



HYPOXIA

SKÄRMTRYCKET #1:2004

Skribenter i detta nummer:

Mikael Wadlund, Åsa Karyd, Peter Loeskow, Daniel Forsberg, Anders Jonsson, Riikka Vilkkuna, David Willemoth, Lars Redhammar, Lena Alfredsson, Tove Andersson

Redaktion:

Lena Alfredsson (skärmflyg)
Tove Andersson, chefredaktör (skärmflyg)
Cay Westerholm (hängflyg)
Ola Gustafson (skärmflyg)
Katarina Åkerman (skärmflyg)

Grafisk form:

Andreas Karperyd

Ansvarig utgivare:

Tove Andersson

Redaktionellt material:

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till Cay Westerholm på
hypoxia@hypoxia.se

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

Prenumeration för icke-medlemmar:

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

Annonser:

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

Frågor:

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

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

Box 750
521 22 FALKÖPING
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:

Eric Pernoud
Foto: Andreas Karperyd / Manilla, Australien





Man träffar banne mig på dom överallt, men inte är de dumma inte. Jag ska ge dig ett exempel.

Jag var i norska Hemsedal för att fira det nya året. Vi hade tagit på oss stighudar och lavinsändare varefter vi hade företagit oss att staka uppför toppen Leinenøse (1675 meter över havet) i gnistrande vit snö och en strålande decembersol. Det var vackert men tungt för mig med mitt ostabila, klena högerben. När vi hade gått en timme och stannade kort vid en stuga för att kaka kex och russin mötte vi honom, han med dubbelnamnet, den norske landslagsflygaren Tor-Erik Stranna. Han var på väg uppåt även han, på egen hand. Han hade naturligtvis inte tid att vänta på oss i vår grupp utan tog på sig sin ryggsäck och fortsatte före oss. När jag halvvägs upp till toppen sade Auf Wiedersehen till de andra för att bege mig ner igen (viktigare saker väntade där nere eller hur det nu var) blickade vi uppåt och såg en gnetande gestalt långt däruppe på berget. Ja, de är hurtiga de där norska bergsgetterna tänkte jag.

När jag senare på dagen hämtade de andra i gruppen som kommit ner från sin toppbestigning, träffade jag Tor-Erik nere på vägen. Han höll på att packa ihop sin skärm och sin lättviktssele i ryggsäcken. Det var först då det slog mig att han inte var så dum som vi svenskar som åkte skidor ner, eller som jag som gick ner på skidor med stighudarna kvar under skidorna (det gick så rusktigt fort annars!). Han flög förstås de 900 fallhöjdsmetrarna. Det var ju så skärmflygning en gång började. Man gick upp och flög ner. Inte som idag, man åker upp och flyger ner. Det glädjer mig att se att det fortfarande finns skärmflygare som, i kontrast till många av oss i den bekväma nya generationen (som helst tar bilen upp och ogärna väljer ett flygställe långt ifrån en parkering), faktiskt skidar uppför ett berg under en hel dag med tio kilo på ryggen för att sedan, under ett tio minuters nedflyg, kunna njuta av bergens vita vidder och tystnad så där lite ovanifrån. I mina ögon är det frihet i sann bemärkelse. Speciellt som det ibland kan ta någon timme eller två att starta i väntan på rätt vind. Anders Jonsson är en till som har förstått det, läs hans berättelse på sidan 10. För mig, som älskar fart, fläkt och att tävla har skärmflygning sällan inneburit den stillhet som jag såg uppe på berget den dagen. Att tävla i skärmflygning är allt annat än stillhet för mig, utan tvärtom mycket ståhej med ett stort socialt

umgänge. Men det är just kontrasterna som är så bra med skärmflygning, den kan utövas på många olika sätt och ge den själsliga tillfredställelse som just du behöver för stunden.

Så gick det gamla året, och så kom ett nytt.

Så försvann en medlem i redaktionen och så kom det en ny. Tack Johan för dina tappra insatser och de många, långa - men ack så trevliga - redaktionsmötena. Vi Skärmtryckare tycker alla att det har varit roligt att jobba med dig. Välkommen Cay, du som har fått i uppgift att koordinera materialet från er hängflygare. Det kanske är du som ska välkomna oss förresten, du har ju faktiskt jobbat i redaktionen tidigare.

Med det nya året kommer ni läsare att uppleva vissa förändringar i tidningen. Vi har inte alltid varit nöjda med tryckkvaliteten på vissa bilder/annonser och har därför bytt papperskvalitet. Hängflyg har funderat länge på om de vill fortsätta med Hypoxia men har beslutat sig för att vara med ett år till. Läs mer om det i Lars Redhammars text.

Det nya året bjuder som vanligt på många flygmöjligheter. Både från ensamma norska berg och under arrangerade tävlingar med mycket folk och fest. NM kommer äga rum i franska Larange i juni i finländarnas regi. Svenska tävlingspiloter hoppas att det blir en bättre uppslutning av svenskar då än tidigare år. Det vore roligt om SM åter kan bli den skärmflyghändelse det en gång var. Läs gärna Lenas sammanställning och reflektioner över SM genom tiderna. En annan händelse som låter speciellt kul är den planerade tjejelgen i Borlänge den 3-5 september. Den arrangeras av flygsportförbundet och här kommer alla flygsportgrenar finnas med. Tjejer, ta chansen och åk dit! Det är sällan sådana chanser kommer. I det här numret kan ni också läsa om flygning och vår allemansrätt samt om hur regn påverkar skärm- och hängflygares farkoster, en inte helt oviktig faktor i det här landet. Nästa nummer blir vad det här numret egentligen var planerat att bli, ett nybörjarnummer. Tills dess, Seize the day. Ingen annan kommer att göra det åt dig.

Åre äventyrsfestival 2004

Åre har i år förmånen att inhysa en äventyrsfestival, den 28 juni till 4 juli. Den blir i lite samma stil som extremportveckan i Voss, men kanske inte lika stor nu första året. Efter mycket lobbying har vi lyckats få hit några internationellt erkända akropiloter som kommer att stå för en akroshow som heter duga. Mike Küng kommer att vara där, en stor händelse i skärmflyg-Sverige! Världens förmodligen bästa akropilot kommer att göra ett enda framträdande i Skandinavien under 2004 och det blir i Åre, vilket bara måste ses i verkligheten. Skärmmkontroll av den högre skolan. För att göra festivalen till en stor happening för skärmflyg-Sverige kommer Åre Skärmflygklubb arrangera en eller flera mindre tävlingar under veckan. Andra aktiviteter är SM i forsränning, SM i sportklättring, yoga på fjället, mountainbike, filmfestival med mera, så det kommer att finnas en hel del att göra under veckan. Ett mycket attraktivt boende kommer att finnas för oss flygare, mer om detta på www.aventyrsfestival.se. På fredagkvällen är partytemat skärmflyg. Ta med bästa partyhumöret! Den mycket lyckade tjejveckan som arrangerades för första gången i fjol under maj månad kommer i år naturligtvis att läggas samtidigt som äventyrsfestivalen. Denna vecka blir årets flygvecka i Sverige, så vi ses väl!

Fredrik Gustafsson, Åre

Tjejer flyger, Borlänge 3-5 september 2004



I början av september kommer Dala Airport fyllas av tjejer i alla åldrar som flyger eller är nyfikna på flygning. Svenska Flygsportförbundet vill tillsammans med sina grenförbund lyfta fram att det finns många aktiva kvinnor inom flygsporten och välkomnar ännu fler. Under tre dagar har du möjlighet att uppleva ballongflyg, fallskärm, hängflyg, konstflyg, modellflyg, motorflyg, segelflyg och skärmflyg. Du som redan flyger, ta chansen att testa nya flygsporter och träffa andra aktiva flygande tjejer, se på flyguppvisningar, gå på seminarium och ha kul och umgås. Du som inte redan flyger är lika välkommen att se om det här är något för dig. Läs mer på www.airsport.se eller kontakta FSF kansli

på 0515-371 55. Har ni frågor, eller vill ni hjälpa till att arrangera, kontakta Riikka Vilkkuna på riikka.vilkkuna@swipnet.se för hängflygaktiviteten eller Lillemor Svensson på lillemor@skarmklubben.nu för skärmflygaktiviteten.

SHF utvecklar ny webbplats, Hypoxia.se

Webbplatsen kommer inte konkurrera med www.hangflyg.org utan komplettera denna och vara inriktad mot visualisering av sporten genom bilder, filmer och animeringar. Vi planerar att lägga upp ett bibliotek av bilder och filmer som ska kunna användas till framtida projekt på webben och i tidningen. Till detta behöver vi ert material. SHF kommer att vara ägare till biblioteket och bestämma hur materialet ska disponeras. Exakta instruktioner om hur man går tillväga för att lämna material finns på hypoxia.se. Om några år kommer detta site även fungera som ett historiskt bildarkiv av hängflyg-sporten.

Cay Westerholm

Spårlöst försvunnen

Den moderna, enkla gps-dokumentationen av fridistansflygning har en nackdel jämfört med det gamla systemet med deklaration, startvitnen och fotodokumentation, vilket påpekades i Gleitschirms januarinummer. Eftersom US-piloten Scotty Marion flög iväg fullständigt obemärkt när han försökte vinna priset (29 000 kronor) för det första 200-kilometerflyget från Ebenalp i Schweiz, så saknades han inte heller av någon. En veckas sökande som på grund av okunskap om hans flygplaner fick göras i ett 10 000 (!) kvadratkilometer stort högalpint område, gav tyvärr inget resultat alls.

Eftersom de allra flesta inte tar med sig en EPIRB-nödsändare* vid flygning så ligger det i ensamflygarens intresse att från startplatsen ringa någon för att meddela sina avsikter så tydligt som möjligt. Detta i synnerhet om man tänker flyga över obebodda fjälltrakter där en normal mobiltelefon eller radio inte fungerar.

Ett tips för icke-alpin flygning kommer från Adrian Thomas, som uppger om att GSM-operatörer i Storbritannien är skyldiga att spara uppgifter om i vilket område en abonnent befinner sig när förbindelsen bryts. Den uppgiften kan vara till hjälp vid sökning av en saknad person. Adrian tänker därför alltid ha mobilen påslagen under sina flyg.

*Registreras på luft- eller sjöfarkosten och finns i olika varianter, varav en liten, lätt och till lågt pris som lämpar sig även för friflygare. Sändaren utlöses i en nödsituation, och den automatiska signalen tas emot av exempelvis alla trafikflygplan som passerar högt ovanför, vilka sedan förmedlar larmet vidare.

Peter Loeskow

Köpes

Hängglidare Tecma medium 17 i bra skick. Claes 0530-10035 eller 0530-10548.



FLYGSPORTFÖRBUNDET
AIRSPORT - SWEDEN

Projekt Handslaget ger idrotten 1 000 000 000 kronor!

Nu kan vi söka projekt pengar till skärm- och hängflyg. Den svenska regeringen kommer under de kommande fyra åren att anslå sammanlagt en miljard kronor till idrotten under förutsättning att vi jobbar med dessa fem områden:

- Kan vi få in fler i sporten?
- Kan vi hålla tillbaka avgifterna?
- Går det att satsa mer på kvinnliga piloter?
- Kan vi delta mer aktivt i kampen mot droger?
- Kan vi samarbeta med skolan?

Under det första året kommer 100 miljoner kronor fördelas i första hand till lokal klubbverksamhet. Cirka 30 miljoner fördelas via Riksidrottsförbundets (RF) distriktsidrottsförbund till klubbar som vill utveckla samarbetet med skolan. 35 miljoner fördelas via specialidrottsförbunden (som Flygsportförbundet) till deras klubbar i enlighet med utvecklingsplaner som varje förbund nu är i gång med att ta fram. 18,5 miljoner fördelas av RF direkt på samma sätt som i det nu pågående projektet Lokal Idrottsutveckling. 8,5 av dessa 18,5 miljoner är reserverade för utveckling av anläggningar. Särskilt prioriteras så kallade näridrottsplatser. Skulle det kunna vara någonting för klubbar och skolor som har ett flygställe i närheten?

Nu ligger bollen ute hos er i klubbarna. Det gäller att fundera över den egna verksamheten och hur den kan utvecklas.

- Finns det grupper av ungdomar vi tappar eller aldrig når? Kan vi ändra på något i verksamheten för att nå dem?
- Är kostnaderna ett hinder för vissa? Om så är fallet, finns det något vi kan göra för att minska kostnaderna (inte bara om direkta avgifter, utan lika mycket för material, resor och liknande)?
- Hur ser tjejernas situation ut i klubben? Har de samma förutsättningar som killar?

- Har klubben någon alkohol- och tobakspolicy?
- Barn och ungdomar finns i skolan. Och skolan har dessutom nyligen fått ett krav att erbjuda eleverna daglig fysisk aktivitet. Kan klubben bidra till detta på något sätt och kanske samtidigt nå nya grupper?

All utveckling av verksamheten kostar inte pengar. Men ibland behövs nya resurser för att kunna göra nya saker. Nu finns resurserna. De kommer dessutom att öka de närmaste fyra åren. Ta kontakt med ditt distriktsidrottsförbund eller FSF/SSFF kansli i Falköping för att få reda på exakt hur klubben kan få del av dem. Eller läs mer på www.rf.se, under länken "Handslaget". Lycka till!

Flygsportförbundet

Yeliz SATsar hårt.

Yeliz Duran, 19-årig tjej från Soma, Turkiet, har funnit sitt paradiset på jorden. Sedan maj i år flyger hon tandem och akro vid den turkiska badorten Öludeniz.



Yeliz Duran. Foto: Tove Andersson

Yeliz började flyga 17 år gammal efter att hon inspirerats av en skärmflygare som landade på hennes skolgård. Året därefter reste hon till ett 200 meter högt berg i Eskigehir i nordvästra Turkiet för att gå en skärmflygkurs och flög under en 3-månaders period inte mindre än 100 flyg. Jobbet som skärmpackare på en tandemfirma i Öludeniz har i år gett henne möjlighet att praktisera tandemflygning från starten på Babadag, berget som 2000 meter över havet höjer sig ståtligt över det lilla kycklingkebabrika flyg- och badparadiset.

Yeliz är en tuff tjej. Trots att hon idag bara har 200 flyg i bagaget är akroövningar som helikopter, SAT, round spiral och spin-landning ingenting som skrämmer. Hon har en fin soloskärm att flyga akro med, Ozone Octane.

När någon av hennes akro- eller tandemflygande vänner ställer upp som passagerare gör hon SAT och vissa enklare akroövningar i en Ozone tandemskärm. Men när "vanliga" passagerare är med finns endast wingovers och spiral på programmet. Puh!

Yeliz är självlärd. Genom att fråga andra piloter hur man gör och sedan åka upp på berget och pröva har hon lärt sig allt hon kan vad gäller akro, utan radio. Drömmen är att jobba som tandempilot i Öludeniz nästa år, men hon vill också gärna börja tävla. Tills vidare får hon dock nöja sig med att packa skärmar. I en flygande fart.

Fakta om Turkiet:

I Turkiet finns ungefär 120 skärmflygande turkiska kvinnor. Där kan man lära sig flyga skärm på universitetet. I Öludeniz är tandemflygningen dock mansdominerad. Det har funnits en kvinnlig tandempilot, men hon slutade efter en halv säsong.

Öludeniz ligger på turkiska västkusten inte långt från Marmaris eller ca en timme från flygplatsen Dalaman. Öludeniz är en turkisk badort i mindre skala där ett 20-tal tandemföretag har bildats genom åren för att profitera på de framförallt engelska turisterna. Många skärmflygskolor åker hit under perioderna maj-juni samt september-oktober av flera skäl: det stabila vädret, det billiga boendet, den enkla transporten upp på berget med någon av tandemfirmorna och möjligheten att utföra säkerhetskurser över vattnet, i kombination med turkisk mat och varma bad i pol och hav. När man flugit ut över vattnet har man 1000 meter fri luft över havet kvar att öva säkerhetsmanövrar på.

Tove Andersson

Sid:6 📖: Del 1. Karl Slezak (DHV),
Del 2. Christof Kratzner (DHV),
översatt av Peter Loeskow

Flyga i regn?



Drakflygare har känt till problemet i många år. Vattendroppar på den myrlaminerade vingframkanten påverkar strömningen runt vingprofilen och kan kraftigt förändra en hangglidares beteende. Nu tyder en del på att även glidskärmar kan drabbas av liknande problem.

Några fall från verkligheten.

Sommaren 1999, Tegelberg.

Under en längre termikflygning lägger en skärmflygare först mycket sent märke till att ett åskväder nalkas. Under flygningen bort från berget mot landningsplatsen passerar piloten en kraftig skur. Över landningsplatsen vill piloten inleda en brant spiral för att komma ner i höjd. Därvid släpper strömningen över vingen redan vid en mindre bromsning på ena sidan, och skärmen går i spinn/negativ. Försöket att åter få skärmen att flyga normalt genom att släppa upp bromsarna misslyckas, den negativa spinnen fortsätter stabilt. Beslutet att kasta nödskärm fattas för sent, piloten slår ner på en äng inte långt från landningsplatsen och skadas svårt.

Hösten 1999, Karwendel. Under en hangflygning överraskas en skärmflygsinstruktör av en stark regnskur under inflygning av en fabriksny skärm. Under flygningen till landningsplatsen konstaterar piloten att bara lite broms försätter skärmen i parachuting, eller orsakar att strömningen släpper på ena vinghalvan. Med viktstyrning lyckas den erfarna flygaren manövrera skärmen och landa den säkert. Dagen därpå, vid nästa flyg med den åter torra skärmen, uppför sig den helt oproblematiskt.

Våren 2000, Bassano. Efter ett entimmesflyg med sin nya skärm i svag termik flyger en skärmflygare mot landningsplatsen. Under flyget hade det regnat i cirka 15 minuter. På 100 meters höjd inleder piloten en lätt wingover, varpå skärmen utan vidare går över i parachuting. Försöken att komma ur den är resultatlösa. På 50 meters höjd kastar han nödskärmen, som öppnar genast. Vid landningen skadas piloten lätt. Skärmen skickas till tillverkaren, kontrollmäts och flygs i torrt tillstånd av två av firmans testpiloter - med ett resultat som är helt i enlighet med DHV-klassningstesten.

Orsaker

Förfrågningar hos testpiloter och glidskärmkonstruktörer visar på ett antal möjliga orsaker.

1. Vattendroppar stör strömningen längs profilen. Alla skärmdukar är belagda för att vara vattenavvisande. I fabriksnytt tillstånd är denna beläggning relativt effektiv, den blir dock redan efter en kort tids användning märkbart mindre verksamt. I nytt eller nästan nytt tillstånd kan en vattenpärle-effekt observeras, vattnet samlas på duken i många stora droppar, på liknande sätt som på en nyvaxad bil. På glidskämsprofilens främsta del, vid och kort efter framkanten, är strömningen laminär (laminärt gränsskikt). Över den allra största delen av skärmen är dock gränsskiktet turbulent. Vid flygning genom en regnskur kan det bildas stora vattendroppar på ovansidan av skärmens framkant, vilka förstör det laminära gränsskiktet. Skärmen kan därmed inte längre uppfylla sin uppgift - att alstra lyftkraft - på ett fullgott sätt. Hastighet och flygprestanda reduceras markant, benägenheten för avlösning (luftströmmen slutar följa skärmen) genom ökning av anfallsvinkeln, ökar drastiskt.

2. Vattenabsorbtion i glidskämsduken förändrar flygbeteendet Efter en tids användning, då man lägger ut och viker ihop skärmen om och om igen, uppstår fina sprickor i dukens beläggning. Vatten kan ledas genom dessa från ytan in i väven och duken blir på så sätt genomfuktad. Genom vattenabsorbtionen blir skärmens tyg tyngre. Även detta leder till förändringar i skärmens flygbeteende. Mest uppenbart är detta vid start. Skärmen lättar endast motvilligt från marken, fyller dåligt och måste accelereras ovanligt länge innan piloten kan lämna marken. Beroende på den tunga kalottens högre masströghet går det segt och trögt att kurva. Därigenom ökar faran att orsaka en ensidig avlösning på vingen, det vill säga spinn. Viktökningen orsakar dessutom en ökning av anfallsvinkeln därför att kalottens bakre del "trycks" nedåt. Därigenom ökar benägenheten för parachuting och dessutom sannolikheten för att skärmen förblir i detta tillstånd, alltså inte självständigt kommer ur det. Datorberäkningar har visat att en fördubbling av skärmens vikt genom vattenupptagning ändrar skärmens egenskaper så att den även helt obromsad är nära området för parachuting. Den blöta duken påverkar också skärmens beteende efter sidoinslag. Inslag kan på sin höjd öppna sig mycket trögt eller enbart genom att piloten ingriper. Ett frontinslag på leda till en stabil frontstall, som även den måste hävas aktivt av piloten.

3. Linlängderna kan förändras genom vattenabsorbtion Om skärmens linor också har blivit rejält blöta kan det leda till en ändring av trimningen genom töjning/krympning under flyget, men även efter det att skärmen har torkats. Ovanliga reaktioner (fördröjt startbeteende, lägre hastighet, benägenhet för parachuting) borde vara anledning att låta ett proffs eller annan kompetent person kontrollera linlängderna.

Säkerhetspåpekanden

Man skall ha som princip att vare sig flyga vid regnväder eller med avsikt flyga genom en regnskur. Utöver de beskrivna farorna finns det även meteorologiska skäl att inte göra det. Ofta bildas kallluftsrar i regnskurars omgivning som kan leda till ytterst turbulenta flygförhållanden. Man skall även undvika att ens närma sig ett regnande moln, som känns igen på det typiska gråstrimmiga området nedanför molnbasen. Har man överraskats av nederbörd under flygning bör man lämna skurområdet direkt. Under den fortsatta flygningen måste piloten vara medveten om att hans skärm kan uppföra sig annorlunda än vanligt. Piloten bör:

- undvika turbulenta områden
- inte flyga manövrar, som hör ihop med mycket broms på en sida eller båda (wingovers, brant spiral, kraftig inbromsning i termik).
- inte göra B-stall eller öron, såvida det inte är absolut nödvändigt.
- vid inflygning för landning inte bromsa för kraftigt.

Om en regnskur gör att glidskärmens blir genomblöt före starten bör man vänta på solen och åtminstone delvis torka flygutrustningen. Att fylla och balansera skärmen vid lämplig vind påskyndar torkningen. Om regnet fortsätter bör man av säkerhetsskäl avstå från flyg, och innan skärmen används nästa gång skall den torkas omsorgsfullt.

Tack för råd från följande fackmän

Manfred Kistler (Swing), Stefan Müller (Firebird), Hannes Papesh (Nova), Toni Bender (Nova), Hannes Weininger (DHFV), Harry Bunz (DHFV), Martin Jursa (Jursa-Consulting).

Hängglidares förändrade flygegenskaper på grund av regnvåt vinge

Vattendroppar på hängglidar-seglet kan ha en mycket negativ inverkan på flygbeteendet. Hur utpräglad denna inverkan är, varierar från vinge till vinge; det beror framför allt på vilket material seglet är gjort av. Vingor med enkelsegel av Dacron, alltså utan mylarbeläggning på segelduken, drabbas i regel inte alls av denna problematik. Högpstandavingor med mylarframkant och ovansegel däremot drabbas nästan undantagslöst. På de glatta, icke-sugande materialen bildas genom ytspänningen droppar. Dessa stör så till den grad, att förenklat uttryckt:

1. Lyftkraften minskar
2. Motståndet ökar
3. Trimhastigheten ökar

Detta betyder att minimihastigheten ökar, sjunket ökar, glidprestandan går i botten och hängglidaren ger intryck av att inte längre ha någon pitch-up, eftersom den eftersträvar att inta en högre trimhastighet, och denna måste då också tillåtas av piloten. Det blir därmed alltid problematiskt när mycket lyftkraft erfordras, nämligen:

1. Vid starten
2. I svängar
3. Vid landningen

Dessutom kan man råka i svårigheter, därför att man med den försämrade glidprestandan inte längre kan nå det ställe som man ursprungligen siktat in sig på. Minimihastigheten kan utan vidare öka med 30 procent, detta inverkar motsvarande drastiskt vid branta svängar.

Motåtgärder

1. Finns det redan på startplatsen en tydlig risk för att hamna i en skur, så kan man "tvåla in" hängglidaren med ett diskmedel. Medlet eliminerar vattnets ytspänning, så att inga droppar bildas på vingen. Denna effekt kvarstår naturligtvis endast till dess att diskmedlet har spolats bort av regnet.
2. Starta absolut inte med droppar på framkanten eller på ovanseglet. Torka av och tvåla in vingen.
3. Undvik i möjligaste mån att flyga igenom skurar.
4. Om hängglidaren har blivit våt under flygning kan man försöka att blåsa bort dropparna genom att flyga snabbt. Detta är naturligtvis endast möjligt om man ännu har tillräckligt med höjd kvar och man har kommit utanför regnet.
5. Tillåt att den blöta hängglidaren intar den högre trimhastigheten. Envisas alltså inte med att hålla basröret i det annars vanliga läget - en stall skulle bli följden.
6. Undvik snäva svängar, i synnerhet nära terrängen och vid inflygning för landning. Håll generellt hellre för mycket än för lite fart.
7. Om det regnar på den ursprungligen planerade landningsplatsen, är det bättre att genomföra en utelandning där det är torrt.
8. Om andra piloter flyger till synes oberörda vidare i regnet, skall man inte invaggas i säkerhet av detta. Som nämnts ovan finns det vingar som regn ej påverkar så mycket.
9. Last but not least, kanske uttjat men även här tillämpligt, avstå från att flyga i ett tveksamt fall.

Till slut ett fenomen som i praktiken förekommer ganska sällan och endast under den kalla årstiden: isbildning på hängglidaren. Om luftfuktighet och temperatur passar ihop, så kan det bli isbildning utan att det regnar. Isbildningen sker dock inte enbart på vingen, utan även på trapetsrören och vajrarna, och dessa har piloten inom synfältet. Vid isbildning på någon som helst del måste genast "alarmklockorna börja ringa", och man bör skynda sig neråt och landa. På aerodynamiken inverkar isen ungefär på samma sätt som vattendroppar, men isbildning kan även förekomma på dacronsegel. Hela denna problematik beträffar förresten även segelflygare. På somliga segelflygplan reduceras exempelvis glidtalet med droppar på vingovansidan från ursprungligen 45 till 20! Till och med myggor som klibbar på vingen kan, vid de profiler och hastigheter som det gäller, redan inverka mätbart negativt på flygprestandan.



St.Hilaire. Foto: Fredrik Gustafsson

Bionic

Sid:8 📄: Peter Loeskow

Alla glidskärmar bygger på en uppfinning av kanadiern D. Jalbert, som 1966 fick patent på en sorts vingprofil liknande hopkopplade vindstrutar, vilken sedan tillämpades i rektangulära fallskärmar. F. Rogallo och hans uppfinning däremot ledde till drakflygning, som inte har något materialtekniskt samband med skärmflygning, men mycket annat är gemensamt för båda flygaktiviteterna.

Fransmän började 1978 i Mieussy i Nordalperna att systematiskt använda vanliga fallskärmar för att komma i luften från branta alpslutningar (men det var inte de som hade upfunnit metoden), och de bildade en klubb och skola året därpå. Senare blev schweizaren L. de Kalbermatten den största tillverkaren av skärmar speciellt för den nya sporten. 1988 införde han i sin AdK Genair i prestandahöjningssyfte (en högprestandaskärm på den tiden som för övrigt hade glidtal 4!) 5 slutna celler i varje yttervinge, medan det fanns fem större (dubbel-) celler i mitten. En annan innovation som AdK, Falhawk och Comet provade på den tiden var tunna glasfiberstänger för att ge vingen en mera "varaktig" form. De visade sig medföra nackdelar och blev inte långlivade. Efter många års uppehåll har det dock på senare år ånyo kommit glidskärmar med ett större antal celler utan öppning i framkanten. När det gäller förstävningar av tygvingar, så har även tunna "lattor" åter kommit till användning i profilframkanten hos högprestanda- och tävlingsskärmar (Gin och Apco). När H. Papesch framgångsrikt börjat tillämpa diagonalceller på Novas Xenon, föranledde detta B. Goldsmith (Airwave) att deklarerar i sin kolumn i Cross Country att diagonalceller inte var något att satsa på - Airwave hade provat och de visade sig inte medföra några fördelar. För att förstäva vingen över spännvidden hade italienska Parmadelta 1997 provat en uppblåsbar "balk". Dess tryck reglerades av piloten med en elpump respektive en avblåsningsventil. Det var en enormt långsmal vinge med ytterst lite sjunk, men en återfyllning efter inslag i turbulens hade nog varit problematiskt, så det stannade vid en experiment-prototyp. Ett nyare slag av tygvinge, uppblåst av elpump/ar, är Kalbermattens Woopy Fly, som styrs ungefär som en hängglidare. Där fortgår ännu en utveckling som har lett till ökat sidoförhållande på vingen samt propellerdrift.

En annan innovation när det gäller styrning av något som ser ut som en glidskärm var 1990 J.L.Darlets "cage de pilotage" (bur för styrningen). La Cage är värd en egen längre beskrivning (se annars www.aspic.com), men just nu behöver endast en av dess innovationer nämnas, nämligen ett handtag som används för att dra ner båda vingpetsarna. Med detta kan man göra "öron" av önskad storlek - och ändå både starta och flyga som vanligt, till skillnad mot vanliga glidskärmar!

Bionic

På senare tid har en annan fransk vinge luftats, på vilken man också kan minska ytan genom att dra i en enda lina, och detta utan den stora motståndsökning som öron medför. Vingens mitt viks ihop mer eller mindre,



genom att piloten drar i ett handtag, vilket via en rulle drar ner mittcellen. Det är onekligen många gånger önskvärt att kunna öka både framåtfarten och sjunket. Piloten av en Bionic 2 (utveckling av första Bionic skärmen) kan göra detta och fortsätta styra som vanligt med bromshandtagen! Hos tyska

Skywalk har man hämtat innovationsinspiration från flygplanens vingklaffar. Man har skapat en motsvarighet i glidskärmen Mescal, där det vid mycket broms öppnas en avlång kanal på tvären genom varannan cell mellan under- och ovasidan på vingen. R.Fayan och O. Caldara däremot försökte komma på innovationer med hjälp av naturen, och resultatet blev glidskärmen Bionic, med lån från fågelvärlden. En platt glidskärm är en ogörlig konstruktion, den måste vara krökt för att kunna hålla formen, men man har försökt att närma sig formen av en fågelvinge. Den första prototypen hade små öppningar i bakkanten, i syfte att förbättra prestandan vid långsam flygning, lite påminnande om Mescal, men dessa har slopats på Bionic 2, som ändå har låg minimihastighet. Nedåtvikta vingpetsar som stabilisatorerna på "antika" glidskärmar är av ondo för prestandan. Uppåtsvängda winglets däremot kan ge ökat lyftkraft vid samma spännvidd. De "winglets" som sitter på Advance-skärmar är nog främst en varumärkesgrej. De delade uppåtsvängda yttre vingpennorna på många skickligt termikflygande fågelarter har lett till experiment med att avsluta en vingpets på motsvarande sätt. Exempel på detta är segelflygplanet Winggrid och en experiment-glidskärm från tjeckiska Kimfly. På Bionic 2 är vingpetsen utformad på ett sätt som skall minimera den virvel som alltid bildas där över- och undertryck möts (se animationen på Bionic 2 web siten), det vill säga minska motståndet och öka lyftkraften. Målet med att utveckla Bionic var höga prestanda och samtidigt säkerhet. Redan den första prototypen hade Bionic-teamet låtit provas så att säga privat, för att se om den skulle kunna uppfylla franska AFNOR:s krav för standard-klassning, och det gjorde den. Bionic-projektet har nu kommit så långt att man tar emot beställningar till en förserie till rabatterat pris. Prototyperna har sytts av Ripair i Annceytrakten, och där har man också störst chans att kunna se en Bionic 2 i verkligheten

 OZONE



Vulcan & Mojo

CREATED WITH PASSION

WWW.FLYOZONE.COM

Vulcan DHV2 Ozone handling for Cross Country or Acro. 5 Sizes, Colours :



Mojo NEW DHV1 Stress free flying and that Ozone feel. 5 Sizes, Colours :



Provflyga? Ozone Testcenter i Åre. I maj 2004 åker vi Sverige runt och visar upp Ozones skärmar - kontakta oss för mer info
Skysport Åre 0647-51186 www.skysport.se

hur jag besegrade mitt berg.

Sid:10 📷+Foto: Anders Jonsson



Berget Jengegietje.

Visst är det konstigt hur man uppfattar tiden och dess innehåll. Det kan gå flera dagar, ibland hela veckor, som är helt "tomma". Man minns knappt vad man gjort eller ätit dagen innan, om man jobbat eller varit ledig. Dessa dygn tycks bara fungera som en transportsträcka mellan upplevelserna och höjdpunkterna i ens liv. Men så händer något, kanske för bara några minuter eller timmar som man kommer att minnas förmodligen hela sitt liv.

Det var en torsdag i början av juni 2003. Jag vaknade tidigt och smög sakt upp gardinen i sovrummet. Solens värmande strålar sipprade genast in, trots att prognosen för dagen inte var den bästa. Här skall flygas! Utrustningen hade jag kollat och packat dagen innan så den stod klar framför dörren. Jag satte på datorn och kollade det senaste vädret, konstaterade att det var svag västlig vind, klart och soligt i hela området. Kollade även livekamerorna i Åre för att se om det var något på gång från det hållet, men horisonten var helt blå, inte ett moln. Äntligen! Idag skulle det ske.

Redan i februari 2000, när jag var i Åre första gången och tog elevlicensen, drömde jag om det flyg som nu planerades. Tre gånger tidigare har jag besökt det tilltänkta berget, men aldrig kunnat starta från toppen. Några halvdana nerflyg från nedre delen och flera backglidningar på vårs-kare var resultatet hittills. Berget är inte någon jätte, men det kändes som att det var min utmaning att övervinna det och kanske vara den förste att gå upp och flyga ner. Toppen heter Jengegietje och ingår i Borgafjällen. Den är 1 477 meter över havet (Åreskutan 1 420, Kittelfjället 1 226 som jämförelse) och dess övre del består av skarpa stenblock, vilket innebär att man inte kan flyga därifrån efter midsommar, eftersom man måste ha snön till hjälp för att kunna starta säkert och utan skador på utrustningen. Om vinden är perfekt och kommer från sydost så skulle det nog gå att starta ända fram i augusti, för toppen har en cirka 30 meter bred ravin där snön ligger kvar nästan hela sommaren. Jag gick upp och kollade en gång i mitten av augusti och då skulle det nog ha gått att starta.

Sagt och gjort! Jag packade matsäck och lite vatten, och så var jag på väg. Det tar drygt en timme att köra de 10 milen från Dorotea till Borgafjäll. Väl framme på parkeringen ovanför den lilla byn, halvvägs upp mot berget, konstaterade jag att toppen fortfarande var klädd i vit gnistrande snö. På himlen hade det inte bildats ett enda cumulus trots att klockan snart var elva på förmiddagen.

Jag lämnade bilen och påbörjade den långa promenaden. Den första delen består av två till tre kilometer lätt vandring över en fjällmyr med alldeles nylagd spång. Det var nästan vindstilla och solen gassade, så det var tur att fjällbäckarna redan då låg ganska tätt, för all vätska jag fick i mig skulle komma till nytta senare.

Efter myrarna började det gå lite uppför, men inte så farligt. En till två kilometers vandring i dalen mellan fjällen tog mig fram till foten av Jengegietje, totalt cirka fyra kilometer från parkeringen där jag hade lämnat bilen. Efter en kort paus för energi och vätskepåfyllning var det slut på finliret. Att bestiga själva toppen är en mödosam historia, det är bitvis snarare klättring än vandring. Fyra till fem hundra höjdmeter skall avverkas i en stigning som ibland är så brant att det med 25 kilo på ryggen var riktigt otäcktt att ta sig fram på de lösa stenar och den grovkorniga snö som bitvis kläddde marken, trots att jag befann mig på sydsidan av berget. Men vad gör man inte för att visa vem som bestämmer.

Efter tre timmars vandring tog jag äntligen av mig den nu väldigt tunga säcken innehållande min skärm, ombyteskläder, lite fika och, tro't eller ej, två flaskor ramlösa, trots att det sipprade klart och kallt smältvatten överallt. Jag tog en sten och lade den överst på högen av stenar på toppen av "mitt" berg. En vidunderlig utsikt slog emot mig. Det var den bästa av dagar, luften var kristallklar och utan solglasögon skar den vita snön i ögonen. Himlen var fortfarande blå. Det var dags för en efterlängtd matrast med flera liter dryck samt kroppslig och andlig återhämtning. Det enda ljud som hördes var snön och isen som knäppte av solvärmern.

Efter årets mest välförtjänta lunchrast tog jag fram varion och konstaterade att jag hade sex hundra meters fallhöjd till den tilltänkta landningen fyra till fem kilometer bort. Det var lite mer än jag trott. Jag tog på säcken och gick vidare längs bergskammen. När jag kom fram till den del av berget där jag hade tänkt starta lämnade jag återigen säcken och gick en bit ner för att kolla området. Glatt konstaterade jag att en bättre start på konstgjord väg kunde man inte skapa. Snön som sträckte sig från toppen och ner mot bergets mycket branta västra sida var hård som om man preparerat den med pistmaskin hela vintern, och den sluttade svagt cirka hundra meter innan man kom fram till kanten. Alltså gott om tid att avbryta om inte allt kändes rätt. Jag gick upp till utrustningen och tog fram vindmätaren, satte mig ner och kollade vinden. Det var tre till fem minuter mellan vindpustarna som varade i någon minut åt gången med en hastighet



Starten.



På väg upp mot toppen.

flyga att ut höjden (det steg överallt) men jag hade inga krafter kvar utan skulle ner. Till slut när allt kändes rätt, och fast mark väntade runt nästa hörn, svängde jag in på finalen och med bara trettio-fyrtio meter kvar till marken vägrade skärmen att tappa mera höjd. Myren var snart slut och jag var för lågt för att våga svänga på grund av pendelrörelsen som skulle uppstå. Tänkte att det nog var bättre att lirka ner skärmen från en liten fjällbjörk än att dunsas i backen från en tio meter hög gunga i full fart (Reds. anm.: Klokt!). Men så i sista stund, alldeles i utkanten på mitt "stora" fält tog en trött Doroteabo mark och skärmen dinglade sakta ner över en två meter hög björk. Det kändes som om flyget hade varat en evighet, men klockan sa fyrtiofem minuter.

Om någon hade sett mig skulle de nog tro att jag dog där jag satt i min sele, med ett fånigt leende. Att få sitta alldeles slut i en totalt vindstilla miljö och höra fågelsången och bäckens porlande efter att ha kämpat fysiskt tre timmar. Att ha varit mentalt koncentrerad under förberedelserna och planeringen av flyget uppe på berget, samt under själva flyget med stök och bök. Det måste vara det som är meningen med livet. Total tillfredsställelse! Efter en stund packade jag skärmen i säcken, tog selen på ryggen och gick till bilen. Mycket nöjd åkte jag hem. Att sova den natten var inga problem.

Detta var en upplevelse som jag tror jag kommer ihåg i många år. Men när jag drar den för de andra rullatorgubbarna på ålderdomshemmet så sprang jag säkert hela vägen till toppen; byggde en iglo för att ha någonstans att fika i snöstormen; startade i mycket hård vind; flög hela dagen, för att sedan cykla hem. Historier har en tendens att växa med åren.

på cirka tre meter per sekund, däremellan nästan helt vindstilla.

Jag bestämde mig för att starta. Jag lade ut utrustningen och gjorde allt klart för start. Ringde en kompis, sa' vart jag var och att jag var på väg att flyga (Reds. anm.: Mycket bra initiativ!). Klockan var nu nästan tre.

Jag stod med spänning och väntade medan några cykler drog förbi och bestämde mig för att starta under nästa. När den varma vinden började tillta mot ansiktet drog jag bestämt i a-linorna och skärmen gick snällt upp i flygläge. Jag kollade att allt såg bra ut och vände mig om. Äntligen dags! Det tog dryga tre år, men nu stod jag där, balanserande skärmen redo att ta språnget och besegra "mitt" berg.

Efter bara två, tre steg var jag i luften och på väg ut över hangkanten, med god höjd över snön. Känslan av spänning och nervositet innan jag kom ut i luften förbyttes mot en känsla av välbefinnande. Nu var jag kung! Redan innan start hade jag bestämt mig för att lämna bergskanten och flyga ut över myrarna, trots att det säkert hade släppt massor av varm luft mot den sju, åtta hundra meter långa tre, fyra hundra meter höga hangbara delen av berget. Anledningen var att jag var ganska trött efter resan upp och inte ville ta risken om det skulle vara för starkt.

Myren var fortfarande täckt av fjolårets gula gräs med områden av mörk barrskog, som taget ur skolboken. Varion visade att jag hade nästan fem hundra höjdmeter kvar när det började prassla i tyget ovanför huvudet. Första blåsan var ett faktum. Jag började kurva - men utan resultat. Det steg visserligen med som mest tre meter per sekund, men lika snabbt kom jag in i sjunket utanför och jag lyckades inte pricka mitten på blåsan. Jag tappade kanske hundra meter och bestämde mig för att prova längre fram. Det lyfte visserligen nästan överallt, men det var ganska stökigt med små blåsor och bitvis mycket sjunk. Jag tror inte att jag lyckades stiga ett helt varv, trots att jag jobbade hårt med både viktstyrning och broms. Jag lyckades kämpa mig kvar på runt fem hundra meter och kände inte någon olustkänsla trots att skärmen krävde hela min uppmärksamhet, det fanns inte så mycket tid för att beundra utsikten. Med andra ord: underbart! Efter en stund hade jag tagit mig ner till området vid bilen, fortfarande med höjden kvar. Jag bestämde mig för att landa. Uppdraget var utfört och det skulle ha varit dumt att fortsätta flyga under de förhållandena som trots allt rädde när jag kände krafterna ta slut. Jag siktade in mig på ett fint myrstråk med fjällbjörkar runt omkring. För en gångs skull fick jag kämpa

Skärmflygskolan
www.skarmflygskolan.se

UP
APCO
KURSER
RESOR
BUTIK
Pro-Design
Wills Wing
Bräuniger

Ori Levin 070-826 33 76
Tomas Peterson 070-600 11 21
Thomas Morsing 070-556 86 62

Butik mitt i Stockholm
Allt inom skärmflyg, hängflyg och paramotor
Råggatan 11, 118 59 Stockholm, T-bana Skanstull

parabum

Sid:12 📄+Foto: Daniel Forsberg

Att leva som parabum är inte helt lätt. Pengar är det oftast kort om och man befinner sig oftast långt hemifrån. Föräldrarna förstår nog inte ens hälften av tjuvningen med att man inte vet om man kommer ha råd med mat eller boende nästa vecka bara man får flyga några kilometer över ett fantastiskt landskap eller mysas på ett ljuvligt kusthang ett par timmar i kvällssolen.

De senaste tre månaderna har jag spenderat i Manilla, Australien som ligger cirka 45 mil nordväst om Sydney. Fram till jul var vädret under all kritik enligt de lokala piloterna. Jämfört med normalt fem flygbara dagar per vecka hade vi endast två. Längsta distansen som någon gjorde var 142 kilometer. Normalt skulle de flesta ha gjort åtminstone ett flyg över 200 km. Själv har jag gjort flera flyg på runt 30, 40 och 50 kilometer, dessutom ett till Bingara som ligger 90 km från Mt Borah. När vindarna ligger på från norr, som de har gjort på sistone, försöker man mest göra trianglar och tur & retur eftersom vi har en flygplats i Tamworth som ligger 45 kilometer söderut.

Vad gör man då när flygningen är snudd på misär och allt som finns att göra i Manilla är att umgås med bönder och dricka öl? "Well", lär känna bönderna. Det finns en hel del karaktärer kan jag säga, och det brukar räcka med en eftermiddag och ett gäng öl så är man "mates". Efter en sådan eftermiddag blev jag tillfrågad om jag ville med och "pregtest" (gravitetstesta) kor vilket jag tyckte lät som en kul grej att göra en sönderblåst dag. Född och uppvuxen i sta'n var ju jag helt bombsäker på att man använde ultraljud och liknande, men ack så fel man kan ha. Veterinären drog på sig stora (!) handsken, en stor(!) klick "lube" (glidmedel) och kände efter med hela armen. Jag nöjde mig med att mota de inte helt entusiastiska korna mot veterinären... jag kände mig ändå som en förrädare.

På sistone har vädret varit bättre och skam den som ger sig. Januari-mars är ju normalt sett de stabilaste månaderna för flygning här i Manilla så jag har säkert massor att se fram emot. Jag har redan fått minnen för livet. Som den dag när jag såg ett riktigt monster till molngata som gick tvärsöver "tigercountry" (ödemark). Jag tyckte det hade varit snudd på kriminellt att inte flyga mot denna gata, även om en bombing hade inneburit en lång marsch i olidlig hetta. Bombade naturligtvis efter cirka 30 kilometer precis innan jag nådde fram. Svor en del medan jag packade prylarna och började sedan gå mot närmsta gård. Detta tog bara en och en halv timme varpå jag träffade bonden. Jag frågade om han hade lust att köra mig till Barraba eftersom det är ganska lätt att lifta till Manilla därifrån. "Later", sa han eftersom han var tvungen att fösa sina kossor till en annan hage och sedan hugga ner ett träd. "Fine", sa jag, om du ger mig en motorsåg så tar

jag ner trädet medan du flyttar kossorna! Sagt och gjort, en stund senare var veden snyggt staplad, korna flyttade och jag blev bjuden på en bärs medan han körde mig till Barraba. Aussies mäter inte längd i kilometer, utan i bärs och det var tre bärs från hans gård till Barraba. Väl där fick jag nästan direkt lift med en "truckie" (lastbilschaufför, reds. anm.) som tyckte jag var bra knäpp som flög runt under en tygtrasa (han fattar ju ingenting!). Detta var absolut inte ett av mina bästa flyg men jag kommer för alltid att minnas det som en speciellt kul och rolig dag i den australiensiska "outbacken". Jag hade aldrig fått uppleva detta utan skärmflygningen!



Självporträtt. Daniel Forsberg

På kvällarna brukar man soffa med en eller annan lokal eller utländsk pilot i puben eller kanske grilla lite hemma hos någon, Berätta flygminnen eller bara lyssna till andras erfarenheter. Jul och nyår brukar de flesta ha stora BBQ:s och Godfried har en stor fest varje nyår ute hos sig med mycket musik och dricka. I de flesta pubarna bor det ju piloter som längtar efter flygning lika mycket som någon annan. Mat och boende är definitivt överkomligt till humana priser jämfört med vad man får betala i storstäderna. Det finns både en thai- och kinarestaurang, dessutom ordnar pubarna BBQ:s utöver sin normala meny lite nu och då.

Mer info finns på www.flymanilla.com för de som vill veta mer om hur man kommer hit och bokar boende.

Dani Martinez, Kapten för Spanska Paramotorlandslaget. Dani är rankad som nr 1 bland världens tävlingspiloter. Dani's tävlingsmateriel är PAP 1400TDL & Action 27.

Flyg som världsmästarna!

Spanska Landslaget, som alla flyger PAP rygsäcksmotorer 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

[www.flyFIREBIRD.com](http://www.flyfirebird.com)
Try the prophecy

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

FIREBIRD

TOMORROWS GENERATION TODAY

Sky Teknik

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

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

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

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



Hängflygförbundet

Sid:14 📧: Lars Redhammar / Ordförande SHF

Ja, då har ett nytt år börjat och dagarna blir ljusare för varje dag. Snart är man uppe i luften en varm solig dag och njuter av härlig flygning igen.



Det känns väldigt roligt att vi kan fortsätta samarbetet med en gemensam tidning för skärm- och hängflyg. Som en hel del av er vet så hade vi i höstas brist på material från hängflyg. Dessutom var Johan ensam hängflygrepresentant i redaktionen och skulle sluta vid årsskiftet. Jag vill passa på att tacka Johan för allt värdefullt jobb du lagt ner på tidningen.

Under konferensen i höstas diskuterades tidningen en del. Vi sa att vi skulle försöka få fram material och personer så att vi åtminstone skulle kunna vara med i två av årets fyra nummer. Efter att ha pratat med SSFF:s kassör Johan, redaktör Tove och vår egen tillfälliga representant i redaktionen, Cay, så har vi kommit fram till att vi ändå skall försöka vara med i alla fyra nummer. Om vi bara skulle vara med i två nummer och enbart erhålla dessa nummer så skulle det möjligen göra det lite billigare för oss hängflygare, men det skulle inte göra någon skillnad för SSFF, eftersom kostnadsdifferensen för att trycka 300 färre exemplar är väldigt liten. Tryckkostnaden är baserad på startkostnaden och inte antalet. Så vi har nu sagt att vi i SHF får alla fyra nummer och deltar med material så gott vi kan. Som

ni ser i detta nummer har vi en del med, men jag hoppas att ni alla hjälper till så att det blir mer i nästa nummer som skall ha temat "Nybörjare". Det skall då innehålla mycket information och matnyttigt för nya och gröna flygare. Det ska vara ett nummer som kan delas ut till nya elever. Eventuellt köper vi ett extra antal för detta ändamål.

Hjälp oss nu alla att hitta mer folk som kan hjälpa till i vår hängflygredaktion och på olika sätt bidra med redigering, insamling och organisering av material. Ju fler det blir, desto roligare blir det och belastningen blir mindre. Man kan naturligtvis bidra med insatser på distans också, så geografisk placering bör inte vara något problem. Bara vi åtminstone har en person i närheten av Stockholm som kan vara med på redaktionsmöten. Hör av er till Cay, eller till någon i styrelsen om du vill hjälpa till.

Jag hoppas också, som vanligt, att många av er har löst era licenser för året så att ni inte står där en vacker flygdag utan att ha fått licensen. De som hade licens förra året får årets första nummer av Hypoxia/Skärmtrycket. Men endast de som löser licens för detta år kommer att få de resterande tre numrena.

Nu har vi äntligen snart gjort färdigt och tryckt upp en ny broschyr som vi har saknat ett bra tag nu. Info om detta kommer senare på hemsidan när broschyren är klar.

HÄNGFLYG LICENS & FÖRSÄKRING 2004

1: Betala klubbmedlemsavgiften till din lokala klubb. Nytt för år 2004 är att medlemsavgift till förbundet ingår i licensförnyelsen och inte betalas via klubbmedlemsavgiften som tidigare varit fallet.

2: Välj det försäkringsalternativ som du önskar. Betala in summan beroende på vilket alternativ du valt till postgiro 112 38 82-1 (ställd till SHF). På inbetalningskortet fyller du i namn, adress och licensnummer. Om du är en ny medlem skriver du ditt personnummer i stället för licensnummer. Spara kvittot! I summan ingår medlemsavgift till förbundet, ansvarsförsäkring, olycksfallsförsäkring, administration samt Hypoxia. OBS! Ingen licens kommer att lämnas ut om inte ej korrekt belopp, enligt nedanstående, alternativt erlagts. Avgifterna gäller även de som påbörjar en kurs. Med andra ord kan man inte lösa enbart en försäkring som man tidigare har kunnat göra.

LICENS & FÖRSÄKRING 2004

Olycksfalls-försäkring alt.	Summa	Tandem
1 "Norden låg ersättning"	686:-	837:-
2 "Norden hög ersättning"	910:-	1 285:-
3 "Världen hög ersättning"	1 086:-	1 637:-
Stödmedlem (Hypoxia ingår)	200:-	

3: Ladda hem och skriv ut blanketten "Ansökan Hängflyglicens" (Excel-fil), finns på www.hangflyg.org

Sänd ansökan till din lokala klubbordförande. Sänd med flygdagbok eller redogörelse om din flygning till ordföranden. Din klubb kan informera hur just du ska göra. Ordförande intygar att uppgifterna är korrekta samt att sökande är medlem i angiven klubb och skickar sedan ansökan till SHF, Box 750, 521 22 Falköping. Kom ihåg att skicka med ditt elevkort om du har fått nya kompetenstillägg påförda under året.

Mer information om försäkringsalternativen på www.hangflyg.org

FÖRE UTLANDSFLYGNING.

1. Ta försäkringsalternativ 3 "Världen hög".
2. Skaffa blankett E111 från försäkringskassan (gäller i ett år, lägg den i ditt pass och förnya den i samband med licensförnyelse).
3. Skriv upp försäkringsbolagen: Ansvarsförsäkringen har vi hos Interhannover, försäkringsnummer: 1062-1-1 och olycksfallsförsäkringen hos Trygg-Hansa, försäkringsnummer: 94 2387. Anteckna numret till SOS International i Köpenhamn +45 70105050.

Efter viss vånda beslöt jag mig till slut för att fatta klubbarna 2004. Många har redan ställt mig frågan - vad drev dig till detta vansinnesdåd? Huvudorsaken är det intressanta läge SSFF befinner sig i. Jag tror definitivt att vi är på väg i rätt riktning. Framförallt känner jag att samarbetet mellan klubbar, enskilda medlemmar, instruktörer och styrelsen successivt förbättrats.



Eftersom allt arbete inom vår sport är ideellt är skärmflygets enda chans att arbeta tillsammans. En annan orsak är den sammansättning styrelse kommer att ha under 2004 - en lagom blandning av gamla rävar och nya friska förångor.

Jag tänker inte komma med någon programförklaring eller måla upp stora visioner för 2004 men vill ändå säga en sak - Back to Basic. Det finns begränsade resurser inom förbundet, både inom styrelsen och ute i klubbarna.

Därför tror jag vi alla måste fokusera på de stora frågorna och inte ägna för mycket energi åt småsaker. Vi måste alla ständigt ställa oss frågan: är detta det viktigaste vi kan ägna energin åt eller finns det någonting ännu viktigare? På så vis tror jag att vi kan frigöra nödvändiga resurser för att möjliggöra ett mer långsiktigt arbete för skärmflygning i Sverige.

För mig kommer alltid den mest grundläggande sakfrågan inom skärmflygning vara säkerhet. Om skärmflygning inte kan bedrivas på ett säkert sätt har vi inget existensberättigande som flygform - så enkelt är det. På kort tid har vi haft två tragiska dödsolyckor vilket är helt oacceptabelt.

Olyckan i Mexico, då Peter "Putte" Petterssons utrustning havererade, har ställt många frågor om flygvärdigheten på den utrustning vi flyger. Preliminära undersökningar visar på eventuella materialfel. En haveriutredning utförs nu, och i takt med att den fortskrider kommer vi att publicera erfarenheter och rekommendationer på webbplatsen (och på säker klubb-listan).

Vi är fortfarande en relativt ung sport och min personliga åsikt är att kunskapen och attityden till materialet är kvar på stenåldern. Vi måste mogna på detta område, och det snarast, annars kommer fler onödiga olyckor inträffa till följd av materialhaverier.

Några har redan tjuvstartat med utlandsresor, men för de flesta ligger flygsäsongen endast i startgroparna. Låt oss tillsammans se till att 2004 blir ett underhållande, trevligt och utvecklande flygår utan fler allvarliga olyckor. Personligen ser jag fram emot att åtringen träffa alla intressanta personligheter efter en fin dags flygning.

SKÄRMFLYG LICENSBICKOR & FÖRSÄKRING 2004

Som du säkert sett så har vi inför flygsäsongen 2004 förändrat och förbättrat vårt försäkringssystem. Men det är fortfarande du som pilot som aktivt måste göra ditt val hur bra försäkrad du vill vara när du skärmflyger.

Nu finns det tre olika försäkringsalternativ att välja på när det gäller din olycksfallsförsäkring.

Alla skärmflygare som har en giltig licens är automatiskt försäkrade enligt BAS (nedan). Den är SSFF:s kollektiva olycksfallsförsäkring och är ett krav för att få flyga skärm i Sverige. Men betänk att BAS är ett absolut minimum som bara ger ersättning vid dödsfall (40.000:-) och vid invaliditet (maximalt 400.000:-), ingenting annat!

SSFF uppmanar alla sina piloter att åtminstone teckna MEDI för att ha en allsidig olycksfallsförsäkring som framförallt garanterar ersättning för läkekostnader utomlands samt hemtransport om sådan krävs. Våra MEDI och MAXI försäkringar är traditionella olycksfallsförsäkringar som även gäller alla andra former av olyckor 24 timmar om dygnet året runt och i hela världen. Här nedan ser du en enkel sammanställning av de olika försäkringsalternativen. På vår webbplats www.paragliding.se hittar du fullständiga försäkringsvillkor och du kan även rekvirera dem ifrån SSFF:s kansli, Box 750, 521 22 Falköping.

Skadeanmälningsrutiner

Inträffad skada anmäls snarast till: Nordic Assistance / Box 5792 / 114 87 Stockholm Telefon: 0200-11 00 39, eller om du ringer från utlandet (+46) 8-579 379 00. Telefax: (+46) 8 579 379 75.

Vid allvarligt olycksfall utomlands,

eller i övrigt då behov av omedelbar hjälp föreligger, kan också följande telefonnummer användas. Där får du assistans dygnet runt. Telefon: +45 702 02 171 och Telefax: +45 702 02 172.

BAS (Rekomenderas ej)

Obligatorisk kollektivförsäkring för samtliga piloter. Lägsta möjliga försäkringsnivå. Täcker ingenting annat än ersättning vid dödsfall och invaliditet. **OBS!** Täcker ej läkekostnader och hemtransport.

MEDI

En komplett olycksfallsförsäkring som ger allt det skydd du behöver. Du får ersättning för:

- Läkekostnader, tandskadekostnader och resekostnader (hemtransport, resor till/från sjukhus vid rehabilitering etcetera)
- Ersättning för merkostnader vid anhörigs nedresa
- Invaliditetsersättning
- Ersättning för rehabiliteringskostnader
- Ersättning vid dödsfall
- Ersättning för förstörda tillhörigheter i samband med olycksfall

MAXI

Samma olycksfallsförsäkring som MEDI men med skillnaden att ersättningen vid invaliditet är högre.

Du kan när som helst under året uppgradera din försäkring. Du betalar då mellanskillnaden mellan de försäkringsalternativ det handlar om. Vänd dig till SSFF:s kansli så hjälper de dig.

Vi håller på att ta fram nya licensbrickor då de gamla (gula) har förtryckt text som är inaktuell. Så snart vi har fått dem kommer du att få en ny licensbricka utskickad. På den kommer också tydligt framgå vilken olycksfallsförsäkring du valt. Till dess är det viktigt att du observerar följande: Telefonnummer till SOS-International gäller ej! Vid olycka skall du ringa något av ovanstående telefonnummer.

HP Fallesen. SSFF/Försäkringsansvari

Många gånger görs en mer omfattande analys av olyckorna än vad som av utrymmesskäl presenteras här. En pilot kom med förslaget att välja ut en eller flera olyckor/tillbud som publiceras mer ingående vilket vi tyckte var en bra idé. Den självklara olyckan att fokusera på i detta nummer är givetvis höstens dödsolycka i Turkiet... I vissa fall har även olyckorna utretts av Statens Haverikommission (SHK). Ni finner de rapporterna på www.havkom.se

Olycka med allvarlig personskada.

Sysslebäck 7/6 -03, 12.00

Man, elevbehörighet

Advance Epsilon 4, DHV 1-2

Händelseförlopp: Piloten gör en bra start men sätter sig för tidigt vilket resulterar i att han tar mark igen när skärmen dyker. Vid markkontakt slår han i båda fötterna hårt och får fraktur i häl/fotben. Startplatsens svaga lutning och beskaffenhet (kalhygge med sten) är bidragande till skadan.

Reflektion: Starplatsen i Syssebäck ser förhållandevis snäll ut men den tillåter inte många misstag och det förutsätter att piloten är rätt erfaren. Likväl krävs det på denna startplats, liksom på alla andra, att man inte sätter sig för tidigt.

Olycka utan personskada.

Sysslebäck, 8/6 -03, 14.00

Man, elevbehörighet

Advance Epsilon 3, DHV 1-2

Händelseförlopp: Piloten kom lågt direkt efter start på grund av dålig start och sjunkande luft. Fick inslag på grund av turbulens från en skogsridå och kom i pendlning. Passerade sedan lågt över trädriddån, fastnade och slog ner i skogen. Reflektion: Reflektionen är densamma som för olyckan ovan, då det fortfarande gäller Syssebäckstarten.

Olycka med allvarlig personskada.

Tjuvkil, 27/6 -03, 17.00

Man 51 år, Pilot 2, 205h

Airwave Magic 3 M, DHV 2-3

Händelseförlopp: Piloten startar med hjälp i hård vind upptäcker lintrassel vid ena vingpetsen. Han drar ett öra på motsatt sida för att kompensera och flyger mot landning. Skärmen var svår att hantera i detta läge, landningen blir delvis i medvind, och piloten ådrar sig en fotledsfraktur. Reflektion: Piloten skriver själv att det var något för stark vind, att han slarvade med linkontrollen innan start och hade en relativt ny skärm.

Tillbud till olycka.

Väckelsång, 14/7 -03, 19.00

Man 29 år, elevbehörighet, 3,5h

Swing Arcus M, DHV 1-2

Händelseförlopp: Övningsledaren uppmärksammar inte en vindökning, vilket resulterar i att en elev får problem att nå landningen och landar

i medvind efter att ha undvikt en träddandning. Undkommer med lätta skrubbsår.

Olycka med allvarlig personskada.

Åre, 15/8 -03, 12.00

Man 50 år under utbildning till elevbehörighet, 1 flyg

Swing Arcus L, DHV 1-2

Händelseförlopp: Under finalglid får piloten lyft på grund av en vindby. Han blir stressad och drar för mycket broms vilket resulterar i en pendlning ner i marken med rumpen först. Nedslaget resulterar i kotkompression och kotfraktur.

Reflektion: Att hantera skärmen i pitch och roll på ett korrekt sätt kräver erfarenhet och flygtid. Under finalglidet kan felhantering i pitch och roll resultera i pendlningar som i värsta fall kan leda till skada. Därför är det extra viktigt att oerfarna piloter står upp i selen för att minska exponeringen av ryggen.

Olycka med ringa personskada.

Sierra Nevada, Spanien, 16/8 -03, 18.30

Man 38 år, Pilot 1, 20h

Airwave Sport M, DHV 1-2

Händelseförlopp: Piloten tvingas "utelanda" på en termisk landning och missbedömer geografi och förhållanden varpå han landar i medvind med fötterna in i en sten. Får sprickor i fotben. Reflektion: Piloten skriver själv att han inte hade någon reservplan och planerade sin utelandning dåligt.

Olycka utan personskada.

Tierp, 17/8 -03, 12.30

Man 33 år, Instruktör, 300h

Swing Arcus XL, DHV 1-2 (tandemklassad)

Händelseförlopp: Piloten flyger tandem tillsammans med passagerare då 3 A-linor går av under vinschuppdraget. Piloten försöker hålla skärmen flygande men inser att det är omöjligt och kastar nödskärm. Både pilot och passagerare klarar sig utan skador.

Reflektion: Olyckan föranledde en teknisk undersökning då det fanns misstanke om materialfel (för täta sömmar i fästet på linan) och tillverkarens kontaktades. Det visade sig sedan att felet låg i att linorna påvisade ett onormalt slitage i förhållande till angiven flygtid och borde alltså ha bytts mot nya. Oavsett hur mycket eller hur

ofta du flyger så se till att alltid göra en kontroll av din utrustning före start och följ tillverkarens anvisningar på linkontroll/byte. Tänk på att skärmen även slits under balansering varför även denna tid bör räknas in.

Tillbud till olycka.

Tvetaberg, 17/8 -03

Man 47 år, Pilot 1, 32h

Gradient Onyx 28, DHV 1-2

Händelseförlopp: Under inflygning mot landning drar piloten för mycket broms i en sväng, vilket leder till i att skärmen går i negativ (spinn). Piloten reagerar med att bromsa fullt ut på båda sidor, vilket resulterar i en fullstall och han faller från ca 5-10 meters höjd.

Reflektion: Flyg alltid med mycket energi i skärmen inför landning för att minska risken för stall och spinn. Piloten uppger själv att det var tack vare airbag, integralhjälm, grova kängor och framför allt tur som han klarade sig oskadd och det ligger nog mycket i det.

Olycka med ringa personskada.

Åre, 19/8 -03

Kvinna 20 år, under utbildning till elevbehörighet

Swing Arcus 3, DHV 1-2

Händelseförlopp: Piloten är under utbildning och balanseringsövningen har precis avbrutits på grund av för hård vind. Piloten står fortfarande ikopplad utan att hålla broms och blir draggad i en vindby. Får skrubbsår och ett stukat/ev. brutet finger.

Reflektion: Det kan vara en god idé att alltid hålla i bromsar, alternativt C/D-linpaket, när det blåser för att just undvika att skärmen fylls och börjar dragga med piloten.

Olycka med allvarlig personskada.

Annecy, Frankrike, 1/9 -03

Man 44 år, Pilot 1, 60h

Advance Epsilon 4 M, DHV 1-2

Händelseförlopp: Vid start slår en del av skärmen in. Piloten vänder sig om för att korrigera.

En vindby tar tag i skärmen och piloten lättar en aning från marken. Vid markkontakt igen tar vänster fot all tyngd och vrids samtidigt åt vänster med ett komplicerat benbrott som följd.

Reflektion: Pilotens egen reflektion är att olyckan orsakades av en kombination av slarvigt fotarbete och otur. Tur och otur kan man inte göra så

mycket åt men fotarbetet/markhanteringen kan man alltid öva på.

Olycka med ringa personskada.

Åre, 5/9 –03, 14.00

Man 40 år, Under utbildning till Pilot 1, 53 flyg Advance Epsilon 4 L, DHV 1-2
Händelseförlopp: Piloten försöker med instruktörs hjälp att hitta termik på Hummeln när han får ett 60 procent inslag. Skärmen går i autorotation och piloten hamnar i ett träd. Piloten koncentrerade sig på att enbart pumpa ut inslaget och styrde aldrig emot. Olyckan resulterade i lätta ansiktsskador och ömmande arm/skuldra. Reflektion: Vid inslag av den här typen, speciellt nära berg etcetera, är det kursen man i första hand bör fokusera på.

Tillbud till olycka.

Tolmin, Slovenien, 7/9 –03, 17.00

Man 38 år, instruktör, 2000h

Gin Boomerang 3 L, Competition (~DHV 3)

Händelseförlopp: Piloten skulle landa i spiral med en för honom ny skärm och missbedömer avståndet till marken samt vindförhållandena. Vingtippen slår till en annan pilot som chockas. Reflektion: Även våra mest erfarna piloter gör misstag och felbedömningar. Det är något man ska tänka på själv innan man, med en bråkdel av denna pilots erfarenhet, upphöjer sig till osårbar naturbegävning i den här sporten.

Olycka med allvarlig personskada.

Kobala, Slovenien, ?/9 –03, 15.00

Man ~65 år, elevbehörighet, 12h

Gin Bandit M, DHV 2

Händelseförlopp: Piloten fick hjälp i starten att springa men instruktören snubblade och släppte taget om selen och piloten bromsade inte upp skärmen vilket resulterade i att han ramlade och gled på magen. Arm ur led/brott.

Reflektion: Piloten hade lovat att träna balansering innan olyckan med det hade kanske glömts bort? Som det skrivs i rapporten så hade möjligtvis en DHV 1 skärm varit mer lämplig vid denna "alpstart". Vidare kan man diskutera hur lämpligt valet av en DHV 2 –klassad skärm (förvisso även Afnor Standard) för en elev med 12 timmar är?

Olycka med ringa personskada.

Matajur, Slovenien, 13/9 –03, 18.00

Kvinna 40 år, Pilot 2, 140h

Gin Bandit S, DHV 2

Händelseförlopp: Strax efter start får skärmen in fronten och slår in från mitten och ut till höger, totalt 80 procent. Piloten korrigerar men skärmen slår in igen, oklart hur piloten handlade eftersom hon försvann ur synhåll. Troligtvis går hon ner i bergsslutningen i ett kraftigt bromsat läge som förhindrat ett ännu snabbare fall, samt ytterligare dyk av skärmen.

Reflektion: Av rapporten att döma så har piloten agerat korrekt. Sporten har en baksida och denna olycka är ett resultat av den. Möjligtvis kan det även finnas metrologiska faktorer som spelat in som ej kunnat utläsas i rapporten.

Olycka med allvarlig personskada.

Orsa, 16/9 –03, 10.45

Man 41, under utbildning till elevbehörighet Apco Prima 30, Standard (~DHV 1)

Händelseförlopp: Piloten sitter ner vid landning vid backglidningsövning och råkar landa i en grop vilket resulterar i att det blir tvärstopp. Kombinationen av att piloten sitter ner och att han landar i gropen resulterar i en kompressionsfraktur på ryggraden.

Reflektion: Olyckan är väldigt lik en olycka i Åre som vi tog upp i föregående nummer där det blir just tvärstopp fast i en hårt packad snöhög. Vinkeln som piloten då har när han slår i marken gör troligtvis att ryggraden blir mer utsatt. Klart är i varje fall att återigen hade piloten troligtvis klarat sig utan skador om han hade tagit emot med benen först.

Olycka med ringa personskada.

Torenc, Frankrike, 21/9 –03, 10.30

Kvinna 29 år, Pilot 1, 28h

Swing Arcus S, DHV 1-2

Händelseförlopp: Piloten gör backstart och vänder sig mot vinden. Stannar upp då hon blir tveksam på att starta och skärmen slår in. Hon vänder sig om och försöker följa med skärmen men snubblar bland vassa stenar och bryter lillfingret.

Reflektion: Vi kan alla hamna i den här situationen men mer balansering ger en ökad trygghet och erfarenhet.

Tillbud till olycka.

Lachens, Frankrike, 22/9 –03, 11.00

Kvinna 29 år, Pilot 1, 28h

Swing Arcus S, DHV 1-2

Händelseförlopp: Piloten var på väg inför landning och trötthet gjorde att hon inte såg ett antal faktorer som vindförhållanden på landning och termik. Driftar bort när hon gör 360-svängar och når till slut inte fram till landningen. Nödländar med nd och näppe i en trädgård mellan stängsel och elledningar.

Reflektion: När man väl får de där långa härliga flygen kan det vara svårt att säga till sig själv att det är dags att gå ner och vila. Det tar mer på krafterna än vad man tror att vara uppe i luften så gå ner i tid och planera din inflygning. Det är viktigt att göra riktiga 360-svängar för att undvika att man driftar bort från fältet.

Olycka med ringa personskada.

Babadag, Turkiet, 22/9 –03, 17.00

Man 31 år, elevbehörighet, 18 flyg

UP Makalu M, DHV 1-2

Händelseförlopp: Vid landning korrigerar piloten kursen en aning och kommer i pendling. Slår i benet i en gjuten brunn och får en blödning och sträckning i knät.

Reflektion: Kurskorrigeringar nära marken är luriga just för att det kan bli pendling, använd mjuka, bestämda rörelser. Just i detta fall hade det nog gått bra om inte brunnen funnits där.

Tillbud till olycka.

Babadag, Turkiet, 26/9 –03, 11.00

Man 44 år, Pilot 2, 52h

Nova Phelix L, DHV 1

Händelseförlopp: Under transport mellan två starter kommer piloten åt nödskärmen. Noterar att den behöver korrigeras men glömmar bort det och startar. Nödskärmen faller ut under flyget, strax efter start, och piloten gör en "nödländning".

Reflektion: Alla har vi varit ivriga att komma iväg när vi väl är på starten och allt ser perfekt ut. Ta dig tid att kolla allting en sista gång innan flyget, det är en billig och väldigt lätt försäkring.

Olycka med allvarlig personskada.

Babadag, Turkiet, 29/9 –03, 17.00

Kvinna 28 år, elevbehörighet

Gradient (Impulse?, Standard (~DHV 1)

Händelseförlopp: Trots instruktioner att ligga över stranden/vattnet flyger piloten in över stranden. Instruktör ger klara instruktioner över radio för att guida henne rätt men utan resultat. När

piloten slutligen svänger ut mot landningen har denne inte tillräckligt med höjd för att nå ut till stranden (landningen) utan landar kort och kommer i kontakt med en elledning.

Reflektion: Allt tyder på att radiokommunikationen har fungerat. Trolig orsak är att piloten på grund av stress eller mental blockering ej följt tidigare givna instruktioner eller uppfattat instruktörens instruktioner över radio.

Olycka med dödlig utgång,

Babadag, Turkiet, 30/9 –03, 17.15

Man 32 år, elevbehörighet

Advance Epsilon 4 M, DHV 1-2

Händelseförlopp: Piloten övar branta 360-svängar 850 meter över havet som snabbt går över i spiral. Instruktörens radiokommandon att avbryta övningen direkt ger ingen respons från piloten som fortsätter sin spiral med hög sjunkhastighet tills han slår i vattnet. Han får svåra inre skador och avlider två dagar senare trots kvalificerad läkarvård.

Reflektion: Varför olyckan hände hittar vi inget svar på. Piloten hade tidigare under dagen genomfört samma manöver utan att den övergick i en spiral. Han hade enligt uppgift ätit, druckit vatten och sovit. Vittnen på plats har inte sett någonting som tyder på att piloten skulle ha försökt avbryta manövern eller kasta nödskärm, utan skärmen har legat i en "perfekt" spiral hela vägen ner. Det som kan påpekas är användningen av nomenklaturen. Instruktören använde ordet spiral i samtal med både elever och mer erfarna piloter. Dock har innebörden av övningen inneburit olika saker beroende på licensgrad, vilket borde ha varit klart för samtliga piloter. För elever var spiral lika med branta 360-svängar utan högre bankningsvinkel, för övriga piloter var det spiralsvängar med betydlig bankningsvinkel. Olyckan diskuterades även på höstens instruktörsseminarium. Kontentan blev att det fyller ett pedagogiskt syfte att lära elever 360-svängar för att ta ner höjd på ett effektivt sätt, men att övningen inte skall gå över i spiral och den skillnaden är ibland härfin. Gällande utrustningen så finns inga tecken på att något skulle vara fel. Selens bröstrem var inte hårt åtdragen, nödskärmen gick att få loss utan problem. Skärmen går inte att testflyga eftersom den har väsentliga skador. I nuläget är inte korrespondensen med tillverkaren avslutad.

Hela rapporten kommer inom kort att publiceras på www.paragliding.se under Utbildning och Säkerhet.

Olycka med allvarlig personskada.

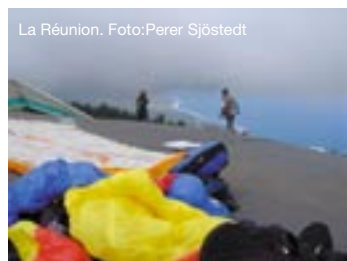
Lökken, Danmark, 5/10 –03, 10.00

Man 29 år, elevbehörighet med hangbehörighet Airwave Sport, DHV 1-2

Händelseförlopp: Piloten gör en så kallad "Lökken-start" (startar nedanför hanget och balanseerar upp) och börjar efter en kort tid driva in över hanget medan han försöker hitta speedpinnen. Hamnar i rotor, skärmen slår in och den låga höjden ger inget utrymme för korrigerig. Olyckan resulterade i spräckt höftled och skadat lårben. Reflektion: Att starta i 7 meter/sekund som elev är inte det mest lämpliga. Om du dessutom måste använda speed för att ta dig framåt så är marginalerna för små, för vad gör du om vinden ökar ytterligare lite och du redan ligger på full speed?

Världscup på La Réunion, 2003

Indiska oceanen, palmer, kreolsk musik och varmt väder. Vad mer kan man önska sig? Att få flyga final i världscupen kanske? Peter Sjöstedt och Lena Alfredsson tog chansen och åkte till den avslutande världscupfinalen på Réunion. Flygningen på ön är pålitlig och det flygs så gott som varje dag. Under tävlingen gick det att flyga varje dag även om inte alla dagar var bra nog för att ett godkänt heat skulle kunna genomföras. Förhållandena är svagare än i alperna och genomsnittsfarten var sällan mer än 15 kilometer per timme. Peter flög väldigt fint flera av dagarna och slutade på en 40:e plats totalt med en 15:e placering



La Réunion. Foto:Perer Sjöstedt

bästa dagen. Lena flög mer ojämnt. Bästa dag var hon 18:e pilot i mål, men hon slutade totalt på en 62:a plats. Att det var möjligt för två så förhållandevis rutinerade piloter som Peter och mig (Lena) att placera oss så bra i enskilda heat är talande för stället. Förhållandena förändrades snabbt och piloter kunde ibland ha otur och helt

enkelt starta då det började regna. Trots det rådde det inget tvivel om att tävlingen som helhet var rättvis. Sex heat flögs vilket är maximalt möjligt antal. Tävlingen utgjorde sista del i den världscup på fem deltävlingar som flugits under året. Alex Hofer, som vann VM tidigare under året, fick i och med den sista tävlingen se sig besegrad inte bara av närmaste konkurrenten Achim Joos, utan också av Stephan Morgenthaler som också lyckades ta sig förbi Alex som till slut blev trea. På tjejsidan hade Petra Krausova varit klar ledare hela säsongen. Flygningen på Réunion föll henne inte i smaken och Elisabeth Rauchenberg knappade in mer och mer. Petra lyckades dock hålla undan och blev därmed innehavare av både VM- och världscuptiteln för året.

Placering, Réunion

	Pilot	Land	Skärm	Poäng
1	Jimmy Pacher	Italien	Gin Boomerang 3	4 633
2	Norman Lausch	Tyskland	Gin Boomerang 3	4 230
3	Bruce Goldsmith	England	Airwave Proto	3 885
40	Peter Sjöstedt	Sverige	Gin Nomad	2 678
62	Lena Alfredsson	Sverige	Gin Nomad	2 050

För-världscup på Dominikanska republiken, 2004

Fyra svenskar deltog i den testtävling som Paragliding World Cup Association (PWCA) arrangerade på Dominikanska Republiken i januari. Mikael Jarås tog sig sista dagen förbi Peter Sjöstedt och slutade på en mycket fin 13:e plats totalt. Flygningen dominerades av svag termik, relativt låg molnbas och generellt långt till landningar. Totalt genomfördes fem godkända heat. PWCA ordnar denna typ av tävlingar dels för att testa om stället fungerar för tävling, dels för att testa arrangörernas organisationsförmåga. Femtiosju piloter hade slutit upp på den karibiska ön som delas med Haiti. De flesta tyckte flygningen var okej men



Peter, Lena och Andreas. Foto:Micke Jarås

resan upp på berget tärde på orken och humöret. Minst en och en halv timme tog det varje dag på obekväma militärlastbilar. Vem har sagt att skärmflygare är ena lata ena?

Placering, Dominikanska republiken

	Pilot	Land	Skärm	Poäng
1	Andreas Birenstihl	Schweiz	Advance Omega 6 Proto	3 850
8	Karen Hermann (bästa tjej)	Tyskland	UP Trango race	2 912
13	Mikael Jarås	Sverige	Advance Omega 5	2 689
17	Peter Sjöstedt	Sverige	Gin Boomerang 3	2 516
28	Lena Alfredsson	Sverige	Gin Boomerang 3	1 682
35	Andreas Karperyd	Sverige	Gradient Zafir	1 289

Monarca Open i Mexiko, 2004

Sex svenska piloter deltog i den FAI kategori 2-tävling som arrangerades i Valle de Bravo i slutet av januari. Motståndet var tufft med hela det norska och stora delar av det amerikanska landslaget på plats.



Peter Brinkeby. Foto:Andreas Karperyd

De svenska piloterna gjorde alla en bra insats i de något svagare än normala förhållanden som rådde. Särskilt bra flög Peter Brinkeby, Åke Kindblad och Per Suits. Totalt deltog drygt 70 piloter. Fem heat flögs totalt; det kortaste 16 och det längsta 50,6 kilometer långt.

Resultat, Monarca Open i Mexiko

	Pilot	Land	Skärm	Poäng
1	Josh Cohn	USA	Windtech Nitro	2 909
2	Miguel Angel Gutierrez	Mexiko	Gin Boomerang 3	2 760
3	Jouni Makkonen	Finland	Gradient Avax RSE	2 561
16	Peter Brinkeby	Sverige	UP Targa	1 742
18	Åke Kindblad	Sverige	Firebird Hornet SP	1 722
19	Per Suits	Sverige	UP Trango	1 705
29	Magnus Österberg	Sverige	UP Trango Race	1 423
30	Anna Rydh	Sverige	UP Trango	1 405
40	Stefan Rolén	Sverige	Ozone Vulcan	1 278



Mälarcupen 2004 den 20-23 Maj

Cirrus, Fenix & XCC Pilot inbjuder alla hugade tävlingspiloter till Mälarcupen 2004. Max antal piloter är satt till 35 stycken och startavgiften är 550 kronor. Mer information finns på www.cirrus.nu/tavlingar/malarcup/2004/malarcup2004.htm



Liftdagare i Dominikanska Republiken.
Foto:Andreas Käperyd

Anmäl att du tävlar utomlands

Flygsportförbundet (FSF) vill att alla piloter som avser att tävla utomlands anmäler det till FSF. På så sätt har skärmflygförbundet och FSF möjlighet att hjälpa till på ett bättre sätt om en olycka skulle ske.

Ange ditt namn, vart och när du tänker åka och i vilken tävling du kommer att delta i. Anmäl detta direkt till FSF på telefon 0515-37155 eller via e-post info@airsport.se. Skärmflygare kan även e-posta informationen till landslagsledare Peter Mannerstråle på adress sky.surfer@telia.com.

Peter Mannerstråle, Landslagsledare SSFF

ANNECY

CHALET CHAVENETTE

Med otroligt vacker natur och lätthillgänglig 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 REHNFELDT

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



KURSER! anmäl dig här!



ACRO/SIV-Kurser med Greg Blondeau

Greg är en av de bästa som började ögna sig åt Acro flygning. Han är medlem i franska landslaget och nu en av de bästa SIV/Acro instruktörerna.

www.annecy.nu

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

Hängflyg: Tävlingskalender 2004

Namn	Plats	Tid	Arrangör och kontakt
Ranking Italien	Feltre Italien	apr 2004	Skånes Drakflygklubb
Ranking Köping	Köping flp	20-23 maj 2004	Köping FK
Ranking Falköping	Ålleberg	29-31 maj 2004	Ållebergs HFK Ikaros
SM	Timmele	1-6 jun 2004	SHF
Nordiska mästerskapen	Vågå	24-31 jul 2004	SHF
Ranking Älmhult	Älmhult	29 jul-1 aug 2004	Tomas Danielsson
2nd World Hang Gliding Class 5 Championship	Greifenburg & Berg (Austria)	5 jun-18 jun 2004	CIVL
14th European Hang Gliding Championship	Millau (France)	21 jun-3 jul 2004	CIVL

sm = Laragne

Svenska mästerskapen hålls i Laragne, Frankrike i år

Sid:20 📖+ Foto: David Willemoth



Svenska och nordiska mästerskapen i Skärmflyg kommer i år att hållas i Laragne, Frankrike, 14-18 juni. Missa inte årets händelse. Det är ett bra tillfälle att se eller delta i en stor internationell tävling, få mycket flygning och träffa många nya vänner. Kanske kan du flyga dina första distanser i bakhasorna av tävlingsfältet - bättre än så blir det knappast.

Flygningen i området är toppen och ska vara ganska vädersäker. Huvudstarten ligger på en lång bergskam som fungerar som ett termiskt hang. Det ger bra spridning på tävlingsfältet vilket är bra ur säkerhetssynpunkt. Förra året gick franska mästerskapen i hängflyg här med en molnbas på mellan tre och fyra tusen meter, rena Piedrahitatakter. Laragne är ett ganska snällt flygområde för att vara ett alpställe med många öppna ytor att landa på. Termiken påstås vara stark men var inget märkvärdigt då jag var där. I början och slutet av sommaren brukar dessutom briter ha kurser i termik och distansflygning här. Området är mycket känt för bra distansflygning med möjlighet till långa distanser och har många "kända" turer varav en har blivit klassad som topp fem i en fransk flygtidning.

Huvudlandningen är enorm men ligger en bit ifrån huvudstarten. Det ska inte vara några problem att nå den eftersom kammen ger lyft på vägen. Även utan lyft längs bergskammen når man i normala fall fram. Skulle man starta vid fel tidpunkt finns det en stor reservlandning rakt nedanför starten halvvägs ner. Den används för skolning och den vill man i så fall inte missa, då blir det svettigt. Om vinden är fel för denna startplats så finns det ytterligare en stor och någon mindre. Man kör bil till toppen så det går fint att flyga på morgon och kväll om man inte vill flyga mitt på dagen. För medföljande som inte flyger alls och för de dåliga dagarna är det cirka två timmar till Rivieran och det finns en hel del annat att göra i närheten.

Området kan drabbas av mistralvind som normalt blåser i några dagar i sträck. Skulle detta ske går det för de mesta att flyga i närheten på ett ställe som heter S:t Vincent. Även tävlingen kan genomföras där, det visade man på brittiska mästerskapen förra året.

Tävlingsledaren för årets tävling heter Xavier Murillo och han är en väldigt erfaren tävlingsledare. Han har bland annat organiserat världscupen i flera år.

För boendet är det campingen som gäller, den ligger precis vid landningen. Det är där all briefing och party kommer att vara. Där finns också möjlighet att få en bit mat i nödfall. Det är gångavstånd till staden och det ligger en mataffär samt ett bageri för frukost på närmre håll. Campingen drivs av en holländare som pratar engelska, en av de få. Vill man bo lite lyxigare än i tält eller minihusvagn så får man söka sig till staden. För att komma dit rekommenderas att flyga till Nice och därifrån ta tåg eller att hyra en bil.

Starten i Laragne med Åke i röda brallor.
Foto: Andreas Karperyd



På webbplatsen för tävlingen hittar du mer information om boende, bilder från Laragne och S:t Vincent samt tips på vad som kan göras i närheten: www.it-palvelu.com/nordic2004/

Information om campingen

Camping de Montéglin ** 05300 Laragne,
tel: +49 4 92 48 56 91 och mobil: +49 6 32 14 16 85.

SM bara för de utvalda

Sid:21 🗨️: Lena Alfredsson

Spanien, Piedrahita. Foto: Andreas Karperyd

Piedrahita i Spanien 1997. 60 svenskar har samlats för att avgöra vem som är Sveriges bästa skärmflygpilot. Många av piloterna är erfarna, medan några gör sitt första distansflyg. Men de är alla entusiastiska piloter som prioriterat att åka på SM. Sex år senare, 2003, avgörs svenska mästerskapen i Montalegre i Portugal, ett stenkast från Piedrahita. På plats finns endast 14 svenska piloter. Förmodligen är det inte en enskild faktor som lett till det minskade intresset för SM. Snarare en kombination av flera. Några av oss som var i Portugal i somras funderade kring varför intresset för att delta på svenska mästerskapen (SM) minskat så dramatiskt de senaste åren. Här är några av våra tankar kring orsaker och hur man skulle kunna höja intresset för tävlingen. Vi hoppas vi kan starta en diskussion runt om i Sverige om hur framtiden ska se ut för SM.

Svenska mästerskapen försvinner in i nordiska mästerskapen

SM flygs idag samtidigt som nordiska mästerskapen (NM) som är en FAI kategori 2-tävling. Det innebär att den är öppen för alla nationaliteter. Vi svenskar får därmed möjlighet att mäta oss mot andra duktiga piloter vilket gör att vi utvecklas snabbare. 2003 deltog bland annat det japanska och det sydafrikanska landslaget. Att utländska piloter deltar på NM ger oss också viktiga FAI-poäng som avgör hur stora lag vi får skicka på EM och VM. Samtidigt som det leder till mycket positivt riskerar SM att komma bort lite i den större tävlingen. Det som tidigare var en helt svensk tävling blev nordisk och är numer helt internationell.

”Men inte kan väl jag”

Det kan säkert kännas som ett stort steg att gå från sina första Sverige Cup-tävlingar till ett NM någonstans utomlands. Kanske känns det otäckt när man inte kan GPS:en och inte vet vad det är för skillnad mellan ”speed-run” och ”speed-to-goal”. Tävlingsledningen utomlands är ofta lokalt inhyrd, vilket är nödvändigt för att lägga bra och säkra banor. Det ger dessvärre inte särskilt mycket utrymme för frågor och funderingar. Dessutom sker allting på engelska. Kanske ska SSSF sponsra en tävlingskurs för nya tävlingspiloter inför SM? Kanske ska medlemmarna i Swepool ansvara för att leda en sådan kurs?

Folkfesten uteblir när nivån höjs

Kraven för att delta i SM har ökat. Dels har kraven för att bli pilot 2 ökat. Dels krävs det en pilot 3-nivå för att delta på SM om tävlingen flygs utomlands. Det finns naturligtvis ingenting som säger att det måste vara många deltagande piloter på ett SM. Kanske är det viktigare att det blir en tävling på hög nivå än att det blir en folkfest för svenska piloter? Det tycker inte vi. Det är roligt att träffa många andra duktiga svenskar, åtminstone en gång om året. Det är dessutom väldigt utvecklande som pilot att tävla och därmed naturligt att SM blir första FAI 2-tävling för nya tävlingspiloter. Tävlingsbehöver inte vara farligare än annan flygning – det handlar om inställning, god tävlingsledning och kännedom om sig själv. Infrastrukturen runt ett SM tycker vi erbjuder detta.

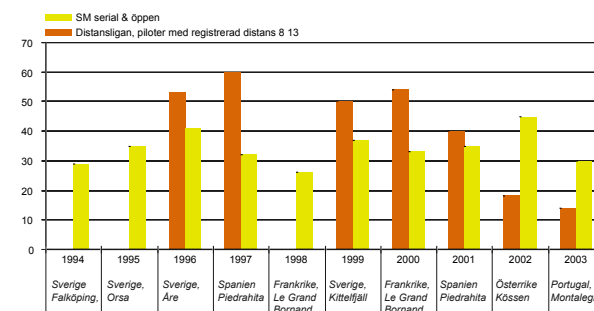
Intresset för tävling är stort generellt, men litet i Göteborg

Tävlingsintresset verkar inte ha avtagit bland svenska piloter. Tvärtom, det är relativt många som flyger Sverige Cup och tävlingar utomlands. Att SM de senaste åren förlagts utomlands verkar inte heller vara ett avgörande problem. Ser vi på statistiken från tidigare år har vi haft god upplutning även de år SM gått utomlands. Kan det vara så att detta inte är ett nationellt fenomen utan ett regionalt? Sju av de fjorton piloter som deltog på SM 2003 är bosatta i Stockholmsområdet och endast en i Göteborgsområdet (man får rimligen räkna bort Peter Brinkeby och Erik Rehnfelt som mestadels är bosatta utomlands). Därutöver deltog enstaka piloter från andra klubbar runt om i landet. Göteborgsklubben VSK har traditionellt bidragit med många och duktiga tävlingspiloter. Ser vi manne ett generationsskifte i en av Sveriges tidigare starkaste tävlingsklubbar?

SM säljer sig inte självt längre

Kanske är det inget fel på konceptet runt SM utan på marknadsföringen. SM säljer sig helt enkelt inte självt längre. Läger vi SM samtidigt som NM är det bara vart fjärde år vi ser en svensk klubb som arrangör. När något av de andra länderna står som arrangör finns det ingen i Sverige som känner ansvar för att göra reklam för stället. All information en svensk pilot får är det som finns på en i många fall bristfällig webbplats. Känner jag inte till området redan eller har en kompis som varit där, blir det rätt tunt med information. Det är däremot lätt att rykten tar fart och det är inte alltid som dessa rykten gör stället rättvisa. Hypoxia/Skärstrycket vill dra sitt lilla strå till stacken. Vi publicerar därför i detta nummer ett reportage om Larange i Frankrike där SM kommer att avgöras i år. Trevlig läsning och välkommen på SM.

Historia – utveckling av antalet tävlande



Totalt antal svenskar, serie- och öppen klass.

Källor: SSSF samt enskilda klubbar i landet. Statistik för tävlingarna 1994, 1995 och 1998 hade redaktionen för Hypoxia/Skärstrycket inte tillgång till vid tiden för pressläggning.

allemansrätten

En rätt att röra sig fritt

Sid:22 ■: Riikka Vilkuna

Sin egen skugga över Sala. Foto:Tove Andersson

En pilot som på bergstoppen eller vid ett kusthang förbereder sig för flygdagen funderar knappast på allemansrätten. Allemansrätten finns – det vet vi, men vilken betydelse har denna gamla sedvänja för vår flygverksamhet?

Rörelse över mark och vatten

Generellt handlar allemansrätten om ”rörelse över mark och vatten”. Naturvårdsverket har dock inte kunnat ge ett klart svar på om det även gäller rörelse i luften. Lufttrafik regleras, som vi vet, av Luftfartsverket i form av flygvägar med mera, men vi utnyttjar faktiskt en sorts allemansrätt i luften i okontrollerat luftrum. Vad som än gäller är det förstås förnuftigt att följa allemansrättens riktlinjer också vid flygning.

För skärm- och hängflyg som sker utan motor har allemansrätten betydelse särskilt med tanke på startplatser. Genom allemansrätten har varje enskild pilot en rätt att använda naturställen, men samtidigt ansvaret att ”inte störa eller förstöra”, som Naturvårdsverket sammanfattar innebörden av allemansrätten.

Ingen lag

Vad som är tillåtet enligt allemansrätten är baserat på gamla etiska regler. Grundlagen ger visst stöd till allemansrätten, men någon riktig lag är den inte. Motoriserad verksamhet (paramotorflygning) ingår inte i allemansrätten. Kortfattat kan man säga att allemansrätten är allt som är kvar efter att man genom lagstiftning har skyddat andras intressen: hemfriden, områdesskydd (exempelvis nationalparker) och markägarens ekonomiska intressen. Vad som är ekonomiskt värdefullt för markägaren kan emellertid vara svårt att definiera. Allemansrätten finns i ungefär samma utsträckning i Finland och Norge.

Hemfrid är ett grundläggande begrepp inom allemansrätten. Hemfrid innebär att man inte får störa människor eller djur. För flygning får det betydelse exempelvis på hangställen nära bebyggelse där piloterna flyger nära tomter och kanske över dom. Hemfridens gränser är inte fastställda i meter, men enligt allemansrättens principer ska man använda förnuftet, visa hänsyn och ”hålla sig borta från annans gård”.

I Sverige har skärm- och hängflygklubbar/skolor ofta röjt sina bergstartplatser i begränsad omfattning. Markägarens tillstånd krävs alltid vid ingrepp, exempelvis röjning eller om man vill lägga en matta på starten. Utan tillstånd ska man lämna motorsågen hemma. En annan princip som berör oss i allemansrätten är att marken inte får komma till skada. För att nå starten kan man köra på allmänna vägar, men på enskilda vägar där markägaren inte får bidrag för vägens underhåll kan han/hon förbjuda motortrafik.

Kommersiell verksamhet och allemansrätt

En del markägare har svårt att acceptera att deras mark med hänvisning till allemansrätten används av friluftslivs företag eller researrangörer i kommersiellt syfte. I det så kallade Forsränningsfallet från 1996 beslöt Högsta Domstolen att det inte är den kommersiella verksamheten i sig som avgör om företag får använda marken, utan effekterna av det kommersiella nyttjandet. Då fick ett forsränningsföretag inställa sin verksamhet i Norrströmmen då den orsakade olägenheter för markägare samt växt- och djurliv. Innebörden av Högsta Domstolens beslut är alltså att mycket livlig verksamhet, som ofta uppmuntras om verksamheten bedrivs kommersiellt, kan leda till att verksamheten blir begränsad eller förbjuden. Verksamhet i naturen kan också begränsas om de sammanlagda effekterna av enskilda människor blir för stora. Även ideell verksamhet kan alltså begränsas.

Organisationer och företag har inte någon kollektiv allemansrätt, och kan inte åberopa den som stöd för verksamhet på annans mark. Allemansrätten är knuten till den enskilde individen. Kommersiella företag är därför alltid skyldiga att berätta för sina kunder vad allemansrätten innebär. I värsta fall kan deltagare och/eller arrangörer bli ersättningskyldiga.

Rör inte min allemansrätt

Allemansrätten har en så stark ställning i det svenska samhället att jag inte tror att den kommer att försvinna. Tillgång till områden kan ändå begränsas. Genom att visa markägare och miljön respekt kan vi hjälpas åt att säkra tillgången till mängder av startplatser och flygställen även i framtiden.

Kommuner och länsstyrelsen har också ett ansvar att väga in allmänna intressen när de fattar beslut om miljöskydd. Detta kan man tänka sig även inkluderar möjligheter till friluftsliv och sport, såsom skärm- och hängflyg. Vissa forskare har föreslagit ett licenssystem eller dagliga avgifter för naturbesökare. Dels för att minska risken för överutnyttjande av naturen, dels för att finansiera åtgärder för att hålla i ordning, exempelvis med soptunor och toaletter. Systemet används bland annat på vissa ställen i USA. Jag tycker att det känns överdrivet. Med information kan de problem som uppstår lösas. För mig är allemansrätten något jag är villig att klättra upp på barrikaderna för att försvara.

Mer information om allemansrätten finner du bland annat på Naturvårdsverkets webbplats www.naturvardsverket.se/allemansratten



Foto:Lena Alfredsson

Putte Pettersson

Hur är det möjligt?

En urkraft har helt plötsligt passerat förbi och lämnat en stor tystnad och saknad bakom sig. Fortfarande går vi och väntar på att du skall dyka upp igen som om ingenting hade hänt. Du var ju liv och kraft. Hade man en gång träffat dig glömde man det inte i första taget. För du var som själva navet i händelsernas centrum; därifrån det hände och därifrån det sprutade energi. Din entusiasm kunde man inte undgå att smittas av.

Du fattas i vår lilla skärmflygvärld.

Vi kommer aldrig att acceptera eller godta att den här typen av olyckor sker. Nu är det upp till oss att låta det som hänt få mening genom att förhindra att det händer igen.

Din kärlek och passion för flygningen och livet lever vidare i våra minnen.

Redaktionen Hypoxia/Skärmtrycket



GIN

B



POSTTIDNING
Returadres
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
SE-722 FALKÖPING

Go your own way.

Zoom är designad för Cross Country.

I mer än ett år har utvecklingen pågått med Gin och hans fabrikspiloter för att åstadkomma en ny högpresterande skärm i DHV-2 klassen. Under hundratals timmar och kilometer har skärmen testats, på flera berömda XC-område tex. Mongoliet, Schweiz, Frankrike, Österrike, samt en del andra ställen väl kända för sina svåra förhållande som: Japan, Korea och Portugal.

Prestanda, stabilitet och enkelhet.

Utmaningen för Gin har varit att utveckla en ny högpresterande skärm med möjligheter att äta kilometer snabbt, säkert och enkelt. I vilket XC-flyg som helst, möts du ofta av svåra förhållande, svaga eller starka: piloten måste känna sej komfortabel. Gin har fokuserat på komfort under många år i sin utveckling av skärmar. "För att prestera bra i sin flygning måste piloten kunna anförtra sig och känna komfort under sin skärm. Utan dessa egenskaper kan piloten inte använda prestandan", säger Gin efter 15 års utveckling av skärmar. Zoom är en "racy looking wing". En termikslaktare !
Klassad: DHV-2. Finns i 4 storlekar.
Introduktionspris: 25.900:- Gäller tom. 1/5 (Normalpris: 26.900:-)

zoom x country



Photos: Jerome Maupoint

Sky Adventures Sweden
::: +46 (0) 411 52 74 78
::: info@skyadventures.se
::: www.skyadventures.se