Foto: Emil Melin



B**Posttidning**

Returadress
Svenska Skärmflygarförbundet
Odd Fellowsvägen 38
127 32 Skärholmen



Flyg i Spanien i höst!

7-14 september

14-21 september

Pris: 7.895 kr

Ta Hang-, Berg- eller P-1 behörighet på resan
och spara 1 000 kr.

Anmälan och information på skyadventures.se

SOY
adventures