



HYPOXIA

SKÄRMTRYCKET #2:2003





VIBE
New DHV 1-2*



heard the rumours? get the facts!

www.flyozone.com

Sky Teknik

<http://fly.to/skyteknik> skyteknik@telia.com
tel 0510/540249 Mobil: 0707672140

* S & MS Pending

Skribenter i detta nummer:

Mark Presson, Pernilla Hammar, Ola Gustafson, Åsa Karyd, Putte Pettersson, Joakim Lax, Åsa Karyd, Lena Alfredsson, Linda & Angelica

Redaktion:

Lena Alfredsson (skärmflyg)
Tove Andersson, chefredaktör (skärmflyg)
Johan Bergström (hängflyg)
Ola Gustafson (skärmflyg)
Joakim Lax (hängflyg)
Katarina Åkerman (skärmflyg)

Grafisk form:

Andreas Karperyd

Ansvarig utgivare:

Tove Andersson

Redaktionellt material:

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till Johan Bergström:
Johan.Bergstrom@mydata.se

Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till:
tove.andersson@aventis.com

Prenumeration för icke-medlemmar:

120:-/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4.
Ange namn och adress på blanketten.

Annonser:

Bokningsansvarig: Katarina Åkerman
katarina.akerman.fulford@nacka.se
tfn: 08-717 00 94
Gamla skolvägen 34
133 35 Saltsjöbaden
Instruktioner om formatet ges på:
www.paragliding.se/skarmtrycket
Annonsmaterial skickas till:
andreas@freq.se

Frågor:

Om du har frågor av administrativ karaktär, t ex att du inte får din tidning, så ska du INTE ställa den till redaktionen. Kontakta istället Skärmflygförbundets kansli via e-post, telefon eller fax.

**Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Svenska Hängflygförbundet, SHF**

Box 750
521 22 FALKÖPING
Internet: <http://www.paragliding.se>
<http://www.hangflyg.org>

Telefon: 0515-371 55

Alla vardagar 12.00-15.00

Fax: 0515-372 74

Postgiro: 414 08 58-4

Flygsportförbundet: 0515-371 55

Hypoxia, Skärmtrycket: ISSN 1651-6052

Omslagsbild (Australian Open -03) och

några av de andra bilderna: Andreas Karperyd





Ledare

Nu när du håller detta nummer i din hand har våren börjat spira och därmed är den svenska flygsäsongen igång. Tävlingar och upplevelser av fantastiska flyg ligger framför oss. Förväntan och förhoppningar när man styr kosan mot fältet/berget är liksom själva flyget en del av denna gudabenådade sport. Jag tror och vet att fastnar man för det här med friflyg så är det ett intresse för livet. Även om man vissa perioder har ett uppehåll så hägrar alltid en nystart längre fram. Upplevelsen av att färdas i lufthavet sätter verkligen djupa spår. Nu tackar jag för mig som delredaktör för Hypoxia/Skärmtrycket och önskar er alla många, många härliga och säkra flyg i framtiden. / Joakim Lax



På bilden ser du Micke Jarås och Erik Rhenfelt, sekunden innan de landar.

kantega



new | DHV 1-2

summit2



new | DHV 2



UP

feel free - fly UP.

www.up-europe.com

Nytt om ansvarsförsäkringen för skärmflygare

Den 1 mars 2003 bytte Skärmflygförbundet försäkringsbolag för ansvarsförsäkringen; från Trygg-Hansa till Länsförsäkringar. Försäkringen har samma giltighet som den tidigare; försäkringen gäller i hela världen undantaget i USA.

Information från Ålleberg

Under pingsthelgen 7-9 juni hålls en stor träff för entusiaster inom modellflyg. Segelflygmodeller med spännvidd på upp till 7 meter kommer att flygas. Med anledning av detta kan trängsel i luftrummet ovan Ålleberg förekomma. Man kommer i huvudsak att använda startbanan men även viss hangflygning kan förekomma om vädret tillåter. Alla är välkomna att flyga eller titta på evenemanget, men Tidaholms MFK, som anordnar träffen, hoppas på förståelse eftersom många segelflygmodeller kommer att finnas i luften.

Ny adress och nytt lösenord till termikprognoserna

Adressen till SMHI segelflygprognoser är numera produkter.smhi.se/sparv/klsoar/index.htm

Användarid är: klsoar och lösenordet är: vigen03.

Hängflyg-tävlingar 2003

Dags att vakna och börja anmäla sig till tävlingarna för 2003. Mer information hittar du på hemsidan www.hangflyg.org/tavlingar2003/sida1.html
Bra träning inför säsongen hittar du på www.danb.dircon.co.uk/hg/hg_popup.htm
Kan någon slå 108 minuter?

Skärmflyg & miljö - vilken relation har de två?

De flesta svarar att skärmflyg är en riktig natursport: vi utnyttjar ren solenergi och är miljömedvetna eftersom vi observerar naturen oavbrutet. Helt rätt! Skärmflyg ger generellt en positiv image vad miljön beträffar, och effekterna på omgivningen är oftast små och lokala. Miljödiskussionen i samhället blir dock livligare och miljöproblemrelaterade begränsningar har börjat påverka andra flygsporter. SSFF har fattat ett beslut att vara proaktiv. Under våren 2003 gör jag en utredning om skärmflygets starka sidor, som sedan kan användas i positiv marknadsföring. Jag kartlägger också möjliga problemområden samt vilka förebyggande åtgärder som kan vidtas. Utredning omfattar även till viss del paramotorverksamheten. Under arbetet kommer jag att kontakta klubbar såväl som enstaka piloter. Om du har frågor, synpunkter eller erfarenheter runt miljöfrågor, är du välkommen att kontakta mig på riikka.vilkuna@swipnet.se eller 08-6442935.

Rikka Vilku, SSFF:s miljöansvarige



Tjejer flyger

Flygsportförbundet ordnar flyghelg för kvinnliga piloter och intresserade på Dala Airport, Borlänge den 5-7 september. Alla kvinnliga piloter och intresserade inbjuds att träffas och prova på varandras flygsporter under en helg. Dessutom kommer ett antal mycket intressanta kvinnor med flyganknytning att föreläsa. Inbjudan kommer att gå ut till samtliga klubbar och till våra nordiska grannländer. Evenemanget

har alla förutsättningar att få ett stort gensvar och uppmärksamhetsvärde. Så sprid redan idag informationen om evenemanget till alla kvinnliga flygintresserade du känner.

Maria Mannerstråle

Torkel Bergqvist

Torsdagen den 24 april förolyckades Torkel Bergqvist i en arbetsrelaterad olycka på sin arbetsplats. Torkel var en pionjär inom svenskt skärmflyg och var en av de allra första att flyga distans i Sverige. Han var ute och tävlade mycket under första hälften av 90-talet, både nationellt och internationellt och har deltagit i VM, SM/RM, Norges Cup och Svenska Cupen. På meritlistan finns segrar både i RM och Svenska distansligan. Han har också än idag två gällande svenska rekord: i absolut höjd (2674 m) och i höjdvinst (2301 m). Inom Cirrus och svenskt skärmflyg är vi många som haft förmånen att lära känna Torkel. För många var han



en fin kamrat, för andra instruktör eller erfaren pilotkollega. Han var en generös, rolig person som gärna delade med sig av sina erfarenheter. Men också en lite tystlåten, underfundig och klurig person som på ett stillsamt sätt ofta valde att gå – och i synnerhet flyga – sina egna vägar. Självklart var det Torkel som under juniolympen i Gesunda klev upp tidigt i ottan, innan övriga vaknat, gick upp till toppen och startade innan liften kom igång, tog dagens enda blåsa och flög iväg bortanför Vansbro. Än idag är det så vitt vi vet längsta distansflyget från

Gesunda. Historierna om vad Torkel gjort är många.

Våra tankar går nu i första hand till Torkels familj och anhöriga. Det är svårt att hitta ord att uttrycka sorgen och saknaden. Men tack Torkel. Tack för alla råd, för all inspiration och glädje du bjudit oss på genom åren.

Mats Lindberg och Martin Agfors



Större och tuffare Ekstremsportveko 2003

Drop från helikopter i akrotävlingen, pricklandning på flotte för de inte fullt så våghalsiga och prispengar för längsta distans under veckan. Det är lite av vad som Ekstremsportveko i Voss lockar skärmflygpiloter med sista veckan i juni.

För sjätte året i rad samlas adrenalinstinna idrottsutövare och mängder av wannabes för att tävla i BASE, fallskärm, kajak, rafting, klättring, mountainbike och årets nyhet - multichallenge "för folk flest". Det är en actionfylld vecka som väntar den som kommer till Voss i slutet av juni.

Skärmflygpiloter erbjuds en mängd olika stimuli. Den som lyckas ta hem den längsta distansen under veckan vinner fina prispengar. Akrotävlingen Vertigo Voss har hottats upp med helikopterdrop som startmetod för dem som vill. Och det vill enligt rykten de flesta. Arrangörerna lockar med att stora namn som Rob Whittall och bröderna Rodriguez som vanligt ska finnas på plats. Vertigo Voss är också för första gången en deltävling i Acro World Tour 2003. Det blir säkerhets- och akrokurs, pricklandning på flotte och paramotorerna kommer att surra över Voss. Dessutom avhålls

Årets femte Norge Cup helgen före själva Ekstremsportveko. För de som kommer redan på fredagen den 20 juni så blir det stor fest när ex-landslagspiloterna Pål Rognøy och Pernilla Hammar återupprättar norsk-svenska unionen genom att gifta sig.

Veckan är späckad av konserter med olika medlemmar av Norges musikerelit. Det visas film från de olika aktiviteterna varje dag på festområdet och alla som älskar att filma och redigera kan vara med och tävla om bästa videoproduktion under veckan. De flesta deltagarna bor i tält eller husbil/husvagn i området runt flygplatsen Bømøen.

Ekstremsportveko löper från 22 till 29 juni. Norges Cup deltävling 5 avgörs 21-22 juni. För mer information om veckan - www.ekstremsportveko.no

Pernilla Hammar

Inte bara coca-cola light reklam

Regerande världsmästaren Louise Crandals bok "At flyve med fugle" finns nu ute i de danska bokhandlarna. I ett år har hon suttit och skrivit ihop historien om vägen till VM- och Världscupsegrar och äntligen kan vi ta del av vad som har rört sig i huvudet på en av världens mest imponerande piloter.

Här finns historier om flygning i allt från platta Danmark till de vildaste bergen världen har att erbjuda. Vi får följa med när hon slår det kvinnliga världsrekordet i det nordbrasilianska busklandskapet. När hon landar bland barn, höns och hängbuksvin i en by som inte finns på någon karta. Vi

får följa med på sponsorjakt och arbetet med att vrida hobbyn till att bli ett heltidsjobb. "At flyve med fugle" är Louises berättelse om drömmen, fascinationen, rädslan och äventyret. "I luften er vi ikke bundet til to dimensioner. Vi kan udnytte al den plads vi næsten har glemt findes. Vi bevæger os i et element hvor naturkræfterne er suveræne og magtforholdet på forhånd defineret. Vi kan flyve over bjerge det ellers ville tage dage at forcere, og se steder vi ellers aldrig ville se. Vi kan føle os som fugle." Och ja - för alla som undrar - det är Louise som SAT:ar i reklamfilmen för coca-cola light.



Om Louise Crandal:

Född 1970 i Langholt norr om Ålborg. Bor i Köpenhamn där hon just nu håller på att slutföra sina studier till journalist. Började flyga 1992, började tävla 1995. Blev världsmästare 2001 och satte samma år världsrekord för kvinnor med 215 kilometer.

Pernilla Hammar

Flygsportförbundets kurser

PR/Infokurs

Kurs riktad till klubbar med intresse för marknadsföring. Utbildningens syfte är att ge grunden till hur man för ut klubben budskap och visar på olika sätt att marknadsföra klubbens verksamhet. Du har även möjlighet att påverka innehållet i kursen nu innan programmet är fastlåst. Hör av dig till Jonny på kansliet, info@airsport.se och tala om vad du vill ha med.

Kurs för landslagsledare och coacher

14-16 nov. på Bosön, Stockholm. Kursen syftar till att ge gamla och nya ledare en utbildning som ger förutsättningar för att göra ett effektivt och bra arbete, såväl till nytta för landslagets tävlande som för egen del.

Förbundskonferens

14-16 nov. på Bosön, Stockholm. Samtliga grenförbunds styrelser bjuds in till årets "Förbundskonferens" som har temat Ledarskap. I samband med konferensen så bereds alla grenförbund att hålla eget styrelsemöte lördag eftermiddag. Kurs för kvinnliga internationella delegater. I samband med FAI:s General Conference i Krakow, Polen. Kursen är en fortsättningskurs för förra årets kurs i London och riktar sig främst till de delegater som

deltog där. Tillsammans med en mentor kommer delegaterna att lotsas runt på General Conference och lära sig "spelet" på plan såväl som bakom kulisserna.

Web-shop

FSF kommer att öppna en web-shop där det skall gå att beställa sjysta kläder till bra priser.

Håll utkik på FSF:s hemsida, www.airsport.se framöver.

Från KSAK till FSF

Årets flygsportstämman var på sett och vis historisk ur flygsportperspektiv. KSAK hade dagen innan på sin förbundsstämma röstat igenom att den internationella representationen i FAI ska överlåtas till FSF. FSF:s stämman antog stadgeändringen och en därigenom så kommer FSF från och med FAI:s General Conference i Krakow i oktober att vara National Airsport Controller (NAC) för Sverige. Det innebär det att alla som kommer att behöva FAI Sporting License för att tävla internationellt nu kommer att få den genom SSFF:s kansli istället för genom KSAK. Rent ideologiskt så har nu äntligen Sveriges internationella flygsportrepresentation hamnat där den hör hemma, det vill säga hos den organisation som representerar alla flygsporterna.

Flormanstipendiet till skärmflygare

Flormanfondens stipendium för årets bästa kvinnliga flygprestation 2003 tilldelades Tove Andersson och Lena Alfredsson. De får tillsammans dela på 10 000 kronor. Tyvärr kunde varken Tove eller Lena närvara för att ta emot stipendiet. Tove låg på sjukhus och Lena var i Japan och tävlade.

FSF:s hederspris till skärmflyg

Hederspriset till skärmflyg, som utdelas till årets bästa tävlingsarrangör, tilldelades Cirrus Skärmflygklubb. Ordförande Peter Mannerstråle tog emot priset, en tung gedigen bronspokal i form av en örn, för Cirrus räkning.



Akro- och säkerhetskurser i Stockholm

Nu behöver du varken åka till Norge, Turkiet eller någon annan avlägsen plats för att bli en säkrare pilot eller gå en akro-kurs. Med hjälp av båt uppnås en releasehöjd på 700-800 meter och man har sedan gott om tid att utföra fullstallar, wing overs, SAT:ar och allt vad det kan vara. Säkerhetskursen är ett grundkrav för att få gå akro-kursen.

Hittills har en säkerhetskurs genomförts, men fler kurser är på väg. Kontakta Stockholms Skärmflygskola, som sedan tidigare också anordnar säkerhetskurser i Turkiet, för mer information.

Dålig skärmflygrepresentation

Som SSFF:s representant i FSF:s styrelse så var det tråkigt att se att endast Cirrus Skärmflygklubb och Ällebergs Skärmflygklubb

ÄVENTYRS-CENTER

Butik Resor Kurser

Nova
Airwave
Gin
Windtech
UP
Apco
Kites
Paramotor

Tel. 031-159434, 0705-416371
Butik mån-tis 12:00-18:00
www.aventyscenter.se

aventyscenter@aventyscenter.se

HÖRT

fanns representerade på stämman. Kan man inte närvara med representant så kan man närvara genom ombud via fullmakt. Det tar ordförande i klubben ca 15 sekunder att fylla i den förtryckta fullmakten som skickas ut i samband med möteshandlingarna och det kostar 5 kronor i porto att skicka den till mig. Jag tycker inte det är för mycket begärt som gentjänst för all den tid och arbete jag lägger ner för er räkning i Flygsportförbundet. Är det någon som önskar ytterligare info så går det bra att kontakta mig på hp.fallesen@swipnet.se.

Hans-Peter Fallesen

Säljes

Seedwings merlin 96:a säljes. Lämplig för piloter i viktområdet 65-80 kg. Vinge i fint skick ca 60 timmar i luften. Väldigt kursstabil vid bogsering, landning och start. Säljes för 9 000 kronor av Joakim Lax, telefon: 08-6972578 eller 070-6454149.

Flygregler i Danmark

Dansk Drageflyver Union vill uppmärksamma alla gästande piloter på reglerna för flygning i Danmark.

Bland annat får inte flygning ske över bebyggt område – sommarhusområden eller campingplatser med gäster, eller områden där mycket folk är samlade. Flygning med skärm eller hängglidare får inte göras företagsmässigt. Tandemflyg är bara tillåtet som ett led i utbildning.

Alla som flyger skärm eller hängglidare ska ha en ansvarsförsäkring som täcker personskador på 60 miljoner danska kronor och sakskador på 5 miljoner danska kronor.

Reglerna finns i sin helhet på hemsidan www.paragliding.se. Ska du flyga i Danmark – ta dig tid att läsa dessa, så behåller vi goda relationer till vår granne i sydväst.

WILLI WING
BRAUNIGER
FLUGELECTRONIC
APCO

Skärm- Hängflygförsäljning & kurser
Petersons Sport AB
Falköping - Stockholm
0706-001121
0515-711121
www.fly.to/apco

Skärmflygförbundet

Sid:6 📧: Mark Presson / Ordförande SSFF

Hej alla skärmflygare.

Jag är inte så jätteglad när jag skriver dessa ord, för just nu när jag tänker på flygning kan jag inte hjälpa att tänka på Tove. Trots det blir jag nu lite mer glad när jag börjar skriva för att Tove är med oss och att hon dessutom börjar bli bättre. Krya på dig Tove!

Jag var uppe i molnbas för några veckor sedan och det är utan tvekan absolut en riktigt bra plats att vara på! Skärmflygning är en underbar sysselsättning, jag är nu mer flygsugen än någonsin.

Jag tänkte berätta lite om PM eller Motorskärmflygning som det handlar om. Jag personligen har ingen motor och är inte motorflygare, men kommer ändå att vara mycket glad när BCL 4.4M remissen träder i kraft. Jag måste erkänna att jag hade besök av en kille för 2 veckor sedan och han hade en riktigt snygg motor som jag var lite nyfiken på att prova, men det gjorde jag inte. Motorskärmflygning är olagligt, inte p g a att SSFF säger så, utan p g a luftfartslagen, som helt enkelt säger att denna typ av flygning inte är reglerad och därmed olaglig. Jag vill inte skriva så mycket om det just nu p g a att SSFF ska träffa LFV 16 maj. Se även notis om detta på paragliding.se.

SSFF:s arbete går framåt och mycket arbete har genomförts för att kolla av klubbarnas bedömning av SSFF:s arbete, ett förbättringsarbete som också kontrollerar att medlemmarnas intressen är bra representerade. Nu är termiksången i full fart och jag vill uppmuntra alla klubbar och piloter att ta hand om varandra och se till att hjälpa varandra att flyga enbart i förhållanden som är anpassade till den egen kompetensnivån. Se också till att er bogseringsverksamhet sker enligt SSFF:s regler, alla ska springa med mjuk start.



Sid:7 📄: Putte Pettersson / Stockholms Skärmflygskola

KURVTEKNIK

De här tankarna om glidande och kurvande handlar om mina högst personliga ovetenskapliga observationer av glid och kurvtrix under tio års flygning. Jag brukar försöka summera varje års flygning och se vad som varit bra och vad som varit läge att förbättra. I år blev jag så exalterad så jag var tvungen att drabba min omgivning med idéerna. Här är nåt att tänka på, gnälla på, spy galla över eller lära sig av. Du väljer!

Glida, ja vad är nu det till att börja med? Jag uppfattar det som att förflytta mig så effektivt från a till b utan att kurva om möjligt. Ytterligare ett fundamenta är att vid sjunk flyger man fortare och vid stig långsammare. Vid motvind fortare, vid medvind långsammare, den frågan brukar ställas på elevprovet så det har nog de flesta koll på. De flesta anser nog också att glidet beror på skärmen och att det inte går att påverka så mycket. Så är det inte...

Skälet till att jag kom på att det fanns ett rejält utrymme för att lära sig nåt var att jag blev frånåkt av en äcklig norrbagge på en likvärdig skärm. Det skulle bara inte få hända igen. Sagt och gjort stegade jag fram till äcket och frågade va fan han höll på med, efter diverse förvecklingar förklarade han för mig att han blivit go på att glide, jaha? Jo ser du, tricket är att hålla still skärmen ovanför skallen. Och då bara med speeden. Börjar skärmen gunga bakåt, gasa på, framåt släpp upp. Skärmen skär då genom luften utan störningar, stor skillnad. Skitenkelt faktiskt, bara man faktiskt fått lära sig att aldrig röra bromsarna, då fuckar man med tryckcentrumet i skärmen och då kommer fronten som ett brev på posten (citat från Jocky Sanderson över

en räcka med Raki!). En returfråga i det här läget brukar vara-ska man inte ha koll på skärmen? Ja, självklart, den kontrollen håller man med speeden och speeden allena.

Allt det ovan nämnda bygger dock på att man till att börja med glider och att man också speedar när man glider, det här hänger ihop med min egen högst känslomässiga ovetenskapliga definition på att glida, dvs att förflytta sig så effektivt som möjligt med hjälp av speeden. Speeden är ett nästan lika viktigt redskap som bromsarna när det gäller prestanda. Det är ju faktiskt ingen större skillnad på skärmar i olika klassningar om man inte använder högfartsregistret!

En utveckling är också att observera luften man kommer att glida i, man kan faktiskt känna om det är bra luft eller kass luft. Deprimerande nog tog det väldigt många timmar att lära sig att känna luften. Dessbättre brukar ju luften fyllas av andra knäppskallar i flygande trasor som man kan kolla in. Vad gör man då om man har kass luft? Sväng 90 grader åt något håll och sväng tillbaka till kursen när du fått bättre bärighet.

Jag brukar också försöka glida med näsan. Luktas det tallbarr, koskit och kollega på 3000 m vet man ju att det stiger nånstans i krokarna, hur skulle det annars kunna lukta där uppe. Håll näsan väl snyten och välpetad, obs! Kan resultera i massivt näsblod om det är torr luft och hög höjd, har provat. Jag var inte riktigt medveten om att jag hade blod i hela ansiktet **forts Sid 8 ▶**



► när jag landade tre timmar senare. Kul reaktioner hos dom som stannade för att plocka upp mig när jag liftade....

Då har vi glidit en bit, första tecknet på att man börjar komma in i ett termiskt område uppenbarar sig. Lilla temperaturskillnaden uppenbarar sig, det luktar koskit och skärmen börjar bli lite yster, dags att ställa om till climb mode.

Kurva, vad är det, egentligen?

När skall man kurva, var, hur, i vilket stig? Ja, den som kunde svara på det.... Först och främst bestämmer höjden om det är vettigt att kurva överhuvudtaget, måste man så måste man. Då kurvar man i vad skit som helst, var som helst, allt för att inte hamna på backen. Allt som stiger lite, lite, lite indikerar ett termiskt område och har potential att rädda en kvar i luften till att börja med och också potential att bli kraftigare stig. Det enda som får avbryta försöken att ta sig upp, och uppmärksamheten från att stiga är risk. Inget vi vanliga dödliga sysslar med är värt möjligheten att slå sig eller värre. Alltså, är det farligt avbryter vi kurvandet och landar. Många frågor dyker upp i samband med detta, när blir det farligt, när är det bara läskigt som fan? Det kan bara du svara på! Är det inte farligt så är det bara att sätta på sig blåstället och börja jobba. Det var "low save" biten det, som för övrigt är den allra skönaste räddningen man kan göra. Hur många rövarhistorier har inte hörts om räddningar i ögonhöjd på getter och andra ädla djur.



Motsatsen till low save är att kurva när det inte är helt nödvändigt. Det kan vara bra och kan vara skitdåligt, skall man ta sig från a till ett b som ligger så långt bort som möjligt så måste man flyga effektivt under en så stor del av dagen som möjligt. Dvs kurva effektivt i starka stig när man kurvar och strunta i en hel massa blåsor på vägen däremellan. Min egen som vanligt högst ovetenskapliga teori är att glida rakt fram utan att avvika från kursen mer än max 10 grader om det inte är helt nödvändigt, och ta det man får. Varför, jo, farten kommer inte an på hur mycket man speedar utan på hur lite man kurvar, hur bra blåsor man väljer, hur bra man kurvar, vilka delar av blåsorna man väljer och framförallt när man väljer att lämna blåsorna.

Ju högre upp desto kräsare skall man vara med vad man väljer att kurva i, gammal sanning som lanserades på artonhundratalet av Dr Coriolis. En sanning som är sann fortfarande. Är jag högt uppe och glider på väg till något som ser ut som en bombsäker trigger skall det mycket till för att jag ska stanna och kurva. Kanske och bara kanske stannar jag i något som stiger med mer än dagens genomsnitt. Tankesättet är dessutom olika för plattland och bergsflygning. I bergen är det tydligare var nästa blåsa kommer att vara, och följaktligen lättare att planera sin flygning. Följaktligen är det lättare att veta att det är ok att strunta i blåsor.

Mellan vilka höjder kurvar man? Min erfarenhet är inte särskilt kontroversiell, det stiger dåligt nära marken, och bättre en bit upp för att emellanåt avta ju närmare toppen på blåsan man kommer. Tricket är att försöka lära sig dagens effektiva område som exempelvis kan vara mellan 1000 och 2300 m av 0 till 4000 möjliga. Håll dig mellan de höjder där det stiger bäst, om man nu vill ha det starkaste stiget förstås. Nog om detta. Nu till det som varit min viktigaste lärdom på länge, instinktivt har jag haft det på känn men inte fått ihop det och testat teorin på allvar men vips så trillade lilla poletten ner.

Spisteorin!

När man kurvar med hängglidare och segelflygplan blir det uppenbart att luften inte bara består av isolerade termikblåsor utan kanske mer av termiska områden som består av olika starka blåsor. Dom andra (vingar och plan) far ju omkring lite hur som helst i stora varv runt omkring oss utan att fördenskill bli jättelångt efter. Nog för att vi brukar komma upp lite fortare, men inte så mycket fortare som vi borde om det bara var små kärnor på olika ställen. Jag tänker mig en spis med många plattor med olika effekt. Om du kurvat något under dagen som stiger med 7 m/s innebär detta att dagens meteorologiska förutsättningar möjliggör stig i den storleksordningen. Detta innebär också att spisen du närmar dig har en platta med samma effekt, hitta den! Hur? Börja kurva, är du inte nöjd med stiget kan du göra utstickare där luften bär och kolla av området runt omkring också. Självklart är det lättare att göra detta om man är fler i blåsan och några ligger kvar i den gamla kärnan som referens på ditt eget stig. Tricket är att man inte skall vara så bunden till den blåsa man hittat om den inte är den bästa du hittat under dagen, många kurvar långsamma blåsor i all evinnerlighet utan att reflektera över att det kan finnas dubbelt så bra blåsor 200 meter bort.. Enkelt och självklart och inte särskilt svårt att fatta, bedrägligt att det tagit mig så lång tid att fatta det på riktigt och börja använda det. Det här är en av de viktigaste delarna av ett flyg för att hålla en hög snitthastighet på långa flyg.

Som sagt tidigare så är det här mina egna allrahögst ovetenskapliga observationer av fenomen och teorier. Var och en blir salig på sin fason och bygger sin egen flygstil av olika uppsnappade delar av teorier och erfarenhetsbaserade kunskaper. Det här är en liten del som förhoppningsvis kan ge någon något i teknikväg.

Tänk på att bra är långt bort från lagom och att trägen vinner!

Tips grön: för dig som är ny i selen

- Om skärmen ger sig av åt ena eller andra hållet när du vinschar är det smartare att försöka springa in under skärmen än att använda bromsar. Bromshänderna är ju fullt upptagna med att pressa A-paketet framåt för att få upp skärmen. Slutar man med det för tidigt är risken att skärmen inte kommer upp och man kan till och med hamna i parachuting.
- Under vinschningen skall skärmens framkant vara vinkelrät mot den del av draglinan som är fäst i dig. Din färdriktning genom luften kommer alltid att vara åt det håll som linan pekar ut från dig. Ett bra sätt är att känna efter med foten var linan är och hålla ögonen på skärmen.
- Flyg hela tiden med lite broms. Det gör att man hela tiden känner vad som händer med skärmen och man kan göra små korrigeringar för att så bra som möjligt få den att hålla sig ovanför huvudet. Även kallad aktiv flygning. Skillnaden mellan att få en massa inslag och att inte få det, ligger till stor del i hur aktivt skärmen flygs.

Tips gul: för dig som har flugit ett tag

- Om blåsorna är stora kan det vara en bra idé att först följa blåsans ytterkant med hjälp av variometern och sedan successivt jobba sig inåt för att hitta kärnan. Att kurva termik handlar inte alltid om att försöka göra en mjuk och fin sväng, utan att hela tiden aktivt styra dit lyftet är som bäst.
- Att kurva flackt är inte automatiskt det rätta vid termikflygning. Det passar bra då termiken är lite svag. När man väl hittar en stark kärna är det mycket bättre att banka [svänga alltså] ordentligt så att man verkligen ligger kvar i det maximala lyftet.
- Om vinden är stark och man är nära marken, så rör sig de stora blåsorna långsammare än vinden i övrigt. Detta eftersom att det tar en stund för blåsorna att accelerera på grund av deras vikt. Efter hand som blåsorna stiger och tiden går så ökar dock farten.



Sid:9 📄: Ola Gustafson

Det är tänkt att det ska vara skönt att flyga, och det handlar inte bara om känslan, utan givetvis att man rent fysiskt sitter bra i sin sele. Tidigare flög jag själv en sele som inte passade så perfekt. Åtskilliga flyg avslutades till följd av ett totalt krampanfall i magen, efter en stunds konstant sit-up träning. Även nacken kändes som den skulle behöva stagas upp av blomsterpinnar för att jag skulle orka titta framåt. Då trodde jag det skulle vara så.

Det finns mer att säga om selar än att dom skall vara sköna, och Hypoxia har med lite hjälp från Skyline's Tony Richter och Advance's Valéry Chapuis fått hjälp att reda ut begreppen när det gäller selar och hur dom funkar.

Tillbaka till sköna selar.

Just komfort prioriteras högt både på Skyline och Advance, och det är ju inte undra på. För visst kan det kvitta om skärmen gör 70 knutar, har ett gidtal på 10, om man känner sig som en krympling efter en stunds flygning. Är det dessutom en Racer-sele man tittar på så läggs jobb ned på att den skall vara skön även när man speedar.

Moderna selar skall vara sköna, men precis som kläder passar inte alla modeller till alla, så det är bara att prova runt.

Airbag och annat skydd

Att skydda sig är något vi svenskar normalt sett tar på stort allvar, och det kanske inte bara är inbillning att det är fler svenskar som flyger med Airbag än vad man gör i många andra länder. En airbag innebär i det här sammanhanget att fartvinden blåser upp en rejäl säck under piloten genom ett luftintag. Här finns en "flärp" (det finns verkligen inget bättre ord) som fungerar lite som en backventil som ger motstånd om luften pressas ut vid en krasch. Enligt Tony Richter på Skyline ger airbag det bästa skyddet när det gäller att motverka kompression av ryggraden. Det är dessutom bra att komplettera med skumskydd som skyddar lite extra och framförallt de där sekunderna innan airbagen är fylld. Ett penetrationsskydd t.ex. en kevlarplatta måste man ha enligt FoD, som håller vassa stenar och annat borta från ryggraden. Skyline kallar också sina skumskydd för airbag, vilket inte är helt fel förstås. Skummet innehåller de facto en hel del luft och har fördelen att det skyddar redan från start. En vanlig airbag (cygnus) är dock större och dämpar bättre. Dessutom har den fördelen att vara mindre när selen skall packas. Förutom airbagens något högre luftmotstånd verkar det finnas en sak som avgör valet; det är fulare med airbag. Det är betydligt coolare med en sportig, slimmad sele, tycker många, än med en sele som ser ut som en skalbagge. Man kan också fråga sig om man skall ha sidoskydd eller om man hellre vill ha lite lägre luftmotstånd och lägre vikt.

Man gör naturligtvis som man vill, men medvetenhet är alltid bra. Skärmflygsförbundets skrift "Föreskrifter & definitioner" kräver dock att det dämpade skyddet skall vara minst 10 cm på tjockaste stället då inte airbag används.

Selen- din länk mot skärmen

En sele är medlet som din skärm använder för att kommunicera med din rumpa, och tvärt om. Beroende på hur upphängningarna till skärmen sitter, högt, lågt, framåt eller bakåt, så kommer skärmens rörelser att påverka dig på olika sätt, och likadant kommer ditt vinglande i selen att påverka skärmen olika. Skyline och Tony hävdar att en bra sele passar till alla skärmar, medan Valéry på Advance tycker att det är viktigt att sele och skärm matchar varandra, så att det finns en balans mellan skärmens stabilitet och selens känslighet. Detta så att piloten får lagom med feedback från skärmen. Vem har rätt? Troligtvis båda två på sätt och vis. Visst går det att optimera selen mot en skärm för att få en viss feedback, men så länge man använder normal utrustning så kommer troligtvis resultatet att bli tillräckligt bra.

Aerodynamik

Så fort det är frågan om tävling gäller det ju som bekant att fila på allt som förbättrar prestandan. När det gäller selarna så är det luftmotståndet som skall ned så mycket som möjligt, och Advance gör till och med sidofickorna lite mindre för att dra sitt strå till stacken. Överhuvudtaget är racingselarna väldigt rena och slimmade. Luftmotståndet beror inte bara på den yta luften möter (den projicerade ytan), utan även på något som kallas formmotstånd, alltså formen på kroppen. Något som är platt har t ex högre formmotstånd än något droppformat. Detta var anledningen till att liggsele uppfanns, eftersom den både har en mindre frontarea och troligtvis ett lägre formmotstånd. Men eftersom man aldrig får vara riktigt glad, får liggsele istället nackdelen med ett högre tröghetsmoment. Ett ökat tröghetsmoment betyder helt enkelt att selen blir mer ovillig att snurra runt sin vertikala axel. Om skärmen spinner ökar då risken för twist, alltså att höger och vänster linpaket tvinnas, eftersom inte selen hinner snurra med tillräckligt fort på grund av sin tröghet. Tidningen Cross-Country's krönikör Bruce Goldsmith hävdar att ett antal allvarliga olyckor i diverse tävlingar beror just på liggsele. Då får man förstås inte glömma att det många gånger handlar om extrema skärmar i extrema förhållanden, men en skillnad är det säkert. I många liggselar går det dessutom bra att välja om man vill sitta eller ligga. Blir motståndet lägre med liggselarna då? Sakerligen, annars skulle fysikens lagar inte längre gälla, frågan är bara hur mycket lägre. Tävlrar man vill man förstås inte chansa.

Annat bra

Fotstyrningssystem- Mycket bra för alla som inte vet var man skall göra av fötterna. Dessutom kan man svänga skärmen genom att trampa höger eller vänster utan inblandning av händerna. Bra när man vill fotografera. Speedsystemet brukar man fästa i detta vilket gör att man alltid har speeden lätt-tillgänglig. Många selar har detta i sin originalutrustning, men det går även att köpa modeller separat som passar alla selar.



→ USK

Sid: 10 Åsa Karyd /USK ordförande

OLYCKSRAPPORTER

Olycka med allvarlig personskada

26 September 2001 14.00, Öludeniz, Turkiet, Man 37 år, Pilot 1, 10h
Kompressionfrakturer på ryggrad, F2F Profile 30, Afnor Standard?
Händelseförlopp: Piloten gör en utlandning och missbedömer förhållanden och landningsplats. Landningsplatsen sluttar kraftigt och piloten hinner inte komma runt efter att ha genomfört en 360 för att undvika rotorerna bakom trädet. Eventuellt en medvindslandning.
Reflektion: Piloten var nybörjare och hade ingen erfarenhet att bedöma lämplig plats att utlanda på vilket troligtvis bidrog till stress och dåligt planerad landning. Det blåste 6-8m/s vilket är för mycket för att vara lämpliga förhållanden för pilotens licensgrad.

Olycka med allvarlig personskada

18 februari, 2002, 14.00, Västerberget, Göteborg, Man 44 år, Pilot 3, 170h
Benfraktur, Airwave Magic, DHV 2-3
Händelseförlopp: Vid inflygning inför en topplandning på hang ser piloten att en annan skärm precis har landat och eventuellt ska starta igen. Piloten gör ett hastigt beslut att flyga in bakom den andra skärmen men hamnar då snabbt med vinden, och tar i marken snabbare än beräknat.
Reflektion: Ha alltid uppsikt på aktivitet på startplatsen oavsett om du ska topplanda eller starta. Framför allt om du är på väg att starta eftersom du då har större möjlighet att avbryta och ge utrymme för den som ska landa. Är det många skärmar på en start så är kanske en topplandning inte så genialt på ett trångt område om du har andra alternativ.

Olycka med allvarlig personskada

23 mars 2002, 15.00, Branäs, Man 55 år, Pilot 1, 15h
Kotkompression, Swing Arcus M, DHV1-2
Händelseförlopp: Piloten gör en bakåtstart och lyfter i byig vind (3-8 m/s) men får sjunka och fortsätter då att springa. Får riktigt bra fart och lyfter igen men får då ett 50 %-igt sidoinslag ca 4-6m ovan marken, faller ner i kraftigt lutande backe med airbagen först.
Reflektion: Troligtvis har piloten flugit genom turbulens. Orsaken till det kan vara rotorerna från hinder eller kanske vårtermik. Kontrollera alltid eventuella hinder som kan skapa rotorerna inför val av startplats. Är vinden dessutom byig och/eller termisk är det ytterligare ett moment som kan orsaka turbulens.

Tillbud till olycka

20 april 2002, 16.00, Tvetaberget, Södertälje, Man 34 år, Pilot 3, 810h
Advance Omega 5 L, DHV 2-3
Händelseförlopp: Piloten hade genomfört asymmetrisk spiral för att bygga upp energi för en så kallad turn reversal / loop (akrobatisk manöver) men hade ej tillräcklig energi i skärmen vid ingång och gjorde för stora utslag. Resultatet blev att skärmen vid ingången till "loopen" stallades på ena vinghalvan vilket resulterade i en kraftig spinn med tvistade linor som följd. Piloten kastade nödskärm och undkom utan skador.
Reflektion: Så kallad Acro-flygning var vid tillfället ej reglerat i FoD men kommer att finnas med i versionen som gäller från och med 1 juli, 2003 (Se protokoll 2, 2003). Avancerad flygning ska praktiseras över öppet vatten med bemannad räddningsbåt.

Olycka med allvarlig personskada

22 April 2002, 18.00, Tunet, Mjölby, Man 27 år, elev, 4h
Fraktur på axel, Mac Eden 29, DHV 1-2
Händelseförlopp: Piloten tränade balansering när kraftig termik/vindby lyfte skärmen. Piloten reagerade med att bromsa kraftigt vilket resulterade i att han draggades på marken och skadade axeln.
Reflektion: God markhantering är nyckeln till säkra starter och landningar och bör kontinuerligt utövas av alla piloter i varierande förhållanden. Men även balansering i fel förhållanden och/eller plats kan vara farligt.

Tillbud till olycka

3 Maj 2002, 13.00, Åreskutan Åre, Man 28 år, Pilot 1, 35h
Chock, Swing Mistral 2 M, DHV 1-2
Händelseförlopp: Piloten gjorde kraftig spiral. I samband med att han gick in i en termikblåsa revs selen (Woody Valley X-act) sönder i närheten av karbinfästet. Landade utan problem, men i chock, på bergsstarten 1000m. Inget synbart fel på selen innan starten enligt piloten.
Reflektion: Olyckor p g a materialfel ser vi inte så ofta längre, tack och lov. Kom ihåg att skicka in en rapport om det händer för att skydda andra piloter från samma öde och uppmärksamma tillverkaren. Sömmen som revs upp var inte i den bärande konstruktionen men faran av att distraheras och stressas i en krävande situation ska inte underskattas.

Cirrus uncinus



eller Fjädermoln med krok

Som namnet antyder är det någon typ av cirrusmoln, dvs moln på hög höjd (7-12 km), men tillägget uncinus talar också om att det är krok i ändarna på molnet. Tätar molnen till en grötig massa mot horisonten är det troligtvis en varmfront på väg. Inom ett dygn, och ofta inom 12 timmar har du troligtvis flugit klart, för då börjar det antagligen regna och blåsa.

Ett bra och lättolkat moln för dig som vill briljera med meteorologikunskaperna inför en oinvidg skara.

Cumulus Congestus

även kallat Upptornat stackmoln

Storebrorsan till Stackmoln som beskrevs i förra numret. Är det kallt och fuktigt i atmosfären kan stackmolnen fortsätta att växa uppåt innan de blir lika varma som omgivande luft och då äntligen slutar upp med att växa. När dessa moln uppstår i större mängder brukar det heta att det blir överutvecklat och molnen hindrar solstrålningen att nå marken och termiken släcks ut. Blir det Congestus redan på förmiddagen är det stor risk för regnskurar på eftermiddagen.

En varning för dessa stora moln som faktiskt kan förvandlas till CB med allt vad det innebär, som man förresten kan läsa i föregående nummer. Även om molnet inte är ett CB, så är det i alla fall ett kraftigt sug undertill som man skall vara försiktig med

Tillbud till olycka

20 Maj 2002 13.30, Basen Tierp, Man 47 år, Pilot 1, 32h
Inga skador, ITV Merak 27, DHV 2

Händelseförlopp: Under vindschning ökar vinden kraftigt och piloten penetrerar inte. Vill inte landa på nysådd åker varpå han väljer annan landningsplats bakom en trädriddå. Drabbas troligen av turbulent luft (rotor) och får kraftigt inslag. Landar i sväng och slår i hårt men piloten klarar sig utan skador.

Reflektion: I det här läget hade det varit bättre att landa på åkern och be bonden om ursäkt, kanske betala en slant, än att utsätta sig själv för fara. Alla hinder ger turbulens och vid en "utelandning" måste piloten vara extra uppmärksam vid planeringen av sin inflygning för att undvika ytterligare stressmoment.

Olycka med ringa personskada

26 Maj 2002, 20.00, Slalombacken Lidingö Stockholm, Man 36 år, elev
Avsliten sena i tumme, ITV Jade, Afnor Standard
Händelseförlopp: Piloten fastnade med tummen i linpaketet när han satte sig i selen efter bakåtstart vid backglidning.
Reflektion: Svårt att veta hur piloten lyckades fastna utifrån rapporten men mer balansering ger bättre rutin och tar bort stress i startmoment.

Olycka med ringa personskada,

1 juni 2002, 18.00, Vindeln flygplats Vindeln, Man 40 år, Pilot 3, 175h
Fraktur på finger, Ozone Cosmic Rider tandem, DHV 1-2
Händelseförlopp: Piloten bröt fingret då han tryckte ner skärmen i säcken.
Reflektion: Tveksamt om det ska klassas som flygolycka. Faror tycks dock även finnas vid nedpackning av utrustningen. Vi tackar för varningen!

Olycka med ringa personskada

6 juni 2002, 12.00, Tvetaberg Södertälje, Man 35 år, Pilot 3, 270h
Fraktur på nyckelben, Advance Sigma 5 M, DHV 2
Händelseförlopp: Piloten står med uppsträckt vajer och ska starta när en vindby/termiksläpp tar tag i ena sidan på skärmen. Piloten försöker korrigera men lyckas inte hålla balansen och han draggas i sidled. Vinschvajern

var sträckt under hela episoden vilket enligt piloten kan ha försvårat att få kontroll över skärmen.

Reflektion: Speciellt i termiska förhållanden måste alla inblandade i vindschningen ha mycket god uppmärksamhet. Kanske kan det vara värt att dra upp skärmen i flygläge utan spänd vajer i kombination med vind?

Tillbud till olycka

17 juni 2002 14.00, Kössen, Österrike, Man 20 år, Pilot 3, 141h
Inga skador, Nova Argon 22, Afnor Performance
Händelseförlopp: Piloten toppar ur en blåsa på ca 2000m varpå han får en serie inslag. Skärmen dyker framför och tvistar flera varv med efterföljande autorotation. Pilotens försök till åtgärder misslyckas och han försöker kasta nödskärm. Den går inte att få loss från sin ficka trots att handtag och sprintar är ute, troligen fastklämd pga. rotationen som vikt piloten bakåt samt att den fulla packfickan tryckte mot nödskärmfickan. Nödskärm trillar ut av sig själv när piloten lyckats häva autorotationen genom att få tag på två A-linor som sticker ut ur tvisten och dra i dem.
Reflektion: Träna på att kasta nödskärm och gör det med selen packad så som den är när du flyger den och med kläder som du flyger i. Kontrollera att inget kan hindra nödskärm från att lösa ut, den är din sista chans!

Olycka med ringa personskada

17 juni 2002, 15.00, Ölydeniz, Turkiet, Man 47 år, Pilot 3, 200h
Fotledsfraktur
Händelseförlopp: Piloten trampar snett på ett bevattningsrör efter mjuk landning.
Reflektion: Kunde lika väl ha hänt utan skärm. Piloten hade kängor men möjligen kunde kanske bättre kängor ha räddat fotleden?

Vem är Marcus Hellkvist?

HG Profilen: Marcus Hellkvist

Sid:12 📄: Joakim Lax



Jo, det är gotlänningen vars vingar burit honom från Hoburgen till Owens Valley och som har många nya flygmål i sikte. Läs och njut av en person som har flugit på ställen som många andra bara drömmer om.

Marcus, du och jag gick kursen tillsammans i Åre. Jag fortsatte att harva runt här, men vart bar dina vingar dig?

Efter kursen i Åre var jag en vecka i Orsa och en i Vågå, Norge och flög. Sedan fick jag jobb som datatekniker i Los Angeles och flyttade till Santa Monica i januari 1991.

Hade du bra flygmöjligheter i närheten?

Som nybörjare var Sylmar med 700 meter fallhöjd, ca 45 min med bil från Santa Monica, helt OK för termikflygning året runt. Kom man som jag gjorde direkt från kalla Sverige så var det rena paradiset. Bergskedjan är över 10 mil lång men det är relativt svårt att flyga längre distanser från Sylmar på grund av bebyggelse och få landningsplatser. Crestline ligger ca 1½ timme med bil öster om Sylmar längs samma bergkedja. Mount Wilson ligger mellan Sylmar och Crestline. Bergen vid Lake Elsinore, ca 2 timmar SO om Santa Monica, är bättre för XC. I Malibu, ca 30 minuter N om Santa Monica, finns en start i Santa Monica Mountains. 2 timmar NV om Santa Monica ligger Santa Barbara vilket fungerar bäst på vintern. Vid stark nordvind är det bra att flyga i öknen, Avenue L och Avenue S, 2 timmar norrut.

Reste du runt på andra ställen i USA och flög?

Jag gjorde korta flygbesök i Big Sur, Yosemite, Dunlap. På Hawaii flög jag Makapuu, Ohau och Haleakala samt "sea cliffs" på Maui. De flesta resorna gick till Owens Valley, ca 5 timmar med bil norr om Santa Monica, eftersom termiken och XC möjligheterna är bra där (värd för VM i hängflyg 1993). Reste ofta med vänner från hemmaklubben Sylmar, som hade ca 200 medlemmar. Var en månad på Wallaby Ranch, Florida, runt jul o nyår, 2000.

Sen flyttade du hem. Varför?

Fick en plats på läkarlinjen, våren -98.

Jag vet att du de tre senaste åren varit ute i Europa och flaxat hela sommaren. Känns det som om du går spikrakt uppåt i utvecklingen?

Nej, utvecklingen har gått lite fram och tillbaka. Jag flög dåligt i början på säsongen. EM gick hyfsat förutom sista dagen. Jag flög sedan sämre under Britiska mästerskapen. Fortfarande har jag mycket att lära, speciellt när det gäller plattlandsflygning och flygning under dåliga förhållanden. Som helhet känner jag dock att jag har blivit mer stabil, tar bättre beslut och bombar mer sällan.

Nåt speciellt ställe som ligger dig varmt om hjärtat i Europa?

Laragne i Frankrike. Där finns mycket bra XC-möjligheter, gott om bra landningar, hjälpsam lokalbefolkning, trevlig camping med många hängflygare och goda, billiga middagar inne hos August (campingägaren).

Något för nybörjare?

Man kan vara nybörjare på många olika sätt inom hängflygning, till exempel nybörjare på start/landning, flygbogsering, termikflygning, sträckflygning, bergsflygning, tävling nationellt och internationellt. Var inte rädd för att prova på något nytt. För de som har sträckflygning lite grann och har fått pilotlicens, kom gärna till de svenska tävlingarna! Där finns flygbogsering, upphämtning, trevligt folk och goda möjligheter att utveckla sin flygning och

knytta nya kontakter. Det är absolut inget tvång att ha en ny "top less" vinge och senaste selen för att vara med och leka. Se det mer som en personlig utmaning med personliga mål istället för att oroa dig över vilken plats du hamnar på i själva tävlingen.

Några avslutande visdomsord du vill delge oss andra?

Jag är rätt trött på rivaliteten och det eviga tjatet mellan häng- och skärmflyg om vilken sport som är bäst, farligast, lättast och så vidare. Båda flygsätten har sina fördelar och nackdelar. Personligen tycker jag att det viktigaste är själva flygupplevelsen, inte om man råkar hänga under en skärm eller en vinge. Förhoppningsvis minskar rivaliteten med denna tidning. Viva Hypoxia/Skärmtrycket!

Personligt

Namn: Marcus Hellkvist

Född år: 1965

Bor i: Stockholm

Familj: Ensamstående

Yrke: Student

Favoritmusik: U2, Alabama, Dylan, Santana, Everlast, David Gray med flera

Dricke: Mest öl

Äter helst: Asiatiskt

Röker: Nej

Bästa flygstället på jorden: Vackrast är Hawaii, starkast termik och högsta höjd har jag funnit i Owens Valley, för XC väljer jag Laragne-St André området i Frankrike

Flyger helst i Sverige: I Köping, där det är bäst stämning och inga problem att komma upp i luften

Flugit sedan år: 1990

Flygtimmar totalt: ca 1 000 timmar totalt och mellan 5-200 per år, de sista tre åren 100 - 130 timmar

Licensgrad: svensk pilot, amerikansk advanced

Vinge/märke: Precis sålt en Icaro Laminar MRx2001

Sele/märke: Rotor

Vario/märke: Brauninger, CompeGPS

GPS/märke: GPS 76 Map

Klubb: Köping FK

Brutit hur många bygelben genom åren: Vet ej, ett antal

Hur många SM har du vunnit: Nada

Andra meriter: Inga större, började tävla mer på allvar för tre år sedan. 4:a SM -01, 40:e EM -02

Längsta flygningen i kilometer: 225 km i Owens Valley, -92

Bästa höjdvinsten: ca 4 000 meter, från ca 2 000 till 6 000 meter ASL

Längsta tiden i luften: Ca 6 timmar

Siktat på inom hängflygningen: Bli en bättre pilot, ha roligt

Mål i livet: Bli en bra människa, ha ett gott liv

Har ägt hur många vingar: 6 stycken

Vilken vinge har du trivts bäst med: Laminar MRx2001

Motto i livet: Försöka behandla andra som jag själv vill bli behandlad



Projektledare läser affärskommunikation på IHM

Ebrahim Bojang

Alla har sina drömmar. Alla har sitt mått på framgång.
På IHM ger vi dig förutsättningar för framgång i näringslivet.
DIHM Affärskommunikation kvalificerar dig för befattningar som t. ex.
informations-, marknadskommunikations- eller verksamhetschef.
Du tränas i affärsmannaskap, hur man styr verksamheten och når
resultat med integrerade kommunikationsinsatser för såväl externa
som interna intressenter. Du får kompetens för att kunna utveckla
företagets förtroendekapital och långsiktiga konkurrenskraft.

Mer information om programmet får du om du ringer 0200-24 00 24
eller besöker oss på www.ihm.se



Världseliten i alperna

Påsk i Alperna kan bli precis hur som helst.

Och det blev det - hur bra som helst.

Sid:14 📄: Pernilla Hammar

Påsk i Alperna kan bli precis hur som helst. Och det blev det - hur bra som helst. Skarp värtermik med snabba banor bland några av alpvärldens vackraste toppar präglade flygningen när årets andra världscup avgjordes i schweiziska Crans-Montana.

På plats i Schweiz för att representera de svenska färgerna har vi Lena Alfredsson och Erik Rehnfeldt. För Lena är det här första världscupsäsongen, för Erik är det årets första världscuptävling. Normmännen har i år valt att lägga sin påskträning för landslaget i samband med denna världscuptävling, så de ställer upp med hela åtta piloter. Norden visar upp sig helt enkelt.

Första tävlingsdagen vaknar skärmflygets världselit upp till den blåaste himmel Schweiz har sett på flera veckor. Crans-Montana har bestämt sig för att visa upp sig från sin allra bästa sida. Och mirakulöst nog strålar solen vidare varenda dag under tävlingen. Den envisa föhn-vinden sätter vissa käppar i hjulen för att allt ska vara alldeles perfekt, men det är svårt att få allt här i världen. Fyra omgångar med banor på mellan 50 och 75 kilometer med första parkett till Matterhorn och med Mont-Blanc glatt leende i bakgrunden är verkligheten en fröjd för flygsjälarna.

Huvudstarten för tävlingen ligger på 2 600 meter över havet. Och hit beger sig 127 flyghungliga och lite nervösa piloter för veckans allra första omgång. Vindstruten står rakt ut och några piloter kan inte hålla sig från att hårdvindshanga lite i väntan på dagens uppgift. Vinden ska enligt alla prognoser mojna, så en drygt femtio kilometer lång bana ganska lokalt på nordsidan av Rhône-dalen blir dagens uppgift. I lä av huvudvinden blir det lite vårlig rock'n roll för en del av piloterna men med 99 piloter i mål så kan inte turen ha varit alltför avskräckande.

Föhn-vinden vill inte ge med sig och dag två ställs in. Men när skidsäsongen fortfarande är igång lider inte piloterna alltför mycket av avbrottet. Vanligtvis brukar det vara ganska bra kvällsliv när världscuppiloterna är på turné, men det verkar som att det är lite för kallt uppe på den 1 500 meter höga platån för att piloterna ska lyckas liva upp byn kvällstid. Det inhyrda belgiska bandet "Groovy Friends" spelar i tältet vid landningen kväll efter kväll, men det är väl egentligen bara när organisationen bjuder på gratis pastamidag som det är riktigt drag i musiken.

När den envisa vinden fortfarande inte vill ge med sig dag tre - tävlingsdag två, forslas alla piloter till starten Chandolin som ligger in i en liten sidodal på sydsidan av Rhône-dalen. I lätt bakvind är det lilla sprinterloppet som ska till för att komma iväg. Bomstarterna är många och resultatet blir att en hel del av världseliten står kvar på start efter att fönstret stängt... De lyckliga som hade starttekniken på sin sida får en av årets finaste turer med en vändpunkt nära foten av Matterhorn och efter 62 kilometer hägrar målet i Zinal.

Efter det lyckade beslutet att flytta starten till andra sidan dalen kör organisationen på ett da capo dagen därpå. Det skulle de aldrig gjort. Bakvinden på start är idag ännu starkare och trots att piloterna tillåts starta över hela fjället, och trots att fönstret är på en och en halv timme, så lyckas inte ens hälften komma iväg. En kvart före starten går avlyser organisationen heatet. För dem som inte hade radion påslagen blev den 66 kilometer långa banan ett av de finaste flygen någonsin. Turen gick så långt in i den lilla dalen på södra sidan av Rhône-dalen det bara gick att komma. Med glaciärer och vackra alptoppar och gnistrande snöfält. Sen vidare över den breda Rhône-dalen, några punkter på nordsidan och vidare till mål. Glädjetjuten över mål var några stycken, innan de glada fick höra att dagen var avlyst... Det är inte bara bra att vara tävlingspilot.

Så är det dags för den råaste dagen termiskt sett. Tillbaka till huvudstarten Bella-Lui. Tillbaka till att skåda Matterhorn, Weisshorn och Mont-Blanc därborta i väster från den snöklädda stora starten. Det är torsdag och tredje omgången avgörs med en 75 kilometer lång bana. I mål vittnar piloter om termikblåsor på 12 meter per sekund på sina ställen. De flesta har i vart fall varit i en åtta. Och det var om möjligt, enligt spridda uppgifter, en ännu flottare tur än de andra dagarna. Stein-Tore Erdal på norska laget hade ett våldsamt möte med en blåsa 1,5 kilometer före mål som ledde till ett nödskärmkast och två timmar hängandes upp och ner i ett träd innan helikoptern kom och hämtade honom. Skärmen hänger, för den som är intresserad, kvar eftersom inte ens den mest härdade klättraren ville ta på sig uppgiften att plocka ner den från de tre 30 meter höga träden som den hänger i.

Så är vi framme vid den avslutande tävlingsdagen. Uppgiftskommittén sätter en bana som skickar piloterna över dalen, bort från den starka nordanvinden - bise - som nu är på besök. Det blir en relativt kort bana på strax över 50 kilometer. Mål ligger på andra sidan dalen i Zinal, liksom det gjorde tävlingsdag två. På grund av mycket lägre molnbas än tidigare dagar blir dalkorsningen en stor utmaning och det tar stopp för många på andra sidan dalen. För norska Berit Brudeseth tar det dessvärre stopp på ett hårt och brutalt sätt när hon slår i backen efter att på låg höjd överkorrigerat ett stort inslag. Resultatet blev ett brutet lårben och bruten rygg. En, som vanligt, tråkig olycka. Med schweizisk effektivitet förs hon med helikopter till Lausanne för operation och några dagar senare är hon hemma i Norge. Läkarna räknar med 100%-ig läkning för Berit och jag kan hälsa att hon mår under omständigheterna mycket bra.

Så hur gick det då för våra svenska hjältar? Erik kämpade mot lätermiken dag ett och kom inte till mål. Inte riktigt vad han hade planerat. Men han tog igen det genom att flyga som en örn senare under tävlingen och slutade på en 90e plats totalt. Bäst var han dag två med en 67e plats i mål. Lena hade hoppats på att upprepa det goda resultatet från årets första världscuptävling i Japan, men när hon var en av dem som fick stå kvar på starten Chandolin tävlingsdag två, så drogs det totala resultatet ner till en elfte plats. Sammanlagt ligger hon däremot efter två deltävlingar på en sjunde plats bland damerna och det är extremt bra jobbat. Jag önskar att vi får se lite fler svenska namn i listorna framöver. Det är tufft att resa runt ensam utan stöd för att slå sig fram i en värld som domineras av alpländernas piloter. Och de som satsar allt på att nå sina mål ska verkligen ha all heder. Bra kämpat Erik och Lena! Ni är mina idoler.

Resultat deltävling 2 - paragliding world cup Crans-Montana Herrar

Placering	Namn	Skärm	Land
1	Steve Cox	Advance Omega proto	Schweiz
2	Stephan Morgenthaler	Gin Boomerang III	Schweiz
3	Norman Lausch	Gin Boomerang III	Tyskland
90	Erik Rehnfeldt	UP Trango Race	Sverige

Damer

Placering	Namn	Skärm	Land
1	Petra Krausova	Mac Para Magus 22	Tjeckien
2	Elisabeth Rauchenberger	Gin Boomerang III	Schweiz
3	Nicole Nussbaum	Gin Boomerang III	Schweiz
11	Lena Alfredsson	Gin Nomad	Sverige

crans-montana



Om Crans-Montana

Själva Crans-Montana ligger på en platå på nordsidan av Rhône-dalen. Närmaste stad är Sierre. Det kan bli mycket stark dalvind nere i Rhônedalen, så landningarna ligger uppe på platån. Det ligger en flygplats i Sion, västerut i dalen, och den är förbjudet område. Språket som talas är franska, men de är ganska bra på tyska och engelska också eftersom byn lever på turismen året om. Enklaste sättet att nå Crans-Montana är per flyg till Genève eller Zürich och sen hyrbil eller tåg vidare till Crans-Montana. Kollektivtrafiken fungerar mycket bra på orten, så egen bil är inte nödvändigt. Men för att snabbt ta sig till andra intressanta ställen i Rhône-dalen kan bil vara ett plus. Det finns några andra kända flygställen inom en tvåtimmarsradie som kan vara värda ett besök; Fiesch, Verbier, Zermatt, Grindelwald och Villeneuve.

Startplatser

Bella-Lui - 2 600 möh.

Från väst till sydost.

Smidigt belägen 50 meter från kabinbanans bergstation och med 1 100 fallhöjdsmeter är Bella-Lui den start som används allra mest vintertid. Starten är stor och hjälper dig att snabbt komma i luften. Se bara upp för kabinbanevajerarna på väststarten. Kabinbanan kostar 11 franc för enkel tur och 22 franc för dagskort.

le petit Bonvin - 2 400 möh.

Syd eller nord.

En mycket stor grässtart som gör sig bäst för start på sydsidan. Vid nordlig vind överlämnas startplatsen till proffsen. Kort anmarch från bergstationen - 20 meter. Kabinbanan kostar 10 franc enkel tur.

Landningar

le lac Grenon - 1 500 möh

Vinterlandning på frusen sjö - 200 x 100 meter. Mitt i sjön ligger en liten ö med en flagga som visar vindriktningen. Landningen ligger 100 meter från dalstationen till den kabinbana som går tillbaka upp till Bella-Lui. Om inte sjön är frusen går det att landa på golfbanan, men fortsatt endast vintertid...

Mollens (Conzor) - 900 möh

Landningen Conzor är inte särskilt stor, men den är utan överraskningar eftersom vinden är jämn och alltid i rätt riktning. Man kan starta på Bella-Lui, petit Bonvin, Aprili eller Aminona för att landa här. Se upp för elledningen i ena änden av landningen. Transport till start med skolans buss eller egen bil.

Bluche - 1 300 möh

Det är här man landar på sommaren när man startar på Bella-Lui, eller på vintern när sjön inte är frusen. Landningen är ganska stor, men svår termiska dagar. Efter landning kan du återvända till start med skolans buss eller egen transport. Kombinerade start- och landningsplatser

Aprili - 1 800 möh - syd.

En flitigt använd start eftersom den ligger i gott skydd mot vinden. Starten/landningen är öppen maj-november. Att landa här är knepigt under termiska förhållanden, så då rekommenderas landningen Conzor. Starten nås antingen med den lokala flygskolans buss eller med egen transport.

Aminona - 1 500 möh - syd.

Lätt start som även den används flitigt på grund av skyddet mot stark vind. Om du startar här, landar du i Mollens och kommer upp igen antingen med skolans buss eller egen transport. På vintern eller under förmiddagen på sommaren används området även som landning. Området är stort men lutande så landning vid termiska förhållanden överläts till proffsen. Platsen används som landning för dem som startar på Aprili, Petit Bonvin eller Bella-Lui.

Väderstation:

Bella-Lui 2600m
+41-(0)27-480 17 47.

nyttiga länkar:

www.paralook.ch
lokal flygskola
www.vollibrecransmontana.com
lokal flygklubb
www.crans-montana.ch
turistinformation
www.mycma.ch
liftbolagets informationsida

Hur många gånger har man inte trillat ner medan "de gamla rävarna" håller sig uppe och njuter så länge de behagar? Jag och många med mig har alltid undrat varför det är så oräddvist, för vi tycker ju själva att vi är rätt så bra på det här. Denna suveräna artikel av Jörgen Åstrand förklarar vad det handlar om. Läs & lär.

Det inkom en förfrågan till Skånes DFK om någon kunde skriva något om varför "rutinerade" hängflygpiloter ramlar ner när förhållandena blir svagare ute på en tävlingsbana medan "rutinerade" piloter håller sig kvar uppe. Av någon anledning blev jag tillfrågad och utan att på något vis förhäva mig eller göra anspråk på att tillhöra den senare kategorin kan jag inte låta bli att påminna mig en energisk ung tävlingspilot (vi kan kalla honom Musse, men alla likheter med verkliga personer är naturligtvis helt tillfälliga) som emellanåt ganska högljutt krävde att få reda på "hemligheten" som hade gjort att de andra (mer rutinerade) piloterna kom förbi den knepiga dalpassagen fram till turnpoint/före de andra hem till mål etc. "De rutinerade" svarade som regel med en besvärad tystnad och allmän oförmåga att hantera situationen. Hur skulle man bemöta denne vetgirige men lite argsinte unge man?

I själva verket finns det ju inte bara en "hemlighet" utan en hiskelig massa. Egentligen kunde man ha svarat "Musse" något i stil med ett avsnitt ur science-fiction parodi-boken "Liftarens Guide till galaxen" där någon frågar vad som är meningen med livet och får svaret "-42!"

"-Svaret måste vara fel!" "-Nej, det är frågan som är fel ställd."

När man flyger utan motor måste man gissa var nästa lyft finns, och eftersom det finns en förfärlig massa faktorer som bestämmer om luft skall stiga eller ej kan man ju nästan aldrig vara helt säker på att hitta lyft. Men ju fler faktorer eller para-

metrar du har som underlag för din gissning, ju högre är sannolikheten att du gissar rätt. Vad är det som skiljer "den rutinerade" piloten från "den orutinerade"?

Det kan vara många små saker, som att ha lite koll på hur det går för andra piloter längre fram, hur mycket instrålning det varit senaste halvtimmen på bergsidan/marken framför dig, om molnen håller på att flaka ut sig och stänga instrålningen etc. Det underlättar om man inte behöver ge vingen/skärmen sin fulla uppmärksamhet när man kurvar och därigenom klarar att samtidigt kolla av omgivningen, men annars är det kanske mer erfarenheter än manövrerings-skicklighet som ger utslag.

Det finns ett talesätt: "-Gott omdöme får man av erfarenhet. Tyvärr fås erfarenhet endast utav dåligt omdöme!" och ur detta kan utläsas att erfarenheter ibland kan kosta en del att få. Så det är ju himla listigt om man kan fördela eventuella erfarenheter så att man kanske kan minska den kollektiva utbildningskostnaden lite...(bygelben t ex blir ju bara dyrare och dyrare). Ur den hiskelige massan av "hemligheter" som jag träffat på tänkte jag därför att jag kan dra fram några som har hjälpt mig en del under 20 års hängflygande.

"Take a mental stroll at the surface..."

(Helmut Reichman, tysk segelflygare, författare till "Streckensegelflug")

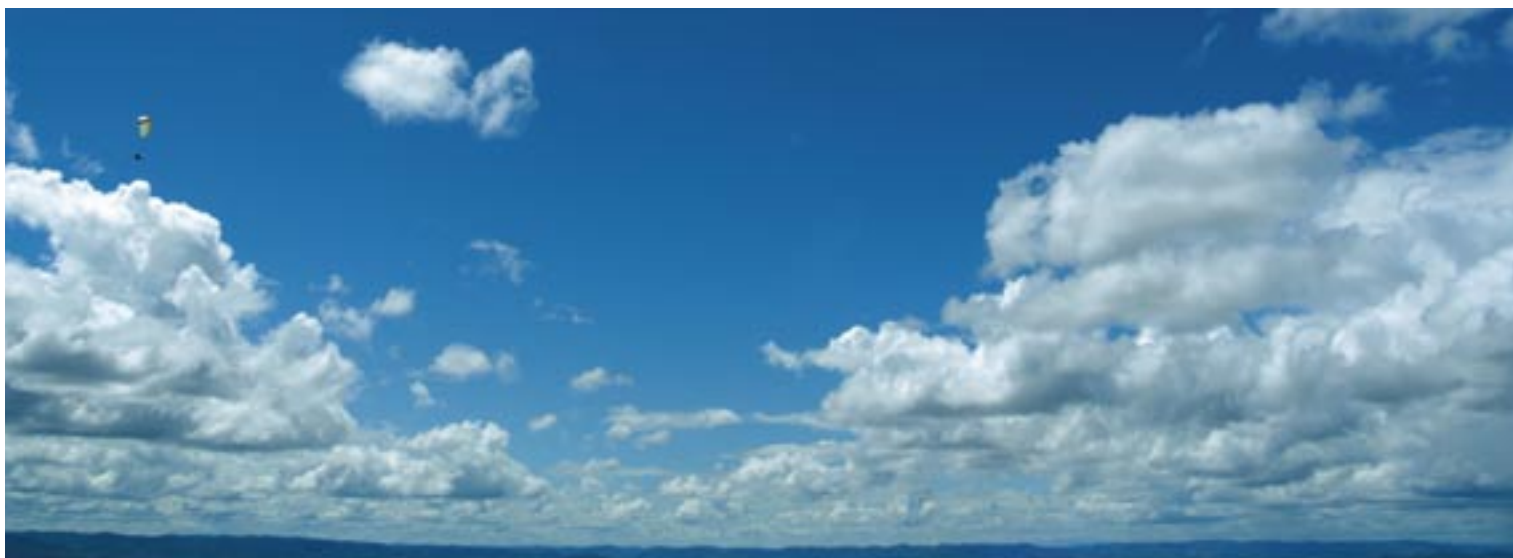
En för de flesta termikjägare självklar sanning som kan förtjäna att påpekas igen är att solen ju inte värmer luften direkt, strålningen går "rätt igenom" ner till jordytan (om det inte finns moln eller andra "atmosfäriska störningar" i vägen förstås). Markyta som lättare värms upp blir då varmare än omgivningen, värmer luften ovanför som stiger när den blivit tillräckligt mycket varmare än omgivande luft. Med en "mental promenad" menas att försöka lista ut var



Sid:16 📄: Jörgen Åstrand / HG PG Segel & Motorflyg

hemligheten med att hänga kvar!

42



på marken det blir varmast, eftersom där är chansen att hitta termik störst. Sydslutningar är till exempel lutade mot solen så att instrålningen blir större per ytenhet och markyta med mycket fukt "slösar bort" solinstrålningen på avdunstning istället för uppvärmning.

"-Trånga dalar funkas #0%\$ aldrig!!!!!"

(F. Fex, arg hängflygpilot under VM i Fiesch 1989)

När en termikblåsa släpper är det ganska många ton luft som ger sig iväg. Det kan ju inte bli vacuum efter blåsan, så ny luft måste fylla på från sidorna eller underifrån. Om en blåsa skall släppa från en bergssida i en trång dal kan man tänka sig att tillflödet av ny luft, pga bland annat ytfriktion mot marken blir mycket trögare än i en vidare dal, så att även om solinstrålningen är god kan det vara svårt att hitta termik. Potentiella blåsor har svårt att släppa från underlaget utan att liksom "suga fast". Dessutom är det svårare att hitta bra landningar i trånga dalar om det förväntade lyftet uteblir - anledningen är vanligen att det finns en erosionskompetent flod i botten på dem....

"-So you got bitten by the Grimsel-snake, eh?"

("Mig", lokal hängflyghjälte, Fiesch, Schweiz)

Vallis-dalen i Schweiz är en fantastisk plats att friflyga på, vackert, bra med landningar och kabinbana till startplatsen. Här avhölls hängflyg-VM 1989. Dalen går i väst-östlig riktning och avslutas i öster med Furka-pass som kantas av Grimsel-glaciären i norr. Här finns ett lokalt men betydelsefullt väderfenomen som alla piloter kan råka ut för: enorma kallras från Grimsel-glaciären startar en korkskruvsliknande luftrörelse västerut längs med hela dalen som ger konstiga hanglyft på en del nordslutningar på dalens södra sida och oförklarliga lokaliserade sjunkområden längs sydslutningarna på dalens norra sida. Många svärjande friflygare tvingas landa vid restaurant "Bashi" där lokala piloter roar sig med att avfyra ovanstående replik till de olyckliga turistpiloterna mellan östopen. Sensmoral: fråga alltid lokala piloter innan du startar på nya ställen: landningsplatser, speciella företeelser, väder, arga bönder etc.

"-Ze inversion vill gradually decrease during ze day, and at to thirty ze thermals vill increase from average two to average three meters per second ..."

(Kurt Panosch, mikrometeorolog med parapsykologisk förmåga, Österrike)

Vädret bestäms till stor del av luftmassans beskaffenhet, som t ex fukttinnehåll och temperaturskiktning. Inversion är ett luftlager som fungerar som ett "lock" eftersom temperaturen stiger i sagda lager. Detta hindrar vertikala luftrörelser, t ex stigande termikblåsor, tills dessa blir kraftiga nog (varma nog) att bryta sönder inversionslaget, som då så småningom kan lösas upp. En skicklig meteorolog kan förutsäga detta, men om ingen ny luftmassa kommit in kan man våga sig på att gissa att det blir vid ungefär samma tidpunkt som under gårdagens väder. Så om 13.30 var en bra starttid igår kan den vara lagom även idag - om inte banläggaren har lagt en längre bana, förstås!

"-No, I wasn't really low at all today..."

(John Pendry, efter dagsseger vid "Meeting Mt Grappa" (HG!!!) 1991)

Lyftet brukar öka med ökad höjd i termikblåsor. Man kan tänka sig det som att många småblåsor samlas till en större blåsa. Speciellt vid plattlandsflygning och höga molnbaser kan detta vara tydligt och stiget i blåsorna kan tillta ganska distinkt vid en viss höjdnivå. "På lågan" (=under denna "nivå") kan man alltså inte förvänta sig så starka blåsor och får kanske "nöja sig" med klenare lyft. Bland segelflygare finns en tumregel att på 2/3 av molnbasens höjd får man vara lite mindre kräsen och ta det lyft man hittar. Men det är en regel med många undantag, och ibland kan det exempelvis vara rent förmårrat att ta sig sista biten upp till molnbas...

"-Blir du med og pinkar på Parastarten?"

(Are Jaastad, norsk f.d. landslagshanggliderpilot, Madland, Stavanger 1996)

Om man hittar ett bra flygställe vill man gärna kunna komma tillbaka och njuta av det igen. Då bör man beakta lokala sedvänjor som kan skifta betydligt, och det intima samarbetet mellan hängflyg och skärmflyg i Norge tar sig många uttryck. På Stavangerklubbens vindpinade startplats gör de hjälpsamma hängflygpiloterna allt för att en grön gräsmatta skall skydda de känsliga paraglidarna från de vassa fjällstenarna. Det anses mycket ofint att inte göra sin plikt därvidlag.

Det finns som sagt ganska många "hemligheter" att hålla reda på, och detta var kanske ganska självklara sådana. För mig kan sådana här tankar dyka upp som "attachments" när man försöker fatta beslut under flygning - och det kan vara ganska många per tidsenhet! Men tyvärr är det svårt att ta in sådana här erfarenheter från andra, det blir liksom inte insorterat på rätt ställe. Erfarenheter som man gjort själv däremot brukar man komma ihåg ganska bra - särskilt om det gjorde ont (självförtroendemässigt eller rent fysiskt) att få dem!



Vi gjorde ett tandemhängflyg !

Sid:17 🗨️: Linda & Angelica

Två tjejer från Stockholm gör något riktigt kul. Här är deras historia.

Det var med skräckblandad förtjusning vi körde mot Köping en vacker kväll i augusti 2001. Förtjusning över att äntligen få prova på att flyga fritt, nästan som en fågel. Och skräcken över detsamma, med bara naturens egna krafter att lita på, och instruktörens förstås. Väl framme var själva förberedelserna inför flygningen kvar. Sätta på sig hjälm, undra lite om den verkligen skulle hjälpa. Krångla sig in i en puppaliknande påse, oro sig för att den inte ska sitta fast. Hitta plats för fötterna, oro sig för motorhaveri. Och trots alla dessa orosmoment, ett stort fånigt leende i hela ansiktet.

OK, klart för start. Fjärilarna i magen hade stor fest. Frågan: Varför? I huvudet steg vi allt högre och högre. Med ögonen på höjdmätaren var starten lugn och förtroendeingivande och tacksamt noterades att några fjärilar försvann. På ca 100 meters höjd hände någonting märkligt, höjdskräcken försvann. Allting på marken blev mindre och mindre men känslan av att stiga uppåt fanns inte längre.

När det var dags för instruktören att släppa linan till triken var höjden omkring 1 000 meter och när vi så började segla nedåt rådde endast total harmoni. De adrenalin-rusningar som känts redan på marken (för att vara helt ärlig, redan på vägen dit) och som förväntats bli värre, var helt borta. Allt kändes bara fridfullt, överkligt, underbart och med det mest fantastiska naturscenarier att vila ögonen på under tiden som vi gled nedåt.

När vi var på väg nedåt så frågade instruktören om han fick göra några konstner och jag bara log och nickade saligt ja, och efter några härligt nervpirrande svängar var det dags för landning.

Den stora frågan är nu, kan detta upplevas på samma sätt igen? Vädret, stämningen och solnedgången på den molnfria himlen. Eller ska man låta vissa saker vara härliga minnen som man plockar fram då och då? Vill du själv uppleva ett tandemhängflyg och få ett minne för livet så kontakta gärna Köpings flygklubb på tel: 0221-20445.

SAHPA Paragliding Nationals, Sydafrika februari 2003

Fyra uppgifter flögs i SAHPA Paragliding Nationals, som hölls i Dasklip/Porterville i Sydafrika. Från Sverige deltog Oliver Thurman och Anna Rydh. Uppgifterna var mellan ca 58 och 80 km. Oliver slutade på en 34:e plats och Anna på en 39:e. Vann gjorde sydafrikanen Andre Rainsford-Alberts.



Paragliding World Cup 2003

Två deltävlingar har hållits i världscupen. Den första i Ibaraki, Japan i mitten av mars och den andra i Crans Montana, Schweiz under påsken. Tävlingsarna är jämnare än någonsin och vanligtvis är 70-100 piloter i mål varje dag. Tre heat flögs i Japan under ganska svaga förhållanden. Banorna var ändå mellan 50 och 80 km långa. Amerikanen Scotty Marion vann tävlingen och på damsidan vann tjeckiskan Petra Karusova. Lena Alfredsson var enda svensk på plats och hon slutade på en 6e plats bland tjejerna. Vårt grannland Norge ställde upp med fyra piloter i tävlingen. Bäst av dem flög Stein-Tore Erdal, som slutade på en mycket bra 21a placering. Deltävlingen i Crans Montana bjöd på storslagna vyer och mestadels fantastiskt fin flygning i starka förhållanden. För en gångs skull var vädret på tävlingens sida och totalt kunde fyra heat genomföras. Svenskar på plats var Erik Rehnfelt och Lena Alfredsson. Normmännen använde tävlingen som landslagsträning och ställde upp med hela 7 piloter. Tävlingen vanns av Steve Cox (CH) som därmed bröt ett mönster av att vara den evige tvåan. Leder totalt gör Alex Hofer (CH) med 301 poäng före Martin Orlik (CZ). På damsidan vann Petra Krausova (CZ) åter igen. Hon leder därmed tävlingen med 842 poäng före Elisabeth Rauchenberger (CH).

Totalresultat efter två deltävlingar

Placering	Namn	Land	Poäng
1	Alex Hofer	CH	4 658
2	Martin Orlik	CZ	4 357
3	Stephan Morgenthaler	CH	4 354
131	Erik Rehnfelt	SWE	1 100

Damer

Placering (totalplacering inom parantes)	Namn	Land	Poäng
1 (27)	Petra Karusova	CZ	3 317
2 (53)	Elisabeth Rauchenberger	CH	2 475
3 (68)	Caroline Brille	FR	1 985
7 (130)	Lena Alfredsson	SWE	1 142

Svenska Distansligan Skärmflyg 2003

För tolfte året i rad arrangerar Västra skärmflygklubben Svenska Distansligan för skärmflygare. Tävlingen började den 15 mars och håller på fram till den 30 september. Per den 13 maj hade 9 flyg rapporterats in. Ledde gjorde Mats Arctaedius, men det ryktades redan då om tre flugna 100-kilometare i Stockholmsområdet. Det är inte för sent att anmäla sig. Fortfarande återstår större delen av sträckflygsäsongen. För att anmäla sig gör man så här: Sätt in 100 kr på VSK:s Pg 78 79 74 -5. Fyll i namn, klubb, adress och skärm tydligt på inbetalningskortet. Prioritera namn och adress, om det är ont plats. Sedan är det bara att flyga "bort" och skicka in distansrapporter i tid. OBS! Betala först och flyg sedan. Distanser utförda före inbetalning godkänns ej.

Efter anmälan skickas distansrapporter och ett regelverk ut till dig. Dessa finns även att hämta på hemsidan www.vsk.info.

Plac.	Namn	Klubb	Skärm	Dist. 1	2	3	4	5	Tot. km
1	Mats Arctaedius	Norrskan HSFK	Swing Ventus2	100					100
2	Lars Örnholmer	Cirrus	UP Kantega	27,0					27,0
3	Anders Eklind	Cirrus	Gin Bonanza	17,3	3,3	1,7			22,3

Landslagsledare sökes till Sweepool

Sweepool är svenska skärmflygförbundets landslagspool och träningslandslag. I laget ingår piloter som satsar hårt på nationella och internationella tävlingar. Vi söker nu en landslagsledare, som kan ta huvudansvaret för Sweepool och bland annat VM i Portugal i juli. Du ska vilja driva och utveckla arbetet inom Sweepool – i övrigt finns inga formella krav. Flygsportförbundet erbjuder en kurs för landslagsledare och coacher den 14-16 november på Bosön, Stockholm. Kursen syftar till att ge gamla och nya ledare en utbildning som ger förutsättningar för att göra ett effektivt och bra arbete, både till nytta för landslagets tävlande som för egen del. Till din hjälp har du också 15 glada medlemmar i Sweepool som saknar och längtar efter dig. Har du frågor eller funderingar, hör av dig till Pernilla Hammar, avgående landslagsledare på +47 45 47 88 49 (Norge) eller pernilla.hammar@swipnet.se

Tävlingskalendern finns på nätet

Uppdaterad information om tävlingsverksamhet för skärmflygare finns på hemsidan www.paragliding.se/tk.htm och för hängflygare på www.hangflyg.org/tavlingar2003/sida1.html

World Paragliding Ranking System, FAI-rankingen

Aktuella rankinglistor hittar du på: http://www.fai.org/hang_gliding/rankings/
Formel för att beräkna rankingpoäng hittar du på http://www.fai.org/hang_gliding/rankings/prs_philosophy.asp



Red Bull X-Alps - med skärm 800 kilometer längs Alperna

Den 14 juli går startskottet för världens tuffaste skärmflygtävling. Utan andra medel än skärm- och fotkraft ska 15 piloter korsa Alperna. Tävlingen startar i Dachsteinmassivet i Österrike och målet är Monaco. Sträckan på 800 kilometer i luftlinje måste vara tillryggalagd inom tre veckor. Det står piloterna fritt att välja sin egen rutt. Var och en av piloterna har en "supporter" som ser till att piloten får det han/hon behöver i form av reservdelar, mat och väderinformation. Övernattar gör piloterna utomhus. De dagar vädret sätter stopp för flygningen måste deltagarna fortsätta till fots eftersom det inte finns tid att vänta på bättre väder. Målet måste vara nått inom tre veckor, annars går den sammanlagda prissumman för tävlingen på 20 000 euro vidare till nästa års upplaga av tävlingen.

Information om utvecklingen i tävlingen kommer att finnas löpande på hemsidan. Bland annat kommer man att kunna följa piloterna live via GPS-tracking. Mer information finner du på www.redbullxalps.com

Red Bull Vertigo Villeneuve – traditionstyngd acrotävling i Schweiz

Den 22-24 augusti går den nu traditionella tävlingen Red Bull Vertigo av stapeln i Villeneuve, Schweiz. Mer information om tävlingen hittar du på hemsidan www.redbull-vertigo.com

Ranking Skärmflyg per den 6 april 2003

Den nya rankingen gav två nya ledare. Erik Rehnfeldt blev ny totalledare. Peter Sjöstedt och Johan Sjöström fajtår om andraplatsen, Brinkeby har efter sparsamt tävlande halkat ned på en fjärdeplats. Anna Rydh tog täten bland tjejerna och puttade ner Lena Alfredsson på en andra plats. Nästa rankinguppdatering sker i början av juni.

Hela rankingen finner du på www.hangflyg.org/ranking.html

Placering	Namn	Rankingpoäng
1	Erik Rehnfeldt	8670
2	Peter Sjöstedt	8060
3	Johan Sjöström	7834
7 (tjej)	Anna Rydh	6489

Hela rankingen finns på www.paragliding.se/competition/ranking.htm

Ranking hängflyg per den 9 maj 2003

Placering	Namn	Rankingpoäng
1	Ohlsson Andreas	1099
2	Isacson Peter	899
3	Andersson Håkan	815

ANNECY

CHALET CHAVENETTE

Annecy anses av många vara ett av världens bästa flygställen. Delta mycket pga den otroligt vackra naturen men också för att flygningen är så lättillgänglig för alla nivåer, nybörjare som proffs. Erik guidar er gärna till olika starter i området och till fina XC-turer.



BEKVÄMT BOENDE



MYCKET GOD MAT



FANTASTISK FLYGNING

KURSER!
annecy flyg skola

GREG BLONDEAU: ACRO/SIV (5-7/5, 8-10/5, 2-4/6, sept, okt.)

JOCKY SANDERSON: XC/SIV (26/4-2/5)

PETER BRINKEBY: XC (21-28/4)

ERIK REHNVELDT: Guidar på förfrågan

www.annecy.nu

erik&anna@annecy.nu Telefon +33(0)450 327986

BLI MED TONNY & RONNY TIL MALAGA!!

Vi reiser til MALAGA hvor det er muligheter for kysthang eller termikk litt inne i landet. Termikk & Rotor AS vil stille med svenske og norske instruktører. Vi vil holde teori som passer for steg 1 og 2. Dette er en utmerket måte å forlenge flysesongen på og kanskje komme et trinn videre på progresjons-stigen.

TERMIKK & ROTOR AS har arrangert turer til Mexico i 7 år. Her har vi fått mye erfaring på hva som er viktig med slike reiser. Briefing før take off, teori med briefing på kvelden, transport til flystedene, kunnskap om meteorologiske forhold og topografi.

Prisen inkluderer: henting på flyplassen, overnatting, frokost, lunch/matpakke, middag, transport til flystedet, hjelp til flyplan som passer ditt nivå og teori.

AVREISE: gruppe 1- 13 september 2003, gruppe 2- 20 september 2003

HJEMREISE: gruppe 1-20 september 2003, gruppe 2 -27 september 2003

PRIS 1 UKE: skr. 5.900,-.

PRIS 2 UKER: skr. 10.900,-.

TILLEGG FOR FLYBILETT: skr. 3.500,-.

Påmelding til: tonny@kerlsen@termikk.no Tlf. +47 22 09 05 22



Sinselveien 40, 0585 Oslo
Tlf. 22090522 Fax. 22090523
tonny.karlsen@termikk.no
ronny.helgesen@termikk.no
www.paragliding.no



Godkända hängflyginstruktörer 2003

Albatross Hängflygklubb

Michael Andersson
0910-523 46, 0910-78 60 16
Bo Kärman
0911-710 78, 0911-910 10

Dala H & SFK

Peter Dahlbom
0240-843 58
Mats Fernström
0250-437 97
Robin Fjellström
0250-55 01 96
Peter Wicander
0250-446 27, 010-255 90 75

Drakflygklubben Stockholm

Jürgen Kohlschütter
0705-78 48 84

Dundrets Flygklubb

Urban Olofsson
0920-879 96
Anders Wredendahl

Friflygarna HFK

Gunnar Remer
0960-212 72, 070-218 15 72

Gwaihir HGC

Anders Salonen
031-91 99 98, 0706-98 99 69
Peter Lütze
031-87 90 20

Hammars HFK

Paul Kiraly
0411-52 25 44
Ognian Ougrinov
042-14 13 71, 0708-32 42 51

Köpings Flygklubb

Tomas Danielsson
0581-62 06 74, 070-644 49 74
Anders Palmkvist
0591-138 56, 070-546 58 23

Skånes Drakflygklubb

Hans Berg
042-33 15 53, 070-522 81 15
Rickard Jönsson
046-14 40 54
Jonas Nilsson
035-15 65 04, 0706-50 20 14
Per Trotsman
042-944 94
Jörgen Åstrand
046-12 91 91, 044-13 12 85

Stockholms HFK

Rolf Björkman
08-739 39 70, 08-764 60 95
Roland Hugosson
018-39 12 22
Mats Romson
08-755 83 38
Ralph Stålberg
+47 359 21 23
Dick Söderholm
08-650 93 49

Sundsvalls Hänggång

Anders Andersson
060-16 24 49, 070-604 71 61
Kenneth Norberg
060-58 83 23
Håkan Sundin
060-12 59 29

Ållebergs HFK Ikaros

Tommy Andersson
0383-592 58, 0739-97 58 31
Christer Carlén
036-413 20, 0703-40 72 57
Daniel Ericson
0515-136 89, 0704-44 36 36

Peter Isacsson
0706-61 18 64
Leif Johansson
0502-144 86, 070-727-37 99
Tomas Peterson
0515-71 11 21, 070-600 11 21

Åre Drak- och Skärmflygklubb

Ernst Ebneter
0647-502 79
Ingemar Karlsson
0647-325 75

Örebro Skärm- och Hängflygklubb

Bengt Höök
070-581 75 80
Tord Olsson
019-12 58 58, 019-15 92 96
070-525 43 94

Godkända skärmflyginstruktörer 2003

Peter Ahlbin

Moguls
Box 47
(Stenheden 714)
780 67 Sälen
Tfn 0280-206 16
Mob 070-626 06 16
Fax 0280-206 36
Epost flyg@moguls.se

Martin Annsberg

Dalarnas Skärmflygskola
Stenis 3091
792 91 Mora
Tfn 0250-202 55
Mob 070-555 78 58
www.skarmflyg.se

Tibor Berkli

Skysport
Tottvägen 25
83013 Åre
Tfn 0647-66 47 00
Mob 070-22 55 824
Epost tibbedude@telia.com

Jonas Böttiger

Stockholms Skärmflygskola
Hagagatan 22
113 48 Stockholm
Tfn 08-34 57 23
Mob 070-510 33 43
Epost jonas@tatlin.se

Jonny Carlén

Friflygskolan
Lonkeby
521 92 Falköping
Tfn 0515-188 91
Mob 0708-86 01 10
Epost info@friflyg.com

Peder Dyrssen

Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Mob 070-541 63 71
Fax 031-15 94 68
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Jesper Eklöf

Sky Adventure
OD Krooksgatan 86
254 43 Helsingborg
Tfn 042-14 04 10
Mob 0703-77 45 16
Epost jek@manpower.se

Tony Ekström

Sälens Skärmflygskola
Stenheden 716
780 67 Sälen
Tfn 0280-334 24
Mob 070-626 06 14
Epost tony.ekstrom@telia.com

Christer Ericsson

Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Fax 031-15 94 68
Mob 0708-49 28 21
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Simon Fulford

Stockholms Skärmflygskola
Ljuskärrsvägen 24
133 31 Saltsjöbaden
Tfn/fax 08-717 98 78
Mob 0708-34 14 15
Epost simon.fulford@nacka.se

Andreas Hedström

Skysport
Box 95
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-654 06 97
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Lars Hedström

Skysport
Årevägen 3
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-569 90 89
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Ronny Helgesen

Termikk & Rotor A/S
Sinsenvn. 40
0585 Oslo, Norge
Tfn 0047-22 09 05 22
Fax 0047-22 09 05 23
Epost ronny.helgesen@termikk.no

Harald Hultén

Frisksportarnas Skärmflygklubb
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
Tfn 0370-311 40 00
Mob 070-537 10 23
Epost skarmflyg@frisksport.se

Andreas Illerfelt

Skärmflygskolan
Persmässgränd 6
129 44 Hägersten
Tfn 08-744 49 77
Mob 0708-84 41 00
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Tonny Karlson

Termikk & Rotor A/S
Sinsenvn. 40
0585 Oslo, Norge
Tfn 0047-22 09 05 22
Fax 0047-22 09 05 23
tonny.karlson@termikk.no

Fredrik Lindholm

Skysport
Box 95
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-311 40 00
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Anders Magnerfelt

Mad Moose
Fiskarevägen 10
132 36 Saltsjö Boo
Tfn 08-15 66 41
Mob 070-524 67 08
Epost anders.magnerfelt@amf1.mil.se

Daniel Mattson

Flysports
Lisselhed 2516
794 92 Orsa
Tfn 0920-22 90 69
Mob 070-306 90 25
Epost info@flysports.se

Annika Olsson

Skärmflygskolan
Persmässgränd 6
129 44 Hägersten
Tfn 08-744 49 77
Mob 0705-11 65 30
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Thomas Morsing

Skärmflygskolan
Anoclesvägen 10
129 33 Hägersten
Mob 0705-56 86 62
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Peter Pettersson

Stockholms Skärmflygskola
Mickelsbergsvägen 121
125 54 Älvsjö
Tfn 08-464 99 91
Mob 0708-13 39 52
Epost peter@skarmflyg.com

Peter Skoglund

Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Fax 031-15 94 68
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Christer Wesslund

Skärmflygskolan
Persmässgränd 6
129 44 Hägersten
Tfn 08-669 99 85
Mob 070-833 55 32
Epost christer.wesslund@home.se

Tomas Peterson

Peterson Sport AB
Bergsängsvägen 68
521 30 Falköping
Tfn 0515-71 11 21
Mob 070-600 11 21
Epost tomas.peterson@mailbox.swipnet.se

Pierre Rosén

Sky Adventures
Alesväg 15
276 46 Löderup
Tfn 0411 52 74 78
Mob 0708 600 221
Epost sky-adve@algonet.se

Peter Wicander

Flysports
Holen 2587
794 92 Orsa
Tfn 0250-446 27
Mob 070-638 10 70
Epost info@flysports.se

Hängflyg & Skärmflygklubbar Sverige 2003

[H&P] → Hanggliding & Paragliding

[H] → Hanggliding

[P] → Paragliding

Albatross Hängflygklubb [H]

c/o Michael Andersson
Yttervik 193
931 91 Skellefteå
0910-78 60 16
<http://host.bip.net/albatrosshfk>

Arctic Hanggliding & Paragliding Club [H&P]

c/o Juha Liikamaa (HF)
Idrottsvägen 26
981 39 Kiruna
0980-838 12
c/o Johan Sjöström (SF)
Mangigatan 26 B
981 33 Kiruna
0980-839 11

B-Stallet [P]

c/o Jonas Böttiger
Hagagatan 22 4tr
113 48 Stockholm
070-510 33 43

Bohusläns Skärm- & Hängflyg Klubb [H&P]

Hans p Eckert
Mastholmsgatan 4
456 43 Kungshamn
0523-38988
www.fullyfledged.com/bsfhk/

Cirrus Skärmflygarklubb [P]

Peter Mannerstråle
Linnéavägen 4
181 60 Lidingö
08-19 05 51
Peter: 070-735 71 44
sky.surfer@telia.com

Club Parapente Syd (CPS) [P]

c/o Henrik Friberg
Arkitektgatan 5a
302 37 Halmstad
035-21 50 08, 0733-64 33 14
7304@home.se

Dala Häng- och Skärmflygklubb [H&P]

c/o Robin Fjellström
Kallmora skola
794 93 Orsa
0250-55 01 96
www.algonet.se/~opel/flyg

Drakflygklubben Stockholm [H]

c/o Vaclav Komarek
Hunduddsvägen 51
115 25 Stockholm
vaclav@hk.akademibokhandeln.se
0702-105508

Dundrets Flygklubb [H&P]

c/o Håkan Johansson
Kraftstationsvägen 606
982 38 Gällivare
0970-131 69
www.gellivare.se/forening//FKD/huvuds.htm

Fenix Skärmflygklubb [P]

c/o Björn Hårdstedt
Fattburs Kvarngata 40
118 64 Stockholm
08-668 27 21, 0708-88 27 21,
08-668 68 88

Flygklubben Offerdal [H&P]

c/o Johnny Eriksson
Tallåsvägen 33
831 42 östersund
063-12 48 27
<http://thor.prohosting.com/~offerdal/>

Friflygarna HFK [H]

c/o Sten-Ove Stenman
Glassgränd 44
906 24 Umeå
090-18 80 33/070-603 76 64
<http://wl.960.telia.com/~u96002528>

Frisksportarnas Skärmflygklubb [P]

c/o Harald Hultén
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
0370-467 51

Glidflygarna i Luleå Häng- & Skärmflygklubb [H&P]

c/o Magnus Eriksson
Docentvägen 299
977 52 Luleå
0706-37 35 67
<http://hem1.passagen.se/glidflyg>
Gotland Paragliding Friends (SF)
c/o Carl Winther
0498-22 33 95

Gwaihir HGC [H]

c/o Lars Redhammar
Liskullavägen 25
510 21 Sätilla
0301-424 27, 0703-197 193
<http://hem2.passagen.se/gwaihir>

Hammars HFK [H]

c/o Anna-Karin Åkesson
Hammar 27
270 21 Glemmingebro
0411-225 44
www.torget.se/users/h/habrok/hammars

Hunflens Skärmflygklubb [P]

c/o Bengt Vestbergs
Risheden 6
780 54 Äppelbo
070-370 30 13, 070-625 24 44

Köpings Flygklubb [H]

Markel Neideman:
Roddarevägen 43 E
151 38 Södertälje
08-550 88 928, 0708-550928
www.koping.se/culture/clubs/kfk/

Linköpings Häng- & Skärmflygklubb [H&P]

c/o Märten Mårtensson
Upplandsgatan 2
602 18 Norrköping
Tel: 011-18 79 28
m2swe@netscape.net

Njord Skärmflygklubb [P]

c/o Jonas Olsson
Haga Parkgata 22 A, 2 tr
723 36 Västerås
070-467 59 21

Norrköpings Skärmflygklubb [P]

c/o Lars Flygeborn
Gustav Classonsgata 46
603 78 Norrköping
011-17 29 24, 070-662 02 99

Norrskan Häng- och Skärmflygklubb [H&P]

c/o Robert Eriksson
Sågvägen 8
934 41 Ersmark
0910-72 32 36, 070-351 14 07
robert@hemma.ac
www.outdoor.se/skarmflyg

Paraclub 2000 [P]

c/o Mattias Säll
Västergårdsvägen 4
433 31 Partille
031-21 03 04, 031-44 62 18

Razor Skärmflygklubb [P]

c/o Tomas Gustafsson
Ledungsgatan 12, 2tr
602 28 NORRKÖPING
Sweden
+46 11 16 21 00

Rotormännen Skärmflygklubb [P]

c/o Peter Hernfalk
Sikvägen 61
135 41 Tyresö
08-721 43 79

Skånes Drakflygklubb [H]

c/o Richard Jönsson
Brytaregatan 16
222 21 Lund
046-14 40 54
<http://fly.to/sdfk>

Skärmflygklubben Branäs Wings [P]

c/o Jon Thonander
Gruvgången 115
653 43 Karlstad
054-56 58 22

Skärmflygklubben Dalmåsarna [P]

c/o Conny Carlsson
Källviken 1
774 94 Avesta
0226-200 40, 070-534 01 60

Skärmflygklubben Göteborg [P]

c/o Glenn Bengtsson
Bryllgatan 41
421 58 Västra Frölunda
031-15 94 34 (Christer Eriksson)

Skärmflygklubben Pegasus [P]

c/o Anders Dillman
Lidvägen 24
135 54 Tyresö
08-712 08 15, 0709-99 63 01,
08-656 67 49

Skärmflygklubben Solskärmarna [P]

c/o Bernt Larsson
Malmtoorgsgatan 22 A
653 40 Karlstad
054-18 17 09, 0702-33 55 58

Skärmflygklubben Ålleberg [P]

c/o Anders Ulveborg
St.Olofsgatan 18
521 43 Falköping
0151-182 06

Smålands Skärmflygklubb [P]

c/o Fredrik Pettersson
Mossgatan 5
331 52 Värnamo
Medlemskontakt: Stefan Djerv

Stockholms HFK [H]

c/o Lars Mattsson
Ulrika Jansdotterts väg 30
179 98 Färentuna
08-560 42 590, 0706-43 71 37
<http://fly.to/shfk>

Sundsvalls Hänggång [H]

c/o Göran Westerlund
Ålvgatan 4
862 00 Kvissleby
060-51 31 31

Sälens Skärmflygklubb [P]

c/o Peter Ahlbin
Box 47, Stenheden 714
780 67 Sälén
0280-206 16, 0280-206 36 (fax)

Sällskapet Flygarna HVTO [P]

c/o Blomsterkraft
Årsta Skolgränd 18
117 43 Stockholm
08-19 00 01, 08-709 37 70

Västra Skärmflygklubben (VSK) [P]

c/o Peter Olsson
Box 1121
405 23 Göteborg
070-552 16 09, 031-44 62 18
www.vsk.info

Ålands Skärmflygare [P]

c/o Mikael Holmström
Vasavägen 26
169 58 Solna
0709-27 83 22

Ållebergs HFK Ikaros [H]

c/o Leif Johansson
Idrottsgatan 9
522 00 Tidaholm
0502-144 86, 070-727 37 99
<http://home.swipnet.se/drakberget>

Åre Drak- & Skärmflygklubb [H&P]

Box 32
830 13 Åre
0647-502 79, 0647-201 82 (fax)
www.flygare.nu

Örebro Häng- & Skärmflygklubb [H&P]

c/o Göran Andersson
Furuvägen 3
640 10 Högsjö
0151-453 11, 019-611 54 01
www.friflyg.nu

Ö-viks Vingar [H&P]

c/o Max Thorén
Tjärn 117
891 92 Örnsköldsvik
0660-37 26 62, 0702-225 57 44
Max.thoren@home.se



australien 2003

Bright PG open, New Zealand PG national & Australian PG open
Sid:22 ☰: Åke Kindblad

Bright Paragliding Open

Vi var fem svenskar som strålade samman i Bright, en liten stad ca 30 mil norr om Melbourne, i mitten på februari för att flyga Bright Paragliding Open. Jag, Åke Kindblad, Micke Jarås, Erik Renfeldt, Andreas Karparyd, samt vår coach och chaufför Ingegerd Gustavsson. Eftersom skogsbränderna härjade i området var det i det längsta osäkert om tävlingen skulle kunna hållas men veckan innan start beslutade tävlingsledningen att köra. På väg dit kändes en från röklukt flera mil före Bright och man funderade på vad som väntade.

Det blev totalt 3 heat under veckan och banorna lades utifrån vindriktning, rökighet i luften och var brandbekämpningsflyget höll till. Sista dagen lades en uppgift som avblåstes efter ett tag eftersom molnen växte för mycket på höjden, vilket föranledde en protest eftersom man tyckte att heatet skulle stoppats i luften istället, vilket hade resulterat i ett giltigt heat. Tyvärr avslogs protesten vilket var synd eftersom Erik och jag låg hyfsat till detta heat. Ett par dagar var det för rökigt att flyga från huvudstarten Mystic, så alla packade in sig i bilar och körde till alternativa starter. Den ena dagen körde vi iväg ända till Mansfield ca 20 mil för att konstatera att vinden kom från fel håll. Båda gångerna vi letade alternativa starter fick vi ägna oss åt friflygning eftersom förhållandena var otillräckliga för tävlingsflygning. Under normala förhållanden tror jag att Bright kan vara ett bra flygställe och tävlingsledningen gjorde verkligen vad de kunde för att få till en bra tävling men tyvärr så hade vi röken och vädret emot oss. Erik slutade på 13:e plats, Åke på 17:e, Micke blev 42:a och Andreas 43:a.

Australian Paragliding Open och New Zealand Paragliding National

Nu var vi så på det mytomspunna flygstället Manilla, ca 35 mil nordväst om Sydney, för att under två veckor flyga två tävlingar. Här var vi samma svenska piloter som tidigare flugit i Bright samt även Harald Hultén och Anna Rydh. Vi hade strax innan fått reda på att båda tävlingarna var överbokade så att max antal piloter var ändrat från 125 till 140. Trots det fanns piloter som antagits till tävlingen och i sista stund blivit "utknuffade".

Jag var inte speciellt imponerad av flygstället vid första anblicken. Ett litet berg där man fick stå på starten i olidlig värme och vänta på ett termiksläpp och känna att "tappar jag greppet blir det med största säkerhet bombout". Ganska snart märkte jag att jag kunde göra räddningar från väldigt låg höjd. Jag klarade mig med endast en bombout under båda veckorna. De som hade tidigare erfarenheter av stället sade att det inte var normal Manilla-flygning eftersom det var svagare förhållanden än det brukar vara här. Flera dagar åkte vi upp på berget och undrade vad vi skulle där och göra, men flög ändå sedan i flera timmar och mil då banan hade lagts.

New Zealand Paragliding Nationals 2003

Placering	Namn	Skärm	Land	Totalpoäng
1	Steve Ham	Gin Gliders Boomerang	GBR	5327
2	Rhett Rockman	Gin Glider Boomerang 2	AUS	5051
3	Craig Collings	Gradient Avax RS	NZL	5051
24	Åke Kindblad	Apco Simba	SWE	3950
25	Erik Rehfeldt	UP Trango Race	SWE	3883
49	Mikael Jarås	Advance Sigman 4	SWE	3121
56	Anna Rydh	UP Trango	SWE	2975
57	Harald Hultén	Apco Bagheera	SWE	2957

Australian Paragliding Open 2003

Placering	Namn	Skärm	Land	Totalpoäng
1	Grant Middendorf	Nova Argon	NZL	3 908
2	Stef Andre	UP Proto 2003	FRA	3 864
3	Ron Mackenzie	Gradient Avax	AUS	3 709
20	Erik Rehfeldt	UP Trango Race	SWE	3 119
28	Åke Kindblad	Apco Simba	SWE	2 903
61	Mikael Jarås	Advance Sigma 4	SWE	2 006
85	Harlad Hultén	Apco Bagheera	SWE	1 602

Tävlingsledaren Godfried var helt suverän på att förutspå hur vädret skulle utveckla sig under dagen och vi fick banor lagda där vi flög opåverkade av de stora regnmolnen som ibland var runt omkring oss. Totalt flög vi 13 heat under 15 dagar, vilket jag tidigare sagt måste vara fantasier från sena barkvällar då jag hört om liknande tävlingsveckor.



Besök www.skysport.se

Nätets STÖRSTA skärmflygbutik!

Nyheter 2003

Swing Arcus 3	DHV 1/1-2
Skywalk Cayenne	DHV 2
Gradient Aspen	DHV 2
Airwave Magic 3	DHV 2-3
Ozone Vulcan	DHV 2

Introduktions- och paketpriser.
Vi byter in din gamla skärm!

Kurser 2003

Elevkurser: regelbundet under februari-oktober

Bergsbehörighet/Pilot 1 kurs:

Sommar: vecka 23, 26, 30, 32, 34, 35, 36

Skärmflygskola-Butik-Boendeanläggning-Öppet året runt
Skysport AB, Årevägen 3, 830 13 Åre, 0647-51186, info@skysport.se
Ozone-Swing-Airwave-Apco-Skywalk-Flight Design-Gradient

Design: Tibor Berki
Foto: Fredrik Gustavsson



SKY SPORT
SKÄRMFLYG ÅRE

take it
easy



bolero
plus

Gin's principle design consideration was to give pilots discovering paragliding a glider which is easy to fly, comfortable and of course, extremely safe. Gin has dedicated one and a half years to developing this amazing new wing, and has flown hundreds of hours with prototypes until he was satisfied it was absolutely right, as he imagined it.

Successor to the highly successful Bolero, these are the main differences :

- == an easier take off with lighter inflation.
- == a flatter turn with a better sink rate.
- == more precision in turns and a more 'compact' feeling wing: more efficient in thermals.
- == canopy adjustment for a fine shape.
- == 3 main "W" lines
- == a new fabric finish E85A for the Porcher New Skytex fabric, which offers greater performance and durability, and also reduces fabric weight, improving launch, security and re-inflation.
- == this new coating is water-based and environmentally friendly.

bolero
plus

*oasis
tuareg
gangster
nomad
boomerang III
bongo*

B
SVENSK
POSTSTÄMPLING
POSTSTÄMPLING
KORTO BREV
Förpackning
Svenska Skattemyndigheten, SSFF
Box 750
S-21 22 FALKÖPING

photos: jordan bergstedt - Bergstedt - jordan bergstedt

