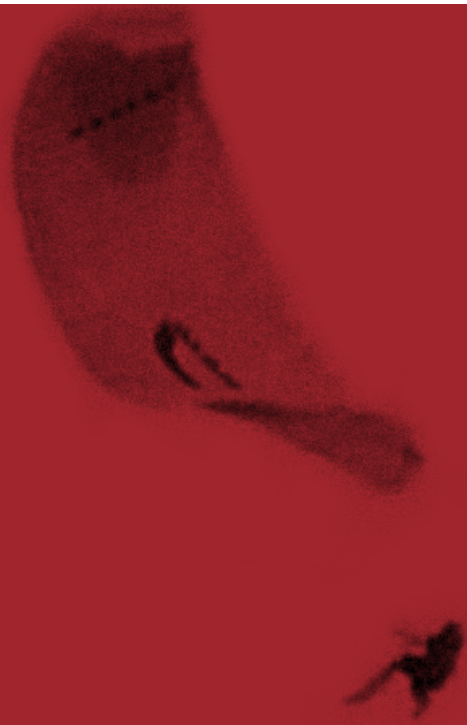




HYPOXIA
SKÄRMTRYCKET #2:2004



Skribenter i detta nummer:

Mikael Wadlund, Åsa Karyd, Peter Loeskow, Riikka Vilkkuna, HP Fallesen, Lars Redhammar, Marcus Lindqvist, Lars Josefsson, Joakim Hindemith, Henrik Medynski, Göran Aronsson, Nina Sölverud, Olle Andersson, Roland Hugoson, Ola Gustafson, 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:

Färgbilden: Micke Jarås
Svartvita: Pål Rognyö



Så var det maj månad igen. Våren är i allra högsta grad här och det får mig att tänka på köttbullmackorna på macken i Simtuna på väg till Salafältet och jakten på vårens första termik. Sedan de påföljande självporträtten på smaragdgröna landningsfält och det eviga SMS:andet som föranledde att någon till slut hämtade upp om du inte redan fått lift av någon okänd. Jag tänkte att det här vore påpassligt att betrakta några viktiga aspekter inom just området landningar genom att dela med mig av några erfarenheter från mina 456 sådana (varav de allra flesta har gått bra!). Man brukar säga att man lär sig av sina misstag. I vissa fall är jag benägen att hålla med, men ibland undrar man om det egentligen är särskilt klokt.

Glasslandningen. Bourg St Maurice, Frankrike. Jag lärde mig att det är viktigt är att alltid känna till en väg ut från berget och inte bli fast på dåliga ställen, trots att man är nybörjare. Jag glömmer aldrig minen på mannen med glassen i munnen den julidag då jag dånade ner mitt emot honom på en 3x3 meter stor gräsplätt omgärdad av röda stängsel, efter att ha rundat en flaggstång med en halvmeters marginal. I lärotorn. Bakom hotellet Arc 1 800, eftersom jag bedömde att jag inte hade tillräcklig höjd för att ta mig ut från berget (Hotellet ligger 1 800 meter över havet!).

Sandlandningen. Rudbergs knude, Lökken. Jag lärde mig regeln "flyg alltid ut från berget, aldrig emot". Här flög jag som nyligen utflugen pilot rätt in i sandhanget. Lyckligtvis gick det bra, men det var nog bara nybörjartur och sanden var mjuk. Om hanget varit gjort av sten hade det varit som att flyga in en vägg.

K-pistlandningen. Bourg St Maurice, Frankrike. I samma stund som jag lyckades undkomma att backa in i ett fotbollsmål i den hårda dalvinden blev jag omgärdad av fyra franska män med vapen och beskylld för att vara spion. Belyser hur viktigt det är att inte flyga under den tid på dagen då man vet att dalvinden är som starkast om man har tänkt att landa, samt att alltid ha passat med sig när man flyger utomlands.

Ola-landningen., det vill säga fenomenet att alltid landa i medvind när Ola står och tittar på. Understryker hur viktigt det är att i god tid planera inflygningen och ha tankarna på denna och inte någon man eventuellt vill stila för.

Trädlandningen. Gesundaberget. Jag missade att sjöbrisfronten kom in och lade skärmen över två träd efter en smärre berg och dalbana á la Gröna Lund. Sjöbriserna kommer ofta in på eftermiddagen och jag glömde att titta på vattnets mörkare färg som hade varit en bra indikator. Exemplet belyser att man alltid ska leta efter tecken på förändrade väderförhållanden och att en fällbar såg i selen kan vara en bra sak.

Fotbollslandningen. Bassano, Italien. Återigen lyckades jag pricka in en inhägnad landning. Denna gång en fotbollsplan inhägnad av ett tre meter högt stängsel. Här blev jag påmind om vikten av att utse landningsplats med omsorg, så att man under distansflyget alltid har en bra plats att landa på om man måste, även vid tävling.

Telefonledningslandningen. Algodonales, Spanien. Belyser hur viktigt det är att i möjligaste mån betrakta vad det finns för objekt på landningsfältet och att inte lita på vinkande kompisar som redan har landat. Alltså de som man tror har valt samma final och hälsar dig välkommen, men som senare visade sig ha landat efter nämnda objekt och inte alls ville hälsa dig välkommen, utan bara signalera att det står en telefonled-

ning mitt på finalen. Landningen slutade med att jag var tvungen att göra en brant 90-graders sväng nära marken och det gick fort. Tänk på att vissa länder är speciellt ledningstäta.

Pool-landningen. Governador Valadares, Brasilien. Exemplifierar en trevlig landning (då jag faktiskt inte landade i, utan bredvid, poolen) och poängterar helt enkelt hur trevligt det kan vara att ha ett smidigt färdmedel för att kunna ta sig till ett badområde en het dag.

Trevlig var också mållandningen i Trosa under Mälarcupen, 2002 då jag tog mig i mål för första gången efter en fantastisk upplevelse på 50 kilometer. Belyser hur viktigt det är med framgång ibland.

Det finns även andra piloters landningar som jag inte har glömt, till exempel mygg-landningen, från vilken vi hämtade Janne Järnesjö då han hade flugit fem mil rätt in i Tämrnsjö. Belyser hur viktigt det är inte glömma myggmedel och att den man hämtar tar sig in i bilen väldigt fort (annars finns risk för alldeles för många medpassagerare). Jag glömmer inte heller Tomas Gustafsson, som klev ur en ambulans på vinschfältet i Vängsö, helt oskadd!

Till sist några ord om det som följer på landningen, upphämtningen. Här är mina erfarenheter mest goda, och det är ofta den största upplevelsen av distansflyget. Vissa transporter glömmer jag aldrig. Till exempel när jag fick lift av en liten motorbåt på ån tillbaka till vinschfältet i Vängsö. Eller med apostlahästarna i fyra timmar efter att ha landat på ett fält, 700 m upp på berget. Eller när jag åter igen landade uppe på en ås (1 000 meter upp) under Montegrappa Open i Bassano och det tog en timme att extrahera ut skärmen ur en risbuske, samt ytterligare tre för att lifta ner från berget när jag enkelt borde ha kunnat flyga ner.

Ibland gör man vad som helst för att undkomma en hämtning. Som exempelvis vegetarianen Katarina Åkerman som landade vid ett slakthus i El Barco, Spanien. Då slaktarna kom ut i blodiga förkläden och försökte tvinga henne in i bilen, under kornas råmande. Även jag borde ha försökt att fly när jag mötte den 70-80 åriga tandlöse baskiska gumman och hennes gubbe i Castejon de Sos, Pyrenéerna. Men innan jag visste ordet av, var jag kidnappad i deras gamla bil, och fick snällt hänga med i deras vansinnesfärd på fel sida av vägen. Tack och lov tutade de före varje kurva för att varna mötande bilar. Man säger att det är farligare att åka bil än att flyga. Och ibland känns det så.

Säg mig, vad är ditt roligaste skärmflygminne? Har du kanske varit med om den galnaste upphämtningen? Skriv gärna till Hypoxia och berätta. Om du har tid över, nu när säsongen är i full gång och det spritter i flygmusklerna.

Till sist några ord om detta nummer. Det här med nybörjarnumret börjar bli en segdragen historia, för inte heller denna gång har vi lyckats få fram ett. Vi har det fortfarande i tankarna och hoppas att det blir till efter sommaren. I det här numret får du hålla till godo med några läsvärda erfarenheter från ett par relativt färska piloter.

-Så länge det är ont om idéer lär de aldrig ta slut!

Sitat från Bob hund



Foto: Peter Loeskow

Vindindikator

En kul vindhastighetsindikator kan utgöras av en uppochnervänd PET-flaska (helst pantfri förstås :-)) på en lång pinne med lämplig spets. I flaskans sida görs snitt för att åstadkomma skovlar, vilka sedan viks ut ur "cylindern". "Kopian" på bilden har fyra skovlar, vilket gjorde det lätt att åstadkomma en liten grop på insidan, som ett slags lager för spikspetsen. "Originalen", som jag såg på Kreta, hade nog däremot åtta skovlar.

Peter Loeskow

Nytt Svenskt rekord i hängflyg i rakbana.

Lördagen den 8 maj 2004 flög Peter Dahlbom från Köping till Höljessjön vid norska gränsen en sträcka på 255 km.



SHF:s nya hängflygbroschyr

SHF har tagit fram en ny fräsch broschyr med många vackra bilder. Den ger generell information om sporten och innehåller nya hängflygbilder som bland annat visar hur flygbogsering går till. Broschyren kommer väl till pass när man skall marknadsföra sporten. Ni beställer den från flygsportförbundet.

Projekt Fjällgås

Många har säkert sett filmen "C'mon Geese", där amerikanen Bill Lishman flög ett ultralätt flygplan och var följd av flera kanadagäss vid vingtippen. Metoden att använda ultralätta flygplan i projekt som syftar till att lära fåglar nya flyttningsrutter



Dragonfly på testflyg 2002. Observera fågeln som flyger upp-och-ner!
Foto: Hansjörg Jung

har sedan dessa använts också i andra länder. Idag finns det en grupp tyska biologer och piloter som skulle vilja bidra till naturskydd genom att hjälpa de utrotningshotade fjällgässen. Projektet "Aktion Zwerggans" har som mål att med hjälp av Dragonfly-ultralätt lära fjällgässen en ny flyttningsrut från norra Sverige till trygga övervintringsområden i Tyskland. Naturligt flyttar fåglarna till Kazakstan, men är under flytningen hotade av jakt. Mycket beror på Svenska Naturvårdsverket eftersom ett sådant här projekt kräver ett antal tillstånd, men om allt går bra kommer gruppen att genomföra ett testflyg 2004, och de första fåglarna flyttar 2005.

Riikka Viikuna



Loeskow, Foto: Okänd

Äntligen en förbättrad CEHÅ

"Cehå" står för camerahållare, analogt till "behå" för bysthållare, en analogi som inte är så långsökt. Med en cehå är kameran alltid lättåtkomlig, samtidigt som den är ur vägen på ett säkert sätt. När jag gjorde videoclips med min tidigare cehå och kamera fick jag ofta luta mig framåt i selen. För min nya, mindre Sony V1 har jag gjort en förbättrad version utan resårspänne. Kameran skruvas som tidigare med en UNC-gängad bult på en polycarbonatskiva och låses med en vingmutter. Skivan är efter lokal värming bockad i en sådan vinkel, att kameran "tittar" lite neråt, för att undvika att en massa himmel videofilmas. Tack vare "cehån" kan jag filma även nära terrängen eller medan jag kurvar i termik. Tack vare resårbanden går det även utmärkt att höja kameran med en hand från bröstet mot huvudet och sikta vart som helst för att göra stillbilder eller videoclips.

Peter Loeskow



Nina, Foto: Okänd

Tjejecka i Åre

Du som är flygande tjej, du har väl bokat in sommarens happening? Om inte så är det hög tid nu! Åre Skärm och Drakflygklubb arrangerar en tjejecka för skärmflygare under Äventyrsfestivalen i Åre 28 juni - 4 juli. Ett tillfälle för oss tjejer att flyga, umgås och utbyta erfarenheter.

Under veckan planerar vi att flyga så fort det är flygbart med egna instruktörer och transporter upp på berget, balansera och backglida, packa nödskärmar, lyssna på föreläsningar av duktiga piloter, flyga tandem för att utveckla flygningen, äta goda middagar och bara ha kul tillsammans. Det är nog ingen som får långtråkigt, äventyrsfestivalen erbjuder massor av aktiviteter när det inte är flygbart. Kolla in www.aventyrsfestival.se för mer info. När denna tidning kommer i tryck så har anmälningsstiden egentligen gått ut men i skrivande stund finns ett par platser kvar. Hör av dig för mer information till Nina på 070-673 97 61 eller e-posta till tjejeckan@hotmail.com.

Nina Sölverud

Flyga paramotor – kan det bli bättre?

Jag började flyga skärm 1993 och har upplevt många fina flyg som friflygare. Det har dock blivit alldeles för många timmar på avlägsna startplatser i väntan på rätt förhållanden, med alldeles för få flyg som resultat. Mitt tålamod började tryta 1999 och det var då jag skaffade mitt första motoraggregat för att kunna flyga på hemmaplan och på mina egna villkor. Vilken känsla det var att kunna starta själv från marken och på ett mjukt och behagligt sätt stiga genom luften! Det som tidigare krävt full koncentration och mycket kämpande i knepiga termikblåsor var nu ersatt med ett gasreglage som gjorde det lekande enkelt att få till ett bra flyg. Vilka underbara naturupplevelser jag fått med motorns hjälp och aldrig har jag känt mig så trygg i luften!

Vissa dagar vill jag bara susa fram över trädkropparna och andra dagar är det hög höjd som gäller för att kunna glida ut höjden med avstängd motor tills den behövs på nytt. För att inte tala om hur enkelt det är att planera flygningen! Jag går ut till bilen, lastar motoraggregatet på dragkroken och resten i bagaget, 20 minuter senare är jag på fältet och efter ytterligare 15 minuters förberedelser är jag i luften! Enklare kan det inte bli!

Hur skönt är det inte att åka ut en ljummen sommarkväll och veta att man en stund senare kan glida fram över landskapet fri som en fågel! Jag blir lycklig av vara högt i det blå, att skåda naturen ur fågelperspektiv och kunna stanna där så länge jag önskar. Jag menar att paramotor ger så mycket mer än friflygning eftersom jag kan välja fler startplatser, flygtider då man inte behöver termik, flyga out-and-return och dessutom rå sig själv helt och hållet. Självfallet måste man följa restriktioner avseende lufrummet och inte störa vare sig folk eller djurliv, men med gott omdöme och sunt förnuft fungerar allt utan störningar. Jag har tillgång till "eget flygfält" där markägare och grannar glatt vinkar till mig när jag flyger och jag har inte mött någon



Magnus Angvik över Värmdö, Stockholms Skärgård.
Foto: Max Marcus.

som klagat på mitt flygande. Jag har tillgång till ytterligare två startfält och vi är några kamrater som ofta gästar varandra och som ibland flyger bana mellan dessa. Min räckvidd är över två timmar i luften med motordrift och det räcker långt. Det är bra att vi kanske får en ny BCL som inkluderar paramotorflygning så vi på allvar kan utveckla sporten i alla sammanhang. Jag är medlem i CIRRUS nybildade motorgrupp som redan haft sin första motorträff och som planerar en mängd aktiviteter framöver. Vill du också bli paramotorpilot eller redan flyger motor så är du välkommen till oss! Vi delar gärna med oss av våra upplevelser och kanske kan ge dig några goda råd på vägen. CIRRUS motorgrupp finns på www.cirrus.nu

Göran Aronsson


ANNECY

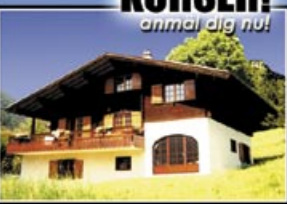
CHALET CHAVENETTE

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

KURSER!
anmäl dig nu!

XC-Kurser med ERIK REHNFELDT
Med sina många distansflyg i Anncyområdet och sin lävlingserfarenhet guidar Erik er till nya framleg och fantastiska flyg. Kontakta oss för mer information.





ACRO/SIV-Kurser med Greg Blondeau
Greg är en av de första som började ägna sig åt Acro flygning. Han är medlem i Franska landslagel och nu en av de bästa SIV/Acro instruktörerna.

www.anancy.nu

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



Hans Lindau högt upp. Foto: Henrik Friberg



Peter står på näsan. Foto: Lars Agnas.

Min skärm ligger utbredd och väntar som en blåvit pulserande ostbåge på en bädd av rykande florsocker.

En skildring av en Sälenresa ur en nybörjares synvinkel.

sid:6 Text: Henrik Medynski

I början av året ordnade Club Parapente Syd en resa till Sälen som jag ivrigt hakade på. Veckorna innan präglades av förväntan, en massa e-postande och en del strumpinköp. Det skulle bli en helt ny upplevelse för mig, jag hade bara flugit på Hammars backar utanför Ystad innan. Så mycket flygtid hade jag heller inte. En timme angav jag som flygtid vid senaste licensförnyelsen, och då hade jag rundat av uppåt. Hopp som förbyts till förtvivlan. Fulla av förväntan går vi upp alldeles för tidigt och börjar skrota, jämföra underställ och diskutera klädval. Morgonen gnistrar i ett ljus av guld och snökristaller och denna smogbelupna Malmöpåg kan inte annat än känna lite andakt inför naturens storslagenhet. Vi går ut och känner på kylan och pratar flygning. Så beger vi oss till Hundfjället i ett antal bilar för en inspektion av landningen. Den är till och med märkt med en officiell skylt.

Landningen är ett röjt område inte långt ifrån liften och dess omnejd domineras av träd och längre bort, kraftledning. Huäh. Instruktören Lars Agnas går igenom landningsrutinerna för oss som saknar bergsbehörighet och många är lite nervösa inför denna påtvingade pricklandningsövning.

"- Men hur vet man när..."

"- Så om vinden kommer ifrån liften så..."

"- Jamen träden då..."

Plötsligt verkar de kala öppna kullarna i Käseberga långt borta. Vi löser liftkort och tar vår egen kö in till liften. Skidturisterna verkar inte orka mucka med ett tiotal typer i samlad trupp med för stora ryggsäckar.

Det är en underbart vacker dag med strålände sol och klar himmel. På starten samlas direkt skidåkare kring våra färgglada trasor. Vinden är byig och uppblandad med någon skum fjälltermik. Tydligen. Jag, i egenskap av elevlicensare, tycker det ser helt okej ut och dör lite inombords när Agnas rynkar på näsan och förkunnar att "eleverna får vänta". Med spridda knorranden av missnöje och avundsjuka blickar ser jag och några andra på medan de mer erfarna startar. Min skärm ligger utbredd och väntar som en blåvit pulserande ostbåge på en bädd av rykande florsocker. Jag inser att jag redan är hungrig och börjar knapra på en snickers. Den är djupfryst och förvärrar bara ökentorkan i min mun som är resultatet av upphetsningen och fjällkylan. Det blåser tydligen för mycket och vi elevlicensare blir tvångskommenderade att öva balansering en bit bort. Piss. Vad snackar han om? Jag har redan min elevlicens! Han har ingen rätt att komma här och...nåväl. Jag fogar mig. Med skärmen över axeln lunkar jag bort från starten.

Det blir fort varmt under bomull, fleece, fleece och skaljacka om man anstränger sig fysiskt. Lägg till långa handskar, vindtäta ärmuddar och integralhjälm så får man en inkaplad svettmaskin som snart pyser het ånga i fogarna. Och som lök på laxen råder rejäl skare, så när man tassar omkring för att hålla skärmen uppe sjunker fötterna ner trettio centimeter i snön. Varje steg blir en klumpigt ineffektiv förflyttning, men å andra sidan, en ytterst effektiv påfyllning av Sälensnö i kängorna. Oh happy day...

Jag blir modfälld. Är denna kalla ilning av svett i korsryggen den karamell jag sugit på de senaste månaderna? Om denna soliga dag inte ens duger att flyga i kanske det inte blir bättre senare? Och sen kommer dödsdomen - flygningen är inställd. Vi får trampa upp den orörda snön i liftens "nedåt"-fil. Nåja, lite skidåkning kan ingen ta ifrån mig, så jag plockar upp mina K2-skidor ur malpåsen och drar några repor med Anders från Halmstad. Jag känner mig som en övervintrad dinosaurie när jag ser hur de andras skidor ser ut nuförtiden. Inte blir det bättre när jag ser hur Anders tråcklar sig ner för halfpipen. I lånade pjäxor och skidor. Men jag har kul och åkningen går bra. Sen går vi alla ut och äter. Hjortinnanlårfile.

Äntligen flygning. Vid de sex medhavda ostarnas frukostbord delas samtalet upp mellan en del om mitt snarkande, en del om de andras sömnsvårigheter på grund av den första delen och åtta delar väder. Nu får vädret inte vara dåligt! Men en titt ut genom rutorna avslöjar dimma och lite snöfall. Jag packar ner mina skidglasögon och förbereder mig på flygning i snöstorm.

När vi kommer till backen ser det inte bra ut. Sikten är dålig ur flygsynpunkt. Men jag är behårt inställd på att flyga och tar liften upp, beredd på en hel förmiddags parawaiting om det så krävs. Idag måste jag få några flyg om jag ska hinna med de

tio som krävs för en bergsbehörighet. Ja, jag vet - det är en farlig inställning. Är det inte bra väder flyger man inte, punkt slut. Men ack ädle skapare, när jag kommer upp till starten börjar det redan klarna och Lars den Instruktörsallsmäktige vänder sitt anlete mot vinden och han ser att det är gott!

"Dä ä bar ä flyg! De blir int' bättre än så här!"

YES! Med en oöverträffad iver packar jag upp skärmen och gör mig startklar medan jag trängs med de andra på starten. Några startar innan mig och det ser helt wunderbar ut. Plötsligt infinner sig startnervositeten. Shit, om man bortser från förra veckan då jag balanserade i skolbacken på Hammar har jag inte flugit sedan...i somras. Åh, det är lugnt, det är lugnt, det är en Bolero, en DHV1, den flyger praktiskt taget sig själv, den...

Plötsligt frågar Lars: "Ä du klar äller?"

När jag säger "ja!" låter min röst nästan som den finniga tonåringen i drive-thru-luckan på Krusty Burger i Simpsons. Men när Lars ger mig några sista tips och förklarar att förhållandena är jättebra känns allt okej. Skärmen åker upp i en finbakåtstart och jag springer och springer, och när jag lättar hör jag hur Lars röst tonar bort bakom mig: "SPRING! SPRING!" Och så fort jag känner hur skärmen bär mig infinner sig parakänslan. Innan jag sätter mig till rätta kollar jag efter inslag och tvinnade linor - ser bra ut. Jag lirkar mig in i selen och sitter skönast i världen. Det enda som hörs är ett lågt vinande från linorna och vinden svalkar gott efter allt kånkande och upp-packande. Långt under mig vinkar några skidåkare som stannat i backen för att titta och jag saxar tillbaka med benen.

Men det är inte länge jag hinner njuta. Landningen ska planeras och jag måste →



Christer Gullberg. Foto: Henrik Medinski.

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

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

FIREBIRD

TOMORROWS GENERATION TODAY

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

Sky Teknik

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

→ vara uppmärksam på mitt sjunk. Jag har aldrig behövt planera mina landningar förut, inte så här i alla fall. Vi har bestämt att landningen ska ske mot liften och jag beger mig mot baslinjen. Jädrar vad det var många höga och fula träd här då! Hur svårt kan det vara att ordna ett kalhygge här egentligen? Jag menar, vi skärmflygare kräver ju en viss... hoppсан, där har vi telefonledningarna ja. Och här kommer KRAFTLEDNINGEN, så mysigt. Då är det dags för en helomvändning. Jag menar såklart en 180, jag kan sånt här. Oj oj då-vad jag sjunker under svängen och allt medan KRAFTLEDNINGEN är under mig. Nu har jag finalen snart till vänster så en 90-graders sväng nu borde räcka fint för att jag ska komma ner snyggt. Nehej, det var värst vad långt man kommer i den här svaga vinden, jag kommer att landa långt. Lite fler svängar krävs för att tappa höjd. Nu så. Det här får fanimej räcka. Nu är jag officiellt på final. Och där passerar jag vimpeln (perfekt landning), där passerar jag några skärmvikande piloter som iakttar mig med dömande blickar, i min tolkning i alla fall, (godkänd landning) och slutligen tar jag mark i nja-området. HA! Lugnt och fint i alla fall, fortfarande gott om plats, inga träd. Ah...

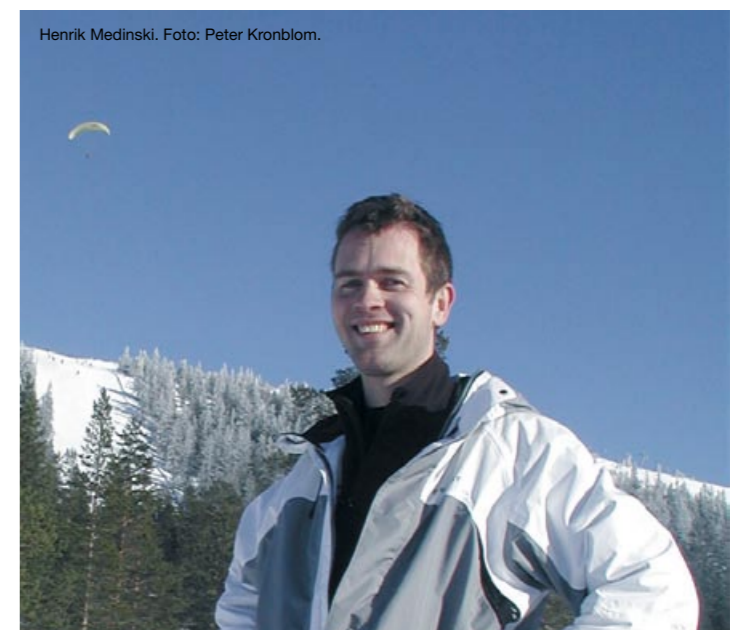
Med skärmsäcken på ryggen lufsar jag mot liften och möter skidåkarnas ganska ogenerade störrande. Många ställer frågor och jag känner mig lite smått viktig när jag besvarar. Jag viftar lite med radion för effektens skull. "Jo, vi har en nödskärm också. Nej, jag har aldrig använt den." Jag vet inte ens om det ÄR en nödskärm i det där paketet. Kanske är det någons smutstvätt, jag ska packa om den nästa vecka för första gången! Efter att ha klämt in oss i två av liftstolens fyra sitsar åker jag och skärmen uppför berget och gör om det hela på nytt. Nio flyg hinner jag med innan solen försvinner på andra sidan berget och då är jag HELT slut. Men nöjd. Att flyga mer är oklokt med tanke på ansträngningen. En del landningar blir lite korta, en del lite långa och några gånger lyckas jag sparka till vimpeln, varpå jag flinande vänder mig till de andra: "Såg ni? Såg ni?" Under dagens lopp lär jag mig massor i form av

småtips från de erfarna flygarna och detta fortsätter under kvällens middag då jag i lugn och ro ställer alla dumma frågor som jag definitivt inte tänker ge exempel på här. Min sista flygdag präglas av ett lite lugnare tempo, dels på grund av min trötta kropp, och dels på grund av den svaga vinden. Det känns lite mindre pressat för nu har jag nästan alla de bergsflug jag behöver. Plastremsan som är fäst i ett litet träd vid starten hänger rakt ner. Nollvind praktiskt taget, så det är framåtstart som gäller. En del elever knorrar lite om det springande som framåtstart innebär och väljer att vänta. Jag får hjälp med att hålla upp skärmens framkant vid starten och trots det misslyckas jag en gång innan jag har Hundfjället långt under mig. Vid landningen känns det som om jag har ännu mera framåtfart, men nu har jag lärt mig vad som gäller och marginalerna är stora när jag tar mark. Väl uppe på starten igen låter jag några flygare gå före och ser på den variation som de olika starterna har. En pilot tar sats och springer för allt vad skärmyget håller. Det ser bra ut, men så halkar han och står rejält på näsan. Ingen skada förutom den på egot och genom öppningen på integralhjälmens avslöjas ett stort flin. En mer erfaren pilot ska starta och avböjer bestämt all hjälp med att hålla upp skärmens framkant och det förstår jag, för hans skärm går spikrakt upp, även om vindens frånvaro gör att det tar längre tid. Full koll. Sablar, hur bär de sig åt? Practice makes perfect, antar jag.

En pilot från en annan klubb väljer att starta lite nedanför vår startplats, kanske för att inte tränga sig på, men när skärmen kommer upp ser jag att den redan bankar oroväckande åt vänster. Han springer på, och lutningen består. Jag skriker "HÖGER!" och han försöker parera men det drar ändå åt vänster. Han kommer över träden till vänster om pisten på låg höjd med alltför kraftig lutning åt vänster. Jag iakttar honom skräckslagen med mina tänder sammanpressade och läpparna groteskt särade i ett makabert Colgate-leende och håller andan. Hans vänstra ytterlinor fastnar i en elak och jättedum grantopp och hela ekipaget blir snott om den och han fastnar och

blir hängande. Jag hör hur någon står och svär mig i örat medan jag smått paniskt springer för att kalla på pappa, jag menar instruktören. Svärandet i mitt öra upphör när jag hittar Lars, det var visst jag själv som svor. Jag pekar och gestikulerar och babblar: "Han...från den andra klubben...kraschat...träd!" Lars pilar iväg på sina skidor. När jag når fram till granen med det dyra omslagsappret och en rosett av kevlarinor ser jag piloten stå och posera för instruktören som tar bilder. Allt har gått bra. Pust. Jag bestämmer mig för att stanna och hjälpa till medan Lars måste återvända till starten. Som tur är har jag tidigare sett en aluminiumstege ligga och drälla vid liften och den kommer väl till pass. Många i klubben har knivar men ingen har dem med sig i backen. Någon har till och med tänkt på att införskaffa sekator inför resan men avstått i sista stund. Synd. Både pilot och skärm är oskadda även om cellerna fått ett rejält fibertillskott i form av bark, barr och kvistar. Piloten flyger faktiskt ner en stund senare och till råga på allt åker han Vasaloppet dagen efter. Efter senare e-postkorrespondens får jag veta att det inte gick så bra, undrar varför... CPS:arna flyger ännu en dag tills solen går ner och jag flyger totalt tretton 13 flyg. Någon landade visst på 29 eller nåt.

Resan var en jätteklug flygupplevelse på ett vackert ställe. Det var en social fullträff då jag lärde känna mina klubbkamrater. Det var ett pedagogiskt maxima där jag, i egenskap av grönögling, lärde mig massor under min egen flygning och massor genom att prata med de andra. Ett stort tack till klubben som gjorde det möjligt, till instruktören Lars, och till mina klubbkamrater.



Henrik Medinski. Foto: Peter Kronblom.

Med benen hängande ut ur den öppnade selen tittade jag på den tänkta sättningspunkten. Jag hade precis svängt in på medvindsbenet i landningsvarvet. Jag var nöjd med att kunna konstatera att jag denna 1:a maj skulle spöa kompisens årsbästa i distans. Dagen innan hade han flugit iväg en mil från bogserfältet till den närbelägna staden Sala. Nu hade jag precis, kurvandes i svag vind, drivit förbi staden efter att länge ha stängt huvudet mot en envis inversion på åtta hundra meters höjd.

Plötsligt kvittrade varion yrvaket till trots min vanliga höga fart i landningsvarvet. Kvittrandet höll i sig. Jag hade ett skogsbryn på höger sida och ett stort fält på vänster. Jag uppskattade att jag, trots en höjd på cirka 50 meter, kunde kosta på mig en flack och energisnål, smekande testsväng för att se om det steg mer än det sjönk. Det steg svagt hela varvet. Och det berodde inte på att jag matat av överskottsfarten. En svag kittlande insikt vaknade till liv. Det här verkade vara en säker vinstlott. Det steg hela varvet och stighastigheten började öka. Jag drog in benen och stängde förnöjt selens blixtlås.

Den längsta dagen

sid:10 Text: Roland Hugosson



Höjdmätaren talade sitt tydliga språk. Jag hade i termikblåsans trygga, varma omfamning brakat igenom inversionen med råge. På 1 500 meter toppade jag ut i blåtermiken och tog sikte norrut. Jag kunde glädjestrålande konstatera att jag skulle komma betydligt längre än en mil idag. Efter allt gnetande på lågan kunde jag äntligen tigha upp korsbommen och glida iväg. Luften låg död som en surströmming. Den rörde sig inte i någon ledd, och det kändes som att åka linbana när jag sökte mig vidare. Denna stiltje i luftlivet verkade inte lovande – marken kom åter närmare. Det blev visst bara ett hål i inversionen idag, tänkte jag med blandade känslor; men jag bör nog ta en sväng ut över motorcrossbanans sandöken för att se om den är sommarvarm eller vinterblöt. Jag kan ju landa där ifall det inte blir något. Det här var bara den första av många riktiga beslut som mellan lugna glidturer åter gav mig höjd att arbeta vidare på. Där låg så plötsligt Dalälvens långa blåa orm och ringlade sig under mig. Någon höll på att elda upp en kvarglömd majbrasa på andra sidan, röken steg upp mot skyn. Ingen rök utan eld och ingen eld utan värme tänkte jag. Ännu en förhoppning om att komma vidare på min våreskapad. Doften av brända vinterblöta löv mötte mig samtidigt som jag insåg att mina beräkningar hade

stämt. Varion och jag sjöng en lycksalighetens duett. Städer och samhällen passerade under mig. Skuggorna började bli långa därnere bland de jordbundna vårflanörerna. Men själv toppade jag ut på ständigt högre höjder, och en del platta moln började bildas runt mig. Jag hade aldrig flugit åt det här hållet förut och jag var vilse. Sporrad av mina framgångar och senaste höjdvinst började jag spana efter Siljan i fjärran samtidigt som jag försökte lista ut hur långt norrut jag kommit.

Ingenting verkade vara omöjligt denna dag då bara stigområden, och däremellan stilla, silkeslent lugn, verkade råda. Långa stunder kunde jag med båda armarna hängande rakt ned glida vidare in i kvällsljusets magiska oändlighet.

Men solen följer sin bana över himlen och till slut går den ned och tar med sig sina termikbarn. Efter en 13-milatur satt jag på verandan hos några nyfunna vänner och åt nygrillad korv. På fältet bakom syrenhäckens nyutspruckna grönska glödde hängglidarens färger likt en överdimensionerad blåsippa. Grillglöden värmde mig lite utifrån, men en luddig lycka värmde mig mer inifrån. Och den har fortsatt att värma mig genom alla vinternätter sedan dess.

okunskapen om Frontinslag

sid:11 Text: Karl Slezak / DHV- Sicherheitsvorstand
översatt av Peter Loeskow / Foto: Pål Rognøy.

I skärmflygläroböckerna behandlas frontinslaget (frontstall), dess orsaker och de rätta pilotreaktionerna ganska styvmoderligt. Om och om igen rapporteras olyckor, vars orsak är pilotens felaktiga beteende vid detta flygtillstånd. Frontinslag kan dock, beroende på skärmtyp eller inslagets omfattning, ge olika resultat, vilket förstås kräver olika reaktioner av piloten.

Med hjälp av två exempel på olycksfall kommer jag här visa hur olika frontinslag kan uppträda, samt redogöra för de fel piloten gjorde, samt ge anvisningar för hur piloten borde ha agerat.

Fall 1, Våren 2000, Pustertal, Österrike

En skärmflygare sträckflyger i Pustertal med sin intermediate-skärm. Det är krävande förhållanden med vindblandad kraftig termik. När han lämnar en termikblåsa slår skärmen plötsligt in i framkanten och pendlar bakåt. Piloten reagerar genast med att bromsa på båda sidorna. Till följd av detta hamnar skärmen i en okontrollerad flygsituation. Stark framåtdykning, inslag, häftig rotation och till slut "twistas" piloten in i bärremarna. Denne beslutar att kasta nödskärmen och landar oskadad i en skog.

Vid en intervju med piloten om hur olyckan gick till, så kunde denne inte se något pilotfel. Han hade agerat så, som det skrivs i hans lärobok, det vill säga vid en frontstall: Bromsa skärmen, vilket i detta fall och vid andra liknande situationer, var ett dåligt råd. Orsaken till det kraftiga frontinslaget ovan var en stark, plötslig turbulens neråt i luften. Vanlig termikturbulens kan inte uppnå denna kraft, utan på sin höjd orsaka ett litet frontinslag, som bara mycket kortvarigt stänger framkanten. Det finns två situationer då faran för allvarliga frontinslag är särskilt stora:

- Det särskilt turbulenta randområdet på läsidan av kraftig, starkt vindförskjuten termik.

-Rotorer i lä av hinder för stark vind

När en sådan massiv turbulens får tag i skärmen, så kan hela fronten eller ännu mer snabbt slå in. Den plötsliga förlusten av lyftkraft stoppar abrupt skärmens flygkapacitet, kalotten pendlar bakåt, medan den trögare pilotmassan ännu fortsätter framåt. Vingen bakåt, piloten framåt, det betyder en farligt hög anfallsvinkel. Om skärmen i detta läge bromsas ytterligare, så kan ett strömningsavbrott bli följden. Skärmen hamnar i stall och kan (som i olyckan ovan).

Därför gäller: Bromsa inte under de första sekunderna efter inslaget, medan kalotten ännu är tydligt bakom piloten! Först när piloten har pendlat tillbaka under



skärmen och kalotten befinner sig över honom, får han ingripa med hjälp av bromsarna. Pilotens reaktioner måste nu anpassas till hur skärmen uppför sig. Det finns tre olika sätt, vilka varierar från skärm till skärm:

1. Skärmen avslutar frontstallen snabbt och självständigt; därvid öppnas vingen oftast redan fullständigt, medan den kommer framåt över piloten. Skärmen dyker tydligt framåt och borde stabiliseras med hjälp av bromsarna under denna framåtrörelse. De flesta skärmarna i DHV kategori 1 och 1-2 reagerar på detta vis. För piloten är detta det mest "beräkneliga" beteendet.

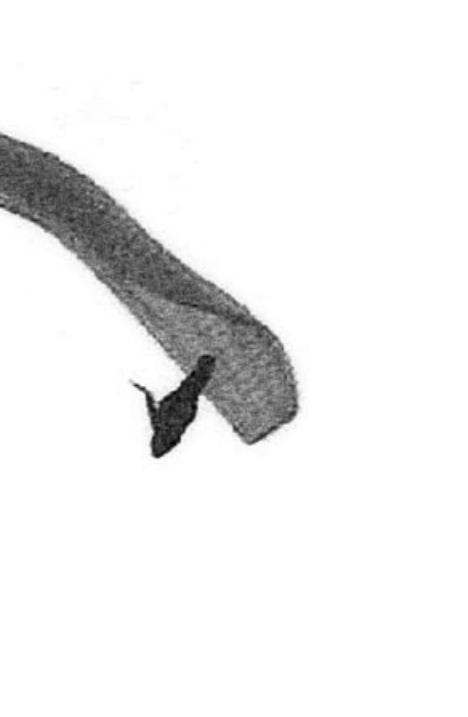
2. Skärmen avslutar frontstallen självständigt men fördröjt; yttervingarna förblir inslagna, skärmen stabiliserar sig över piloten, kalotten dyker inte framåt. Om inte piloten ingriper, så öppnar sig skärmen med tvekan inom några sekunder fullständigt och övergår i normal flygning. Om piloten vill påskynda öppnandet med bromsarna, så måste detta ske mycket jämt och med känsla. Alltför mycket broms kan få den mycket långsamgående vingen att hamna i stall (strömningsavbrott).

3.Skärmen avslutar inte frontstallen självständigt - stabil frontstall. Olycksfallsanalyser och erfarenheter från säkerhetskurser visar, att detta beteende visar sig oftare hos moderna skärmar än vid sådana ur tidigare generationer. Särskilt drabbade är högprestandaskärmar i DHV- kategori 2 och högre.

Fall 2, Sommaren 2000, Westendorf, Österrike

Oststarten på Choralpe. Byig nordöstlig vind skapar svåra startförhållanden. Cirka 20 piloter väntar på att förhållandena skall lugna ner sig. En skärmflygare startar med sin prestanda-intermediateskärm och hamnar efter starten i läområdet av en utlöpande bergskam i norr. Vid cirka 40-50 meter över marken blir det ett massivt frontinslag, som deformerar skärmen så starkt, att den bara syns som ett smalt band ovanför piloten. Den följande störtningen sker lodrätt neråt, utan vridning eller rotation, med mycket hög sjunkhastighet. Kalotten förblir ända till pilotens nedslag stängd och visar ingen tendens till öppnande. Ögonvittnen berättade senare, att piloten inte hade visat någon som helst reaktion under hela störtningen. Han slår med ryggen före i brant grästerräng och drabbas av mycket svåra ryggradsskador. Han hade inte använt något ryggskydd.

Vid en stabil frontstall viker sig vingens deformerade främre del in under resten av skärmen. Den förlorar då sin flygförmåga, då luftströmmen kommer lodrätt underifrån. Framkanten med sina öppningar pressas därmed mot undersidan, vilket resulterar i att det inte kan komma in luft i cellerna för att återställa en profil med lyftförmåga. Starkt deformerad över profildjupet



står skärmen som en smal skära över piloten, ofta böjd i U-form framåt eller bakåt. Sjunkhastigheten är därvid mycket hög, som mest över 10 m/s. Om inte piloten ingriper, så förblir detta tillstånd i regel stabilt.

Till att börja med gäller det att först och främst identifiera en stabil frontstall och sedan att agera snabbt. Detta tillstånd åtgärdas med ett mycket kraftigt bromsande på båda sidorna. Någon risk att fördärva strömmen över vingen finns inte - det finns ingen strömning som kan släppa. Däremot måste bromsarna släppas tydligt vid första tecknet på ett återöppnande, för att möjliggöra den begynnande uppbyggnaden av strömningen över vingen. För det mesta öppnas skärmen därefter självständigt och övergår i normalflygtillståndet. Höjdförlusten totalt kan vara betydande, hur mycket beror i första hand på hur snabbt piloten reagerar.

En dold fara ligger i ett frontinslag under accelererad flygning. Om man fortsätter att trampa på speeden medan vingen är deformerad, så ökar sannolikheten för en stabil frontstall. Vid säkerhetsträning över vatten kan man ofta observera, att piloter efter det simulerade frontala inslaget fortsätter att trycka benen framåt, i en sorts stödreflex, och därigenom håller acceleratorn aktiverad. Det är därför särskilt viktigt att vara medveten om, att man vid en störning av kalotten under accelererad flygning genast skall dra fötterna bakåt och släppa speed-pinnen.

I princip borde varje pilot veta, hur sin glidskärm beter sig i händelse av ett frontinslag. DHV-testpiloterna simulerar alltid så hårda frontstalls om möjligt under testförfarandet. I testprotokollen antecknas resultatet vid trimhastighet och maxaccelereradhastighet. Att vara påläst och förberedd är viktigt för att hantera situationen rätt. I vilket fall som helst krävs det i termiskt aktiv luft, en aktiv flygstil och att piloten reagerar intuitivt rätt med bromsar och vikt på skärmens rörelser. Därigenom kan han inte bara förebygga uppåtrådande störningar, utan sannolikheten för en felreaktion av piloten i en kritisk situation minskar tydligt.

För att bespara sig dessa otrevliga erfarenheter, är det bäst att konsekvent undvika särskilt farliga flygområden. Men det bästa skyddet är medvetenheten om faran och hur man kan åtgärda den.

litauen

sid:12 Text: Riikka Vilkuna och HP Fallesen
Foto: Riikka Vilkuna.



Calle landar, Calle vann den individuella tävlingen och det svenska laget lagtävlingen.

Javisst, det flygs också på andra sidan Östersjön. De undertecknade, Hans-Peter Fallesen och Riikka Vilkuna, åkte i februari på uppdrag av Flygsportförbundet (FSF) till Litauen för att möta representanter från deras förbund. Bakgrunden var att vi hade träffat de litauiska piloterna flera gånger tidigare och nu ville vi se om Sverige på något sätt kan hjälpa dem i deras utveckling.

Vi ville naturligtvis få en bild av den praktiska verksamheten och i detta syfte deltog vi i ett tre dagars flygevenemang i staden Trakai. I pricklandningstävlingen som hade arrangerats deltog piloter från Litauen, Lettland, Ukraina, Sverige och Holland. "Det svenska laget" förstärktes av SSFF:s tidigare ordförande Calle Bejvel, som idag jobbar och bor i Kaunas i Litauen.

Vi fick höra att litauiska friflygningens historia började med hängflyg på 70-talet. Skärmflyg kom med senare, men år 2001 skedde en stor förändring i förbundet när skärmflygarna "tog över" och LSHF (häng- och skärmflygförbundet) bildades. Idag finns cirka 120 medlemmar fördelade på 11 litauiska klubbar. Motoriserat skärmflyg är populärt med det ligger organisatoriskt under det litauiska ultralättförbundet. LSHF har inga anställda, och ekonomiskt har förbundet det tufft. Ordföranden Violeta Grigoraitien, som jobbar ideellt som alla andra, är en outtröttlig kvinna som tycks kunna befinna sig på minst tre ställen samtidigt och även får tid till att flyga skärm själv.

Då Litauen är relativt platt, med högsta punkt cirka 290 meter över havet, sker all flygning med vinsch/bogsering med undantag för några hangflygställen. Dessa finns vid kusten och nära Vilnius. Väderförhållandena på våren och sommaren är ofta bra för distansflygning över plattlandet. Den längsta distansen (inofficiell, eftersom piloten inte hade GPS eller barometer med sig) är 185 kilometer, flugen av en duktig tjejpilot.

I Trakai skedde flygning från vinsch på isen bredvid ett

historiskt och vackert slott. Nästan alla flygsportsgrenarnas representanter var med, tävlingen var faktiskt ett ganska stort evenemang i syfte att marknadsföra alla flygsporter och med massor av åskådare på plats. Luftrummet fylldes med paramotor, modeller, trikar, helikoptrar, ballonger och skärmar. Spännande och roligt. Spännande när man fick landa samtidigt som helikoptern startade inte så långt bort... Generellt kan man säga att Litauen har lång tradition inom sportflygning och många bra piloter.

De stationära vinscherna i Litauen är hemmabyggen, och litauiska piloter tillverkar även abrollvinschar. Då använder man raka vägsträckor för vinschning, annars opererar man på olika gräsfält. Alla vinschar har inte dragkraftsmätare, och vid tävlingen i Trakai körde vinschföraren "på känsla" med sin 9-hästkraftsvinsch. Detta fungerade bra, men kräver mycket stor rutin av föraren. Vinscherna hade ett genialt system vilket snabbt drog vinschlinan tillbaka till starten med hjälp av en liten 2-hästares vinsch och en flygskärm kopplad till vinschlinan. Detta exempel speglar situationen i litauisk skärmflygning, vi såg många fina praktiska lösningar och bra verksamhet. Å andra sidan finns det verksamhetsområden, såsom instruktörsutbildning och grundläggande riktlinjer för utbildning, där svenskar med sin erfarenhet kan hjälpa till.

För att få flyga skärm- och hängflyg i Litauen krävs endast giltig licens och en ansvarsförsäkring som skall täcka minst 10 000 litas (cirka 26 000 SEK). Man har inga krav på olycksfallsförsäkring, men nödskärm, hjälm och kraftiga skor är obligatoriskt. Vi träffade runt 20 litauiska piloter och alla av dem flög moderna skärmar, oftast av "intermediate"-modeller. Mycket av kontroll inom friflygning sker där på basis: "alla känner ju alla".

Litauen och tävlingen i Trakai var jättetrevligt. Vi flög 10 rundor i varierande förhållanden, ofta i förvånande snabb takt. Vi hann knappt gå till det trevliga fiket vid

starten och ta en kopp te och en god bakelse förrän det var vår starttur igen. De flesta som var med i organisationen var mycket erfarna piloter själva, från skärmflyg, hängflyg eller segelflyg. I Litauen pratar alla unga människor engelska. De äldre pratar mindre engelska men många pratar istället tyska eller ryska. Andra intryck var att maten är god, särskilt grytor och soppor, ölet är extra gott och billigt. Samtidigt vill vi uppmana svenska piloter att ta kontakt med litauiska piloter innan man reser över i större grupper, eftersom LSHF inte hade helt klart för sig vilka regler som gäller för skärmflygning på vissa flygställen, till exempel vissa kusthang.



Vinschföraren Egis och hans 9 hk vinsch.

Under tävlingen blev vi också kontaktade av de lettiska piloterna. Vi håller nu även kontakt med dem och undersöker möjligheterna att även vara dem behjälpliga.

Vi kan bara välkomma alla baltiska länders piloter till friflygfamiljen runt Östersjön.

OZONE



Tribal-gathering
WWW.FLYOZONE.COM



Tack alla Ni som slöt upp på våra demodagar ute i riket! Ni andra - håll ögonen öppna! Vi kommer till Er med...

Skysport Åre 0647-51186 www.skysport.se

Då var det några få ord från ordförande igen. Vi har ju tidigare sagt att detta nummer skulle bli speciellt inriktat till nybörjare, men det har blivit uppskjutet till nästa nummer som kanske många av er vet. Det ger er lite mer tid att skriva material till det. Något som är väldigt viktigt är att ni som är nya och gröna lämnar förslag till oss i styrelsen och/eller till Cay i redaktionen om sådant som bör vara med i det numret. Vi har bland annat fått en förfrågan om att uppdatera den lista med information om olika hängglidares egenskaper som fanns en gång i tiden. Vi har diskuterat i styrelsen och bedömt att vi inte kommer att uppdatera den listan. Dels är det mycket jobb att hålla den uppdaterad och sedan blir den ganska snabbt inaktuell. Det vi rekommenderar istället är att prata med instruktörer och andra erfarna flygare inför ett köp av hängglidare.

I samband med detta vill jag gärna uppmana er alla att komma med mer synpunkter och åsikter till mig som ordförande. Idag får jag mest e-mail av typen "Jag vill gärna lära mig flyga, men var och hur?" eller "Var har min licens tagit vägen?". Det är naturligtvis inte fel att skicka sådana frågor till mig, men det vore lite roligare med större bredd på responsen från er. Jag kan här ta tillfället i akt att upplysa om att frågor som exempelvis varför inte licensen kommer, skall skickas till flygsportförbundet som handhar dem. Det är dit er klubbordförande skickar ansökningarna. Jag tycker själv att jag borde bli bättre på att informera. Så mer personlig dialog från både er och mig är vad jag efterlyser. Mina kontaktuppgifter hittar ni på förbundets hemsida. Jag vill nu också upplysa om att vi har en ny fräsch broschyr som man kan beställa från flygsportförbundet. Den ger lite generell information om och bilder på hängflygning. Bra att ha när man skall marknadsföra sporten. Vi hörs eller ses!



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 världmästarna!

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



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

Styrelsens arbete upplevs av många medlemmar som anonymt, vilket är mycket olyckligt. Styrelsen är till för medlemmarna och skall driva medlemmarnas intressen. Därför är det ytterst viktigt att medlemmarna har insikt i styrelsens arbete. Att denna inblick inte alltid varit tillräckligt stor är styrelsen och medlemmarna nog överens om. Personligen tror jag att det är den lilla "entreprenören" som är boven i dramat. Styrelsen har historiskt, och så även nu, varit sammansatt av personer med stor entreprenörsanda. Personer som av någon outgrundlig anledning brinner för att på sin fritid driva vår sport framåt, men som kanske inte alltid prioriterat att informera om vad som händer. Jag är själv en sådan person som när ett problem är löst vill gå vidare till nästa projekt – det är ju klart nu. Men oftast återstår den svåra och tidskrävande delen, informera om arbetet och förankra det. Detta berättigar inte att informationen har upplevts som bristfällig, det ger endast en möjlig förklaring.

När ämnet ändå är uppe känns det lämpligt att ägna de närmaste styckena till att informera om hur vi i styrelsen resonerar och vad vi egentligen pysslar med för tillfället. Under våren sammanträdde majoriteten av styrelsen under en veckas tid för att arbeta, lära känna varandra och flyga lite. Veckan var ett unikt tillfälle att mer ingående diskutera frågor som det normalt inte finns tid för under ett styrelsemöte, eller som inte kan behandlas via e-post. Jag är mycket nöjd med resultatet av denna vecka. Mellan styrelsemötena sker arbetet i mindre arbetsgrupper och kommittéer. Eftersom styrelsens sammansättning är – och bör vara – spridd över hela landet sker detta arbete huvudsakligen via e-post och telefon. Grundläggande för den typen av arbete är att styrelsemedlemmarna känner varandra tämligen bra. Därför är den gemenskap som arbetsveckans samvaro skapat en mycket viktig del i verksamhetsårets fortsatta arbete. Under året kommer styrelsen att prioritera att förbättra

relationen med medlemmarna. Informations spridningen har jag redan nämnt men även den direkta kontakten med klubbarna måste förbättras. En arbetsgrupp har fått i uppgift att fokusera på detta, men hela styrelsen kommer att vara delaktig i arbetet. Den viktigaste orsaken till att detta arbete är prioriterat är säkerheten. Säkerhet skapas inte genom föreskrifter och definitioner. Styrelsen anser att det måste finnas regler som sätter gränser, men ytterst skapas en säker verksamhet ute i klubbarna. Vi måste inom förbundet hjälpas åt för att skapa den kultur som leder till en säker verksamhet, där vi kan flyga, njuta och ha kul tillsammans. Förutom en sund säkerhetskultur är bra utbildning en av grundstenarna till säkerhet. Det nuvarande utbildnings- och licenssystemet är under omarbeting. Ett av syftena med det arbetet är att kvalitetssäkra utbildningen. En annan viktig förändring är ökad flexibilitet genom behörigheter efter utbildning. Upp till och med P1 skall den enskilde piloten ges möjlighet att flyga under de lokala betingelser denna har, och inte tvingas till kostsamma utbildningar och resor. Med detta behörighetssystem tror vi att fler piloter kan flyga mer tidigt i karriären utan att göra avkall på säkerheten. Intentionen är att ha ett remissförslag klart till hösten och sjösätta av projektet 2004/2005.

En annan central del i skärmflygningen är friflygning. Att enkelt kunna ta sin utrustning, bege sig till en start och flyga iväg är en oerhörd frihetskänsla. Under arbetsveckan diskuterade styrelsen detta och samtliga närvarande var rörande ense om att detta är en grundsten i skärmflygningen som vi måste värna om. Säkerhetsarbetet inskränker dock många gånger på den personliga friheten - vilket måste accepteras. Men vi får inte skapa ett byråkratiskt "skärmflygverk" utan ska arbeta för att pragmatisk regelverk och utbildningssystem med både säkerhet och frihet i fokus. Att tävla är ett förträffligt sätt att utvecklas som pilot och

ett trevligt sätt att träffa andra piloter. Tyvärr är trenden tydlig, tävlingsdeltagandet har minskat och minskat de senaste åren. I nummer 1-2004 av Hypoxia/Skärmetrycket åskådliggjordes detta på ett målande sätt. Den elit Sverige har för tillfället är mycket bra men vi måste få igång bredden. Tävlingskommittén har därför inlett ett arbete med att avdramatisera tävlandet, att få igång mindre pretentiösa tävlingar på klubbnivå. Material har varit ett hett ämne den senaste tiden. Att vi till viss del saknar kunskap, respekt och mognad när det gäller det material vi flyger är tydligt. Därför håller en arbetsgrupp på att ta fram en materielhandbok som skall vägleda och sätta normer för hur skärmflygmaterial hanteras. Internt i styrelsen pågår ett arbete med att kvalitetssäkra det arbete som bedrivs. Det låter väldigt pretentiöst men går i korthet ut på att få ordning på de dokument och rutiner som hela förbundet redan arbetar efter. Det mesta flyter relativt smärffritt, men väldigt lite finns på papper. Det är oerhört glädjande att en mycket stor del av medlemmarna har ett genuint intresse för paramotor. För tillfället händer det mycket positivt på motorfronten, men i skrivande stund är några bollar fortfarande i luften. På webben kan ni följa förbundets otroliga arbete med att med att driva paramotorfrågan vidare tills vi uppnår slutmålet – att kunna erbjuda medlemmarna en flexibel, säker och långsiktig lösning för flygning med paramotor.

Webben hålls även uppdaterad med andra nyheter. Därför vill jag avslutningsvis uppmana alla medlemmar att regelbundet gå in på www.paragliding.se. Där kan ni finna fortlöpande och aktuell information om hela förbundets verksamhet.



SSFF:s ordförande i en segelflygkärra. Foto: Mikael Jarås.

USK

OLYCKSRAPPORTER

Sid:16 Text:Åsa Karyd /USK ordförande

USK 2004

Inledningen på 2004 kunde inte ha blivit sämre. Med höstens dödsolycka i färskt minne hoppades vi alla att det nya året skulle bli bättre. Istället fick vi ett bryskt uppvaknade gällande synen på vår utrustning vid den tragiska dödsolyckan i Mexico, då pilotens nödskärm lossnade från selen. Du är som pilot ansvarig för skicket på din utrustning men i ärlighetens namn, hur många av oss har all den kunskap det krävs för att genomföra mer avancerade materi- alunderökningar?

USK 2004

Vi brukar ofta jämföras med fallskärmshoppare på gott och ont. Om man jämför vår syn på materiel, så går vi fortfarande på dagis. Givetvis går det inte att kopiera fallskärmhop- parnas system rakt av och vi strävar heller inte efter det, men varför inte stjäla godbitarna? Ett arbete har därför inletts för att skriva en materielhandbok som ska ge oss alla ett stöd när vi står där med tygtrasan i handen och undrar om vi ska flyga den eller inte. Är du intresserad av att hjälpa till så kontakta Mikael Wadlund (ordförande) eller Magnus Österberg (teknisk chef). Anmärkningsvärt i övrigt för denna gång är två kollisioner mellan skärmar, en i Sydafrika och en i Spanien. Ryktesvägen har jag även hört talas om en tredje kollision i Spanien som ej har rapporterats. Att olyckor inte rapporteras är allvarligt, då alla rapporter hjälper andra att inte begå samma misstag. Det är lätt att tro att om jag rapporterar in en incident eller olycka så kommer jag att drabbas av Stora stygga styrelsen, så är inte fallet utan snarare tvärt om. Att rapportera visar att jag är medveten om vad som har hänt och förhoppningsvis har dragit slutsatser för att undvika att det inträffar igen. Vi strävar alla efter att göra flygningen säkrare, inte att straffa någon. Det finns en uppdaterad version av mallen för olycksrapportering på hemsidan och den kan även beställas från kansliet. Förhoppningsvis behöver ingen använda den, men om olyckan är framme ger den ett bättre underlag än alla tidigare versioner.

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

Olycka med allvarlig personskada

Göteborg, Kode, 22/6-03, 15.30

Man 33 år, under utbildning

Apco Sentra, Standard (~DHV 1-2)

Sele: Apco Contura

Händelseförlopp: Piloten startar bra men skärmen skär åt vänster. Piloten ombeds via radio att styra höger, vilket också sker. När piloten kommer på rätt kurs fortsät- ter han dock styra åt höger och blir då ombedd att styra vänster. Piloten börjar svänga vänster men utan att släppa upp höger broms och hamnar i parachuting. Två olika rapporter beskriver här olika händelseförlopp. En beskriver en sänkning av draget varpå skärmen pitchar fram och börjar flyga, dock på låg höjd och piloten tar mark med fötterna först och faller framåt. Den andra beskriver att vajern kapas varpå skärmen får en kraf- tig pendel och får in fronten på cirka 40 meters höjd. Pilot och skärm faller mot marken, men skärmen återfår flygför- mågan precis före markkontakt, vilket dämpar nedslaget. Piloten får en nyckel- bensfraktur.

Reflektion: Oavsett vilken version som stämmer, så hade olyckan kanske kun- nat undvikas om draget minskat tidigare alternativt att flyget hade avbrutits helt. Kanske hade ett tandemflyg till eller lite balansering gjort piloten mindre nervös? Om den senare versionen stämmer, så är det helt fel att kapa en vajer med en skärm som har minsta parachutingten- dens eftersom den då kan få en mycket kraftig pendling framåt enligt ovan.

Olycka med ringa personskada

Ellös, Morlanda, sensommar -03 cirka 15.00

Man, Pilot 1

UP Kantega, DHV 1-2

Sele: Woody Valley X-press

Händelseförlopp: Piloten ska starta vid ett hang på en liten startplats i svaga termiska förhållanden. Skärmen kommer upp lite snett och piloten vänder sig om för att starta. Väl i luften börjar skärmen pendla kraftigt och piloten tar mark på en avsats nedanför start. Piloten fortsät- ter springa ut på avsatsen men har inte bromsat upp skärmen som får in fronten. Reflektion: Skärmantering är A och O i den här sporten. Starta aldrig utan att ha full koll på skärmen, det är nära marken som du är mest sårbar inte 1 000 meter upp. Ett termiskt hang ställer dessutom extra krav på piloten eftersom vinden inte är lika laminär som vid ett kusthang.

Tillbud till olycka

Australien, Manilla, 4/1 12.00

Man 28 år, Pilot 3, 180h

Advance Sigma 5, DHV 2

Sele: Woody Valley Xover

Händelseförlopp: Piloten gör baklänges- start och känner att han inte har något tryck från skärmen runt benen. Avbryter start och konstaterar att benremmarna ej var kopplade.

Reflektion: Ett misstag jag tror de flesta av oss har gjort i en eller annan form (För- hoppningsvis inte. Reds. anm.). Piloten skriver att han var ivrig att komma iväg med kompisarna, men det finns hundra

orsaker till att du gör misstag i starten. Ta dig tid att gå igenom din checklista. En lik- nande händelse skedde i Australien med en kvinnlig toppilot som avled efter fallet.

USK 2004

Olycka med personskada

Värnamo 10/1 11.45

Kvinna 35 år, Pilot 2, 120h

Apco Allegra, DHV 1-2

Sele: Apco Contour (ingen airbag)

Händelseförlopp: Piloten korrigerar skä- rmen vid start och stiger samtidigt som hon får kommando att släppa upp brom- sarna. Skärmen parachutar på cirka 20 meters höjd och piloten går i marken sit- tandes i selen. Fötterna tar i först, men rumpan tar all belastning. Vid röntgen upptäcktes kotkompression som dock ev. kunde vara gammal. Smärta i höfter, rygg och nacke.

Reflektion: Vinschning på vintern med- för en större risk för parachuting. Lägg till att skärmen troligtvis har legat på hyllan ett bra tag och att vi inte alltid är i den bästa flygformen i början på säsongen.

Olycka med allvarlig personskada

Sydafrika, Wilderness, 22/1 13.00

Man 64 år, Pilot 1, 40h

och man 65 år, pilot 1, 69h

2 st Airwave Sport, DHV 1-2,

Sele: 2 st Woody Valley X-act

Händelseförlopp: Kollision mellan två piloter i luften. Pilot A ligger cirka åtta meter under pilot B och ingen ser den andra. Pilot A flyger in i pilot B så att pilot A:s skärmhalva trasslar in sig i pilot B:s li- nor. Ekipaget börjar snurra men piloterna

lyckas komma loss från varandra. Pilot B har en kravatt eller inslag (framgår ej vilket) på ena vinghalvan och börjar gå in i en autorotation som ej hävs trots envisa försök att pumpa ut vinghalvan. Piloten hinner inte kasta nödskärm utan slår i en buske med ryggen först.

Reflektion: Man kan anta att båda pi- loterna varit i luften en tid, Pilot B anger cirka en timme och man brukar säga att människan kan hålla koncentrationen uppe i cirka 45 minuter. I luften får vi aldrig tappa koncentrationen. Det är att utsätta både sig själv och andra för fara. Gå då hellre ner och landa, drick lite vat- ten och njut av att få vara en del av denna underbara sport från marken. Pilot B skr- iver även att han fick hjälp från nedslags- platsen av två piloter upp till vägen dit ambulansen kom. Om man inte helt kan utesluta en svår ryggskada, är detta ett ypperligt sätt att förvärra sådana skador. Vid minsta misstanke om skador på rygg, skall piloten inte röra på sig eller flyttas tills kompetent personal är på plats. Hjälp gärna till med att stödja upp och minska chocken med värme och lugnade samtal, , men håll piloten stilla!

Olycka med dödlig utgång

Mexico, Valle de Bravo, 22/1 cirka 14.30

Man 36 år, Instruktör, >1 000h

Gin Boomerang 3,

Competition (~DHV 3)

Sele: Advance Winner

Händelseförlopp: Inför landning i Valle de Bravo inleder piloten en brant spiral på

150-200 meters höjd över sjön, cirka 200 meter ut från land. Efter två till tre varv slits flera linor av varvid skärmen kol- lapsar och piloten faller fritt med endast mindre bromsverkan av denna. Nödskär- men kastas inom två sekunder. Piloten faller då vertikalt och vittnen säger att nödskärmen vecklas ut, men fylls ej utan lossnar från selen och driver iväg. Piloten faller fritt mot vattnet och träffar vattenyt- an något sidledes. Två båtar är framme vid piloten efter cirka en minut. Ambulans larmas och ankommer efter cirka fem till tio minuter. Upplivningsförsök vidtas i båten samt på land men utan resultat.

Inspektion av utrustningen visar att flera huvudlinor är avslitna strax ovanför sam- manfogningen och sömmarna som fäster nödskärmens inkopplingsloop är sönder- slitna. Olyckan orsakades uppenbarligen av brott på en eller flera huvudlinor under hög belastning, med fler brott som följd. Händelseförloppet övergår i katastrof då nödskärmens infästning i selen slits sönder, vilket därmed gör att piloten är bortom all räddning.

Reflektion: Linor kan gå av, men vad som däremot är helt oacceptabelt är att nödskärmens infästningar i selen har gått sönder. Vilka orsakerna är (underdi- mensionering, tillverkningsfel etc.) håller i skrivande stund på att utredas av SHK. Ett säkerhetsmeddelande gällande selen är publicerad i detta nummer, men finns sedan en tid tillbaka även på hemsidan under "Utbildning och säkerhet". Ta för vana att gå in och titta på hemsidan med jämna mellanrum, det är en bra kanal för



Säkerhetsmeddelande

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004



USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

USK 2004

Alla svenskar i mål i årets första världscuptävling

Skärmflyg: Världscup i Feltre och Bassano Italien, 5-11 april 2004

Årets första världscup avgjordes i Italien under påsken. Det blev en regnig historia med endast ett godkänt heat. Tävligen vanns av schweizaren Christian Maurer före Steve Cox och Bruce Goldsmith.

För våra svenska världscupdebutanter gick tävlingen mycket bra. Både Magnus Österberg och Mikael Jarås tog sig i mål på sitt första världscupheat som var 63 km långt. Magnus blev dessutom bästa svensk på en 51:a plats. Micke Jarås flög en helt ny skärm från Airwave som han fått låna av Bruce Goldsmith några dagar tidigare. Stort grattis till både Magnus och Mikael.

Lena Alfredsson placerade sig på en bra femteplats bland de 14 tjejerna som var med. Vårt stora hopp Erik Rehnfeldt, Paraclub 2000, kunde tyvärr inte hålla sig efter en veckas bilcamping i regn utan åkte hem redan på lördagen på en, som vi alla trodde, tillförlitlig väderprognos som talade om dåligt väder även på söndagen. Nu blev det istället klarblå himmel och fina, om än något svaga, flygförhållanden. Erik var inte ensam om beslutet att åka hem redan på lördagen, 15-20 piloter hade lämnat Italien på lördagen och blev alltså snuvade på en mycket fin flygdag.

Placering, Bassano				
	Pilot	Land	Skärm	Poäng
1	Christian Maurer	Schweiz	Advance Omega 6	1 000
2	Steve Cox	Schweiz	Advance Omega proto	997
3	Bruce Goldsmith	England	Airwave Magic FR	992
51	Magnus Österberg	Sverige	UP Trango Race	711
74	Peter Sjöstedt	Sverige	Gin Boomerang 3	578
80	Mikael Jarås	Sverige	Airwave Magic FR	531
81	Lena Alfredsson	Sverige	Gin Boomerang 3	530



Foto: Mikael Jarås.

Rekordstor svensk representation i Österrike

Skärmflyg: Världscup i Abtenau Österrike, 2-8 maj 2004

Sverige kunde stoltsera med sin största representation någonsin på en världscup i årets andra deltävling, som flögs i Österrike. Hela sex piloter ställde upp. Bäst flög Peter Sjöstedt som placerade sig på en mycket bra 41:a placering.

Två godkända heat blev resultaten av en vecka som vädermässigt bjöd på kyla, regn, snö och föhn. Banorna som flögs var inte långa, endast 40,9 respektive 29,9 kilometer. Det blev ändå en hyfsad tävling, mycket tack vare den otroligt proffsiga organisationen som hade god lokalkännedom och oftast bedömde väderförhållandena bra.

Tibor "Tibbe" Berki, som gjorde "come back" på tävlingsscenen efter några års frånvaro, var första svensk i mål första heatet. Han hade dock missat en vändpunkt med ett fåtal meter. Istället blev det Magnus Österberg som var bästa svensk för dagen med en fin 47:e-placering. Bättre gick det för Tibbe andra dagen då han flög i mål som bästa svensk på en 33:e plats. Jämnast flög dock Peter Sjöstedt som med en 54:e och en 47:e plats kunde räkna hem totalsegern bland svenskarna.

De svenska piloterna gjorde överlag bra ifrån sig och det känns som om potentialen

bland våra tävlingspiloter är stor. Men det finns mycket att jobba på för att vi ska kunna slåss med världseliten, bland annat: gps-hantering, fartmaximering, optimal vändpunktstagning och finalglid.

Tävlingen bjöd på upprörda känslor bland skärmtillverkarna. Under årets första tävling kunde Advance inte uppvisa något "load test" för sina skärmar. För att en prototyp ska få flygas krävs att tillverkaren kan uppvisa ett papper på att skärmen klarar en viss belastning. Maskinen som testar skärmarna hade tydligen varit sönder och Advance fick dispens under årets första tävling, men inte under den andra då kommittén för världscupen satte ner foten och sade stopp. Advance fick snabbt skicka ersättnings-skärmar som inte alls var lika bra och dessa flög piloterna med under första heatet till dess att ett test kunde visas upp.

Placering, Abtenau				
	Pilot	Land	Skärm	Poäng
1	Christian Tamegger	Österrike	Gin Boomerang 3	1 911
2	Paolo Zammarchi	Italien	Gin Boomerang 3	1 898
3	Achim Joos	Tyskland	Gradient Avax	1 889
41	Peter Sjöstedt	Sverige	Gin Boomerang 3	1 488
61	Magnus Österberg	Sverige	UP Trango race	1 185
65	Tibor Berki	Sverige	Gin Boomerang 3	1 103
82	Mikael Jarås	Sverige	Airwave Magic FR	885
113	Lena Alfredsson	Sverige	Gin Boomerang 3	446
115	Erik Rehnfeldt	Sverige	Mac Para Magus	445

Anna Rydh flyger 259,4 km i Australien

Skärmflyg: Manilla Paragliding Open 2004, 28 februari – 6 mars 2004

Anna Rydh var enda svenska deltagare i skärmflygtävlingen Manilla Paragliding Open 2004. Tävlingen är en klassiker. Årets tävling fullbokades på fem dagar och hade ett stort internationellt deltagande med 139 piloter från hela världen. Fem heat flögs där det längsta var 75,8 kilometer långt. Anna placerade sig som bäst på en 40:e plats och slutade på 61:a plats totalt. Hon flög totalt 259,4 kilometer under de fem tävlingsdagarna. Anna, som flyger för skärmflygklubben Cirrus i Stockholm, är en av Sveriges mest meriterade och erfarna kvinnliga piloter och har i flera år varit medlem i Swepool. Anna har även tidigare representerat Sverige i flera stora internationella tävlingar som EM och VM. Anna är för närvarande rankad som nummer sex bland alla Sveriges tävlingspiloter.



Anna Rydh. Foto: Andreas Karpén.



Monte Avena. Foto: Okänd.

Ett av heaten i förra årets världcupfinal på Reunion flögs inte bara i regn utan i fullkomligt tropiskt skyfall. Världsmästaren Petra Krausova berättade att hon hade ett vattenfall ur cellerna när hon svängde. Vinnaren på Reunion, Jimmy Pacher, berättade att han varit tvungen att speeda skärmen så att den inte skulle ställa. Historier som denna och erfarenheter från andra piloter, bland annat de vi kunde läsa om i förra numret av Hypoxia, tyder på att problemet inte har uppmärksamats tillräckligt. Som piloter måste vi ständigt påminnas om att vara uppmärksamma på att våra skärmars flygegenskaper förändras när de blir blöta. Det gäller inte minst oss piloter som då och då lägger ner vår skärm i blötnö på berg och is innan vi flyger.

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

Årets första rankingtävling för hängflygare

Hängflyg: Rankingtävling, Feltre Open 11-16 april 2004, Italien

Lars Josefsson, tävlingsnovis, och Joakim Hindemith, garvad tävlingspilot, berättar i en längre artikel i det här numret om sina upplevelser från tävlingen.

Placering, Feltre Open			
	Pilot	Vinge	Poäng
1	Joakim Hindemith	Moyes- Litespeed 4	1 176
2	Markel Neideman	Airborne – Climax	1 173
3	Jonas Nilsson	Icaro2000 – MRX 700	1 003
4	Lars Josefsson	Avian – Cheetah	619
5	Niklas Pålsson	Wills Wing – U2	579
6	Marcus Hellquist	Icaro2000 – Zero7	578
7	Håkan Andersson	Aeros – Stealth	400
8	Magnus Jönsson	Icaro2000 – Easy 14	159
8	Anders Skogsberg	Icaro2000 – 14 MR	159
8	Konrad Höjje	Aeros – Discus	159
8	Per Andersson	Icaro2000 – Laminar 13R	159
9	Göte Högfeldt	Icaro2000 – Laminar 13ST	82

Det talas om regn

Problemet med att flyga blöta skärmar har aktualiserats bland tävlingspiloter inom skärmflygning. I årets andra världscup i Österrike genomfördes ett heat i snö och till viss del också regn. Heatet fullföljdes trots att många piloter uppmanade tävlingsledningen att stoppa det. Att så inte skedde föranledde ett antal piloter att lämna in en protest. Juryn som behandlade protesten kom fram till att heatet borde ha stoppats då det kunde ha blivit farligt. Heatet förklarades ogiltigt i efterhand.

Meningar om hur farligt flygning i regn är går isär bland tävlingspiloter. Några menar att det är väldigt farligt eftersom stallgränsen förflyttas betydligt och det inte är möjligt att återfå skärmen i flygande läge efter en kollaps eller stall. Andra tycker att hela diskussionen är smått löjlig och hävdar att protesten i detta fall endast var en taktisk manöver från piloter som flugit dåligt.

Nygammal publikvänlig tävlingsform – Grand Prix

Volker Nies, erfaren tävlingspilot, har skapat en tävlingsform som är tänkt att ge fler flygbara dagar och vara mer publikvänlig. Tävlingsformen är inriktad mot att tillfredsställa media och publik. Tävlingsställena väljs utifrån deras potential att locka publik och potentiella skärmflygkunder.

Tillverkarteam tävlar mot varandra. Man kan alltså inte som enskild pilot ansöka om att få vara med, utan en tillverkare får delta med max två team där alltså tillverkaren tar ut sina piloter. Det kommer att finnas tre klasser för olika skärmkategorier: klass 1-2, klass 2-3 och en öppen klass. De två bästa resultaten för varje team tas med i rankingen. Hittills har tio tillverkare anmält sig till de två tävlingar som kommer att hållas under 2004: Interlaken, Schweiz, 5-6 juni och Villach, Österrike, 7-8 augusti.

Två olika tävlingsformer kommer att användas och väljs utifrån vädret vid tävlingstillfället. Vid bra flygväder genomförs termikflygning och korta XC med alla vändpunkter inom synhåll från landningen där publik kan följa tävlingen. Vid sämre väder flyger istället piloterna två och två i ett hangflygrace med spektakulära inslag av typen "touch and go". Volker presenterade sin idé på PWCA:s årsmöte som hölls på Reunion i samband med finalen i november 2003. Mottagandet bland piloterna var då ljumt, men intresset har ökat i takt med insikten att tävlingsformen kan ge möjlighet till efterlängta sponsorpengar. Det ryktas om att Volker har säkrat mediatäckning på över sex miljoner tittare. Det ryktas dessutom om att skärmflygtillverkare har tagit fram speciellt designade skärmar just för denna tävlingsform.

Tibor "Tibbe" Berki, erfaren svensk tävlingspilot, kommenterar den nygamla tävlingsformen: -Jag har varit inbjuden till Bassano och tävlat i liknande tävlingar. Tävlingsformen är kul! Däremot inte utslagsgivande. Det är alltså lätt att vara galen steg 1-pilot och vinna. Med galen menar jag att den som använder minst säkerhetsmarginal till kraftledningar och annat vinner. Bra va? Förhållandena i Bassano på Halloween Cup innebar flygning på en bana som behövde cirka 1:10 i glid och vi startade i 3 m/s sid-/backvind. Förmodligen kommer vi att se fler olyckor än någonsin i denna tävlingsform, trots att de ofta utförs i lugn luft. Publiken tycker dock att det ser jättekul ut och det är cool att kunna följa tävlingen från marken.

Mer information om tävlingen finner du på webbplatsen www.pgpp.org

feltre open

En tävling-två perspektiv 11-16 April 2004

Sid:20 Text & Bild: Lars Josefsson – tävlingsnovis. Joakim Hindemith – garvad tävlingspilot

Årets första svenska rankingtävling var traditionsenligt förlagd till italienska Feltre, norr om Bassano. SDFK, Skånes Drakflygklubb arrangerade tävlingen med Jonas Nilsson som tävlingsledare uppbackad av Joakim. Årets upplaga var planerad att bestå av 6 heat från söndag den 11:e till fredag den 16:e april men avbröts torsdag morgon efter nedslående väderprognoser. Två godkända heat hade då genomförts.



Tolv piloter deltog i tävlingen. De flesta hade anlänt veckan före tävlingen men det allmänt ostadiga vädret hade inte tillåtit mer än varannandags-flygning från Panarotta. Håkan hade visat möjligheten till XC, trots gråmulet väder, med två flyg till Feltre. Håkan lämnade sedan Feltre för att delta i en internationell tävling i Bassano innan han återvände den 12:e april. Vi själva, Lars och Joakim, anslöt från England fredag kväll då även tre friffygare från "Örebro", anlände och utökade gruppen till totalt 18 personer.

Lördag 10/4: Joakim hade tillsammans med Jonas, Göte och Marcus ett njutbart flyg från Monte Avena på lördag eftermiddag då molntäcket plötsligt lättade och förhållandena var utmärkta under några timmar – det var första flygen från Avena för året för gruppen.

Söndag 11/4. Heat 1: Söndagen bjöd på klar väderförbättring med blå himmel. Dagens uppgift: en dubbel "out and return" med fyra vändpunkter. Banan på 77 ki-

lometer gick i huvudsak längs Feltredalen med landning nedanför startberget Monte Avena. Markel, Joakim, Jonas och Marcus tog sig i mål men Markus hade retligt missat andra vändpunkt med ett 40-tal meter. Joakim var snabbast runt, men Markel tog snabbt. Efter någon timme, då flera redan gett sig iväg, gav jag upp önsketänket att vara den som låg högst innan jag drog (helst med sällskap). Första benet på cirka 25 kilometer gick utan problem, jag kurvade i 4-5 blåsor och var aldrig särskilt lågt. Några kilometer före första vändpunkt slog GPS:en över mot andra vändpunkt och trots en hel del knapptryckande lyckades jag inte återaktivera första vändpunkt. Jag vände åter mot Avena när jag trodde jag passerat/roundat vändpunkten. Såg en ving skrapa längs bergsidan långt nedanför – det visade sig vara Niklas. Inte långt efter var jag lika lågt och började så smått spana efter möjliga landningar.

lometer gick i huvudsak längs Feltredalen med landning nedanför startberget Monte Avena. Markel, Joakim, Jonas och Marcus tog sig i mål men Markus hade retligt missat andra vändpunkt med ett 40-tal meter. Joakim var snabbast runt, men Markel tog snabbt. Efter någon timme, då flera redan gett sig iväg, gav jag upp önsketänket att vara den som låg högst innan jag drog (helst med sällskap). Första benet på cirka 25 kilometer gick utan problem, jag kurvade i 4-5 blåsor och var aldrig särskilt lågt. Några kilometer före första vändpunkt slog GPS:en över mot andra vändpunkt och trots en hel del knapptryckande lyckades jag inte återaktivera första vändpunkt. Jag vände åter mot Avena när jag trodde jag passerat/roundat vändpunkten. Såg en ving skrapa längs bergsidan långt nedanför – det visade sig vara Niklas. Inte långt efter var jag lika lågt och började så smått spana efter möjliga landningar.



Lyckligtvis hittade vi en blåsa och snart var vi inte långt från molnbas. Det hade nu molnat på rejält och vi passerade både regn- och snöstråk på vägen tillbaka mot Avena. Vi tankade lite höjd över Avena innan dalen korsades. Änjo växlade GPS:en vändpunkt i förtid men jag kom ihåg att det skulle vara torget i en liten by. När en ås passerats visade det sig att det fanns två byar inte långt från varandra, jag gjorde för säkerhets skull en lov över bägge. Åter över dalen tillbaka till Avena men sen var det riktigt kämpigt; ingen solinstrålning längre och stundvis lätt regn. Tävlingsglöden hade nu slocknat i mig – trots fortsatt sällskap med Niklas. Jag gick ner och landade vid de andra efter 4,5 timmar i luften och med nytt personbästa på drygt 60 kilometer. Niklas höll ut ett tag till men gav också han upp till slut.

Joakim: En bra dag för ett tävlingsheat. Med en molnbas på 2 400 möh med väldigt frekventa blåsor var det en dag som inbjöd till snabb flygning. Markel var först iväg och därefter kom Marcus, Jonas och jag och ungefär halvvägs hann jag ikapp Jonas. Det var ungefär här som jag insåg att det gäller att flyga riktigt snabbt om man skall ha någon chans. Jag och Jonas följdes åt tillbaka till Avena men jag kom in aningen högre och tog därmed de tre sista vändpunkterna mycket snabbare. Tilläggas skall göra att vi var tillbaka tre gånger över Avena och där var en permanent 6-8 m/s blåsa som möjliggjorde det snabba avslutet. Markel kom först iväg och var först i mål vilket gjorde att han vann heatet trots att jag var 7 minuter snabbare. Marcus hade troligtvis varit snabbast om han inte hade missat andra vändpunkt. Min snitffart för heatet blev drygt 41 km/h.

Måndag 12/4. Heat inställt: Andra tävlingsdagen bjöd på en grå morgon, som sedan sprack upp och det såg lovande ut ett tag innan det byggde igen helt.

Lars: Det tänkta nerflyget varade en hel timma. Vinden ökade något och det hela utvecklades till hang med termikinslag trots obefintlig solinstrålning.

Joakim: Anledningen till att vi avbläste heatet var att vi var oroliga att inte alla skulle få startbar vind. Vi ångrade oss lite i efterhand. Efter avblåst heat kom alla av starten i svag eller ingen vind och det funkade faktiskt. Jag tror vi hade kunnat få till ett 200-300-poängsheat om vi hade kört.

Tisdag 13/4. Heat inställt: Ännu gråare morgon. Vi åkte upp till starten framåt tretiden efter att ha ställt in dagens tävlingsambitioner. Molntäcket lättade men det var fortfarande backvind. Några skärmar startade och flög från väststarten.

Onsdag 14/4. Heat 2: Nu började vi känna igen vädermönstret: heltjockt på morgonen med mycket fuktig luft. Därefter lättande molntäcke men efter en stunds sol byggde det snabbt igen. En kort bana lades på 47 kilometer med tre vändpunkter. Det var åter igen en "out-and-return" med avslutning på sunklandningen. Molnbasen



Joakim Hindemith. Foto: Okänd.

var låg och bara något hundrat meter bara ovanför Avena-starten. Magnus startade först och visade att där fanns lyft. Markel, Håkan och Joakim startade sedan i snabb följd men Magnus var först att dra iväg. Endast en pilot kom i mål: Håkan efter en kämparinsats på 3 timmar och 40 minuter. Joakim och Jonas tog sig till andra vändpunkt men landade strax därefter.

Lars: Jag startade ut i en blåsa och kom upp till bas direkt och drog iväg. Första vändpunkt var samma bytorget som i söndags, men till skillnad mot då bemästrade jag GPS:en. Det kändes bra att se brytpunkten dyka upp i 400-meterscirkeln! Jag gjorde sedan misstaget att leta höjd över liten ås bakom byn istället för att direkt flyga tillbaka mot Avena. Cirklade en stund i smått och svagt lyft men förlorade höjd totalt sett och kom därmed för lågt för att på allvar gå in mot Avena. Jag hittade inget lyft över dalen och gick ner för landning – i svag medvind (!), vilket jag inte observerade förrän på finalen. Undkom med blotta förskräckelsen och en tacksam tanke till mina hjul som definitivt sparade mig ett par bygelben.

Joakim: Inte mycket att tillägga förutom en sak - det var en väldigt negativ attityd på starten. Jag tycker att resultatet visar att man inte behöver ha 3 000 meters molnbas och klarblå himmel med vita fina cumulus för att flyga ett tävlingsheat. Vi valde att använda vändpunkter i dalen för att molnen såg väldigt mörka ut inåt bergen, men det blev inget åskväder.

Torsdag 15/4. Tävlingen avbläst.

Prisutdelning hölls efter packning och lunchpizza.

Fredag 15/4. Zillertal Österrike Vi gjorde ett stopp på andra sidan alperna där föhnvinden rädde med torra och varma sydliga vindar samt strålände sol. Den tänkta flygning i Kössen uteblev eftersom kabinen var avstängd. Efter tips tog vi oss till Schlitter, Zillertal och belönades efter framkomst med fin flygning i vackra omgivelningar.

Slutkommentar.

Lars: Det var både roligt och lärorikt. Den befarade trängseln med vassa armbågar som avhållit mig från att tävla under min 20-åriga hängflygkarriär lyste totalt med sin frånvaro. Största skillnaden mot friflygning – åtminstone den som jag praktiserat – är definitivt fartfaktorn och att endast utnyttja bästa lyft (inte stanna upp i allt som lyfter). Jag är mycket imponerad av de snabba tävlingspiloterna. Tycker också tävlingsledningen gjorde ett bra jobb och fick till utslagsgivande uppgifter trots svårförutsägbara väderförhållandena.

Joakim: Jag vill passa på att tacka Jonas, utan honom så hade det inte blivit någon tävling och jag hoppas att vi kommer att se fler som testar att tävla i hängflyg. Lars är att bra exempel på att det är alltid värt att testa och det är inte så märkvärdigt.



Sune

Sid:23 Text&Foto: Nina Sölverud och Olle Andersson.
Frågor även Andreas Hedström.



Vår första resa

Sid:22 Text&Foto: Marcus Lindqvist

Första hängflygresan utomlands gjorde Marcus, Micke och Björn under påsken 2004 till Feltre i Italien. Efter många timmars spring i backarna kring Stockholm blev det slutligen dags att göra det på riktigt.

Första flyget!

Självlärt var det pirrigt att springa ut från ett berg vilket vi inte hade gjort förut, men vi hade tränat en hel del i backarna i Stockholm. Däremot kändes landningen lite obekvämt då vi inte landat på så trånga ytor förut. Det var en härlig känsla efter första flyget då man kände att man bemästrat berget.

Termik!

Jo, det fick vi verkligen känna på jämfört med vad vi har upplevt förut. Höjdpunkten var nog när vi lyckades kurva upp oss över startplatsen. Vilken utsikt man fick. Vi trodde knappt att det var sant när vi hade landat. Efter detta flyg kändes det att det var värt att ha åkt 220 mil.

Upplevelsen!

Helt klart den fina naturen och inramningen med bergskedjorna, det är lite skillnad jämfört med bilbogsringen som vi hade gjort innan. En start i vinterlandskap på berget ledde oss fram till en landning i våren 1 100 meter längre ner. Vi har fått mersmak och skulle gärna resa iväg igen. Nästa gång kan vi kanske önska oss lite bättre väder, men trots allt så var det flygbart fyra dagar av sju vilket vi är nöjda med.

ÄVENTYRS **CENTER**

Butik
Resor
Kurser

Nova
Airwave
Gjn
Windtech
up
Apeo
Kites
Paramotor

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

aventyrscener@aventyrscener.se

Den som flugit i Åre under vintern kan inte ha missat Sune, Åres meste flygare som alltid välkomnar en på berget. Vill man ha tag på Sune när man inte hittar honom på berget, slår man i Stockholmsdelen under "Sune" så hittar man honom!

Var trivs du bäst?

Åre är kanonbra, framförallt på vintern då man kan välja mellan flygning och brädåkning.

Vad är roligast förutom att skärmflyga?

Seglingen är allmänbildande, det ger så mycket möjligheter; jag lär mig väder, det ger möjlighet att måla och är ett billigt sätt att bo.

Hur blev du indragen i sporten?

Annette, min båtgranne, drog med mej.

Har du några idéer för framtiden?

Att segla ner till Öludeniz och bo i båten nedanför berget.

När bestämmer man sig för att bli skärmflygare?

Jag har alltid vetat att jag vill flyga. När jag fick veta var skolan fanns så gick jag kursen veckan efter. Köpte utrustning direkt efter kursslut. Första året balanserade jag 120 timmar och flög kanske 3, vilket var ett bra sätt att göra slut på sin första skärm på.

Hur får man folk till skärmflygsporten?

Genom att avdramatisera, det är ju ingen extremsport. På rätt plats under bra förhållanden är skärmflyg det lugnaste man kan hålla på med.

Också genom att synas, flyga i stan! Visa filmer i andra sammanhang än för redan frälsta. Berätta och svara på frågor från folk som inte flyger.

Varför står folk i kö?

De har inte funnit sin egen väg eller den rätta bakdörren.

Hur mycket lär man sig av en säsong i Åre?

Man lär sig att välja sina flygtillfällen. Det är tacksamt i

Åre för att det finns alltid en massa kunnigt folk på berget. Man lär sig även att se vädret lokalt på plats och göra sina egna prognoser.

Varför är vissa saker inte längre ett mysterium?

Därför att man har gjort alla misstag och sen finns bara rätt sätt kvar.

Vad gör du om tio år?

Det är tveifan omöjligt att svara på. Jag brukar hålla på med grejer ungefär tio år i sträck. Det enda som hållit i sig riktigt länge är seglingen och måleriet. Vore kul om jag var sektledare eller nåt som ger lite inkomster.

Hur ser du på utvecklingen i skärmflygsporten?

Tror att motorflyget kommer att växa eftersom det finns så få berg. Hoppas på utveckling av en skärm som är revningsbar för att kunna flyga i mer varierande förhållanden.

Vilket är det viktigaste för att utvecklas som pilot?

Tror att det är att kunna ta det lugnt då det inte är flygbart. Plus att kunna ta tillvara på de tillfällen som ges.

Senast lästa bok?

"Pen Duick vinner, Atlantseglingen 1964" av Eric Tabarly. Handlar om en ensamsegling över Atlanten.

Varför ska det vara färg på ett hus?

Min förhoppning är att bo vid ett gult hus.

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

Ett klockrent råd är att balansera mycket, så kom iväg på ett säkert hang. Säg upp lägenheten, det går ju att säga upp rätt mycket, och åk till ett bra flygställe!

Vad gör du när du inte flyger?

Då målar jag taylor som kan ses på www.highspeedart.com

Hur får vi stopp på olyckorna i sporten?

Genom att vi bättre lär oss att förstå vädret och hur det snabbt kan ändras. Om inte förhållandena på starten känns bra, utan piloten tvekar, då bör han inte flyga. Uppföljning av olycksrapporterna. Att få ett faddersystem att fungera så att elever och P1:or får rätt information och att det blir trevligare på berget.

Personligt

Född: 1959

Bor: Åre vinter, i båten på Långholmen på sommaren.

Yrke: Mångsysslare, konstnär.

Intressen annars: Segling och bräda.

Började flyga: Sommaren 2000.

Sele: Woody Walley X-act.

Skärm: Ozone Vulcan XL.

Längsta flyget: Fem timmar, vid Limfjorden i Danmark. Dom trodde dom skulle få skjuta ner mig.

Timmar i år och antal flyg: 50 flyg och 156 starter.

För tillfället en sur 5:e plats i Åreklubbens PPC.

Totalt antal timmar: 150 timmar.

Detta vet få om mej: Tvåa i Lycksele Bordtennis Cup, någon gång på 1900-talet, och jag kan bekänna att silvermedaljen säkrades med en lagom illegal serv. Har varit medlem i MC-gänget LMK. Började flyga i smyg med en Ragallovinge under mitten av 70-talet. Ledsnade med stukade tummar och höll sedan uppe med flygningen några år.

Välkommen till Sky Adventures Sveriges mest kompletta skärmflygskola

Sverigeledande på paramotor. Många nya modeller till rätt priser. Introduktion ingår i priset!

Vårt populäraste nybörjar paket!: DHV 1 GIN Bolero + Pris: 28.900:-
Avbetalning: 764:-/mån Sele Gin Gingo, med tjockt ryggskydd på 17 cm, karbinkrokar, speedsystem, nödskärm One G, ryggsäck, packband, packsäck och T-shirt.

Resor:

Hang- Frankrike, Dune Du Pyla, 5-12 september. 2.600:-
för piloter. 600:- för familjemedlemmar.

Termik/Hang -Spanien, Alicante, 5 oktober-12 oktober,
12-19 oktober 8.300 kr /1 vecka, 12.700:- / 2 veckor

Termik/Berg- Slovenien, 4-13 september, 9.200:-
inkl halvpension.

Hang- Danmark, Lökken, 2-7 augusti, 1.700:-

Hang/Termik, Bali, 16 dgr. oktober, 19.900:-

Termik/Berg, Brasilien, 18 dgr. Februari -05, 22.500:-
Uppgradera din licens på samtliga våra rese mål till halva priset!

Hangkurs 2000:- på Österlen.

Frächt B&B 300:-/natt. Gångavstånd till flygningen.



Sky Adventures

Photos: Jerome Maupoint

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