

HYPOXIA

SKÄRMTRYCKET #4:2003



kantega

summit2



DHV 1-2

new



DHV 2

new



UP

feel free - fly UP.

www.up-europe.com

Skribenter i detta nummer:

Mark Presson, Pernilla Hammar Rognøy, Åsa Karyd, Ori Levin,
Peter Loeskow, Fredrik Gustavsson, Riikka Vilkkuna, Andders Andersson,
Johan Bergström, Björn Hårdstedt, Nils Norrsell, Åke & Ingegerd Kindblad,
Ola Gustafson, Katarina Åkerman, 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:
johan2525@bredband.net

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/skärmetrycket
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**

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
Skärmetrycket: ISSN 1651-6052

Omslagsbild: Raul och Felix Rodrigues, St Hilaire.
Foto: Fredrick Gustafsson



Köping. Johan Bergström. Foto: Joakim Lax



ledare

Snacket om snacket

En av mina hängflygkollegor brukade konstatera att ingenstans händer saker i så utstuderat långsamt tempo som på flygfältet. Man går upp tidigt. Slänger ihop sin utrustning. Hastar iväg med bilen. Men när man kommit fram och träffar kompisarna så är brådskan som bortblåst. Man snackar flyg, man snackar GPS, bilar, familjen. Ja, det är ingen hejd på den sociala samvaron medan man påtar med vingarna. Uppenbarligen är det här med utbytet av erfarenheter något centralt i det som gör flygningen till en trevlig mix av upplevelse och samvaro.

Samtidigt är det inte alldeles lätt att hitta formen för snacket, utbytet, skrivandet, flygare emellan, när vi inte är på fältet. Bland hängflygarna har en stundtals hård debatt flammats upp om hur vi vill ha vår förbundstidning. Många, kanske de flesta, har uppenbarligen gillat det fräscha upplägg som den gemensamma Hypoxia/Skärstrycket visat upp. Inte minst artiklar med lite annorlunda, och gärna pg-perspektiv, har uppskattats. Samtidigt tycker många att "det är för lite hängflyg!". Andra irriterar sig över att det dröjer för lång tid innan Hypoxia når ut. Informationen är redan gammal. Ett exempel på detta är höstens hängflygkonferens vars tidpunkt inte var helt fastlagd när förra numret sammanställdes men som redan är undanstökad när du läser detta. Vi får se hur det går med diskussionen. Hängflygkonferensen ger kanske svaret.

Den kanske viktigaste funktionen som just förbundstidningen har i sporter som denna är att skärpa säkerhetstänkandet hos läsarna. Hängflyget hade i början av 90-talet ett par svåra olyckor på grund av glömda ikrokningar. Startregler ändrades, dubbelkontroll infördes, men framför allt dundrade Hypoxia på så att ingen skulle glömma varför vi införde "idiotkontroll" av hängkroken. Ingen, särskilt inte nybörjare som jag, kunde undgå att få den lärdomen in i ryggmärgen.

Några år senare var jag bogserledare när en pilot gjorde sig redo för bogserstart på en öde landsväg. Han stod med vingen på vägen och

fixade det sista med sin utrustning. Det var något som trasslade och han hade krockat ur och i ett par gånger. "Hängcheck!", jag var nästan generad när jag ytterligare en gång beordrade ner honom i liggande ställning för att fysiskt bevisa att han var ikrokad i vingen. Den här killen hade långt mer än 1 000 timmar i luften och en meritlista på tävlingar och längdrekord som räckte ner till marken. Jag var fortfarande jämförelsevis helt grön. Till bådas överraskning hamnade han platt på asfalten. Han var inte ikrokad! Utan ihållande "peptalk" kommer sånt här ryggmärgstänkande att falla bort. Pg-piloter peppas rätt bra redan i tidningen som den är. Från hängglidarhåll är det sämre ställt. Incidenter händer, nyttiga läxor lärs, men det är få som rapporterar så att andra kan lära sig av erfarenheterna. Jag tror att vi redan ser en smula attitydförslappning (låt oss kalla det så) vare sig det gäller kontroll av vingen före start eller respekten inför väderläget. Det här måste vi, hängflygare, lösa innan olycksstatistiken försämras igen.

För min del sätter jag dock punkt nu. När jag tog det här uppdraget skulle vi vara fyra som delade på bördan. Det hade kunnat fungera för mig. Nu är jag ensam kvar av hängflygarna på redaktionen. Sammantaget har jag skrivit klubbtidningar och medverkat i Hypoxia i flera år nu och tror att en förnyelse kräver nya eldsjälar (det känns dessutom som jag sitter längre tid vid datorn än jag är uppe i luften).

Tills vi vet hur fortsättningen ser ut och vem som tar över efter mig, rekommenderar jag alla hängflygare att hålla ett öga på förbundets hemsida, men framför allt ansluta sig till "listan" hangg-swe-list-subscribe@yahoogroups.com. Ditt behov av snabb information fixar du där. Så, tack Tove, Lena, Katarina, Ola och Andreas. Det har varit intressant, insiktsfullt men framför allt KUL att jobba med en samling entusiastiska skribenter som tycker flygning är roligt.

Johan Bergström

Svante - ditt minne flyger vidare.

Vi kommer alltid att minnas den flygglädje du visade. Vi får aldrig veta exakt vad som gick fel - utan får nöja oss med att försöka känna den vilja och den anda du hade. Det vi ser är bilden där du just landat och står med hjälmen under armen och gör tummen upp - upp i luften igen.

Det skrämmande är inte att sluta sina dagar,
det skrämmande är att
aldrig ha fått känna livet.
Och du kände livet.

Våra tankar går till din familj och vänner.

Dina vänner på resan och Stockholms Skärmflygskola

Försäkringsinformation från SSFF

Vi har fått önskemål om att se över möjligheten till en mer täckande gruppförsäkring än dagens som enbart ger ersättning vid invaliditet och dödsfall. Tyvärr har vi haft några piloter som skadat sig utomlands och som ej haft försäkring för sjuk- och hemtransport - vilket har stått dem dyrt. Problemet är att vi skärmflygare som grupp är ganska liten och att skärmflygning är en högrisksport med dålig olycksstatistik. Det gör att möjligheten till en riktigt bra heltäckande försäkring inte är de allra bästa samt att premien blir förhållandevis hög. När jag skriver "förhållandevis" syftar jag på de försäkringar man själv kan teckna privat. Men det verkar som att intresset för att själv ordna en bra försäkring inte är prioriterat alla gånger. Det är i och för sig förstaeligt, eftersom skärmflygolyckor enbart drabbar andra, aldrig en själv.

Inom SSFF känner vi ett kollektivt ansvar och vi ser gärna att vi har en försäkring som täcker även sjuk- och hemtransporter. Problemet vi ställdes inför för ett par år sedan var att den höga försäkringspremien som var obligatorisk och ingick i elevernas Take-Off Kit, gjorde att ett antal skärmflygskolor uppmanade sina elever att teckna en egen billigare försäkring under utbildningen. Det resulterade i ett drastiskt ekonomiskt bortfall (förbundsavgifter) vilket i sin tur hotade hela SSFF:s verksamhet. SSFF ställdes inför ett svårt val. Antingen skulle vi behålla vår dyrare, men kompletta försäkring och få ett inkomstbortfall motsvarande ca 30-40 procent av SSFF:s totala budget eller så skulle vi införa en billigare försäkring (= ej täcka sjuk- och hemtransporter) och därmed få behålla den intäktsnivå som SSFF haft sedan tidigare. Det var under stor vända som dåvarande styrelse beslutade att införa en enklare försäkring. Man resonerade att de nedskärningar som man skulle ha behövt göra i verksamheten med bibehållande av den gamla försäkringen skulle ha fått allvarliga konsekvenser för hela skärmflyget i Sverige. Således infördes en enklare försäkring samtidigt som alla manades att se över sitt försäkringsskydd på egen hand. Nu har vi sedan en tid tillbaka lyckats förhandla oss till en försäkringslösning där eleverna är försäkrade via instruktörens försäkring. Dock är det fortfarande samma enkla försäkring som enbart täcker invaliditet och dödsfall. Detta gör att vi bedömer risken för inkomstbortfall från elever som liten och vi vill nu återigen försöka höja försäkringsskyddet för våra medlemmar. Jag har gett vår försäkringsmäklare i uppdrag att titta på en differentierad försäkringslösning. Tanken är att man själv skall kunna välja garden av sitt försäkringsskydd.

Vi har nu fått följande offert:

BAS = Samma enkla försäkringsskydd som idag. Det vill säga enbart skydd vid invaliditet och dödsfall. Ersätter med max 400 000 kr vid 100 procent invaliditet. Ersättning vid dödsfall är 40 000 kr. Årspremie 295 kr.
MEDI = Uppgradering av BAS till att även inkludera sjuk- och hemtransport samt att ersättningen vid 100 procent invaliditet ersätts med 15 basbelopp (idag = 589 500 kr). Årspremie 750 kr om SSFF väljer att införa den som obligatorisk gruppförsäkring. Årspremie 875 kr

om den tecknas som individuell uppgradering.

MAXI = Uppgradering av BAS till att även inkludera sjuk- och hemtransport samt att ersättningen vid 100 procent invaliditet ersätts med 30 basbelopp (idag = 1 179 500 kr). Årspremie 1100 kr om SSFF väljer att införa den som obligatorisk gruppförsäkring. Årspremie 1375 kr om den tecknas som individuell uppgradering.

Detta kommer att diskuteras på årsmötet och riktlinjerna därifrån kommer att ligga till grund för styrelsens beslut om försäkringslösning för 2004.

Hans-Peter Fallesen
Ledamot SSFF styrelse, försäkringsansvarig

Hängflyglicens och försäkring 2004

Hängflygförbundets kassör, Anders Gustafsson, meddelar att avgifter och betalningsformer för licens och försäkring troligen kommer att förändras inför 2004. Beslut om avgifterna kommer att tas under årsmötet och alltså vara klart när du läser detta. Gå in på Svenska hängflygförbundets hemsida <http://www.hangflyg.org> och se vad som gäller under "Licens & Försäkring".

Johan Bergström

Säljes

Vinsch typ Koch säljes. Två nya wireset medföljer.
Tel: 070-644 49 74, Tomas D / Skånes drakflygklubb.

Paramotor

Per Linnstrand från Stockholm blev historisk genom att som förste svensk fullgöra alla sina förpliktelser för att kunna kvittera ut en paramotorlicens. Som vi berättat tidigare är dispensen för paramotor nu klar. Luftfartsverket tog efter intensiv lobbying från förbundet beslutet den 24 juli. Den 1:a september blev det så möjligt att påbörja konverteringsutbildning och rent teoretiskt få en motorlicens. För första gången i Sveriges historia är det tillåtet att flyga flygskärm med motor utan att ha ekipaget UL-klassat.

Så gör du för att ta paramotorlicens

Efter dispensen har SSFF/Motor satt upp de regler som skall gälla under dispenstiden. Den gäller som längst till och med den sista december 2004. På Skärmflygförbundets webbplats www.paragliding.se finner du all information om vilka regler och processer som ska användas under dispenstiden.

Motorkommittén arbetar vidare

Motorkommittén inom SSFF kommer under nästa år att utse en "flygchef" och utveckla och färdigställa "Kurskompendium för skärmflyg med motor", som är ett samlingsnamn för alla de dokument som beskriver de nya regler som skall gälla i den tänkta BCL:n där motorflygning skall ingå. Kommitténs mål är att se till att så många motorflygare som möjligt kommer in i systemet och erbjuds ett sätt att flyga under kontrollerade och försäkringsmässigt godtagbara former.

Vart har alla adresserna tagit vägen?

Adresser till klubbar och instruktörer publiceras inte längre i varje nummer av Hypoxia/Skärmtrycket. Uppdaterade skärmflygadresser finns på www.paragliding.se under klubbar och instruktörer. Uppdaterade hängflygadresser finns på www.hangflyg.org under Klubbar&instruktörer.

En flygklubb har tillkommit sedan förra numret

Pilot Skärmflygklubb
Mats Lindberg
Fjällstigen 17 A
141 41 Huddinge

Luften är vår klubblokal

Den som flugit i termik tillsammans med stora rovfåglar glömmet det inte. Prata om stark naturupplevelse! Skärmflyg utövas ute i det fria, oftast på väldigt natursköna platser. Miljön påverkar oss, men samtidigt påverkar vi omgivningen. För att ta reda på hur har jag på uppdrag av SSFF gjort en miljöutredning om skärmflyg och paramotor. Jag kontaktade under våren 2003 svenska skärmflygklubbar och -skolor. Resultatet blev mycket siffror - och intressanta tankar från piloter.



Kilpisjärvi. Riikka Viikuna.
Foto: Riikka Viikuna.

Det finns mycket positivt i ekvationen "skärmflyg och miljö". En pilot kommenterade träffande: "Luften är vår klubblokal." För att skärmflyga behövs inga nya sportanläggningar och piloter är generellt miljömedvetna utomhusmänniskor. Utrustningen används länge och vi flyger med hjälp av sol- eller vindenergi. Utbildningen ger kunskap om naturfenomen och under sin utveckling som pilot lär man sig mer och mer hela tiden. En naturmiljö är helt enkelt en förutsättning för trevlig skärmflygverksamhet. Vi påverkar dock omgivningen genom att vi syns och särskilt med paramotor så hörs vi också. Piloter kan orsaka slitage på marken i känsliga områden eller skrämra djur vid start och landning. Transporter samt bogsering orsakar utsläpp i luften. Vissa aspekter kan vi göra något åt, andra är svårare att påverka. Exempelvis kan utsläpp minskas genom samåkning, men samtidigt går de flesta flygställena inte att nå med kollektivtrafik. Frågan är vilken påverkan som är betydande? Jag menar att det främst handlar om visuella störningar. Många klubbar visste dock inte vad som finns i närheten av deras flygställen, exempelvis ett skyddat naturområde, en strutsfarm, en hästgård eller liknande.

SSFF:s styrelse har fått mina förslag till hur vi skulle kunna gå vidare... och jag kommer att lämna rapporter och löpande information framöver. Jag tror på förebyggande åtgärder som garanterar vår möjlighet att skärmflyga, utan att vi glömmet vårt ansvar att visa hänsyn till omgivningen. Hela utredningen finner du på SSFF:s webbplats. Alla kommentarer och idéer är välkomna! Ni når mig på adressen riikka.viikuna@swipnet.se

P.S. Miljöarbete är inte bara ett svenskt fenomen. Exempelvis arbetar både den tyska aeroklubben och den franska friflygorganisationen FFVL aktivt med miljöfrågor. Så nästa gång när du har flugit med fåglar, kan du rapportera det till en tysk studie på webbplatsen www.daec.de/uw ("Luftige Begegnungen").

Riikka Viikuna

Riikka Viikuna var tidigare ansvarig för häng- och skärmflyg inom det finska flygförbundet och är nu miljöansvarig inom SSFF. Riikka har sysslat med olika flygsporter sedan 1985. Hon hann göra 1200 fallskärmshopp innan hängflygkarriären började, med bland annat erövrandet av två nordiska, fortfarande oslagna (!) damrekord. Numera flyger hon skärm, och ska snart ta examen i miljövetenskap.

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

Skärmflygskolan

www.skarmflygskolan.se

Kurser

Elev
Vinsch
Berg
Hang
Pilot 1, 2, 3
Motor
Hängflyg

Resor

Danmark
Spanien
Mexiko
Ditt resmål

Arrangera egna
resor och kurser –
hyr en instruktör!



Ori Levin
070-826 33 76



Thomas Morsing
070-556 86 62



Tomas Peterson
070-600 11 21

Butik mitt i Stockholm

Allt inom skärmflyg, motor och hängflyg
Råggatan 11, 118 59 Stockholm, T-bana Skanstull



med drake i alperna

Sid:6 📖: Nils Norrsell

Hängflygaren Nils Norrsell berättar om några av sina flyg under semestern sommaren 2003 som bland annat gick till Monte Cucco, Neustift och Kössen.

Redan i början av året bestämde jag mig för att resa med bil till det berömda drakberget Monte Cucco i Umbrien, Italien. Flera andra från Ållebergs HFK hade sagt att de skulle dit. Flygningen visade sig vara väl värd en resa: fin startplats, dramatiskt landskap, fin termik och goda möjligheter att topplanda. Berget nås från den lilla byn Sigillo via en slingrande väg. Det var 32 grader varmt när jag och min fru kom dit. Det kändes bra att kunna ta in på ett litet hotell nära startplatsen på 1 100 meters höjd där temperaturen var behagliga 26 grader. Första dagen blev det inte någon flygning eftersom vinden för det mesta låg fel. Då och då kom det dock en vindpust söderifrån och jag såg 3 drakar starta. Två av dessa försvann ner till byn. Landningsplatsen kunde delvis ses från toppen. Den tredje var halvvägs nere då han lyckades hitta termik, som förde honom upp till molnbasen högt över oss. Han topplandade efter 3 timmar en bit ner på sluttningen i lätt medvind, något jag själv helst ville undvika.

Medan jag stod och funderade kom en svensk drakflygarkompis, Valter från Mariestad och det var trevligt att språkas. Han och hans fru övervägde att stanna till nästa dag men valde tyvärr att lämna berget. Det blev toppenväder!

Jag startade i svag vind och flög ett tag utmed de gräsbevuxna sluttningarna med betande kor. Hangvinden försvann och jag sjönk flera hundra meter medan jag lät vingen glida ut över en knivskarp bergsklippa. Jag var så fascinerad över utsikten att jag inte hann oroa mig över höjdförlusten. Plötsligt ryckte det till i styret. Jag hade kommit in i en kraftig termikblåsa. Med ett steg på 7 meter/sekund tog jag mig snabbt upp till 1 700 m höjd, det vill säga 600 meter över startplatsen. Att hålla sig uppe var inga problem, men det gick inte att komma högre. Efter en timmes flygning försökte jag topplanda. Det tog tre försök innan jag, i den svaga vinden, fick stopp på draken. Jag hade god nytta av topplandningsträningen på Hammars backar.

Efter en tur utan flygning till Monte Grappa i Bassano, fortsatte vi till Neustift i Stubaital i Österrike. Där finns en lift och en stor

landningsbana alldeles i närheten. Trots hård vind var massor av färgglada skärmar i luften och en del var mycket högt. Bara några få drakar syntes till. Liften upp kostade 11,60 euro inklusive landningsavgift. Draken togs om hand av liftpersonal och jag behövde bara åka upp och vänta på den.

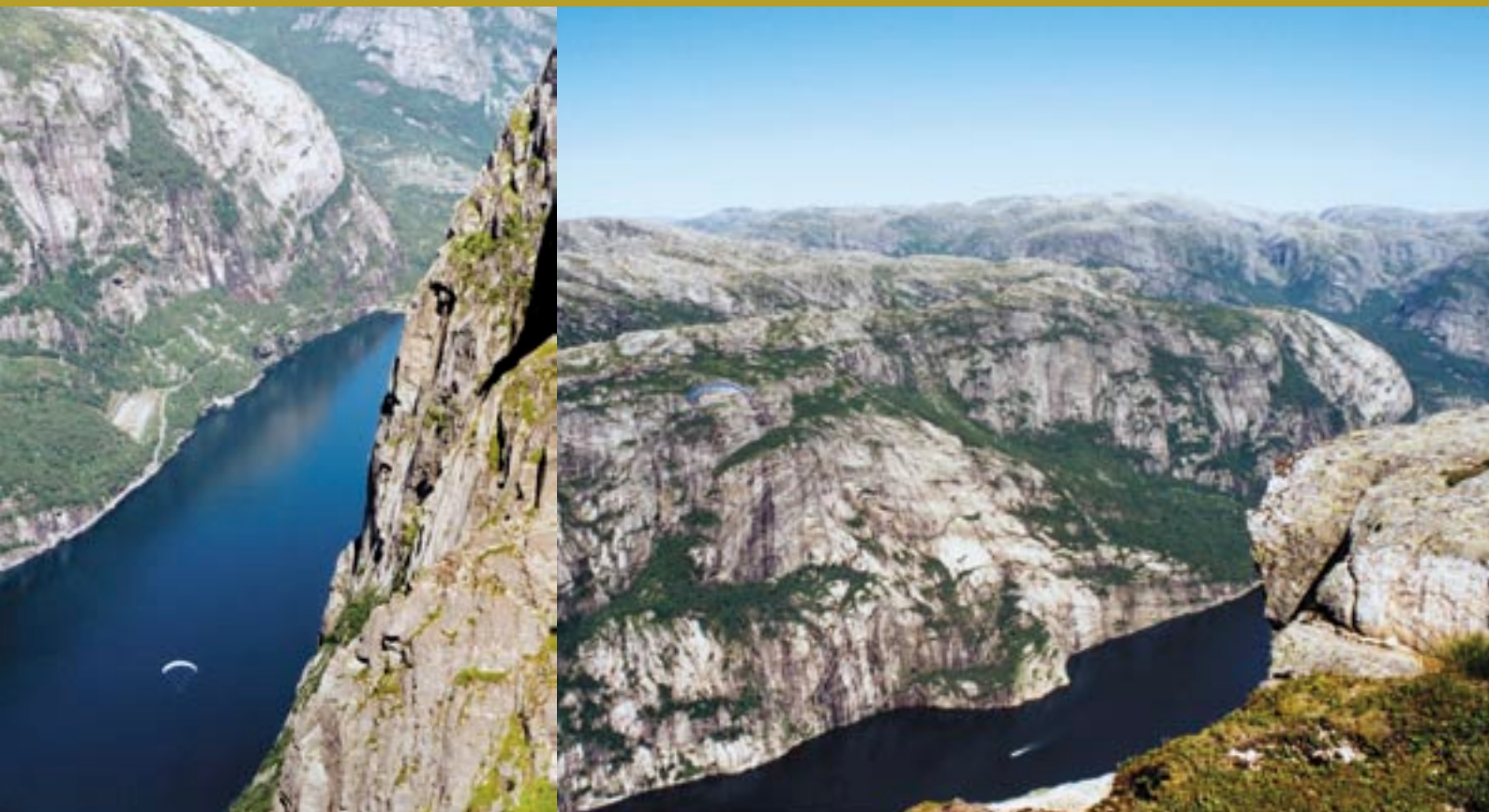
Alldeles intill liftstationen, omgärdad av ett elektriskt stängsel, fanns en brant sluttning där man fick rigga. Lite obekvämt, men det gick bra. Jag såg en drakflygare starta. Det såg vådligt ut då han flög så nära marken att han var nära att slå i med styrbygeln. Efter den synen var jag noga med att invänta vind innan jag startade. Jag fann bara småtermik och jag var snart halvvägs ner i dalen, men jag kämpade och lyckades ändå ta mig upp nästan till bergets topp, 2 505 m ö h. Bara några skärmar låg högre i närheten av den spetsiga bergstoppen. Jag var både förvånad och imponerad över deras prestanda. Senare, när jag pratade med en av piloterna, fick jag bekräftat att det bara fanns småtermik och att man fick kämpa hela tiden för att hålla sig på topp. I detta läge hade skärmflygarna uppenbarligen en viss fördel framför drakflygarna.

På väg norrut passerade jag drakberget Hohe Kasten vid Söll. Bara skärmar syntes till - inga drakar. Vinden var nordlig och landningsfältet sluttade norrut. Det skulle vara svårt att landa med drake. Samma sak i Kössen, men där sluttade fältet inte lika mycket och jag såg flera drakar landa. En trevlig liten bar vid landningsfältet samlade många flygintresserade.

I Kössen fick jag se en imponerande uppvisning av en duktig skärmflygare. På flera hundra meters höjd över landningsplatsen började han att kurva allt snävare och sedan såg det ut som loopar. Så småningom fick han skärmen att stå still och vrida sig som navet i ett hjul medan han själv kretsade runt den som om han vore en projektil i en slunga. Efter ett 10-tal varv var han nära marken och gick då elegant upp i vind och landade. Jag frågade honom om han tyckte att det var bättre att flyga skärm än drake. Det berodde på vädret, svarade han. Han flög bådadera.

-vi kallar det projekt Kjerag

Sid:7 📄: Pernilla Hammar Rognøy. Foto: Astrid Vierdal.



Tusen meter lodrät bergvägg stupar ner i Lysefjorden. Vi står på base-hopparnas Mekka, Kjerag, redo för årets största adrenalinstart.

Vi kallar det projekt Kjerag och sätter basecamp på campingen i Lysebotn, en liten ort som växte upp för att bemanna kraftstationen som förser nästan halva Sør-Norge med ström. Nu sköts det mesta vid kraftstationen automatiskt, men Lysebotn lever vidare tack vare den spektakulära naturen som omger den. Under sommarhalvåret besöker hundratals rutinerade och blivande base-hoppare den lilla platsen längst in i Lysefjorden för att njuta sin Extremsport där den är laglig och organiserad. För oss handlar det här besöket om att förverkliga en dröm och samtidigt bli de första skärmflygarna att starta från base-hopparnas start på Kjerag för att sedan glida hela vägen in till Lysebotn.

Vi har valt att genomföra projektet en söndag i juli. Vädergudarna är blida mot oss och bjuder på strålände sol och nästintill ingen vind. Fyra piloter har samlats för att fullborda projekt Kjerag; Jostein Øysæd, Ole Jørgen Løvland, Pål Hammar Rognøy och jag, Pernilla. Säckarna är packade så lätta vi

bara kan få dem utan att tumma på säkerheten. Det är ändå en tusen meter hög stupstart utan möjlig landning före slutet av fjorden fyra kilometer längre in.



Den nätta turen på cirka 400 fallhöjdsmeter som leder till start tar tre timmar. Kan inte påstå att det är en lätt tur med 20 kilo på ryggen, men väl framme är den tusen gånger värd besväret. Den djupaste fjorden med de brantaste bergen och den blåaste himlen ligger framför oss. Vinden kommer lätt från sidan. Utmärkt. Vi har missat base-hopparnas cykel och

får inte se något hopp. Vi är alltför sugna på att flyga själva och har inte tålamod att sitta kvar tills hopparna kommer upp igen.

Snart dags för start. Vi behöver ett glidtal på 4,4 för att nå landning. Det borde gå med god marginal, men vad händer om inte... Ole Jørgen är snabbast ut med skärmen. Ingen tvekan. Vinden ligger på snett mot klippan. Han drar upp baklänges mot vinden, vänder sig och styr stegen och skärmen rakt mot kanten. Några steg och han har tusen meter under fötterna. Ett vrål av glädje ekar i Lysefjorden. Projekt Kjerag är på väg att fullbordas. Utan rädsla för att inte ha höjd nog till att nå landning ger Ole Jørgen en liten akroppvisning för oss och de 50-tal turister som kantar klippan. Overkligt vackert.

Nervös inför stupstarten men rastlös av nyfikenhet slänger jag ut min skärm på starten. Jag har i vart fall inte lust att vara sist ut... Vinden är svag men det får bli baklängesstart. Några rejäla steg bakåt, skärmen uppe, vänder om, skärmen hänger lite bakom, Pål ropar stopp, tvekar, full broms och skärmen faller framåt mot kanten. Några snabba steg bakåt hindrar den inte från att svepa över kanten

och lägga sig dinglandes över fjorden. Ett enda ynka vindkast är allt som ska till för att dra mig ner, ut över kanten. Men allt jag kan göra är att hålla emot och låta Pål krypa fram mot avgrunden för att snirkla upp skärmen igen.

Under tiden har Jostein sökt upp en inte lika fullt så brant start lite bakom base-starten. Han drar lätt upp skärmen och försvinner ut över fjorden. Kvar står Pål och jag. Inser att jag har bättre odds att lyckas framlänges så jag lägger upp skärmen till start igen. Några djupa andetag, ett bestämt tag om raiserna, sakta drar jag upp skärmen, full fart framåt. Klippkanten närmar sig, och så – ingenting. Tusen meter under fötterna är det vackraste jag har upplevt. Skärmflygning när den är som bäst, vackrast, friast, underbarast, häftigast.

Under tio minuters glidtur där bergväggen aldrig minskar i storlek befinner jag mig i fullständigt lyckorus. Lodrät följer den mig hela vägen till Lysebotn camping. Några minuter senare landar en lika lycklig Pål. Vi gjorde det, vi fyra. Projekt Kjerag avslutat.



Efter mycket problem med flygbiljetter, vingfrakt och så vidare lämnade vi Sverige vid olika tillfällen i slutet av juli. Peter Isacson, Håkan Andersson, Anders Andersson, Markel Neideman och Marcus Hellkvist samlades den 30 juli på plats i Brasilia för att delta i en deltävling i det Brasilianska mästerskapet. Andreas Olsson hade redan varit i Brasilia och flugit en vecka.

Brasilia, Brasiliens huvudstad ligger mitt i landet på en högplatå ca 1 000 m över havet. Staden byggdes på slutet av 50-talet och början av 60-talet då "brassarna" fick idén att bygga en ny huvudstad i Brasiliens geografiska mittpunkt. Staden med sina 1,5 miljoner invånare är mycket speciell och onaturligt konstruerad. Om det inte varit för hängflygtävlingarna så skulle det svenska laget ganska snart ha sökt upp någon av de mer trevliga platser som Brasilien har att erbjuda.

Huvudlandningsplatsen för tävlingen var Esplanada Minesterio mitt i Brasilia. Det kan jämföras med om man hade haft målet vid Rosenbad i Stockholm. Starten ligger 80 km ifrån Brasilia och består av en 40 km lång förkastning där marken framför starten ligger 400 m lägre än starten. Den funkar bara vid en vindriktning, men så är det också den vindriktningen som råder i Brasilia under augusti. Vädret är verkligen stadigt, det vill säga vind omkring ost, cirka 30 grader varmt, molnbas runt 2 000 m över mark,

med medelstig runt 4 m/s varje dag. Så var vädret fyra av de fem veckor som vi var där. Sista veckan bjöd på lite mer blandat väder, till och med regn vilket är mycket ovanligt för årstiden

Flygningen tog ett tag att förstå sig på. Det gick fort upp, men även fort ner om man var på fel ställe. Medelhastigheterna på banorna låg varje dag kring 50 km/h. På heat 6 under VM noterades den högsta medelhastigheten med 60 km/h över 137 km för snabbaste man i klungan. Klungflygning var det som gällde och ofta var hela startfältet samlade i bara en klunga. Att flyga själv är dömt att misslyckas. Under själva VM blev klungflygningen ännu mer uttalad. Då de brasilianska piloterna hade en förkärlek att kurva åt den riktning som passade dom bäst uppstod ofta situationer där vingar möttes nos mot nos.

Deltävlingen i det brasilianska mästerskapet

Första flygdagen landade Peter Isacson i utkanten av Brasilia på ett fint kortklippt gräsfält då han helt plötsligt blev omringad av 5-6 vakter med maskingevär. Liggande på mage och med ett maskingevär i ryggen fick Peter en lektion i portugisiska som han inte förstod mycket av. Efter ett tag fick soldaterna tag på en tolk som kunde förklara att han landat på presidentens helgtilhåll.

Allt slutade lyckligt då det enda vi behövde göra för att de skulle släppa honom var att visa upp hans pass. Några dagar senare landade en annan pilot i samma område och då var vakterna inte lika vänliga. Organisationen hade inte visat några kartor med områden där man inte fick landa, men vi lärde oss att presidentens ranch, sommarställe och palats var förbjudet område plus ett stort militärområde som vi passerade varje dag på finalglidningarna.

VM-Resultat

Placering	Namn	Hängglidare	Nation	Totalpoäng
1	Manfred Ruhmer	Icaro Laminar MR	AUT	8685
2	Robert Reisinger	Icaro Laminar MR 700	AUT	8314
3	Antoine Boisselier	Moyes Litespeed S 4	FRA	7887
17	Andreas Olsson	Moyes Litespeed S 4	SWE	6810
43	Håkan Andersson	Aeros Combat II 13	SWE	5926
66	Peter Isacson	Wills Wing Talon	SWE	4450
76	Anders Andersson	Aeros Combat II 14	SWE	3638
85	Marcus Hellkvist	Moyes Litespeed 5	SWE	3000
96	Joakim Hindemith	Moyes Litespeed S 4	SWE	2148



Placeringarna i tävlingen var väl inte så bra, men då nästan samtliga visade en stigande trend, så det var med tillförsikt vi såg fram mot VM. Resultat: Markel Neideman 56, Marcus Hellkvist 38, Anders Andersson 36, Peter Isacson 29, Håkan Andersson 27, Andreas Olsson 14. Vi tillbringande veckan fram till VM med att vila och fixa med vingarna. Andreas skruvade och donade med sin Moyes ifrån morgon till kväll. Under veckan anslöt sig Joakim Hindemith till laget.

VM-tävlingarna

VM började mycket bra för det svenska laget. Efter dag tre låg laget på åttonde plats med Andreas och Håkan bland de tolv första. Den fjärde dagen missade Håkan. Han landade nio kilometer kort om målet vilket kostade honom massor av poäng. När han sedan landade ute i Heat 6 var chanserna till en framskjuten placering borta. Det var nästan alltid många piloter i mål, så en missad målgång betydde många missade poäng. Det gällde att alltid ta sig i mål och detta på en bra tid. Inför Heat 7 lades den längsta banan under VM, en triangel på 191 km. Man tyckte att alltför många piloter gick i mål varje dag så därför lades en bana som skulle "skilja agnarna ifrån vetet". Trots detta gick 55 piloter i mål, vilket torde vara ett rekord när det gäller VM på den typen av bana. Tyvärr var det bara tre av dessa 55 piloter som var svenskar. Andreas var bland de 10 bästa fram till heat nr 8 då han landade 600 m kort om mållinjen. Detta gjorde att chansen till en placering bland de 10 bästa var borta. Nu placerade Andreas sig på en 17:e plats totalt, vilket är mer än godkänt. Övriga i laget presterade sämre eller ungefär vad som förväntas av dem.



Nivån i världseliten blir högre och jämnare för varje år och det var flera av favoriterna bland förhandstipsen som gjorde djupdykningar i resultatlistan. Bland dessa fanns Paris Williams, Oleg Bondarchuk, Mario Alonzi, Gordon Rigg, Mike Barber och Gerolf Heinrich. Det svenska laget slutade på tionde plats totalt efter att ha släppt Japan förbi sig under den näst sista tävlingsdagen. Det är den placering som vi brukar hamna på.

Olyckor

Under VM skedde två olyckor. En var Tom Weisenberg som "tuckade" på ca 1 000 m höjd över marken. Höjden gjorde att han hade gott om tid på sig att kasta skärmen och klarade sig helt utan skador. Tucken berodde med 99 procent säkerhet på för lågt ställda sprog. Vingen tippade långsamt snett framåt in i en vertikal dykning. Sedan knäcktes bygelbenen (av kolfiber) och kölen gick av där korsbommens band ligger runt. Den andra olyckan var värre, med personskada som följd. Ron Richardsson flög under inflygning till landning in i en elledning. Han bröt bäckenbenet och slog i huvudet så hårt att man misstänkte att han hade fått hjärnskador. Under diskussionen efteråt framkom att han använde en hjälm av egen konstruktion i princip helt utan stoppning. En annan hjälm hade troligen mildrat skadorna.



Inte mycket nytt – fortsatt optimering

När det gäller materialet har det inte skett så mycket det senaste året. Moyes hade en ny vinge, Litespeed S. Vingen bygger på den vanliga Litespeeden men med ett nytt segel med mer yta "midspan" och utåt på vingarna. Vingen verkade inte helt färdigutvecklad. Vissa gick mycket bra medan andra flög sämre än den gamla Litespeeden. Om det beror på produktionsteknik eller annat vet jag inte. S-modellerna har som option yttre vingbommar av kolfiber vilka visade sig vara mindre väldimensionerade. Vad jag vet så bröts ett rör i luften och minst ett vid landning. Röret kostar cirka 1 500 kr mer än ett vanligt vingrör så det är diskutabelt om det är värt pengarna, såvida man inte tävlar på hög internationell nivå (fördelen är något bättre handling på grund av lättare rör).

Alla tillverkares vingar som flyger under ett VM är ganska lika. Det finns ett antal fabrikspiloter som har speciella vingar. Dock skall man komma ihåg att ingen flyger med certifierade inställningar på sprog m.m. Detta gör det svårt att veta vilken vinge som är bäst i det utförande man kan köpa den. Moyes är den klart populäraste vingen. Kanske beroende på att de var den enda tillverkaren som släppte en ny modell till VM. När det gäller selar och hjälmar så fortsätter allt att optimeras för minsta luftmotstånd.

profilen inger

Sid:10 📄: Tove Andersson



Foto: Åsa Karyd

Vi porträtterar Inger Willemoth, skärmflygande mamma i en familj där flygsporten dominerar vardagen.

Varför började du flyga?

Därför att min pappa alltid varit intresserad av flyg och för att Arne (min sambo) har flygcertifikat för flygplan samt att det såg så himla mysigt ut att sväva omkring i luften. Mer konkret blev det efter att Åsa och David tog var sitt tandemflyg under påsken i Åre 1998. Efter det var det klippt!

Var flyger du helst?

Ingen speciell plats, men tycker om bergsflyg i allmänhet. Mitt favoritställe är våren i Åre innan snön har smält undan. Kanske byter favoritplats om jag blir en hejare på att kurva termik.

Någon skärmflyghändelse som du minns speciellt?

Första bergsflyget från Hummeln. Vilken skillnad jämfört med vinsch, en fantastisk härlig känsla. Sedan var det otroligt att komma ut över vattnet i Turkiet och fortfarande ha 1 000 m kvar.

Vilka mål har du med din flygning?

Bara nöje. Jag tycker att det är en fantastisk avkoppling.

Berätta om den "Flygande Familjen Willemoth/Karyd"

Skärmflygningen verkar gå i arv. Arne är från Stockholm och jag från Göteborg. Vi bor i villa i Öjersjö precis utanför Göteborg nära en liten insjö där vi har en roddbåt. Vi har en svart katt som gillar att "flyga" i selen som hänger i Davids rum. Flygning började tidigt för våra barn. Åsa (Reds anm.: Karyd, SSFF:s USK-ordförande) var två år när hon för första gången flög litet flygplan, medan David (Reds anm.: Willemoth) endast var 28 dagar. Första åren hade Arne bara A-cert. Det innebar att vi började träna på ett förstadium till parawaiting vid dåligt väder. Vi kom heller sällan dit vi hade planerat. Konstigt nog är jag den enda i familjen som inte har svindel.

Vad är det bästa och det sämsta med att alla i familjen flyger?

Det bästa är att vi har ett gemensamt intresse som vi alla delar. Det sämsta är att vi har svårt med andra samtalsämnen även när vi försöker, det brukar hålla i högst 5 minuter. David förstår ju inte ens varför vi försöker.

Vad skiljer dig från andra mammor som gör att du sysslar med en äventyrsport som skärmflygning?

Vet inte, jag har alltid varit annorlunda än mina tjejkompisar. Kanske beror det på att det inte fanns några flickor i samma ålder där jag bodde. Jag växte upp med min bror och hans kompisar, jag var lillasyster. På den tiden seglade vi mycket.

Ofta oroar sig föräldrar för sina barn som flyger – oroar sig dina barn för dig?

Enkelt svar JA, de låter som om de var mina föräldrar. Det är faktiskt rätt kul med ombytta roller. Jag har ju tre instruktörer (Micke också, Åsas pojkvän) och det är jag mycket tacksam för.

Varför tror du att så få kvinnor skärmflyger?

Kanske för att de tror att det är svårare än vad det är. Själv trodde jag att jag inte skulle orka bära utrustningen. Ska man vara ärlig så behövs det både styrka och kondition.

Vad gör du då du inte skärmflyger?

Jobbar (alldeles för mycket, men jag måste försörja mig och även agera sponsor till en känd tävlingspilot. Firebird flyger han visst), bygger om huset (tillsammans med Arne), umgås med släkt och vänner (även sådana som inte är skärmflygare) och försöker få debet och kredit att gå ihop för VSK.

Du har en son som tävlar internationellt och en dotter i styrelsen, har du haft någon tanke på att följa deras spår?

När det gäller tävling så kommer jag nog att hålla mig till Apparattcupen (lokal tävling i Göteborg). Kanske Svenska distansligan och Sverige Cup om jag får tid att bli steg 2. Jag är kassör i VSK och har svårt att få tiden att räcka för mer engagemang.

Hur ser den optimala flygsemestern ut?

VSK var i Annecy nu under september. Det var flygbart varje dag med sol från en blå himmel och dessutom gick det att bada. Detta var optimalt tycker jag, men går att variera med exempelvis flygning och skidåkning, lägg dessutom till att umgås med kompisar.

Har du något råd du vill vidareförmedla till andra piloter?

Ha inte så bråttom, det gäller både skärmflyg och bilkörning. Ta det lugnt och försök njuta av både flygning och livet i övrigt. Se till att du har bra försäkringar med olycksfall, men även hemförsäkring med reseskydd.



Personligt

Född: 1949

Bor: Öjersjö (utanför Göteborg)

Yrke: Chef inom IT. Kända lastvagns- och busstillverkare i Göteborg är mina kunder.

Intressen annars: Familjen, kompisar, vår trädgård, skidåkning, segling...

Började flyga: 1999

Sele: Woody Valley Xact med airbag. Flyger familjens första skärm, en Nova X-act som är till salu.

Klubb: Västra Skärmflygklubben

Timmar: (alldeles för lite) 3,5 i år

Totalt: 13,5

Längsta flyget: Det var i Turkiet från Babadag, hang i Danmark som tvåa. Jag är som sagt inte så bra på att kurva.

Detta vet få om mig: Att jag körde MC på 70-talet och blev trea i en tävling. Jag vann ett däck. Tävligen var ett rally med olika stationer där man fick svara på frågor och utföra olika prov. Att jag placerade mig så bra berodde på att jag var en hejare på att ro och att gå på styltor.

Konvergenslinje

Ibland radar stig och sjunk upp sig på räta linjer av olika orsaker, och man pratar då om en konvergenslinje. Molngator kan vara resultatet av en sådan, men de kan också vara helt osynliga. Dessa bildas exempelvis när grundvind och sjöbris möts i vissa vinklar och luften trycks uppåt vid mötet. Kan även uppstå över plattland och bergskedjor av andra fysikaliska orsaker. Rätt som det är så finns dom bara där.

En riktigt bra molngata är rena motorvägen, och stiget ligger på en snygg linje framför dig. Utanför dom fina stigområdena finns det tyvärr mest sjunk. Eftersom termik som bekant driver med vinden, så kanske lyftet är en bit på lovartsidan om molngatan, på den höjden du befinner dig på. En annan intressant teori angående konvergenslinjer är Hexagonteorin. Den innebär att konvergenslinjerna i vissa fall lägger upp sig i sexhörningar. Detta innebär att när lyftet plötsligt tar slut efter en raksträcka, så har linjen bara vikt av åt ena eller andra hållet. Visst är detta överkurs, men kanske vara till hjälp någon dag när man vill försöka få en mental bild av det hela. Framförallt i inlandet så har jag flera gånger sett att himlen var full av välformade hexagoner av cumulusmoln. Ganska märkligt faktiskt.

Numrets Tips

I detta numret kan Hypoxia/Skärmtrycket stolt erbjuda en check-lista för dig som inte riktigt vet vad du skall göra innan start, eller bara lider av dåligt minne.

Att kontrollera sig själv med avseende på dagsform, förmågan efter omständigheterna och annat, skall förstås göras först, men detta lämnar vi till flygarens omdöme. Inte heller att man skall kolla saker som batterier, första hjälpen-kit, luftrummet för dagen m.m, kommer det att handla om här. Istället serveras en pre-flight check-lista som går igenom när man står där, redo att starta. Om man etablerar den goda vanan att alltid läsa och kolla sig på detta sätt, så har man åtminstone reducerat risken för att något skall gå fel på grund av rent slarv. Alla som har tagit dykcert med PADI känner igen metoden. Första bokstaven i varje ord i ramsan, innebär en kontrollpunkt som skall checkas. Ramsan är helt hemmasnickrad, gör inga anspråk på att vara fulländad, och har ännu inget stöd i instruktörsvärlden. Om den kan vara till någon hjälp så använd den gärna, i annat fall så kom gärna på en ännu bättre! "Större Spänning När Instruktören Lämnar Fältet Obevakat".

Större	Skärm, sele och speed. Skärm och sele rätt ihopkopplade, alltså ingen twist på linpaketet, skärmen snyggt utlagd och speeden rätt inkopplad.
Spänning När	Spännena på selen och hjälm knäppta. Nödisen. Kolla så att karborrar och krokar är i ordning.
Instruktören Lämnar	Instrumenten påslagna och inställda. Linorna. Skall vara hela, inte sitta fast, inte ha något trassel, knutar eller andra grejor i linorna. Även vinschlinan kollas under denna punkt när det rör sig om bogsering.
Fältet	Fri luft. Speciellt aktuellt vid bergsstart, men förstås även vid vinschning.
Obevakat	OK, då flyger vi...

Flyg som världmästarna!

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 över hälften 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





Coupe Icare, 2003 St Hilaire. Sid:12 +Foto: Fredrik Gustafsson, Åre

Äntligen prickade jag in att vara i Frankrike samtidigt som en Coupe Icare, spektaklet som har lockat flygare och vanligt folk till St Hilaire sedan 1974. I år var inget undantag, 75 000 personer tog sig under de fyra dagarna till flygstället strax utanför Grenoble.

För 30:e året gick Coupe Icare av stapeln den 18-21 september med stor mässa, maskeradflygning och sist men inte minst, akroshow i massor. Om du är intresserad av skärm- och hängflygning, så finns här underhållning i mängder. Större delen av marknadens märken är på plats och en hel del nya skärmar och selar visas här för första gången. Några företag lånar ut skärmar för provflygning. Det roligaste händer ändå i luften. 10-15 akropiloter av världsklass bjöd dagligen på härlig underhållning. På lördagen var det dock maskeradflygningen som stal showen.

Det första jag fick se när jag kom dit på torsdagskvällen var bröderna Felix och Raul Rodriguez akroshow. Med sina 20 m² stora Edel Funky gör de spiral med varandras skärmar hårt tryckta mot varandra. Sedan följer ett antal manövrar såsom helikopter, tumble och Mc-twist (reds. anm.: Övningarna i texten förklaras i akroordboken på sidan 23). Dessutom turas de om att vara över och under. Helt otroligt är inte bara manövrarna och platsbytena, utan också hur nära varandra de är... Jag frågade Raul Rodriguez om just närheten, och hans kommentar var: "yeah it's really fun, sometimes I have to lift my feet to avoid Felix glider". Man kan tycka vad man vill om akro, men det är grymt underhållande. Och vilka piloter de är!

Men det var inte bara bröderna R som rockade i luften. Folk från jordens alla hörn bjöd upp till akrodans. Mike Küng var där med sin Ozone Vulcan och showade och det märktes att han är kungen. Det såg så himla lätt ut. 1 011 flyg hann han med förra året. Pablo Lopes (SafetyAcro-Team) flög mycket imponerande akro med en Sol Synergy XS som är Sol:s standardklassade skärm. UP:s akro team var där och att de blev tvåa på Red Bull Vertigo i somras förvånar inte. Michi Knipping snurrade duktigt med U-turns akroskärm G-force. Hernan Pittoco (SafetyA-

croTeam) showade hårt på akroscenen med en Omega 6 (tror jag). Mest imponerande var ändå Christophe Waller som flög tandem med sin flickvän i en Gin Gangster medium. Först gjorde han looping och SAT, tog sedan lite höjd och gick in i asymmetrisk spiral vars energi användes för att göra 3 tumbles. Han flög sedan vanligt igen på max 50 meters höjd! Publikens jubel var så högt att hans "flyby" över starten blev för låg vilket resulterade i en väldigt hård "touch and go" (läs krasch), dock utan personskador. Det såg otäck ut, akroflygning är inte helt ofarligt. Trots detta gjordes en stor del av uppvisningarna på väldigt låg höjd. Allt för publiken!



"Vanlig" skärmflygning är tyvärr inte helt ofarligt det heller. Rykten gjorde gällande att en pilot kraschade och dog under fredagen, dessutom inträffade flera kollisioner, som tur var med lycklig utgång. Under lördagen såg jag två skärmar i träden under sydstarten, precis vid stupkanten. Det var mycket piloter i luften alla dagar, stundtals påminde det om en världscuptävling. Fast här var det väldigt skiftande kvalitet på piloterna; allt från världselit till oerfarna piloter, bra och dåliga av alla kategorier. Tyvärr. Flygningen är verkligen jättefin utmed kalkstensklipporna, men under Coupe Icare är det väldigt mycket flygtyg i luften, såväl skärmar, hängglidare, fallskärmar, akroflygplan som luftballonger. Hur var då maskeradaden? Ja, vad ska jag säga, fransmän är tuktiga på ett roligt sätt och dom bjuder verkligen på sig själva. Ut från nordstarten (den med gröna mattan) strömmade de flesta av de 101 dalmatinerna; en pyramid med tillhörande faraoner och harem; en massa fjärlar; en kille med toalettstol;

en gubbe med picknickbord och stol; ett par feminima gossar med en stor bur (la cage aux folles); en 50 meter lång och 12 meter bred färgglad skapelse som såg ut som en slags slända; en gorilla; munkar och nunnor; en nallebjörn; spindelmannen; en druvklase; och skärmen som ser ut som en Mustasch (Bionic heter den visst!).

Det var ett härligt spektakel med ca 150 piloter och säkert 10 000 personer i publiken. Om vädret inte hade bjudit på strålande solsken och perfekta flygförhållanden, så kunde jag ha sett ett 30-tal flygsportfilmer på någon av de olika biograferna på området. Eller provat att kasta nödskärm medan jag åkte en 120 meter lång linbana. Jag kunde också köpa begagnade skärmar på den av Rip Air anordnade marknaden. Eller njutit av någon trevlig konsert eller bara laddat inför kvällen party. På lördagskvällen var det Ozones 5-årsparty i tältet vid sydstarten, och enligt utsago var det en minnesvärd fest. En skärm lottades ut och tequilabålen flödade friskt. Kvällen blev sen. Bob Drury vaknade söndag morgon på en madrass ute på starten, när en pilot som ville starta undrade om han kunde flytta på sig.

Flygande prylnheter från Coupe Icare.

Akro är tveklöst det som det snackas mest om. Akro är här för att stanna oavsett vad vi tycker. Hur mycket det säljer är svårt att säga, men alla märken med självaktning har en akroskärm i programmet, eller en som är på gång. Sele-tillverkarna hänger på trenden dom med. Branschen håller på att slita ut ordet "akro". X-alps tävlingen har också gjort ett starkt intryck på branschen, alla märken vill ha med en pilot nästa år. Jag summerar mina intryck från mässan i alfabetisk ordning.

Advances nya tandem Bibeta 3 flögs, men jag såg den aldrig. En akrotrasa som ser snabb ut finns för dom som känner sig manade.



The Renegades downplane.



Mac daddy, basehopp.

Dessutom har en ny sele för tandem piloter klämts fram, Pro 2.

Det franska företaget **Aerodyne** (före detta Flying planet) hade en stor, härlig monter med mycket folk hela tiden. Nyaste skapelsen Dune ser väldigt fin ut i luften. Den är inte klassad än, men planeras bli en DHV2:a. Även Dune användes flitigt för akro.

Airwave presenterade modellen Sport 2 som är färdig för klassning. Mycket tid har lagts på att få högre prestanda, mindre pitch och bättre säkerhet. Dessutom har Bruce Goldsmith gjort en ny DHV1:a, igen. Wave'n har fått en enklare brorsa: Flight. En skolskärm tänkt för nybörjare med färre linor och mindre strul. Sist men inte minst håller Bruce på med en ny Ten, kanske en Eleven?

En ny tandem från **Apco** ska finnas på himmeln inom en snar framtid. I övrigt intet nytt.

Digifly var enda instrumenttillverkaren på plats, kanske för att de var de enda med något nytt. Deras nya vario Flyer har fler funktioner än en Flytec 4010 och kostar mindre än en 4005. Intellivario räknar ut stig och sjunk på ett annat sätt än konkurrenternas instrument, vilket ger en snabbare och mer störningsfri vario. Låter inte så dumt va?

Edel är rätt osynliga i Sverige, men de syns desto mer på akroscenen. Båda bröderna Rodriguez flyger Edel Funky.

Firebird hade inget nytt att visa upp, men det ryktas om en tandem vid namn Torido (40 m²).

Gin visade upp en ny skärm, Yeti, en lättviktsvariant (XS väger 3,7 kg) av Bolero plus. Gangstern är annars en skärm som används av flera i akroeliten, exempelvis Horatio Llorens (SafetyAcroTeam), som också visade vad Gangstern duger till.

Gradient har en ny tandem som kommer i två storlekar, 38 och 42 m². Den skall vara klar under december. Gradient var dessutom rätt stolta över att Kaspar Henny vann X-Alps med

en lättvikts Avax RSe(4,8 kg). Med all rätt!

Nova har en ny 1-2:a med snygg design som är klassad i fyra storlekar, Syntax.

Ozones nya video är minst sagt sevärd. De visade inga nya skärmar, men David Dagoult blev tvåa på X-alps men en prototyp för en ny DHV 2-3:a som snart är klar. Dessutom skvallrades det om ett par snällare (DHV 1 och DHV 1-2) skärmar. Vulcan var nog den vanligaste skärmen vid akroshowerna under Coupe Icare.

Skyline hade grymt fina selar. Deras Phase2, ger stöd för hela ryggen och när du trampar speed lyfts sittplattan och sittselen blir liggsela. Vid start fälls plattan upp, så att den är helt ur vägen. Vertigo heter marknadens coolaste akrosele, med tight väst och utrymme för en eller två nödisar. Dessutom går den att få med eldsflammar! Jag själv har skrivit till tomten om en sådan.

Skywalk tänker nytt och gör design som syns, deras nya DHV 1 klassade skärm heter Mescal och sticker ut. Det är Skywalks första skärm med jetflaps. Lägsta hastighet sjunker med 10 procent tack vare dessa enligt företaget. Det innebär att du kan flyga långsammare på ett säkert sätt och att det krävs mindre spring för att komma i luften. Det flögs akro (som bara faan) med denna skärm.

Sup'Air hade alla sina selar upphängda så folk kunde prova, dock bara i storlekarna small och medium. Deras nyaste sele heter X-alps och togs fram till de tävlande i årets X-alps med vikten 3,3 kg. Ser (jag är XL!) skön ut. Philippe Bouilloux spelade munspel till bluesmusik vid sin monter. Riktigt bra var han. Sup'Air har även den nya selen Acro, designad av Raul Rodriguez.

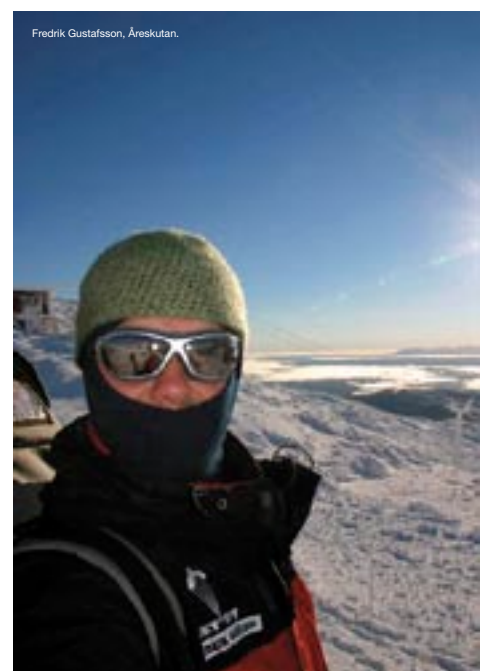
Swing deras stora nyhet är en helt ny DHV 1:a, Axis3. Den flögs under Coupe Icare, men jag missade den helt och hållet.

UP:s akroskärm Rock finns i 22 och 24 m² med

hook-in vikt upp till 100 kg. Den flyger jättestarkt och ser inte speciellt giftig ut. En 40 m² tandem är också påtänkt till kommande säsong. Deras affischnamn under 2003 var självklart Alex Hofer som med en Targa vann VM.

Wings of changes nya 2-3:a heter Nemeton. Förbannat snygg skärm, med en stor fågel på ovansidan. Avancerad systerlöjd. Den har bara 2-3 klassning på sidoinslag med speed. I övrigt 1-2 och 2-klassning, men som sagt en avancerad skärm för duktiga piloter. Selen, som heter Vampire, var den som hade bäst finish av alla selar jag klämde på under Coupe Icare. Markus Grundhammer är mannen bakom W O C, han jobbade tidigare 12 år för Edel.

Woody Valleys senaste sele har i storlek XL fått lite längre rygg för att passa oss fullvuxna bättre.



Fredrik Gustafsson, Åreskutan.

Hängflygförbundet

Sid:14 📧: Lars Redhammar / Ordförande SHF

Det känns lite konstigt när jag skriver dessa ord till tidningen eftersom hängflygs framtida inslag i denna tidning ej är bestämt. I skrivande stund är det 2 veckor kvar till SHF:s konferens och årsmöte. När ni läser detta har det redan passerat. Förhoppningsvis har vi då också bestämt hur eventuellt fortsatt samarbete med skärm skall se ut, eller om vi eventuellt kör ett eget spår. Hur som helst tycker jag

att det hittills har blivit många bra och givande nummer. Vår redaktion, och då framförallt Joakim och Johan, har verkligen gjort så gott de har kunnat, men får man väldigt lite material från oss hängflygare så räcker det tyvärr inte så långt ändå. Nåväl, detta har stötts och blötts tillräckligt nu på nätet och på konferensen, så nog om det. Man skall tänka positivt och man skall blicka framåt. Jag längtar redan

till våren och nästa flygsäsong. Körde en sista vända med triken för ett par veckor sedan, innan vi nu ställer in den och konserverar den för vintern. Det var kallt, men ljuvligt väder för ett trikeflyg, lugnt och stilla.

Håll uppsikt på vår hemsida www.hangflyg.org om hur ni går tillväga med era licenser för 2004 (eventuellt kan det bli ändrade reg-

ler) och skicka in era ansökningar så ni inte står utan licens när den första flygdagen kommer och överraskar.

Flyg fort, högt, långt, länge och ofta.

Skärmflygförbundet

Sid:14 📧: Mark Presson / Ordförande SSFF



Hej alla piloter, Vi hade en tragisk dödsolycka i år i Turkiet. Denna olycka har verkligen väckt mycket känslor och många frågor. Vad hände? Hur kunde det hända? Kan det hända mig?

Jag vill prata lite om SSFF:s roll när allvarliga olyckor inträffar, men innan det vill jag att vi tillsammans tittar på frågan "Kan det hända mig?". Svaret är: Ja. Ingenting man gör är 100 procent säkert och olyckor kan hända både dig och

mig. Skärmflygning är en risksport. När man flyger skärm kan man bli allvarligt skadad. Även om du eller jag som pilot gör allt korrekt finns det variabler som vi inte kan kontrollera och som utgör en risk. Det är samma tankebanan när det gäller bilkörning, med de flesta av oss måste köra bil. Dra egna slutsatser om detta, men tro inte att det inte kan hända dig.

När en allvarlig olycka inträffar, eller en olycka som orsakar en

sjukhusvistelse för piloten mer än 24 timmar, ska SSFF:s ordförande och/eller USK ordförande bli uppringd och informerad. Vad som är viktigt att påpeka är att jag gissar att jag eller Åsa blir uppringd vid endast 1 av 10 allvarliga olyckor. Det är varje pilots skyldighet att rapportera, detsamma gäller instruktörer. Sanningen är att det händer att jag eller Åsa har blivit uppringda av journalister eller SHK angående olyckor som aldrig har blivit rapporterade till SSFF och vi därför inte har någon vetskap om.

På www.paragliding.se under >Hämta filer >Åtgärder vid olycka, hittar du en fil som ska skrivas ut och bäras tillsammans med din licensbricka och förhoppningsvis numret för din kompletterande försäkring. Denna instruktion har vi tagit fram som hjälp och stöd för dig som inte är skadad vid en olyckshändelse och den beskriver vad du ska göra på ett enkelt sätt. Utan en lathund är det mycket som man kan missa. Så ladda ner den och bär den med dig när du flyger!

SSFF:s roll när allvarliga olyckor inträffar är att ge stöd till den klubb, skola eller sociala grupp som var med vid olyckan samt till familjen

och anhöriga. Det inkluderar ansvar för krishantering, support och uppföljning av olyckan och de drabbade. Parallellt är SSFF också ofta inblandad i utredning av olyckan. Dessa två processer körs samtidigt men separat. Det är inte alltid folk från SSFF som kan ge bästa fysiska stöd, det finns professionella som är bättre förberedda för det. Vår främsta uppgift är att se till att alla har fått erbjudande om att få hjälp och stöd.

I detta Hypoxia/Skärmtrycket redovisar Åsa de olycksrapporter som vi har fått in i år hittills och i nästa nummer kommer hon förmodligen att redovisa vad vi vet om olyckan i Turkiet. Jag är djup bekymrad inte bara över denna olycka, men även över de övriga allvarliga olyckor som jag har varit med om.

Vi måste kontinuerligt utbilda oss och behålla säkerheten i huvudet. Det är du och jag, och ingen annan, som fixar vårt flygtrim. Klubbarna kan hjälpa till med säkerhetskonferenser och så vidare, så be gärna din klubb om fler säkerhetsträffar, men kom ihåg, det är alltid upp till dig själv att välja om du ska flyga eller inte.

Nyheter 2004:

SKÄRMAR

Ozone - 3 nya skärmar
Skywalk Mescal
Airwave Sport 2
Swing - Axis
UP - Rock

INSTRUMENT

Digifly Varios
Flytec 5030

Resor 2004:

Se vår hemsida

→ USK

Sid:16 📧: Åsa Karyd /USK ordförande

OLYCKSRAPPORTER

Här följer en första sammanställning av de olycksrapporter som inkommit under året. Generellt så har antalet inkomna rapporter ökat, men det är svårt att avgöra om det händer fler olyckor eller om det bara rapporteras flitigare, vi upplever och hoppas att det är det senare.

Det är svårt att dra några gemensamma slutsatser utöver de vanliga, det vill säga visa respekt för vad du håller på med, balansera mera, stå upp nära marken och håll dig inom din erfarenhetsgräns. Rapporterna skiljer avsevärt i hur utförliga de är skrivna. Det kan finnas bakomliggande orsaker som vi aldrig får reda på, såsom stress, att man har ätit dåligt eller bara saknade ett par timmars sömn. Vi försöker däremot göra det bästa av det material som finns. Så när du skriver en rapport, tänk på att skriva den så utförligt du kan. Är du en av piloterna här nedan, eller kanske såg vad som hände och tycker att någonting är helt fel så hör gärna av dig. Texten här går inte att ändra, men det gör den som är publicerad på hemsidan. Till sist, ha en trevlig vinter och glöm inte att värma upp med lite balansering innan nästa flyg om tygstycket har legat i garderoben för länge.

Olycka utan personskada.

Svartvlei, Sydafrika 24/1 -03, 13.00

Man 29 år, Pilot 2, 56h,

Airwave Sport L, DHV1-2

Händelseförlopp: Piloten "låser" en spiral över vatten på låg höjd och hinner inte kasta nödskärm varpå han slår i vattnet. Fastnar i linor och kan inte ta sig loss från utrustningen. Kustbevakningen kom efter 15 minuter vilket var snabbt eftersom de var i närheten på annat uppdrag. Reflektion: Avancerad flygning under 200m är inte tillåtet just för att undvika olyckor som denna. Det kan tyckas att vattnet under är en säkerhet, men vid hög fallhastighet är det hårt och utan kustbevakning/räddningsbåt i närheten så kan det sluta riktigt illa. Försök alltid att simma bort från utrustningen!

Tillbud till olycka.

Västerberget, Göteborg 26/1 -03, em

Man 48 år, Pilot 3, 350h,

Ozone Proton M, DHV2-3

Händelseförlopp: Piloten flyger på sitt "hemmahang" när vinden ökar mycket snabbt med stor vindgradient, 4-5m/s vid vattnet resp. 8-9m/s 50m upp, vilket medför att ökningen var svår att se. Piloten använder speed och tar ner skärmen med hjälp av C-linor men draggas ändå en bit och stukar finger.

Reflektion: Kraftiga vindökningar är alltid farliga på hang eftersom skärmen redan innan ökningen flyger nära sin maxhastighet. Ha därför alltid uppsikt på tecken som tyder på en ökning. I detta fall var det dock svårt eftersom ökningen främst skedde på höjd.

Tillbud till olycka.

Valle de Bravo, Mexico 3/2 -03, 13.00

Man 45 år, 100h, Advance Sigma 5, DHV2

Händelseförlopp: På väg in i blåsa spinner skärmen med tvistade linor som följd och piloten kastar nödskärm.

Reflektion: Svårt att ge någon reflektion, som inte skulle vara ren spekulation eftersom olycksrapporten gav för lite information.

Olycka med allvarlig personskada.

Åresjön 22/2 -03, 14.00 Man 43 år,

elevbehörighet, 30h samt man 24 år, Pilot 3

500h, Swing Arcus, DHV1-2 samt Advance Bi-

Beta Tandem, DHV1-2

Händelseförlopp: Inför landning på Åresjön skär ett tandemekipage in på en singelpilots finalglid och tandem-piloten hinner inte väja undan. Skärmarnas vänstra vinghalvor kolliderar och singelpilotens skärm får ett stort inslag och pendlar i marken från ca 15m höjd. Singelpiloten får kotfraktur samt axelskador.

Reflektion: Det kan tyckas att en kollision på Åresjön borde vara omöjlig eftersom det är så stort. Just storleken skapar dock problemet, eftersom piloter vid nollvind landar lite här och där utan att följa några inflygningsrutiner. Oavsett var du startar/flyger/landar, så håll uppsikt över piloter runt omkring dig.

Olycka med ringa personskada.

Åreskutan 26/2 -03, 12.00

Man 45 år, Pilot 1, 22h, Apco Sentra 31, DHV1-2

Händelseförlopp: Piloten startar i något sned, byig vind och får inslag innan han lyfter. Avbryter för sent och ramlar på sidan i slutningen. Får axeln ur led (gammal skada) och rullar ett par varv innan han får stopp med fötterna.

Reflektion: Att starta i sned vind är ett extra riskmoment. Är vinden dessutom byig har vi ett riskmoment till. Överväg noga var din kunskapsgräns går.

Olycka med allvarlig personskada.

Ravlundavägen 1/3 -03, 14.00

Man 39 år, elevbehörighet med hangbehörighet, 20h, Nova X-act, DHV1-2

Händelseförlopp: Under flyg avtar vinden och pilotens sele kommer i kontakt med trädkronorna, varpå skärmen förlorar bärkraft och piloten tar mark. Olyckan resulterar i en kotkompression. Reflektion: Med en större marginal till marken och en eftertanke till vilka förhållanden man ska starta/flyga i kanske hade bidragit till att olyckan aldrig inträffat.

Olycka med allvarlig personskada.

Governador Valadares, Brasilien 10/3 -03 15.00

Kvinnor 31år, Pilot 3, 322h, UP Trango S, DHV2-3

Händelseförlopp: Piloten flyger tävling och kommer troligtvis i lå bakom en kulle. Enligt vittnen får skärmen ett stort inslag som piloten troligtvis överkorrigerar med negativ spinn som följd. Nödskrämen hinner inte komma ut innan piloten slår

i marken. Olyckan resulterar i en allvarlig bäckenfraktur och överarmsfraktur samt en sprucken urinblåsa med inre blödningar som följd.

Reflektion: Om piloten inte varit i tävlingssituation där man pressar gränserna lite extra så hade hon antagligen inte flugit in i lå bakom kullen. Och om hon nu gjort det ändå, men inte haft en relativt ny skärm och en helt ny sele hade hon kanske klarat av turbulensen bättre och kanske inte hamnat i spinn. Det finns ofta många olika faktorer till varför en olycka sker och vi vill poängtera hur viktigt det är att känna sin utrustning väl och inte stressa iväg på olämpliga ställen.

Olycka med ringa personskada.

Åreskutan 21/3 -03, 15.00

Man 24år, Pilot 3, 1000h,

Windtech Serak, DHV1-2

Händelseförlopp: Piloten startar ut i för stark vind och backar. Draggas vid landningen och får skrapsår.

Reflektion: Tänk efter vad det är för förhållanden du startar i, klarar du av dem och framför allt, vill du flyga i dem? Det är bättre att sitta på marken och längta upp än att sitta i luften och längta ner...

Olycka med allvarlig personskada.

Draklanda, Åre 7/4 -03, 16.30

Man 47 år, elevbehörighet, 14 flyg,

Swing Arcus, DHV1-2

Händelseförlopp: Eleven kommer in på en låg final och flyger med full fart, sittande, in i en hög med hårt packad snö som är placerad precis innan landning i ett försök att nå över den. Olyckan resulterar i en allvarlig ryggfraktur.

Reflektion: Fäll ut landningsstället när du landar, det vill säga stå upp! Om olyckan ändå är framme är ett benbrott, oftast, mindre komplicerat än en ryggfraktur.

Tillbud till olycka.

Bassano, Italien 14/4 -03, 13.30

Man 54 år, Pilot 3, 250h, Gin Boomerang, DHV3

Händelseförlopp: Piloten kurvar termik på låg höjd när han får ett kraftigt inslag med tvist som följd. Kastar nödskärm eftersom det inte finns några större marginaler till att reda ut skärmen.

Reflektion: Vid stora inslag på låg höjd har man inte så mycket tid att spela på. Tänker du nödskärm så kasta nödskärm.

Tillbud till olycka.

Voxtorp 15/4 -03, 19.30

Man 47 år, Pilot 1, 250 vindschdrag,

Mac Muse, DHV1

Händelseförlopp: Piloten gör en vindschstart och blir flygande på ca 5 m höjd under 30 m. Skärmen börjar driva ut mot vänster och piloten korrigerar. När skärmen åter är på korrekt kurs ökar draget och på ca 30 m höjd känner piloten gungningar. Skärmen slår ihop på mitten och faller ca 10 m innan den slår ut. Återfår dock inte flygförmågan utan faller mot marken.

Reflektion: Svårt att utifrån rapporten säga varför skärmen slog ihop från början. Normalt har dock en skärm bra tryck vid vindschning och inslag är ovanliga, men med en alltför stor skärm i förhållande till pilotvikt hamnar saken i ett annat läge. Det finns en anledning till varför viktområde anges, och ligger du utanför, flyger du en prototyp eftersom skärmen inte är klassad för det. För att flyga prototyper krävs Pilot 3-licens. Enligt rapporten låg piloten ca 10kg under viktområdet för skärmen, vilket kan ha spelat en roll.

Tillbud till olycka.

Bassano, Italien 20/4 -03, 15.00
Man 47, Pilot 3, 1080 flyg, Apco Simba, DHV2
Händelseförlopp: På grund av stark vind väljer piloten att utelanda då han inte når den officiella landningen. Får inslag på låg höjd med kravatt och påföljande autorotation. Hinner inte kasta nödskärm, men fångas upp av ett träd. Händelseförloppet var mycket snabbt. Reflektion: Stora inslag på låg höjd är mycket otrevliga. Många gånger finns det inte mycket att göra, mer än att korrigera och försöka hålla kursen, och när det väl händer kan en lägre klassad skärm ge några ovärderliga sekunder extra att reda ut problemet på.

Olycka med allvarlig personskada.

Kode, Göteborg 21/4 -03, 14.00
Man 40 år, under utbildning (2 flyg), Apco Santana, DHV1
Händelseförlopp: Radiokontakten med eleven bröts under flyget. Eleven försöker göra en inflygning på samma sätt som tidigare flyg, men uppmärksammar inte att vinden vänt och hör inte instruktörens uppmaningar. Resultatet blev ett kraftigt nedslag på rumpan, fall bakåt och slag mot bakhuvudet. Eleven fick hjärnskakning, whiplash samt skador på höger knä och vänster handled.

Olycka med ringa personskada.

Vracu?, Bulgarien 21/4 -03, 14.00
Man 48 år, Pilot 3, 600 h, Nova Aeron, DHV2
Händelseförlopp: Piloten tar en medveten risk när han startar ut på en nordstart i ostlig huvudvind. Startar i en "termikcykel", får 75 procent inslag på 10 m höjd och går i backen. Klarar sig med lätta skrapår.

Olycka med allvarlig personskada.

Älleberg 2 /5 -03, 18.30
Man 40 år, Pilot 1, 47 h, Apco Sierra, DHV1-2
Händelseförlopp: Vid bakåtstart på hang lättar piloten ca 50 cm. Tar mark igen och trampar snett på en sten med snedvriden fot och brott på underben som följd.
Reflektion: Visst kanske mer balansering kan ha hjälpt, men ibland finns ren otur.

Tillbud till olycka.

Åreskutan 3/5 -03
Man 30 år, under utbildning (5 flyg), Gradient Bright 30, DHV1
Händelseförlopp: Piloten lyssnar/hör inte instruktörens instruktioner och gör en uteländning trots tidigare instruktioner på inflygningsrutt och tidigare flyg. Små skador på duk och linor.

Olycka med ringa personskada.

Johannelund, Stockholm 10/5 -03, 16.00
Man 27 år, elevbehörighet, Pro Design Relax 36, DHV1-2
Händelseförlopp: Piloten ska genomföra en framåtstart vid balansering när en vindby (termisk?) tar tag i skärmen och piloten draggas. Fastnar med armen i en bult som sitter i ett betongfundament och får ett svårt skärsår.
Reflektion: Balansering är väldigt bra övning, men även här finns risker. Är vinden byig måste

piloten vara beredd på detta eller kanske avvakta en dag med mer jämn vind.

Olycka med allvarlig personskada.

Örebro 11/5 -03, 14.00
Man 25 år, Pilot 1, 59 h, UP Summit L, DHV2
Händelseförlopp: Vid inflygning på ca 6 m höjd vrider skärmen 45° vänster och dyker 45°. Piloten hinner inte bromsa och tar mark samtidigt som skärmen med lätt kotkompression som följd. Anger termiksläpp i närheten som trolig orsak.
Reflektion: Vi är sårbara nära marken och kan inte skydda oss mot alla risker men man kan komma långt med korrekta inflygningar.

Olycka med ringa personskada.

Rörtången, Göteborg 11/5 -03, 15.00
Man 52 år, Pilot 2, 340 h, Advance Sigma 4, DHV2-3
Händelseförlopp: Piloten flyger på ett för honom välkänt hang vilket medför att säkerhetsmarginalerna med åren har minskat. Den aktuella dagen flyger han för nära hangkanten och tar mark i medvinden. Får en lätt skada på benet.
Reflektion: Att flyga på samma ställe ger dig god lokalkännedom men du behöver fortfarande säkerhetsmarginaler för att undvika en olycka.

Tillbud till olycka.

Rörtången, Göteborg 29/5 -03, 13.00
Man 52 år, Pilot 2, 352 h, Advance Sigma 4, DHV2-3
Händelseförlopp: Piloten ska göra en sväng med liten marginal till hangkanten varpå selen tar mark och skärmen förlorar bärkraft. Piloten faller ner i en ravin, men skärm och träd dämpar fallet.
Reflektion: Marginaler är bra att ha, de kan vara avgörande för om en situation stannar vid en incident eller resulterar i en allvarlig olycka.

Olycka med allvarlig personskada.

Syslebäck 8/6 -03, 20.30
Man 61 år, elevbehörighet, Ozone Vibe DHV1-2
Händelseförlopp: Piloten genomför en 360-sväng (alt 90-sväng?) på låg höjd och kommer inte helt runt och ut på landningsfältet, varpå han flyger in i kortsidan på en husbyggnad med kotfraktur som följd. Han träffar en soptunna först vilket troligtvis dämpade kollisionen till viss del.
Reflektion: Att göra korrekta inflygningar och aldrig 360-svängar på låg höjd är bra förutsättningar för att undvika olyckor. Kommer du ändå in för högt så gör S-svängar.

Olycka med allvarlig personskada.

Tallhed, Orsa 4/7 -03, 12.00
Man 57 år, under utbildning, Apco Prima 30, DHV1
Händelseförlopp: Piloten drar upp skärmen snett och får fortsätta springa utan drag. När skärmen är i OK läge börjar draget, men piloten fortsätter att styra och överkorrigerar varpå han skär ut åt vänster på ca 1 m höjd. Bogserdraget dras av igen och piloten landar snett mot vinden. Piloten satt i selen vid landning och fick foten under sig med en fraktur som följd.
Reflektion: Stå upp i selen tills du är på ordentlig höjd, ett lätt sätt att undvika denna typ av olycka. Om du tar mark igen precis innan start kan du lätt ta några extra steg och komma upp i luften.

Tillbud till olycka.

Oddby, Danmark,
Kvinna 35 år, elevbehörighet, Pro Design Eole, Afnor Standard
Händelseförlopp: Eleven möter en annan pilot på hanget och försöker väja när den andra piloten försöker lämna företräde. Båda går ut från

hanget och den andra piloten passerar. Eleven går in bakom för att svänga, men felbedömer hur fort hon kommer runt och kommer för nära en kraftledning. Kommer precis över men skärmen fastnar i ledningen. Inga skador bortsett från en trasig lina.

Olycka med ringa personskada.

Hammars backar 11/7 -03
Man 50 år, Pilot 2, 110 h, Swing Mistral, DHV1-2
Händelseförlopp: Piloten ligger på full speed och penetrerar into. Drar öron, men backar då snabbara än han sjunker, vilket resulterar i att han landar på ett staket och draggar in i en parkerad bil. Piloten får revbenssmärtor, eventuellt ett brutet revben.
Reflektion: Att flyga med så små marginaler är att utsätta sig för ganska stora risker. I denna situation kanske piloten dessutom skulle ha lämnat öronen ute eftersom de ökar luftmotståndet och därmed minskar hastigheten framåt även om de ökar hastigheten nedåt.

Olycka med allvarlig personskada,

Åreskutan 15/7 -03, 15.30
Man 29 år, Pilot 3, 316 h, Airwave Scenic, DHV1-2, Tandem
Händelseförlopp: Under flyget (ca 50-100 m höjd) löser nödskärmerna ut och huvudskärmerna dyker framåt. Ekipaget tar mark snett bakåt med ryggskydden före på en grässlätt och pilotens knä slår antagligen upp i passagerarens rygg med fraktur på revben som följd. Passageraren fick även en fraktur på fotleden. Troligtvis har nödskärmshandtaget hakat i någonting vid start.
Reflektion: Vår nödskärm sitter ihop med en förhållandevis enkel lösning, på gott och ont. Sitter den för hårt riskerar vi att inte få ut den när vi behöver den, men som den sitter idag riskerar vi även att den löser ut när vi inte vill, exempelvis om något hakat i handtaget. Kolla alltid innan du startar och kolla gärna när du är i luften också.

Olycka med allvarlig personskada.

Ullådalen, Åre 6/8 -03, 20.30
Man 31 år, under utbildning, Swing Arcus XL, DHV1-2
Händelseförlopp: Eleven genomför sin 5:e backglidning, men sitter i selen vid landningsögonblicken och får benet under sig.
Reflektion: Återigen hade eleven troligtvis klarat sig helt utan skador om han hade stått upp vid landningen.

Hängflygolycka

Sammanfattad av Johan Bergström

Olycka med allvarlig personskada.

Ravlunda skjutfält, 13/10 -02, 13.40
Man 25 år, elevlicens, backglidning 5h, La Mouette Atlas 16
Händelseförlopp: Piloten är vid Ravlunda för att hangflyga. Vinden uppskattas till 11-12 m/s (22-24 knop). Han beslutar sig för att starta en bit in på hanget eftersom vinden är mindre stark i lä av några träd. På ungefär 20 meters höjd lyfts den högra vingen på grund av vind och turbulens. Piloten kan inte parera detta utan kommer in i en kraftig vänstersväng och hängglidaren slår i marken med frakturer samt en mindre hjärnblödning som följd.
Reflektion: Haverikommissionens utlåtande är att vinden var för kraftig, särskilt för en relativt oerfaren pilot. På grund av att han backat var han sannolikt också redan från början inne i ett område med turbulens och rotorer som bildas en bit in på hanget.

Summering av Sweepool 2003

För många som sökt till Sweepool 2004 är målet att få representera Sverige på VM i Brasilien 2005. För att ha en chans att bli uttagen är det viktigt att göra en bra säsong nästa år. Intresset för internationellt tävlande är rekordstort bland skärmflygare och det ryktas om nysatsningar bland gamla tävlingsrävar. Det blir ett spännande tävlingsår 2004, men först har det blivit dags att summera Sweepool 2003.

Säsongen började bra och dåligt för årets sweepoolare. Johan Sjöström vann serieklassen i Real Minas International Open i Brasilien och placerade sig som femte man i den öppna klassen. Peter Sjöstedt (9:e plats) och Magnus Österberg (17:e) flög också bra. I samma tävling skadades dock Tove Andersson så allvarligt att hon inte kunde flyga mer under säsongen. De sweepoolare som inte åkte till Brasilien valde istället andra tävlingar runt om i världen: Anna Rydh (39:e plats) och Oliver Thurman (34:e plats) åkte till SAHPA Paragliding Nationals i Sydafrika. Bright Paragliding Open i Australien lockade Åke Kindblad, Mikael Jarås, Erik Rehnfeldt och Andreas Karperyd (ej sweepool).

Bäst placerade sig Erik på en 13:e plats. Till New Zealand Paragliding Nationals och Australian Paragliding Open, också det i Australien, åkte Åke Kindblad, Erik Rehnfeldt, Mikael Jarås, Anna Rydh och Harald Hultén (ej sweepool). Bäst i nya zeeländska tävlingen placerade sig Åke på en 24:e plats. Erik flög bäst i den australiensiska och tog en 20:e placering.

Yngste deltagaren David Willemoth har under stora delar av säsongen bott i alperna och flugit i "Schlechtflieger-Europa-Team". De skriver på sin webbplats www.schlechtflieger.de att det kan översättas till "dålig pilot" eller "dålig flygare". David har trots detta

flugit mycket – flera italienska och tyska tävlingar, samt Brittiska öppna i Piedrahita och i Larange. I Larange deltog dessutom Åke Kindblad. Sweepools mest välnummerade pilot, Peter Brinkeby, valde att ta ett år ledigt från världscupen – Paragliding World Cup. Sverige representerades istället av Lena Alfredsson, Erik Rehnfeldt och Peter Sjöstedt. Lena och Peter deltog i år i sina första världscuptävlingar. Erik låg inför den avslutande tävlingen bäst till på en 99:e plats, trots att han inte åkte på den första deltävlingen i Japan. Sweepool representerade Sverige på VM i Portugal. Svenskarna placerade sig ungefär mitt i resultattablerna på en 14:e-placering i nationsstriden. Lena Alfredsson blev 9:a i damtävlingen och Peter Brinkeby 45:a i totaltävlingen.

Borta bra men hemma bäst

För att mäta sig med den internationella eliten och bli riktigt duktig behöver svenska piloter åka utomlands, det råder det ingen tvekan om. Men det är på hemmaplan många av de viktigaste och mest prestigefyllda slagen avgörs.

Peter Sjöstedt vann svenska distansligan med 338,9 km, tvåa blev Magnus Österberg med 249,8 km.

I Sverigecupen fick sweepoolarna se sig besegrade av Hans Gustavsson, Norrsken HSFK. Andra- och tredjeplatsen togs dock av Mikael Jarås och Peter Sjöstedt. På SM tog sweepoolarna revansch genom att plocka första, andra och tredjeplaceringarna. Erik Rehnfeldt, Magnus Österberg och Peter Pettersson stod för den bedriften. Av de tretton deltagarna på SM var elva sweepoolare, så vid närmare anblick kanske inte resultatet var helt överraskande.

Under året har två nya rekord behandlats

– ett av dem sattes av sweepoolaren Peter Sjöstedt, det andra av en pilot som tidigare tävlat mycket, Jonas Böttiger.

Rekord				
2003-05-18	Inom Sverige, singelpilot,	distansflygning triangelbana	Peter Sjöstedt	44,0 km
2003-07-14	Utomlands, singelpilot	distansflygning tur och retur	Jonas Böttiger	100,7 km

En smygtitt på nästa år

Det svenska intresset för att flyga världscupen verkar bli rekordstort nästa år. Samtidigt ryktas det om nysatsningar från rutinerade tävlingsrävar. Men tävlandet upphör ingalunda bara för att det blir vinter i Svedala. För att vara konkurrenskraftig då våren kommer gäller det att flyga så regelbundet man kan – också under vintern. Lena Alfredsson och Peter Sjöstedt är precis hemkomna från den avslutande världscuptävlingen i La Reunion. Erik Rehnfeldt har packat skärmen för att åka till sträckflygmeckat Ceara i Brasilien. Det svenska distansrekordet "fri distans utomlands" sattes där i november 2000 av Peter Brinkeby, som då flög 271 km. I början av nästa år kommer svenska piloter att åka på tävlingar i Valle de Bravo i

Mexiko, till pre-World Cup i Dominikanska Republiken och på för-VM i Governandor Valadares, Brasilien.

Deltagare i Sweepool 2003

Herrar: David Willemoth, Eric Blidmark, Erik Rehnfeldt, Johan Sjöström, Lars-Anders Jonsson, Magnus Österberg, Mikael Jarås, Oliver Thurman, Peter Brinkeby, Peter Pettersson, Peter Sjöstedt, Åke Kindblad. Damer: Anna Rydh, Lena Alfredsson, Tove Andersson.

Fakta: För tre år sedan startades Sweepool, Skärmflygförbundets satsning på internationellt tävlande skärmflygpiloter. Medlemmarna samordnar deltagande på tävlingar, träning och sponsorjakt. Det är också ur Sweepool landslaget tas ut.



David Willemoth. Foto: Andreas Karperyd.



Peter Sjöstedt och Mikael Jarås. Foto: Andreas Karperyd.

Svenska Distansligan i skärmflyg 2003

Peter Sjöstedt, Fenix, vann distansligan i skärmflygning i år. Han flög också den längsta distansen 154,3 km. Totalt rapporterades 2 311,4 flygna kilometer av 29 piloter.

Intresset för distansligan har minskat något jämfört med förra året, då 45 piloter registrerade en distans. Samtidigt är den genomsnittliga distansen något kortare, 24,6 km jämfört med 35,3 km 2002.

Distansligan har i år liksom tidigare administrerats av Västra SFK. Nytt för i år var att det nu är möjligt att verifiera sitt flyg med GPS och norska "Loggboka". Det har dessutom blivit möjligt att deklarerat sitt flyg via SMS och e-post. I samband med att piloten deklarerat sitt flyg har deklARATIONEN publicerats på internet.

Resultat distansligan i skärmflyg 2003

1	Peter Sjöstedt	Gin Nomad	Fenix Skärmflygklubb	338,9
2	Svante Ring	Apco Simba S	Cirrus Skärmflygklubb	226,7
3	Mats Arctaediud	Swing Ventus 2	Norrskan Häng och Skärmflygklubb	206,6

Distansligan genom tiderna, antal piloter med registrerad distans

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
8	13	29	35	41	32	26	37	33	35	45	29

British Open i skärmflygning,

deltävling 3 i Laragne, Frankrike, 13-17 september 2003

David Willemoth och Åke Kindblad representerade de svenska färgerna i Frankrike under en vecka som till stora delar blåste bort i den rådande mistralvinden. Britterna gjorde sitt bästa och bussade piloterna som mest 16 mil till andra flygställen. Totalt flögs tre heat.

Första heatet flögs från Sideron i svag termik och molniga förhållanden. En bana på 28 km sattes, men när termiken dog ut återstod bara att glida iväg så långt som möjligt. Åke bombade efter endast 3 km medan David lyckades ta sig 8 km hemåt. Ingen av piloterna nådde mål, utan alla kom olika kort. Andra heatet var en bana på 39 km från St Vincent som låg i lä för vinden. Inte heller det heatet kom någon i mål. Den som kom längst flög 24,2 km. Tredje heatet flög Åke och David cirka tre timmar utan att ta första vändpunkt. De skulle flyga utmed en kam som svängde lite och de gjorde fyra försök utan att komma förbi. Vändpunkten låg långt upp i en dal där det fanns mycket lite vägar så när de flesta piloterna vid tiotiden åkte hem efter en lång dag var det fortfarande sex piloter som inte hade hittats. Organisationen hade dock kontakt med alla. Tävlingen drabbades av två dödsolyckor. Dels krockade en hängflygare och en skärm vilket resulterade i att hängflygaren omkom och skärmflygpiloten bröt två ben. Dels omkom en pilot från Venezuela efter att hon hade fått en stor kollaps på låg höjd. En riktigt tråkig avslutning på tävlingen och de brittiska mästerskapen. Bästa britt efter tre deltävlingar var Russel Ogden.

Åke & Ingegerd Kindblad

Placering deltävling 3, British Open Laragne

1	Mark Watts	Storbritannien
2	Marcin Tobiszewski	Polen
3	Ulric Jessop	Storbritannien
72	Åke Kindblad	Sverige
80	David Willemoth	Sverige

ANNECY

CHALET CHAVENETTE

Med otroligt vacker natur och lättillgänglig flygning för alla nivåer, nybörjare som proffs, anses Anancy av många vara ett av världens bästa flygställen. Kom och bo hos oss och upplev det själv tillsammans med bekvämt boende och god mat.



XC-Kurser med ERIK REHN FELDT

Med sina många distansflyg i Anancyområdet och sin tävlingserfarenhet guidar Erik er till nya framsleg och fantastiska flyg. Kontakta oss för mer information.

www.annecy.nu

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



Årets vinnare i distansligan fick priser från Äventyrscenter och Skyteknik. Från vänster: Peter Lind (årets rookie), Peter Sjöstedt (1:a), Magnus Österberg (2:a).

WWW.PARAMOTOR.SE

AKKRO

Sid:20 📄: Pernilla Hammar Rognøy

Akro, akro! Fick till SAT perfekt! Reverseerade också för första gången! Det var råa grejer. Fick ett inslag på yttervingen på grund av lite dålig rytm, men reversall!!! Jiha!

Det här med att leka med skärmen är inte på något sätt nytt. Piloter med otrolig skärmkontroll som underhållit oss timmesvis på hang har alltid funnits. Jag törs påstå att Nicolas Hervy, Paraclub 2000, fortfarande är Sveriges okrönte kung i spinnlandningar och att få slå honom och Johnny Bergholtz på västkusthangen. Och det finns fler av dem därute. Men vad är det som skiljer dem från de som utövar akro idag. Egentligen inte något stort. Det är bara att nu finns det ett namn för det, och en form runt det.

En vanlig dag i akroland

- C'est extraordinaire (se ekssstr-raorrrdinääärrö)! vrålas ut i högtalarna vid Genèvejön och ut över närmare tjugo tusen åskådare till den fjärde deltävlingen av den inofficiella världscupen i akroflygning. Piloterna som landar på flotten ute i det svalskande vattnet applåderas som hjältar. Sen följer ärovarvet i båt framför folkmängden som uppmanas till en "applause orgasmique". Är det konstigt att akro är kul? Under samma tävling mötte jag den tidigare franska landlagspiloten Sebastien Bourquin. Det var många år sedan han slutade med distanstävlingar, dels för att han hela tiden läxades upp för sina små waga turer på startplatsen före viktiga tävlingsomgångar, dels för att han inte längre fann någon glädje eller utmaning i att flyga långt. När jag frågade honom varför han tog upp tävlandet igen, men nu i form av akro, sa han med det största leendet; - För att det är jag. Akro är jag och äntligen finns det en gren där jag tävlar i det som är allt jag står för.

Från distans till akro

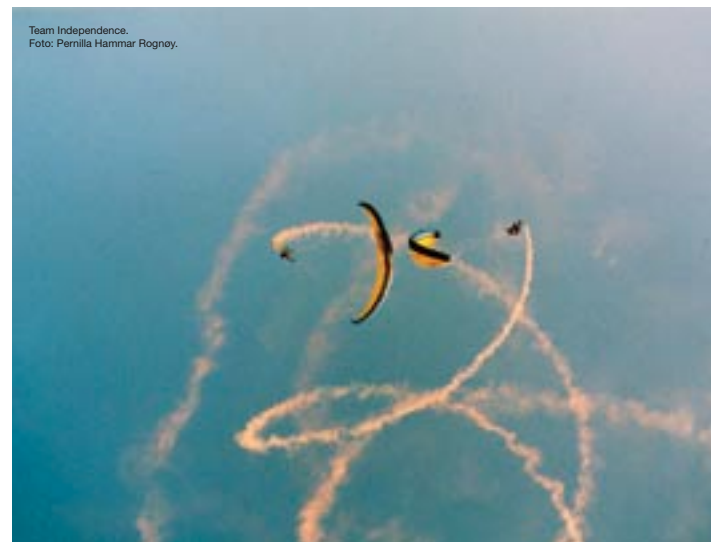
Akrovärlden har fram till nu mest bestått av mycket erfarna distanspiloter som har sökt efter fler sätt att utveckla sin flygning och

på den vägen upptäckt akro. Bröderna Rodriguez, som anses vara världens bästa akropiloter just nu, har båda ett förflutet i det spanska landslaget och i Paragliding World Cup. Den schweiziska landslags- och testpiloten Andy Hediger, har

plats till står och pockar på dörren till FAI för att få arrangera deltävlingar i nästa års akrovärldscup.

Akrokurs vs säkerhetskurs

Om man ser på intresset för de akrokurser som arrangeras runt



Team Independence.
Foto: Pernilla Hammar Rognøy.



Landningsflotten. Foto: Pernilla Hammar Rognøy.

även han växlat över till akro. Rob Whittall, Othar Lawrence och Olivier Nef, är andra stora namn som också de gärna syns i akrosammanhang. Och alla vet väl vad vår egen Peter Brinkeby kan prestera med skärmen. Så visst har akro blivit en gren att räkna med inom skärmflygvärlden. FAI jobbar för fullt med att få ett fungerande världsrankingsystem liknande det som finns för distanstävlingar idag, och fler arrangörer än det finns

om i Europa så törs jag påstå att akro intresserar fler än bara ett litet fåtal trötta distanspiloter. Landslag efter landslag skickar sina medlemmar på akrokurs med målet att få piloter med bättre skärmkontroll och bättre självförtroende. Piloter i början av sin distansflygkarriär tar en akrokurs innan de går vidare till säkerhetskurs, också de för att få bättre självförtroende. Akro handlar om kontroll, att testa gränserna för vad skärmen klarar

utan att den lämnar sin öppna form. Det satt i motsats till säkerhetskursövningar, där huvudpunkten ligger på att simulera problem där flygfarkosten inte längre fungerar för att sen få den att åter komma i flygande form. Båda övningsformerna leder till ökad skärmkontroll. Båda är viktiga på sitt sätt.

Slitage på skärmen

Det är rimligt att anta att skärmen slits mer per flugen timme akro än per flugen timme distans. Men du flyger inte heller samma mängd timmar akro som du flyger distans. Det har diskuterats hur många timmar en skärm som används till akro ska tåla innan den är obrukbar, men den siffran är lika osäker som för vilken annan skärm och flygning som helst.

Du kan på skärmar som har använts till akro se ökat slitage på framförallt bärremmar som sträcker sig, bromslinor som sträcker sig på favoritsidan för SAT och a-linor som sträcker sig. Vilken som är den "svaga punkten" skiljer från fabrikant till fabrikant och det är problem som tillverkarna jobbar för fullt med att lösa. Att duken skulle skadas mer än vid vanlig termikflygning är ännu inte bevisat, men sannolikt blir den det.

De som håller på med akro är också mycket medvetna om att detta slitage uppstår och håller därför vingen under kontroll fortlöpande, kanske till och med under bättre kontroll än många vanliga friflygpiloter. Dessutom märker en van akropilot ganska direkt om övningarna inte går att uppnå lika lätt eller på samma sätt som tidigare, vilket signalerar att vingen behöver kontrolleras.

Tillbaka till ritbordet

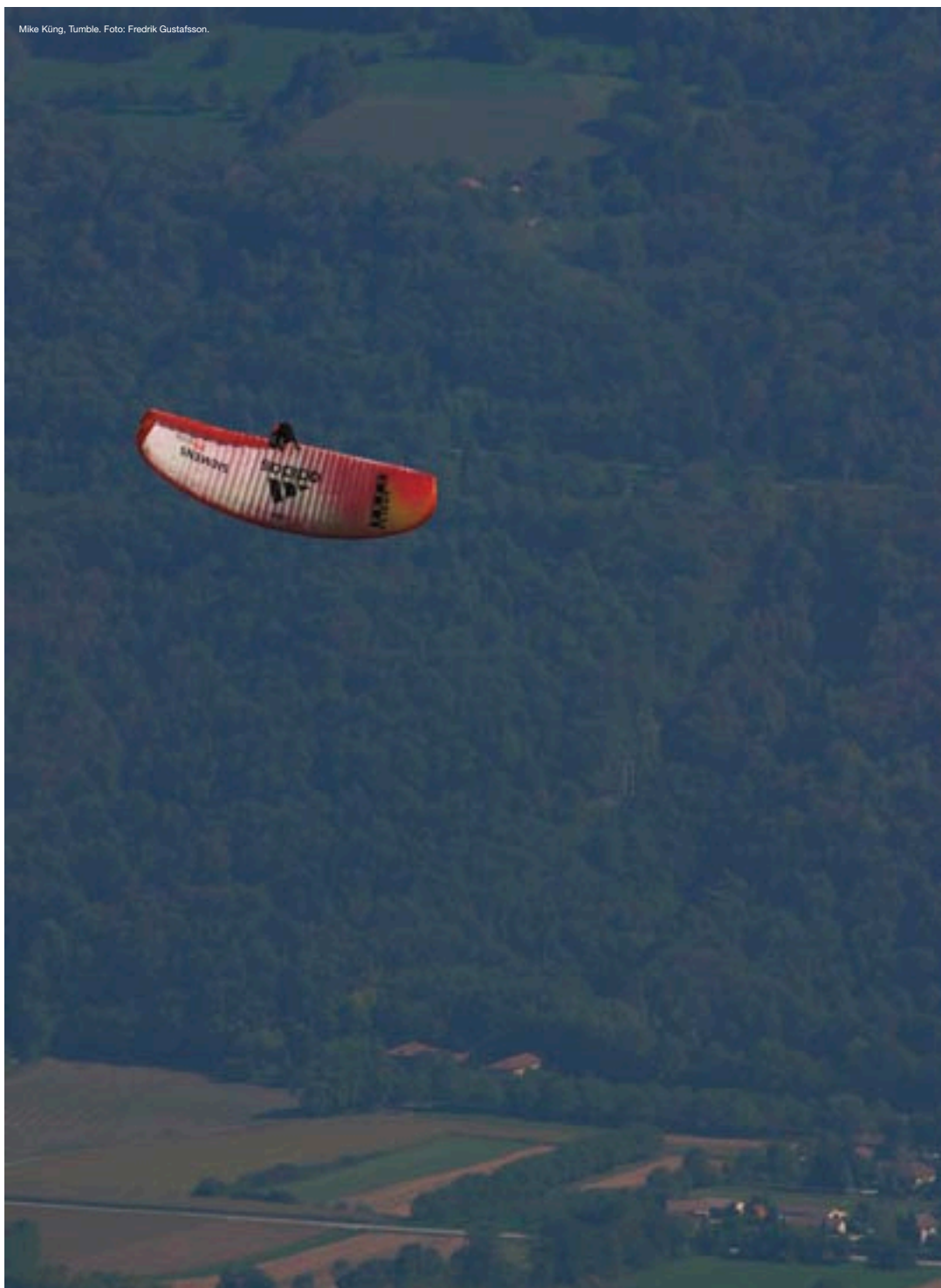
Få tillverkare törs ännu gå ut och säga att deras skärmar är perfekt designade för akro. De ger hellre vingarna egenskaper som "mycket lekfull" eller de kallar den helt enkelt "den perfekta allroundern". Andra tillverkare, som Firebird, har tagit steget helt ut och producerat skärmen F-18 med den talande logon "acro" insydd i duken. Det

tjeckiska företaget MacPara har gått ut med nyheten att de nästa år släpper tre akroskärmar: Intox Acro 22, Intox Acro 19 och MacEden II Acro 22. De allra flesta tillverkarna följer efter och har minst en akroversion av en populär DHV2 eller DHV2-3 vinge i test just nu. Till nästa år kommer säkerligen flera skärmar riktade mot akromarknaden.

De skärmar som används i tävlingar i akro idag är framförallt så kallade lekfulla standard DHV2 eller DHV2-3 skärmar, men för att de ska få den energin och den farten som krävs för optimalt genomförda övningar, måste de överlastas med 10-20 kg. Därmed uppför de sig inte som den klassade skärmen längre. Av den anledningen kräver arrangörer idag att varje pilot som deltar i en akrotävling har ett tillstånd från tillverkare, eller importör, som intygar att hon eller han har rätt att flyga denna skärm under dessa former.

Akro som tävlingsform

Akro är en bedömningssport. Tävlingen pågår under två till fyra dagar med olika programformer: fast program solo/syncro, annonserat program solo/syncro, fritt program solo/syncro. Fast program sätts upp av tävlingsledningen, annonserat program skrivs ner av den tävlande och lämnas in till domarna, fritt program är som en *cat's cradle* där piloten gör så många övningar hon/han vill och domaren har bara att hänga med och döma. Ett begränsat antal piloter får möjlighet att delta i hela tävlingen. För att skilja agnarna från vetet inleds varje tävling med en obligatorisk kvalificeringsomgång där ett fast program måste följas. Det brukar vara relativt enkla övningar så det gäller att utföra dem så snyggt och rent som möjligt annars riskerar du att missa cut:en för att gå vidare. Du riskerar också att diskvalificeras om du visar dålig skärmkontroll. Ingen tävlingsarrangör vill ha olyckor och genom att låta piloterna visa vad de behärskar i en första hyfsat enkel omgång, så försvinner gärna de värsta vildsjälarna som hivar sig in i övningar de inte klarar av. Tävlingen körs i en lottad ordning. Piloten startar och flyger mot den så kallade boxen där övningarna ska genomföras. Väl på plats ger piloten signal till domarna om att nu kör det igång, genom att dra in öronen. Sen är det bara att följa programmet. En snyggt genomförd "enkel" övning ger mer poäng än en uselt genomförd avancerad. Nödskärmkast eller kraschlandning ger 0 poäng för omgången. Domarna ger poäng i en tiogradig



Mike Kung, Tumble. Foto: Fredrik Gustafsson.

skala, där tio är högsta möjliga poäng. Varje övning har en svårighetspoäng som läggs till det givna poängantalet. Det skiftar mellan antalet övningar som ingår under en omgång (ett run) från fyra till sex beroende på den höjd piloterna kan förväntas få över boxen. Alla poäng förs ner i ett schema där en del består av tekniskt utförande - själva övningarna, landning - stående på flotten, spiral, spinnlandning, touch av vatten samt koreografi - utnyttjandet av höjden, flyt/rytm/kopplingar, originalitet. Akrotävlingar är, liksom distanstävlingar, ganska så mansdominerade.

Men vid några av årets deltävlingar i den inofficiella världscupen fanns det åtminstone två damer med, och tidigare år har det också funnits en eller två. Det är fortfarande lägre än de tio procent som är tilldelade plats i Paragliding World Cup, men det är en början. Här, liksom i distanstävlingarnas ungdom, sliter damerna med att vara lätta i skärmen och övningarna ser gärna lite tamare ut eftersom energin inte riktigt finns i vingen.

Sverige och akro

När nu akrotävlingar organiseras med FAI:s välsignelse över hela

världen så hänger svenska piloter efter. När våra grannar i väst valde att tillsätta en akrokommitté valde styrelsen i Svenska Skärmflygförbundet att förbjuda grenen. När norska piloter fick klara riktlinjer för vad som ingår under akrobatisk flygning med skärm växte också miljön i rekordfart. Träffar anordnades över hela landet, med båt på vattnet, filmkamera och noggranna genomgångar av flygen. Erfarenheter delades via discussionsforum på internet och genom långa telefonsamtal. Allt visar på att det här var en miljö som redan fanns och som nu fick en chans

Ozone Vulcan, vanlig akro skärm vid festivalen.
Foto: Fredrik Gustafsson.



Lilla akroordboken

Frontrosett

Även kallad räka. Mittersta a-linorna dras in vilket medför att vingspetsarna viker ihop sig framför piloten.

Superstall

Stall som man går in i när skärmen har maximal fart och energi så att skärmen faller brutalt bakåt. Kan utföras i utgången av alla dynamiska övningar.

Tailslide

Kontrollerad baklängesflygning.

SAT manöver

En blandning av spinn och spiral. Skärmen flyger positivt framåt, pilotens kropp roterar bakåt. Centrum för rotationen ligger mitt emellan pilot och skärm.

Wingovers

Rytmskt utförda stora pendlar i rollplanet. För att "scora" högt bör vingen ha minst 120 graders vinkel.

Assymetrisk spiral

Som wingovers åt samma håll hela tiden. Ju högre desto bättre. Illusionen blir en asymmetrisk spiral.

Reversal/loop

Inleds vanligtvis med en asymmetrisk spiral där piloten byter håll när vingen har tillräckligt hög energi. Övningen utförs i rollplan, men ser ut som en loop om ett foto tas i exakt rätt ögonblick.

Dynamisk SAT/asymmetrisk SAT

Mitt emellan SAT och tumble.

Helikopter

En spinn där skärmen roterar utan pendel i pitch och roll samtidigt som den är helt luftfylld.

Twister

Ett sidbyte från vänster till höger spinn eller helikopter. Oftast med några sekunders tailslide under själva riktningbytet.

Mc-twist

När skärmen roteras ett varv i spinn mitt i en wingover. Utförs när vinkeln på skärmen är som högst i wingovern.

Tumbling

När SAT utförs i kraftig roll-pendel. Ser ut som en perfekt baklänges loop.

Rytmsk SAT (SAT till tumbling)

Börjar som en vanlig SAT, men pendeln byggs upp och övningen avslutas med en tumble.

Endast vid synkroniserad flygning: Pitch-pendel

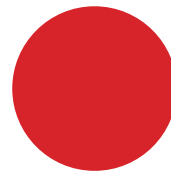
När piloterna turas om att flyga över och under varandra, ser ut som en figur-8 fast i sidled. Mycket farlig manöver som endast framförs av ett fåtal team.

Syncro spiral

Som det låter. Spiral där piloterna ligger mitt emot varandra. Ju fler varv i 180 graders vinkel mot varandra desto bättre.

Sid:23 🗨️: Riikka Vilkuna

Pricklandning - är det skärmflygning?



Det finns de som säger att pricklandning inte är skärmflygning. Det är som att påstå att skidåkning bara är storslalom och att åka puckelpist eller freestyle inte är "riktig" skidåkning. Som jag ser det finns det många olika sätt att utöva en sport. Mångfald lockar fler människor till skärmflygning och till att utveckla sina kunskaper, vilket är bra för sporten.

Pricklandning har etablerat sig som en av många grenar inom skärmflygning. Att kunna landa precis vart man vill är inte enkelt, utan kräver mycket träning och bra kontroll över skärmen. I VM 2003 hade vinnaren, Matjaz Fereric från Slovenien, ett resultat på 44 cm efter 11 flyg, det vill säga 4 cm per flyg på en 3 cm prick. Många av flygen gjordes då under starka termiska förhållanden. Majoriteten av piloter som flög i VM flyger också distanstävlingar.

Sedan 1999 har det organiserats pricklandningstävlingar inom FAI/CIVL – vår internationella skärmflygkommission. Sporten är fortfarande ganska okänd, även om det redan har organiserats två världsmästerskap, det senaste i augusti 2003 i Slovenien med 10 länder närvarande. Syftet med en pricklandningstävling är att landa på en prick som är 3 cm i diameter. Landning "inom" dessa 3 cm ger ett resultat på 00,00. Utanför de 3 centimetrarna räknas varje centimeter ihop till ett totalresultat. Resultatet upp till 15 cm mäts elektroniskt, maximum distansen som mäts är 5 meter. Tävlingen har 3-12 rundor. Piloten måste landa stående och får inte falla. Det innebär att ingen annan del av piloten eller utrustningen utom fötterna får ta i marken innan skärmen har fallit ner. Regeln är en säkerhetsregel som hindrar piloten att ställa vingen.

Jag kom i kontakt med pricklandning 1999 på CIVL-mötet i Danmark där brittiska representanter föreslog att ett världsmästerskap skulle organiseras i denna sport 2000. CIVL godtog förslaget. Då jag är den person inom CIVL:s styrelse som har bakgrund i fallskärmshoppning precision, blev jag tillfrågad att åka till den första tävlingen i Storbritannien som observatör. Jag var väldigt skeptisk, eftersom många använde så kallade parasending canopies, det vill säga hybrider av skärmar och fallskärmar. Dessa försvann dock snabbt till följd av reglerna som skrevs och idag är pricklandning ren skärmflygning.

Sporten utvecklades samtidigt både i Storbritannien och Slovenien. I Storbritannien var pricklandning populärt inom scoutrörelsen, i Slovenien ville de slovenska piloterna först och främst förbättra sina landningskunskaper. De tyckte att man måste kunna landa precis efter distansflyg. Snart började man också tävla i precision.

Pricklandning är en bra lagsport, det är lätt att organisera en tävling och man kan träna pricklandning vid varje landning man gör. Även elever kan börja träna - naturligtvis anpassat till deras kunskaper. Publiken kan lätt följa tävlingen. Alla vet vem som leder, det är bara att räkna ihop centimetrar. Tävlingarna är inte heller lika väderberoende som distansflyg, regn och hård blåst är egentligen det enda som kan stoppa tävlingen. Under de flesta dagarna kan man också flyga flera rundor.

Reglerna för pricklandning finns med som bilaga i de internationella tävlingsreglerna (Sektion 7).

**Fredhäll:**

Gustav Hagberg leker på Fredhällsklippan med centrala Stockholm i bakgrunden.

**Gröndal:**

Maria Mannerstråle i luften framför Gröndalsklippan och förvånade bilister på E4 Essingeleden.



Klövberget: Vi fuskar inte med det andliga – Fenix och Cirrus tackar berget.

soar city

-plötsligt var hela stan full av berg

Sid:24 📖: Björn Hårdstedt. Foto: Björn Hårdstedt, Henrik Olander och Peter Håkansson.

Stockholms närmaste berg heter Gesundaberget och ligger i Dalarna, har det hetat. Men knappast längre. Förra vinterns kyla och tjocka is sammanföll med en ny generation flygsugna piloter. Resultatet – det flögs och hangades i Stockholm som aldrig förr, på både gamla och nyupptäckta ställen.

Stockholm blev "Soar City", och Fenix Skärmflygklubb skaffade sig något tidigare otänkbart – ett riktigt hemmaberg. Stockholm har aldrig varit något hang-Mecka. Visst finns det klippor, men problemet är att de oftast stupar rätt ned i havet. Topplandning eller "dopplandning". Dessutom några isfria vintrar i rad, och kunskapen och traditionerna kring flygställena riskerar att gå förlorad.

Vi avundas de djärva göteborgarna som (enligt myten) sticker ut på lunchen och hangar på klippor, containrar och pappkartonger. Och vi tröstar oss med Stockholms fina backglidningsbackar, där vi enstaka gånger lyckas hålla oss i luften några minuter.

Men så kom den då, fimbulvintern 2002/2003. Mälaren och inre skärgården frös redan i början av december. Kylan höll i sig och alla kände att något var på gång.

Vi hade i flera år haft ögonen på **Klövberget**, ett 70 meter högt berg i Tyresö strax utanför Stockholm. Någon pålitlig landning finns bara när isen ligger, men då är berget fantastiskt. Ändå har nästan ingen flugit där "i modern tid". Vi inspekterade starten och provflög redan för tre år sedan, men veckan efter gick isen. Året därpå blev det aldrig vinter.

En fördel med Klövberget är att fjärden framför är grund och därför fryser tidigt. Därför var vi angelägna om att testa berget snarast, nu när vintern verkade bli kall.

Starten vi rekat visade sig snällare än vi befarat. Dessutom hittade vi en helt ny start som är riktigt bra. Dessvärre var vindarna svaga i de massiva högtryck som gav oss kylan, så i början blev det mest nedflyg. Men så började det fläkta, och en dag kom en rapport: "Flög en timme på Klövberget". Folk

blev som galna. Nu handlade allt om att flyga.

Ett stort intresse för väderprognoser utvecklades. Framför allt sneglade vi på Windguru, en webbplats med skräddarsydda prognoser timme för timme, som visade sig vara väldigt träffsäker.

Smita från jobbet

I takt med att allt fler hang blev flygbara, föll arbetsmoralen genom golvet. Några var ute och testade nya flygställen mest hela tiden. Klubbarnas anslagstavlor på webben blev den naturliga sambandscentralen, och alla hade skärmsäcken tillgänglig för snabb uttryckning. Jag minns en dag då det blåste nordligt, och snacket hade gått i flera dar om att flyga på **Skinnarviksberget**, på Södermalm mitt i Stockholm. Efter lunch kom ett inlägg på anslagstavlan att "Nu flyger dom". Jag sprang hem, bytte om och hämtade säcken, tog bussen fyra hållplatser till berget som var fullt av piloter, och flög en stund. Sedan promenerade jag tillbaka till kontoret på isen längs Söder Mälärstrand. Alltihop tog knappt två timmar (vilket jag fick förklara för min chef som jag mötte i hissen).

Både Klövberget och klassiska **Korpberget** vid Vårby funkade bäst vid västliga vindar. På båda de här ställena blir lyftområdet enormt när vinden är rätt, och det ryms häpnadsväckande många piloter i luften. När det blåser nord eller syd går det att flyga mitt inne i stan. När man startar på Skinnarviksberget flyger man över Münchenbryggeriet och Söder Mälärstrand, med landning på Riddarfjärden. En annan nordstart ligger spektakulärt intill Essingeledens motorvägsbro i **Gröndal**. **Fredhäll** på Kungsholmen är ett svårare hang, där man från en låg klippa mot sydsydväst kan hoppa upp en nivå, till höghusen bakom. Men här finns knappast plats för mer än en eller ett par piloter åt gången.

Havet lockar

Det var 20 grader kallt hela jul- och nyårshelgen, och isläggnigen fortsatte. Rangsta är ett kilometerlångt klassiskt hang söder om stan som nu



Klövbergstart:

Full fart på Klövbergets norra start.
Tyresö slott och Globen vid horisonten.

togs i besittning. Faktum är att Rangsta har börjat flygas även på sommaren. Det finns nämligen en landning på en torrlagd vassrugge inne i viken. Isläggningen fortsatte. Det finns ett ställe ute i skärgården som varit extra mytomspunnet. Två kilometer långt och 60 meter högt har hanget vid Ingaröfjärden varit det "ouppnåeliga", framför allt för att den djupa Ingaröfjärden sällan fryser. Vi hittade en bra start för tre år sedan, men isen har inte legat sedan dess. Många i klubben är aktiva långfärdsskrinnare, och

skridskoklubbens israppporter togs nu till hjälp.

När isen väl lagt sig, växer den till med ungefär en millimeter per dygn och antal köldgrader. Om temperaturen ligger runt minus 20, bär isen en människa efter två nätter. En landande skärmflygare behöver lite till. I början av januari var det vindstilla och svinkallt, och Ingaröfjärden lade sig till slut med en suck. I trettonhelgen var jag på plats med långfärdsskridskorna och kunde konstatera att isen var tjock nog. Nu saknades bara en frisk sydväst.

Vårt första försök fick avbrytas eftersom det blåste hårt och byigt, och vi började misströsta. Men den 1 februari sade Windguru att det skulle bli ett fönster på ungefär tre timmar med sydvästlig vind runt 6 m/s, och det stämde perfekt. Några av oss var där i god tid, och fick förmånen att flyga hela det långa hanget fram till Mörtvik och tillbaka. Vi vinkade till förvånade människor som åt frukost i de vinterbonade sommarstugorna längs bergets topp.

Ingaröflygningen var en av många höjdpunkter under denna långa hangvinter, som avslutades i slutet av mars med en riktig folkfest på Klövberget. Många av flygningarna finns dokumenterade i reportage på Fenix webbplats, för den som vill läsa mer.

Några avslutande allvarsord: Flera av flygställena som beskrivs i artikeln är "avancerade" och i högsta grad olämpliga för nybörjare. Besök därför alltid ett flygställe tillsammans med din klubb första gången. Extra passiva skydd är inte fel. Själv flyger jag alltid med knä- och armbågsskydd när underlaget är hårt.

Ett Danmarkshang i vår alldeles egna Mälaren

Röllingen

Sid:25 📖+Foto: Ori Levin

Efter att ha ägnat i stort sett varje helg åt att åka runt för att leta efter bra hangställen så lossnade det äntligen den här helgen. Vår taktik är att titta på topografiska kartor och flygfoton på Lantmäteriets hemsida och sedan ge oss ut. Fyra egenskaper måste uppfyllas: hanget ska vara utformat så att det fångar in och lyfter upp vinden, det ska vara fritt framför, det måste finnas en start och en landning. Allt för ofta när vi är på upptäcktsfärd saknas en eller två av egenskaperna.

Lördagen den 8:e februari slog allt in. Prognosen var lovande, en varmfront som skulle komma in till natten och ge syd, sydvästlig vind. Strax efter tio lämnade vi stan och rullade iväg västerut på E18. Vi hade ett potentiellt hang på en långsmal ö i Mälaren kallad Röllingen i åtanke och körde mot Torsvi. Vi parkerade bilen intill vattnet längs vägen i Slaktebo och vandrade över isen. Det blev en frisk promenad upp på Röllingen norrifrån och genom skogen över till andra sidan. Där hittade vi den plats som skulle bli kallad starten på Röllingehanget.

Vinden var bara 3 m/s sydlig, men mycket jämn och fin. Vi slängde bort en del döda träd och grenar, åt en eller annan banan och mätte vinden igen. När den var drygt 4 m/s gjorde jag i ordning min Titan, startade och några minuter senare övervakade jag Henrys start från ovan. Vi fick ihop en timme tillsammans. Nöjda gick vi därifrån och föreställde oss himlen fylld av våra flygvänners skärmar.

På söndagen delade vi med oss av vårt fynd. Anders, Mimmi, Fredrik, Henry, min systerdotter Jolin och jag möttes i Grillby och åkte i karavan till början av gårdagens spår på isen. Henrik och Carina var oss hack i häl. Vi följde våra spår i bländande solljus. Humöret var glatt och förväntningarna stora. Jag hoppades innerligt att vinden skulle hålla. Väl på starten sjönk mitt mod, det blåste bara 3 m/s idag igen, trots att det hade blåst på morgonen. Var vi för sent ute?



Röllinge hanget:
Mimmi och Anders.

Anders drog fram sin Bonanza och av ren tur eller gemensam viljestyrka ökade vinden en aning medan han gjorde sig i ordning. Han balanserade någon minut och tog sedan steget ut. "Det funkar, men det är marginellt" ropade han till oss när han flög över oss. Mimmi lät vinden bära upp sin Sigma och var strax iväg. Vi andra kunde se att de vann höjd och kände att vinden hade ökat till de dryga 4 m/s sydligt. Jag fick snabbt upp min skärm och fick 55 minuters marginell flygning. Jolin kastade snöbollar efter mig, men nådde inte upp.

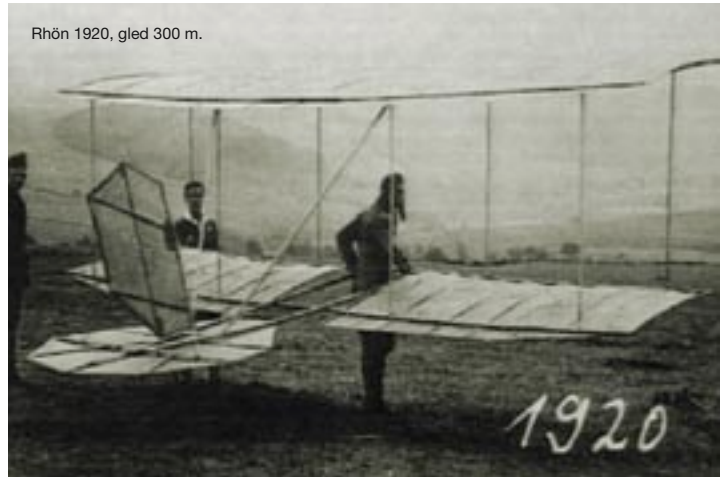
Jag var mycket nöjd med dagen efter min fina flygning, men de andra ville flyga mer. Till deras stora glädje ökade vinden till runt 5 m/s och de startade en efter en. Fredrik var först ut och stack upp som en raket med sin Onyx. Jag lyckönskade Henry som koncentrerat balanserade sin Elektron när jag och Jolin påbörjade vandringen tillbaka mot bilen. Vi kunde se skärmarna högt ovanför Röllingen när vi körde iväg. De flög med tre örnar varav en gled fram och tittade lite närmare på skärmarna medan de andra två avvaktade lite på avstånd. Tydligt är örnnarna bofasta på ön. Alla flög mellan 1 och 1 1/2 timme vardera och Anders och Mimmi avslutade med topplandningar. De var alla mycket nöjda när de i den begynnande skymningen vandrade den väl upptrampade stigen tillbaka mot bilarna.



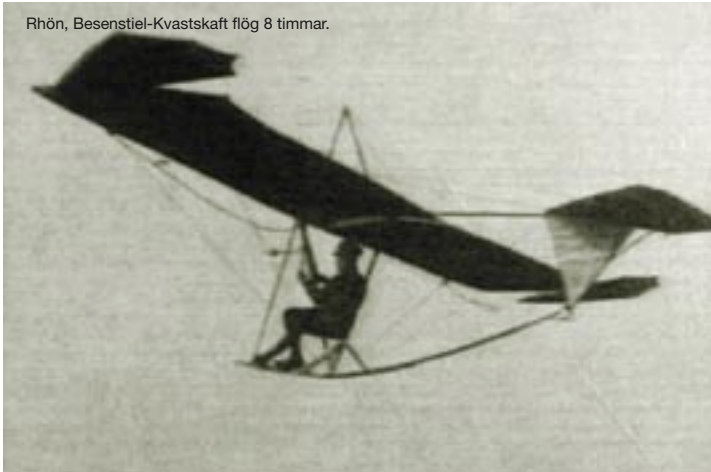
Rhön 1927, första planet med vario för termikflyg.



Rhön 1920, gled 300 m.



Rhön, Besenstiel-Kvastskaft flög 8 timmar.



Rhön, Kvastskaft över wasserkuppes västhang.



bakslaget och omstarten

Sid:26 📖: Peter Loeskow

Många människor hade drömt och funderat om att lämna marken, och åtskilliga hade lyckats med det med hjälp av ballonger, innan Otto Lilienthal 1891 som den förste lyckades lämna marken upprepade gånger med en farkost som var tyngre än luft. Han gjorde många "backglidningar" med en hängglidare i trakten av Berlin, tills han störtade 1896, förmodligen på grund av att vingen stallade. Åtskilliga hade funderat och experimenterat för att få en farkost att lyfta med hjälp av en ångmaskin eller bensinmotor, innan Bröderna Wright lyckades göra detta fyra gånger den 17 december 1903. Fjärde gången kraschade och förstördes deras dubbeldäckade aeroplan av canard ("ank"-) typ. Uppreppningsbar motorflygning började onekligen då, och hundraårsjubileet uppmärksammas denna månad. Denna dag var en epokgörande början på enormt mycket - på både gott och ont - men för läsarnas egen flygning var denna händelse irrelevant. Wrightbrödernas flygning för hundra år sedan var faktiskt av ondo för glidflygningens utveckling, ty nästan allt flygintresse riktades därefter på motorflyg. Första världskriget blev ett stort uppsving för flyget, och många nya piloter utbildades. Cirka 20 000 av dessa dog - merparten av alla flygare! När freden kom, fanns det ett överskott av flygplan i åtskilliga länder - men inte i Tyskland. Där hade det på grund av Versailles-fördraget 1919 blivit förbjudet att bygga och använda motorflygplan. Motorflygets utveckling hade hejdat glidflygets utveckling, men tack vare stoppet för motorflygning i Tyskland möjliggjordes en "omstart" för glidflygningen. Andra hade visserligen flugit utan motor under tiden; självaste Orville Wright "seglade" till exempel i oktober 1911 över dynerna vid Kitty Hawk i nästan 10 minuter. Det blev dock de tyska flygintresserade och deras årliga träffar vid toppen Wasserkuppe (950 möh) i Rhönområdet 100 kilometer nordost om staden Frankfurt, som på allvar utvecklade glidflygningen.

Till världens första glidflygtävling med dussintalet deltagare kom åtskilliga med halvfärdiga byggen som färdigställdes först i lägret. En hängglidare av Lilienthalsk biplantyp kom nästan upp i dennes gamle rekorddistans 360 meter, men ett nytt rekord på 1 860 meter sattes sedan av ett segelflygplan. I början drogs glidarna igång till starthastighet av minst två man

med repstumpar, men snart infördes katapultstart med långa gummirep som hade använts till fjädring under kriget. Några plan kraschade, men 1921 kom förbättrade glidare, och det gjordes en hel del hangflyg. År 1922 var vädret bättre, och det första flyget i mer än en timme genomfördes. Maxtiden i luften ökades efter hand till 8-10 timmar, men lokal flygning i åttor vid hanget innebar en form av stagnation. När motorflyg tilläts igen, så gick många piloter över till detta. Med segelflygplanet "Consul", som hade ett glidtal på 1:18, genomfördes i alla fall ett distansflyg på 20 km i lätt motvind genom att utnyttja olika hang.

Under den förlängda träffen 1926 kom Max Kegel med sitt egenbygge in i ett åskmoln, men han klarade att helt utan instrument flyga 56 kilometer, ett nytt världsrekord. Denna upptäkt av termikflygning räddade flygtävlingarna, som annars skulle ha "somnat in". 1928 flögs det både iväg och tillbaka, och höjdvinstrekordet blev 780 meter. Att start medelst flygbogsering var möjlig visades 1929, och denna metod samt vinschning blev senare allmänt använda av segelflygare.

När jag betänker segelflygets historia på tjugotalet, så slår det mig, att historien upprepades i början på sjuttioalet. Då gjorde de första enkla Rogallovingarna (Rogallo patent anmäldes redan 1948) sina första skutt, sedan längre glidflygningar nära marken, sedan längre flygningar i dynamiskt lyft vid kusten och slutligen termikflygningar med betydligt mer vidareutvecklade vingar. Samma historia upprepades senare på åttitalet med "parachutes de pente" - fallskärmar som användes på sluttningar, för att sedan utvecklas till dagens glidskärmar, som möjliggör flygning långt och länge i både dynamiskt och termiskt lyft. Likaså upprepas historien för nära nog varje hg- och pg-pilot, som i sin utveckling går igenom samma stadier. Dagens blivande segelflygare går däremot miste om den härliga upplevelsen att kunna lämna marken på en sluttning (somliga hg-piloters utbildning börjar numera också med flygbogserad tandem), till skillnad mot oss och segelflygpionjärerna för ungefär åttio år sedan.

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

Julerbudande :
10% på alla fram till januari

FIREBIRD

TOMORROWS GENERATION TODAY

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



Sky Teknik

www.skyteknik.se
skyteknik@telia.com
tel: 0510/540249
mobil: 0707672140

Contact details:
Firebird Sky Sports
Schaeffler-Strasse 15
87625 Fuessen
Germany

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

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

Flyg med

Sky Adventures

Brasilien

29 feb-16 mars, 16 dagar **22.500:-**
Min.krav steg 1 termik/sträckflyg
23-30 mars, 7 dagar **8.300:-**
14 dagar 12.700:-

Spanien

30 mars-6 april, 7 dagar **8.300:-**
14 dagar **12.700:-**

Slovenien

9-18 maj, 10 dagar **9.200:-**

Surfa in på Sveriges mest besökta skärmflygsite
och hitta din julklapp www.skyadventures.se

sky
skyadventures
när det gäller skärmflygning