

# HYPOXIA

SKÄRM OCH HÄNGFLYGARNAS TIDNING NR 1/2016



**Big Air i RIFT VALLEY**

Tema: Topplandning

**NÄR OLYCKAN ÄR FRAMME**



Jocke Johansson leker på Lökken Foto: David Bengtsson

### Föreningsstämman

Vi har precis haft årets stämma. Det var förvånansvärd dålig upplutning i år. På själva stämman var vi endast 20 personer och då var 7 av dessa styrelsemedlemmar. Ni som inte kom missade ett fantastiskt bra och spännande föredrag av Erik Rehnfeldt om hans deltagande i X-Alps förra sommaren.

### Licensförnyelse

Årets licensförnyelse var annorlunda på så sätt att brickan levererades som ett pdf-dokument av kraftigare kvalitet. Tanken var att till nästa år skulle piloterna få pdf-dokumentet mejlat direkt till sig i samband med att man löst förnyelsen. Det skulle spara både tid och pengar. Men efter många klagomål tänkte styrelsen om och nu skrivs licensen ut på ett dokument där själva brickan är plastförstärkt och kan klippas ut. Vi hoppas att denna lösning ska accepteras av piloterna. De piloter som beställt den gamla kreditkortsbrickan á 100 kr och fått den nya varianten istället, har fått pengarna tillbaka.

Vi är nu 858 aktiva piloter som har förnyat sina licenser och vi har 39 nya take-off kit tecknade.

För er som inte förnyat licensen för 2016 än börjar det nu bli hög tid att göra det. Du går in på vår hemsida [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se) och klickar på den gula licensbrickan "Licensförnyelse 2016" och följer anvisningarna. Du ska logga din flygtid för 2015, betala avgift och försäkring till SSFF samt lösa nytt medlemskap.

OBS! Ni som inte uppfyllt ert flygtidskrav för förnyelsen har till sista juni på er att göra kompletterande flyg. Annars kommer ni att behöva göra uppflyg för en instruktör.

### Elevkorten

Vi påminner igen om att vi har fått nya elevkort. Se till att du har det senaste elevkortet. Du hittar det på vår hemsida under Dokumentarkiv – Elevkort. I dokumentarkivet hittar du i princip alla dokument som du behöver för att flyga skärm.

### Kursutvärderingsmejl

Efter en kurs, skickas elevkortet in till kansliet för registrering. När det är gjort får du ett mejl med en länk till din kursutvärdering. Får vi inte svar på detta mejl så kan vårt system inte utfärda en licensbricka. Tyvärr fastnar en del av dessa mejl i spamfilter. Har du inte fått ditt kursutvärderingsmejl inom 1-2 veckor bör du kontakta kansliet. Glöm inte att ta kopia på ditt elevkort innan du skickar in det.

### Europeiska skärmflygunionen EHPU

Undertecknad deltog på årsmötet som hölls 30/1 i Lissabon. Där diskuterades bland annat framtida arbete med EN-standarderna för skärmflygutrustning och även förslag på gemensam EHPU-försäkring. Det finns ett utarbetat förslag på en sådan försäkring men svårigheten är att få länderna att släppa sina "egna" försäkringar.

Jag påminner igen om att vi är direktanslutna till Europeiska häng- och skärmflygunionens stora olycksdatabas. Fortfarande gäller att det är obligatoriskt att rapportera olyckor. Vi hoppas att det ska bli enklare med EHPU:s olycksrapportering online. Blanketten är visserligen mer omfattande än vår tidigare olycksrapport men du fyller i det som du har uppgifter på och hoppar över det andra. Du hittar länk till blanketten på vår hemsida under Dokumentarkiv – Vid olycka. Tänk även på att du inte får någon ersättning från försäkringsbolaget om du inte har rapporterat din olycka.

### Instruktörsutbildning

Vi kommer att hålla en instruktörsutbildning under 2016. Är du intresserad av att delta och uppfyller inträdeskraven, kontakta kansliet för ytterligare information.

### Klubbkontakter

Kansliet är mån om att få in uppgifter om ni gör förändringar bland klubbens kontaktpersoner. Det gäller främst ordförande, kassör eller om någon annan än dessa är kontaktperson/er. Vi vill även påminna de klubbar som ännu ej har utsett en säkerhetsinformatör att göra detta och vidarebefordra kontaktuppgifterna till kansliet.

### Vepor och roll-ups

Kansliet har både vepor och roll-ups som ni kan låna kostnadsfritt om ni har något evenemang där ni vill marknadsföra SSFF och skärmflygning. Hör av er till kansliet så ordnar vi med försändelsen. Vi har även vår lilla informationsbroschyr *Varför fåglarna kvittrar* som även den går att beställa från kansliet.

Kansliet önskar alla en fin vår med långa flyg.

**HP och Wania  
Pinaitis Fallesen**



Foto : David Bengtsson

## Sol och vårkänslor

Ledaren i årets första nummer är roligast att skriva. En hel flygsäsong väntar på oss därute även om många av oss redan varit utomlands under vintern för att få det bästa av allt – hög molnbas!

Men en ny säsong innebär även nya utmaningar för oss piloter. Ringrost och vass vårtemik är en kombination som ibland kan bli mer än vi klarar av. Rent statistiskt kommer några av oss att hamna i svåra situationer med oviss utgång. Oftast slutar det med en djup suck när allt ordnar upp sig eller så räcker det med plåster och Desivon.

Omslagsbilden är vald med tanke på det. Den är från Rift Valley i Kenya när vi tar lilleturen till vattenfallet. En underbar morgon när luften är mjuk och lugn och man bara glider runt över fantastisk natur som i en dröm.

Anders Eriksson, som passerar framför kameran med ett leende på läpparna, har i det läget inte den blekaste aning om att han fyra dagar senare kommer ligga på sjukhus med ett antal frakturer. En smärtsam påminnelse om att vi alltid måste vara försiktiga för att slippa olyckor – i synnerhet utomlands där möjligheterna till adekvat läkarvård ofta är sämre. Anders berättar själv om sin resa genom det kenyanska sjukvårdssystemet och skillnaderna mot svensk vård.

Det är inte särskilt kul att prata olyckor, men det måste göras på ett eller annat sätt. Annars sticker vi huvudena i sanden och inbillar oss att skador bara drabbar andra och inte oss själva. Olycksrapporteringen är en av grundstenarna i skärmflygningens utveckling mot ökad säkerhet och därmed mer flygglädje. Frågan är bara hur informationen i rapporterna ska hanteras.

Hypoxia har tidigare innehållit utdrag från olika incidenter, men det har på senare tid tagits bort då fokus ofta hamnat på vem som drabbats och vilka eventuella fel hen begått. Nu har återigen frågan väckts om olycksrapportering i vår medlemstidning. Men kanske finns det andra sätt att göra det på?

Så flyg nu så försiktigt ni kan i den spirande vårtermiken, så ses vi i molnbas! Å har ni ännu inte anmält er till Svenska Distansligan så har tävlingen bara varit igång i en månad! Det finns XC för alle!

**Lars M Falkenström  
Redaktör**

<b>Debatt: Olycksrapportering</b>	<b>5</b>
<b>PR för PM i Falkenberg</b>	<b>6</b>
<b>Tävlingskommittén</b>	<b>7</b>
<b>Flygsafari i Rift Valley</b>	<b>8</b>
<b>Hänghang på Tyresö</b>	<b>15</b>
<b>Tema: Topplandning</b>	<b>18</b>
<b>Instruktör: Lars Hedström</b>	<b>24</b>
<b>Påls SIV-skola: spiral</b>	<b>26</b>
<b>Lowsaves</b>	<b>28</b>
<b>Flygfest i Svanstein</b>	<b>31</b>

## HYPOXIA

**Redaktör och ansvarig utgivare:** Lars M Falkenström  
**Form:** Annalena Sandgren, Formligen.se  
**Omslagsbild:** Anders Eriksson under morgonflyget till vattenfallet i Rift Valley, Kenya. Foto: Lars M Falkenström  
**Redaktionellt material:** skickas till [lars@visionaire.tv](mailto:lars@visionaire.tv)  
**Annonser:** [lars@visionaire.tv](mailto:lars@visionaire.tv)  
**Info om format och pris finns på SSFF:s hemsida**

Medarbetare i det här numret: David Bengtsson, Anders Eriksson, Fredrik Ahl, Lars Hedström, Martin Johansson, Björn Hårdstedt, Simon Wigenstedt, Jenny Persson, Tomas Peterson, Hans Eklund, Ulf Mårtensson, Ulf Carling, Jerker Mandell, Pål Hammar Rognøy, Ingemar Boström m. fl.

SSFF Kansli: Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen  
**Kontakt:** [kansli@paragliding.se](mailto:kansli@paragliding.se)  
 08 234 123 (Mån-tors 9-12, ons 17-20)  
 Vid akut viktiga ärenden: 0739 865 168

Hypoxia är medlemstidning för:  
 Svenska Skärmflygarförbundet, SSFF, [paragliding.se](http://paragliding.se)  
 Svenska Hängflygarförbundet, SHF, [hangflyg.org](http://hangflyg.org)

**Prenumeration:** för icke-medlemmar betala in 200 kr på bg: 5819-5132, ange adress och "pren hypoxia".

**Upplaga:** 1600 ex ISSN 1651-6052  
**Tryck:** Mars 2016, Carlshamns Tryck och Media ab



DEBATT:

# Olycksrapportering – bra eller dåligt?

Att råka ut för en olycka är inte bara tråkigt i sig – både luftfartslagen och förbundets stadgar kräver dessutom att man ska rapportera in händelseförloppet. Dubbel bestraffning enligt vissa, en nödvändighet för att vår sport ska utvecklas och bli säkrare, enligt andra. Men ska analyser av anonymiserade olycksrapporter även publiceras här i Hypoxia för att göra piloterna mer säkerhetsmedvetna?

Att drabbas av en olycka åtminstone någon gång under sin flygkarriär är mer en regel än ett undantag när man håller på med skärmflygning. Lyckligtvis brukar det hålla sig till stukningar och enklare frakturer medan de flesta oftast kommer undan med blotta förskräckelsen över att det skulle kunna ha gått riktigt åt helvete. Våra regler är dessvärre ofta skrivna med blod. I de flesta fall har de kommit till efter att piloter gått i backen, antingen beroende på okunskap, övermod eller helt enkelt av ren djävla otur. Den tredje sorten är svår att skydda sig mot, men som Stenmark konstaterade, ju mer man tränar ju mer tur har man.

Rapportering och publicering av olyckor och försök till analyser av orsakerna är grundläggande för att piloter ska kunna förbereda sig och även öva sig på att hantera de faror som lurar ute i luften. Inte sällan beror allvarligare olyckor på en kedja av händelser som resulterar i en överraskande situation som plötsligt inte går att avstyra. Aktiv flygning, nödskärm och passiva skydd räcker inte alltid för att undvika skada, men de bidrar ofta till att konsekvenserna åtminstone kan begränsas rejält.

Vid en skada görs initialt en uppskattning av olyckans omfattning och hur räddningen ska organiseras. Sedan kommer sjukhusvistelsen med diagnoser och rehabiliteringsplaner. Då börjar försäkringsfrågan och olycksrapporter att hanteras beroende på den drabbades status. Att i det läget få se olycksorsaker och händelseförlopp diskuteras på nätet eller i andra forum är sällan särskilt roligt. Man har helt enkelt fullt upp med att själv förstå vad som hänt och vilka konsekvenser det kommer att få framöver. Samtidigt ligger det i själva traumat ofta även en känsla av ett personligt misslyckande i att man råkat ut för en olycka – man ger sig själv skulden för att inte vara en så bra pilot som man kanske trodde sig vara. För många är det ytterst knäckande. En själslig stukning. Att dessutom skriva om det i en olycksrapport kan förstärka den känslan, i synnerhet eftersom man lämnar ut uppgifter om sig själv och sitt öde utan att riktigt veta av vem eller hur de kommer att hanteras.

Personligen tror jag att själva processen med att skriva olycksrapporten är en del av läkningen, både fysiskt och psykiskt. Det handlar om att förstå vad man har varit med om för att kunna hantera konsekvenserna och därmed kunna gå vidare. Men även för att kunna förklara för sin omgivning, i den mån det går, orsakerna till att man råkat illa ut. Där kan man även bearbeta det man skulle kunna kalla för prestigeförlust. Trots olyckan så kanske man ändå gjorde allting rätt men att det blev fel ändå eller att olyckan inte gick att undvika för att omständigheterna inte möjliggjorde det. Är det handhavandefel kan man välja att acceptera att man gjort fel och bestämma sig för att agera på ett annat sätt nästa gång situationen dyker upp. Eller så slutar man helt enkelt att flyga!

Hypoxia är en utmärkt plattform för att sprida information kring just olyckor och säkerhet. Den databas med olycksrapporter som SSFF förfogar över är en fantastisk källa till information där i stort sett alla tänkbara olycksförlopp finns representerade. Förbundet använder sedan förra året dessutom en webbaserad olycksrapport med gemensam databas för större delen av Europa. Den ger en helt annan möjlighet till att se samband och trender eftersom det bygger på ett mycket större underlag. Informationen behöver fortfarande sammanställas på ett överskådligt sätt, men det är DHV duktiga på. Frågan är bara hur all data kan användas på bästa sätt utan att enskilda piloter hängs ut.

För att direkt undvika den springande punkten angående integritetsfrågan kanske nuvarande olycksrapportblankett borde förses med en möjlighet till medgivande av den olycksdrabbade att information får användas publikt i pedagogiskt syfte. Samtidigt har historien visat att det inte ger så mycket att redovisa enskilda olyckor. Det blir snarare lätt kvällstidningsjournalistik, där fokus ofta hamnar på vem det är som drabbats och vilka fel som hen begått.

Målsättningen kanske snarare ska vara att hitta trender och återkommande olyckstyper som kan analyseras i artiklar, både i Hypoxia och på hemsidan, för att slutligen hamna i kurslitteraturen.

Dessa artiklar kan i så fall granskas av både USK och instruktörer för att bli så genomlysta som möjligt. Samtidigt omöjliggör inte det att vissa, mycket specifika olyckor, kan utredas för att kunna dra slutsatser om nya eller delvis okända orsakssammanhang. Helst med den drabbade pilotens egen medverkan. Artikeln om topplandningar i det här numret är ett förslag på hur det skulle kunna se ut.

I bästa fall kan vi ha en återkommande belysning av aktuella olyckor och vilka slutsatser vi som flyger kan dra för att bli bättre och säkrare piloter. Så kan vi gemensamt hjälpas åt att reducera antalet olyckor, vilket i sin tur ger gladare piloter och billigare försäkringar. Dessutom tror jag att det skulle göra Hypoxia till en bättre tidning! Samtidigt är Hypoxia skärmflygningens ansikte utåt och olyckor ger i princip alltid negativ publicitet. Men å andra sidan är det nog få utomstående som inte ser oss som risksportare, så att hitta konstruktiva olycksanalyser i vår medlemstidning innebär nog ingen överraskning för de som vill börja flyga.

En diskussion om olycksrapporternas vara eller icke vara i Hypoxia pågår för närvarande i gruppen Flygare på Facebook. Bidra gärna med dina synpunkter där!

Text: Lars M Falkenström Foto: Ulf Carling



FRÅGA TILL RI:

## Varför inte behörighet på licensbrickan?

Varför finns inte behörigheterna Startledare, Bogserförare och Handledare på licensbrickan? När det gäller Handledare är svaret enkelt. Behörigheten finns inte längre. I de nya reglerna överläts mycket av bedömningen vid coaching till den enskilde piloten. Uttrycket "i sällskap av erfaren pilot" används. Hur erfaren? Ja, det får man komma överens om själva (begreppet har alltid använts inom paramotor). Jag skulle själv välja någon jag litar på. Klubbarna har en viktig roll här.

Klubbarna har även en viktig roll när det gäller Startledare och Bogserförare. Det fanns länge önskemål från klubbarna om att själva kunna ansvara för utbildningen av dessa nyckelfunktioner. Reglerna har därför successivt ändrats. Och då utbildningen av funktionärer för bogserstart blev en ren klubbangelägenhet var det logiskt att plocka bort behörigheterna från licensbrickan, och på köpet få en "renare" bricka vilket många efterfrågat. Klubbarna har fått ett tydligare ansvar för sitt eget kvalitetsarbete, och större frihet att få fram funktionärer utan att behöva hyra in en instruktör. Förbundet stöttar med nya utbildningsmanualer. Den för startledare har publicerats, den för bogserförare är på gång.

Några ord också om behörigheten Utbildningsassistent. Det är en behörighet som ingår i vårt licenssystem. Ett enkelt sätt att beskriva det, är att Utbildningsassistent är ett steg på vägen till att bli instruktör. För att få jobba med utbildning (inte coaching alltså, utan utbildning av någon i något som denne saknar behörighet för) ska man vara Utbildningsassistent. Det här gäller till exempel den som mot ersättning ger provlektion i tandemskärm. Eller den som står på en bergstart och startar piloter som saknar bergsbehörighet. Eller en startledare på en kurs för bogserbehörighet. Det här är ett sätt att höja ribban för kvaliteten på det vi kallar utbildning i vårt förbund.

För att bli Utbildningsassistent ska man ha tandembehörighet, ha gått en SIV-kurs, och genomgått en pedagogisk utbildning. Och man behåller självklart behörigheten även om man inte går vidare med instruktörskurs. Man kanske är nöjd med att kunna jobba som "hjälpinstruktör", vilket för övrigt är ett begrepp som finns inte i vårt regelverk, utan är bara vad man kallar någon som just hjälper en instruktör.

Björn Hårdstedt, riksinstruktör



## SSFF:s årsmöte 2016

Årsmöten brukar sällan vara särskilt upplyftande. Men i år hade förbundet bjudit in Erik Rehnfeldt som lockbete. Hans föredrag om sin historiska målgång i X-Alps blev en fin inledning på ett i övrigt effektivt men lite lojt möte.

Det stora engagemanget stod (som vanligt) riksinstruktör Björn Hårdstedt för som i sin iver att få uppslutning i styrelsen hade lyckats möblera om bland ledamöterna så att alla positioner fylldes. Hans engagemang hade även lockat med nyvalet Linda Kits som inte riktigt var på det klara över vad hon egentligen tackat ja till. Men med lite övertalning blev hon in i styrelsen som ledamot på ett år med brasklappen att det inte fick inkräkta för mycket på hennes fritid.

Avgående ordförande för tävlingskommittén, Jenny Persson, avtackades med en stor applåd efter en mycket förtjänstfull insats och efterträds av tävlingspiloten tillika tandläkaren Simon Wigenstedt. Vem han är och vilka planer han har för Sveriges tävlingspiloter kan du läsa mer om i hans egen artikel om sig själv på sidan 7.

Sune Cullberg kliver ner som ordförande och blir enbart kassör. Stefan "Fille" Jonsson tar över klubban tills vidare.

För övrigt uppdaterades en del formalia och budgeten klubbades vilket bland annat innebär att förbundsavgiften höjs med 100 kronor till 600 kronor för att täcka de återkommande budgetunderskotten.

## Österrike öppnar för flyg!

Efter en lägre tids oklarhet om utländska licenser gäller för flygning i Österrike finns nu ett lagförslag som åter kommer att öppna skyarna för flygsugna utlänningar. Sista remissinstansen passeras just nu och den nya lagen beräknas träda i kraft från med 1 maj.

Lagförslaget innebär att utländska licenser kommer att likställas med österrikiska licenser och därmed kan piloter från följande länder flyga lagligt i Österrike framöver: Australien, Kroatien, Tjeckien, Danmark, Tyskland, England, Irland, Ungern, Frankrike, Italien, Litauen, Nederländerna, Norge, Polen, Rumänien, Sverige, Schweiz, Slovakien, Slovenien och Ukraina. Övriga länder kan skaffa sig gästlicenser mot uppvisande av IPPI-kort eller motsvarande.

Utländska piloter ska ha med sig licensbrickan vid all flygning och ha tredje parts-försäkring vilket ingår i den svenska förbunds-försäkringen.

Text: Lars M Falkenström





## PR för PM i Falkenberg

Filmarna Mattias Skoog och Martin Johansson blev ombedda att göra en film till Näringslivet Falkenberg. Med temat Perspektiv som utvecklar var det inte svårt att för de två kreatörerna att hitta en lämplig vinkel på projektet eftersom Martin flyger paramotor.

Till sitt 10-årsjubileum av Näringslivsdagen i Falkenberg ville företagen ha en inledande film för att väcka känslor och engagemang bland de nära 1000 entreprenörer och företagare som bänkat sig i lokalen. Resultatet blev "Falkenberg – Dåtid, nutid och framtid".

Som en röd tråd mellan historiska bilder från trakten flyger Martin Johansson tillsammans med Sven "Pennan" Larsson över Falkenberg med omnejd och bjuder på vackra vyer från ovan. Filmen har spridits viralt på sociala medier och Martin Johansson är mycket nöjd med mottagandet då närmare 20 000 personer sett filmen på Youtube och ännu fler på Facebook.

– Äntligen fick man användning för egofilmningen med GoPro-kameran på stativ vid start och landning!

Filmsekvenserna från paramotorn är filmade med hjälmkamera och de sekvenser som inte har ett par ben i bild är filmade med en drönare.

Hypoxia vill ge en eloge till Martin, Sven och Mattias som på ett ypperligt sätt hjälper till att göra PR för sporten!

Text: Lars M Falkenström



## Trasig skärm?

En ny skärmlagarverkstad kommer att öppnas i Sverige. APCO etablerar ett servicecenter för sina skandinaviska kunder och erbjuder både lagning av skärmar och linservice.

Angelo Panarelli från Tibro i Västergötland (i orange tröja närmast kameran) har varit på kurs hos APCO och fått lära sig professionell lagnings-teknik och även lintillverkning. Han har lång erfarenhet av både sömnad och att reparera symaskiner och har tillgång till alla olika typer av linor, sytrådar och tyger.

Förutom att vara auktoriserad reparatör åt APCO kommer han även att erbjuda sina tjänster till alla piloter i Skandinavien oavsett märke.

Text: Lars M Falkenström  
Foto: Tomas Peterson

## AKTUELL SVENSK RANKING

XC (nationsranking 26)		AKRO (nationsranking 5)	
1. Matts Eliasson	150,2 p	1. Emil Selin	82,9 p
2. Larsa Jonsson	143,6 p	2. Pål Hammar Rognöy	73,3 p
3. Håkan Lindqvist	130,7 p	3. Mikael Kjellman	47,7 p
4. Tor Jansson	114,6 p	4. Johanna Hamne	18,8 p
5. Andreas Jägerhag	112,6 p	5. Linda Kits	17,4 p

**Sverige Cup.** Årets första Sverige Cup blir i Åre helgen 29 april – 1 maj, därefter följer Sverige Cup i Kittelfjäll med preliminärt datum 1-3 juli. Se inbjudan och datum på webben. Fler Sverige Cup kan komma att annonseras på hemsidan.

**Kalabaliken i Åre.** Kalabalik Paragliding (samt akro-SM) är inplanerad under sista helgen i juli i Åretrakten. Tävligen består av en del paramotor och en del akro. PM-delen kommer att bestå av precisionsövningar, pylonflygning över vatten samt en navigationstävling. I akrotävlingen blir det förhoppningsvis fyra runs. Detta är blir det nya spännande arrangörer och vi ser med tillförsikt fram emot tävlingen!

Men som om världen inte var tillräckligt upp och ned, så testas vi att skapa ännu mer kalabalik. Planerna för ett riksmästerskap i PM – Kalabalik PM Jam – är i full gång. Tävligen är tänkt att hållas samtidigt som akro-SM. Planer, budget och engagemang är så gott som redan på plats, men nu söker vi en klubb som vill stå som arrangör. Detta krävs för att det ska kunna bli ett RM. Hör av er till TK!



Avgående ordförande för tävlingskommittén, Jenny Persson, har gjort ett fantastiskt bra och engagerat arbete för att utveckla de svenska tävlingspiloterna. Här lämnar hon över priset som Årets Bergsget till Erik Rehnfelt för sin fenomenala insats i fjolårets X-Alps.

**Ny TK-ordförande för 2016.** Vid SSFFs årsmöte avgick Jenny Persson som TK-ordförande och ersattes av Simon Wigenstedt från Jönköping. Läs mer om honom och hans planer för de svenska tävlingspiloterna i artikeln bredvid.

Text: Jenny Persson Foto: Lars M Falkenström



## Simon Wigenstedt tar över tävlingskommittén

Redan från början fanns det ingen riktig botten hos mig. Det gick att flyga i princip hur mycket som helst. På samma sätt känner jag idag nästan fem år senare. Under 2011 planerade jag att arbeta som volontärtandläkare i Amazonas. I slutändan blev det en del tandvård utförd, men det var en kurs i skärmflyg som kom att få störst betydelse för mig den gången.

Idag jobbar jag på Specialistavdelningen för barntandvård på Skaraborgs sjukhus och flyger fortfarande. Jag har en blå Ford från 2008 som slukar ett tält och fem skärmsäckar samt ganska mycket bensin. Jag har ingen TV och gillar min hyresrätt i Jönköping. Dessutom uppskattar jag mitt jobb och det känns viktigt. Arbetet ligger ett stenkast från Älleberg och det är en utmärkt arbetsförmån. Det var instruktören Fredrik Ahl som fick mig att prova på att tävla. Jag fastnade på en gång och 2015 blev jag medlem i Swepool.

För mig är den sociala gemenskapen som uppstår i samband med tävling en viktig del. En annan värdefull aspekt är att man får möjlighet att lära sig av de allra skickligaste piloterna. Jag har fått många nya vänner under min tid som tävlingspilot och tävlandet har utvecklat min flygning på ett sätt som annars inte hade varit möjligt. Tävlingsverksamheten ligger mig varmt om hjärtat så i år tar jag över stafettpipen efter Jenny Persson som TK-ordförande.

Vi ses!

Simon Wigenstedt



## Kurser och guidningar 2016-2017

### Kalifornien, USA 18 - 28 september 2016

10 dagars guidning på såväl hang som termikställen.  
Lägst: Student termik.

### Mirleft, Marocko 19-26 November

En veckas flygning och fransk mat i nordafrikansk stil.  
Lägst: Student termik.

### Kerio View, Kenya 22 jan - 1 feb 2017

10 dagars XC kurs och termikflygning.  
Lägst: P1

För mer information, se skärmflyg.se under "Backyard Expeditions eller ring oss på tel: 070-75844 00

# BACKYARD EXPEDITIONS





# Rekordstället RIFT VALLEY, KENYA

För första gången åker en svensk grupp till Rift Valley i Kenya. Flygstället upptäcktes av hängglidarna redan på 70-talet, men få har hittat hit sedan dess. Det är först på senare år som tyskar, italienare och fransmän börjat åka hit år efter år för att utnyttja Rifts rekordpotential – här kan man relativt enkelt göra stora trianglar och out and returns på mer än 200 kilometer. För i Rift Valley är det alltid bra väder med en konstant östlig passadvind och en låååå ridge.

Men Kenya bjuder på mycket mer än så – förutom en makalös natur med vilda djur och fantastiska miljöer är kenyanerna ett otroligt positivt och välkomnande folk. Ett land där de flesta äger väldigt lite men ändå verkar ha allt de behöver.

När jag får erbjudandet att åka med som XC-guide på instruktören Anders Erikssons pionjärresa till Kerio View i östra Kenya tvekar jag inte särskilt länge. Förutom uppdraget lockar även möjligheten att sätta rekord – världsrekord i out and return!

**F**örsta problemet är som vanlig att övertyga familjen om att resan, som sträcker sig över nästan tre veckor, är ytterst nödvändig. Lyckligtvis har jag en förstående hustru, så den biten löser sig snabbt. Sedan gäller det att begripa vad jag egentligen ger mig in i. Jag är en relativt försiktig pilot och nu har jag tackat ja till att leda en svensk grupp med XC-piloter i tredje världen med bristande kommunikationer, oprövad sjukvård, vilda djur och malaria. Efter ett digert googlande börjar jag dock så smått få koll på läget. Tracklogs och kommentarer talar för att det bör gå att kunna flyga relativt säkert i Kenya!

Den svensknorska gruppen består av alltifrån relativt självständiga piloter till några XC-rävar och kravet är att man har minst P1 för att få åka med. De flesta i gruppen känner varandra sedan tidigare och har även rest med Anders förut vilket känns betryggande.

Den flygbara perioden i Rift Valley är december till februari där de sista två veckorna i januari är då flest rekordförsök har lyckats. Mest känt är den numera framlidne Greg Hudsons hastighetsrekord över 200 kilometer med en medelhastighet på 36 km. Att han sedan gjorde det med en EnZo2 på låg höjd över ett termiskt hang är ju å andra sidan helt vansinnigt. Även världsrekordet i out and return med tandem har satts här, så att Rift är ett rekordställe är helt klart.

Jag och Anders åker en vecka tidigare för att flyga in oss på stället. Resan via Istanbul är lång och när vi väl anländer till Nairobi får vi ett oväntat mottagande. Mitt visum som jag fått från kenyanska

Rift Valley är ett gigantiskt hang som sträcker sig längre än ögat når. Med den ständiga passadvinden från öster fungerar hanget i princip jämt och man kan flyga så länge solen är uppe. Dessutom är det ett fint XC-ställe med möjligheter till rekordflyg över 200 kilometer.



ambassaden i Stockholm visar sig vara fel ifyllt. Istället för datumet för visumets giltighet har den uttråkade ambassadkvinnan fyllt i datumet för när passet utfärdades, det vill säga för tre år sedan. Med den erfarenhet jag har sedan tidigare av stiffer passkontrollanter i tredje världen förbereder jag mig på en lång eftermiddag på flygplatsen i Nairobi. Men ganska snart går det upp för mig att kenyaner fungerar på ett annat sätt. Den muntre kontrollanten tar med mig till sin chef och förklarar det uppenbara felet. Kvinnan med hela håret samlat i en uppsättning flätor nickar på huvudet och stryker raskt över med bläckpenna och fyller i korrekt datum. Sedan kommer stämpeln med en smäll och jag leds före i kön och vips är man i Kenya med ett leende på läpparna. Det firas med den lokala ölen Tusker. Sedan tar det en halvtimme med inrikesflyg till Eldoret som ligger 30 mil från Rift Valley. Byn vi är på väg till heter Iten och ligger på 2400 meters höjd. Hit åker många av världens löpare för att träna höghöjdssträning. Höghöjdssträningen innebär även svenskt sommarklimat och viktigast av allt – det är i princip myggfritt. Så förhoppningsvis äter vi malariaproxylaxen helt i onödan. Men vem vågar chansa?



Att området hyser ett antal kenyanska världsmästare i löpning märks redan i taxin på från flygplatsen. Chauffören berättar att han springer 30 kilometer om dagen. Men hans kompisar tycker att han är långsam då han gör maraton på "bara" 2.08 när de flesta ligger på 2.05. Världsrekordet ligger på otroliga två timmar och tre minuter...

När vi väl kommer fram visar sig Kerio View vara ett otroligt mysigt ställe och hotellet ligger precis vid starten. Den stora jaktstugan med en enorm öppen spis är helt byggd i trä. Utsikten över dalen är bedärande. Ni som har sett filmen Mitt Afrika förstår vad jag menar. På morgonen när frukosten serveras – ägg och bacon och färskpressad mangojuice – är det redan skärmar i luften – hanget börjar normalt att fungera redan när solen går upp vid sjutiden.

Hotellet drivs av en vresig halvrasistisk belgare och förutom ett trettiotal skärmflygare från Europa är det främst idrottsmän som bor på hotellet där det erbjuds gym, massage och en finfin buffé. Bland annat har jag svensksomaliska maratonlöparen "Musse" Moustafa som rumsgranne

Det första vi får höra är typiskt nog att flygvädret är det sämsta på många år. Stormen El Niño har vänt upp och ner på det annars så förutsägbara vädret och nu är det moln och regn som regerar. Vi flyger i alla fall och för luttrade svenskar är det ändå hyfsad flygning. Men italienarna hänger med huvudena. Många av dem har redan gjort 200 kilometer och sitter nu på starten och hoppas att det fina vädret ska komma tillbaka igen.



Hans Eklund vid en av de större termitstackarna i dalen. På de mindre kan man sticka ner handen genom hålet högst upp. Stacken fungerar som en skorsten och är den aktiv strömmar varm luft upp och ventilerar boet.

Problemet är den låga molnbasen som ligger ett par hundra meter över hanget. Så fort det blir termiskt måste vi börja kryssa mellan molnen. Samtidigt innebär det att molnbasen ligger på ca 2700 meter över havet. Hyllan nedanför hanget ligger på 2200 MSL och dalbotten på 1400 meter. Höjden inverkar både på andningen och orken och det tar ett tag att vänja sig vid den tunna luften. Det påverkar även flygningen då den tunna luften märks särskilt väl vid landning då man oftast sjunker igenom och sätter i fötterna hårt, ofta i lite medvind. Väl nere på landningen väntar redan några kenyanska killar som räknat ut var man ska landa och erbjuder cellpackning och retrieve med piky-piky (motorcykeltaxi av varierande kvalitet) för 20 kronor. Otroligt smidigt!

**N**är gruppen anländer har vädret äntligen blivit på bättre humör. Solen strålar och även italienarna morsar med ett leende vid frukosten. Nu ska det flygas och alla är ivriga att komma iväg. Första turen går till det stora vattenfallet. Vinden ligger som vanligt rätt på hanget och det är lätt att komma iväg. Det stora hanget gör att lyftområdet är enormt och vi flyger både på bredden och på höjden och snart lyfter termiken upp oss i det blå. Mötet med den stora grytan och vattenfallet är hänförande. Luften är fin och glada tillrop hörs över radion. Därifrån flyger jag vidare med de som vill flyga XC.

Vädret är mycket bättre men ändå långt ifrån standardprognoserna. Normalt hangar man mellan 7-9 på morgonen. Sedan tar termiken vid och det kan bli ganska starkt emellanåt. Men den höga höjden och den tunna luften gör att blåsorna inte är så vassa. Däremot är vindökningen på starten markant och även om de mer erfarna piloterna brukar topplanda i Kerio så är det få som vågar utmana ödet mitt på dagen. I synnerhet när vinden ligger på från nordost. Då blir det turbulent. Det är en del av väderfenomenet här i Rift Valley och som man brukar kunna ställa klockan efter. På morgonen kommer vinden från sydost och under eftermiddagen vrider den upp mot nordost. Så de som vill flyga långa OAR startar på Nyaru-starten som ligger 45 kilometer söder om Kerio View. Då kan man flyga i medvind i över tio mil beroende på medelhastighet och kan sedan vända tillbaka på eftermiddagen och fortsätta att flyga medvind söderut. Fungerar inte termiken kan man alltid förlita sig på att hanget lyfter. Normalt sett gör man ett förmiddagsflyg och



Ute på XC-guidning med Johan Kallus och Folke Ljungnér. Det är inte alltid helt lätt att hålla ihop gruppen eftersom lite mer erfarna distanspiloter gärna stannar upp och kurvar vid minsta pip från varion.



Kenya är vackert och mitt på ekvatorn är solen både stark och bestämd. Både när den går upp och när den går ner så är det som att vrida på en strömbrytare. Av och på. Utan ficklampor är det svårt att röra sig utomhus på kvällarna.



Foto: Lars M Falkenström





**Ovan:** Även om det är surt att bomba är man alltid lika välkommen! Var man än flyger så står barnen längs ridgen och skriker "Hooooow are youuuuu? What's youuur naaaaaame? En gång töms en hel skola och 3-400 barn kommer springande emot oss när vi landar. Otroligt roligt och det är svårt att inte bli lite kär i Kenya!

**Till höger:** Safarin blir plötsligt mer intressant när Jerry Materez helt ändrar förutsättningarna och istället börjar kränga tröjor, skor och begagnade kalsonger till massaierna! "I make you good price, highest quality, this is genuine swedish!"

Foto: Hans Eklund



ett eftermiddagsflyg. Eller så flyger man hela dagen. Själv gjorde jag personbästa med sex och en halv timme. Så i princip kan man vara uppe hela dagarna om man vill.

På kvällarna serveras det middagsbuffé med många olika rätter med internationellt stuk. Den lokala maten är inte så spännande så man äter oftast på hotellet eller på den excellenta indiska restaurangen inne i Eldoret. Efter middagen är det dags för loggning, kortspel och surfning. När solen går ner vid sjutiden blir det becksvalt och då det inte finns gatubelysning måste man ha ficklampa om man ska gå ut. Säkerheten är hög och hotellområdet är bevakat med både stängsel och vakt. Inte ens ute på byn behöver man känna sig osäker. Men storstäderna Eldoret och Nairobi har sina egna lagar nattetid. Men närliggande byn Iten är inget partyställe utan den besöker man bara på dagtid.

Det lokala hanget är cirka två mil långt och relativt enkelt att flyga på. Sedan kommer passager som kräver lite mer av piloten beroende på vind och termik. Att guida XC-piloter visar sig vara riktigt roligt och via radion förklarar jag hur man som pilot kan planera

sin flygning och vilka områden man ska undvika. Vanligtvis är det Folke Ljungné, Jerry Materez och Johan Kallus som hänger på och i viss mån även Janne Järnesjö. Han är som vanligt lite hemlig och det visar senare att han också är på rekordjakt. Mina egna försök har dock kommit på skam på grund av första veckans dåliga väder.

**M**en en dag öppnar sig en möjlighet. XC-gänget drar iväg och molnbasen kryper snart upp till trestusen. Det går lite långsamt när jag samtidigt ska guida. Men Johan, Jerry och flygveteranen Folke är duktiga på att kurva och alla tre hittar sina egna blåsor utan att pimpa. Ibland blir det dock lite problematiskt då mycket av mitt fokus hamnar på att hålla ihop gruppen. Till slut lyckas vi äntligen toppa ur samtidigt vid den punkt där det som kortast väg över dalen. Med 1600 meter ner till dalbotten flyger vi på bredd mot den mest troliga triggern – korsningen mellan asfaltvägen och krokodilfloden. Strax norr om bron ligger en liten bergknalle som bara måste lyfta. Vi har tidigare sett piloter bomba här, men vi satsar allt på ett kort

på att nå fram. Ganska snabbt splittras gruppen och vi hamnar på olika höjd. Det märks att man som tävlingspilot har lärt sig processa många parametrar och intryck samtidigt för att hitta bästa linjen och även ha koll på vad piloterna runt omkring en har för sig. Så jag försöker få gruppen att fokusera på att ta ut riktmärken och ha järnkoll på hur de andra skärmarna uppför sig. Efter ett långt glid kommer så det första knarrandet från varion. Yes, jag befinner mig i stigande luft igen! Jag fortsätter lite till och ljudet upphör. Istället för att svänga runt och förlora höjd fortsätter jag lite till med gissningen att kärnan troligen ligger längre fram. Det fungerar och sedan är det bara att söka av området och börja centrera. Folke, som gått högre upp mot vinden, ligger i bättre stig så då är det bara att trycka speed och byta blåsa. Vi hamnar snart i en skön femma och det är bara att ta hissen upp till molnbas. Nedanför flyter floden med krokodilerna som vi besökt några dagar tidigare. Johan har hamnat längre ner i medvind och får aldrig tag i blåsan utan hamnar i lä-sjunket istället. Via radion hör vi att han beslutar sig för att landa. Jerry har hittat en annan blåsa och lirkar sig över på egen hand. Nu gäller det bara att försöka ansluta till bergkammen på andra sidan. Alla i trion ligger högt så jag fortsätter mot berget, men Folke och Jerry väljer sina egna vägar och tvingas snart att landa längs landsvägen. När jag försäkrat mig om allt har gått bra kollar jag med Anders via radion om jag kan släppa dem och fortsätta vidare på mitt rekordtriangelnförsök. När jag får tummen upp från chefen glider jag vidare mot berget och hangar mig upp på västsidan där det är svag lä-termik. Ganska enkelt når jag upp till staden Kabarnet vars lampor man ser från Kerio View på natten. Men molnbasen gör att jag inte riktigt kommer in till waypointen som jag satt ut, utan måste vända utan pip i Flymastern. Men det handlar bara om en kilometer eller två så jag fortsätter för att korsa dalen igen på ungefär samma ställe och tänker att jag kan förlänga något annat ben istället. Nu har solen vridit runt till sydväst och termik och vind har ändrat sig. Men rökslingorna från dalen ser lovande ut och det visar sig bli betydligt enklare att ta sig tillbaka.

Väl framme vid berget är det bara att hanga sig upp och kurva upp sig till molnbas. Sedan är det enkelt att följa hanget ner till sydpunkten för att vända norrut i stark termik som ibland övergår i magic air. Totalt tar det mig drygt fem och en halv timme för att fullborda tiomilatriangeln och när jag topplandar på Kerio View har de andra i gruppen precis kommit tillbaka på motorcykel. Najs!

Lite senare i veckan händer det som inte får hända. När jag är ute på en annan guidning ropas det plötsligt på radion. Anders har gått i backen på starten vid Kerio View! Så jag lämnar gruppen och flyger tillbaka och topplandar bredvid Anders som ligger med benen i högläge inbäddad under en skärm. Han är blodig i ansiktet och har smärtor i höften och vänstra armen. Det har gått en timme sedan kraschen och nu anländer ambulansen.

Helt plötsligt är det jag som är ledare för hela gruppen, men nu är de flesta ganska influgna så det praktiska löser sig ändå. Fast olyckan dämpar stämningen i gruppen. När Anders kommer tillbaka från sjukhuset väljer vi att ta en flygfri dag och åker på en minisafari till Lake Baringo som ligger fyra timmar österut. På vägen passerar vi dalen och krokodilfloden på väg upp till staden Kabarnet. Det är en kraftig skillnad i temperatur på dalbotten jämfört med högplatån och det visar sig bli en väldigt svettig eftermiddag vid sjön som inte har något naturligt utlopp och har ett mjölkigt utsende. Vattnet innehåller en av världens högsta halter av fluor som ger lokalbefolkningens tänder en kraftig brun beläggning.

I sjön finns det mängder av fisk vilket är tur eftersom krokodilerna normalt är så mätta att de inte ger sig på människor. Däremot har killarna på den guidade båtturen en enorm respekt för flodhästarna som flyter runt bland de uttorkade träden. De sista sex åren hade sjöns vattenyta stigit så mycket att 600 meter av stranden dränkts och många hotell står nu delvis under vatten, så det är lite av en spökstad vi åker longboat igenom och tittar på exotiska fåglar. Dagen avslutas med ett svalkande dopp i sjön ute vid en av öarna där det sägs vara krokodilfritt.

Efter nästa tre veckor i Kenya kan man konstatera att Rift Valley är ett väldigt spännande skärmflygställe med mycket och lite annorlunda flygning. Dels är det ett flera mil långt lehang, dels är det möjligt att flyga XC men man måste vara beredd på Big air och utlandningar. Fast framför allt är Kenya ett exotiskt och positivt land med massor av glada människor som jag inte varit med om innan.

Vädret i Rift ska normalt sett vara extremt tillförlitligt och mot slutet är det mycket riktigt blå himmel, ostlig vind och hög molnbas. Säkerhetsmässigt är det nog inte sämre än något annat ställe längs ekvatorn, men man bör ju naturligtvis undvika att krascha. Norrut i dalen finns det människoiska elefanter och där ska man helt enkelt inte landa annat än på vägen. Det finns tydligen en och annan kobra också men byborna gör vad de kan för att slå ihjäl dem.

Efter gruppresan fortsätter flera av deltagarna vidare på några dagars safari och möter både The Big Five och massaier.

Å mina rekordförsök då? Jo, eftersom jag inte riktigt nådde en av vändpunkterna blev jag 700 meter kort ifrån att slå Jonas Böttigers triangelrekord på 100.8 km, så ingen cigarr den här gången. Å världsrekordet fanns det varken tid eller väder för. Men nästa år försöker jag igen! Hakuna matata!

Text: Lars M Falkenström

**Var vi än landar så väntar det alltid ett par motorcyklar som mer än gärna kör oss till hotellet för en rimlig peng. Jag, Janne Järnesjö och Johan Kallus rullar hemåt efter ett XC-försök. Bättre retrieve än så här kan man knappast få!**







**Buzz Z5** by OZONE

## SharkNose Performance, Legendary Comfort

The Buzz Z5 is the highest performance Buzz that we have made, and the most solid and comfortable Intermediate class wing that we have ever flown. The Buzz legacy of comfort and ease of use has received a huge performance upgrade with the patented Ozone SharkNose profile, double 3D shaping, optimized line layout, overall line length reduction, and more cells, all of which mean reduced drag and increased glide and speed. Best of all, these performance upgrades come at no cost in passive safety, because the aspect ratio remains the same. This balance of performance and safety is the most important consideration for any pilot, and the Z5 offers what we think is the ideal amount of both for long XC flights in real conditions.

The Buzz Z5, like its predecessor, is suitable for a wide range of pilots. It is an ideal choice for those who fly 30-50 hours per year, or for experienced pilots seeking a wing with high levels of passive safety and comfort in the Intermediate Class.

Nya skärmar på gång under 2016:

Delta 3

SwiftMax - tandem

[WWW.FLYOZONE.COM](http://WWW.FLYOZONE.COM)

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



## Hänghang på Tyresö

Alla hängflygare drömmer om att få gå ut på morgonen och starta sin vinge kanske redan från sin egen altan. Men det kommer inte att hända! Inte här i Stockholm i alla fall. Men Tyresö är i alla fall mindre än en timmes färd från min altan och Klövberget har ju stått där i alla tider fast ingen pratar så värst mycket om det i flygsammanhang. Troligen för att det inte finns någon naturlig landning inom räckhåll.

Men i år har isarna frusit sig starka och Facebook visar vägen till våra flygställen. Så när Fenix skärmflygare visar att man hänger kvar på hanget, så vill jag också prova.

Så snabbt slänga sig i bilen, hämta vingen, fram med GPS:en och söka sig dit. Väl framme ser jag skärmarna från baksidan av hanget och ni vet hur det känns när alla redan är uppe!

Suck! Hur tar man sig bäst genom skogen, över berget och till starten? Pulsens slår. Och hinner man rigga innan solen gått ned?

Väl framme på kanten ser jag att idag blir det stupstart. En brant klippa böjer sig rakt ned mot havsviken. Här blir det max tre steg.

Adrenalinet pumpas och jag ser på skärmarna som flyger att lyftet är marginellt, speciellt för en hängglidare. Men inte ge upp nu, utan ut och skrapa berg!

Första svängen till vänster med Jokern och sen vänder jag över skärmarnas start och variometern börjar sakta att lugna ner mig då jag vinner fem meter här och fem meter där. Vips hänger jag över starten. Känslan av att besegrat berget infinner sig, men kvar dröjer sig frågan – är 17 minuters äventyr värt en halv dags skolk från jobbet? Släpa vingen genom skogen över berget?

Ja, självklart! Och det är dessutom en stor känsla att få kryssa mellan alla skärmflygare från Fenix som är så många att det är fråga om flygrekord på Klövberget. En storslagen syn.

Text: Ingemar Boström Sthlm HFK Foto: Björn Hårdstedt



Foto: Tim Jansson





Sydafrika, Wilderness 13 januari 2016

Efter en dag med härliga flyg i Sedgefield där vi flög i flera timmar och bara landade för lunchpaus drar vi mot Map of Africa men som bara bjuder på några nerflyg. Framåt halvsjutiden är vi tillbaka på hotellet. Eva och jag bestämmer oss för att ta ett svalkande dopp i det kalla havet men vinden ökar och vrider upp så det är bara att byta från badkläder till flygkläder igen. Nu blir det bråttom! Klockan är ju redan mycket så solen är på väg ner.

Känslan av att kunna starta från ett perfekt hang 10 meter utanför hotelldörren och svepa fram över kuststaden i den ljumma kvällen är magisk...

Text: Ulf Mårtensson Foto: Markus J. Krauss



# Topplandning – vårt risken?



Foto: Ulf Carling

Att topplanda ser inte bara coolt ut. Man blåser även naturen på en flygtur utan att behöva offra en enda höjdmeter. Men det krävs både mod och erfarenhet för att kunna topplanda på ett säkert sätt. För det är många faktorer som ska stämma om man ska undvika en smärtsam krasch.

Vissa starter är som gjorda för topplandning. Laminära och gräsklädda kusthang som Käseberga lämpar sig väl för att öva topplandningar som besparar piloten en svettig klättring upp för branten. Även den tysta bekräftelsen från dem som står på start och följer varje pilot som flyger in över hangkanten för att sätta ner skärmen har betydelse för många. Det är snyggt att topplanda och det inger respekt hos de som inte kan eller vågar. För det handlar mycket om att våga - att våga utsätta sig för en risk som kan ses som onödig eftersom det oftast går att landa på ett säkrare sätt.

Men hur stor är egentligen risken att göra sig illa i samband med topplandning? I dynamisk vind på ett kustnära hang är det oftast relativt enkelt och säkert att topplanda om topografien är bra. En gräsklädd kulle med svag lutning är att betrakta som en vanlig landning även om hangvinden kan orsaka dragning om man förlorar kontrollen över skärmen.

Men på en bergig start i termodynamiska förhållanden måste man vara väldigt försiktig. I synnerhet om vinden inte ligger rakt på eller om det finns träd eller andra hinder som kan orsaka rotoror. Att få ett stort inslag på fem meters höjd kan på ett ögonblick förstöra en bra flygdag.

## VÅRT ATT FUNDERA PÅ VID TOPPLANDNING:

- Hur är mitt flygtrim?
- Vad är det för typ av skärm jag flyger?
- Har andra topplandat här?
- Vet jag vindriktning och styrka?
- Är det termiskt/turbulent?
- Finns det hinder? (Klippor, hus, träd, stängsel, piloter mm)
- Var finns rotorerna?
- Hur ser det ut bakom hanget om jag blir överblåst?
- Finns det en alternativ landning?

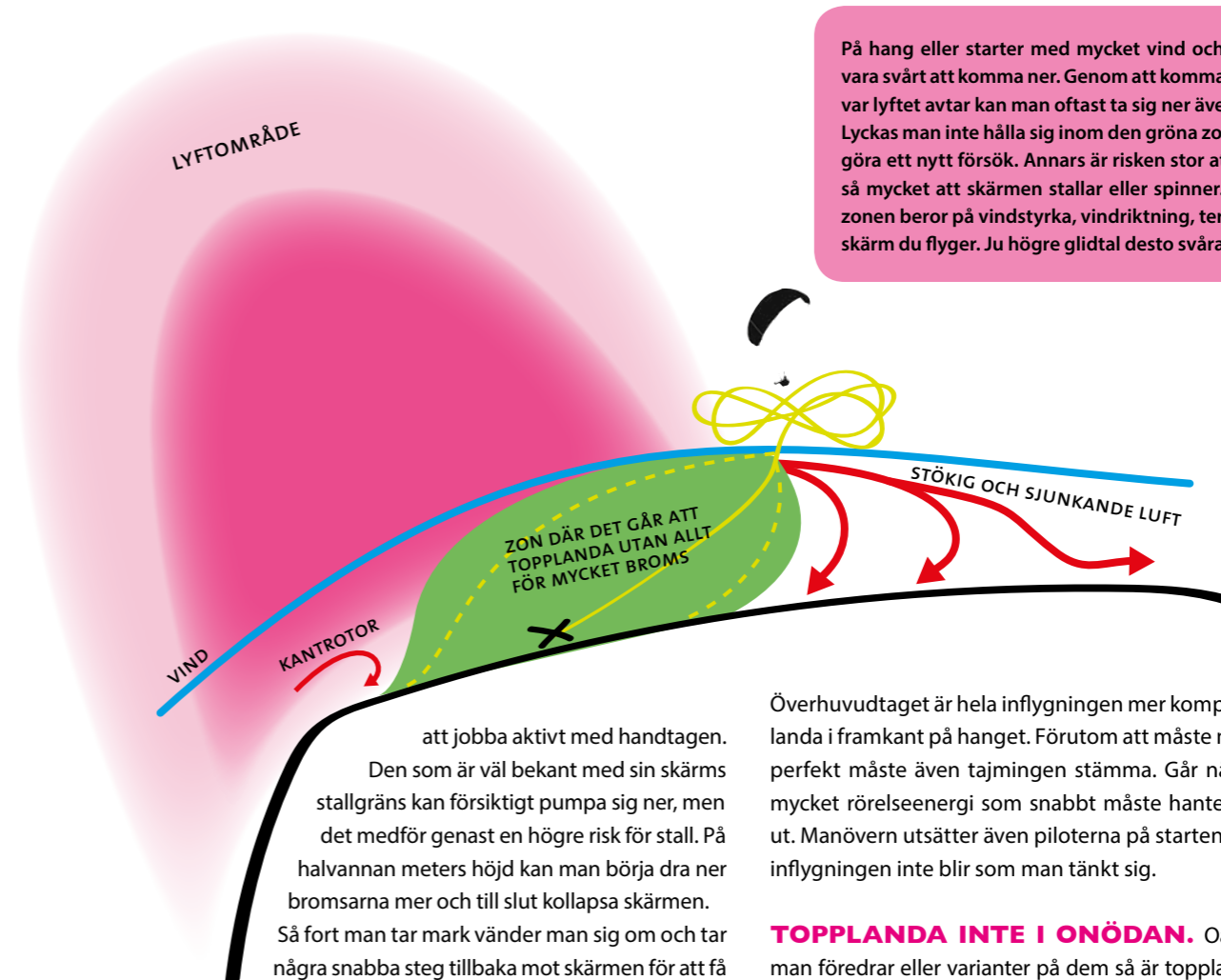
## TERMİK & GLIDTAL STÖRRE RISK ÄN ROTORER

Många tror att det är rotorerna som är den största risken vid topplandning, men det brukar vara ganska enkelt att räkna ut var de finns. Snarare är det termiken och högt glidtal som ofta utgör de största riskerna. Plötsliga förändringar i vindstyrka och lyft i kombination med turbulens kan snabbt spolia en perfekt inflygning. Är det en dag med stabil luft ska man även räkna med mer turbulens. Har man dessutom en skärm med bra prestanda på ett hang med bra lyft brukar den största risken dessvärre ofta vara piloten själv. Att komma in för högt med en vinge som har bra glidtal får många piloter att försöka tvinga ner skärmen på backen med bromsarna. I de lägena brukar gränsen mellan en landning och en krasch på grund av spinn eller stall vara hårfin.

**POSITIONERING OCH TÅLAMOD.** Det finns två vedertagna tekniker som man kan använda sig av för att topplanda. Vilket sätt som är säkrast beror på piloten och flygstället. Men man måste ha klart för sig att redan beslutet att försöka topplanda innebär att man börjar tulla på säkerhetsmarginalerna.

Ett vanligt sätt att topplanda är att flyga in högt över hanget och sedan svänga tillbaka och ta ner höjden i motvinden. Ligger vinden snett mot hanget gör man inflygningen mot vindriktningen och försöker placera sig lite bakom lyftområdet. Genom att göra stora s-svängar kan man försiktigt känna av var lyftet börjar avta bakom hangkanten. Med hjälp av vimplar, andra skärmar och hur vegetationen rör sig får man hela tiden förvarningar om hur luftströmmen uppför sig. I starkt lyft kan man behöva överdriva viktstyrningen i varje sväng och verkligen hänga ut med kroppen från selen. Då maximeras sjunket när skärmen bankar som mest. Är det turbulent så är det bra att veta att risken för inslag är mindre under sväng eftersom g-kraften ökar trycket i skärmen.

Det gäller att vänta in en svagare period och när man väl lyckas komma ner under lyftet kan man börja planera inflygningen. Siktat man på att landa i bakre ändan av startområdet minskar risken för överflygning och man har även lite marginal framåt om vinden avtar. Blåser det mycket kan man ofta bromsa sig ner försiktigt. Annars fortsätter man med svagare s-svängar om det behövs. Man får absolut inte hålla bromsarna nere för långt eller för länge. Därför är det viktigt att hela tiden känna av vilket bromstryck man har genom



På hang eller starter med mycket vind och/eller termik kan det vara svårt att komma ner. Genom att komma in högt och känna av var lyftet avtar kan man oftast ta sig ner även i ganska starkt lyft. Lyckas man inte hålla sig inom den gröna zonen är det säkrare att göra ett nytt försök. Annars är risken stor att man måste bromsa så mycket att skärmen stallar eller spinner. Storlek och form på zonen beror på vindstyrka, vindriktning, termik och vilken typ av skärm du flyger. Ju högre glidtal desto svårare att komma ner.

att jobba aktivt med handtagen. Den som är väl bekant med sin skärms stallgräns kan försiktigt pumpa sig ner, men det medför genast en högre risk för stall. På halvannan meters höjd kan man börja dra ner bromsarna mer och till slut kollapsa skärmen. Så fort man tar mark vänder man sig om och tar några snabba steg tillbaka mot skärmen för att få den att kollapsa helt. Var beredd på dragning och dra in bromslinorna ordentligt så att inte skärmen fylls igen.

Om man inte lyckas komma ner ordentligt utan att tokbromsa bör man avbryta försöket och flyga ut igen och göra om proceduren, eventuellt med lite lägre inflygningshöjd. Går det inte att komma ner trots flera försök, finns alltid alternativet att flyga ner till bottenlandningen. Tristare men betydligt säkrare! Om man inte penetrerar utan trycks bakåt beror det på höjden om man ska fortsätta pressa sig mot vinden eller om man ska svänga om och flyga med vinden och landa längre bak om det är möjligt. Man bör utgå från att det är rejält turbulent och att medvindsländningar sällan brukar sluta mjukt.

## TOPPLANDNING PÅ HANGETS FRAMKANT.

Det andra sättet att topplanda är att ta ner höjden framför hangets lyftområde och sedan flyga in diagonalt över kanten, svänga runt och sedan sätta ner skärmen. Vissa hävdar att det är ett säkrare sätt, men det finns andra risker som man måste ta i beaktande:

- I stark vind kommer medvindsbenet att gå väldigt fort
- Att ta ner höjd framför hanget och sedan komma upp som en kork kan orsaka kollisioner då startande personer kanske inte har sett att det är ett topplandningsförsök på gång
- Ett öra eller en lina kan fastna om man råkar komma för nära hangkanten
- Får man en kollaps kan det lätt tvinga fram hastiga manövrar
- Beroende på lyftet är det svårt att beräkna var man kommer att sätta ner fötterna. Därför kan det vara svårt att undvika att landa på piloter eller hinder.
- En dålig landning halvvägs in i en sväng kan leda till att man blir draggad.

Överhuvudtaget är hela inflygningen mer komplicerad om man vill landa i framkant på hanget. Förutom att måste man positionera sig perfekt måste även tajningen stämma. Går någonting fel är det mycket rörelseenergi som snabbt måste hanteras och balanseras ut. Manövern utsätter även piloterna på starten för onödig risk om inflygningen inte blir som man tänkt sig.

**TOPPLANDA INTE I ONÖDAN.** Oavsett vilken teknik man föredrar eller varianter på dem så är topplandningar alltid förknippade med ett ökat risktagande. Därför måste den som är ovan vara väldigt försiktig i början. Börjar man laborera med till exempel öron och speed är det troligen för blåsig för att kunna topplanda säkert. Öva därför i svaga laminära vindar på snälla hang tills du känner att du verkligen behärskar både tekniken och din skärm. Men framför allt - prioritera topplandningarna till de tillfällen då du verkligen behöver komma ner på backen snabbt snarare än att försöka topplanda för att imponera på kompisarna.

Text: Lars M Falkenström  
Illustration: Annalena Sandgren  
Faktaundersökning: Björn Hårdstedt



Riksinstruktör Björn Hårdstedt kommer in för topplandning på Klövberget utanför Stockholm. Foto: Jerker Mandell





Äntligen var vi på väg! Under färden kan jag höra hur Hans Eklund ojar sig över körningen i framsätet samtidigt som jag måste hålla emot med kroppen i kurvorna för att inte ramla av bären. Väl framme vid Eldorets Hospital, som ligger 50 kilometer från Rift Valley, bärs jag in i undersökningsrummet och får träffa den sympatiska indiske läkaren Dr Wadgama. Efter att ha förhört sig om händelseförloppet konstaterar doktorn att jag varit medvetslös och har ont i vänster arm och vänster ben. Han beordrar mig då till röntgenavdelningen där de tar bilder på lårbenet, höften och armen samt en skiktröntgen av skallen. Jag blir positivt förvånad över deras effektivitet och fina utrustning. Dock finns en del att önska gällande hygien.

**YES – EN FRAKTUR!** Väl tillbaka nere i undersökningsrummet kliar sig Dr Wadgama i huvudet medan han synar bilderna. Inga frakturer här inte. Han tar telefonen, ringer röntgenläkaren och beordrar en ny röntgen trots den andres protester. Väl tillbaka i undersökningsrummet kommer Wadgama emot mig med de nya bilderna och ett triumferande leende på läpparna. Han har hittat den felande länken – en fraktur högt upp på radiusbenet nära armbågen. Efter att ha fått en gipsskena till armen betalar Hans sjukhusräkningarna och jag skickas hem till hotellet med lite klena smärtstillande.

De följande dagarna försöker jag hjälpa till med guidningen så gott jag kan från marken. Jag har också mycket kontakter med försäkringsbolaget Gouda om min återresa.

Den här tiden haltar jag runt på mitt onda vänsterben, ömsom med kryckor ömsom utan. Men någonstans i bakhuvudet gnager en känsla att allt kanske inte står rätt till med mitt vänsterben ändå. Via Gouda får jag så åka hem samma dag som min egentliga hemresa och tur var det eftersom Lars kunde hjälpa mig med mitt

bagage med både tandem och singelskärm.

Vid det här laget börjar mina smärtor från höften bli värre. Men från Nairobi hade Gouda sett till att ordna Business Class med flygplatsassistans – rullstol vid både på- och avstigning på flygen.

**FÅR INTE KOMMA IN PÅ AKUTEN.** Efter att ha rest sedan tidig morgon anländer jag vid midnatt till Kastrup. I ankomsthallen väntar en taxi med mitt namn. Chauffören är en trevlig prick från Kurdistan som förklarar för mig att kurder egentligen härstammar från norra Europa för cirka 10.000 år sen.

Han har aldrig kört till Ystad förut och sätter på sin GPS. Strax före Ystad åker vi in till min kompis Freddes gård varpå chauffören får instruktioner att lägga in mina skärmsäckar i hans stall. Handbagaget behåller jag. Strax därefter vid halvtvå-tiden på natten är vi framme vid slutdestinationen – Ystads Lasarett.

Jag trycker på akutmottagningens ringklocka. Ut kommer en lång kvinna som med sin bastanta skepnad och korta hår mest liknar en karl. Jag förklarar att jag varit i Kenya och råkat ut för en olycka och att jag har fruktansvärt ont i min höft och vill bli intagen.

Hon svarar lite irriterat att akuten är stängd och att jag får komma tillbaka på morgonen klockan nio. Därefter går hon igen och kommer sedan tillbaka med fyra Citodon. Jag tar dem och säger att jag ska lägga mig att sova i väntrummet tills akuten öppnar igen varpå hon skakar lite på huvudet och försvinner in igen.

Jag hittar en soffa och börjar göra det bekvämt för mig. Vid det här laget har jag riktigt ont i vad jag tycker känns som höften. Men smärtan strålar även ner i knät och runt om i hela lårbenet.

Jag har precis satt mig tillrätta när dörren till akuten öppnas på nytt. Ut kommer en lång, smal kvinna i 60-årsåldern i vita kläder och guldskärp. Hon har ett positivt skimmer omkring sig och frågar vad som är fel på mig så jag drar min historia en gång till. Hon svarar att jag absolut inte ska behöva ligga i väntrummet men att det just nu är fullt inne på akuten. "Men vänta här och ge mig max en timme." Jag nickar och hon försvinner in igen.

## När en topplandning går åt

Den svenska instruktören Anders Eriksson förbereder sig för att ta emot den svenska gruppen i Kenya och har topplandat varenda dag hela veckan utan problem. Men den här gången kommer han in för högt och trycker ner bromsarna hårt för att ta sig ner i det starka lyftet. På 3-4 meters höjd stallar plötsligt högersidan varpå skärmen hastigt svänger runt och han faller ner på sidan och förlorar medvetandet.

I kenyanska Rift Valley är det mer regel än undantag att de mer erfarna piloterna topplandar. Men när vinden ligger på från nordost eller när termiken brallar på mitt på dagen är det få som vågar utmana ödet eftersom ett flertal piloter har ramlat ner och slagit sig rejält. Så här berättar Anders själv om olyckan.

Janne Järnesjö ser fallet och när jag inte rör på mig efteråt tror han att det är färdigfluet för alltid för min del. Men efter en stund vaknar jag till liv. Ambulansen kommer och efter att ha lassats in på en bår av mina kompisar medan ambulanskillen ser på, kan resan till sjukhuset börja. Men, det här är Kenya och ambulansens batteri är dött. Plötsligt börjar bilen rulla fort och okontrollerat bakåt ner mot dalen. Jag hinner tänka att det är ödets ironi, att man dör på väg till räddningen, innan ambulansen stannar med ett kraftigt ryck. Nu samlas ett stort antal piloter runt bilen och hjälps åt att knuffa den uppför grässluttningen. Väl ute på grusvägen kan chauffören rulla igång bilen.



# helvete







Anders Eriksson har varit verksam som instruktör i många år och har arrangerat många utlandsresor utan några olyckor. Men topplandning innebär alltid en viss chansning även för mycket erfarna piloter.

### ORTOPEDLÄKAREN TROR INTE SINA ÖGON.

En halvtimme senare ligger jag i ett eget rum med vägg-TV och elektriskt inställbar säng. Skillnaden mot väntrummet små soffor är total. Efter att en sköterska kollat mina värden och konstaterat att jag troligen skulle överleva natten är jag snart på väg in i drömmarnas land.

Efter frukost dagen därpå är det dags för röntgen igen, både vanlig röntgen och skiktröntgen, så kallad CT-scan då man åker in i en slags cylinder. Jag har knappt hunnit komma tillbaka till rummet då det knacker på dörren och in kommer ortopedläkaren och utbrister: "Vilka grejor du kommer med och det här har du gått med i fem dagar?"

Jag undrar vad han menar och det visar sig att jag även har en fraktur på lärbenshalsen. Han förklarar att den inte syns på vanlig röntgen men däremot på skiktröntgen. Dessutom har jag en fraktur i handleden. Han kan omöjligt förstå hur jag överhuvudtaget har kunnat gå omkring med sådana skador.

Läkaren förklarar för mig att lärbensfrakturen måste opereras. De planerar därför in en operation redan till dagen därpå. Men nästa morgon kommer samme läkare in till mig och berättar att han har överlagt med ortopederna på Kristianstads sjukhus och kommit fram till den något okonventionella slutsatsen att det är bättre att inte operera min fraktur eftersom den ligger rätt och därför bör kunna läka av sig själv.

Efter en dryg vecka skrivs jag ut från sjukhuset och kan resa upp till familjen i Östersund. Det är nog tur det för jag hinner inte mer än att kliva innanför dörren förrän jag dessutom blir kanonsjuk i influensa. Nu går jag bara och väntar på att kunna börja sjukträna mina skadade lemmar. Vad som är värst? Att jag är så fruktansvärt flygsugen! Vad jag har lärt mig? Att ta det lugnare vid topplandningar i stark termik. Men jag har också fått erfara hur det går till rent praktiskt vid en olycka utomlands. Det känns också skönt att jag inte behövt slita på förbundets försäkring utan att det fungerat lika bra med min egen reseförsäkring via Gouda.

Text: Anders Eriksson Foto: Lars M Falkenström

TILL SALU!  
1800-TALSGÅRD I VÄRMLAND  
MED EGET FLYGEÅLT

5 HA MARK LÄMPLIG FÖR SKÄRMFLYG, PARATRIKE, TRIKE  
ULTRALÄTT OCH ÄVEN PPL  
BOSTADSHUS MED SV. STANDARD MED KOMBI- OCH ELPANNA  
STOR EKONOMIBYGGNAD 13X7M FÖR LADA/HANGAR  
ÖV. BYGGN. HÄRBRE(1770), VERKSTAD SAMT GARAGE

NUPRIS: 645.000 SEK

FÖR MER INFO. TEL. 0563-85122 E. 0708223395  
E-MAIL: CA.WINTHER@HOTMAIL.COM

aventyrscenter.se

25 ÅRS ERFARENHET!

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

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

www.aventyrscenter.se

äVENTYRS  
CENTER

Murhammarv. 15 i Kareby  
Tel 0303 - 22 26 28

AD AIRDESIGN  
UP SKYWALK

HANWAG SKY GTX

GE DINA FÖTTER ETT RIKTIGT BRA SKYDD!

Lättviktskänga med bra dämpning & support.  
Utvecklad specifikt för att möta kraven från en skärmflygpilot som vill ha det bästa.

100% KVALITET  
GORE-TEX  
ULTRALÄTT  
SKÄRMFLYG  
DHL

www.rpmsport.net

PÅ JAKT EFTER RIKTIGT BRA UTRUSTNING?

VI HAR ALLT FÖR DIG  
FRAN NY ELEV TILL  
ERFAREN TÄVLINGSPILOT

SKÄRMAR, SELAR, NÖDSKÄRMAR  
& KOMPLETTA SKÄRMFLYGPAKET  
TILL RIKTIGT BRA PRISER!

STÖRSTA UTBUDET I SVERIGE PÅ  
INSTRUMENT & HJÄLMARI

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

VÅR MÅLSÄTTNING:  
BÄSTA SERVICE & KVALITET  
TILL BÄSTA PRIS!

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

www.rpmsport.net

Kolla in hemsidan regelbundet för våra erbjudanden & nyheter!!





## I huvudet på en: **INSTRUKTÖR**

**SOM UPPVUXEN I ÅRE** var det ganska självklart att jag skulle börja flyga. Under några år hade jag funderat på det. När jag var 17 år kände jag att tiden var inne och jag gick grundkursen i hängflyg med bogsering på Åresjöns is. Därefter följde bergsflyg från Åreskutan. Första flyget var från 1000 m starten, sydlig vind, och det var i april 1988. Efteråt kände jag direkt att det här var min grej. Nu följde några intensiva år där flygning varvades med jobb för att kunna köpa min egen utrustning. Andra säsongen jag flög var det väldigt bra väder och med några lyckade utlandsresor hade jag fått ihop drygt 100 timmar efter två år. 1991 växte skärmflygningen i Sverige och jag tog licens även för det. 1993 utbildade jag mig till instruktör och sedan dess har jag kört kurser i Åre. Och det har gått av bara farten - tiden går snabbt när man har roligt! Att vara instruktör och driva företag i Åre har varit, och är, ett ytterst stimulerande jobb - och en stor utmaning. Arbetet har mer eller mindre blivit en livsstil för mig. Under högsäsong jobbar vi huvudsakligen med veckokurser, vilket kräver stort engagemang och många timmars arbete.

**SKYSPORT GRUNDADES 1987** av Folke Wikberg. Fyra år senare köpte min bror Andreas och jag företaget. Första tretton åren hade vi företaget på hemgården vid Frönäset i östra delen av Åre. 2004 flyttade vi till den gamla bondgården som låg granne med landningsplatsen Draklanda. Samtidigt valde min bror att sadla om och satsa på en annan karriär - ett stort tomrum uppstod då. Men det fanns många andra duktiga piloter i Åre och jag tror att de flesta assisterat Skysport genom åren genom att jobba antingen som instruktörer eller hjälpt till på annat sätt. Många har också blivit tandempiloter. 2010 började planeringen av nya lokaler för Skysport och 2013 var det byggstart. I juli 2014 flyttade vi in i nya lokaler och numera huserar vi i moderna lokaler i Lake Lodge med både lager, butik och boende på samma ställe.

**DEN EGNA FLYGNINGEN DÅ?** I början av min karriär var jag väldigt fokuserad på tävlingar. Men det var något jag släppte redan efter några år. Jag märkte tidigt att det var svårt att kombinera familjeliv och företagande med den mängd träning som krävdes för att bli duktig tävlingspilot. Att lära mig flyga optimalt och snyggt i olika förhållanden och situationer har sedan dess varit min utmaning. Och att försöka lära mig något nytt i varje flyg. Det kan vara att testa glidtal, en ny sittposition, en ingång eller urgång på en spiral, wingovers, pricklandning osv. Det viktiga för mig är att ha ett mål med varje flyg. Distans är också kul - dock tycker jag oftast att ett par tre timmar i luften kan räcka. I Åre har jag flugit som längst 65 km, utomlands strax över 100 km.



**NAMN:** Lars Hedström  
**BOR:** Åre  
**ÅLDER:** 45  
**LICENSNUMMER:** 18  
**FAMILJ:** Sambo och vuxen dotter  
**YRKE:** Instruktör/Tandempilot/  
 Företagare/Entreprenör  
**FLYGIT SEDAN:** 1988  
**FLYGTIMMAR:** 1250

Produktutvecklingen inom Hike & Fly tycker jag är häftigt! Att vandra upp på ett berg där få andra piloter flyger - det är ju ändå själva ursprunget med skärmflyg! Och egentligen är ju bara cirkeln slutet - det var ju så sporten började.

**FLYGNINGEN I ÅRE** präglas av det pyramidliknande berget Åreskutan, 1420 möh. När inlandsisen drog sig undan för cirka 10.000 år sedan formades den skandinaviska fjällkedjan och bara slumpen gjorde att Åreskutan fick sitt unika utseende. Vi kan starta på samtliga vindriktningar - endast vindstyrkan sätter begränsningen. I Åre flygs det mycket - året runt. Tack vare att Åre växt som turistort, med skidåkning som största aktivitet, finns både Gondolbana och Kabinbana, som tar oss upp snabbt. På Åreskutan finns 10 olika startplatser för olika vindriktningar. När liftarna är stängda under vissa delar av året, samt på morgon och kväll, kommer vi upp med minibuss. Hummeln på 900 möh är lättillgänglig och därför viktig för att vi ska kunna bedriva utbildning på ett effektivt sätt. Sommartid flygs det från tidig morgon till sen kväll.

**FÖR ATT FÅ OMVÄXLING** till flygningen har jag flera andra hobbies, som alla passar bra att utöva när inte flygvädret är bra. De viktigaste är skidåkning och löpning. Att hålla sig i form är viktigt - inte minst för att orka med de ibland väldigt långa arbetsdagarna på Skysport. Musik är också ett stort intresse. Jag började spela piano som sjuåring och har tagit det vidare steg för steg sedan dess. När jag hör en bra låt på radion sätter jag mig ofta vid flygeln på kvällen och tar ut tonarten och ackorden. Och jag har en liten hemlig dröm och det är att skriva en låt som blir en stor hit. Men sjunga - det måste någon annan göra.



# PÅLS SIV-SKOLA DEL 2 SPIRAL

**Nästan alla dödsolyckor inom skärmflyg involverar någon form av spiral. Allvarliga olyckor börjar oftast med inslag. Men det är inte inslaget som är farligast. Det är det som händer efter inslaget som gör ont – spiralen ner i marken.**

**Först och främst – SIV-övningar gör man med instruktör, över vatten, med flytväst, radio och båt. Men när man kan spiral är det ett riktigt bra och roligt verktyg för att komma ner snabbt.**

Spiral är när man svänger så kraftigt att skärmens front pekar neråt och piloten slungas utåt med markant ökat G-kraft. Sjunkhastigheten varierar mellan olika skärmar och hur kraftigt man svänger men ligger normalt mellan 10-20m/s.

Spiral kan man hamna i på olika sätt. Oftast genom att piloten aktivt vill gå in i spiral, men även efter stora inslag eller kravatter. Hanterar man dessa korrekt undviker man ofrivilliga spiraler. Att göra en spiral är enkelt. Det är att komma ur den som ibland kan vara en utmaning, vilket jag ska fokusera på i den här artikeln.

**ATT GÖRA EN SPIRAL.** Att komma in i en spiral är ganska enkelt. Men det är långt ifrån alla som klarar det. Främst handlar det om att våga och du ska inte tvinga dig själv att göra spiraler. Tycker du att det är läskigt kan du börja med att göra branta 360 tills du börjar vänja dig.

För att komma in i spiral måste man ha fart. Speedbar är inte nödvändigt, men bromsarna måste vara helt uppsläppta. Börjar man med för låg fart blir det bara en platt sväng. Fortsätter man då att dra mera broms så riskerar du att spinna skärmen. Gör så här istället:

- Släpp upp bromsarna så att skärmen flyger i trimfart.
- Viktstyr kraftigt åt det håll du vill svänga.
- Precis innan kroppen har nått max lutning fortsätter du rörelsen med att dra broms åt samma håll som du lutar. Dra ganska snabbt ner handtaget till karbinen och öka lugnt bromstrycket mer om det behövs.
- Från och med nu måste du använda bromshandtagen försiktigt. Efter 180-360 graders sväng märker du om det behövs mer eller mindre broms för att gå in i spiralen.
- När skärmens framkant börjar peka neråt mer än 45 grader i förhållanden till horisonten ligger du i spiral. I det läget är det viktigt att du sätter dig mer neutralt i selen och även har visst bromstryck på skärmen utsida. I en etablerad spiral har du alltså broms på bägge sidor.
- Börjar skärmen att gå ur svängen när du lägger på ytterbroms så ska du låta den göra det och istället börja om. Det kan eventuellt gå att släppa upp ytterbromsen och få in skärmen i spiral igen men det är svårt. Hur mycket ytterbroms man ska ha beror på hur stark spiralen är. Ju starkare spiral, ju mer ytterbroms ska du ha för att lättare kunna komma ur spiralen.

**ATT KOMMA UR EN SPIRAL.** Många beskriver på ett felaktigt sätt hur man går ur en spiral och det gäller även många instruktörer. Förmodligen beror det på att man lärt sig manövern för länge sedan utan att analysera vad som egentligen händer under utgången från en spiral. Därför ger många rådet att man ska släppa upp innerbromsen sakta och eventuellt även lägga på lite ytterbroms. Men det fungerar bara på branta 360 och inte på riktiga spiraler. För släpper man upp bromsarna helt och sedan drar för mycket ytterbroms hamnar man i looping eller tumble om man har en lite vassare skärms. Så gör inte det.

Så här brukar jag förklara vad som händer och för tydlighetens skull får man föreställa sig en extrem spiral med fronten rakt ner och piloten i kraftig yttersväng. Vad händer om man i det läget släpper upp bromsarna och låter skärmen ta fart? Jo, skärmen är på väg rakt ner mot marken och vill flyga lika fort som piloten faller neråt.

Vi befinner oss då i en stabil spiral som inte går ur av sig själv. Många kallar det för en låst spiral (locked in spiral) men det håller inte jag med om. För det går att komma ur den även om det tar lite tid. Lösningen är att dra bägge bromsarna och sänka skärmens fart tills den flyger långsammare än piloten faller. Då kommer piloten till slut att pendla in under skärmen och återfå kontrollen.

## SÅ HÄR GÅR DU UR EN SPIRAL:

- Dra ner BÅDA bromsar för att sänka farten på skärmen. Ha tålmod.
- Är spiralen riktigt brant kan du dra lite mer på utsidan än på insidan, men bara lite mer. Det handlar om tålmod och att sänka den totala farten på skärmen. Utgången kommer att ta 2-3 varv, så ta det lugn.
- Så fort spiralen börjar avta och gå över i en brant 360 måste du släppa upp ytterbromsen nästan helt, men gör det långsamt. Annars kommer det att bli en kraftig pendling i utgången. Så du vill helst komma ur spiralen medan du fortfarande svänger.
- När skärmen är på väg ut ur den branta svängen ökar du trycket lite på innerbromsen igen och viktstyr för att hålla kvar skärmen i en lång sväng. På så sätt blöder energin ut ur skärmen långsamt.
- Gör man en perfekt utgång kan man hamna i sina egna vingspetsrotorer i sista varvet och då förlorar man inte någon höjd alls. Men det kan rycka till lite i skärmen och man kan få ett litet inslag. Fast det brukar poppa ut lika snabbt som det kom in.
- Om skärmen ändå börjar stiga brant och pitcha bakåt i utgången ska du inte bromsa utan vänta tills skärmen dyker ner igen. Då bromsar du emot så att inte fronten slår in och skärmen hamnar över huvudet.
- Räkna med att det tar flera varv för att komma snyggt ur en spiral.

## RISKER VID SPIRALER & HUR DE HANTERAS.

**Spinn:** På säkerhetskurser ser man piloter som vill för mycket. Att spinna skärmen i ingången är ovanligt men det händer. Det beror på att man har för låg fart och bromsar för snabb och för mycket eller försöker svänga kraftigt när skärmen hänger bakom piloten.

**Blackout:** Den ökade G-kraften som piloten utsätts för under rotationen gör att hjärtat inte orkar pumpa blod hela vägen upp till hjärnan vilket kan leda till en blackout. Först drabbas man av tunnelsyn och sedan blir det svart. Men då har man fortfarande lite tid på sig innan man svimmar. Men gå ur spiralen redan långt innan det svartnar. Skärmar med hög prestanda och långa linor (även tandem) ger mest belastning till skillnad från nybörjarskärmar, miniglidare och akroskärmar.

**Stabil spiral:** När skärmen fortsätter att ligga kvar i spiral trots försök att gå ur den så måste du agera aktivt genom att bromsa lugnt men kraftigt med bägge bromsarna. När skärmens fart minskar kommer du att pendla in under den och kan häva spiralen. Ha tålmod. Räcker det inte kan du dra lite mer i ytterbromsen.

**Inslag vid utgången:** Man kan få inslag på två sätt. Antingen genom att ta ut all energin i en lång sväng och flyga in i sina egna vingspetsrotorer. Eller så går man ur lite för snabbt så att skärmen klättrar och glömmar att dämpa dykningen efteråt. Flyg aktivt så brukar det inte vara några problem.

Text och foto: Pål Hammar Rognøy

**base**  
Reach for the clouds

CCB	EN/LTF-B
technology	certified
weight	mini-ribs/cells
5.4kg*	80/46/90

www.flybgd.com  
skysport.se



**BGD**  
BRUCE GOLDSMITH DESIGN

Om man spiralar med helt uppsläppta bromsar kommer skärmen att ligga kvar i stabil spiral. Anledningen är att den obromsade skärmen flyger neråt lika snabbt som piloten faller. Men om man drar i bägge bromsarna som på bilden kommer skärmen att bromsas upp och piloten kommer att pendla in mer under skärmen så att spiralen mattas av.





# LOWSAVES

(eller konsten att inte landa när man inte vill)

**En av mina starka sidor är att jag aldrig ger upp. Det gäller det mesta i livet och har betytt mycket för hur väl jag lyckas med saker jag bestämmer mig för. Inom skärmflygningen har den egenskapen inneburit att jag flugit bättre och längre än jag ofta trott varit möjligt och där har lowsaves spelat en stor roll både på tävling och XC. Jag har tagit mig upp från situationer där många andra hade landat frivilligt eller ofrivilligt vilket har gjort att flygen har blivit både längre, bättre och ännu roligare eftersom det finns få saker som känns bättre än att lyckas att komma upp igen efter att varit riktigt lågt och nära att landa.**

Vad menar jag då med lowsaves och varför är det så viktigt? En del säger att de gjorde en lowsave när de var 300 meter över marken. Det är inte riktigt det jag menar. Många gånger kan man komma

upp från så lågt som 15 meter över marken eller som tävlingspiloten Magnus Eriksson sade till mig i Colombia i vintras "Jag bombade men kom upp igen" efter att varit mindre än 10 meter från backen med benen ute när han flög in i en blåsa som precis släppte och plockade upp honom i molnbas igen. Dock efter en massa slit och tålmod. För det är ofta en tuff match att gå både i tålmod och med nerverna eftersom man samtidigt som man fightas med blåsan så måste man hela tiden också ha koll på möjlighet att landa säkert ifall man ramlar ur blåsan. Alltid säkerheten först såklart.

## Hur gör man?

Man måste vara jäkligt enveten, ha grymt tålmod och bra koll på sin skärm. Och ibland ha riktigt starka nerver. När man kommer lågt är blåsorna ofta mycket små i omkrets och hårda, men ibland släpper de i lite större sjok och är svaga till en början för att efter hand bli starkare längre upp. Generellt behöver man dock kurva väldigt tajt för att lyckas plocka en blåsa på så låg höjd och det kan kännas obehagligt i början. Många gånger får man kurva så tajt att det känns som man nästan ligger i en spiral, fast det går uppåt istället för ner.

Förutom att kurva tajt krävs det tålmod. Många gånger rejält mycket eftersom det oftast inte går att centrera blåsor så lågt, de är helt enkelt för små. Det blir mer att flyga in och ut i lyftet till en början för att sakta plocka höjdmeter, vilket kan kännas som en evighet. Men det gäller att bara fortsätta kämpa, ofta kan man behöva slita i 10-15 minuter och enbart vinna 150 höjdmeter och det kanske känns

hopplöst. Men fortsatt jobba med termiken även om du bara nollar en stund, du är fortfarande i stigande luft så länge du inte sjunker med mer än 1 meter per sekund. Blåser det så driftna med termiken så länge du stiger, kanske driftna du över en trigger typ en kraftledning, mast, klippvägg, skogkant eller annat som skickar på mer termik och hjälper till.

Ofta samlar termiken ihop sig, expanderar med höjden och rätt vad det är belönas man med en skön resa upp i molnbas och flyger vidare med ett brett leende.

När du hittar en svag blåsa blir det dock lite annorlunda. Flyg med hög fart tills du hittar blåsan, sedan saktar du ner skärmen och gör så flacka svängar som möjligt. Ett bra sätt är att viktstyra åt motsatt sida som du kurvar åt, genom att göra det håller du skärmen i en flack sväng och kurvar ekonomiskt. Om du flyger med pod så böj in benen under selen för att minska farten ytterligare och hålla bankningen minimal. Flyger du med vatten som ballast så dumpar du det nu för att klättra maximalt i det stig som finns.

## Örnkoll

De som oftast lyckas med lowsaves är de som har örnkoll på vad som händer runt omkring. Om man ständigt tar in information om tecken på lyft i närområdet som t ex fåglar, andra skärmar, mörka fält på sjöar eller sädesfält, rökformationer, traktorer som plöjer, skuggkanter från moln, tåg som passerar eller andra saker som indikerar termiksläpp eller triggers så har man mycket större chans att lyckas att komma upp igen. Det är en träningssak men faktiskt ganska lätt att träna på om man är medveten om det och sedan väljer att bli bättre på det varje gång man flyger. Det blir lite som en interaktiv karta i huvudet där man hela tiden, även när man är högt, lägger till information som man kan ha nytta av under flyget. Ju lägre man kommer ju mer nytta har man av denna information.

## Speeda!

Ett vanligt misstag jag ser piloter göra är att flyga med för mycket broms, speciellt när de börjar komma lågt. Detta gör att du har låg fart och lite energi i skärmen.

Låg fart gör att du söker av ett mindre område samtidigt som det gör att skärmen vill pitcha bak ifall du flyger in i en blåsa. I bästa fall trillar man ur blåsan, i värsta fall stallar man skärmen och trillar ner. Flyg med mycket fart så har du också mycket energi som du kan utnyttja. Flyger man in i en blåsa med hög fart så skär man in fint i den utan att skärmen pitchar bakåt samtidigt som man kan utnyttja rörelseenergin till att vinna några höjdmeter när man börjar kurva. Det är dessutom lättare att banka upp skärmen för att kunna kurva tajt. Flyger man långsamt med mycket broms så funkar det dåligt eller inte alls.

Ibland ser man klart var termiken är genom att t.ex. fåglar eller andra piloter ligger och kurvar lågt. Då är det fullspeed som gäller fram tills man kommer in i lyftet och varion börjar pipa. Sedan använder man energin till att banka upp skärmen direkt och försöka centrera så fort det går. Om man väljer att ligga på trimfart blir det ofta att man inte når fram alls eller att man fastnar i nedsvepet som omsluter blåsan och man får en snabb färd ner till marken. Flyg alltså med bra fart i skärmen hela tiden och ser du var lyftet är så är det fullspeed som gäller in i blåsan.

## Mental inställning och visualisering

Är man inte mentalt inställd på att det ofta är ruffigt och turbulent med termik så är det lätt att bli rädd och tappa sugen när det smäller på. Speciellt om man är lågt och får lite inslag när skärmen lever runt. Då väljer många att landa så fort som möjligt istället för att bita i.

Om man däremot bestämmer sig innan vilken mental inställning man skall ha och vad man förväntar sig av flyget samt hur man skall



## Pedro Bernardo: Task 4

Här ligger jag svinlågt på platån där vi inte fick landa, mitt ute i ingenstans. Men med mycket tur och lite skicklighet lyckades jag leta rätt på en blåsa som kunde hjälpa mig därifrån.





Här kommer räddningen. Den varma asfalten bildar blåsan som triggas av trädriddan.

agera, så är man betydligt bättre förberedd att hantera det som sker. Genom att visualisera för sitt inre hur man flyger in i termiken, att det kan vara stökigt och att man får jobba ordentligt med skärmen för att hålla den ovanför huvudet så vänjer man hjärnan vid att hantera situationen. Den lär sig helt enkelt nästan lika bra av att visualisera (eller fantisera) om en händelse som om du hade upplevt den i verkligheten, under förutsättning att du är i ett avslappat tillstånd när du gör övningen. Testa själv innan nästa flyg genom att träna mentalt dagen innan i lugn och ro samt en stund innan du startar och se hur det funkar för dig. För mig funkar det riktigt bra och jag ser det som en naturlig del i min flygning.

### Säkerheten först

Allt som står här gäller givetvis om du dels är en erfaren pilot som är van vid att flyga termik samt att du alltid befinner dig på en plats där du kan landa säkert ifall du inte lyckas få tag i blåsan. Det är aldrig någonsin värt att ta minsta extra risk för att komma upp om den kan innebära att du skadar dig.

För egen del har jag en filosofi och mål om att flyga tills jag blir för gammal för att orka starta, jag vill njuta av denna passion hela livet och då kan man inte ta stora risker i sin flygning.

Men om man vet vad man gör, håller marginalerna på rätt sida och flyger målmedvetet och med rätt inställning så går det att göra många av xc-flygen betydligt bättre genom att rädda upp sig från låg höjd. Det är något jag rekommenderar alla xc-piloter att träna mer på.

### Seeing is believeing

Bäst är att se det med egna ögon och studera hur andra gör, framförallt hur man kan använda lite olika tekniker beroende på omständigheterna. Här är några länkar till exempel på fina lowsaves:

• Armin Harich på plattlandet i Tyskland: [vimeo.com/136869368](https://vimeo.com/136869368)

• En av mina lowsaves under NM i Pedro Bernardo: [vimeo.com/106844510](https://vimeo.com/106844510) (varning för stötande ljud)

### Vinschpremiär i Halland

Om du är sugen på att flyga riktigt fin plattlandsflygning och samtidigt träna på lowsaves så kör vi igång vinschning på flera ställen i Halland nu under våren. Vi kommer främst hålla oss runt Varberg ner mot Falkenberg där vi har i princip fritt luftrum (FL95) hela vägen in till Lamnhult som ligger 13 mil rakt österut, perfekt för västlig vind. Flyger vi på vind från SSV och startar i Falkenberg så kan vi flyga över 200 km utan att behöva oroa oss för luftrum, via Älleberg och Vättern. Så det ökar möjligheterna att öva lowsaves på västkusten.

Text och foto: Fredrik Ahl



NAMN: Fredrik Ahl  
FLUGIT SEDAN: 1999  
Skärmflygsinstruktör/  
Tävlingstränare/Aktiv XC/  
Tävlingspilot/2:a i SDL 2015  
MÅL 2016: 250 km i Sverige  
VIDEOKANAL: [vimeo.com/fredrikpilot](https://vimeo.com/fredrikpilot)



## Paramotorfest i Svanstein



Återigen samlas PM-piloter från hela Europa uppe i Svanstein som ligger tio mil norr om Haparanda. Att så många väljer att åka ända upp till nordligaste Sverige kan bara tyda på en enda sak – bra flygning!

Ett sextiotal piloter från nio nationer är anmälda varav fem är kvinnor. Nirvana är på plats liksom återförsäljare för Nirvana, MacPara, Apco och Dudek. Målsättningen är att ha en riktigt trevlig helg och enligt Patrik Heikkilä, som är med och organiserar träffen, ser väderprognosen oerhört lovande ut.

Hypoxias pressläggning sker samtidigt som eventet, så Patrik hann inte få ihop något reportage till det här numret men lovar att skriva i fjärde numret inför nästa års Svansteinträff.

Text: Lars M Falkenström Foto: Frida Brännlund



# VÄLKOMMEN TILL SKANDINAVIENS STÖRSTA E-STORE

Handla enkelt tryggt och bekvämt i  
vår E-store dygnet runt årets alla dagar.  
Ett axplock från våra produkter.  
Mer hittar du på [skyadventures.se](http://skyadventures.se).



## SKÄRMAR/GIN FRIFLYG

Yeti-4, EN-A, 28 000:-  
 Atlas X-Alps, EN-B, 29 600:-  
 Carerra+, EN-B, 32 900:-  
 GTO 2, EN-D, 35 000:-

## GIN/PM SKÄRMAR

Pegasus, EN-A, 26 900:-  
 Vantage, LTF, 27 000:-  
 Falcon, DGAC, 28 000:-

## SKÄRMAR/NOVA FRIFLYG

Prion 3, EN-A, 24 500:-  
 Ion 4, EN-B, 26 500:-  
 Mentor 4, EN-B, 28 200:-  
 Triton 2, EN-C, 32 500:-

## SELAR

Gin Yeti Convertible, 4 550:-  
 Gingo 3, 5 900:-  
 Gin Verso 8 550:-  
 Genie X-alps, 11 900:-  
 Genie 2 Lite, 11 900:-  
 Genie Race, 17 000:-  
 Nova Montis, 1 900:-  
 Nova Altus, 6 200:-  
 Nova Somnium, 9 900:-

## NÖDSKÄRMAR

Beamer 3, 8 100:-  
 Beamer 3 Light, 9 900:-  
 Gin One-G, 4 600:-  
 Gin Yeti Cross, 5 200:-  
 Gin Yeti, 4 800:-

## PARAMOTOR

B-free 1.3, 48 900:-  
 B-free 1.9 Lite, 49 900:-  
 B-free 2.5 EVO, 54 900:-

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

Besök gärna vår butik mitt i flygningen  
i Kåseberga på en kaffe och smacks flyg.  
Öppet vardagar 9-14, året runt



adventures

Mer hittar du på [skyadventures.se](http://skyadventures.se).