

# HYPOXIA

SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET NR 4/2019



**AKTIV FLYGNING**

sjötermik över vättern

PM är *härligt!*

**Nya Hypoxia**



Hang över Kleven medan vintersolen sakta sänker sig på andra sidan Visingsö. Foto: Patrik Gårdmo

### Äntligen – medlemsantalet ökar!

En epok går nu i graven. Hypoxia och tidigare Skärmtrycket och i begynnelsen Kollaps, det vill säga vår medlemstidning upphör med detta nummer som en tryckt tidskrift. Hypoxia kommer fortsätta men nu enbart digitalt. Hur den kommer se ut och hur upplägget är tänkt kan du läsa mer om här i tidningen. Vi vill passa på att tacka Lars M Falkenström och formgivaren Annalena Sandgren för att ha tagit Hypoxia till nya höjder samt önska infokommittén med Jonas Rembratt, Edward Eckerlid och Lennart Wallin lycka till med nya Hypoxia.

Flygsäsongen 2019 är slut och förnyelsen för 2020 har öppnat sedan början december. Vid avstämningen 30/11 blev vi totalt 1223 förnyade och utbildade piloter. Till detta kommer 280 piloter som inte var klara med sin utbildning. Således finns 1503 registrerade piloter i vårt medlemsregister. Det är 209 fler än för 2018 då totala siffran var 1294 piloter. Bra jobbat allesammans!

### Licens och licensförnyelser

Du som inte redan förnyat din licens bör passa på och gör det med en gång. Klicka på gula licensbrickan "Licensförnyelse 2020" och följ instruktionerna. Tänk på att försäkringsalternativet Bas enbart är en obligatorisk ansvarsförsäkring. Således ingen olycksfallsförsäkring. För dig som ska ut och resa, teckna Plus. Standard innehåller ingen hemtransport.

### Elevkortet

Styrelsen har fattat beslut att elevkortet numera ska mejlas in till kansliet. Kansliet vill ha skarpa tydliga skannade kopior av elevkortet. Om du absolut måste använda dig av fotade kopior så måste du efterbearbeta bilden för att få en bra kopia utan omkringliggande kanter.

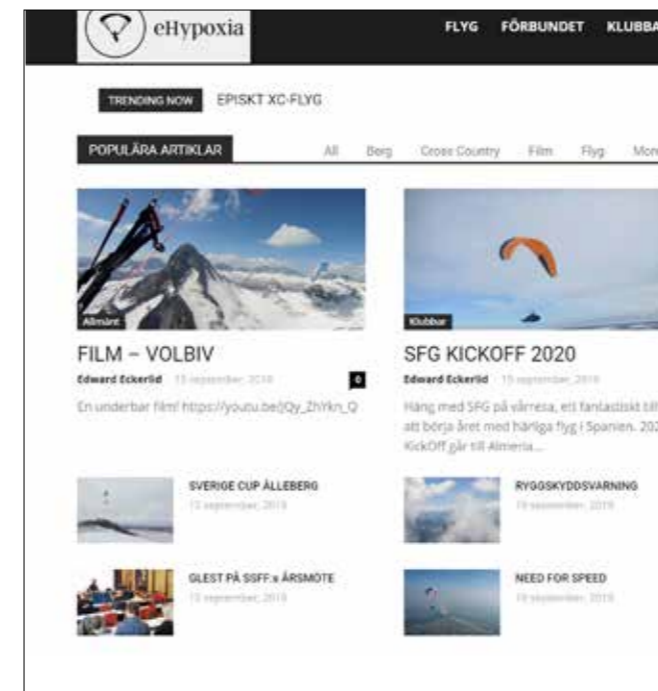
### Årsmötet

Vi närmar oss så smått årsmötet. Det kommer hållas i Jönköping söndag 15 mars. Vi kommer göra ett försök att sända det live via videolänk. Ni som inte har möjlighet att närvara fysiskt på plats ska kunna göra det via videolänken. Mer information om detta kommer på vår hemsida samt med kallelsen.

OBS! Sista dag för motioner är fredag 3 februari.

Kansliet önskar ett riktigt Gott Nytt Flygår och vi ses på webben fortsättningsvis. Flyg med omdöme!

HP & Wania  
Pinaitis Fallesen



## Halloj!

Allting har en ände! Av flera olika skäl väljer förbundet att sluta publicera Hypoxia i det pappersformat som funnits i olika former i över 30 år. För egen del känns det bra då jag letat ny redaktör under flera år men utan att få napp. Samtidigt öppnar det en möjlighet att skapa en ny tidning på nätet med allt vad det innebär. Jag tror det kan bli bra!

Hypoxia har varit en liten lyx som förbundet kostat på sig. En give away utan egentligt nyhetsvärde att visa för släkt och vänner. Men många har ansett att den varit onödig och kostat för mycket medlemspengar.

Samtidigt är det fint att se alla numren i arkivet och läsa om hur sporten har utvecklats genom åren och hur många drömmar som faktiskt har blivit verklighet. För att inte tala om alla vackra vyer och spännande äventyr som vi fått ta del av. Vår sport gör sig verkligen bra i tryck!

Den nya upplagan kommer enbart att publiceras på nätet och bör kunna hållas uppdaterad på ett helt annat sätt med både ljud och rörlig bild. Förhoppningsvis hittar både de gamla rävorna dit såväl som nybörjarna och alla de nyfikna som bär på drömmen om att flyga.

Jag vill härmed tacka för förtroendet för att ha fått förvalta redaktörskapet sedan 2014 och för alla fina bidrag som ni medlemmar skickat in. Nu hoppas jag att den nya redaktionen alla sprudlande idéer tar fart på ett bra sätt och att det blir en spännig och utmanande nätupplaga!

God jul och ett Gott nytt Flygår!

Lars M Falkenström  
avgående redaktör

<b>Tävlingskommittén</b>	<b>4</b>
<b>Aktiv flygning</b>	<b>6</b>
<b>Ny klubb i Värmland</b>	<b>10</b>
<b>Volbiv i Årefjällen</b>	<b>12</b>
<b>Instruktörsseminariet</b>	<b>16</b>
<b>eHypoxia</b>	<b>18</b>
<b>Sjötermik</b>	<b>21</b>
<b>Sverige cup 2019</b>	<b>28</b>
<b>Härligt att flyga PM</b>	<b>32</b>

HYPOXIA

**Redaktör och ansvarig utgivare:** Lars M Falkenström  
**Form:** Annalena Sandgren, Formligen.se  
**Omslagsbild:** Förberedelser inför start på Österlen.  
Foto: Niklas Sandgren  
**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:** Patrik Gårdmo, David Bengtsson, Fredrik Gustafson, Frank Feuker, Johan Nordenfelt, Edward Eckerlid, Gillis Bengtsson, Håkan Polanik, Emanuel Brodin och Niklas Sandgren, David Bylund 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**

**Upplaga:** 1500 ex **ISSN** 1651-6052  
**Tryck:** December 2019, Ljungbergs Tryckeri



Ovan: Håkan Lindqvist berättar om sin SM-seger på Fenix årsmöte. Som den ödmjuka pilot han är konstaterade han att den enda anledningen till att han vann berodde på att han bara haft lite mer tur än de andra piloterna. Vi som flugit med Håkan vet att han är en pimpare av rang, vilket ofta är en lönsam taktik för att hålla sig högt i resultatlistorna.

## Tävlingskommittén tar nya tag

Det har varit lite problematiskt när det gäller att organisera de svenska tävlingspiloterna då tävlingskommitténs verksamhet i princip har legat nere under en tid. Men nu verkar TK vara på väg att komma igång igen sedan Bengt Pettersson och Patrik Nietlisbach tagit på sig ansvaret att få fart på tävlingsverksamheten igen.

Text och bild: Lars M Falkenström

Just nu jobbas det på flera fronter med att komma ikapp släpande ärenden, få igång Sverige Cup, bilda laguppställning, arbetsgrupper och få in arbetsvilliga för att genomföra TK och utveckla den. Det ryktas även om att rekordnoteringar och regeländringar kommer att uppdateras vilket bådär gott för framtiden.

### Tre Sverige Cup 2020?

Med Bengt Pettersson i spetsen kan det kanske bli tre Sverige Cup-tävlingar nästa år. Bland annat kommer en Sverige Cup att samköras med NO i Hvitingsfoss mellan 22-24 maj 2020. Mer info hittar man på [hlsk.no/arrangement/hvitingsfoss-open-norgescup-2020/](http://hlsk.no/arrangement/hvitingsfoss-open-norgescup-2020/). Norrskan HSFK kör ännu en SC i Kittelfjäll, 25-28 juni 2020 som man kan läsa mer om på deras hemsida på Facebook. Dessutom arbetas det med att försöka på hemmaplan i början av augusti. Förhoppningsvis kan nya TK ge besked om det redan i januari.

Den svenska rankinglistan lyfter fram Håkan Lindqvist från Fenix som Sveriges bästa pilot under 2019 och han vann ju även SM under nordiska mästerskapet i spanska Agèr. Håkan har hängt med länge i tävlingsammanhang och har ofta en mycket hög lägstanivå. Stort grattis till Håkan!

## SVENSK XC-RANKING

1. Håkan Lindqvist	134,4 poäng
2. Nils-Åke Carlsson	129,3 poäng
3. Patrik Nietlisbach	122,8 poäng
4. Dan Girdea	122,4 poäng
5. Tor Jansson	108,8 poäng
6. Johanna Hamne	107,2 poäng
7. Love Lundgren	103,2 poäng
8. Magnus Eriksson	92,7 poäng
9. Victor Bergelin	71,9 poäng
10. Johanna Lönngrén	64,5 poäng

The only glider you'll ever need!

**AIRDESIGN**  
ad-gliders.com | freddaswede@gmail.com  
Carpe Diem Skärmflygskola | 0707223672

**Vivo**  
#freerider

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](http://www.aventyrcenter.se)

**ÄVENTYRS CENTER**

Murhammarv. 15 i Kareby  
Tel 0303 - 22 26 28

**AIRDESIGN** **SKYWALK**  
**UP** **BGD**

Missa inte!

**Jul- och Nyårskampanj**

till 31 januari 2020!

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

**RPM SPORT** [www.rpmsport.net](http://www.rpmsport.net)



# AKTIV FLYGNING

**Aktiv flygning är ett begrepp som nybörjaren ofta får höra men som tar lång tid att komma underfund med. Då är det enklare att förstå motsatsen – passiv flygning. Det är när skärmen får reda ut alla problem på egen hand och piloten hänger bara med tills karusellen är över eller tills det är dags att kasta nödskärmen. Passiv flygning fungerar i bästa fall med A- och B-skärmar. Men inte alltid. Då är det bra att veta hur man förebygger krascher och kaskadproblem.**

*Text: Lars M Falkenström*

*Foto: David Bengtsson*

*Faktagranskning: Fredrik Gustafsson*

I princip handlar aktiv flygning om att alltid se till att skärmen håller sig flygande ovanför huvudet. Vissa flyger aktivt mer eller mindre omedvetet medan andra ständigt processar risker och byter flygstil allteftersom förutsättningarna förändras under flygningen.

Men att flyga aktivt innebär inte alltid att det krävs input – det handlar ofta om tajming om, när och hur mycket man ska agera. Nybörjaren gör ofta för lite eller för mycket och vanligen vid fel tidpunkt. Har man inte en förlåtande skärm leder det ofta till problem och panik.

Aktiv flygning gäller vid alla typer av flygning likväl som vid start som vid landning. Men sätten man agerar på och vad man är förberedd på ska hända skiljer sig lite åt. Vi kan kalla det för olika mindset. Dessa mindset kan dessutom delas upp i reaktivt agerande då man försöker få kontroll på något som redan har inträffat och i proaktivt agerande där man försöker förhindra att något ska hända eller att man förvärrar en redan allvarlig situation. De som flyger vassa skärmar vet att man ofta måste vara både reaktiv och proaktiv på samma gång när förhållanden är ogynnsamma.

## AKTIV FLYGNING VID START

Förutom att få upp skärmen rakt så gäller det att styra ut rakt från starten och att släppa upp bromsarna så att vingen får fart nog att lyfta. Det är farten genom luften som ger skärmen energi. En del nybörjare använder bromsarna för att komma upp i selen och det är helt förkastligt. Gör man det vid en vinschstart, där anfallsvinkeln normalt är högre än vid bergsstart, är risken stor att man stallar skärmen och slår i backen.

Linbrott strax efter start vid vinschning brukar skilja agnarna från vetet. Den oerfarna piloten hinner sällan stoppa skärmen när den dyker framåt för att ta ny fart. Vanligen hinner den ikapp sig själv och piloten kan landa på fötterna. Sker det på för låg höjd med för lite broms brukar det få obehagliga konsekvenser. Den mer erfarna piloten kan i det läget försöka att åtminstone få till en stabil stall genom att bromsa/pumpa för att kunna landa (hårt) på fötterna. Risken är naturligtvis att man förvärrar situationen och stallar sig ner med garanterad ryggskada.

Även under själva vinschdraget kan piloten flyga aktivt för att parera termik och turbulens. Om man förberett startledare/bogseroperatör kan man bromsa försiktigt i lyftområden men även försiktigt styra bort från vinschlinan för att till exempel hamna närmare ett moln med termik eller en annan pilot som redan kurvar. Att inte releasa i en tydlig blåsa på rimlig höjd är i princip straffbart.

Bergsstarter handlar ofta om att möta termik som strömmar upp för bergskanten och/eller turbulens som kan variera väldigt beroende på höjd, vindriktning och topografi. När skärmen kommit upp i trimfart lägger man på lite broms för att öka trycket i skärmen för att göra sig beredd. Vanligen vill man ut en bit från berget innan man börjar söka av lyftområdena.

## AKTIV DISTANSFLYGNING PÅ HÖJD

Det finns tre lägen eller mindsets hur man använder aktiv flygning på höjd. Kurvning, vid glid och flygning nära terräng. När man ligger på glid mellan blåsor vill man ofta hålla så hög fart som möjligt beroende på hur termiken ser ut framför en. Ser det dåligt ut ligger man på trimfart för bästa glid, inga bromsar och försöker minimera luftmotståndet genom att hålla bra vinkel på selen och att hålla in armarna. Det är ofta sjunk under gliden och risken för inslag är relativt liten. Många använder dessa transportsträckor för att dricka, äta, pissa och ta bilder. För att hitta bättre linjer räcker det ofta med viktstyrning. Ser man andra kurva framför sig eller att en molntuss börjar växa, ändras mindsetet till racemode med 50-90% speed. Risken för frontinslag ökar vid lägre anfallsvinkel, så antingen är man beredd med bromsarna eller så parerar man med B- eller C-paketen. Det senare sättet är att föredra då man inte bör speeda och bromsa på samma gång. Ju närmare det termiska området man kommer ju mer kommer luften att röra sig, så sidoinslag kan också inträffa - som ofta blir värre ju högre fart man har.

När man kommit in i termiken släpper man av på speeden och lägger på en del broms och börjar söka av blåsorna. Det gäller att hålla sig borta från kanterna där den stigande och sjunkande luften möts och gärna slår in öronen eller värre. Det är alltid bättre att ligga i mitten på en stark blåsa även om det känns läskigt, eftersom luften är mindre turbulent i kärnan. Det är i ytterkanterna det kan

smälla till - i synnerhet vid blåsig högtryckstermik. Håll hela tiden lite tryck i ytterbromsen för att ha kontakt med skärmen och minimera risken för inslag och gå ur blåsan i medvind. Uppe i molnbas är det ofta samma typ av turbulens som under inversioner. Det guppar både upp och ner men är sällan brutalt. Håll lite broms och försök att toppa ur precis vid molnkanten. Märkligt nog brukar man ofta slå i ett eller två starka lyft till efter att man lämnat molnet, så håll kvar bromstrycket och flyg aktivt tills det är dags att lägga sig på glid igen.

När det är stark termik och vind gäller det att hela tiden vara beredd på inslag. Ett öra som viks in är sällan ett problem att få ut. Men drar man för hårt kan det bli värre. Samtidigt kan man hamna i så kraftiga dyk att man reflexmässigt drar ner bromsarna så hårt man kan. Det är ingen risk för stall så länge skärmen är framför dig. Men man måste släppa upp i tid och så mjukt som möjligt för att blöda ur energin. Är inslaget eller dykningen assymetrisk kan tajmingen mellan vänster och höger broms variera. Ibland måste man dansa sig igenom knölig termik som ofta består av blåsor som går ihop. Där ingår även att viktstyra sig igenom turbulensen. Det gäller att inte streta emot för mycket och att alltid se till att linorna hålls sträckta genom att piloten är följsam. Flyger man en avancerad skärm bör reaktionerna i princip vara reflexmässiga. Har man inte reaktionerna i ryggmärgen flyger man för lite eller med för vass vinge.

Då vi ofta flyger i labil, fuktig luft med kraftig molnutveckling finns alltid risken för regn. Ibland kan det gå väldigt snabbt utan att molnet ser särskilt mörkt ut. Då gäller det att hålla skärmen flygande och ta sig så långt bort från molnkollapsen som möjligt. Först öron och sedan speed. Det är en bra kombination för att snabbt komma bort från problemet och samtidigt förlora höjd. Genom att minska anfallsvinkeln ökas farten och därmed cellinnertrycket vilket minskar risken för att luftströmmens vidhäftningsförmåga på vingens översida försämras på grund av vattendropparna. Även den våta dukens vikt ökar risken för stall eller kollaps.

En vanlig olycksorsak är kaskadproblem när man agerar för mycket och för snabbt. Den erfarna piloten vet att man ibland måste låta skärmen flyga ur sig energin mer eller mindre på egen hand. Då räcker det ofta att bara att övervaka förloppet med lite styrande broms och viktstyrning.

Hamnar skärmen långt bakom piloten är det bara att släppa upp bromsarna helt och sedan gradvis öka bromstrycket så att inte skärmen dyker för mycket under pendlingen framåt. Tar man i för hårt kan man hamna i en stabil stall. Såvida man inte vill stanna i det läget gäller det att släppa upp bromsarna helt. Även så lite som några centimeter broms kan göra att skärmen inte går ur och tyget fortsätter att fladda ovanför huvudet.

## AKTIV FLYGNING NÄRA TERRÄNG

Flygning nära berg innebär alltid varierande vind- och termikförhållanden. All flygning nära kanter eller krön kan erbjuda överraskningar med turbulens, plötslig motvind eller starka blåsor. Strävan är att man alltid flyger så nära trimfart som möjligt för att ha maximalt manöverutrymme och undvika spinn eller stall om man måste väja. Det gäller att läsa terrängen och förutse om och när man kan behöva parera skärmens rörelser. Oftast vill luften

uppåt vid bergssidor. Men hangar man sig upp över ett krön och trycks över kammen och hamnar bakom blåsan i lä, kan sjunket ofta vara så starkt att man inte tar sig tillbaka med mindre än full speed. Vid den typen av panikåtgärder har man inte mycket tid på sig att processa alla risker. Då är det bättre att hålla marginal till krönet och leta efter lyft som ligger längre ut. Naturligtvis vill man positionera sig så högt som möjligt hela tiden för att hålla sig i så fin luft som möjligt. Det är ofta lite mindre turbulent om man håller ut en bit ut från klipporna. Som vid vanlig hangning kan det vara klokt att viktstyra ut från berget och hålla kursen med innerbromsen. Kommer inslaget på innersidan är man redan i läge att styra bort från berget.

En klassiker är att hanga längs en bergssida i svaga förhållanden och vinna några höjdmeter vid ett klippusprång eller en ravin, för sedan förlora det dubbla vid nästa sväng. Snart står man på backen eller tvingas landa i eländig terräng. Ofta lönar det sig att i det läget lämna berget och söka av dalen eller plattan efter lyft istället och därmed även öka säkerheten.

## AKTIV FLYGNING VID LANDNING

Vid inflygning och landning måste man ha full kontroll på skärmen, terrängen och väderförutsättningarna. Vindriktning, termik, markens lutning, andra piloter - allt måste processas för att inte en fin flygdag ska sluta i en katastrof. Tvingas man landa på grund av regn kan en gust front ställa till det med snabba vindökningar. Men vanligast svårigheten brukar vara att landa i stark termik.

Vid alla landningar bör man ta god tid på sig. Medvind bas och final är väldigt effektivt för att känna på luften och kontrollera den tänkta landningsplatsen. Är det termiskt vill man hellre landa i början av fältet och är det blåsigt är det bättre att landa i slutet av fältet ifall det finns risk för dragging.

Generellt gäller att ha minimalt bromsuttag och att flyga rakt. Att göra s-svängar i mån av utrymme är dock bättre än att pump-bromsa sig ner om man behöver komma ner fort, eftersom man har mer fart och mer tryck i skärmen.

Att landa i stark termik kan vara hur obehagligt som helst. Det gäller att dansa med och låta skärmen flyga men utan att låta den ta sig friheter. Aktiv flygning är att inte tvinga skärmen till att göra något den inte vill. Snarare handlar det om att förutse och läsa av hur den reagerar och balansera ut energierna som skapas när skärmen försöker anpassa sig till olika luftförhållanden.

## Fredrik Gustafssons fotnot:

*Jag ser gärna att piloter flyger skärmar med hög passiv säkerhet, förutsatt att de förstår att om den passiva säkerheten behövs har de inte flugit tillräckligt aktivt. Det ena utesluter inte det andra! Passiv säkerhet gör ingen nytta om man är på fel plats vid fel tidpunkt. Kom ihåg att när du flyger är det alltid du som är "pilot in command".*

# skärmflyg Österlen



## Sky Apollo 2 Light

Komfort, säkerhet, effektivitet och prestanda.  
High EN-B, St M 3,55 kg.

Pris 31500 kr



## Skylighter 4

Hammock sele med hög komfort. St M 3,4 kg.

Pris 11900 kr



Sky Paragliders - Apco - Itv - Advance - Miniplane - Parajet - EOS - Skyflar  
Icaro hjälm - E props - Vittorazi Motors - PPG smoke - Flymaster

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

www.skärmflyg-osterlen.se



## Ny klubb i Värmland

Vy från bergets SV-start mot landningen



I december 2018 grundades Skärmflygarna i Värmland (SiV) som efterföljare till Solskärmarna. Anledningen var att vi skulle renovera Tossebergsstarten, men Solskärmarnas klubbkonto hade spärrats av banken så vi blev tvungna att lösa det med att starta en ny förening. SiV har omkring 25 medlemmar och i år kan man lösa sin licens hos oss.

Vi kommer att slutföra Tossebergsrampen och planerar även att installera en vindmätare på Branäsberget.

*Text: Frank Feuker*

### RENOVERING AV STARTEN PÅ TOSSEBERGET

Tossebergskläppen är en liten men fin startplats vid sjön Fryken i norra Värmland. Startriktningen är mellan sydväst till nordväst. Fallhöjden är bara 220 meter men här har det flugits distans ända till både Borlänge och Falun. Det är ett termiskt hang med bra lyftområden runt omkring.

Det finns en ramp för hängflyg och en sydväststart på gräs alldeles bredvid den mysiga toppstugan där det serveras nävgröt med fläsk. Vid västliga vindar upp mot nordväst finns det även en ramp. Den har tyvärr förfallit under många år. Därför har vi som brukar flyga där beslutat oss för att renovera den och även bredda den för att möjliggöra tandemstarter.

Så vår nystartade klubb började att samla in pengar till materialet och förvandla tråkiga stunder av parawaiting till roliga arbetstimmar!

Efter bara några arbetsdagar gick det att använda den nya rampen och nu återstår bara ett räcke och några kubikmeter med grus att lägga framför rampen för att jämna ut terrängen.

Vi blev väldigt tacksamma när vi hörde att vi kommer få ett bidrag från skärmflygförbundet för att kunna renovera klart rampen.

Våra flygställen ligger mellan Värmlands Nysäter och Branäs med 410 meter fallhöjd. Mest populärt är Tosseberget och Branäs, men även mindre starter som Åstebyhöjden och Ränkesnipan flyger vi ifrån. Välkommen att flyga med oss i Värmland!

# VolBiv i Årefjällen



Förra årets flygäventyr i fjällmiljö från Nikkaloukta till Abisko gav mersmak. Den gången bodde vi i stugorna längs Kungsleden och nu längtade jag efter en "riktig" VolBiv, dvs att ta med tält, mat och all annan utrustning. Dagen innan min planerade start i slutet av juli ser väderprognosen minst dålig ut i Åretrakten och jag köper en enkelbiljett dit.

I Åre fuskar jag och tar luften upp till Hummeln och börjar förbereda mig. Oups, hur ska all få packning plats i selen? Tält, liggunderlag, sovsäck, regnkläder, mat för fem dagar, powerbank, solpanel...

*Text och bild: Johan Nordenfelt*

Att provpacka selen innan hade nog inte varit så dumt... Till slut löser jag det med ett par packsäckar som får hänga i karbinerna. Klart för start! Då kommer första regndropparna, som övergår till hållregn. Tack och lov hittar jag ett regnskydd vid Hummelstugan där jag också äter middag. Senare på kvällen vandrar jag uppåt Åreskutan för att hitta en tältplats.

**DAG 2** börjar med lätt regn och nordvästlig vind. Jag går upp till den fina grässtarten i Tväråvalvet. På eftermiddag har vinden avtagit tillräckligt för att starta och jag får 45 minuters underbar hangflygning! Landningen högt uppe i valvet mellan Åre- och Västerskutan blir tung med 21 kg i packningen. Här finns gott om fina tältplatser!

Dagen efter vaknar jag i molnen. Ostvinden som jag räknade med visar sig vara sydlig. Jag ringer Lars på Skysport som talar om att det flygs på 1000 meter-starten, så det är bara att traska dit.

När jag väl kommer i luften hittar jag knappt någon termik och landar på Draklanda. Efter trevliga möten med piloter från olika håll börjar jag vandringen upp igen och slår upp tältet några hundra meter ovanför Olympiaplatån.



**DAG 4** Jag känner mig inte helt i form när jag vaknar men går upp till 1000 meters-starten i all fall. När jag packar upp skärmen ser jag att nödisen halkat ut och pusslar en stund med att sätta tillbaka den. Samtidigt observerar jag de andra piloterna i luften och väntar tills det ser ut att funka. I luften hittar jag lite termik och en svag inversion på 1600 meter. Jag bryter igenom flera gånger och driftar över toppen utan tillräcklig höjd för att kunna lämna Åreskutan och sticka iväg norrut. Efter någon timme tröttnar jag och tänker, bära eller brista och låter mig drifva vidare bort mot Västerskutan. Här hittar jag en svag blåsa och kurvar några varv innan jag siktar på ett moln längre bort. Men det är dålig timing för molnet är nästan upplöst när jag kommer fram.

Ingen återvändo nu, bara att fortsätta. Börjar leta landningar och hittar ut en fin gräsyta nära en stuga och börjar inflygningen när vingen rycker till och varion kvittrar härliga ljud till mig. Nollar några varv, sedan stiger det sakta med någon meter per varv. Tålmod, stanna i stigande luft, säger jag till mig själv. Stiget blir starkare och starkare och jag ser molnet ovanför mig som suger stadigt. Snart är jag uppe på 2000 meter! Vilken ljuvlig känsla. Nu siktar jag på Hästfjället för att sedan fortsätta mot Skäckerfjällen. Jag kommer fram i höjd med toppen men hittar inget mer stig så jag tvingas landa på högplatån. Det tar bara några sekunder för alla knott i Jämtland att fatta att middagen är serverad!

Nu har högtrycket slagit till och att bära skärm och packning 50-60 höjdmeter till toppen i den 30-gradiga värmen är plågsamt tungt.

Jag funderar en stund på möjligheten att starta igen eftersom vinden vridit till väst, men inser att det bara skulle innebära ett kort flyg till platån nedanför. Istället slår jag upp tältet på toppen med en vidunderlig utsikt, massor av knott och trist nog, inget rinnande vatten. Jag tvingar mig att gå ner igen och fylla på med halvsörjigt vatten från en snöfläck. På kvällen orkar jag inte ens göra middag utan nöjer mig med te och en energibar, sen sover jag som en klubbad säl.

**DAG 5** Vaknar tidigt av hettan i tältet och känner mig ordentligt sliten. Att hämta mer vatten vid snöfläcken lockar inte, så jag packar och börjar vandra mot närmsta väg. Jag kommer till en flack kulle där det kanske går att göra ett nerflyg till en myr och spara någon timmes vandring. Problemet är att det är flackt och väldigt dåligt med reservlandningar i den höga granskogen. Den 30 gradiga värmen, vattenbristen och alla hungriga knott avgör saken.

Jag landar lycklig på myren nedanför och festar på hjortron och rinnande vatten!

Nu har jag bara någon timmes vandring kvar till vägen där jag snart får lift med ett norskt par som kör mig hela vägen till Åre där jag köper biljett till tåget hem till Stockholm som avgår två timmar senare.

På tåget reflekterar jag över mitt äventyr. Det är en härlig känsla att ha friheten att flyga dit vinden tar mig, utan att behöva tänka på hur jag ska komma tillbaka. Jag börjar redan planera för nästa sommar, helst vill jag flyga i fjällen runt Kebnekaise. Hör av dig om du också känner dig sugen på äventyr!



I år samlades de svenska skärmflyginstruktörerna i Solna. 41 av 59 av SSFFs licensierade instruktörer var på plats. Men efter mötet var de bara 58.

Mötet anordnas under sista helgen i november varje år som en pedagogisk fortbildning och ett öppet forum kring det som kan och bör förbättras inom elevutbildningen i SSFFs regi. Det är också ett ypperligt tillfälle till förbrödning (för närvarande finns det enbart manliga instruktörer) och pedagogikkursen på lördagen avslutades med en gemensam middag.

Text och bild: Lars M Falkenström

Årets möte avhandlade även en del nyheter. Nu kommer det att bli möjligt att teckna en endagars-försäkring för Prova på-aktiviteter vilket är ett steg framåt när det gäller rekryteringen av nya piloter.

Info-kommittén har kämpat hårt med att sprida vår sport på olika sätt. Via hemsidor, ambassadörer och videor för att locka blivande piloter väntar nu även eHypoxia. Den planeras att publiceras i form av en blogg som blir fortsättningen när Hypoxia slutar att tryckas på papper efter det här numret. Även en Facebook-grupp för samtliga klubbar kommer att startas.

Då just Facebook är ett viktigt forum i vår sport är det ofta där man ser trender och även många olyckor eller tillbud. En pilot visade upp sin felpackade nödskärm som med all sannolikhet inte hade fungerat i ett skarpt läge. Packning av nödskärm får göras av vem som helst men vanligtvis är det instruktörer som gör det

på klubbarnas årliga ompackning. Vid en handuppräknning på mötet kunde det konstateras att många instruktörer träffat på nödskärm som kanske inte hade fungerat. Till och med en ny nödskärm direkt från fabrik visade sig vara felpackad. USK vill därför att SSFF försöker ta lärdom av fallskärmshopparnas system som är betydligt noggrannare med licensierade packare. Därför hade USK bjudit in René Bacchus som både kontrollerar, lagar och packar fallskärmshopparnas nödskärm. Det får enbart en licensierad kontrollant/rigger utföra och han är en av ett trettiotal riggers i Sverige. Som jämförelse tar de runt 800 kronor för att packa om och besiktiga en skärm.

Kortfattat kunde han konstatera att det finns en mängd olika nödskärmssystem hos skärmflygarna medan utvecklingen inom hopningen lett fram till en mer enhetlig konstruktion. Det kan alltså lättare bli fel vid vår ompackning då det finns många olika nödskärm och selar. Deras system med licensierade riggers ger också en större tillförlitlighet att piloter som lämnat bort sina nödskärm för ompackning kan lita på att det blivit rätt gjort. SSFF kommer nu att titta på om vi kan utveckla vårt eget system för att öka säkerheten. En liten överraskande detalj var att fallskärmshopparna numera räknar med en materiallivslängd på 20 år för reserver och selar – jämfört med DHVs rekommendation på tio år.

Mötet avslutades med att Christer Eriksson tackade för sig. Han var med och drog igång skärmflygningen i Sverige i tidernas begynnelse. Bland annat införde han vinschningen som startmetod. Det var en påtagligt rörd instruktör som med ålderns rätt nu lämnar den sport som betytt så mycket för både honom, hans elever och skärmflygsverige. Han avtackades med en varm applåd.



Fallskärmshopparen René Bacchus är licensierad rigger och kontrollant åt fallskärmshopparna. Han gick igenom deras system och visade upp både hopp- och BASE-skärmar.



En av SSFFs trotjänare, Christer Eriksson, tackade för sig och lägger nu instruktörsverksamheten på hyllan.



Info-kommittén med Lennart Wallin och Jonas Rembratt i spetsen, gick igenom planerna med nya Hypoxia och den rekryteringsprocess som pågår för att öka medlemsantalet.

# NYA eHYPOXIA – FÖR SKÄRMFLYGARE AV SKÄRMFLYGARE!

När vi valde formatet för vår nya medlemstidning ville vi inte bara kunna publicera texter snabbt, vi ville ha med rörlig bild och möjlighet att jobba aktivt med artiklarna på sociala medier. Tillsammans med villflyga-plattformen, kommer vi kunna jobba mer med marknadsföring för att locka flera medlemmar till sporten vilket redan har visat resultat under året som gått.

Text: Edward Eckerlid

Det finns även ekonomiska fördelar med en digital tidning, vilket gör att vi kan spara pengar åt medlemmarna och på köpet få fler och bättre artiklar publicerade.

Bara för att plattformen är lanserad betyder inte det att arbetet är klart, vi vill gärna höra era åsikter så vi kan arbeta långsiktigt med att göra eHypoxia till en bättre och bättre upplevelse! Man kan även bidra med både små och stora saker, några av det kan ni läsa om nedan.

## JOURNALIST/COPYWRITER

Har du F-skattsedel och vill skriva artiklar på uppdrag av redaktionen? Skicka ett mail till oss så kontaktar vi dig!

## ANNONSER

Vill du och ditt företag synas i eHypoxia? Det finns både reklamplatser och plats för redaktionella artiklar. Kontakta oss så berättar vi mer!

## TIPSA OSS

Vad vill DU läsa om? Skicka in förslag på artiklar och ämnen, varje förslag som leder till publicering får en goodiebag! Det kan vara en specifik händelse, ett Youtube-klipp, ett resmål eller en artikel utifrån.

## KLUBBAR

Planerar ni ett event, en tävling eller har ni något annat som ni vill dela med er av? I eHypoxia når ni ut snabbt och enkelt!

## ARTIKLAR

Har du en upplevelse som du vill dela med dig av? Skicka in det till oss, den bästa medlemsartikeln vinner ett pris i slutet av året!

## KONTAKT

Maila in till oss på kansli@paragliding.se och skriv eHypoxia i ämnesraden, så återkommer vi så snart som möjligt till dig. Gå in på [www.hypoxia.se](http://www.hypoxia.se), vårt nya forum för alla skärmflygsintresserade!

TRENDING NOW EPISKT XC-FLYG

POPULÄRA ARTIKLAR

All Berg Cross Country Film Flyg More



### FILM - VOLBIV

Edward Eckerlid - 15 september, 2019

En underbar film! [https://youtu.be/JQy\\_ZhYkn\\_Q](https://youtu.be/JQy_ZhYkn_Q)



### SFG KICKOFF 2020

Edward Eckerlid - 15 september, 2019

Häng med SFG på värresa, ett fantastiskt tillfälle att börja året med härliga flyg i Spanien. 2020 års KickOff går till Almeria...



### SVERIGE CUP ÄLLEBERG

10 september, 2019



### RYGGSKYDDSVARNING

10 september, 2019



### GLEST PÅ SSFF:s ÅRSMÖTE

10 september, 2019



### NEED FOR SPEED

10 september, 2019



FLYG



### FILM - VOLBIV

Edward Eckerlid

15 september, 2019

En underbar film!  
[https://youtu.be/JQy\\_ZhYkn\\_Q](https://youtu.be/JQy_ZhYkn_Q)



### SAMVERKANSMÖTE OM ÄLLEBERG

Edward Eckerlid

10 september, 2019

Segelflyget, genom förbundschefen Henrik Svensson, bjöd in alla flygsporter



### LARS M FALKENSTRÖM

Edward Eckerlid

10 september, 2019

NAMN: Lars M Falkenström BOR: Stockholm ÄLDER: 52 FAMILJ: Fru Maria Melin...

- REKLAM -

Företag, se hit!  
Vill ni också  
synas här?

FILM



### EPISKT XC-FLYG

15 september, 2019



### FILM - VOLBIV

15 september, 2019

- VILL DU BÖRJA FLYGA? GÅ IN PÅ VILLFLYGA.NU -





Starten vid Brahehus



## På jakt efter SJÖTERMIKEN

**Höstens ankomst är brutal. Efter närmare två oflygbara veckor sedan hemkomst från SM/NM i Spanien och ett flygtrim i topp har flygsuget mynnat ut i att jag impulsköpt inte mindre än två nya, eller rättare sagt begagnade, skärmar. Äntligen återkommer några flygbara dagar och lite sporadiska västkusthangsdagar att smita ut på, men de där höga fina termik- eller distansflygen från i somras och Spanien är nu ett minne blott. Sugan på att få till höjdflyg siktar jag in mig på att det då får bli dags att åka till något av de riktigt stora höga hangen som även kan bjuda på bonuslyft från sjötermik!**

**Text: Gillis Bengtsson och Magnus Törnvall**

Måndag kväll. Imorgon är det dags. Börjar packa och dubbelchecka allt som behövs för vinterflyg. Prognoserna är toppen. Det ser ut bli nordostligt och siktet och magkänslan säger Arild och förhoppningsvis hang plus sjötermik på Kullabergshalvön. Flytvästen letas fram och packas efter inrådan av de lokala piloterna som flugit där innan. Hangar man sig upp och ansluter på

Kullabergshalvöns höga NO-sida så stupar klipporna det rätt ner i havet. När jag messar ut till resesällskapet att jag rekommenderar flytväst till mina flygpolare i tilltänkta resesällskapet hoppar ett par av, men Erik och Magnus T är fortfarande på.

Tisdag. Äntligen tisdag! Jag vaknar kl 0530 och det är den 29e oktober och sju månader sedan jag fick till mitt första, och längsta, distansflyg här i Sverige. Har sovit sådär, vilket i och för sig är ett gott tecken då jag sällan sover särskilt bra natten innan bra flygdagar jag planerat och hoppas mycket på. Det första jag gör efter att ha vaknat är att ta fram mobilen och kolla vindmätarna. Skit! Vinden är jättesvag på Sjöfartsverkets app ViVa och Holfuyvindmätarna på Hovet och Skäret (närmast Arild) likaså. Jag checkar Windy.com och Sejladsudsigst-appen och prognoserna har över natten blivit en del svagare nu plötsligt neråt skånes nordvästkust. Jag kliver ur sängen och ser i alla fall rimfrost i gräset vilket ju är precis enligt plan.

Kallt ute, varmare i vattnet – sjötermikchans! Men synd att det verkar vara kanske för svag vind för kunna hanga. Ser på vindmätarna norr om Göteborg att våra klassiska nordliga flygställen Tjuvkiel och Rörtången Nord precis nu på morgonkvisten verkar flygbara. Men det är ju fortfarande mörkt ute och klockan är bara kvart i sex och barn skall ha frukost och lämnas på dagis innan jag kan smita.

Vid sjutiden hörs vi om vad vi ska göra. Erik bor strax utanför stan och har redan hoppat på spårvagnen mot samlingen och vi verkar bli fyra personer nu då Sejad hade hört av sig kvällen innan och är sugen haka på också. Sejad är dock redan på väg själv ut mot Tjuvkil och Rörtången i egen bil och skall rapportera strax. Jag och min knappt tjugo kilo tunga jätterygsäck ombord på en halvfull spårvagn och möts av undrande morgontrötta blickar. Under färden kollar jag frenetiskt prognoser och vindmätarna om vart annat för tjugonde eller så gången denna morgon. Inser att det kan fungera flyga på mäktiga Grännahanget vid Vättern på eftermiddagen om bara vinden vrider mot VNV innan solen hinner gå ner redan klockan kvart över fyra. Hovs Hallar är dock stort och högt och med lite sjötermik som bonus kanske det inte behövs så mycket grundvind. Vi kanske skall åka söderut ändå? Decisions, decisions... Jag ringer och rådgör med den gode Vättern-specialisten Mattias Rydefjärd och han räknar med att flyga från Kleven vid Grännahanget på tisdagen. Vad säger magkänslan? Jo, prognosen ser ändå bra ut vid Vättern och det lär, kanske, förhoppningsvis, eller jo det måste gå flyga där där, men tänk om vinden vrider upp för sent? Det har ju precis blivit vintertid och solen går ju ner redan kl 16.20.

Ryggsäcken och jag hoppar av spårvagnen strax efter åtta på morgonen och Magnus och Erik sitter i bilen precis i närheten. Magkänslan säger alltså att vi bör åka mot Vättern. Sejad rapporterar jättesvag vind vid Rörtången och vid Tjuvkil, dit han precis kommit är det också för svagt för hang så ingen idé åka dit. Jag försöker övertyga min flygvänner om magkänslan och det går att sälja in att vi skall åka till Vättern. En knapp timme senare svänger Sejad in på den pendelparkering vi förflyttat oss till utanför stan och hoppfulla rullar vi österut mot Vättern!

**GOTT FLYGTJÖT DIREKT** i bilen och när vi kommer in på dagens prognoser inflikar Sejad att han som ingenjör dock strikt baserar sina beslut på fakta och inte magkänsla. Jag kontrar med att jag i mitt yrke oftast måste gå på magkänsla och den lovar att våra kära flygvänner vid Vättern kommer få sjukt fina flyg innan solen går ner.

Vi hoppar ur bilen på parkeringen vid badstranden och det är stora vågor med vita gäss och verkligen svinkallt vid Vätterns sydstrand. Jag drar långkalsongerna över kängorna och på utsidan av de tigha jeansen till de andras förtjusning och vi traskar upp mot hanget. Min nyladdade, men sju år gamla, GoPro3+ dör efter bara två minuter i kylan och surt inser jag att det får bli mobilfilmning i luften för idag ska det filmas och fotas.

Trots att det kändes alldeles för blåsigt nere vid parkeringen har alla med sig ryggsäckarna när vi traskar upp på stigen bakom hangkanten. Vi går rätt igenom den imponerande rotorn och där blåser det verkligen från alla håll. Vi går bakåt på fältet och först efter ungefär hundra meter bakom kanten känns det som rotorerna avtagit och vinden börjar ordna upp sig och blåsa rakt igen. Vi går tillbaka mot högsta delen av hanget och tittar ut mot Vättern och det känns som vinden inte är så märkvärdig längre och vattnet ser lugnare ut också samtidigt som en mås hangar förbi med bra höjd med utfällda vingar. När måsarna hangar med infällda vingar vet ju alla kusthangare att det är för blåsig.

Jag ringer Mattias Rydefjärd igen och frågar om tips kring hang på Elmia och nästa samtal blir till Jönköpings flygledartorn för öppna flygsektorn vid Elmia. Mattias tipsade om att de lokala piloterna brukar starta och lägga ut skärmen rätt nära hangkanten och sen bara slita upp skärmen snabbt och bestämt genom rotorn och

hoppas den rätar ut sig och sedan lyfter det typ direkt. Magnus och jag går dock tillbaka och lägger dock ut vingar och grejer hundra meter bakåt där rotorn avtagit för balansera lite. Här bak är det inga problem med vinden så jag börjar direkt balansera fram mot hangkanten och snart hälsar rotorerna mig välkommen till Elmia! Efter en del bökande och stökande på gräsfältet närmar jag tillslut mig hangkanten men jag har fått döda skärmen som ormade sig lite väl mycket så jag är nu helt enkelt framme vid hangkanten med utlagd skärm såsom Mattias sade de brukar starta och jag rycker upp skärmen som poppar upp och trycker mig framåt och får direkt efter härligt lyft!

**ÄNTLIGEN OCH HELT OPLANERAT** får jag nu plötsligt även flyga på Elmia som är ett ställe som jag länge velat flyga på. Elmia som jag kollat in flertal gånger när jag passerat genom åren, men som jag tyckt varit för litet för att resa heldag till bara för hanga på men nu fick vi flyga här liksom på köpet. Efter en timmes fint hangande med ljuvlig utsikt över Vättern och Jönköpings stad med 260 möh, alltså hela 170m över Vättern, som bäst så börjar vinden vrida mer mot nordväst och detta blir tecknet på att det är dags landa för åka E4an norrut och återgå till den ursprungliga planen att ta oss till Kleven.

Vinden är rätt så nordvästlig av flaggan att döma när vår bil sladdar in på Klevens skärmflygparkering runt klockan två. Det verkar bli ett så kallat massmöte idag. Alltså när det är typ mer än tre personer som smiter för flyga på en vardag. Förutom vi fyra göteborgare så är även Mattias, Håkan och Andreas på väg. Det är definitivt flygbart om än aning snett nordvästligt, men vi hoppar ur bilen bums och börjar förbereda och packa upp.

Värmepåsarna värmer fingarna skönt i vintervantarna och jag drar på långkalsongerna över jeansen igen och kliver i selen. Poddens stängning har ett par plastknoppar som är trixiga att stänga med vantar på, men jag lyckas till slut. Ett knep jag har när det är kallt ute är att aldrig ta av handskarna. Börjar jag flyga med kalla fingrar är det kört även om jag har värmepåsar.

Strax efter klockan halv tre är jag första pilot ut i luften medan Magnus balanserat på starten ett tag. Snart viker jag av norrut mot vinden. Utsikten är magnifik och det lyfter otroligt bra på berget precis nordväst om Kleven. Jag rapporterar på radion att det bär bra och att vinden på vattnet långt ut över Vättern ser ut att håller på vrida ner ännu mer mot VNV, så det här kommer bli en grym eftermiddag!

Jag har förberett en liten Out and return för att precis slå Mattias lokala distansrekord och har lagt in en vändpunkt norr om Kleven vid byn Stava och den andra nästan 20km söderut till Gyllene Uttern vid E4 strax söder om Gränna. Förhoppningen är att hinna flyga tillbaka till Kleven innan det blir mörkt vilket skulle innebära ett 40km distansflyg. Tävlings Svenska Distansligan stänger dessutom den sista oktober, så jag SMSar iväg en aningens kortare OAR-deklaration att "bara" flyga Kleven-Gyllene Uttern i hopp om få ihop några extra poäng och fdärmed knipa tredjeplatsen om flyget klaras av och godkänns.

När jag nått Stava vänder jag söderut och ser nu en drös skärmar i luften vid Kleven och när jag nästan är tillbaka möts jag av Håkan och Mattias som också vill norrut först och Mattias misstänker antagligen jag har planerat nagga hans rekorddistans norrut. Eftersom det alltid är roligast flyga med andra så hakar jag på mot Stava igen.



Brahehus på förkastningsbranten vid Vätterns östsida. Längre söderut ligger Gränna där färjan, som ofta rattas av Håkan Polanik, ibland hämtar hem piloter som bombat på Visingsö. Starten vid Kleven, som ligger strax norrut, är betydligt större men kan ha illvilliga rotor.



Det klassiska Elmia-hanget vid Jönköping med sin utmanande stupstart.

Tydligt tecken på sjötermik är när det bildas tunna cumulus med lyftområden som ligger utanför själva hanget.



Polkagrisstaden Gränna med färjeläget som förbinder Visingsö med fastlandet.



Vi pressar oss nu ännu längre norrut än där jag vände nyss och nu kommer första sjötermikblåsan som jag skruvar två-tre varv i men drifftar rätt snabbt bakåt också så det blir att speeda en hel del för komma baka till hanget och har då inte tjänat så mycket höjd ändå och jag jagar ikapp Mattias och vi vänder tillslut i höjd med E4ans trafikplats Vida Vättern.

Solen är nu på väg ner mot horisonten och instrumentet, eller rättare sagt min smartphone med appen XTrack, säger att jag har 35km kvar tillbaka till goal vid Kleven på min Out N Return, så nu blir det att speeda. Jag trycker andra pedalen i botten och glider söderut. Långt bort ser jag hur en skärm, troligtvis Magnus, svävar vrålhögt över Brahehus. På speed och med en aning nordvästlig medvind i ryggen kan jag gå söderut med kring 40km/h i snittfart vilket är riktigt bra. Luften bär extremt bra och sjötermiken bildar vackra cumulusmoln längs med Vätterns hela östra kant.

Brahehus passeras på 500möh och strax efter piper det såpass i varion att jag stannar upp och skruvar ett par varv upp till 616möh som blir min bästa höjd för dagen. Men nu är det bråttom så jag lämnar blåsan och fortsätter söderut och när jag när Gränna möter jag Magnus som är på väg hemåt.

Solen är nästan nere vid horisonten och jag går på ett rakt glid genom vändpunkten vid Gyllene Uttern och fortsätter en bit till söderut tills jag vänder på 330möh och strax får jag kontakt med hanglyftet igen över den lilla hangstarten som finns vid Gyllene Uttern. Nu med aning mer motvind speedar jag på hårdare hemåt. Högt över E4 i höjd med Gränna ser jag hur de andra svävar vrålhögt under magiska sjötermikmoln upplysta underifrån i orangerosa av den flyende solen som nu nått horisonten. Temperaturen har helt klart sjunkit och Magnus och Håkan passar på att maxa höjden och nu nästan uppe i molnbas på nästan 800 meter över Vättern!

Vinden på höjd blåser 28km/h från nordväst enligt instrument

och jag är nu på väg hemåt i motvind, men jag ligger ändå kring 20km/h i snitt och jag jagar efter Erik och Magnus som har långt försprång i skymningen. Med min lilla task inlagt känns det rätt så tävlingslikt att jaga ikapp de andra. Sejad ropar upp på radion att det är blåsigt på starten på Kleven och ingen bra idé att topplanda, så han kör ner bilen till ett av fälten nedanför. När jag kommer ner till hangets höjd lyfter det otroligt bra i den friska vinden, så jag speedar ut över den mörka sjön och drar några branta 360 svängar och drifftar då samtidigt lagom bakåt och strax står jag på backen med de andra.

Det är rätt mörkt här nere på marken jämfört med några hundra meter upp där solnedgångens ljusa horisont fortfarande lyser upp mycket. Håkan och Mattias hann inte tillbaka till Kleven i motvinden utan nöjde sig med slå nytt lokalt distans rekord och landade i Gränna. Självt är jag otroligt nöjd med att precis ha klarat min lilla Out N Return. Skärmar och grejer packas ner i skymningen och snart rullar vi otroligt nöjda hemåt västkusten.

Magkänslan gav full utdelning! Fler dagars grubblande kring prognoser hit och dit och sedan ändrades ändå planen helt samma morgon. En fantastisk flygdag blev det tillslut på Sveriges mäktigaste hang och alla piloter kom säkra och glada tillbaka på marken efter ett pampigt solnedgångsflyg med kurvande i sjötermik upp mot molnbas i slutet av oktober.

Grännahanget som jag nu äntligen också fått flyga kan jag verkligen intyga är värt ett långväga besök. Kleven med sitt café, parkeringar och fina grässtarter ligger ju egentligen väldigt perfekt typ mitt i sydsverige mellan Stockholm och Göteborg, men det är ju en heldagsutflykt som gäller för långväga gäster och nu på mörka halvåret vintertid är det ju en hel arbetsdag eller helgdag som får offras. För piloter som vill börja testa att lägga och flyga små tasks inför XC/tävlingsflygssäsongen kan jag verkligen rekommendera att åka hit då man vanligtvis får bra höjd bara på rent hanglyft och



## FAKTA OM DEN MYSTISKA SJÖTERMIKEN

att det går utmärkt att flyga med speed på de långa gliden.

Vi är ju vana vid att uppfatta vatten som kylande och att det är meningslöst att hoppas på termik på läsidan om stora vattenytor. Men när marken och lufttemperaturen istället är kallare än ytvattnet får vi den omvända effekten. Vattnet värmer luftskiktet över vattenytan och när den uppvärmda luften, som driver med vinden kommer fram till den kalla stranden, som nu är en termiktrigger, kommer termiklyftet. Bästa termiklyftet får man om det även är terräng som går att hanga på nära stranden. Då kan man också räkna med att även svagare vind ger fint lyft.

Lufttemperaturen är enkel att hitta både i prognosappar och på uppkopplade väderstationer. Ytvattentemperaturen kan läsas av i väderappen Klart.se. I nederkanten väljer man "Kartor". Då får man upp hela Sverige med nederbördsprognos. Till höger i nederkanten finns en symbol med en termometer ovanför vågor som man klickar på. Troligen är det beräknade uppgifter, så man får vara beredd att justera mot vad man tror är rimligt.

Vid sjötermik lönar det sig ofta att söka av ett större lyftområdet än vad som brukar fungera när det bara är hangvind. Gärna i lovart, en liten bit ut över vattnet. Räkna också med att lyftet varken är laminärt eller jämt. Det kan vara termiksläpp och sjunk med turbulens precis som vid all annan termikflygning. Sjötermik är grymt kul men också mer krävande flygning än laminärt hang, särskilt om den är stark och det fungerar att kurva i blåsorna. Stark sjötermik har ganska mycket gemensamt med ett termiskt inlandshang, typ Ålleberg en bra vårdag, eller med anabatisk vind i bergsmiljö. Skillnaden är att sjötermiken brukar ha en övre gräns 100-500 m över terrängen då den slutar lyfta. Visst finns det härliga undantag, men man får vara beredd på att avbryta kurvningen direkt och flyga tillbaka mot vattnet när blåsan mattas av och man bara driver bort med vinden.

Sjötermiksäsongen är ju förstås under hösten och vintern. Köldknäppar med klar himmel och lagom vind med rätt riktning är vad man letar efter i prognoserna. Om vanlig termik brukar vara bäst under tidig eftermiddag så brukar sjötermiken vara svagast då. Det är istället tidigt på morgonen, helst vid soluppgången, som man ska flyga. När solen börjar gå ned är det vanligt att sjötermiken också blir bättre igen. Särskilt om det är klar himmel och marken kyls av fort.

Ha alltid en plan för alternativa landningar innan du startar. Räkna inte med att den vanliga landningsplatsen ska fungera som på laminär sjöbris ifall den ligger vid en stark trigger, i sjötermikens lyftområde eller direkt i lä om det.

Det kan ta lite tid att ställa om hur man tolkar situationen och vilka beslut man fattar när det vanliga välbekanta kusthanget istället blir ett termikområde med helt andra spelregler. Om man är ovan vid sjötermik så är det lätt hänt att göra feltolkningar och ta mindre lämpliga beslut innan erfarenheterna kommit ikapp.

Sist men inte minst - klä dig varmt! Fingrar och tår är väldigt utsatta, så satsa pengarna på rejäla skor och handskar. Tänk polarvinter när du klär dig. Att tvingas avbryta ett episkt flyg för att man inte står ut med kylan är... förgrömmat surt!

### SJÖTERMIK VID VÄTTERN

Vättern är djup och har enormt mycket vatten i förhållande till sin yta. Det gör att isen sällan lägger sig på vintrarna och så länge vinden blandar ytvattnet med djupare vatten sker avkylningen av vattnet mycket långsamt.

Vättern verkar också vara lagom stor. Det råder fortfarande inlandsklimat som gör att vattnet ger fin en temperaturkontrast mot omgivande luft över land.

Sjötermiksäsongen kan alltså försätta långt in i februari och är man morgonpig fungerar det säkert ännu senare på vårvintern efter en kall natt.

Det är vanligare med kall luft när det blåser från norr, så de hang som är vända NV-NO brukar också vara de bästa sjötermikhangen.

Södra Vättern har en värmande vattenyta på 6-13 km tvärs över sjön innan det uppvärmda luftskiktet träffar stranden. När lufttemperaturen är 6-7 grader kallare än Vätterns ytvattentemperatur och vinden är 3-6 m/s kan man förvänta sig att få sjötermik som gör stor skillnad mot att bara flyga på hangvinden. Starkare vind kan blåsa sönder sjötermiken, så om vinden är lite åt det svaga hållet kan det bli fantastiskt fina sjötermikflyg.

Topplanda INTE bakom starten på Kleven vid stark sjötermik. Landa istället på fälten nedanför, en bit sydväst om starten, strax norr om Getingaryds camping. Bäst är naturligtvis att landa på fälten vid Gränna där Visingsö gör att uppvärmningen sker på en kortare sträcka och sjötermiken blir svagare. Där har vi hittills inte stött på något stök även om sjötermiken varit på gränsen till brutal vid Kleven.

Att starta på Kleven och satsa på Gränna som säker landningsplats är inte så vansinnigt som det kanske låter. Om det är bra fart i sjötermiken är det inga problem att ta sig 10-11 km söderut. Om sjötermiken och vinden är så svag att du inte klarar att hålla höjden och ta dig ända fram, så är turbulensen dessbättre inte något stort problem. Då går det att landa på ett fält lite var som helst längs vägen.

Välkommen att frysflyga vid Vättern!

**Text: Håkan Polanik**



# SVERIGE CUP 2019 I KITTELFJÄLL

Inför årets tävlingen 2019 var väderprognosen riktigt usel. Trots detta dök ändå 14 flygsugna piloter upp redo för Kittelfjäll.

Redan på måndag kväll, några dagar innan tävlingsstart kom jag och Åke Larsson-Snygg från Dalmåsarna upp. Redan då såg det flygbart ut på fjällen runt Kittelfjälldalen. Mmmmm...

*Text och foto: Emanuel Brodin*



Kvällsflygning på västsidan Kittelfjäll



Väststarten, flygarpasset. Johan Sjöström spanar mot skyn

Tomas Östman och Stefan Fagerholm från Stockholm, anlände nästan samtidigt, och de var lika flygsugna som vi. Sagt och gjort, vi slängde upp säckarna på 6-hjulingen och så drog vi upp till starten direkt. Vinden låg på från nordväst och vi fick mycket riktigt ett litet, men grymt vackert kvällsflyg på baksidan av Kittelfjället i solnedgången vid 23-tiden. Sådärja, skön start!

På tisdag förmiddag drog vi i lugn och ro upp till flygarpasset, denna gång på mer västlig vind. Det drog fint uppefter berget och blåtermik verkade det bli, för inga cumulus syntes till. Det var inga problem för någon att hitta stig och börja kurva sig uppåt. Ingen jättehög molnbas, på 1800 möh, men tillräckligt för att drifva iväg österut. Förbi Grönfjäll, bort mot byn Dikanäs där jag hamnade lågt men fick en konstig svag blåsa som inte gick att kurva i men på något sätt ändå tog mig uppåt i det som nu var blåtermik. Det visade sig vara något slags konvergensområde som var svårkurvat, med rätt små, men många lyftområden. Jag försökte flyga runt i stiget och på något sätt gick det att ta sig över hyggen och myrar hela vägen till Storuman och pizzerian som ligger där. Det blev ett flyg på 80 km som tog drygt 4 timmar och jag var nöjd med detta härliga flyg. Mats Danielsson lyckades flyga över 100 km den dagen. Stefan Rolén fick det längsta flyget de där första dagarna på över 150 km, vilket blev nytt platsrekord för Kittelfjäll.

#### TÄVLINGSSTART

Ajdå. Nu kom det in en stark västlig vind som inte var flygbar. Rätt snart så beslöt vi att blåsa av dagen och istället prova på fiskelyckan och annat smått och gott man kan ägna sig åt i trakten.

Vinden hängde i även under fredagen så då beslöt tävlingsledningen att ändå göra ett försök på vinchfältet i Gunnarn, utanför Storuman. Alla piloter packade in sig i bilarna och åkte dit. Till en början såg det lovande ut, men efter några vinchdrag och testflyg så beslöt vi ändå att cancellera dagen. För stark vind, ingen tävling.

Istället blev det mer fiske, vandring, en tur till Norge och diverse fria aktiviteter. Tävlingsledningen hann på kvällen bjuda på den traditionsenliga middagen; öring och regnbåge med potatis, kantarellsås. Glass och hjortronsylt till efterrätt. Grymt gott!

På helgen lugnade vinden ner sig och ett heat på sydlig vind planerades.

Banan lades över fjället mot Grönfjäll och vidare över fjället förbi Matsdal. Banan var 34 km lång och när starten gick så var det rätt svagt, så vi satt på fjället som ett gäng jätte-fjärilar (måste ha sett ut så från dalen). En del utan tålmod, däribland jag, provade lyckan, men då det var marginellt så lyckades inte alla hitta mer stig än sjunk. Jag bombade givetvis och finns det något jobbigare än att stå på backen och se när andra kurvar...?

Jag blev hämtad av oersättlige Erik, hängflygpilot från Norrskan HSKF, som körde upp mig och några till med 6-hjulingen. På t igen! Slutligen lyckades jag hitta en bra kurvbar blåsa på lågan och tog mig uppåt. Bort mot Grönfjäll ser jag en skock skärmar på väg mot vändpunkten i Matsdal, och tänkte att jag låg så långt efter att jag lika gärna kunde ta det lugnt. Jag harvade på en stund med några andra piloter och tog mig över mot Grönfjäll. Jag kom in rätt lågt och märkte att det blåste en del dalvind i nästa dalgång. Där blåste jag fast och tog mig bara framåt en bit men fick slutligen landa bredvid en bäck. Så det blev en timmes fin fjällvandring på en stig längs bäcken nerför till Grönfjällbyn.

Ledarklungan låg redan långt förbi Grönfjällstoppen och hade tagit sig längs fjällkedjan och tog vändpunkten i Matsdal. Ett spännande race, med olika vägval i detta skede och framåt. Den som visade sig gjort det bästa vägvalet var Olov Nydahl från Ö-vik som flög tillbaka mot Grönfjäll för att sedan ta den vägen mot Dikanäs. Han flög längst på banan idag, inkasserade nästan 1000 poäng, en glittrande pokal, och segrare av hela SC Kittelfjäll 2019. Samtliga tävlande fick fina priser och vände hemåt nöjda med helgen och redan sugna på nästa år!



# Att flyga paramotor är härligt!



Jag har flugit skärm i snart 30 år, och 20 av dem med paramotor. PM-flygning är ett enkelt sätt att få mycket flygtid. Nu har jag även lyxen att ha ett eget flygfält utanför dörren. Med bara fem minuters förberedelser så är jag i luften.

*Text och bild: Niklas Sandgren*

I dag så är det betydligt enklare att flyga PM. Skärmarna har blivit riktigt bra. Lättstartade, snabba och säkrare. Motorerna är också betydligt lättare, i dag finns det maskiner som väger under 20 kg.



Foto: David Bylund

Den som vill börja flyga PM bör ta sig en funderare på hur och vad man vill flyga.

Motorstorleken bör anpassas efter vilken typ av skärm man vill flyga med. Är det XC och cruising som lockar mest så räcker det med en mindre motor. Från 80 kubik och 55kg i tryck räcker långt.

En liten motor är tystare och förbrukar mindre bränsle. Framförallt är den lättare att hantera på marken eftersom den väger mindre

Vill man flyga mer avancerat med mindre skärmar som till exempel slalomskärmar så behövs mer kraft. Mer kraft i motorn innebär också mer vikt. Väljer man en större propeller så får man oxå mer tryck. Vanligt är 120-125 cm propeller, men upp till 140 cm fungera bra.

Att dra i väg på en tur över Österlen när vinden är lugn i skymning eller gryning är ofta en fantastiskt vacker upplevelse. Rekommenderas!



**Snart är XC-säsongen tillbaka – håll ut!**

Foto: Fredrik Gustafson



# Vi FORTSÄTTER att FIRA 30 ÅR !

## Nyheter från Gin

Calypso Lightweigt EN B  
Bonanza 2 Pure XC EN C  
Leopard High performance EN D  
Genie Lite 3 Light XC harness  
Gingo Airlite 4. Intermedia light airbag harness  
Verso 3 Light reversibel harness  
Yeti UL Planar rescue

## Nyheter från Nova

Nova Mentor 6, Light EN B  
Doubleskin EN-A  
Ventus Uncomplicated all-round harness

## Nyheter från Supair

Leaf 2 EN B  
Skypper 2 Comfort precision harness  
Altirando Lite Lightness comfort harness  
Delight 3 Light optimized harness

## Nyheter från Flow

Fusion, EN C  
Spectra CCC

## Nyheter från PHI

Viola EN A/D  
Tenor Light EN B  
Maestro Xalps EN B

Nyheter Woody Valley  
GTO Light Comfort lightness harness

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

Besök Sveriges skärmflygbutik i Kåseberga och känn och kläm på prylar, ta en kaffe och snacka skärmflyg 200 meter från starten. Öppet vardagar 9-14. Vi säljer Gin-Nova-Phi-Supair-Flow-Gradient-Neo-Levelwings-WoodyValley-Airconception-Skybean-Flymaster-Charly-Beamer-Åmykkemer