



HYPOXIA

SKÄRMTRYCKET #3:2003



www.flyozone.com

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

Skribenter i detta nummer:

Mark Presson, Anette Lantz, Pernilla Hammar, Johan Bergström, Lars Redhammar, Åsa Karyd, Ola Gustafson, Lena Alfredsson, Tove Andersson

Redaktion:

Lena Alfredsson (skärmflyg)
Tove Andersson, chefredaktör (skärmflyg)
Johan Bergström (hängflyg)
Ola Gustafson (skärmflyg)
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@primesounds.com

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**

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Svenska Hängflygförbundet, SHF
Box 750
521 22 FALKÖPING
www.paragliding.se/
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
Skärmtrycket: ISSN 1651-6052

Omslagsbild: Montalegre-Portugal 2003.

Foto: Andreas Karperyd





Salafältet. Tove Andersson, Ola Gustafsson. Foto: Andreas Karperyd

“Don't worry, God lives in Brazil”

Jag glömmer aldrig sommaren med airbagen. Full av solsken, segling och sill, men utan distanser, landningsöl och tävlingssnack. Mitt liv som pilot förintades på några snabba sekunder för ett halvår sedan. Jag hade lämnat startsektorn strax utanför den brasilianska staden Governador Valadares på ca 1 900 meters höjd under 2:a heatet i Real Minas Open. Jag hade hejat på mina kompisar i luften innan jag gled iväg mot första vändpunkt och livet var lätt. Första gången jag kände obehag var när jag hade den smala dalen intill byn Sobralia 50 m under mina fötter. Vinden hade ökat drastiskt och jag spådde en back-landning. Men jag hade avlagt 4,5 mil och tänkte Upp, Upp, Upp. Och så kom värsta blåsan. Jag driftade över staden tillsammans med flera andra piloter bort från vändpunkten, som nu låg uppvind. Naturligtvis är det ödets nyck att märkesnamnet på min jättefina, gul-blå skärm också var snarlikt ordet Upp, när jag efter ytterligare någon halvtimme, BANG, låg medvetslös på marken med flimrande ögon, inre blödningar, fem bäckenfrakturer, en komplicerad överarmsfraktur, högerbenets nerver i kläm/alternativt helt av och en urinblåsa i fyra delar. Kanske mitt 20 centimeters ryggskydd räddade ryggen på mig. Det får jag aldrig veta, men jag är glad att jag kan tänka så, för mot alla odds överlevde jag. Han hade definitivt rätt, tävlingsläkaren, i det han sa till min vän Christian där jag låg uppallrad i bilen på en gammal ladugårdsdörr, “Don't worry, God lives in Brazil”. Men att jag lever, det beror på er mina vänner, nära och kära, som gav mig något att kämpa för, i Brasilien och här hemma. Tack.

Därefter följde en LÅÅÅNG tid på sjukhus och rehab. Jag har trånat efter molnen på den blå himlen många gånger, men lika många gånger varit beredd att ge upp och låta dem kapa benet på mig. Ni finner tyvärr inte min redogörelse bland olycksrapporterna på sidan 8. Bokstäver och tangenter har varit så jobbiga. Men den kommer, för viktigast för mig är att alla ni piloter begrunder mina misstag så ni slipper hamna i samma situation.

Vid en rannsaking av olyckan finner jag flera faktorer som bör ha påverkat utfallet. Jag hade rest långt två dagar innan från en stressig situation på mitt arbete, jag satt i en nyinköpt sele och flög, om än fantastiskt fin, trots allt en avancerad och för mig relativt ny skärm. Jag tävlade och insåg inte faran med den ökande hårda motvinden och den närmande bergssidan i lä som skiljde mig från GPS-koordinaten. Andra piloter tog samma väg och jag glömde analysera risken. Jag slets genom en negativ spinn efter ett stort inslag från de vackra vita molnen ner till ett kolsvart mörker. Min nödskärm hann aldrig fyllas med luft. Lite eftertanke över ovanstående faktorer i mitt då galopperande liv hade inte skadat. Ja, då hade jag kanske sluppit all kunskap om morfin, katetrar, liggsår, sjukhussjukor och prestandan i airbagen, det vill säga sittkudden med luft i som jag numera alltid kånkar runt på. Att ett tunt lakan kan kännas som knivhugg mot huden när nerverna är av, har jag också fått erfara.

Tja, intet ont som inte har något gott med sig. Olyckan har berikat mitt liv. Jag har fått en ny inställning till mycket. Jag kommer aldrig att låta jobbet gå ut över min fritid igen. Jag vet nu hur mycket mina nära och kära, mina vänner och framförallt det enkla här i livet betyder.

Jag har massor av erfarenhet att delge er från den fantastiskt osexiga sjukhusmiljön som jag har lämnat bakom mig. Men jag har nu sluppit rullstolen, mår bättre och vill tillsammans med redaktionen istället bjuda på ett nytt späckat nummer av Hypoxia med reportage och resultat från sommaren. Jag vill förvarna om att vi sätter tummen på acroflygning i nästa nummer, medan nummer 1-2004 blir ett nybörjarspecial. Sätt därför genast igång och skicka in era bidrag!

Från och med detta nummer finns Joakim Lax inte längre med oss i redaktionen, så ett stort Tack till dig Jocke för arbetet med Hypoxia! Till sist. Mina vänner, använd varje minut så väl ni kan när ni flyger och glöm inte att säkerheten ÄR viktigast. Vi som lever på övertid, vi vet.

Tove Andersson

Inbjudan till SSFF:s årsmöte och årskonferens 2003 22-23 November

Plats: Tånga Hed (strax norr om Göteborg.) Det kommer bli att bli föreläsningar, utställningar, skärmflygförsäljning, middag o s v. Titta på www.paragliding.se för närmare detaljer.

Dispens för skärmflyg med motor klar

Skärmflygförbundet har nu fått dispens för skärmflyg med motor. Luftfartsverket tog efter intensiv lobbying från förbundet beslutet den 24 juli. Nu kan hela den planerade apparaten med utbildning och licensiering för paramotor äntligen dra igång. Den första september är SSFF:s avsikt att påbörja motorutbildning och motorflygning enligt dispensen. Tills dess måste en hel del fixas på kansliet och det är en av anledningen till att vi inte kan börja tidigare. En annan anledningarna är att dispensen inte till 100 procent ser ut som den dispens SSFF skickade in och vi måste därför sätta oss in i texten så att vi till fullo förstår vad den innebär. De tre utbildade motorinstruktörerna eller kansliet vet inte mer än vad som står här och det är ingen större mening med att försöka få mer information av dessa. Mer information kommer att ges efterhand på SSFF:s hemsida. Kontaktpersoner: Peter Sjöstedt och Mark Presson

USK om nödskärmar

"Kasta hellre nödskärm en gång för mycket än en gång för lite" är något som majoriteten av landets piloter håller med om. Statistiken visar att nödskärmen är en effektiv sista utväg när det inte riktigt gått som planerat. Det är nämligen ytterst sällan situationer som avslutas med ett nödskärmskast leder till allvarigare personskador. Därför är det oroväckande att en del flyger med nödskärmar i undermåligt skick. Vissa flyger under premisserna "det händer inte mig" och dem kan man inte göra så mycket åt. Men några flyger utan en andra chans på grund av okunskap, vilket följande rader hoppas ändra på. För att en nödskärm skall öppna fort och ge en säker färd ner mot moder jord används ett mycket tunt men starkt material som dessvärre har vissa nackdelar. Materialet är känsligt för UV-strålar (solljus) och fukt. En nödskärm som blivit fuktig har en tendens att klibba ihop och angräps fort av mögel, vilket självklart inte är lämpligt. Därför skall en nödskärm som av någon anledning blivit fuktig så snabbt som möjligt torkas (ej i direkt solljus) och packas om när den är helt torr. Förvaring av utrustningen sker lämpligast i en kall men framför allt en torr miljö. Den gamla fuktiga källaren är således ett direkt olämpligt ställe att förvara sin utrustning på under vintern. Livslängden på en nödskärm kan diskuteras men inget absolut svar kan ges. En nödskärm som misshandlats kan vara oduglig efter några månader och ett exemplariskt skött exemplar kanske håller i 10 år - vem vet? SSFF har valt att inte sätta en maxivslängd på nödskärmar utan det åligger varje enskild pilot att hålla sin flygutrustning i luftvärdigt skick. Om ni är osäkra - kontakta närmaste återförsäljare för en inspektion. Rekommenderat ompackningsintervall från de flesta tillverkarna är 6 månader. Ofta kan tyckas, speciellt då det råder delade meningar om hur vida öppningstiden skiljer sig nämnvärt mellan en nyligen ompackad nödskärm och en som packades 12 månader innan. Odiskutabelt är dock att ett möjligt, kompakt gammal bylte, som mest liknar en tegelsten, inte är en pålitlig sista utväg när man sitter med twistade linor i en autorotation.

Mikael Wadlund, USK

Toppenväderkartor från Sembach

US-flygvapnets meteorologer i Sembach gör innehållsrika och åskådliga prognoskartor för Europa med omnejd. För en flera gånger om dagen uppdaterad satellitbild med analys av det aktuella väderläget, se www.wetterzentrale.de/pics/semb0.html För ALLA kartor från Sembach är det viktigt att kolla BÅDE datum och KLOCKSLAG och därmed uppdateringen. "VT: 20/12Z" betyder t ex att kartan avser den 20:e klockan 12 ZULU(=UTC). Genom att ersätta "semb0" i ovanstående ULR med semb24, 48, 72, 96 eller 120 får man

prognoskartor för de kommande timmarna (dagarna), där till skillnad mot Bracknellkartorna även moln- och nederbördsområden visas. Hela områden, alltså diverse cumulustyper som bildas under dagens lopp, finns inte med på prognoskartan. När det gäller den medelhöga molnigheten så används en gråskala för few, scattered, broken och overcast (enstaka, spridda, uppbrutet molntäcke, helmulet). Givetvis med reservation för bristerna i de data från England som även USAF:s Operational Weather Squadron använder sig av, så är nu presentationen på http://ows.public.sembach.af.mil/asp/syn00120_looperb.asp?name=synoptic&loc=GifImages ännu bättre. Man kan låta "loopers" gif-animering rulla på, eller så kan man i lugn och ro "bläddra" sig fram genom att sätta markören på timrutorna, där intervallet är mindre för den närmare framtiden.

Peter Loeskow

Lätt och liten GPS-nyhet

Med Garmins "Geko"-serie erbjuds ett lättalternativ som duger väl vid friflygning, men kanske inte till extremt tävlingsbruk. Till skillnad mot en Etrex är dess knappar lättmanövrerade. Priset för en Geko 201 är UKP 115 hos www.gpsw.co.uk. 101:an kan inte kopplas till PC, och 301:ans kompass och höjdmätare är för oss flygare knappast värda merpriset. En Geko väger endast 88g med batterier, medan en Etrex väger 150g, en GPS72/76 väger 225g och en GPS12 (som var en enorm förbättring när den kom) 269g. Att Geckon drivs av små AAA batterier kan ses som en nackdel, i synnerhet om man oavsiktligt tryckt på on/off-knappen. Det är lämpligt att ta ut batterierna när den inte är i bruk. Geckons minne kräver inget batteri. För närmare beskrivning och specifikationer, se www.garmin.com/products/geko201

Peter Loeskow

Säljes

Nybörjar- och fortsättningspaket, Skärm: Advance Epsilon 3 DHV 1-2 Sele: Sup Air, Nödis: Sup Air, Pilot nakenvikt 85-105 kg, Allt uttaget 2000 april, Pris: 17500 kr, Tel: 031/27 65 07, 070-828 28 27 /Ulf Persson

Trike Pegasus XI -88, Lättflugen 2-sitsare, Skidor medföljer, Flygtillstånd till maj-04, 50000 kr , Tel 0643-32037, 070-6836191 /Janne Hemmingson

Edel Saber XL 1999 i bra skick inkl sele med nödskärm., Pris: 5000 kr Viktområde: 95-120 Kg, Tel: 08-742 73 24, 070-885 84 95 /Lasse

Segelflygprognoser från SMHI

Finns på: <http://produkter.smhi.se/sparv/klsoar/index.htm>
user id: klsoar
password: vigen03
Skärm- och hängflygarna vill tacka segelflyget och dess ordförande Robert Danewid för dessa prognoser som är av stort värde även för oss. Tack.

Försäkringsinformation för skärmflygare

Under sommaren har det förekommit diskussion på skärmflyglistan om olika försäkringar och vad dom täcker och inte täcker. De uppgifter som cirkulerat har jag vidarebefodrat till vår försäkringsmäklare SÄKRA och bett dem kontrollera. Här kommer SSFF:s kommentarer:

Ansvarsförsäkring (tredje part försäkring)

SSFF:s nuvarande ansvarsförsäkring, som gäller överallt i världen förutom i USA, täcker skada på person och sak upp till 10 miljoner svenska kronor (drygt 1 milj. euro). Den gäller även för terroristhandling. Att SSFF skulle höja upp försäkringen till att täcka 60 milj., som krävs t ex i Danmark, finns det inga som helst planer på. Premien för vår ansvarsförsäkring ligger idag en bra bit under 100 skr och de

försäkringsexempel som cirkulerats där de danska kraven uppfyllts har en prislapp på ca 800 skr.
Uppgifter om att Tyskland ställer ett separat krav på ansvarsförsäkring vid terroristhandling motsvarande 1,5 milj. euro har vi ej ännu fått bekräftat, men enligt SÄKRA så finns det inget svenskt försäkringsbolag som är villigt att försäkra högre än 10 milj. sek för terroristhandlingar. Vill du således flyga i Danmark, Tyskland eller USA så måste du själv personligen se över ditt försäkringsskydd vad ansvarsförsäkringen beträffar.

Olycksfallsförsäkring

SSFF fattade beslut hösten -99 att endast tillhandahålla en enkel olycksfallsförsäkring som enbart täcker ersättning vid dödsfall samt ersättning vid invaliditet. Bakgrunden var skenande premier och en ökande betalningsovilja från våra medlemmar. Beslutet grundade sig på att SSFF hellre ville ha en olycksfallsförsäkring, om än dålig än att inte ha någon alls. Vad vår nuvarande försäkring täcker/ersätter finns att läsa på den försäkringsinformation som Folksam givit ut. Den kan rekvideras ifrån kansliet och finns även på www.paragliding.se under "Försäkringar". Under åren som gått har vi uppfattat en ökad efterfrågan på en bättre och mer täckande olycksfallsförsäkring. Vi har nu gett SÄKRA i uppdrag att gå ut och förhandla om en sådan förbättrad försäkring. Vår förhoppning är att vi till licensförnyelsen 2004 skall kunna erbjuda alternativa olycksfallsförsäkringar med avseende på vad de täcker och hur stor ersättning de betalar ut vid skada. Vi återkommer med mer information under hösten.

Hans-Peter Fallesen, Styrelseledamot (ansvarig försäkringar)

ANNECY

CHALET CHAVENETTE

Annecy anses av många vara ett av världens bästa flygställen. Detta 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!
starta dig nu!

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 (21-28/6)
ERIK REHNFELDT: Guidar på förfrågan

www.annecy.nu
erik&anna@annecy.nu Telefon +33[0]450 327986

kantega



new DHV 1-2

summit2



new DHV 2



UP

feel free - fly UP.

www.up-europe.com



Rotorbladens bedövande ljud fyller Vossastranden. En ännu starkare ljudtopp, och helikoptern flyger av gårde. Tystnad. Några minuter senare tar en mörk klump form på vänster sida om helikoptern. Vertigo Voss 2003 är igång.

Det är torsdag förmiddag. Ett förvånansvärt lugn råder över gräsmattan framför Nordic Ventures. Om bara några få timmar ska samtliga 14 deltagare i 2003 års upplaga av akrotävlingen Vertigo Voss droppa från helikopter för första gången i sitt liv. Sex norrmän, men inga svenskar, finns med på startlistan: Kjartan Andvik, Ole Jørgen Løvland, Stein Egil Mangseth, Ronny Olsen, Pål Hammar Rognøy och Torvald Rugsveen. De ska för första gången mäta sig mot det internationella motståndet. Det är varmt. T-tröjorna åker av. Kampen börjar med att vara modig nog för helikopterdroppet och fortsätter sedan under fem rundor i luften. Hoppledaren Jan Nielsen går igenom proceduren. Inte en detalj är för liten, för här kan saker gå snett. Helikopterdropp har gjorts förr, men inte som startform i en tävling, och inte med så många piloter per lyft. När tävlingen är över ska 84 dropp vara avklarade, och här accepteras inga bomstarter. Varje skärm packas enligt ett exakt mönster och innan piloten släpps in i helikoptern ska det färdiga packet signeras och godkännas.

Så är det dags. Piloterna förflyttar sig till helikoptern. Torrträning ska ge säkerhet i luften. Efter en dryg timme har alla piloter simulerat droppsituationen och helikoptern kan starta. Först ut är Rodriguez-bröderna och Horacio Llorens. Övriga piloter sitter redo på marken

och ser helikoptern lätta. Ett jubel utbryter och sen är helikoptern borta. På 900 meters höjd glider den förste piloten ut på den specialdesignade bommen. Han nickar

jubel från tillströmmande publik, medpiloter och framförallt sig själva. Under hela tävlingen är det endast två öppningar som leder till twist och en del höjdförlust innan skär-

stekheta stranden och poängsummor från de tre förs ner på papper av trogna assistenter som knappt hinner se upp från papperet innan nästa övning ska bedömas. Det är hektiskt att vara domare, så all ära till Peter Brinkeby, David Eyraud och Alain Zoller för ett väl genomfört arbete.

De två intensiva tävlingsdagarna rullar vidare. På lördagen är tre dropp inplanerade. Efter det andra ökar dessvärre vinden och tävlingen är därmed slut. Men helikopter-piloten och Jan har en sista uppgift kvar innan dagen är slut - att flyga Randi Eriksen och Alain Zoller upp till dryga tusen meter där de blir de första i världen som droppar från en helikopter i tandem. Raul Rodriguez tar inte oväntat hem segern och lämnar Voss några tusen dollar rikare. De norska piloterna visar sig hålla en mycket hög internationell standard, med Ronny Olsen som bäste norrmän på femte plats.

Sagt och hört av de norska akropiloterna om första helikopterdroppet:

Ole Jørgen Løvland : – Var ikke så veldig nervøs, viste at det har blitt gjennomført før, og at sikkerheten rundt hele konseptet var veldig sikkert.

Torvald Rugsveen: – Jeg hadde spurt meg selv mange ganger; kommer du til å tørre? Svaret var at jeg aldri kom til å tilgi meg selv om jeg ikke grep sjangsen! På vei opp i helikopteret begynte jeg virkelig å glede meg! »Nå skjer det faktisk!« Har aldri hatt så mye sommerfugler i magen som da jeg klatret ut på understellet og hang i bommen!

Kjartan Andvik: – Nervøs og grua meg te å klatra ut av helikopteret.



Alla bilder: Pernilla Hammar



och ler för att visa att han är redo. Jan Nielsen releasar och sen följer fritt fall innan linorna sträcks ut och skärmen öppnar sig. Exakt samma mönster upprepar sig sen för var och en av de fjorton piloterna. Adrenalinfulla landar de sedan under

men befinner sig i flygande form. När så det första droppet är avklarat drar tävlingen igång på fredagen. Det ska flygas obligatoriskt program, eget program och fritt poängplockande program. Domarna följer varenda rörelse från den

Adrenalin, angst... Nej ikke angst men... sprøtt og uvirkelig. Selve droppet - bare good.

Stein Egil Mangseth: – Tenkte mye på å påsse på nødskjermen på vei ut av helikopteret. Ellers så var det bare å huske på at høyde er sikkerhet og ellers tenke positivt. Utrolig sprøtt å se helikopteret forsvinne oppover. Satt stille og så det forsvinne, og på linene til PG'n som kom rasende ut av baggen.

Pål Hammar Rognøy: – Eg va utrolig nervøs. Ikkje for at det sko gå galt. Nei, det eg va nervøse for va at det sko kitla så mye i magen at eg ville glemma øvelses-programmet. Jan »Jumpmaster« Nielsen smilte, eg nikka, han smilte merr, eg nikka igjen og smilte tebage... Shiiiiit!! Yiiiha! Det kittla bare akkurat perfekt lenge, så åpna skjermen seg nydelig og smooth uden någon form for rykk eller smell. Glømte ligavel ein øvelse.

Dette blei ein super suksess, og til og med de emst hardbarka akro-pilotande (Rodriguez brothers) landa med enorme glis rundt kjeften.

Tilllegg:

Ekstremспортveko är ett årligen återkommande arrangemang i Voss runt midsommar. Akrotävlingen var en del av årets upplaga av "Veko". Andra skärmflygaktiviteter var i år Norge Cup, säkerhetskurs, akrokurs, distanstävling och pricklandning. Andra sporter på plats brukar vara klättring, fallskärnhoppning i alla discipliner,

mountainbike, forspaddling, rodeo (kajak) och rafting. Akrotävlingen Vertigo Voss är en deltävling i årets pre-world cup i akro.

Resultat Vertigo Voss

1. Raul Rodriguez
2. Felix Rodriguez
3. Horacio Llorens
4. Francois Bon
5. Ronny Olsen
6. Ole Jørgen Løvland
7. Kjartan Andsvik
8. Stein Egil Mangseth
9. Thomas Swarcz
10. Pål Hammar Rognøy
11. Jose Herera
12. Torvald Rugsveen
13. Arek Kryda
14. Denis Verchère



Tips grön: för dig som är ny i selen

- På förekommen anledning, glöm inte att ställa dig upp i selen innan landning, och detta på god höjd. Att daska ned på ändan är aldrig bra, benen fjädrar betydligt bättre än sittfläsket. Att glida ur selen i sista sekunden kan se riktigt coolt ut, men det är med ryggraden som insats.

- Ta reda på var vinden verkligen kommer ifrån före landning. Så fort det är termik och grundvinden inte är tillräckligt dominerande, så vrid vinden åt det hållet där termikblåsan finns. Alltså, även om du har gjort en massa landningar åt samma håll, så är det inte någon garanti för att denna riktning inte kommer att ändras. Upptäcker man på för låg höjd att vinden ligger fel kan det vara svårt och farligt att vända åt rätt håll och man får i värsta fall vara beredd på att landa i medvind. Då gäller det att bromsa riktigt hårt och för att få tillräcklig bromseffekt kan man behöva linda bromslinorna ett par varv runt händerna precis innan landningen.

Tips gul: för dig som har flugit ett tag

- Detta tips kommer ursprungligen från en kvinnlig pilot i världsklass, men återberättades för mig av numrets profil, Olle. Ungefär så här var det: Om du ser ett ställe där du tänker att det bara måste släppa termik, för att det uppfyller dom flesta kriterier som kännetecknar en god trigger, då måste man ge platsen lite tid. Visst känner man igen sig i det alltför rastlösa termikjagandet! Full fart till ett ställe som verkar bra, man svänger runt i 4 sekunder utan ett pip, tänker "helvete, funkade inte..." och drar raskt vidare till nästa ställe. Givetvis släpper inte termiken hela tiden, och det vet man, men ändå har dom flesta alldeles för bråttom till nästa ställe. Man måste ge sin potentiella trigger lite längre tid att visa vad den går för.

Som anekdot kan jag nämna att jag själv lider av ett motsatt problem: Jag kan flyga i sjunk hur länge som helst utan att göra ett dugg, för att det borde släppa här någonstans. Det leder oss in på nästa tips.

- Om man flugit i sjunk ett bra tag, så kan det vara så att sjunket radat upp sig, så som sker i molngator. Sväng nittio grader åt ena eller andra hållet, så kan det bli bättre.

ACTION



Flyg som världsmästarna!

Spanska Landslaget, som alla flyger PAP ryggsäcksmotorer sedan lång tid tillbaka, har dominerat internationella tävlingar under många år med upprepade vinster av Världsmästerskap & Europeiska mästerskap. Den fullständigt revolutionerande Paramotorvingen Action har med sina häpnadsväckande prestanda som en löpeld blivit det självklara valet för 40% av piloterna inom världseliten. Action har trots sina extrema data med bred marginal snällaste elevklassning pga den överlägset säkra Reflex-teknologin. Du behöver alltså inte vara världscupspilot för att uppskatta Action. Den är konstruerad för att flygas av alla som vill ha det bästa. De enkla startegenskaperna, de övertygande glid/sjunk-prestanda och det innovativa styrsystemet gör att Action säkert tar dig fram till målet genom mycket turbulent luft med en hastighet som du inte trodde var möjlig. Action fungerar naturligtvis utmärkt att segelflyga även utan motorkraft.



Paramotor Supplies

Generalagent för PAP, Reflex & Action.
08-51011574 www.flyga.se
paramotorsupplies@flyga.se

Olycka med ringa personskada

3 augusti, 2002, 12.30
Gesundaberget, Mora
Man 39 år, Pilot 1, 26h
Spricka i gammal nyckelbensfraktur
Windtech Serak, DHV 1-2
Händelseförlopp: Vid inflygning i medvind bakom två andra skärmar hamnar piloten i sjunkande luft och väljer att svänga för att inte landa på bilarna på parkeringen. Kommer inte runt helt utan landar i sväng så vingspets och pilot tar i marken samtidigt.
Reflektion: Landningen vid Gesunda kan verka lätt, men är relativt krävande och då speciellt under termisk aktivitet. Det gäller att piloten är väl medveten om detta vid eventuellt beslut om flygning eller inte samt planerar sin inflygning efter rådande förhållanden.

Olycka med allvarlig personskada

4 augusti 2002, 19.00
Kode, Göteborg
Man 21 år, under utbildning
Kotkompression
Apco Sabra 27, Acpul Standard
Händelseförlopp: Eleven ska efter ett tandemflyg genomföra sitt första egna höjdflyg. Strax efter vinschstart skär piloten ut till höger. Instruktören uppmanar eleven att styra emot och vinschföraren bibehåller svagt drag. När piloten kommit in på rätt kurs ökas draget, men plötsligt överkorrigerar eleven och hamnar i ensidigt stall. Vinschföraren släpper på draget, vilket sker samtidigt som eleven släpper upp bromsarna på uppmaning av instruktör, vilket resulterar i brant 360. Eleven saknar 2-3 meter för att göra en mjuk landning och landar med fötterna först, men orkar inte hålla emot utan sätter sig på baken och gör en kullerbytta framåt.
Reflektion: Fler tandemflyg, backglidningar och/eller balansering i direkt anslutning till första höjdflyget hade troligtvis minskat pilotens nervositet och på så sätt hade kanske olyckan undvikits. Kanske skulle starten avbrutits tidigare med tanke på elevens mycket ringa erfarenhet?

Olycka med allvarlig personskada

30 augusti, 2002 ca 15.00
Garmisch-Partenkirchen, Österrike
Man 21 år, Pilot 3, 172h
Fotledsfraktur
Firebird Hornet Sport M, DHV2
Händelseförlopp: Piloten ligger på glid tillsammans med andra skärmar på låg höjd längs en bergsrygg under tävling. Hamnar i kraftig turbulens med flera på varandra efterföljande inslag. Hinner inte reda ut skärmen innan han slår ner i ett träd oskadd. Bryter dock höger fotled i fallet från trädet.
Reflektion: Piloten säger själv att han hade tagit mer höjd innan han



gick på glid om det inte varit tävling och att med mer höjd hade kanske situationen kunnat undvikas. Att landa i träd innebär oftast att man klarar sig relativt oskadd, men det gäller även att ta sig ner oskadd. Finns möjlighet, så invänta räddningspersonal eller annan hjälp.

Olycka med allvarlig personskada

3 september 2002, ca 14.30
Liach, Slovenien
Man 32 år, Pilot 2, 53h
Flera ryggskador, benfraktur
Gin Boomerang L, DHV 3
Händelseförlopp: Piloten flyger på ett inlandshang med lånad skärm i mulet väder. Det spricker upp och börjar bli termiskt varpå piloten planerar att landa. Får en serie inslag och går i stabil stall, släpper bromsar ojämnt och går i negativ. Piloten kastar nödskärm men slår i backen innan den löst ut.
Reflektion: Tillverkarens rekommendationer på antal flygtimmar för den här typen av skärmar brukar ligga på runt 100h per år, och då pratar vi i alpmiljö. Man ska vara väl medveten om vilka risker man utsätter sig för när man eventuellt överskrider sina begränsningar i form av erfarenhet och kunskap. Finns det något flyg som är värt den risken? Att man enligt FoD får flyga en viss typ av skärm eller på ett mer avancerat flygställe betyder inte samma sak som att man behåskar det.

Incident utan personskada

19 september, 2002
Man 47 år, Pilot 3
Algodonales, Spanien
Apco Simba, DHV 2
Händelseförlopp: Piloten startar i termiska förhållanden och råkar av misstag släppa upp trimmern på

ena bärremmen precis samtidigt som han lyfter. Får på låg höjd, strax efter start, inslag på den trimmade sidan. Viktstyr emot och håller säker kurs ut från berget och drar tillbaka trimmern.
Reflektion: Ofta är det små saker som skiljer en incident från en allvarlig olycka. I det här fallet var det troligtvis pilotens erfarenhet som avgjorde.

Olycka med allvarlig personskada

24 september, 2002, ca 18.00
Bollekollen, Bollebygd
Man 45 år, elev, 3h
Fotledsfraktur
Nova X-act, DHV 1-2
Händelseförlopp: Piloten påbörjar sin 5:e backglidning för dagen, lyfter och tar sedan mark igen. Vid markkontakten tar foten skada.
Reflektion: Vid alla former av backstart, speciellt vid nollvind, är det viktigt att piloten är beredd att han kan komma att behöva ta några steg extra vid eventuell markkontakt. Som nämnts tidigare, några extra steg i luften ger stilpoäng.

Olycka med allvarlig personskada

2 oktober 2002, 12.30
Lachens, Frankrike
Man 37 år, Pilot 2, 100h
Flertal frakturer samt minneslucka
Pro Design Titan L, DHV 2
Händelseförlopp: Piloten flög hang nära marken för att ligga kvar i lyftområdet eftersom det var svag vind. Ingen har sett olyckan och piloten har minnesluckor, men troligtvis fick skärmen ett inslag på vänster sida, på grund av turbulens/termik, varpå den roterade in mot bergshanget och piloten slog i marken. Stenig terräng bidrog till de svåra skadorna.

Reflektion: Flygning nära marken ger små marginaler för korrektion. Termiskt hang är dessutom klassat som avancerad flygning, just på grund av risk för turbulens.

Olycka med allvarlig personskada

10 oktober 2002, 17.00
Kvinna 27 år, elev, 15 flyg
Tvetaberg, Södertälje
Benfraktur
Gradient Onyx, DHV 1-2
Händelseförlopp: Piloten startar med en mindre kravatt på höger sida och bromsar samtidigt på samma sida, vilket orsakar att skärmen kommer upp och går direkt runt i en lockout. Vinden hade varit sned från vänster hela dagen och piloten hade troligtvis tagit för givet att hon var tvungen att motbromsa på höger sida. Startledaren hade stått precis framför, men fick slänga sig på marken för att inte träffas av linan. Vinschföraren avbröt start, men hann inte klippa vajern innan piloten slog i marken på sidan.
Reflektion: Kontrollera alltid skärm och utrustning ordentligt innan start. Känn efter hur skärmen beter sig under starten och ta inget för givet för att det varit så innan. Startledaren bör även kontrollera så att han/hon har god överblick oavsett hur skärmen kommer upp.

piedrahita

spain

Sid:10 📄: Ola Gustafson

Foto: Andreas Karpyog

I juli i år var det ca 15 stycken som valde att åka till Piedrahita och för de flesta var det inte första gången, utan snarare tredje, fjärde sådär. För Piedrahita är ett mycket potent flygställe, med potential för riktigt långa flyg. Flera rekord med svenska piloter är slagna just här.

Byn Piedrahita ligger ca 20 mil ganska rakt väster om Madrid. I väst-östlig riktning går det en bergskedja som höjer sig ca 1 000 m över en högplatå, som i sin tur ligger ungefär 1 000 m över havet. Bergskedjan sträcker sig mer eller mindre regelbundet ända till Madrid. Mellan dessa berg och kullar är det tvårplatt med mest åkrar, ångar och med jämna mellanrum en by eller stad.

Piedrahita är en liten bergsby vid foten av starten Peña negra. Tråkig tycker en del, skitmysig tycker jag. Aldrig är det långt till något av de mysiga fiken runt stora torget, där grillade mackor billigt kan sköljas ned med Café con Leche och iskall öl. La Panera heter annars stamhaket för alla drak- och skärmflygare och skulle man vilja utvidga sin bekantskapskrets av flygare är detta stället att gå till. Som om inte detta skulle vara nog finns det ett simbad och framförallt; favoritbadplatsen en bit upp i bergen i form av en vacker Canjon med kristallklart svalkande bergsvatten.

För den oinvigde funkas ett typiskt distansflyg i Piedrahita ungefär så här: Man startar och följer berget österut, eftersom det ofta blåser åt det hållet, tragglar sig upp till ungefär 3 000 m, flyger över passet och följer sedan väg 110 så långt

det bara går. Det var teorin det. I praktiken är det lite tjinkigare. Termiken kan vara lynnig med mycket stök, bök och kraftiga blåsor och därtill surrealistiska mängder sjunk på sina ställen. När det sedan är dags att landa, är det bara välja ett av nästan oändligt många fält, men med lite extra koll på tjuvåknings-avelstjurar, kraftledning, taggtråd och stenmurar. För dom som inte vet så gick VM i kraftledningsdragning i Piedrahita 1967, och flertalet av kablarna sitter fortfarande kvar. Med ett normalt mått av uppmärksamhet är det dock inga större problem att komma ner helskinnad. Det är efter själva landningen som problemen kan börja. Den "gamla vanliga" landningen får numera inte användas, på grund av olovlig kissning på hö av tidigare besökande piloter. Därför provades en ny ut i somras. Provet avslutades med att hjälpinstruktör Klemens m fl fick fly in i bilen från en ilska bonde med stor käpp. Från några lokala bönder fick vi tips om ett annat landningsfält, och det var inte helt utan oro i blicken man spanade ut i buskarna efter touchdown, för att i tid få syn på något argt. Dom lokala bönderna kanske bara ville jäklas... Denna gången gick det bättre. Kanske hjälpte det också att markägaren lät sig mutas med case¹-öl när han efter ett tag körde förbi. Landingstrubblat runt Piedrahita är dock bara ett lokalt problem, väl iväg från byn är det bara att landa och se glad ut. Det som skiljer de mer rutinerade piloterna från oss vanliga, är att dom, förutom att veta var all termik släpper, dessutom har en nästan övernaturlig förmåga att landa bredvid barer, även långt ute i obygden.

Starten är föredömligt stor och

ser vid första anblicken ut som en riktig mönsterstart. Efter några dagar kanske många hellre skulle kalla den för monsterstart... Vissa dagar besöks starten av en hel del dammdjävlar, eller "Dust devils" som det mer korrekt heter. Vi fick alla en uppvisning i att dessa är mer än bara små vindpustar. Två herrelösa skärmar med selar fick sig sina livs flygturer över starten, och en fick besöka skärmdoktorn för att byta 20 linor och laga diverse revor. Läs mer om dessa störiga tromber på sista sidan. Dessutom kan en illa regisserad start resultera i bilckrock eller taggtrådslandning. För det allra mesta är det dock en mönsterstart, och det är bara att ge sig ut i hetluften. Piedrahita är ett mycket bra flygställe, och många personbästa och även nationella rekord har satts just här, eller snarare ca 20 mil bort där dom bästa landar. Dock tycker många att det är lite trixigt att flyga i området, och det är kanske därför många kommer tillbaka år efter år. Det är många små knep man måste komma underfund med för att komma så där riktigt långt. Det finns några oslagbara triggers där det nästan alltid släpper, men även områden som är så sjunkiga att man får en kostnadsfri inblick i hur det där med fallskärmshoppning känns.

På kvällarna är det helt andra bullar. Ibland. Då förvandlas starten med tillhörande bergskedja till ett mäktigt hang under ett par timmar, då det är relativt starka, men laminära vindar med lite termiska inslag som regerar. Nu blir det lekstuga och färgglada skärmar leka ystert runt i skyn och topplandar lite då och då med sina tok-flinande ägare. Definitionen för paradiset enligt många läsare skulle jag tro.

När man väl kommit hem från sitt hårda slit i luften hungrig och törstig, vill man förstås snarast ge sig ut i Piedrahitas vimmel för att råda bot på detta. Tiden för detta brukar vara runt normal spansk middags-tid, dvs ca 22.30. Först måste man bestämma sig vilken typ av kött man vill ha. Det finns nämligen ett par, tre olika sorter och man inser snart varför man inte har hört så mycket om det raffinerade spanska köket. Det är basic; man får sina proteiner och man blir mätt. Punkt. Letar man noga kan man trots allt hitta en och annan restaurang som åtminstone har ambitioner...

Vissa dagar går det som bekant inte att flyga av olika orsaker. Under denna resa var dessa orsaker oftast för mycket vind eller backvind på starten. Då ägnar man sig istället åt parawaiting som är en ganska tråkig sport. Vissa kreativa infall gjorde dock väntan mer uthärdlig, som när någon fick en idé som rensade starten på sten samtidigt som den manliga förstörelselustan fick fritt utlopp. Någon byggde ett litet stentorn som sedan snabbt blev ruiner efterhand som stenarna haglade. Ett sysselsättningstips från Hypoxia/Skärmtrycket till er som tillbringat mycket tid på steniga starter. Andra populära parawaiting-aktiviteter är att bada i traktens swimmingpool eller åka till Salamanca för att shoppa och äta annorlunda mat.

För att nyansera intrycken så mycket det bara går, har Hypoxia/Skärmtrycket tagit hjälp av några löst sammansatta skärmflygare med en sak gemensamt: de har gett sina svar på frågor om Piedrahita.



Foto: Andriana Karpayd

Klemens Andersson, P3T

Antal ggr i Pd-hita: Hela 6.
Längsta distans i Pd-hita: 127 km, lite förbi Segovia.
Varför Piedrahita? Här finns alltifrån att sitta och matcha hårda blåsor till att flyga fantastiskt fina och lugna kvällsflug. Dessutom är flyg-

(eller om det var mil, kan inte riktigt minnas...)

Varför Pd-hita? För att lära mig flyga distans. Jag gjorde mina första distansflyg! Det är ett mycket bra ställe att lära sig kurva termik på med många fina utelandningar. Det skulle jag vilja ändra på i Pd-

engelsmän som bara satt i ring och pimplade öl, mängden brudar borde öka. Folk borde bryta sig ut från sin trygga bekantskapsring och odla kontakter med lokalbefolkningen. Det är bara att lära sig några spanska ord, och sedan, ev med hjälp av teckenspråk, odla intressanta och stimulerande kontakter. Man borde faktiskt bygga om Piedrahita till ett "MTV, The Grind"-ställe...

Bästa Pd-hita minnet: När jag för ett tag trodde jag hade slagit svenskt rekord i distans mot deklarerat mål. Efter att ha flugit förbi rekordpunkten en bit landade jag och trodde att saken var biff. Dock gjordes ett distansavdrag för osäkerhet vid kartmätning, så flyget blev 200m för kort! Regeln verkar härstamma från innan GPS:ernas tid...

Fakta:

Att ta sig dit: Flyg till Madrid. Från Madrid kan man sedan ta buss till Piedrahita som går ett par gånger om dagen. Man kan även åka tåg till Avila och sedan ta sig med taxi de sista 4 milen. Hyrbil är givetvis ett alternativ, och sträckan mellan Madrid och Piedrahita är ca 20 mil. Glöm inte att det är vägtullar på vägen.

Hyrbil: T ex Holiday autos är billiga och en vecka kostar ca 2 300 SEK för en liten bil med A/C.

Att bo: Vandrarhemmet är en klassiker. Man delar dusch och toalett, men priset är facila 9€ per natt och person. Det finns även ett antal hotell, och det billigaste verkar vara Jesus och Goyo som tar 36€ per natt och rum. Det finns ingen officiell camping i Piedrahita, däremot en inofficiell på en allmänning lite utanför som inte kostar något, men här finns inget annat än gräs. Fråga dig fram.

För mer information, besök även Steve Ham's hemsida: www.flypiedrahita.com

Footnot:

¹Case-öl bjuder den på som lyckats med någon bedrift utöver det vanliga, med sina egna mått mätt.



Foto: Olli Gustafsson

Klemens

ningen i Piedrahita tekniskt krävande med många olika moment i form av plattland, bergspass och olika termiktyper som ändrar karaktär under sin stigning upp i skyn. Det skulle jag vilja ändra på i Piedrahita: Spanjorerna kunde ju ta och lära sig att laga mat. Ko-mule med linsoppa blir tråkigt i längden. Bästa minnet: Mitt längsta flyg som bjöd på allt! Räddningar från marknivå, kurvning med vråkar i en mjuk och fin tio-blåsa upp till 4150m, landning 20m från Jonas Böttiger för att därefter omedelbart bli hemkörd. Bättre kan det knappast bli...

hita: Tippex över Villa-fucking-Franca (Reds. anm.: Det är ett okänt sjunkhål innan det ökända passet). Lift till starten, kraftledningsstolpar finns ju redan, det är väl bara att hänga upp en linbana också? Bästa Pd-hita minnet: När jag trashade comp-fältet i Brittiska genom att ligga högst av alla hårt slitande tävlingspiloter (utom tävlan förstås) och senare få kurva med desamma.

Christian Månsson, P3

Antal ggr i Pd-hita: 1 st.
Längsta distans i Pd-hita: 103 km
Varför Pd-hita? För att flyga över 100 km!
Det skulle jag vilja ändra på i Pd-hita: Där fanns många skinntorra



Foto: Olli Gustafsson

Åsa

Dessutom en bonus, det sämsta minnet: När jag på rekommendation av Fredrik Ahl provade inkontinensskyddet "Tena Män" med superabsorbenter som enligt denne skulle klara en normal tömning. Detta visade sig dock vara fel, mycket fel!

Åsa Karyd, P2

Antal ggr i Pd-hita: 2 st.
Längsta distans i Pd-hita: 15 km

Olle Andersson, en av Sveriges verkliga flybums som inte bara är en flitig singel-/tandempilot i Sverige utan även reser runt i världen för att leta efter upplevelser bland de flygmiljöer som vårt runda klot har att erbjuda.

Hur blev du indragen i sporten?

Jag började flyga 1999, när jag for upp till Orsafältet med tvillingbrorsan som är hängflygpilot. Jag minns fortfarande hur resan upp bröt mina rutiner. Sommaren hade varit en hel del klubbade, bla, en suverän, lång vecka i London. Väl i Orsa snackade Orsas "fältchef" Birger in mej på Dannes och Olivers kurs som hade börjat tidigare på dagen.

Kursen var bra och ledde till att jag sedan anslöt till Puttes och Simons gäng för fortsatt utbildning i Stockholm. Trevliga ungdomar som har gjort ett bra jobb, det vill säga lärt mej att flyga.

Var flyger du helst?

I Sverige är det i Gesunda. Men, det finns så rackarns många coola ställen. Om jag skulle välja något utomlands idag är det Iquique i Chile just för att det är coolt. Det är det i Piedrahita också. Men jag tror jag åker till franska Laragne i morron, det får duga så länge.

Vart åkte du senast och lärde du dig något där?

Sista månaderna har jag varit i Frankrike och Spanien, senast en vecka i Agér i Pyrenéerna, och sommaren har varit full av lärorika dagar. Jag har slipat lite på färdigheterna, lärt mej att man ska skratta för sig själv i luften när man varit riktigt rädd en liten stund. Tycker att jag bygger mer och mer trygghet i skärm och sele.

Något särskilt möte under dina resor som har betytt mycket för flygningen?

Flygningen har givit en massa möten. Om jag ska nämna något speciellt blir det mötet med fåglarna.

Hur tänker du när jag säger säkerhet?

Säkerhet tror jag är att ha en checklista. Kolla vilka risker som finns för dagen och flyg aldrig med fler än en extra riskfaktor i taget.

Har du skadat dig någon gång?

Så här långt är jag skadefri. Nej förresten, min sjunde backglidning i Orsa fick mej nästan att avbryta kursen då jag slog mej i sprängstenen. Att jag är så gott som skadefri

tror jag beror på en konservativ attityd och lite tur. Jag vill gärna ha marginaler och så är jag hela tiden lite rädd.

Vad håller dig kvar i luften år efter år?

Jag har ju inte flugit så länge, det här är fjärde säsongen. Och pulsen stiger fortfarande när jag tänker på flygning, eller när man ser en pilot i luften, precis som när jag själv ska ut i luften. Jag försöker att välja flyg, kanske inte flyga alla dagar, och välja bland flygmöjligheterna. Och som i filmen försöka gå efter näst sista sången.

Har du några tips du vill dela med dig av till andra piloter?

Ja tre: Flyg, flyg högt, flyg fort. Men balansera först med din skärm en 30 timmar.

Och fy tusan va' ont om vuxenpoäng det blir i den här sporten.

olle.

Sid: 12 📄: Tove Andersson

Personligt

Född: 611231 (På dagen 10 år före dej Tove)

Bor: Bra fråga, mantalskriven på Bondegatan, annars slappar jag för tillfället i bilen eller hos någon av pojk-/flickvännerna.

Yrke: Försäljning, marknadsföring, projektledning, typ. Ledig för eventuella erbjudande.

Intressen annars: Kan bli en del nattliv, gymmet en tre, fyra gånger i veckan, jogging gärna runt Söder och så en del handarbete, typ.

Började flyga: 1999

Flyger: Sigma 5

Sele: Sup air Profeel xc

Klubb: Fenix

Timmar: 50 per år

Totalt: 250 h

Längsta flyget: Vart nog en 75 km nu i år i Piedrahita.

www.fly**FIREBIRD**.com
Try the prophecy



FIREBIRD

TOMORROWS GENERATION TODAY

Test Fly The New Grid (DHV 1-2)
Details on our web site.



Sky Teknik

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

Contact details:
Firebird Sky Sports
Schaeffler Strasse 15
87629 Fuessen
Germany

Tel: 0049 (0)8362 98320
Fax: 0049 (0)8362 983219

www.flyfirebird.com
email: info@flyfirebird.com

nybliven mamma!

Hur det var att flyga första gången som nybliven mamma!

Sid:14 📄: Anette Lantz

Anette Lantz, Perstorp, elevlicensare med hopp om att bli Pilot 1 i framtiden, delar med sig av hur hennes flygning påverkades när hon fick barn.

Min graviditet löpte väldigt smidigt. Jag var knappt illamående alls, jobbade på som vanligt, motionerade som vanligt och åt som vanligt. Humöret var kanske lite annorlunda och då i positiv bemärkelse. Kände mig väldigt lycklig över det fenomenet att jag skulle bli mamma! Anders, min dåvarande sambo, och jag provade på skärmflygning för första gången i augusti 2000. Detta vårt första hangflyg gjorde vi med Pierre Rosén från Sky Adventures. Det var en överraskningspresent i form av en för tidig bröllopspresent från Anders, och jag inte hade en aning om vad som var på gång förrän vi var nere i Hammars Backar. När jag förstod vad det rörde sig om började jag få darriga knän, vilket senare visade sig helt obefogat. Pierre flög som fågeln själv med oss.

Bröllopet gick av stapeln 2 dagar senare. Som morgongåva fick jag

en spännande present! Varför få smycken som alla andra? Nej, jag fick en veckas skärmflygningskurs hos bröderna Hedström på Sky-sport i Åre. Veckan förlöpte bra men vi fattades 1 (ett!) höjdflyg för att få klart vår elevlicens. Detta löste vi genom att bli vindschade under Pierres ledning i Småland. Nästkommande vår åkte vi upp till Åre och flög runt påsken. Då var jag i graviditetsvecka 22 (av totalt 40 för er som inte vet hur lång en normal graviditet är). Min sista backglidning som gravid gjorde jag i Hammars Backar i graviditetsvecka 30 och sista balanseringsövningen vecka 35.

Förlossningen gick smidigt, vi födde en flicka den 21 augusti, och jag hämtade mig snabbt. Så närmade sig den dagen då jag funderade på att börja flyga igen... Morgonen den 5 oktober packade vi bilen och vi gav oss av hemifrån. Med en pirrande känsla i magen närmade vi oss Hammars Backar. Hur skulle det gå? Kommer jag att göra rätt? Kommer kossorna att hålla sig ifrån barnvagnen med vår dotter Alma, 6 ½ veckor, i?

Så stod jag där på backens krön. Hjälm på huvudet, Alma sovandes i vagnen, selen fastspänd, nödskärmens sprint kontrollerad, linorna utredda, skärmen snyggt utlagd.

Blicken på barnvagnen igen, en blick på Anders, ett djupt andetag, en blick på kossorna, blicken stadigt på skärmen, ett par steg mot skärmen, en blick på Anders igen och på vagnen, ett djupt andetag igen och så upp med skärmen. Jag balanserar den snyggt (wow, takterna sitter il!), ett ordentligt tryck i skärmen, vänder mig om och-lyfter! Seglar ut mot havet med vinden i ansiktet, blickar ner över barnvagnen och kossorna, tittar upp på skärmen och ja, jag njuter i fulla drag!

Jag närmar mig landning, känner hur hjärtat bultar lite extra, hinner tänka att det får inte gå fel, det får inte hända något nu. Jag kallsvetas lite i det vackra höstvädret. Närmar mig marken, bromsar upp skärmen lite, fötterna tar mark, jag landar mjukt, går några steg framåt, vänder mig mot skärmen och

balanserar den lite innan jag snyggt lägger ned den i gräset. Jag vänder mig mot Anders som står kvar på startplatsen, gör tummen upp mot honom, jag andas ut och ler!

Mitt första flyg, om än en enkel backglidning, blev i högsta grad lyckat! Jag inser att inte hela världen förändras för att jag blivit mamma. "Jag kan flyga, jag är inte rädd", som Stig Helmer Olsson har som mantra innan han ska flyga på charterresa i sällskapsresan, behövde jag själv bara upprepa en gång innan jag flög för första gången som mamma. Den helgen gjorde jag sammanlagt 12 backglidningar, samtliga lyckade! Vilken glädje jag kände då och där i det vackra vädret tillsammans med min familj den helgen i oktober.

Vad kan andra lära av min lilla berättelse? Jo, ge inte upp era drömmar bara för att ert liv på ett eller annat sätt förändras. Se möjligheterna och inte hindren! Och framförallt, tro på er själva men var aldrig dumdristiga!

WWW.PARAMOTOR.SE

HängFlygFörbundet

Sid:15 📧: Lars Redhammar / Ordförande SHF

Sitter nu här en kväll i mitten av augusti, nyss hemkommen från en härlig flygdag i Falköping. En sån där dag som inte inträffar så ofta, då det "stiger" i princip överallt. Där den fina och jämna termiken tar en uppåt nästan vart man än flyger. En sån där dag då man är oerhört nöjd över att vara stel i armar och nacke. Nåväl, nog om det. Vår redaktör för hängflyg Joakim

Lax slutade i och med det förra numret av Hypoxia/Skärmetrycket. Det är mycket tråkigt, men vi har full förståelse för detta. Vi tackar dig för allt jobb och möda du har lagt ner på tidningen. Vi har ju förstått att det inte varit lätt att få in material. Det är ett stort problem att så få skickar in bidrag och material till tidningen. Jag själv har ju också

varit lite dålig på den punkten. Är det ingen som skickar in material så är det inte så stor idé att ha folk i redaktionen. Skall de själva skriva all text så blir de inte långlivade i redaktionen. När ni har det här numret i handen har vi diskuterat detta på ett styrelsemöte. Vi får även ta upp detta på konferensen/årsmötet som blir senare i höst. Preliminärt datum i skrivandes

stund för detta är för övrigt 22-23 november. Nu när jag skriver detta är vårt landslag i Brasilien för att tävla i VM. Förhoppningsvis kommer det härlig och mycket text därifrån i nästa nummer. M v flyghälsningar !

SkärmFlygFörbundet

Sid:15 📧: Mark Presson / Ordförande SSFF

Hej, jag heter Mark Presson och känner mig riktigt bra idag. Jag skriver detta inlägg denna 24:e augusti och vi har just kört SSFF styrelsemöte nummer tre och haft arbetsutskottsmöte samt motorträff.

han också har medverkat. Styrelsearbetet har faktiskt varit mycket krävande i år och hela styrelsen har jobbat hårt. Björn Hårdstedt som webbmaster har tagit fram en helt ny webbplats och uppdateringen sker utomordentligt. Tack alla!

följer reglerna nu under remissperioden och att alla uppmuntrar icke licenserade och flygande PM-piloter att konvertera och/eller gå PM-kurs. Utbildningsplanen för skärmflyg väcktes till liv igen vid årsmötet 2002. Klart var att en del klubbar var intresserade av att införa ett licenssystem baserat på behörigheter. SSFF:s styrelse jobbar hårt med att ta fram ett förslag och ni som har synpunkter eller vill påverka kan ta kontakt med Håkan Polanik. I samband med detta jobbar vi också fram en ny elevhandbok, som ska förenkla och harmonisera elevutbildningen. Ni som har synpunkter eller vill påverka kan ta kontakt med HP Fallesen. Årsmötet kommer i år att hållas i Tångå Hed den 22-23 november samtidigt som en årskonferens med utställningar och talare som förra året. Närmare information kommer på hemsidan och via brev till alla klubbordförande. SSFF har tappat några instruktörer i år samt fått in åtta nya. Grattis till alla ni åtta! Alla SSFF-licenserade piloter har fått försäkringsinformation. SSFF har en mycket basal försäkring utan hemtransport! Det är pilotens ansvar att komplettera med försäkring som av piloten bedöms nödvändig

för att ge ett fullgott skydd. Miljö är mer viktigt nu än någonsin, Riikka Vilkkuna har nästan färdigställt en grundlig miljöutredning som publiceras inom en snar framtid. Utredningen är mycket viktig och innehåller intressant information samt statistik. JAG REKOMMENDERAR alla att läsa den när den publiceras på hemsidan. Landslaget, ni får också ett riktigt stort tack för att ni finns och representerar Sverige. Ni har skapat ett riktigt bra rykte såväl nationellt som internationellt både attitydmässigt och flygmässigt. Min klubb, Norrsken, vill jag tacka. Det är alltid ett riktigt nöje att flyga i Norrland med Norrsken. Sponsring. Om jag blir omvald till styrelsen nästa år kommer jag att syssla med sponsring och att försöka öka antalet medlemmar. Har du nåt förslag till villiga sponsorer, ta kontakt med mig. That's it, thanks and I hope to see you soon, underneath me of course...



I nästa Hypoxia/Skärmetryck presenteras en ny styrelse och en ny styrelseordförande och jag önskar dem mycket framgång och succé. Det är tid att tacka styrelsen (ni vet vilka), redaktionen för Hypoxia/Skärmetrycket (Tove, Kattis, Lena & Ola) och motorkommittén. Jonas Svedberg och Tomas Gustavsson som har varit med som externa referenser har verkligen hjälpt till med mycket. Erik Lindström i arbetsutskottet ska ha en riktigt tack för att

Skärmflyg med motor (Paramotor eller PM) har efter många år fått flygdispens. Det kanske inte var det som var målet, men vi har trots allt kommit en lång väg. Tomas Peterson, Pierre Rosén, Christer Ericsson, Peter Sjöstedt och jag själv har jobbat i lag för att uppnå denna milstolpe. Det har säkert redan gått ut information till berörda angående PM så jag behöver inte gå in på det nu. Jag vill ändå påpeka att det är viktigt att alla licenserade PM-piloter

SM & NM 2003

Sid: 16 📄: Lena Alfredsson

Montalegre Portugal. Foto: Andreas Karperyd

SM i skärmflyg 2003 avslutades med två dramatiska tävlingsuppgifter. Erik Rehnfeldt tog sig de två sista dagarna förbi Magnus Österberg och Peter "Putte" Pettersson som tidigare i veckan turats om att bära ledartröjan.

Totalt flögs sex heat under en vecka som bjöd på mestadels fantastiskt fin flygning. SM avgjordes i år, precis som förra året, tillsammans med de andra nordiska mästerskapen i en gemensam tävling. Tävlingen flögs under en vecka i juli i staden Montalegre i norra Portugal nära den spanska gränsen. Sex av sex möjliga heat kunde genomföras. Banorna som flögs var inte så långa, mellan 30 och 55 km, men flygningen var utmanande och bra, med undantag av andra dagen då endast en handfull piloter kom i mål och de flesta bombade direkt efter start.

Nordiska öppna mästerskapen	Nordiska mästerskapen	Svenska mästerskapen
1. Nagashima Shinichi, Japan 2. Tsuji Tsuyoshi, Japan 3. Ronny Helgesen, Norge 12. Bästa svensk: Lars Anders Jonsson 46. Bästa tjej: Louise Crandal, Danmark	1. Ronny Helgesen, Norge 2. Øysten Walle, Norge 3. Tor-Erik Stranna, Norge 6. Bästa svensk: Erik Rehnfeldt 22. Bästa tjej: Lena Alfredsson, Sverige	1. Erik Rehnfeldt 2. Magnus Österberg 3. Peter Pettersson 8. Bästa tjej: Lena Alfredsson

Erik Rehnfeldt, boende i Annecy, Frankrike, visade formen direkt och vann första heatet. Han flög sedan jämt hela veckan och placerade sig bland de tre bästa svenskarna fem av de sex heaten. Det var dock långt ifrån självklart att han skulle gå segrande ur striden. Magnus Österberg ledde efter tre dagar före Peter "Putte" Pettersson, som tog över ledningen från Magnus den fjärde dagen. Johan Sjöström, som vann SM både 2001 och 2002 fick nöja sig med en fjärde plats.

Lagtävlingen vanns av Fenix, före Cirrus, Club 2000 och B-Stallet. I det segrande laget flög Peter Pettersson, Peter Sjöstedt och Andreas Karperyd. Norrmännen dominerade de nordiska mästerskapen (NM). Norrmannen Ronny Helgesen, som tagit ledigt från landslaget i år vann före Øysten Walle och Tor-Erik Stranna, båda från Norge. Bästa finne var Jouni Antero Makkonen på en femte plats och bästa svensk Erik Rehnfeldt på en sjätte. Henrik Jen-

sens tragiska död under EM förra året har lämnat ett stort tomrum i det danska laget. Bästa dansk, David Worthington, återfanns först på tolfte plats. (Reds anm.: Jag har lovat David och hans danska flickvän Pernille att hälsa till alla svenskar som flög SM i Kitteljäll 1999. De var båda där och minns det med värme – fast de kunde inte låta bli att börja slå efter mygg när de sa' det.) Den öppna tävlingen vanns av två japaner före norrmannen Ronny Helgesen, som tog en fantastiskt fin tredjeplats i hård internationell konkurrens. Lars Anders "Larsa" Jonsson blev bästa svensk på en tolfte plats totalt i nordiska öppna, men eftersom han flyger en tävlingsskärm kan han enligt reglerna inte delta i SM eller NM.



Sid:17 📄: Lena Alfredsson
Montalegre, Portugal

Direkt efter att SM avslutats, samlades landslaget för att ladda om inför VM som hölls mellan den 11 och 26 juli precis som SM i Montalegre, Portugal. Det fina flygvärdret och den vänliga stämningen som rått under SM förbyttes i regn, blåst och katastrofal organisation. Samtidigt byttes den fina, gräsbeklädda paradisstarten i Montalegre till ett dammigt och trångt helvete i Chaves.

Ett skifte i vindriktning föranledde byte av start. Under för-VM påtalades att det behövdes en start för nordvind. Tävlingsledningen ordnade en, men med minsta möjliga medel. Sedan hoppades de att den inte skulle behöva användas. Vi var många som trodde det var ett skämt att en sådan start kunde få användas på ett världsmästerskap med 150 deltagare som betalat runt 400 euro var. Trots allt var det glädjande att kunna starta överhuvudtaget. Hade de lyckats få alla i luften lite snabbare hade det fungerat fint. Nu tog det lite för lång tid för att det skulle vara rättvist.

VM började både bra och dåligt för oss svenskar. Peter Brinkeby flög nästan hela första heatet i ensamt majestät före alla andra. Vi var grymt imponerade. Anna däremot fick en trist start på tävlingen. Hon flög i mål som femma av tjejrarna, men glömde bort en vändpunkt som hon lätt hade kunnat ta. Det skulle visa sig omöjligt för henne att flyga ikapp den placeringen.

Fyra av sex uppgifter flögs från starten i Chaves. Det innebar långa dagar (se beskrivningen på sidan 18) som tärde på tålamodet. Efter den fina inledningen flög vi mediokert och tappade den ledning vi tagit över norrmännen.

Banorna var korta varannan dag och långa varannan dag. Tävlingsledningen ville ha korta och enkla banor med många i mål. Piloterna däremot ville ha långa och krävande uppgifter, som skulle skilja ren tur från skicklighet. De långa banorna lades tyvärr alla med ett av benen i rak motvind, vilket ledde till att så gott som samtliga piloter stod på backen inom en tre kilometers radie. En av dagarna kämpade Putte på i tre och en halv timme innan han landade ca 17 km ifrån starten. Den längsta banan vi flög var en 63,7 km lång underbar uppgift från Montalegre, då Sverige hade fem av sju piloter i mål.

Tävlingen inleddes och avslutades med två dagars parawaiting i alltför stark vind. På tävlingar som denna skickas piloterna så gott som alltid upp på starten. Undantaget brukar vara störtregn, stormvindar eller på annat sätt farliga förhållanden. Det är tävlingsledningens uppgift att med alla medel försöka få till ett heat och som piloter uppskattar vi att de försöker. 150 skickliga piloter kan utträtta under i mediokra förhållanden, och det finns inget mer irriterande än en inställd dag då piloter friflyger långa banor.

Vi svenskar gjorde en sämre tävling än vi hade hoppats på. Alla var dock entusiastiska och njöt i fulla drag av att få flyga VM. Det är en fantastisk upplevelse som man gärna vill dela med många. Det ser ut som om de flesta i årets landslag kommer att satsa på tävling de kommande åren, något som förhoppningsvis borgar för bättre resultat framöver. Vi åkte hem fulla av nya intryck och med ett stort sug efter att samla krafterna i landslagspoolen, Swepool, inför kommande säsong. Saknaden efter Pernilla Hammar har i år varit stor, men vi har hopp om att kunna få en väldigt bra landslagsledare igen. (Reds.anm.: Peter Mannerstråle har nu tackat ja till uppgiften). Säsongen 2004 blir bra tror vi, så ansök till Swepool 2004 och var med!

Landslaget i skärmflyg 2003 bestod av Lena Alfredsson (9), Anna Rydh (20), Magnus Österberg (109), Peter "Putte" Pettersson (88), Lars Anders "Larsa" Jonsson (86), Erik Rehnfelt (59) och Peter Brinkeby (45).

VM Slutliga resultat

Fullständiga resultat hittar du på webbplatsen www.events.fai.org

1. Alex Hofer, Schweiz
2. Frank Brown, Brasilien
3. Masataka Kawachi, Japan

Damer

1. Petra Krausova, Tjeckien
2. Nicole Nussbaum, Schweiz
3. Louise Crandal, Danmark

Nationer (34 totalt)

1. Schweiz
2. Österrike
3. Tyskland
14. Sverige

Larsa



Att vara på VM innebär att tävla – hela tiden!

Tid	Generell beskrivning	Tävlingsmoment	Vem vann
09:00	Frukost och förberedelser: handla vatten, mat och batterier.	Köpa de batterier som finns i Montalegre innan de tar slut.	De som hade uppladdningsbara batterier med sig samt normmännen som ofta kom ihåg att köpa i Chaves.
10:30	Bussen avgår för en och en halv timmes tur till starten.	Bra plats i bussen samt att få ner luftkonditioneringen till hälsosam nivå.	Dött lopp mellan normmän och svenskar som med lite god vilja delade på de främsta och bästa platserna, samt på uppgiften att sänka luftkonditioneringen.
12:00	Den officiella bussen anländer till Chaves.	Någon kilometers språngmarsch till starten.	Schweizarna, fransmännen, japanerna, amerikanerna och alla andra som redan varit där en timme och fått bra en plats i startkön.
12:30	Briefing	Kort eller lång bana, speed-run eller race-to-goal.	Ett välbehövligt avbrott i tävlingen.
13:00	Fönstret öppnar	Starta på angiven signal eller ha supportt nog så att du inte blir avplockad om du missar starten.	Alp-tjej som fick hela sitt lag att hjälpa henne att genomföra fem startförsök utan att bli bortplockad av tävlingsledningen.
14:30	Start	Bra placering i luften	De som fick starta tidigt och hann ta sig till startgaten, samt alla duktiga piloter (visst är det orättvist!).
16:30	Mål	Först till mål	Oftast schweizaren Alex Hofer.
18:00	Lagbussarna avgår för hemfärd	Lifta med något av lagen som har ordnat egen transport med lagbuss (till skillnad från svenskarna).	Oftast danskan Louise Crandal.
20:30	Den officiella bussen avgår för hemfärd	Komma i mål alternativt lifta till uppsamlingsplatsen snabbt, så man hinner äta middag innan bussen går.	Dött lopp mellan svenskar och normmän. Ryssen vann på sätt och vis alltid för han lyckades bli inbjuden på hembränt hos lokalbefolkningen i väntan på upphämtning.
22:00	Incheckning av GPS	Språngmarsch från bussen till incheckningskön.	De med annorlunda instrument. Köerna var nämligen sorterade efter sort och de med "vanliga" sorter hamnade i längst kö.
23:00	Mat	Mest mat billigast	Dött lopp mellan svenskar och normmän.
24:00	Sova	Somna innan rumskamraten somnar och börjar snarka.	Fortfarande oklart vem som snarkade först och högst.

Den gräsbeklädda, fantastiskt fina starten i Montalegre, Portugal.
Foto: Andreas Kärperyd



Sweepool 2004

Vi fortsätter även 2004 med en pool på runt femton piloter med landslagsambition. Till Sweepool sökes ni som vill utvecklas som tävlingspiloter. Ansökningblankett och mer information finner ni på webbplatsen paragliding.se under tävlingar/swepool. Inom Sweepool-gruppen samordnas tränings- och tävlingsflygning inom och utom Sverige. Om du har frågor om Sweepool så går det bra att kontakta Peter Mannerstråle, som är ny landslagsledare för de kommande två åren, på sky.surfer@telia.com eller på telefon 070-7357144.

Per-Arne Nordmark/tävlingskommittén SSFF

Red Bull X-Alps

- med skärm 772 kilometer längs Alperna

Måndagen den 28 juli klockan 12.15 nådde schweiziske Kaspar Henny Monaco. Det hade tagit honom 11 dagar 21 timmar och 55 minuter att gå och flyga de 772 kilometrarna från Dachsteinmassivet i Österrike till Monaco som ingick i tävlingen Red Bull X-Alps. 17 lag bestående av en pilot och en hjälpare stod på startlinjen den 14 juli. Utan andra medel än skärm- och fotkraft skulle de korsa Alperna så snabbt de kunde. Tvåa i mål var fransmannen David Dagault. Han var den pilot som flög mest av alla, hela 83 procent eller 641 kilometer. Gick längst gjorde tysken Thomas Friedrich, makalösa 390 kilometer – och det mätt fågelvägen, innan tävlingen stoppades 48 timmar efter att första pilot nått mål.

Information om tävlingen uppdaterades löpande på hemsidan, som visserligen tidvis låg nere på grund av det stora intresset och den hårda belastningen på servern. Möjligheten att löpande följa piloterna med hjälp av tekniken EAST skapade intresse för tävlingen på ett helt annat sätt än vi är vana vid. Försök har tidigare gjorts med liknande teknik också för traditionella tävlingar, utan större framgång. Kanske får vi nu se ett förnyat intresse. Mer information och fullständiga resultat finner du på webbplatsen www.redbullxalps.com

Fakta: Så funkar det

En ny teknik kallad EAST (Equipment for Airborne Storage + Transmission) prövades under tävlingen. Piloterna använde en liten "allt-i-ett-manick" med GPS, logger och GSM-funktionalitet som möjliggjorde GPS-trackning via SMS.

En 12-kanals GPS-mottagare gav manicken position, tid och status (såsom höjd), för respektive pilot. Manicken genererade med två minuters intervaller ett SMS som skickades till en web-server. Servern konverterade automatiskt informationen till läsbar information på webbplatsen.

Mer information finner den vetgirige på webbplatsen www.gps-logger.ch

Nordiska och svenska mästerskapen i hängflyg 2003

NM och SM i HG flögs i Köping mellan den 8 och 14 juni. Svenskarna knep både första och andra plats i NM – grattis! Hela resultatlistan hittar du på: www.hangflyg.org

Nordiska mästerskapen i hängflyg, klass 1, 2003

1	Peter Isacsson	Sverige	Will Wing Talon 150	2527
2	Peter Dahlbom	Sverige	Moyes Litespeed	2367
3	Lars Bo Johansen	Danmark	Aeros Combat	2167

Svenska Mästerskapen i hängflyg, klass 1, 2003

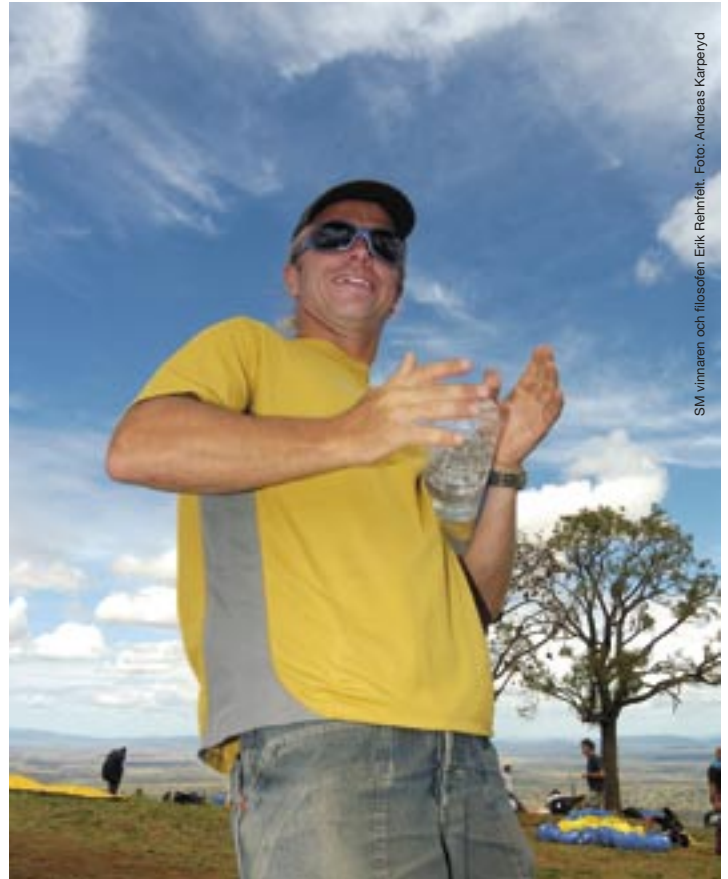
1	Peter Isacsson	Älleberg DFK	Will Wing Talon 150	2542
2	Peter Dahlbom	Köping DFK	Moyes Litespeed	2437
3	Anders Andersson	Sundsvalls HG	Aeros Combat II	2296

Rankingtävlingar hängflyg 2003

Älmhults ranking del 1 vanns av Rickard Jönsson och del 2 av Jonas Nilsson. Älleberg ranking vanns av Markel Neideman. Skåneranking i Feltre, Italien, under påsken vanns av Håkan Andersson.

Paragliding World Cup 2003, fjärde deltävlingen i Frankrike

Fyra deltävlingar har hållits i världscupen. Den tredje, som hölls i Kalavrita, Grekland bjöd på massor av vind. Lite friflygning blev det, men inga



SM vinnaren och filosofen Erik Rehnfelt. Foto: Andreas Karpenyd

tävlingsheat. Kalavrita är värd för EM nästa år, så vi får hoppas på mindre vind då.

Den fjärde deltävlingen hölls i La Clusaz, Frankrike. Från Sverige deltog Erik Rehnfelt, jag själv (Lena Alfredsson) och Peter Sjöstedt, som gjorde världscuppremiär. Tävlingen började bra. En bana lades på 65,2 km, med start i Annecy och mål i La Clusaz. Trots bitvis stark vind och starka läförhållanden kom 109 piloter i mål. Jag kom i mål, men begick nybörjarmisstaget att flyga till fel turnpoint då GPS:en bytte rutt. Erik däremot placerade sig bra medan Peter hade lite otur och inte kom i mål. Kanske drabbades han av tävlingsnerv?

Även andra dagen användes starten i Annecy. Banan var dock lite kortare, 49,1 km och för ovanlighets skull blev det en "speed run", det vill säga individuell tidtagning. Peter tog revansch och kom som enda svensk i mål bland 50 piloter. Jag landade knappt tre kilometer kort. Erik hade en hemsk dag och landade alldeles för tidigt.

Inför tredje och sista heatet låg jag på en total sjätte plats av tjejerna i världscupen. En femte plats ger friljett till nästa års världscup och jag var hemskt taggad på att flyga bra. Det slutade med katastrof och jag landade på 113:e plats, vilket innebar att jag halkade ner från sjätte till sjunde plats. Peter måste ha missat något väsentligt i "grundkurs för tävlingspiloter" för han hade biljett hem och kunde inte flyga sista heatet. Istället blev det Erik som fick försvara Sveriges färger. För första gången kunde vi starta i La Clusaz och en bana på 86,5 km sattes i något som såg ut som ganska svaga förhållanden, men området är fantastiskt och hela 82 piloter kom i mål, Erik som 72:a.

Efter denna deltävling leder fortfarande Alex Hofer den totala världscupen bland männen och Petra Krausova bland tjejerna. Bästa svensk är Erik Rehnfeldt som 99:a (han flög inte den inledande tävlingen i Japan). Den avslutande finalen flygs i november på den lilla ön Reunion norr om Madagaskar. Vi får se om någon av svenskarna tycker sig ha tid och råd att fara dit.

Godkända hängflyginstruktörer 2003

Albatross Hängflygklubb

Michael Andersson
0910-523 46, 0910-78 60 16
Bo Kärrman
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 Jönssona
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 Ståhlberg
+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

Ålebergs 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 Ebnetter
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

Martin Annsberg

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

Tibor Berki

Sky Adventures
Tottvägen 24
83013 Åre
Tfn 0647-66 47 00
Mob 070-22 55 824
Epost: flyg.flax@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 Sälén
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 Karlén

Termikk & Rotor A/S
Sinsenvn. 40
0585 Oslo, Norge
Tfn 0047-22 09 05 22
Fax 0047-22 09 05 23
tonny.karlen@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
Arvodsvägen 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

Patrik Nietlisbach

Åre skärmflygskola
Skogsvägen 12b c/o Ulla Johnsson
832 47 Frösön
Mob 070-242 13 36
Epost pnietlisbach@hotmail.com

Martin Kjellman

Skysport
Tottvägen 63
830 13 Åre
Mob 070-311 38 69
Epost cumulus@telia.com

Mikael Undmark

Flysports
Box 2011
145 02 Norsborg
Tfn 08-531 941 02
Mob 0708-88 41 02
Epost mikael.undmark@telia.com

Fredrik Gustafsson

Skysport
Källvägen 15
830 13 Åre
Tfn 0647-512 76
Mob 070-722 36 72
Epost fredrik@carpe-diem.se

Håkan Polanik

Skysport
Årevägen 41 E
830 13 Åre
Tfn 0647-525 09
Mob 0731-80 67 27
Epost hpairborne@rocketmail.com

Lars-Anders Jonsson

Skysport
Årevägen 40
830 13 Åre
Tfn 0647-512 88
Mob 070-311 60 14
Epost lajonsson@hotmail.com

Björn Hårdstedt

Fenix Skärmflygklubb
Fatburs Kvarngata 40
118 64 Stockholm
Tfn 08-668 27 21
Mob 0708-88 27 21
Epost fenix@chello.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
Mastholmogatan 4
456 43 Kungshamn
0523-38988
www.fullyfledged.com/bshfk/

Cirrus Skärmflygarklubb [P]

Peter Mannerstråle
Linnéavägen 4
181 60 Lidingsö
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
Fatburs 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>

Friskisportarnas Skärmflygklubb [P]

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

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

c/o Peter Alzén
Hermelinsgatan 28A
97241 Luleå
0706-37 35 67
<http://hem1.passagen.se/glidflyg>

Gotland Paragliding Friends [P]

c/o Carl Winther
0498-22 33 95

Gwaihir HGC [H]

c/o Lars Redhammar
Liskullavägen 25
510 21 Sättila
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 Mårten Mårtensson
Upplandsgatan 2
602 18 Norrköping
Tel: 011-18 79 28
m2swe@netscape.net

Njord Skärmflygklubb [P]

c/o Gudmund Gladh,
Tegelsmoravägen 35,
748 42 Örbyhus,
0295-61266, 070-3476659

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
Travbanevägen 33
603 85 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 Hans Jansson
Villavägen 26
683 34 Hagfors
0563 13334
0705484625
hasseman@telia.com

Skärmflygklubben Dalmåsarna [P]

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

Skärmflygklubben Göteborg [P]

c/o Erika Jenneborn
Sägengatan 23
422 45 Hisings Backa
Sune Cullberg tel 031- 93 02 67

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 Solskärarna [P]

c/o Bernt Larsson
Malmtorgsgratan 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 Mattson
Ulrika Jansdotter väg 30
179 98 Färentuna
08-560 42 590, 0706-43 71 37
<http://fly.to/shfk>

Sundsvalls Hänggång [H]

c/o Göran Westerlund
Älvgatan 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



Personerna på bilden har också teorier, men har ingenting med texten att göra. Salafältet. Foto: Andreas Karperyd

vetenskapsmannen Miroslaw

Sid:22 📖: Johan Bergström

Johan Bergström efterlyser här vetenskapsmannen Miroslaw, vars teorier (om de stämmer) skulle ge oss piloter oanade möjligheter att hålla oss kvar i luften även dagar utan termik.

För en del år sedan, när Tärnafältet vid Sala ännu befolkades av vingar, förgylldes en flygsöndag av en alldeles märklig begivenhet. En vänlig, ytterst pratglad farbror med lätt rondör, och ett till synes omättligt intresse för vad vi höll på med, uppenbarade sig på fältet. Ja, han stod faktiskt redan där när vi kom. Det var till en början inte alldeles enkelt att få klart för sig vad det var som drivit ut honom till oss.

Miroslaw (tror jag han hette) var i sina egna ögon vetenskapsman, eller åtminstone ingenjör. Han hade teorier...nej, ovedersägliga fakta, som visade att inte bara Newtons utan också Einsteins teorier var helt felaktiga. Han menade

att med rätt användande av de korrekta fysikaliska lagarna skulle det vara helt möjligt för oss att hålla oss uppe i luften enbart med hjälp av muskelkraft!

Till hans uppenbarliga irritation hade den övriga vetenskapsvärden blivit så förstockad i sin blinda tro på de gamla Newtonska lärorna att de blankt hade vägrat att diskutera saken med honom då han senast besökt ett vetenskapligt symposium nere i Tyskland.

För att världen ändå inte skulle gå miste om de nya rönen hade han för säkerhets skull informerat Bill Clinton och FN:s generalsekretärare, Kofi Annan, om saken (jo, han sa så). Han hade dock inte hört ifrån dem.

Nu hade han "något stort" på gång för att en gång för alla bevisa sina upptäckter.

Det var uppenbarligen något flygtyg som han hade inskaffat. Vi som lyssnade blev inte helt klara över om det var en drake eller inte, men han var som sagt mycket intresserad av våra förberedelser inför flygningarna och fotograferade varje moment.

Vid det här laget hade en större samling Stockholmsflygare hunnit komma och alla var i full färd med att packa upp vingarna. Miroslaw klev omkring, fotograferade och pratade. Lika kul som det var att höra på honom och svara på hans frågor, lika stor var lättnaden när han promenerade iväg till nästa vinge så att man kunde få något gjort. Dagen flöt vidare utan andra begivenheter än att linan gick av, dragbilen fick "soppatorsk" och Markel flög halvvägs till Enköping. Hela tiden var Miroslaw behjälplig med allehanda ting, och fortsatt uppmärksam.

När vi till sist skildes åt ville jag göra ett sista försök att få veta vad hans upptäckter egentligen bestod i. Här fanns ju uppenbarligen chansen att skriva en sensationell artikel i SHFK-tidningen "Kingposten". Joakim Lax och jag satt redan i bilen klara för avfärd och jag frågade Miroslaw rakt på sak. Tio minuter senare hade Joakim sjunkit halvvägs ner till golvet i passagerarstolen och jag försökte desperat få en syl i vädret så att jag på ett något sänär hövligt sätt kunde klippa konversationen. Det hela var alldeles obegripligt. Jag var helt beredd att sakta låta bilen rulla iväg från den ivrigt argumenterande mannen, när vi äntligen enades om att "ta resten en annan gång".

Nu undrar vi nyfiket: har någon hört av Miroslaw? Kom han upp i luften?

Eller...kom han någonsin ner?

Blåtermik

Blåtermik:

Är egentligen inget konstigt. Fungerar precis som vanlig termik, men uppkommer när termikblåsans resa uppåt avstannar på grund av att densiteten i blåsa och omgivning är densamma, men fukten i termikblåsan inte ännu har börjat kondenseras. Då blir det inga moln.

Fukten i termikblåsan börjar kondensera först när luften i den har kylts ned till sin daggpunkt. Luft blir sämre på att lösa vattenånga när den blir svalare. Fuktig luft kommer alltså att kondensera vid en högre temperatur, dvs tidigare och därmed på lägre höjd.

Blåtermiken är det ju i sig inget fel på, den lyfter precis lika bra som vanlig termik. Bara lite svår att hitta...

Dust devil



Dust devil är en slags tromb som uppstår lite här och var, men vissa platser är mer hemsökta än andra. Tromben uppstår oftast i dammiga och torra områden med stark termik, så att en synlig damm-virvelvind bildas. Det är undre delen på en termikblåsa som börjar rotera och bildar själva damm-jäveln. Rotationen uppstår på samma sätt som vattnet som virvlar i handfatet när man håller ut det. En stark termik är en förutsättning, men även corioliskraften påverkar rotationen. Tromben initieras lättare av att vindar med olika riktningar möts. Har man backvind på starten, men termik på framsidan, är det lättare att en dust devil uppstår. Om de kommer farande, gäller det att slänga sig på utrustningen som annars löper stor risk att sugas med och förstöras. Samtidigt skriker man "Dustieeee" så högt man orkar så att alla andra piloter förstår vad det är som händer.

ÄVENTYRS **CENTER**

Butik
Resor
Kurser

NOVA
Airwave
Gjn
Windtech
UP
Apco
Kites
Paramotor

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

WILLI WING
BRAUNIGER
FLUGELECTRONIC
APCO

NYTT !

- Paramotorkonvertering
- TETRA - DHV1, mycket lättstartad och stabil skärm från APCO. Perfekt även för paramotor.

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

SKYSPORT.SE

Sveriges mest kompletta skärmflygbutik!



Sommarens favoriter:

SKÄRMAR DHV 2

Ozone Vulcan
Skywalk Cayenne
Gradient Aspen

SKÄRMAR DHV 1-2

UP Kantega
Ozone Vibe
Skywalk Hype

SKÄRMAR DHV 1

Airwave Wave

SELAR

Airwave GT
UP Everest
UP Teton
Woody Valley Velvet

KURSER 2004

Kurser från vecka 6
Anmäl Dig på skysport.se!

HÖSTRENSNING!
Vi säljer ut begagnad skol- och demoutrustning!

B
SVERIGE
KORTTIDSBETÄLT
POSTTIDNING
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
521 FALKÖPING

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


SKY SPORT
SKÄRMFLYG ÅRE