



HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 1-2009

Nytt världsrekord
Sydafrikan flyger 501 kilometer

VM i Mexiko
Dramatik i 1000 km

Tre tester
GPS, vario och tröja

Vinterflygning i Verbier

Soliga snöstarter för nybörjare och ringrostiga

Transferring success...
Trango® Summit XC
Kantega XC

NEW! photo: UP International/ Ulf Wiesmeier

...powerful, fast and delightful to fly – attributes hitherto reserved for wings from the Performance segment. All that changes with the new UP Kantega XC, which has the safety of a 1-2 wing and combines it with true XC performance. Cross Country flying for (almost) everyone!

UP
 AIRBORNE SENSATIONS
 since 1972
 www.up-paragliding.com
 www.offground.se, 070-826 33 76

OZONE
 WWW.FLYOZONE.COM

Ozone Sverige: www.skysport.se

Ledare



Välkommen till en ny flygsäsong och ett nytt nummer av Hypoxia! Just den här tidningen skickas inte bara ut till alla som är medlemmar just nu, utan också till er som varit medlemmar de senaste åren men som av någon anledning inte förnyat licensen. Vår förhoppning är förstås att ni ska bli inspirerade av de olika artiklarna och komma ut och flyga igen. Reglerna för att förnya licenser har också förenklats så det är lättare för dig att komma igång (läs mer om det på sidan fem).

Det här numret är fullpackat med artiklar om flygning på olika håll. Lugn men fin vinterflygning i Schweiz, hang i Stockholmstrakten, hängflyg i Skåne och en färsk paramotorpilots funderingar kring flygning och artiklar. Vi har också testat lite nya intressanta prylar för piloter. Dessutom berättar vi om ett makalöst världsrekord i Sydafrika och ett spännande VM i Mexiko. Förhoppningsvis kan Hypoxia skänka lite inspiration, nu när våren är här och chansen till flygning ökar. Det är bara att kolla så att nödisen är ompackad och licensen förnyad, och sen ge sig ut!

Det är roligt att vara redaktör när så många engagerar sig och delar med sig av sin glädje. Fortsätt skicka in era texter – och var inte besviken om de inte blir publicerade med en gång, allt får inte plats samtidigt, men de flesta artiklar kommer i tryck. Nästa nummer av Hypoxia har deadline den 1 maj och kommer ut den 15 juni. Jag ser fram emot ännu fler fina artiklar och bilder i min brevlåda till dess!

Och du, glöm inte att vi alla blir lite ringrostiga när vi inte flugit på ett tag, oavsett hur många flygtimmar vi har innanför bältet. Så ta det lugnt så här i början av säsongen, och flyg säkert. Kanske är det läge för lite balansering eller några backglidningar först, innan du ger dig ut på det där härliga värflyget?

I detta nummer

4	Nyheter	
8	VM i Mexiko	Följ svenskarna på plats
12	Paramotor	En elevlicensares reflektioner
14	Tester	Klock-GPS, minivario och tröja
16	Schweiz	Vinterkul i Alperna
24	Hängflyg	Skåningar fångar vårtermik
25	Hangflyg	Stockholmare hangar på hösten
26	Nära Ögat	Realistisk övning
28	Säkerhet	Lär dig av incidenterna

Redaktör och ansvarig utgivare
 Marko Wramén, editor@hypoxia.se

Layout
 Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer

Anna Rydh	Olov Nydahl
Björn Hårdstedt	Ori Levin
Jocke Johansson	Peter Håkansson
Martin Holm	Sara Glans
Martin Scheel	Stefan Rolén
Niklas Ström	Thomas Hylander

Omslagsbild
 Foto: Marko Wramén
 Snöklädd skog mellan Verbier och Le Chable i Schweiz.

Redaktion Hängflyg
 Syd: Konrad Höjje, konrad@gmail.com
 Väst: Ove Norberg, ove.norberg@telia.com
 Öst: Cribbe, cri33e@hotmail.com
 Norr: Michael Andersson, mikael.andersson@boliden.com

Annonser
 Marko Wramén, annons@hypoxia.se
 Instruktioner om format och priser finns på www.hypoxia.se

Redaktionellt material
 Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till hypoxia@hypoxia.se
 Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till editor@hypoxia.se

Hypoxia/Skärmtrycket är medlemstidning för
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF, www.paragliding.se
Svenska Hängflygförbundet, SHF, www.hangflyg.org
 Box 750
 521 22 Falköping
 Telefon: 0515-371 55, alla vardagar 12.00-15.00
 Skärmtrycket ISSN 1651-6052
 Tryck: Wallin & Dalholm



**Paramotorutbildning Orsa & Boden
Återförsäljare i Sverige för:**



**Nyheter
2009**
från
MacPara & Nirvana



www.RedOut.se
070-8884102

Välkommen till Äventyrscenter butiken i Kareby

- ▶ Störst och bäst på skärmflygresor till utlandet.
- ▶ Endagars hangresor och weekend-resor med bergsflyg.
- ▶ Sveriges största skärmflygbutik. Endast 15 min från Göteborg.
- ▶ Stort lager och snabba skärmleveranser.
- ▶ Nybörjarkurser och vidareutbildningar.
- ▶ Vi vinschar flera gånger i veckan.
- ▶ Trasig lina, reva i duken? Lugn. Vi lagar det snabbt.



Din skärmflygskola och butik i väst
www.aventyrsceneter.se

Adress och öppettider:
• Murhammarvägen 15 i Kareby
• Tel 0303 - 22 26 28 • Öppet-
tider mån-tis kl 14.00-18.00
(nov-feb) 14.00-19.30 (mars-okt)

Har du slutat men känner suget? Välkommen tillbaka!

Det här numret av Hypoxia skickas inte bara till alla nuvarande medlemmar, utan också till dig som har slutat med skärmflygning för ett tag sedan. Du kanske känner flygsuget och fortfarande spanar efter läckra moln på våren, längtar till ett skönt hang i solsken eller vill åka på en häftig skärmflygresa? Det finns så mycket att längta tillbaks till och därför vill vi ge dig ett tips.

Men hur enkelt är det då?
Kontakta en behörig instruktör, alla finns listade på förbundets webb, och betala in din klubb- och licensavgift. Sedan behöver du bara göra minst ett kontrollflyg, inför instruktören, där du visar att din kompetens motsvarar din behörighet. Om du har pilotlicens och det är mer än tre år sedan den blev ogiltig behöver du även göra motsvarande teoriprov. Har du en studentbehörighet som blev ogiltig för mer än två år sedan krävs en ny kurs.

Vårt regelverk, "Föreskrifter & Definitioner", utvecklas och ändras kontinuerligt. En viktig förändring, som alla kanske inte noterat, är att det har blivit betydligt enklare för piloter som vill, eller måste, göra uppehåll i sin flygning en tid. Särskilt bra är att detta gäller även er som har påbörjat ert uppehåll tidigare.

Så enkelt är det att komma tillbaks efter ett uppehåll. Massor av nya härliga upplevelser väntar, så gör slag i saken och gör längtan till verklighet. Flyg igen!

SSFF Styrelsen

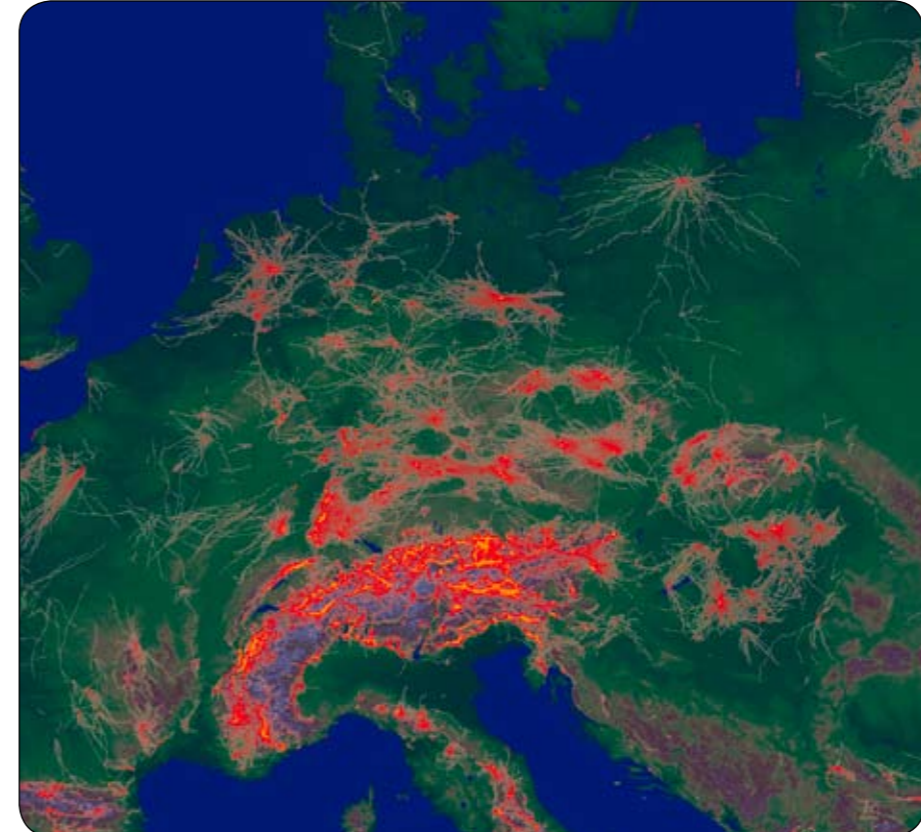
Karta med termiken inlagd perfekt för distansplanering

Teamet bakom den webbaserade tävlingen och loggboken xcontest.org har nu lagt till ännu en funktion. Alla tracklogs som piloter har tankat upp har nu sammanställts till en enda karta. Det innebär att man får en grafisk bild av var folk flyger runtom i världen. Och där folk flyger finns det lyft, så det här är i själva

verket en termikkarta! Perfekt för att planera framtida flygning. För att göra verktyget ännu mer praktiskt kan man klicka på en knapp och få luftrumsbegränsningar inlagda samtidigt.
Du hittar kartan här:
<http://www.xcontest.org/world/en/useful-features/map/>



www.verbier-summits.com
LUXURY PARAGLIDING HOLIDAYS IN THE SWISS ALPS
GUIDING - COURSES - SIV - XC - THERMAL CLINICS
E: stu@verbier-summits.com
T: +41 (0)79 313 5677
W: www.verbier-summits.com



Big Paramotor Meet i maj

15-17 maj arrangeras femte upplagan av PM-träffen Big Paramotor Meet i Västerås.

Träffen erbjuder guidade flygturer med kortare och längre distanser i det vackra Mälardalsområdet. Dessutom tävlingar i precisions- och navigationsmoment där alla kan vara med.

Man siktar också på att arrangera Sveriges största PM-utställning med alla ledande aktörer på plats. Nytt för i år är att man kommer att kunna testa motorer i en nybyggd tryckrigg som visar verkliga värden att jämföra med angivna värden.

Träffen startar officiellt fredag den 15 maj kl 13.00 och avslutas söndagen den 17 maj kl 20.00.

Tidigast start lördag och söndag kl 08.00. Sista landning fredag, lördag kl 21.00 och söndag kl 20.00.

Briefing kl 08.00 och 10.00 lördag och söndag.

Utställningen är öppen fria tider mellan fredag och söndag.


Inskrivningsavgift piloter: 50 kr
Anmälning och löpande uppdaterad information finns på:
www.fgtitkonsult.se/pmflyg

VM 2011 hålls i Piedrahita

Nästa världsmästerskap i skärmflygning kommer att hållas 3-15 juli 2011 i Piedrahita, väster om Madrid i Spanien. Steve Ham, som driver skärmflygcenter i regionen sedan 1991, kommer att leda organisationen, medan "Calvo" kommer att vara Meet Director. Beslutet togs efter omröstning på ett CIVL-möte i Hall, Österrike, i februari. Piedrahita fick 19 röster, Kayseri i Turkiet fick tre och Feltre i Italien två.

VM 2011 hålls i Monte Cucco

Nix, det har inte blivit fel, det ska hållas VM i hängflyg 2011, också i juli. På samma CIVL-möte fick man rösta tre gånger innan Monte Cucco i Italien lyckades få majoritet. Andra förslag var Forbes i Australien och en plats i närheten av Berlin i Tyskland.




Annecy

Chalet Chavenette

Nu är Chalet Chavenette öppet igen! Upplev det fantastiska flygområdet Annecy tillsammans med 5 faldiga svenska mästarerna Erik Rehnfeldt. Med Eriks hjälp lär ni er allt om XC-flygning och utvecklar er som piloter. Bo bekvämt i ett klassiskt franskt alp chalet i hjärtat av skärmflyg europa.

BOKA ENDAST DIN FLYRESA! RESTEN ÄR REDAN ORDNAT!

- Hämtning lämnning Geneve flygplats
- Skönt boende i klassiskt alpchalet
- "Svensk frukost" varje dag
- Morgon briefing, väder, xc teori
- Genomgång av dagens flygområde/xc tur
- Transport till och från starter
- Upphämtning efter xc flyg
- Debriefing om dagens flyg



www.chaletchavenette.fr
chaletchavenette@live.fr Telefon +33(0)450 327986

Ny Skärm- och Paramotor kanal för den Skandinaviska marknaden!



Fly One

www.flyone.se

Direktimport med hög kvalitet till oslagbara priser!

Recension: Guide till Slovenien

Titel: Slovenija av Matevz Gradisek
167 sidor svartvitt med färgomslag
Språk: engelska och slovenska
Pris: 24€ via författaren (www.opensky.com) eller www.xcmag.com

Slovenien är ett fantastiskt land på många sätt, och för skärmflygare och hängflygare är det ett paradis (se artikel i Hypoxia 2-2008). Nu har den lokale piloten Matevz Gradisek kommit ut med en rejäl guidebok till Sloveniens flygställen. På 167 sidor beskriver han starter och landningsplatser i 17 områden.

Varje plats beskrivs på följande sätt;

karta, generell beskrivning, passande vindriktningar och vindstyrkor, vilka månader flygningen är bäst här, GPS-position, höjd över havet och höjdskillnad till landning, eventuella avgifter etc, svårighetsgrad för skärmflygning och hängflyg, luftrumsbegränsningar och vilken tid på dagen som är bäst,

Dessutom ingår beskrivning av typ av flygning, XC-möjligheter, vägbeskrivning inklusive GPS-position för parkering och eventuell flygtaxi till start, detaljerad beskrivning av start och landning, eventuella faror, vilken bergskarta som gäller samt allmänna tips om flygning, klubbar och webbsidor.

Detta alltså för alla de mest populära (och en del mindre kända) flygställena i Slovenien. Det här är med andra ord en gedigen guidebok som bjuder på massor med värdefull information för besökande piloter. Författaren har besökt alla flygställena själv och dessutom talat med lokala piloter i varje område.

Det enda jag möjligen saknar är foton på de olika starterna och landningsplatserna. Men det är en mindre anmärkning.

Ska du resa till Slovenien på flygsemester (vilket varmt rekommenderas) så är den här guiden ett måste. I sommar går ju SM och NM i Slovenien, så boken kommer i rätt tid.

Marko Wramén



Sydafrikan flyger 501 km!

Sydafrikanen Nevil Hulett har lyckats med den otroliga bedriften att flyga 501 kilometer med en skärm. Det fantastiska rekordflyget gjordes den 14 december i Sydafrika. Flyget varade i sju timmar och 39 minuter och medelhastigheten var hela 65,6 kilometer i timmen.

Det gamla rekordet (som fortfarande gäller i avvaktan på att FAI godkänner Nevils flyg) är 461,6 kilometer.

Nevil hämtade inspiration från bröderna Valic som 2006 visade att det gick att flyga långt i Sydafrika. Då flög de 426 kilometer men fick aldrig ett godkänt världsrekord. Nevil studerade noggrant väderförhållandena som rådde den dagen bröderna flög och sände alla uppgifterna till en ledande meteorolog i Sydafrika i hopp om att kunna identifiera en liknande dag i förväg.

Han studerade också kartor noggrant och kom fram till att han behövde starta längre västerut och norrut jämfört med De Aar och Vosburg, platser där tidigare rekordförsök gjorts. Han ritade därför upp en 500 kilometer lång rutt med utgångspunkten att inte behöva flyga över de höga bergen i Lesotho. Så med en landningsplats strax före bergen var det bara att räkna baklänges 500 kilometer för att hitta en lämplig startplats. Det blev Copperton, en liten håla cirka 580 kilometer nordost från Kapstaden och 390 kilometer väster om Bloemfontein.

Här vinschades han upp 500 meter i hård vind och gav sig sedan iväg. Re-

dan efter sju kilometer tappade han kontakten med sin följebil på grund av en trasig radio. Och mobiltäckning finns inte i området. Men flyget fortsatte. Till en början långsamt men efterhand allt snabbare. Som snabbast flög han i nästan 130 kilometer i timmen tack vare den kraftiga medvinden.

Efter fyra timmar var han nära att landa. Han lämnade en blåsa på 4 500 meters höjd och sjönk sedan till 1 400 meters höjd utan att hitta nytt lyft. När han bara var 50 meter över marken hade han en hastighet på 115 kilometer i timmen och började bli riktigt orolig. Men vid en liten damm lyckades han hitta turbulent lyft. Med kravatter på båda sidorna var han nu på väg upp i fem meter i sekunden samtidigt som han pressades baklänges mot en ås i 50 kilometer i timmen. Efter att ha hamnat i rotor och fått flera stora kollaps lyckades han reda ut det och tog sig vidare i vindar på 25 meter i sekunden. Nu fick han sin bästa blåsa under flyget och nådde hela 5 689 meters höjd. Här blev han yr och insåg att syrgasen hade råkat bli avstängd i kalabaliken tidigare.

Efter 411 kilometer hade han satt nytt världsrekord i deklarerat mål, men fortsatte flyga i jakt på de magiska 500 kilometrarna. Från 462 kilometer kunde han flyga rakt fram i bra lyft, utan att behöva cirkla, och de sista kilometrarna hangade han på bergen vid Lesotho.

När han till sist landade vid en liten by i kungariket Lesotho hade han flugit fantastiska 501,1 kilometer – nytt världsrekord i öppen distans! Dessutom nytt världsrekord i deklarerad distans med 411 kilometer.

Marko Wramén

Fakta:

Start: klockan 11.31, 14 december
Landning: 19.11, 10 minuter före solnedgång, efter 7 h och 39 minuter.
Distans: 501,1 km enligt FAI, vissa källor säger 202,2 km.
Max höjd: 5 689 meter över havet
Max hastighet: 126,7 km/h
Medelhastighet: 65,6 km/h
Vinge: Macpara Magus 6 proto

Nevil Hulett:

Född: 28 februari 1959
Yrke: Arbetar med fastigheter
Bor: St Francis Bay, Sydafrika
Började flyga: 1992
Tidigare längsta flyg: 337 kilometer
Tidigare meriter: Vunnit sydafrikanska mästerskapen flera gånger, vann serieklassen i XCeara 2006, vann British Open i Pedrahita 2000.

Vågå Paragliding Open

20-26 juli hålls Vågå Paragliding Open i Vågå i centrala Norge. Det blir Skandinavians största tävling i år, som både är deltävling i Norgescupen och en FAI kategori 2-tävling. Här finns det norska rikscentret för skärmflyg och hängflyg (se artikel i Hypoxia nummer 4-2008 om hängflygning här). Mer information om tävlingen finns på www.vagapgoen.no.

Mälarcupen 21-24 maj

Skärmflygtävlingen Mälarcupen kommer i år att hållas vid Tärna och Härkeberga 21-24 maj, under Krsitihimmelfärdshelgen. Boende finns på Långtora.

Ny FoD finns att ladda ner

Regelverket Föreskrifter och Definitioner finns nu i en ny version (8.0 2009). Du kan ladda ner FoD:n från förbundets hemsida, www.paragliding.se. Gå till rubriken "Hämta filer" i menyn i vänsterkanten. Den senaste versionen är reviderad och uppdaterad. En av nyheterna är PM-Instruktör.

In Memorium

Hans p Eckert, f. 18 maj 1954
V 11 januari 2009

En eldsjäl och entusiastisk profil har lämnat oss efter en tids sjukdom.

Jag kommer alltid att minnas Hans p som en vital och inspirerande kraft i vårt arbete tillsammans i SSFF styrelse åren 2001-2003. Han var med och lade grunden till paramotorkommitten inom SSFF. Hans p besatt en djup filosofisk och andlig dimension som jag kom att uppskatta väldigt mycket.

Skärmflygsverige har mist en karismatisk ledare och eldsjäl och han lämnar ett stort tomrum efter sig.

Våra tankar går till hans nära och kära.

Svenska Skärmflygförbundet
Hans-Peter Fallesen



Stolta världsmästare: Andy Aebi från Schweiz och Elisa Houdry från Frankrike.

Tufft VM blev 982 kilometer långt

I vintras hölls världsmästerskapen i skärmflygning i Valle de Bravo-området i Mexiko. Runt 150 piloter från hela världen deltog, inklusive nordiska flygare från Danmark, Norge och Finland.

Sverige representerades av Jocke Johansson, Olov Nydahl, Stefan Rolén och Anna Rydh. Som så ofta i Valle de Bravo var det flygbart nästan varje dag vilket ledde till många och långa heat.

Sjätte tävlingsdagen slutade dock i moll när en ung schweizisk pilot omkom efter att ha fått en kravatt och flugit in i en bergvägg och sedan i marken.

Dagen efter var en välbehövlig vilodag och den sjunde tävlingsdagen ställde man in heatet och höll minnesceremonier för den omkomne piloten. Bland annat flög alla tävlande över olycksplatsen och kastade ner blommor.

Sedan fortsatte kampen med långa heat fram till sista dagen, som avbröts på grund av tuffa förhållanden och flera olyckor.

Totalt flögs tio heat som tillsammans sträckte sig över hela 982 kilometer.

2009 års världsmästare i skärmflygning heter Andy Aebi och kommer från Schweiz – gratulerar! Andy flyger en Advance Omega tävlingsvinge.

Andy hade bara 32 poängs marginal till silvermedaljören, landsmannen Stefan Wyss under en Niviuk Icepeak 3. Brons vanns av slovenen Aljaz Valic med en Gin Boomerang 6, 99 poäng efter segraren.

På damsidan vann fransyskan Elisa Houdry (Niviuk Icepeak 3) överlägset med nästan 700 poängs marginal till tvåan Keiko Hiraki från Japan. Trea blev Anja Kroll, Schweiz.

I lagtävlingen vann Tjeckien, följt av Italien och Slovenien. Grattis!

Sveriges lag kom på 26:e plats av 44 och Norge på en åttonde plats.

Bäste nordbo individuellt blev norrmannen Ronny Helgesen på en tiondeplats – grattis! Ronny flyger också Boom 6. Finske Ari Sahlström slutade på plats 15 och danske Mads Syndergaard på plats 23, också det mycket bra placeringar.

Joakim Johansson är den högst placerade svensken på plats 66, följt av Olov Nydahl på 86 och Stefan Rolén på 120.

Anna Rydh kom på 139:e plats, 17:e bland de 21 damerna.

Hypoxia vill passa på att gatulera det svenska laget för en kämpainsats. De flög många hundra kilometer i tuffa förhållanden och var med om både trädlandningar och nödskärmkast. Men lyckligtvis kom alla hem i gott skick och många erfarenheter rikare. På nästa sida följer några klipp ur deras blogginslag på förbundets hemsida och Åreklubbens sida.

Marko Wramén

Första tävlingsdagen

Första tävlingsdagen i VM 2009 bjöd på strålande väder, underbar flygning och massor av folk i mål!

På briefing satte tävlingsledningen dagens uppgift till ett "race to goal" på 74,5 kilometer med start klockan 13:00 vid Piano och mål i Valle de Bravo. Startordningen första dagen var enligt världsrankingen, de kommande dagarna sker start enligt ställningen i tävlingen.

Roligaste historien idag bjöd vår norske husgranne Bjørn Skarpås på. Han hade landat i en dal mitt i ingenstans och när han ropade på upphämtning på radion fick han svaret att inga vägar gick dit och att han skulle försöka ta sig till närmsta by. Som tur var kom en mexikansk gubbe med två hästar förbi, varav Bjørn fick låna den ena och kunde efter en flera timmars lång ridtur bli upphämtad av den officiella upphämtningen. Trots hans mindre lyckade flyginsats var han glad som aldrig förr när han kom tillbaka för en liten stund sen!

Jocke Johansson

Heat tre

Strålande sol igen. Många har gått i mål de två första dagarna så de lägger en bana om 94,4 kilometer med två kilometers startcylinder runt Maguey.

Det blev trångt på Crazy då dagen var förhållandevis trög med lägre i tak än vanligt. Rörigt också kring tp M då fältet inte hunnit spridas ut. Fram till tp2 Aguila var det ett långt glid och förfärligt stilla i luften. Stefan var framme först av alla. Jocke var tvåa. Jocke kom upp och vidare. Stefan rasade ner för bergssidan och landade tyvärr. Det var han inte ensam om. Självtillhörde jag dem som inte nådde fram tillräckligt högt för att kunna ta den turnpointen. Skumpade hem i samma lilla röde buss som Stefan.

Anna Rydh

VM task fem

Äntligen börjar vi få lite längd på banorna! 114 kilometer gjorde att vi hade många timmar i luften att se fram emot.

Starten gick som vanligt i en sex kilometers exit-cylinder runt take off. Sen skulle vi ut och ta La Pila och så långt var nästan alla 150 piloter tätt samlade. Inte helt enkelt att kurva upp sig då även om man hittar en fin blåsa.

Sen för vi tillbaka in på huvudberget och de flesta samlades runt de bergsklippor

som kallas "tre kungar". Jag kom lågt där och gick in i lä bakom den innersta kungen i ett sista hopp om att försöka hitta något lyft. Som ett brev på posten kom ett gigantiskt inslag med påföljande dyk ner mot träden och jag var endast hundradelar från att kasta nödis. Som tur var började skärmen flyga igen så jag behövde aldrig göra det.

Istället kunde jag njuta av den mysiga lätermiken som får skärmen att mer likna en ICA-kasse, men uppåt gick det. Med god fart dessutom! Sen flög vi vidare till en punkt vi aldrig tagit innan, bakom själva staden Valle de Bravo. Sen via Peñon (i ledning :) ut över plattlandet till en punkt på bergskedjan långt framför starten. Där kom många lågt och jag själv kom extremt lågt. Fastnade hangandes på en liten kulle och jag började undra hur länge jag skulle behöva hanga där. Kändes nästan meningslöst att fortsätta flyga då. Tiden höll dessutom på att ta slut, banan skulle stänga kl 17:30.

Men till slut kom blåsan jag väntade på och man hade nytta av att ha flugit på Agnesberg hemma. Lyckades fånga den och hänga med över 1 000 höjdmeter upp i stratosfären.

Under tiden jag roade mig med att hanga hade ledarklungan passerat över mitt huvud med Olov i spetsen. Han försökte sig på ett avgörande ryck när de kom in över starten igen, men det visade sig att hans snilleblix att söka termik på plattan framför starten istället för att som alla andra gå in på berget igen inte var någon bra idé. Inom kort stod han på landningen på Piano.

Själv kom jag några minuter senare in på starten, tog höjd där, bort till sistan turnpointen och sedan full speed in i mål. Kändes gött att kunna reparera gårdagens slarvfel då jag enkelt kunnat ta mej i mål om jag bara tagit mej tid att kurva i termiken istället för att flyga rakt igenom den. Rolle & Anna bombade igen tyvärr.

I morgon är det sjätte tävlingsdagen och det betyder att dagen efter är en vilodag. Ska bli grymt skönt! Det tar på krafterna att flyga fem timmars hårda tävlingsheat varje dag.

Jocke Johansson

Sjätte heatet

Som vanligt fin men krävande flygning här i Mexiko. För krävande visade det sig och hela staden befinner sig nu i sorg efter att den schweiziske landslagspiloten

Stefan Schmoker råkat ut för en olycka med dödlig utgång.

Det var till höger om starten det skedde, bakom Peñon. Större delen av det 148 man starka fältet styrde näsan rakt in i lä eftersom det normalt är snabbare att flyga där då man slipper motvinden. För de allra flesta gick det bra och vi lyckades komma upp i molnbas och flyga vidare. En bit efter huvudklungan kom några piloter flygandes samma väg varav en var förra årets totaltre i PWC, 25-åriga Stefan Schmoker från Schweiz.

När han precis hade flugit över trädridån och kommit in i grytan med kala bergväggar på sidorna fick han ett stort sidoinslag från höger som satte sig i en kravatt på cirka 65 procent. I några sekunder lyckades han hänga på vänsterbromsen och hålla kurs rakt fram. Men kravatten var för stor och plötsligt började han rotera våldsamt.

Han slog i bergväggen med full kraft från sidan, studsade ut i luften igen och skärmen öppnade då upp sig och gick över till störtspiral. Han gick i spiral ner till marken där hans nedslag dämpades något av buskar eller liknande.

Den österrikiske piloten Helmut Eichholtzer lyckades landa nära olycksplatsen trots att det vare sig finns utrymme eller var förhållanden för att landa där. Han klättrade upp till Stefan och började ge första hjälpen. Ambulanspersonal var på plats efter 25 minuter, också det ofattbart bra i den svåra terrängen. Men Stefans liv gick inte att rädda. Han avled inom kort efter olyckan.

Vi som flög framför olyckan var lyckligt ovetande om vad som inträffat och hade en fantastisk flygdag. Olov och jag speedade på som aldrig förr och en bit före sista turnpoint kom vi ikapp ledarklungan som fastnat på en bergskam på andra sidan dalen.

Vi kom upp till molnbas tillsammans med dem och efter att ha tagit höjd igen på Magey provade jag att sticka först mot mål. Det gick hem och jag trodde jag hade vunnit. Men det visade sig att en ensam pilot hade tagit en rövare och flugit en helt annan väg, mitt i dalen mot sista turnpoint istället för övriga som tog omvägen över bergskedjan.

Det lönade sig för honom och han hade kommit i mål några minuter före mig vilket gjorde mig tvåa för dagen. Olov flög

in på en mycket fin elfteplats. Vinnaren Divitar Valkov från Bulgarien var så glad när han hade gått i mål att han firade med några wingovers. Något orymiska dock och även han fick en stor kravatt. Han valde att kasta nödskärm och landade som dagssegrare i sjön precis framför publiken vid målet.

Jag skrek av glädje när jag flög i mål men strax efter landning fick jag veta om dödsolyckan borta vid startområdet. Glädjen förbyttes till sorg och efter några minuter när den stora klungan hade landat satt många och grät vid målområdet och andra tittade uppgivet upp i luften. En fruktansvärd scen som jag hoppas aldrig behöva uppleva igen. Igår var det vilodag och det var tur det, för ingen hade någon speciell flyglust ändå. Idag är det ny tävlingsdag och nu gäller det att försöka hitta krafter igen.

Jocke Johansson

VM task sju

Då var vi igång igen efter uppehållet. En något trevande start för oss svenskar kan man la säga...

Olov gjorde det bra och kom in med klungan på runt en 20:e plats. Jag gjorde det mindre bra, försökte flyga före klungan, fastnade lågt och kom i mål bland de allra sista.

För Anna och Rolle gick det tyvärr ännu sämre. Anna landade efter endast några mil och Rolle kastade nödis över Peñon

långt före starten. Efter full aktivitet med att byta trasiga linor och packa nödskärm igår kväll verkar det i alla fall som att han är fit for fight igen.

Jocke Johansson

Dag 7 från Stefans synvinkel:

Japp! Hivade tvätt igår igen. Ovanför penonen innan start, centrerade en fin blåsa tyckte jag, får ett 40 procents inslag som kravatterar. Styr rakt ett tag ut från berget medan jag drar i stabilon men får inte ut den. Sen börjar det svänga, på väg att fullställa när jag tittar upp/ner i skärmen ser jag att en a-lina har gått... funderar inte så mycket mer...

Landar mjukt å fint i ett träd sittande på en gren fem meter upp. Sen tog det ett bra tag innan jag kom hem med alla grejer och var inte klar med linbyten och nödskärmspack förrän klockan elva på kvällen. Tack för hjälpen Olof!

Tionde heatet

Sjuk bana idag, 118 kilometer. Ingen svensk i mål, jag kom längst med drygt 100 kilometer, Jocke hamnade i sjunk och trädlandade på Penitas. Ingen skada på vare sig skärm eller gubbe dock.

Stefan Rolén

Sista dagen

Sista heatet idag blev inställt i luften. Tuff högtryckstermik och en hård inversion gjorde det till den mest turbulenta och svårflugna dagen. Jag fick en liten resa

Stefan Rolén

på väg från väggen mot San Augustin... Fullfront – skärmen i en liten boll-fullstall-halv tvist ut igen och var tvungen att vända tillbaka för att plocka höjd igen. Lågt idag, inversion vid 3000 meter.

Landade efter halva banan ute mot Elefante. Precis landat så kommer en japansk pilot och fullstallar ner sig från 6-7 meters höjd. Jag rapporterar in på radion att det förmodligen krävs ambulans, efter 15 minuter kommer helikoptern och heatet avbrutet först och blir sedan inställt (det vill säga poängen räknas inte).

En helikopter till fick kallas in på en annan olycka med en grekisk pilot. Att till och med Orava kastade nödis idag säger lite om förhållandena! Hörde att det var sex reserver ute idag, ej verifierat dock.

Trist avslutning.

Men nu är det över och många är lättade att det är slut. Jag har blandade känslor. Grym flygning vi har gjort här under dessa veckor. Flugit task som aldrig gjorts förut och det tuffaste VM någonsin alla kategorier. Synd att det är slut men kroppen och huvudet är helt slut efter att ha flugit så mycket som vi gjort.

Nästa år ska jag komma hit i december då det är smörigt och mysigt...

Det finns fler bilder från VM på den schweiziske fotografen (och piloten) Martin Scheels hemsida: www.azoom.ch

Debatt om säkerhet

Efter VM startade en omfattande debatt om säkerhet. Obekräftade uppgifter talar om 25 reservkast (de flesta pga kravatter) och tre piloter på sjukhus, förutom själva dödsolyckan. Flera kända piloter och tävlande diskuterade på nätet (www.paraglidingforum.com) om det går att göra tävlingar på den här nivån säkrare.

Många deltagare menade att det var en bra och välorganiserad tävling. Det skulle alltså mer handla om systemfel.

Bland förslagen finns krav på godkänd hjälm och sele med godkänt ryggskydd. Båda delarna utreds nu av FAI. Man diskuterade också olika regelförändringar som möjligen kan påverka säkerheten, till exempel att lägga vändpunkter på ett sådant sätt att det inte lönar sig att flyga i lä, att ha zoner som

är förbjudna att flyga i (t ex för att de är i lä) och att införa en lägsta tillåten höjd på vissa delar av banan precis som det finns högsta höjd. Ett annat förslag var att inte tävla på platser och tider då termiken är så kraftig och riskerna högre. Någon menade att tävlingar i bergiga områden för med sig högre risker än tävlingar i plattlandsområden. Sätt att med hjälp av regler undvika trängsel i stora så kallade gaggles var också något som uppmärksammades.

Också skärmarna synades. De senaste tävlingsskärmarna har mycket aggressiva profiler (smala och långa) och dessutom hårda inlägg genom hela bredden på skärmen. Tillsammans med lindragningen påverkar detta hur lätt det är att få kravatter och hur svårt det är att reda ut en kravatt i luften snabbt.

Förslag på att bara tillåta serievingar som är testade och godkända kom också fram. Detta har varit på tapeten förr, men flera piloter menade att det inte skulle göra så stor skillnad, det handlar mer om hur piloterna flyger, att de pressar sig själva och tar högre risker än vanligt i en tävling, i hopp om att vinna eller få en bra placering.

En del piloter menade att det inte går att göra så mycket åt de här grejerna, att det i grunden handlar om att det är en sport med risker, och att när 150 piloter flyger tre till sex timmar per dag i mer än tio dagar (inklusive träningsdagarna precis före) så händer det saker. Som en pilot skrev:

– Under den här tävlingen har jag flugit mer än vad de flesta piloter gör på ett helt år.



Det var flygbart i princip alla dagar, vilket ledde till många och långa heat i värmen.

Martin startar under sin paramotorkurs.



En elevlicensares reflektioner

Text: Martin Holm, foto: Sara Glans och Martin Holm

Jag läser lite förstrött alla reportage i Hypoxia. Jag får alltid en känsla av utanförskap när jag läser dem. Där jag är den oerfarne eleven och skribenten är den världsvane piloten.

Nästa tanke som slår mig är att de flesta läsare säkert känner ungefär lika som jag och att det inte är något konstigt i att den som har något att berätta skriver en artikel medan vi som inte har några märkvärdiga äventyr bakom oss får nöja oss med att läsa om det.

Egentligen så tror jag inte att jag har så stora behov av att skriva ner min flygkarriär, det är nog snarare så att jag vill läsa om era små framsteg och kanske hellre om era planer för framtiden, skit samma om det aldrig blir av. Men någon måste ju börja skriva så här kommer en elevlicensares bekännelser.

Nu är det snöglapp (fjärde december) och inget vidare flygväder i Vingåker, men bakom mig i "hobbyrummet" står min flång (helt) nya Miniplane och min bättre begagnade skärmflyg-utrustning och bara väntar på flygväder. Jag känner en bonde, en ungdomskamrat (det låter yngre än bonde), som har fina gården bara någon kilometer från där jag bor. Så det är bara att

kasta upp paramotorn på dragkroksfästet och glida iväg, efter en sådär 20 minuter är man i luften.

Sanningen att säga så är det där dragkroksfästet inte riktigt klart ännu, det är under konstruktion. Den enda gången som jag flugit med min nya Miniplane lånade jag min kamrat bondens släpkärra så det var inte riktigt lika smidigt, men det funkar och bättre blir det.

Efter en veckokurs i somras, i Åre av alla ställen (vet ni hur långt det är att åka bil själv till Åre från Vingåker?) så fick jag min PM elevlicens. Efter kursen kom en period av letande efter lämplig begagnad utrustning. Till slut kom jag till den insikten att marknaden i Sverige för begagnade paramotorer inte är speciellt stor, och det verkar som att man får vad man betalar för, vilket i och för sig inte är mer än rätt. Därför fick det lov att bli antingen inget alls, vilket skulle vara det samma som att lägga ner flygningen, eller en ny maskin. Jag valde som ni redan vet det senare alternativet.

Hur gick själva flygningen nu då? Jo eftersom det gått några månader sedan kursen kände jag mig lite ringrostig, eller snarare hade jag intalat mig att jag var det, jag känner mig sällan osäker vilket kan vara en risk i sig, därför skulle jag ta det lugnt och metodiskt och inte busflyga. Det var perfekta förhållanden

med svag vind, någon grad kallt och solsken. Jag var först på plats och satte ut en vindstrut från IKEA som min hustru faktiskt köpt åt mig trots att hon inte är ett dugg förtjust i min hobby. Vindstruten fungerar förresten riktigt bra. Jag varmkörde motorn som då endast var inkörd på marken, jag har tankat den med tio liter bränsle, när den tanken är slut så räknas motorn som helt inkörd enligt tillverkaren. Hur skall jag lyckas med att köra slut på den soppan, den drar ju ingenting? :-)

Jag la ut skärmen och kopplade den till motorn. Min kamrat som också flyger skärm skulle snart komma men man kunde ju alltid känna på en baklängesstart innan. Nehej det gick inte, för lite vind. Jag upptäckte då att det fungerar att vända sig om både framåt och bakåt genom att sträcka så mycket man orkar på armen och samtidigt luta sig så mycket det går utan att tappa balansen, en mycket bra kunskap när man är själv på fältet. Undrar om det inte går lika bra att kliva över linorna som att krypa under? Det måste jag prova nästa gång.

Men framlänges gick det kalasbra, jag kände ganska direkt att jag hade full kontroll på skärmen, jag tog några spänstiga kliv på det svagt sluttande gårdet, gav lite gas och kände hur motorn svarade, gav full gas och sprang iväg, och efter bara några meter sprang jag i luften. Det steg snabbt uppåt och jag kunde ganska snabbt och förvånansvärt enkelt sätta mig tillrätta i selen, för att sedan slå av på gasen och betrakta marken nedanför som var på betryggande avstånd. Där nere såg jag min kamrat anlända. Jag följde planen och vände snart åter för att träna landning, det gick åt några omtag (något som man kan kosta på sig med motor på ryggen) för att jag skulle komma in på rätt höjd för landning. Jag tycker att det är svårt att bedöma höjden, jag brukar ofta göra rejäla pluslandningar när jag friflyger, men med mycket träning så skall nog även det bli bättre. Jag hann med tre perfekta starter till, och lika många inte lika perfekta landningar under förmiddagen. Totalt så flög jag drygt en timme och jag är väldigt nöjd med mig själv och de nya grejorna.

Innan jag började med paramotor så har jag flugit lite sporadiskt och ganska planlöst, lite bogsering i Örebro, några vinschdrag i Söderköping, en ganska blåsig vecka i Wales -07. Det har ofta inte blivit mer än att jag lyckats behålla licensen sen elevkursen i Mora -04. Ett år var det så lite flygning så på licensens sista dag lyckades jag med konststycket att göra tio backglidningar på en dag i Båsenberga skidbacke. Den är inte känd som en bra backglidningsbacke om man säger så, men det var lärorikt.

Andningen till att jag började med friflyg var som ett försteg till paramotor som var mitt mål. Men nu måste jag vara ärlig och erkänna att hade jag haft bättre förhållande för friflyg, det vill säga närhet till berg eller hang så hade det nog fått räcka, för det är en så härlig känsla att utnyttja naturens resurser och till och med flyga uppåt utan att det brummar och utan att tåra på naturens resurser.

I år (2009) skall jag försöka flyga riktigt mycket. Jag har både utrustning och gott om fritid så det finns inget att skylla på. Isarna har redan lagt sig så flygplatser är det gott om. Kanske blir det en liten tur redan imorgon?

Kom igen nu alla medelmåttiga flygare - ge P2:orna en match i skrivkonst, även era berättelser kan vara intressanta för oss läsare!



Härliga vy över Båsenberga kursgård.



Martin på väg in för landning i Åre.



Det är bra att ha vänner med stora fält.

GPS i klockan - funkar det?

I nummer 3-2008 skrev vi kort om Suuntos nya GPS-klocka, X10. X10 har finesser som GPS, altimeter, möjlighet att spara waypoints och rutter samt digital kompass, barometer och termometer. Och så visar den förstås tiden. Det här tyckte vi lät kul så under vintern har Hypoxia lånat en sådan här mackapär för att provflyga den.

X10 är ganska stor, om man ser på den som en klocka. För att vara en GPS är den liten. Höljet och remmen är i ett gummiliknande plastmaterial som ger ett tåligt och slitstarkt intryck. Armbandet kan dessutom förlängas, vilket gör att man kan bära klockan utanpå jackan, även när man flyger klädd för kall vinterluft.

Displayen är tydlig och lätt att se även ute i solen och uppe i luften. Så som jag använde klockan kunde jag se hastighet och flugen distans från start. Dessutom finns ett fält där man kan välja mellan klocka, tid från start av trackloggen och höjd. Framförallt är hastigheten bra att ha, med hjälp av den kan man bedöma hur mycket det blåser och ungefär varifrån (det är ju inte alltid så lätt att uppskatta det när man är uppe i luften).

Samtidigt registrerade klockan min tracklog så att jag i efterhand kunde ladda ner den i min dator och se den på en karta eller i Google Earth. Att använda klockan i luften var alltså ganska enkelt. Däremot var det lite bökligt att starta själva GPS-funktionen. Det krävs till exempel sex knapptryckningar för att starta inspelningen av en tracklog (och därmed också starta GPSen). Sen tar det en stund för GPSen att hitta sin position. Den slukar också batteri när man använder GPS, i manualen säger man att det räcker i drygt fyra timmar om man registrerar positionen varje sekund i trackloggen.

- + Liten och lätt
- + Visar fart, distans och höjd.
- + Robust design med förlängbart armband
- Kort batteritid
- Lite krångliga menyer
- Inga IGC-filer, ej mac-kompatibel dyr

Jag provade aldrig funktionen att lägga in waypoints och sedan navigera längs dem.

När man kommer hem efter flyget är det dags att ladda ner trackloggen. Här är det värt att poängtera två saker.

För det första, trots försök med många olika program gick det inte att ladda ner trackloggen till en Apple Macintosh-dator, om man inte körde Windows på den. På en PC (eller alltså på en Mac med Windows installerat) gick det utmärkt med hjälp av Suuntos egen mjukvara.



För det andra, det går inte att få fram en så kallad IGC-fil från X10. IGC är det format som används i alla tävlingar och på många online-tävlingar och online-loggböcker.

Det är alltså inte en klockren ersättning för en GPS. Samtidigt funkar den bra som ett lättviktsalternativ för den vanlige piloten som mest använder en GPS för att se flyget på Google Earth

efteråt och mäta hur långt man flugit, och/eller för att se sin hastighet i luften och därmed hur mycket det blåser.

Rekommenderat pris i Sverige ligger på runt 5000 kronor. Mer information finns på www.suunto.com.

Marko Wramén

Variometer runt handleden

Egentligen är det märkligt att ingen gjort det förut, men nu är den här, variometern som är så liten att du kan ha den på armen. Den heter Ascent och är utvecklad av ett par amerikanska skärmflygare som ville ha något mindre. Visst, det har länge funnits små hjälmmonterade variometrar som piper när det går upp eller ner, vilket räcker långt för många piloter.

Det som skiljer Ascent från dem är att den fungerar precis som en vanlig vario. Du har en display som visar stig/sjunkhastighet, tid, temperatur etc. Och framförallt har du en loggbok som registrerar fakta som temperatur, maxhöjd, minhöjd, starttid, landningstid och hur långt flyget var. Självt tycker jag det är trevligt att logga mina flyg efter en dag i luften, och det krävs ju också att man håller koll på flygtiden för att förnya licensen.

Hur funkar då Ascent i verkligheten? Jag tog med mig den till mitt lokala hang en blåsig och våt novemberdag för lite flygning.

Man spänner fast varion på armen med hjälp av ett kardborreband. Det är dock i kortaste laget för kylslagen flygning – man vill ju ha den utanpå jackan så att man ser ordentligt. Faktiskt ramlade varion av en gång när jag kasade runt i sanden på grund av den kraftiga och sneda vinden (jag var på sanddynerna vid Wijk aan Zee i Nederländerna). En möjlighet att byta rem eller förlänga den hade varit önskvärd, i alla fall för väl påpälsade vinterpiloter.

Bortsett från det funkar varion utmärkt. Den är otroligt liten och lätt jämfört med min vanliga Flytec-klumpeduns. Man kan välja att antingen ha höjd över havet som utgångspunkt eller att

ha en automatiskt nollställd starthöjd. Det går också att ställa in så att varion bara börjar pipa och räkna flygtid när höjdskillnaden från starthöjd är mer än

- + Mycket lätt och liten
- + Samma funktion som en vanlig vario
- + Tydlig display
- + Lättanvänd
- Inte så robust
- För kort rem



ett visst antal meter, vilket gör att man slipper allt irriterande blippande när man står på start och gör sig i ordning.

I luften var det lätt att snegla på varion på armen, den är ju i ögonhöjd när man flyger. Volymen går att reglera i luften och pipen lät charmigt 80-tals-TV-spel (men det finns tre olika ljud att välja på). Efteråt hade jag inga problem att få fram fakta om flygen i loggboken.

Det går också att ladda ner loggboken på datorn om man har PC (något jag inte hade möjlighet att testa), likaså ska man kunna uppdatera mjukvaran i varion i framtiden via datorn.

Marko Wramén

Fakta:

Storlek: 44 x 60 x 16 millimeter

Vikt: 40 gram

Pris: 299\$ i USA, 249€ via den holländske importören (info@ascentvario.eu), som servar länder som inte har importör. Det finns ingen svensk importör listad på webbsidan, än. Mer information på www.ascentvario.com

Undertröja i silke håller lukten borta

Det nya zeeländska familjeföretaget Silkbody tillverkar underställ och kläder av äkta silke och andra naturmaterial. Jag hörde talas om dem i en skärmflygningstidning från just Nya Zeeland, där man pratade sig varm om en underställströja från företaget, framtagen i samarbete med piloten Guy Williams.

Det handlar om en långärmad underställströja med huva gjord av en blandning av 80 procent silke och 20 procent ull. Fördelen med det här materialet är att det håller dig torr och sval när det är varmt, och torr och varm när det är kallt. Den beskrivningen stämmer förvisso på en hel del andra high tech-material. Skillnaden är att silkesmaterialet inte börjar lukta efter någon dag, eller så säger man i alla fall.

Jag tyckte det här lät utomordentligt intressant och tog kon-

takt med Emily Cooper (som driver företaget ihop med sin far) och bad att få låna en Pilot Top för ett test. Den följde sedan med på en dryg veckas flygning i ett vintrigt Schweiz (se reportaget i mitt-uppslaget).

Ärmarna på tröjan är långa och har tumhål så att man kan skydda handlederna, och huva har dragkedja och sluter tätt om huvudet och skyddar delvis också ansiktet. Den har dessutom små hål för skal-marna på solglasögon/glasögon, så



att man kan ha dem på och bakom öronen även om huva är uppe.

Själva materialet känns mjukt, men inte silkesmjukt, mer som ett syntetiskt tyg. Det är bekvämt att bära närmast kroppen och känns mycket svalt. Jag måste erkänna att under veckan i Schweiz bar jag samma tröja närmast huden hela veckan, i alla fall på dagarna ute på berget och i luften (och ett par gånger på after ski – vad ska man göra?). Jag pulsade runt i meterdjup nyfallen snö med skärmen på ryggen, gjorde springande framåtstarter i lössnö och med backvind och var allmänt svettig, omväxlande med stillhet i luften eller i liften. Precis som vanligt när man flyger med andra ord.

I vanliga fall använder jag ett kraftunderställ närmast kroppen. Det är varmt och håller mig torr, men det börjar lukta skunk bara efter en dag (och då är jag inte känd för att vara svettig och stinkig, vill jag påpeka). Men efter en hel vecka

med silkeströjan på luktade den inte alls! Ändå höll den mig torr och varm, även om den kanske inte är lika varm som mitt kraftunderställ. Det är bara att gratulera Silkbody till en fantastisk produkt. Jag ser fram emot att använda den också på varma och soliga platser, där den inte bara håller en sval, utan också skyddar nacke och hals från att bli alltför solbrända. Och jo, den går att tvätta i maskin.

Marko Wramén

Fakta:

Silkbody Pilot Top, Undertröja i silke och ull. Offground, via UP, säljer den i Sverige för cirka 990 kronor.

www.silkbody.co.nz och www.offground.se

- + Sval eller varm när det behövs
- + Skyddar mot solen
- + Luktfr!
- Dyr

Coola flyg i vinterland

Många piloter skulle mått bra av att flyga mer, antingen för att de är relativt färska eller för att de inte flugit på länge. Andra mår alltid bra av mer flygning, oavsett erfarenhet – det är ju skoj! Kanske kan en veckas vinterflygning i Schweiz fungera för både nybörjare som den lite mer erfarne? Det måste vi undersöka!

Text och foto: Marko Wramén

*Det alpina landskapet
bjuder på fantastiska vyer.*





Alperna är en tuff flygmiljö. Höga berg och djupa smala dalar skapar förutsättningar för kraftiga dalvindar och mycket turbulens. Dessutom kan termiken vara riktigt stark. Allt det här sammantaget gör att oerfarna och/eller ringrostiga piloter bör vara ytterst försiktiga i alperna.

Men det gäller framförallt under vår, sommar och höst. På vintern är luftmassan mycket stabilare och mer stillsam. Finns det någon termik är den i regel svag och framförallt lätt att undvika eller ta sig ur. Dessutom visar alplandskapet sig från sin kanske vackraste sida, med gnistrande snöfält, vita toppar och klarblå himmel. Att det går att åka skidor och gå på after ski är bara en bonus.

Allt det här tillsammans gör att Alperna på vintern faktiskt är nästan perfekta för piloter som behöver samla flygtimmar och erfarenhet, eller kanske skaka av sig ringrosten efter ett längre flyguppehåll.

Ett exempel är den här resan till Verbier i Schweiz jag gjorde en vecka i slutet av januari i år. Min reskamrat och kompis är en pilot som flugit en del på olika hang, men inte mycket i berg. Han har inte så värst många timmar i luften totalt och har knappt varit i luften det senaste året. Kan han flyga här kan alla. Dessutom blir det ett bra test om även en något mer erfaren pilot som jag själv ändå kan ha skoj i den lugna vinterluften. Låt oss se hur det gick genom att glänta lite på flygdagboken!

Verbier 24 januari

Dagen börjar dimmigt och med ymnigt snöfall. Men efterhand klarnar det upp och vi ger oss upp till starten Les Ruinettes på 2 200 meters höjd.

Man startar sidan om pisten, strax nedanför liftstationen. På grund av allt snöandet har de inte hunnit pista starten, så där ligger djup snö. Tandemkillarna startar med skidor, men det har inte vi, så vi får snällt pulsa runt. Stället är känt för att ha backvind på vintern - ännu en anledning till att ha skidor. Men vi väntar in stiljte och lyckades pinna iväg bra framåtstarter ändå. Och gud, vilken lättnad och skön känsla att vara i luften efter allt pulsande!

Det finns inte mycket termik på grund av molnen och dimsjoken, men att glida fram över en snöklädd alpdal är inte så dumt det heller.

1 380 höjdmeter lägre ligger det stora landningsfältet, en kort promenad från liftstationen i Le Chable. Vi har varit nere och kollat in landningen tidigare, så vi vet att den är täckt av meterdjup snö. För att inte riskera att fastna med benen i snön landar vi därför på rumpan, vilket funkar utmärkt. Sen är det bara att packa ihop och traska ner till gondolliften. 20 minuter senare kliver vi av uppe vid start igen - perfekt! Flyget blev 16-17 minuter långt.

Nu är backvinden starkare, men när tre tandempiloter startat och vi gjort oss i ordning har vinden lugnat sig och vi kan starta igen.

Provflygning av Advance Epsilon 6 ovanför Le Chable.



På väg ner från Croix de Coeur.

Min kompis Andrew får ändå springa en hel del, hans vinge är åtta år gammal och rätt trött. Men det blir nog bättre i morgon, när han ska flyga en sprillans ny Epsilon 6 jag lånat från Advance. Vi är ju trots allt i Schweiz och då ska vi väl flyga med lokala grejer.

Också det här flyget blir lugnt och behagligt. När vi landat och packat är klockan fyra - happy hour time! Vi tar gondolen upp igen, men hoppar av halvvägs i Verbier by och går till Le Mont Fort. Här är det knökat med folk, och inte undra på det när ölen bara kostar 3,50 schweizerfranc fram till klockan fem. Dessutom har de helt okej hamburgare.

Ylande hundar och långa köer

Dag två välkomnar oss med en helt klar himmel och guld på alptopparna. Vi är uppe tidigt (trots tre barer på natten) och är på starten les Ruinettes redan vid tio (köerna var långa överallt på grund av alla söndagsgäster som kommit för det fina vädret). Ett gäng ylande slädhundar vill inget annat än att dra iväg, vilket de gör till sist.

På starten är det rätt kraftig backvind så vi tar liften upp till Attelas, den högsta starten på drygt 2 700 meters höjd (1 860 meters höjdskillnad till landningsfältet). Här är det rätt bra förhållanden, men lurigare med startplatser. Antingen använder man speedglider-starten som är nära, men väldigt brant och liten. Eller så pulsar man norrut i en kvart (och 70 höjdmeter ner) där det finns stora bekväma starter.

Vi gjorde inget av det, utan åkte ner till Ruinettes, där vi lämnat våra skärmar. Nu var backvinden mycket svagare, så vi startade härifrån, i strålände solsken. Underbart!

Efter 17 minuter i luften och 24 minuter i liften är vi tillbaka på toppen, vid Attelas. Nu har vinden ökat, men från rätt håll, vilket innebär att vi kan göra bakåtstarter från den lilla speedglider-starten vid den största antennen på liftstationen.

Vilka vyer! Här uppe är det verkligen alpint, med höga vassa berg, vidunderlig utsikt och massor med snö. Vi får ett vackert flyg ner på 21 minuter. Tyvärr har inte termiken kommit igång



Flygning off pist.

efter allt snöande, Verbier är annars känt för att bjuda på termik även på vintern.

Doftande barrskog och 1 900 meters fallhöjd

Men vad gör det när man först flyger över högaltin terräng, sen skidbackar och kaféer (och den lägre starten där en hel rad skärmar ligger upplagda utan att kunna starta på grund av backvinden). Därefter kommer friskt doftande granskog på branterna innan man flyger över Verbiers by för att till sist landa nere i dalen vid le Chable, knappt 1 900 meter lägre än starten.

Min flygkompis, som tyckte det här var hans bästa flyg någonsin, lägger av för dagen och ger sig av mot after ski-barerna. Men jag vill flyga mer och åker upp till Attelas igen tillsammans med en schweizisk pilot. Nu har vinden avtagit så vi har inget annat val än att traska bort till den lägre startplatsen. Medan vi gör oss i ordning startar ett gäng speed-gliders. Det ser häftigt ut men jag skulle aldrig våga.

Istället gör jag en framåtstart i helt stilla luft och njuter än en gång av det gnistrande landskapet. Nu får jag också lite blippar på varion och kan cirkla ett par varv i några svaga blåsor innan det är dags att landa, efter 25 minuter i luften.

Landningen ja. Dalen ligger i skugga nu och först sekunderna före jag ska sätta fötterna i backen upptäcker jag stor snöhög framför mig. Jag väjer höger och landar fint, men när jag drar ner skärmen så för vinden in ena vingtippen i ett träd. F@n också. Lite klättring, en lånad schweizisk armékniv (vad annars!) och en hjälpsam medpilot löser dock problemet. Nu har jag verkligen gjort mig förtjänt av en landningsöl.

Måndag blev trots prognosen en ganska solig dag med bra flygmöjligheter. Tre flyg från Attelas. Först startade vi tillsammans från den norra delen, och fick ett härligt morgonflyg i solen.

Sen startade jag vid antennen sidan om liften och Andrew på norra. Nu lyckades jag fånga termiken vid Ruinettes, svag men flygbar. Jag kurvade i 25 minuter, sen var händerna för kalla



Dimmig morgon i Verbier.



Starten vid Les Ruinettes.



Slädhundar med spring i benen.



Startplats nära liften vid Attelas, på 2700 meters höjd.



Den lilla landningsplatsen i Le Chable. Det finns en mycket större i närheten.

och jag flög ut i dalen. Efter 52 minuter var det faktiskt skönt att landa.

Till sist gjorde jag ett tredje flyg från västra. Tyvärr fanns bara lite termik kvar, men det förlänger ett flyg det med, och det blir lite mer sport på det sättet. 28 minuter. Jag skulle hunnit med ett fjärde flyg, men det känns skönt att kunna sluta på topp och gå och ta en landningsöl i lugn och ro. Ikväll blir det raclette!

Många landningsöl senare, och med en mycket god raclette i magen, vaknar vi i en dal insvept i dimma. Vi väljer att åka pulka istället. Schweizisk superpulka i ett tio kilometer långt spår med 800 meters höjdskillnad. Våldigt fartfyllt och väldigt kull!

Påslagen termik i sagolandskap

Onsdagen 28 januari visar sig bli en höjdare. Vi inleder med ett vackert morgonflyg från Croix de Coeur (höjdskillnad 1 385 meter). Här skiner solen och vinden är fin så vi kan bakåtstarta i lugn och ro. Set blir ett stilla och vackert flyg rakt över Verbier. Här och där ligger molnslöjor kvar och förhöjer atmosfären.

Sen åker vi upp till Ruinettes och nu har de äntligen pistat starten, så den är jämn och fast. Det hindrar inte att både jag och Andrew bommar första startförsöket. Vi skyller på den svaga backvinden.

Men om starten var kass så blir flyget kanon. Himlen är blå, solen är på och husblåsan i full gång. När jag krok i ger den mig fem meter i sekunden rätt upp. Styrkan avtar dock fort och efter 200 meter når jag ett inversionslager och kommer inte vidare. Letar runt efter lyft i närheten och kommer sen tillbaka till samma blåsa igen för att tanka upp.

Så fortsätter jag tills det blir för kallt och jag går ner för landning, nöjd med ett 74 minuter långt termikflyg i ett vintrigt Hans och Greta-landskap.

Hann också med ett provflyg med Advance Epsilon 6-skärmen från Attelas på eftermiddagen.

Vår sista dag i Verbier bjuder återigen på blå himmel och solen. Det blir fyra flyg från Attelas, de tre första med start norrut

på baksidan. Kommer du i luften snabbt kan du flyga över till framsidan precis där den västra starten är. Annars fortsätter du västerut genom en smal ravin och korsar bergskammen närmare Croix de Coeur. Du kommer ut lägre men det är en vacker flygtur.

Fredag morgon går vi upp tidigt. Det är minus nio grader ute när vi tar tåget till Thun för att hälsa på Advance och lära oss mer om deras produkter. På eftermiddagen fortsätter vi till Interlaken, checkar in på ett hostel mitt emot det enorma landningsfältet och börjar höra oss för om den lokala flygningen.

Snart har vi fått napp och får skjuts upp till Beatenberg take off med ett par tandempiloter (7 CHF per skalle). En ganska stor och brant start står redo och jag springer igång skärmen. Klockan är efter fyra och det finns inte mycket lyft. Men ett stilla eftermiddagsflyg med hela Interlaken under fötterna är inte fel. Landningsöl dricks på Hooters av alla ställen, precis sidan om landningsfältet.

Dimhöljda dalar och frusna vattenfall

Sista dagen, och det blir två flyg från Schiltgrad, en stor flack start sidan om en skidbacke. Praktiskt nog finns en restaurang med terrass och toalett på bekvämt avstånd.

Man flyger ut i en smal dal och landar bortom en linbanestation. Jag får vänta på start i nästan två timmar innan dimman i sälen lättar tillräckligt. Men vilka vyer! Dalen snirklar sig fram med vassa snöklädda toppar på båda sidorna, och dimman bidrar till den sagolika stämningen. Här och där glittrar frusna vattenfall isblått i solskenet.

Det blir en fin avrundning på en mycket lyckad resa där det flugits sju av åtta dagar, för det mesta i härligt januarisolsken. Totalt blev det 18 flyg från sju olika starter, och sex och en halv timme i luften. After ski och alplandskap blir en trevlig bonus, och hade jag velat åka skidor fanns det massor med möjligheter. Men vem vill göra det när man kan flyga!

Fler bilder finns på www.waterglobe.net/verbier

Fakta:

Verbier ligger i en dalgång, cirka 80 kilometer öster om Geneve. Endags liftkort för fotgängare och skärmflygare kostar 29 CHF. Samma kort för en vecka kostar 100 CHF. Öl happy hour 3,5 CHF, annars 6-8. Mat 15-20 för huvudrätt. 1 CHF = 8,09 SEK (6 mars 2009). Mer info på www.verbier.ch.

Flygställen:

Les Ruinettes

Den mest populära startplatsen i Verbier, på 2 200 meters höjd (knapp 1 400 meters fallhöjd), sidan om och strax nedanför liften med samma namn. Det är här tandempilotererna håller till. Om starten är pistad finns det plats för fyra-fem skärmar i bredd. Tyvärr ofta backvind.

Attilas

Högsta starten i Verbier, på drygt 2 700 meters höjd (1 800 meters höjdskillnad). Det går att starta åt två håll, västerut mot Verbier och österut. Det finns flera startplatser längs bergsryggen. Direkt norr om liften finns den lilla speeglider-starten. Alternativet är att vandra cirka 15 minuter norrut ner

längs bergskammen, där det finns gott om plats på flera ställen.

Croix de Coeur

Startplats norr om Verbier, vänd mer söderut. Höjdskillnad knapp 1 400 meter. Här är det ofta bra startvind på morgonen. Nås via liften Savoleyres. Telefonnummer till vindmätare: +41 79 381 3951.

Le Chable

Den stora officiella landningsplatsen ligger i Le Chable, till vänster och hitom liftstationen när du kommer flygande från någon av starterna. Fältet är drygt 130 meter långt och som bredast 70 meter. Det lutar svagt men är annars lätt att landa på. Härifrån kan du ta lift direkt upp till Les Ruinettes.

Säsong

Man kan flyga året om här, XC-möjligheterna sägs vara mycket bra på sommarhalvåret.

Res hit:

Reguljärflyg går till Geneve och Zurich, och det finns en mindre flygplats i närheten som heter Sion. Men det kan vara värt att kolla skidresearrangörer, som kan ge ett pa-

ketpris på resa, boende och ibland också liftkort. Kolla flygbiljetter på www.luftgrop.se (reguljärt) eller www.skyscanner.net (lägprisbolag). För skidresor, kolla: www.sportresor.se, www.alpresor.se, www.nortlander.se, www.skidresa-till.com.

Boende

Vi bodde först på ett hotell uppe i Verbier, vilket är ganska dyrt. De sista dagarna bodde vi på **Le Stop** i Le Chable (www.le-stop.ch), ett par minuters gångväg från landningsfältet och liften. Det är väldigt enkelt boende i ett gammalt skyddsrum, men det kostar bara 29 CHF.

Guidning

Ägaren av Le Stop driver också flygcentret **Fly Time** (www.fly-time.ch) som kan guida vid behov.

Det finns två flygcenter till i området. **Verbier Summits** (www.verbier-summits.com) är engelskspråkigt och arrangerar guidning och XC-veckor på sommaren med eget boende. På vintern har de bara tandemflyg.

Centre Parapente Verbier (www.flyverbier.ch) verkar också bara ha tandemflyg på vintern.



Lockande molngator över Skånes Fagerhult.

Skånsk apriltermik för hängflygare

Text och foto: Thomas Hylander

Vid den här tiden för ett år sedan drog Skånes Drakflygklubb igång termiksäsongen på allvar på hemmafältet i Skånes Fagerhult. Inför helgen den 19-20 april drog ett mindre högtryck in över landet och förde med sig kalla nordostvindar som torkade upp luften. Redan tidigt i veckan kunde man ana att det här kommer att bli bra.

Per Trotsman hade bogserjouren den här helgen så han blev förpassad till bogsertriken. För närvarande är det fem trikepiloter som delar på den uppgiften i SDFK. Lördag samlade elva termikhungriga hängflygpiloter, varav en flög med egen motor och inte behövde starthjälp. Flera hade nyligen kommit hem från den årliga flygresan till de italienska Alporna, men där hade vädret inte visat sin allra bästa sida. Det skulle bli ändring på det nu med molnbas på 1 700 meter och tydliga molngator.

I vilken ände av fältet skulle man nu rigga? Grundvinden låg tvärs vår nord-sydliga bana och termiken gjorde att det ibland drog från norr och ibland från söder i olika långa cykler. Det blev södra änden till slut. Men tack vare en startvagn, som klubben börjat använda även vid flygbogsering, visade detta sig inte vara något problem. Starterna rullade på fint trots ömsom svag sidvind och ibland till och med backvind, fast då mycket svag.

Det visade sig vara så fin termik att ingen behövde landa för omstart. Självt harvade jag runt i tratten, som i motvinden sträckte sig ända till Markaryd en dryg mil bort, och njöt i fulla drag. Cirka plus tre grader var det i molnbas, men fukten under molnet gjorde också sitt för att kyla ned. Så till sist blev den solbelysta marken långt där nere för lockande. Efter

en timme och 40 minuter stod jag åter på fältet med frusna händer. De flesta andra flög fortfarande.

Tack vare den rätt kraftiga vinden på höjd flögs det inga rekordsträckor precis, de flesta nöjde sig med Markaryd tur och retur. Men Jonas Nilsson gjorde även en sväng till Vittsjö och Håkan Andersson flög till Traryd tur och retur, drygt fem mil. De flesta blåsorna hade ett medelsteg på runt två meter i sekunden men det rapporterades även steg på åtta meter i sekunden.

Söndagen skulle inte bli sämre. Något lägre molnbas men med svagare vind, fast molngatorna var fortfarande tydliga. För egen del var det något knepigare att ta sig upp. Efter att ha releasat på runt 650 meter fick jag gnetta i små svaga blåsor. Men efter att ha nått en höjd av cirka 1 000 meter hittade jag en fin blåsa som snabbt skickade upp mig i molnbas. Sedan var det ingen konst att hålla sig uppe.

Vi var åtta hängflygare denna dag som samsades i luftrummet bland rovfåglar och segelflygare. Längsta sträckan gjorde nog Håkan, som flög Osby tur och retur, cirka sju mil, eller möjligen Heikki Pekkala som istället gjorde en triangel. Vet ej hur långt det blev, men det tog runt tre timmar för honom att fullborda den. Även Ognian Ougrinov och Marcus Lindqvist flög sträcka, Marcus tvingades dock landa i Hästveda-trakten. En sträcka på kanske tre mil.

En fantastisk helg, vad mer kan man säga när flera av Italienresenärerna fick ihop mer flygtid på två dagar i Skånes Fagerhult än vad man fått ihop på en knapp vecka i de Italienska Alporna! Ibland behöver man inte gå över än efter vatten.

Vackert hösthang vid huvudstaden



Text: Björn Hårdstedt Foto: Peter Håkansson. Mer bilder på www.fenixflyg.se.

En seg flyghöst har bjudit på få höjdpunkter, men en av dem var utan tvekan två fina dagar på Rangsta-hanget. Det är nog Stockholmstraktens finaste hang, som dock bjuder på en betydande komplikation: man flyger över öppet vatten.

Egentligen är det ett mysterium att vi inte flyger oftare på Rangsta-hanget. Om det låg aningen närmare stan kanske det vore enklare. Men snart är motorvägen till Nynäshamn byggd, och det kommer inte att ta mycket mer än en halvtimme ned till Ösmo-avfarten och de sista kilometrarna till Rangsta.

Det var blåsigt när jag och Håkan kom ned till Rangsta en söndag i oktober. Högdalsmasten är en bra mätare för Rangsta om vinden är homogen över länet. Efter en lugn natt ökade vindstyrkan under morgontimmarna och stabiliserade sig på drygt sju meter i sekunden. Spikrak väs ända bort till norska gränsen. Det är gott om vatten framför berget man startar ifrån, och det är lätt att läsa av vindförändringar genom att studera vattnet. Vita gäss betyder normalt att det är för hårt för att starta, men även när gässen lagt sig ska man vänta ett tag och se att inga kraftiga vindbyar är på väg från andra sidan Himmerfjärden. Man kan nog säga att sju meter i sekunden på Högdalsmasten betyder att det är lite för hårt i Rangsta. Säskeilt om det slår ned byar uppåt tolv som det gjorde den här dagen.

Efter att ha avvaktat ett tag började vinden minska, och vi gick upp till start. Jag kom iväg direkt, för när vi kom upp på toppen var det perfekt startvind. Det blev en halvtimme i luften ungefär, men inga bilder från luften, för i upphetsningen glömde jag ta fram kameran. Det var sagolikt vackert, och jag blev besviken på mig själv över att jag inte kunde flygbilder.

Men chansen skulle komma tillbaka snabbt. Efter en mellandag på söndagen, såg prognosen för tisdagen ut nästan exakt som den hade gjort inför söndagen.

Starten på Rangsta-hanget ligger uppe på en klippa som är högre än omgivningen. Starten är rätt stor, och det går att lägga ut med goda marginaler till träd och buskar. Men det är viktigt att inte starta i alltför hård vind – bakom starten riskerar man att hamna i en stygg rotor. Så det skadar inte att gå fram så långt det är möjligt. Om man ändå drar upp tyget i för hård vind, finns ett träd och en liten kulle som fångar upp grejerna ;-).

Den flygbara tiden kan bli kort en sådan här dag. Först blåser det apa hela dagen, och sedan minskar det lite, och sen dör det bara. Det gäller att vara på och komma iväg direkt som det går. En ballastsäck med åtta kilo sand fäst i huvudkarbinerna gör att

jag står stabilare på marken och vågar lite mer. Den här dagen var jag på väg att starta flera gånger, men väntade då mörkblå stråk i vattnet på andra sidan Himmerfjärden skvallrade om att det kom hårda vindbyar. Men till sist var det dags. Inga problem, även om det brallade på bra, var det var lugnt och fint i luften, och man åkte hiss rätt upp och ut över vattnet. Den här gången hade jag varit mycket noga med att ha kameran framme. Utsikten var lika sagolik som på söndagen. En brinnande höstskog i röda och gula nyanser, lite gröna insprängda barrträd, det svart-blå-glitterande vattnet, en himmel som skiftade i blått och rosa, och som kronan på verket våra vingar och en uppåtgående fullmåne!

Det bar långt ut över Östersjön. När isen ligger och man kan lita på att alltid kunna landa, går det att flyga en dryg kilometer eller mer norrut längs kusten. Utan is vågar man sig inte så långt, speciellt inte sent på dagen. Visst går det att trockla sig ned här och där, men det får nog närmast betraktas som nödländning. Landa gör man antingen uppe på starten eller nere på landningen i viken.

Och rätt vad det var tappade vinden fart också. Jag och Henrik drog oss mot landningen, som är ett kapitel för sig. Den består av en vassrugge som klippts ned och grundat upp. Den kan vara lite fuktig, men är tillräckligt stor för säkra landningar.

Dock: Vid högvatten kan landningen ligga under vatten (kollas först). Landningen ligger precis i kanten av den rotor som bildas bakom startberget. Därför är det livsviktigt att inte landa i högervarv, utan flyga förbi landningen, ut över den bruna vassen (man hangar bra på skogskanten), vända runt och landa i vänstersväng från andra hållet, så man får inflygningen i ostörd luft. Dessutom går en spång från huset rakt ut till bryggan. Den sticker upp 30-40 cm över landningsfältet och är hård.

Det är inga problem att nå landningen. Faktum är att man kan starta från berget i nollvind och ändå nå fram. Men det håller INTE att skratcha när det börjar mojna, särskilt inte åt höger, och särskilt inte om man befinner sig norr om starten. Normalt, om man känner att "nu dör det", sticker man bara åt vänster på bästa glid och genar sedan över det slutande startberget när man kan. Inga problem. Det är bara om man kommer ned djupt framför starten som man verkligen kan hamna i risigt läge. Och här finns inte tillstymmelse till strand att kravla upp på, så en vattenlandning kan bli riktigt farlig. Den här dagen flög alla disciplinerat och fint. Totalt var vi nästan tio som flög, varav flera för första gången även om det blev korta turer.



Foto: Niklas Ström

Konsten att träna motorbortfall...

Under sista uppflygningen till min PM 1-licens skulle det övas motorbortfall med efterföljande landning. Platsen för äventyret var Söderköpings sportflygfält, en skön stilla kväll i slutet av maj. Du vet en sådan där kväll som bara måste flygas...

Efter att som vanligt kontrollerat all utrustning genomfördes start och stigning till en höjd av 200 meter. Efter att ha flugit omkring fem minuter på halvgas över åkern och väntat på kommandot motorbortfall drog jag på fullt för att ta lite mer höjd. Efter någon minut på fullvarv kändes en smäll bakom ryggen och motorns varvtal steg till oanade höjder...

Kuperade snabbt motorn och tittade upp i skärmen, men den såg hel och oskadad ut.

Jag vände tillbaka mot landningen och fick då se resterna av propellern samt lagerhus ligga i åkern under mig...

Efter normal inflygning och landning konstaterades att propeller, remskiva, lagerhus samt drivremmar saknades på motorn. En del av skydds nätet i buren var bortslitet från sina buntbandsfästen. Ett litet slagmärke fanns på ett rör i motorns ram. Propelleraxeln hade en brottyta av utmatningstyp.

Till allas glädje fanns ingen under mig när haveriet skedde, utan skadorna var enbart materiella.

Då kan man ju ställa sig frågan: Borde jag ha sett denna spricka vid min genomgång av motorn? Nja, för att kunna se detta ställe av axeln krävs att man demonterar lagerhus samt lager från axeln. Inte direkt något man gör dagligen. Dessutom förekom inga onormala vibrationer som kunde visat på skadan.

Visserligen visste jag att en propeller skadats tidigare vid en kullerbytta med denna motor, men jag hade ju noga kontrollerat alla delar?

Desutom hade motorn sedan dess gått cirka tio timmar. Troligen skedde en chockbelastning av axeln vid denna tidigare kullerbytta. Vidare verkar det som om axeln vid svarvningen fått ett skarpt hörn precis vid brott-



Namn: Niklas Ström. Ålder när det hände: 34. Erfarenhet då: P1 med 64 starter. Motor: Raket 115 med 120 cc motor.

stället, vilket troligen fungerat som brottanvisning. Att se dessa inre skador med ögat kräver röntgensyn!

Då reservdelar skulle beställas visade det sig att denna axel ej längre fanns att tillgå, utan en helt ny växel fick inhandlas. Den axel som sitter i den nya växeln är av kraftigare gods och har inga skarpa hörn.

Lärdomen av detta blir alltså att även om man tror att man

tänkt på allt, så har man ingen garanti för att allt går som planerat. Om du skrotar en propeller, montera den nya propellern på en ny axel, som sannolikt är OK. Kostar tvåhundra extra, men det är det värt.

Vad gäller uppflygningen med motorbortfall så blev det godkänt, med plus i kanten...

Skriv och bli belönad!

Har du också varit med om en incident som du vill berätta om, så att vi andra kan lära av dina erfarenheter? Skriv in till Hypoxia på adressen editor@hypoxia.se.

Alla publicerade bidrag till "Nära Ögat" belönas. Niklas, som skrev detta nummers berättelse, får den utmärkta boken Thermal Flying, generöst skänkt av författaren Burkhard Martens (www.thermikwolke.de). Vill du också skänka en belöning? Maila till redaktionen på adressen ovan.



Olycksrapporter från 2008

USK har det år som varit bestått av fyra personer med Joakim Ringvide som ordförande och ansvarig för utbildning och säkerhet, Peter Lindh för regelverk, David Stenung för felaktigt ifyllda elevkort och jag, Ori Levin, för olycksrapporter.

Min uppgift har alltså varit att sammanfatta och utvärdera alla tillbud och olyckor som har kommit till USK:s kännedom. Det har under året kommit in cirka 25 rapporter. Om det har varit några oklarheter i rapporten så har jag kontaktat rapportören eller något vittne för att få kompletterande uppgifter.

Till varje sammanfattning har jag skrivit en reflektion som syftar till att lära sig något av händelsen. Det är dock min egen analys, som jag har gjort utan att ha varit med när det hände, och det är fullt möjligt att man kan dra andra reflektioner än vad jag har gjort.

De rapporter som har kommit in utgör förmodligen bara en liten del av vad som egentligen har hänt. Tre av de värsta olyckorna saknar vi rapporter till, fast de riktigt allvarliga olyckorna får vi som regel ändå reda på. Mörkertalet bland incidenter och lindriga olyckor är nog dock betydligt större. Det är synd för jag tror att man kan lära sig minst lika mycket av dessa händelser.

Jag ska passa på att erkänna att jag har själv struntat i att lämna in en olycksrapport. Det var år 2000 då jag skulle hanga på Korpberget i Stockholm. Jag hade felaktigt lärt mig i Nya Zeeland, där jag började skärmflyga 1995, att hålla bromsarna i fel hand vid bakåtstart. Detta innebär att man måste släppa bromsarna och ta tag i rätt bromshandtag när man har vänt sig. Nu skulle jag bara balansera baklänges på toppen av hanget.

Olycka med allvarlig personskada

Frankrike, Chamonix, berg, 31/12 -07 14.00. Man 28 år, Student bv, 10h. Skärmklass: DHV 1-2. Kotfraktur.

Efter ett lugnt flyg i lugna och vindstilla förhållanden går piloten in i högersväng inför landningen. På medvindsbenet tappar han till svängen mot basen men går i spinn. Piloten släpper upp bromsen korrekt men överkompenserar när han vill häva det efterföljande dyket och hamnar en kort stund i parachuting. Skärmen dyker igen och piloten slår i backen.

Reflektion: Ett videoklipp visar att piloten först går in i en högersväng, sedan släpper bromsen något så skärmen planar ut och går lite uppåt. Just när skärmen har som lägst fart i utgången från den första svängen påbörjar piloten den tajtare svängen med ganska mycket

broms och skärmen går i spinn. Man ska vara försiktig på bromsarna när skärmen har dålig fart.

Olycka utan personskada

Söderhamn, paramotor, 31/12 -07 11.00 Man 52 år, Student bv PM1, 50h. Paramotor: Simonini Mini 2+. Skador på propeller och skyddsnet

Vid varmkörning på marken av ett paramotoraggregat hänger sig gasen vid ett relativt högt varvtal. Piloten som står vänd mot motoraggregatet och håller emot tryckkraften blir överraskad av att motorn fortsätter att trycka med hög tryckkraft. Piloten försöker att hålla emot i burkanten men burkanten fjädrar och propellern går emot burens insida. Motorn stoppas med stoppknappen. När motorn stannat konstateras att trottelarmen på förga-

Men det kom en vindpust som gjorde att skärmen sköt fram och jag ramlade ner för en 5 dm hög klack bakom mig, detta var dock tillräckligt för att börja flyga. Då jag snurrade runt släppte jag bromsarna och försökte ta tag i dem på rätt sätt vilket jag inte hann förrän jag flög sönder en liten tall och vidare in i en uppskjutande berghäll som jag rullade över.

Mycket av energin bromsades upp av tallen, av mina böjda ben som jag tog emot mig med och det avslutande rullet. Hade inte tallen stått där, eller hade jag tagit emot mig med raka ben eller rumpan kanske jag hade brutit ryggen. Nu var det inte värre än ett ömmande knä och ett nytt flyg ner på isen.

Jag lärde mig naturligtvis att lära om och hålla rätt bromshandtag i rätt hand. Men om jag hade skrivit en olycksrapport och någon hade skrivit en reflektion om det där med hur man ska hålla bromsarna så kanske någon annan hade tagit lärdom. Nu hoppas jag att det inte är någon svensk pilot som fortfarande gör det där klassiska felet, men det händer att man ser det utomlands och det ser ju förfärligt ut.

Det kan ju finnas flera anledningar till att man inte skriver en olycksrapport. I mitt fall berodde det på att jag skämdes och att jag tyckte att det gick ju trots allt ganska bra och jag själv hade ju ändå tagit lärdom av misstaget.

En annan anledning kan vara att omhändertagandet och sammanfattningen av de inkomna olycksrapporterna ibland har saknats. Jag hoppas att fler skickar in olycksrapporter efter en händelse och jag hoppas att det finns någon på förbundet att ta hand om dem även i fortsättningen. Här är i alla fall sammanfattningen av 2008.

saren sitter fast men återgår till normalt läge efter en liten stund. Trolig orsak till olyckan är att förgasarspjället frusit fast pga. isbildning i förgasaren. Vid tillfället rådde hög luftfuktighet och temperaturen var -2 °C.

Reflektion: En paramotor är mycket farlig vid start och varmkörning på marken. Ett säkrare alternativ vid varmkörning är att ha motorn fastspänd på ryggen. En paramotor med motorn i gång måste alltid hanteras på ett sådant sätt att full kontroll över motoraggregaten erhålls.

Olycka med allvarlig personskada

Mexiko, Valle de Bravo, berg, 25/1 12.50. Man, 30 år, Pilot 2 co2 hl, 800h. Skärmklass: DHV 2-3. Tre brott i höger ben, kotfrakturer.

Piloten får en snäll front som går i räka och höger öra fastnar i en stor kravatt.

Piloten är ganska högt men bedömer att det är bäst att kasta nödskärmen. Han landar mellan två höga tallar och huvudskärmen lägger sig över ena toppen. Efter ca 5 sekunder går toppen av och piloten faller ca 15 meter ner till marken.

Reflektion: Det är inte riskfritt att kasta nödskärm men i de flesta fall så klarar sig piloten helt utan skador. I det här fallet handlade piloten rätt men hade otur.

Olycka med allvarlig personskada

Teneriffa, Tacho, berg, 2/2 16.00.

Man 39 år, Pilot 1 bv, 8.5h. Skärmklass: DHV 1-2. Benbrott på vänster vadben.

Efter en perfekt landning ska piloten balansera bort från en stenhög bakom sig. Han tappar balansen och draggas över stenhögen där han slår i bredsidan av vänster fot.

Reflektion: När man landar i hård vind är det bra att förbereda sig för att kollapsa skärmen. Detta kan man exempelvis göra genom att dra i C- eller D-remmarna. Mycket och regelbunden balansering hjälper oss till att bli säkrare piloter och förebygga draggning vid landning.

Olycka med allvarlig personskada

Spanien, Alicante, berg, 3/4 18.15.

Kvinna 30 år, Student hb, 4h. Skärmklass: DHV 1-2. Fraktur på foten

Piloten kommer in för högt och flyger genom svagt termiskt stig över landningen. Ena vingspetsen fastnar i ett träd när piloten befinner sig ca två meter över marken. Skärmen svänger kraftigt och piloten slår i marken.

Reflektion: Pilotens egen bedömning av landningsplatsen är att den är liten och ojämn, flyger man för långt så sluttar landningen nedåt. Hon tycker inte att den är lämplig för nybörjare men flög där i sällskap av svenska instruktörer. Det är viktigt att svenska instruktörer inte tar med allt för oerfarna piloter till flygställen som kan vara svåra. En mer erfaren pilot hade gjort svaga S-svängar eller lagt på lite broms för att ta ned höjden. En bidragande orsak till frakturen kan ha varit att piloten bar mjuka vandringskängor.

Olycka utan personskada

Asker, paramotor, 20/4 18.30

Man 33 år, Student PM1, 34.5h. Skärmklass DHV 1-2. Skador på propeller

Piloten får efter ett par misslyckade försök en sned start i mycket svag vind och flyger igenom lite björksly. Ett par sekunder senare när piloten befinner sig på ca 20 meters höjd går propellern sönder. Piloten försöker svänga tillbaka till startfältet men bedömer att vingspetsen riskerar att fastna i en stor björk och beslutar sig för att flyga rakt in i trädet.

Reflektion: Att landa i ett träd är ofta bättre än att fastna med ena vingspetsen med efterföljande störtstyckning. Pilotens egen reflektion är att startfältet var för litet. Det är även nyttigt att ofta och regelbundet öva markhantering för att bli en säkrare pilot.

Olycka utan personskada

Karats Sjö, paramotor, 3/5 07.00.

Man 41 år, Student PM1, 120h. Paramotor: Fly Castelluccio, Fly Evo 100

Skador på ljuddämpare och propeller. Vid flygning med paramotor vid Karats Sjö lossnar ljuddämparen på motorn och träffar propellern, ljuddämparen faller sedan ned på marken.

Reflektion: Detaljer som är utsatta för kraftiga vibrationer eller stor utmattningsrisk bör regelbundet kontrolleras och säkras med låstråd eller säkringswire.

Olycka utan personskada

Västerås, paramotor, 9/5 18.00

Man 42 år, Instruktör PM-instr, >1000h. Skärmklass: EN. Skador på propeller

Piloten går in i en stark 360°-sväng och helt plötsligt tar vinden tag i visiret till den öppna hjälmen. Hjälmen blåser av och landar tillfälligt på ramen där visiret åker in i propellern. Hjälmen slungas sedan iväg av propellern och landar nära åskådare.

Reflektion: Det är viktigt att kontrollera att hjälmen är knäppt och sitter ordentligt på huvudet som en del av den pre-flight check som alla piloter bör göra inför varje flyg.

Tillbud till olycka

Tärnaby kvarn, vinsch, 10/5 13.00

Kvinna 27 år, Pilot 2 co1 hl, 68h

Skärmklass DHV 1-2

Efter att piloten har dragit upp skärmen baklänges vrider sig skärmen 90° från vinschen. Hon balanserar och avvaktar

att vinden ska vrida sig rätt. Plötsligt lyfts hon upp ca 10 meter över marken. Fortfarande kopplad till vinschen driver hon sen snett baklänges genom turbulent luft och landar baklänges ca 40 meter från starten. Under färden fick hon en front och flera sidoinslag.

Reflektion: Orsak till händelsen var troligen en dust devil som drog in. Vinschlinan var inte sträckt när piloten drog upp skärmen och både startledaren och vinschföraren gjorde rätt i att inte dra upp piloten med vinschen under händelsen. Det är viktigt att både startledare och pilot är uppmärksamma på termiksläpp före och under starten. Som tur är så var det en erfaren pilot som drabbades av denna överraskning.

Olycka utan personskada

Söderköping, paramotor, 22/5 07.00.

Man 34 år, Pilot 1 bv, 14h. Under utb till PM1. Paramotor: Radne Raket 115. Axelbrott av propelleraxel

Efter 5 min flygning på halvgas ges full gas under 1 min, en skarp smäll hörs samtidigt som motorn går upp i varv. Motorn stoppas snabbt, piloten ser inga synliga skador och skärmen flyger normalt. Piloten glidflyger tillbaka till startfältet. Efter landning konstateras att propeller, remskiva, lagerhus och drivrem saknas på motorn och en del av skyddsnetet är bortslitet. Propellern och stora remskivan med lagerhus hittas på marken. Axelbrott på propelleraxeln kan konstateras. Trolig orsak till axelbrottet är ett tidigare propellerhaveri där propellern slagit i marken och utsatt propelleraxeln för stora påkänningar som resulterat i en dold spricka som växt under flygning och orsakat axelbrottet. (Se Nära Ögat, sid 26).

Reflektion: Kontrollera alltid motoraggregatet extra noga om det har utsatts för propellerhaveri eller andra extrema laster, samt säkra sprickbenägna detaljer som avgasrör, ljuddämpare och startmotorinfästning med säkringsvajer.

Olycka med allvarlig personskada

Tensta, backglidning, 25/5 9.35. Man 48 år, under utbildning till Student. Skärmklass: DHV 1. Brott på vänster underben.

Piloten kommer iväg lågt på sin tredje backglidning och flyger på ett par meters höjd. Han kommer i svag pendling och får ena benet under sig vid landningen.

Reflektion: Instruktören hjälpte till på starten men det fanns ingen instruktör eller handledare på landningen. För att öka säkerheten under skolning av nybörjare bör det även finnas någon på landningen som kan ge eleven instruktioner under flyget och inför landning.

Olycka med allvarlig personskada

Söderköping, vinsch, 29/5 19.50
Kvinna 24 år, Pilot 1 hbv, 10h
Skärmklass: DHV 1-2
Bruten underarm, lätt kotkompression

Piloten är nervös efter ett års mammaledighet fast hon är stressad att hinna med sina 10 höjdflyg innan halvårsskiftet för att få behålla sin licens. Efter en del balansering startar hon men driver lite åt höger. Piloten bromsar då på höger sida men överkompenserar så att skärmen drar iväg åt vänster. Hon drar då höger broms kraftigt utan att släppa upp vänster broms vilket resulterar i att skärmen hamnar i parachuting på ca 10 meters höjd. Vinschföaren drar långsamt av på draget men piloten landar på rumpan och tar emot sig med ena armen.

Reflektion: Vid vinschning ökar skärmens anfallsvinkel vilket medför att det krävs mindre broms för att stalla skärmen. Det är därför viktigt att vara försiktig med bromsarna och inte bromsa med båda bromsarna samtidigt. Det är synd att stressen inför att förlora licensen kan ha orsakat olyckan, särskilt med tanke på vad som föranlett flyguppehållet.

Tillbud till olycka

Kittelfjäll, berg, 28/6 14.00
Man 42 år, Pilot 2 ta2 co2 hl, 400h
Skärmklass DHV 2-3

Piloten befinner sig på distans ett par mil norr om Kittelfjäll. Han kurvar en jämn blåsa cirka 500 meter över marken med lite broms på innervingen då skärmen går i spinn. Skärmen hamnar i mycket pendlig efter utgången så piloten beslutar att göra en fullstall. Efter det följer kravatt, ny fullstall och autorotation innan piloten reder ut problemen och flyger vidare.

Reflektion: Skärmen var flugen ca 200 timmar vid tillfället för händelsen. En sådan välanvänd skärm kan ha ändrat form, framförallt kan linorna ha ändrat längd och förändra skärmens flygegenskaper. Pilotens egen slutsats är att mäta linorna och eventuellt byta dem. Att kontrollera

sin utrustning bör man även göra i förebyggande syfte.

Olycka med ringa personskada

Tvetaberg, vinsch, tandem, 5/7 16.00
Man 37 år, Pilot 2 ta2 co2 hl, 600h
Skärmklass Tandem LTF 1-2
Lätt kotkompression på passageraren

Vid vinschstart brister releasen på ca 10 meters höjd. Trots att piloten bromsar upp skärmen pendlar ekipaget ner i marken och passageraren landar direkt på rumpan.

Reflektion: För att mildra effekten av linbrott eller som i det här fallet brusten release, är det viktigt att vinschföaren drar upp piloten försiktigt den första biten.

Olycka med ringa personskada

Idre, backglidning, 20/7 14.50. Man 44 år, Student bv, 67h. Skärmklass DHV 1-2. Slag i huvud och kort medvetslöshet.

Piloten övar backglidning från cirka 40 meter upp i skidbacken. Vid landningen kommer en vindby som lyfter upp piloten 10-15 meter så landningen blir för kort. Han vänder då och flyger i medvind in bakom ett hus där han landar och glider in under en parkerad bil. Han slår huvudet i kofångaren och svimmrar en kort stund.

Reflektion: Piloten uppger att det blåste cirka sju meter i sekunden byig vind och att det var klart väder vid tillfället. Tidigt på eftermiddagen en klar dag i juli får man räkna med att det är termiskt och se till att man flyger med tillräckliga marginaler. Dessutom bör man ha minst licens Pilot 1 med termikbehörighet i sådana förhållanden.

Olycka med allvarlig personskada

Frankrike, Chamonix, berg, 24/7 14.00
Man 33 år, Pilot 2 ta1 co2 hl, ca 500h
Skärmklass: DHV 2-3
Fraktur i fot och kotkompression

Piloten flyger åttor i termiken nära en klippvägg. Han bedömer att han kan börja fullfölja varven och gå in i 360°-svängar. Efter halva svängen blir han tveksam och ångrar sig och svänger tvärt åt andra hållet. Han tappar mycket höjd och flyger in i en utstickande ås.

Reflektion: När man skärmflyger är det viktigt att man flyger med framförhållning

och tillräckliga marginaler. Bestämmer man sig för att fullfölja en sväng ska man vara helt säker på att man hinner runt och då ska det finnas marginaler för exempelvis sjunkande luft och att svängen inte blir lika tajt som man hade tänkt sig.

Tillbud till olycka

Tvetaberg, vinsch, 27/7 13.00. Man 53 år, Pilot 2, 60h. Skärmklass EN B

Piloten gör en vinschstart med uppknäppta benremmar och blir hängande i armhålorna. Han ropar att de ska avbryta, releasar, flyger ner och landar normalt.

Reflektion: Det är förknippat med livsfara att glömma att spänna fast sig i selen när man ska skärmflyga. Det är viktigt att kontrollera att benremmarna är knäppta som en del av den pre-flight check som alla piloter bör göra inför varje flyg.

Olycka utan personskada

Åre, acro, 6/8 16.00, Man 31 år, Instruktör, 300h. Skärm oklassad. Skador på skärmen

Piloten skulle göra syncro tillsammans med en annan pilot under en acrotävling (se även nästa). Under en asymmetrisk spiral upplever piloten att de är för nära och avbryter programmet genom att gå över i lätt spiral. Målet är att få den andra piloten under sig men detta lyckas inte utan deras kalotter kolliderar och en bit av höger vingspets slits av. Piloten slänger då ena nödskärmen.

Reflektion: Att flyga acro och i synnerhet syncro kräver väldigt hög precision och är förknippat med ökade risker.

Olycka utan personskada

Åre, acro, 6/8 16.00. Man 27 år, Instruktör, 313h. Skärmklass oklassad. Skador på flygskärmen

Inledning, se ovan. Under en asymmetrisk spiral upplever den andra piloten att de är för nära och avbryter programmet. Piloten fortsätter manövern för att inte skapa förvirring för den andra pilotens undanmanöver. Men under utgången ser han den andras skärm komma emot sig och träffa knappt en meter upp på stamlinorna. Sedan ser han sin egen skärm hänga som en vimpel ovanför och slänger då högra nödskärmen. Båda piloterna landar i vattnet där båt väntar.

Reflektion: Piloten anser själv att de hade för dålig rutin på syncro och att avståndet mellan dem var för litet.

Olycka med allvarlig personskada

Kåseberga, hang, 13/8 13.00. Man 47 år, Pilot 1 bvt, 60h. Skärmklass: DHV 1. Brutna revben, kotfraktur, medvetslöshet.

Efter att ha mätt vinden till cirka sju-åtta meter i sekunden startar piloten baklänges för sitt andra flyg men får upp skärmen snett. En kraftig vindby får tag i skärmen och lyfter upp piloten som snurrar runt åt fel håll så att bromsarna låser sig i de twistade bärremmarna. Piloten lyckades twista upp sig och trycker ned speeden för att penetrera den hårda vinden. Det är det sista han minns innan kraschen.

Reflektion: På toppen av ett hang blir det ofta lite lä eller en topprotor upp till några meter över marken. Därför får man räkna med att det blåser betydligt mer en bit upp när man drar upp skärmen. Det är särskilt viktigt att man får upp skärmen rakt med god kontroll vid hangflygning i hård vind. Det är även viktigt att hela tiden vara uppmärksam på förändringar i förhållandena. Dessutom ska man ha hangbehörighet för att flyga hang.

Olycka utan personskada

Norge, Aurland, berg, 15/8 17.30. Man 48 år, Student v, 20h. Under exam. för Pilot 1. Skärm DHV 1-2. Skador på skärmen.

Piloten ska öva på utgång från brant 360°-sväng. Utgången blir för snabb och skärmen dyker med efterföljande sidoinslag och kravatt och ingång i autorotation. Piloten slänger nödskärmen efter ett par varv och landar i ett träd.

Reflektion: Piloten hade gjort en för snabb utgång från brant 360°-sväng redan föregående flyg vilket visade att han inte behärskade det. När man går ur en brant 360°-sväng ska man släppa upp bromsen långsamt. Ett säkrare sätt att lära sig på är att ta små steg. I det här fallet kunde piloten ha övat utgång från en något långsammare 360°-sväng och sedan öka på svårigheten när han behärskade det. Det var dock bra att han slängde nödskärmen i den situation han hade hamnat i. Enligt piloten hade han redan genomfört en utbildning för bergsbehörighet men inte skickat in papperna.

Olycka med ringa personskada

Norge, Hemsedal, berg, 17/8 14.00
Man 56 år, Student bvh, 15h, Skärmklass DHV 1-2. Lätt kotkompression

Efter att ha missbedömt höjden och hamnat i oväntat sjunk kommer piloten in för kort inför landning. Selen fastnar lätt i en sten vid kanten av ett område med större stenar. Piloten hoppar därefter ned för en cirka två meter hög slänt i tron att skärmen fortfarande bär vilket den inte gjorde. Vid landningen på marken känner piloten att det bränner till i ryggen.

Reflektion: Framförallt i bergsmiljö kan vinden bete sig på ett oförutsägbart sätt. Men det är viktigt att ha tillräckliga marginaler vid all typ av flygning och att i god tid se ut en alternativ landning om man riskerar att inte nå fram till den tänkta landningen.

Olycka utan personskada

Turkiet, Babadag, berg, 2/10 12.30
Man 66 år, Pilot 2 co1 hl, 153h. Skärmklass DHV 2. Skador på flygskärmen

Piloten flyger distans och närmar sig oroväckande lågt ett ställe där det fanns bra termik de tre föregående dagarna. Denna gång möts han dock av sjunk och landar i ett träd på väg mot den utsedda reservlandningen.

Reflektion: Piloten fick bistert erfara att den ena dagen inte är den andra lik. Det är alltid viktigt att flyga med goda marginaler och alltid ha minst en god alternativ landning inom räckhåll. Piloten skulle i det här fallet ha vänt om när han insåg att han var för lågt och inte förlita sig på att det skulle lyfta där han var på väg.

Olycka med allvarlig personskada

Älvsbyn, berg, 15/10 11.30. Kvinna 35 år, Pilot 2 co1 hl, 89h. Skärmklass: DHV 2. Fraktur på kota, avslitet korsband

Piloten gör ett vanligt flyg i svag rullande termik på hemmaberget. Efter lite stig och sjunk bedömer hon att hon inte når fram till huvudlandningen utan styr istället mot reservlandningen. Piloten svänger från medvindslinjen 90° in på basen men känner att hon inte har någon framåtfart och inget tryck i bromsen. Det går fort nedåt så hon drar andra bromsen utan att känna något tryck i den och förbereder sig för en hård landning.

Reflektion: Vid det aktuella tillfället låg reservlandningens bas i skugga och pilotens egen analys är att hon trycktes ned av kallras. Det verkar dock som om hon hamnade i spinn eller någon typ av stall eftersom både farten och trycket i bromsarna försvann. Om ordinarie reservlandningsplats av någon anledning är olämplig bör man innan man hamnar för lågt utse en annan reservlandningsplats eller flyga ut mot huvudlandningen.

Olycka med allvarlig personskada

Vingåker, paramotor, 17/11 10.10. Man 47 år, Pilot 2 co2 hl, 90h. Skärm: DHV 2. Brukten lårbenshals, 10-15 min minneslucka

Piloten påbörjar en vänstersväng i utgången av en högersväng. Skärmen stallar eller spinner och försvinner bakom piloten. Piloten faller från knappt 10 meter ner till marken.

Reflektion: När piloten får hjälp av en dragkraft så som vid paramotorflygning och vinschning så ökar skärmens anfallsvinkel. Detta gör att den stallar vid mindre bromsuttag. I utgången efter en sväng tappar skärmen fart vilket också gör det lättare att hamna i stall eller spinn. Piloten hade vid det aktuella tillfället inte licens för paramotor men hade flugit totalt ca 20 timmar med motor.

Olycka med allvarlig personskada

Rörtången, hang, 21/12 13.00
Man 54 år, Pilot 2 ta2 co2 hl, 700 h
Skärmklass: DHV 2-3. Fotledsfraktur

Piloten kommer in för landning när vinden helt plötsligt vänder till medvind då piloten befinner sig cirka fyra meter över stranden. Det är för sent att vända om och piloten landar i hög fart på ett parti på stranden med stora runda stenar. Han stukar ena foten så illa så skenbenet går av nere vid fotleden.

Reflektion: Rörtången ligger ute på en udde och markvinden framför hanget tenderar till att vika av åt sidorna längs stranden. Den punkt som ligger emellan där vinden viker av åt var sitt håll är beroende på huvudvindriktning och i varierande förhållanden så kan den punkten plötsligt flyttas. Piloten uppger att det var byiga förhållanden vid tillfället vilket kan förklara varför vinden plötsligt ändrade riktning vid landning.

POSTTIDNING B

Returadress:
Svenska Skärmflygförbundet
Box 750
521 22 Falköping

JAG HAR SKOSTORLEK:



SNACKA OM SKÄRMFLYGG!

PRATKVARNSPREMIE

Alla har vi vänner och bekanta som ständigt frågar hur det är att skärmflyga och vi är inte sena att tala oss varma för sporten. Eller?

Nu har alla inbitna skärmflygare chansen att dessutom få lite lön för allt prat och det funkar så här:

Ta en eller flera kopior på den här sidan och ge till alla dina vänner som är nyfikna på skärmflyg. Så snart någon av dem anmält sig till kurs och erlagt avgiften (→) skickar vi ett par kängor modell Viking Constrictor till den adress som är tryckt längst upp på den här annonssidan.

Pratkvarnspremiens värde landar på 1.600 kr och finns i alla storlekar. Kängans geniala snörsystem (Boa) gör att du tar dig i och ur på nolltid! Glöm inte att fylla i din skostorlek under adressetiketten.

- Pratkvarnspremien utgår om eleven visar kopia på annonsen, anmäler sig och betalar startkostnaden för någon av följande kurser:
- Grundkurs Skärmflyg** (startkostnad 9.000 kr)
 - Grundkurs Paramotor** (startkostnad 14.500 kr)
- Erbjudandet gäller hos Parabase Outdoor AB och Sky Adventures AB. Vi reserverar oss mot slutförsäljning av kängan Viking Constrictor.

GRATIS BOENDE I VADSTENA

Säsongen 2009 bjussar vi alla långväga elever på boendet i samband med kurs (→) i Vadstena. Boendet är av typen självhushåll och man får räkna med sällskap av andra elever. Här tillämpar vi principen "först till kvarn".

Går du kurs i Kåseberga erbjuds boende från 150 kr/natt.

- Gäller elever som går någon av följande kurser hos Parabase Outdoor i Vadstena säsongen 2009:
- Grundkurs Skärmflyg** (startkostnad 9.000 kr)
 - Grundkurs Paramotor** (startkostnad 14.500 kr)
- Mer information lämnas av Fredrik Martinsson på tfn 0143-41 10 41.

TANDEMFLYG.COM

Vår splitter nya hemsida enbart avsedd för tandemflyg på våra destinationer!



Nu finns Flymasters instrument i Sverige!

Kika in i vår webshop och läs mer om grejerna!

Intropris → 1.990 kr



visit → parabase.se

NYHET '09

NYHET '09

VIKING



Viking Constrictor

Lätt och smidig känga utrustad med det nya patenterade snörsystemet Boa som ger ett jämt tryck över hela foten.

Trycket justeras enkelt med ratten på vristen. För att släppa på trycket och komma ur snabbt drar du bara i ratten. Supersmidigt!

Med en kraftig, stötdämpande sula och överdel av GoreTex® är kängan en hit - tycker vi. Finns i alla storlekar.

Intropris → 1.499 kr

(Ord. 1.600 kr)

visit → parabase.se

E | STORE, KURSER, TANDEMFLYG M.M.

FÖR INFORMATION OCH BOKNING AV KURSER KONTAKTA:

- **Parabase Outdoor AB**
Hamngatan 3
592 30 Vadstena
Tfn 0143-41 10 41
www.parabase.se
- **SkyAdventures AB**
Ales Väg 5
276 46 Kåseberga
Tfn 0411-52 74 78
www.skyadventures.se