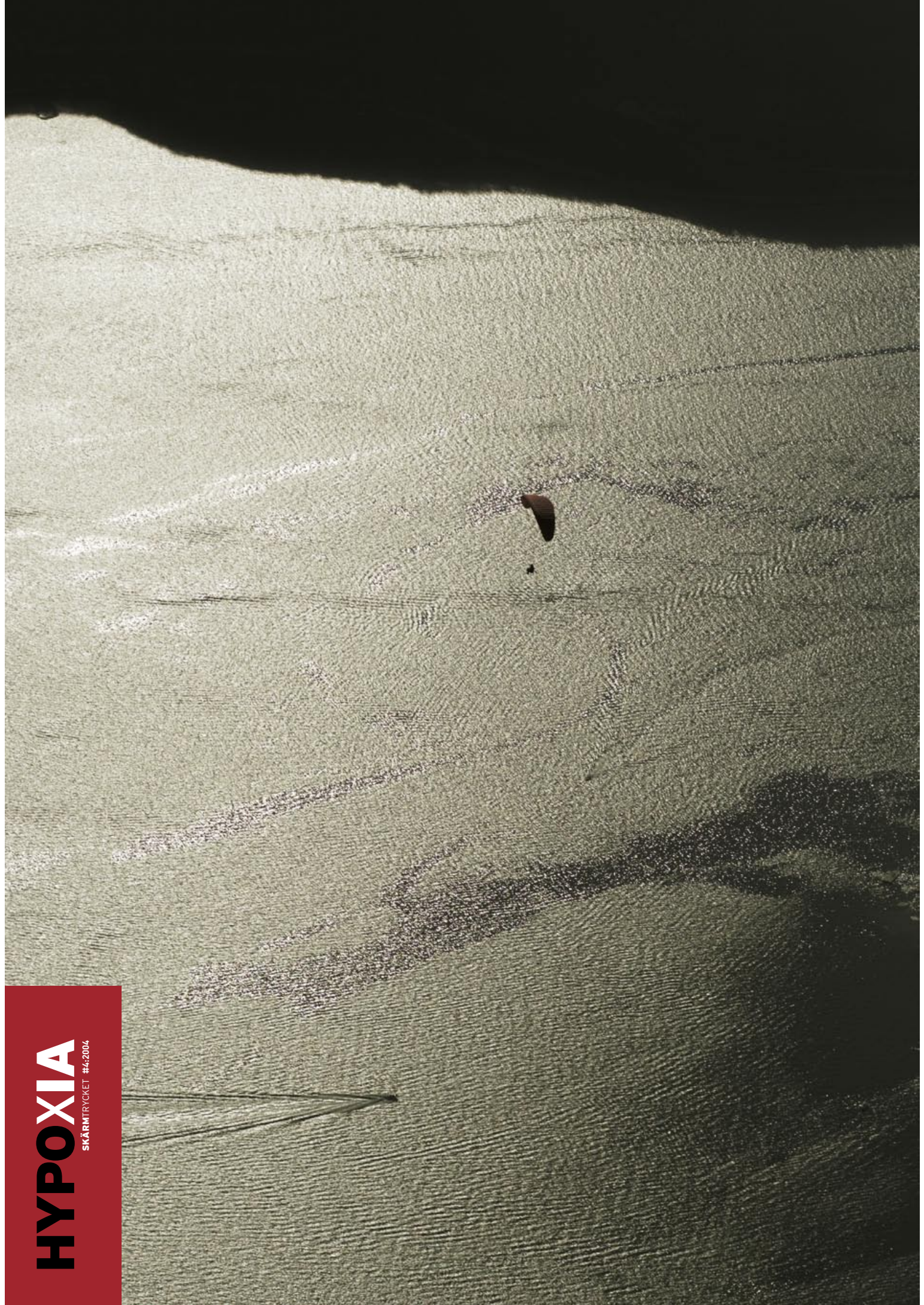


**HYPOXIA**

SKÄRMTRYCKET #4:2004



**Skribenter i detta nummer:**

Pär Jönsson, Åke Kindblad, Karl Slezak, Peter Loeskow, Christer Walderik, August Sandqvist, Roland Hugosson, Tomas Elvstad, HP Fallesen, Ola Gustafson, Lena Alfredsson, Lars Redhammar, 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 hypoxia@hypoxia.se  
Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till info@airsports.se

**Prenumeration för icke-medlemmar:**

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

**Annonser:**

Annonsmaterial skickas till  
info@airsports.se

Instruktioner om formatet ges på [www.paragliding.se/skarmtrycket](http://www.paragliding.se/skarmtrycket)

**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/](http://www.paragliding.se/)  
[www.hangflyg.org/](http://www.hangflyg.org/)  
Telefon: 0515-371 55  
Alla vardagar 12.00-15.00  
Fax: 0515-372 74  
Postgiro: 414 08 58-4  
Flygsportförbundet: 0515-371 55  
Skärmtrycket: ISSN 1651-6052

**Omslagsbild:**

Foto: Andreas Karperyd  
Plats: Annecy, Frankrike



Johannelund. Foto: Malin Olsson

En brusig man i keps tryckte sönder en tår i ögonvrån, reste på sin kroppshydd, som med tiden antagit en öltunnas form, gick fram till Karl-Bertil och fattade stumt hans hand. Så gick han tillbaka till sitt bord, öppnade sitt paket och började med röda ögon läsa den bok han fått, Jean-Paul Sartres självbiografi "Les Mots" i fransk originalupplaga.  
*(ur Sagan om Karl-Bertil Johnssons julafton, Tage Danielsson).*

Julen med de efterlängtrade julklapparna närmar sig med höststormsteg och jag hoppas att även ni får era önskningar uppfylla. Med julen nalkas årets slut och vi får anledning att blicka tillbaka och summera flygåret 2004. Flygsommaren i Sverige bjöd inte på det bästa vädret. I Lars Redhammars text kan du läsa om vad som har hänt inom hängflyg. I skärmflyg slutade distansligan på totalt 2 520 flugna kilometer och 138 flyg, vilket var ungefär samma som förra året, men långt ifrån 2002 med sina 4236 kilometer och 120 flyg. Det har dessutom bland annat varit tjejhelg i Borlänge, en äventyrsfestival i Åre, fyra Sverige Cup tävlingar, nordiska mästerskap i franska Laragne och europeiska sådana i Grekland. Nästa år bjuds det på världsmästerskap i Brasilien, Nordiska mästerskap i Annecy, och världsmästerskap i hängflyg i Australien. Självklart händer mycket annat på skärm- och hängflygfronten nästa år, men det lämnar Kattis, Lena, Ola, Andreas, Cay och jag över till nästa redaktion att berätta om, för vi har bestämt oss för att göra detta nummer till vårt sista. Det är dags för nya friska tag.

Mycket har hänt sedan vi började för två år sedan. Det som påverkat mig mest är såklart min olycka i mars förra året, och det fanns inte i min vildaste fantasi en tanke på att min flygning skulle få ett så abrupt stopp som den fick. Jag har Hypoxia att tacka för att jag har kunnat hänga kvar lite i er verklighet. Det jag önskar mig mest i julklapp är att aldrig få höra talas om en enda allvarig skärmflygolycka ner. Jag tar mig här friheten att skicka en julängel till mina och era vänner som skärmflygningen har tagit ifrån oss de två senaste åren, Putte, Ronny och Svante. Ni finns i våra tankar.

I nuläget finns tyvärr ingen ny skärmflygredaktion, men vi hoppas att ni dyker upp så att skärm- och hängflyg-Sverige kan få sin tidning även fortsättningsvis. MEN, vi vet inte om styrelsen och ni övriga medlemmar delar vår åsikt. Det är hög tid att ta upp frågan om Hypoxia ska finnas kvar i den form den har idag, eller inte. Kostnaden för att göra tidningen är relativt hög. Ett enkelt svar får du om du svarar på frågan "Skulle jag betala 20 kronor för tidningen om den fanns att köpa på Presstop?". Alternativen till dagens tidning är många, exempelvis att behålla den i dess nuvarande form, göra den enklare eller enbart ha webbinformation.

Återigen, vi tror att många uppskattar att få en tryckt tidning i handen, men vi vet inte. Därför uppmanar vi dig att göra din åsikt hörd. Till sist, från oss alla till er alla, en riktigt riktigt...God jul!

Tove



## Friflygkartor över alperna

SSFF kan nu erbjuda dig att köpa friflygkartor över alperna. Kartorna är mycket lättförståeliga med en svensk översättning av teckenförklaringen. På kartorna finns det detaljerad och utförlig information om flygställen, startriktningar, koordinater, höjdskillnader och tillgängligheten med bil eller kabinbana. Kartorna, som du kan beställa via vårt kansli, har mycket hög detaljrikedom och kvalitet. Mer information hittar du på [paragliding.se](http://paragliding.se)



## Vad händer på miljöfronten?

Under 2004 har skärmflygets miljöarbete först och främst bestått av marknadsföring mot myndigheter. Jag har haft flera kontakter med Naturvårdsverkets och miljödepartementets tjänstemän med syfte att sprida information om vår verksamhet. Vi har haft en bra dialog. Våra intressen är också representerade i Riksidrottsförbundets miljögrupp, där jag är ledamot.

För att främja alla flygsporters intressen har remissyttranden till Miljödepartementet också skickats via FSF. Två av dessa har intresse för skärmflyg: -Remissyttrande angående ett förslag till förändring i lagstiftningen avseende flygverksamhet i fjällområdet. FSF har kraftigt protesterat mot att möjliga begränsningar för flyg skulle drabba alla "luftfartyg", inklusive skärmar. Bakgrunden till förslaget var bullerproblem i fjällen. Frågan ligger just nu hos Miljödepartementet. -Remissyttrande angående Naturvårdsverkets förslag om allmänna råd till terrängkörningslagen och terrängkörningsförordningen. Lagen och förordningen kommer inte att förändras, endast Naturvårdsverkets allmänna råd till länsstyrelser och kommuner om hur lagen ska tolkas. Bakgrunden är, återigen, den ökade snöskotertrafiken i norra Sverige. För oss har terrängkörningslagen och -förordningen betydelse när man exempelvis kör snöskoter till starten eller om man vinschar. Vinschning kan räknas som "körning på barmark". Saken ligger nu hos Naturvårdsverket och jag återkommer med mer info.

*Riikka Vilkuna*

## Vettig vindvisning

För något år sedan presenterade jag i en artikel min "samlade vinstrutsvisdom". Det finns anledning att komplettera artikeln. En snörupphängd strut (som den artikeln var illustrerad med) är undermålig när vinden är svag, och plastremor/streamers som används flitigt, innebär nedskräpning av naturen. Man kan i och för sig sätta upp en ulltråd på en pinne innan man startar, men det är bekvämt om det finns en permanent vindvisare på starten.

MEN det är förvisso även så att inte alla mina läsare har förmågan att inför start kunna beskåda en vacker, välutformad och (på läsidan av startområdet) välplacerad vindstrut. Jag har funderat främst till förmån för hängflygpiloterna, som gärna vill ha ett flertal streamers utspridda lite varstans, och resultatet är tillämpligt även för skärmflygpiloterna. Användning av streamers är förknippad med två problem som har pockats på att bli lösta: de slits och försvinner med vinden och dessutom vill de sno sig permanent runt sitt fäste. Det finns ingen för mig acceptabel anledning eller ursäkt till att "permanent" sätta upp långa och breda remor av plastfilm på ett flygställe nästa säsong. De slits fort och till slut finns bara knuten kvar på pinnen. Jag förordar band av polyesterväv istället. Sådana finns i många färger och bredder till en försumbar eller obetydlig kostnad i exempelvis syttillbehörsaffärer. Bilden från Tossebergsklätten visar en olämpligt uppsatt plastremsa och det improviserade blågula bandet, som jag tog mig friheten att ersätta plastremsan med. Då beslöt jag mig att i framtiden göra detta mera systematiskt.



Även en tygremsa vill inte sällan sno sig runt fästet som den är uppsatt med. Om man river tyg i strimlor, så ökar eventuella lösa trådar risken att den fastnar, just därför är det bra att istället använda ett köpeband med fina "kanter". För att ett band skall få största möjliga chans att lossna igen om det fastnat är det dessutom nödvändigt att fästet görs så slätt och friktionsfattigt som möjligt (åtminstone så långt ner som streamern är lång). En krokig träpinne med utstickande kviststumpar är det sämsta tänkbara alternativet, ett rör av polyeten kanske det bästa (vi bortser från teflon i detta sammanhang). En rörbitt med påmonterad streamer går förstas aldeles utmärkt att trä på en krokig träpinne. Det är ganska små vindkrafter som verkar på en streamer. Redan ett band som är en halvmeter långt syns bra, och det behöver knappast något bastant fäste. Det går exempelvis att limma fast ena änden med epoxylim till en klen, slät metallstång/-rör. På några av de flygställen som jag använder kan man hitta mina vävstreamers och jag skall tillverka flera. Jag hinner dock

inte förse hela Sverige med sådana, därför vill jag uppmuntra er andra att avlägsna streamers av plasttejp som finns på olika flygställen och ersätta dem med vävda sådana. Tre klena buntband av plast kan fungera bra vid fastsättandet av en "streamerpinne" med befintlig växtlighet som grund.

*Peter Loeskow*



## Alternativa flygmöjligheter i Europa

**Lettland.** Några av de finaste hangflygställena i Europa finns definitivt i Lettland. Landet har idag fyra skärmflygklubbar, 100 piloter och ett nybildat skärmflygförbund. Den största klubben finns i Daugavpils, och där är vinschning startmetoden. Det som kommer att locka utländska piloter till Lettland är dock alla kusthang. I somras testade vi hanget i Jurkalne, som ligger cirka 40 kilometer söderut från kuststaden Ventspils. Det 7-20 meter höga hanget, som passar för både västliga och nordvästliga vindar, sträcker sig över 40 kilometer. Framför hanget finns en bred sandstrand för landning.

Prisnivån i Lettland är låg på landsbygden, men hög i Riga. Vid kusten kan man bo på trivsamma små hotell eller enklare på en campingplats. Man måste ha bil med sig, så för resan är färja det rationella alternativet. Färjeförbindelserna från Sverige är fortfarande få, möjligheterna som erbjuds är Stockholm-Riga, Karlshamn-Liepaja eller på ett enkelt fraktfartyg från Nynäshamn till Ventspils. På plats klarar man sig med engelska. Det finns inga licens- eller försäkringskrav för skärmflyg, och skrivna regler för skärmflyg finns överhuvudtaget ännu inte, men det nya förbundet jobbar för att ta fram sådana.

**Serbien och Montenegro.** Balkan är mycket annat än TV:s kvällsnyheter. I Serbien (en del av statsförbundet Serbien och Montenegro) kan man njuta av bra flygning, fantastiskt god mat, otroligt trevliga människor samt historia och kultur med turkiskt inslag. I augusti besökte jag sydöstra delen av landet där över 1 000 meter höga bergskedjor sträcker sig flera mil mot Bulgarien. Öppet slovenskt mästerskap 2004 organiserades här i Sievo, i närheten av staden Niš. Sievo har starter i alla riktningar förutom ost på cirka 1 000 meter. Skärmflygstarterna i området är generellt rymliga och grästäckta. Bra distansflyg möjliggörs av Niš-dalens frekventa nordliga vindar. Landskapet och flygningen liknar faktiskt Provence, men prisnivån är betydligt lägre. I Niš kostade boende i ett privat hus 80 kronor



per natt med frukost. För att undvika överraskningar på exempelvis en restaurang, rekommenderar jag dock grundläggande kunskaper i kyrilliskt alfabet, eftersom serbiska officiellt skrivs med det.

*Riikka Vilkuna*

## Peters handtag

**Det kan ibland vara önskvärt att byta taget om styrlinorna under en längre flygning.** Ett sätt är att ha handen genom bromshandtagen som på längdåkningsstavar, för att sedan hålla i bromslinorna med tumme och pekfinger, vilket lär ge ökad finkänsla. Inför landningen kan det vara lämpligt att linda bromslinan ett eller två varv runt handleden. Somliga förespråkar att linda bromslinan för att korta ner den även under flygning, men detta medför risker. Man får i en nödsituation svårare att komma åt



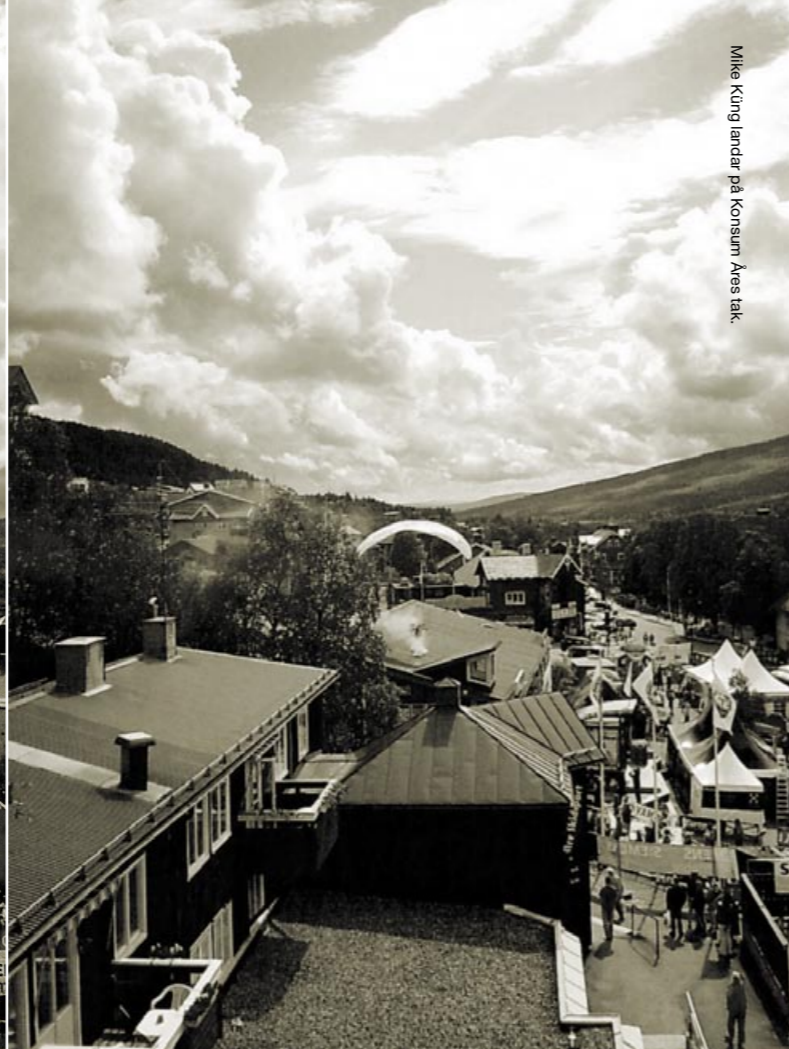
nödskärmen för att kasta den, dessutom ökar risken att bromsa för mycket och därmed ställa en vinghalva eller båda. Istället kan man göra som Firebird som har utvecklat två aluminiumdelar som man skruvar ihop till ett extrahandtag ovanför bromshandtaget. Det går enkelt att själv tillverka något liknande, som kan fylla samma syfte för en icke-acropilot. Min "prototyp" gjordes av 10 centimeter kopparrör med gummislangbitar som handtag och fixering. Både en kopparrörstump med slang och en bit aluminiumrör av en slaktad TV-antenn överdraget med vulktejp provades till belåtenhet i norsk termik vid Hemsedal (jag avbröt uppstigningen efter 1300 meter höjdvinst på grund av kyla).

Även om man, å ena sidan, skall akta sig för att bromsa vingen till nära stallgränsen, så kan det vara värt att påminna om att det, å andra sidan, kan behövas ett kortvarigt långt drag i styrlinorna för att hejda en kraftig framåtrörelse av vingen i turbulent luft, exempelvis vid utgång ut termik.

*Peter Loeskow*

## Säljes

Swing Arcus XL 2001, Sele: Woody Walley x-press airbag 2001 (inkl Apco mayday nödskärm). Krokär, formsydd och platta. Pris: 17 000 Kr. Kontakt: Mats Rehn 070-6298632



Mike Kung landar på Konsum Åres tak

# Åre Äventyrsfestival

sid: 6 Text & Bild: Pär Jönsson

Den 28 juni till 4 juli 2004 arrangerades för första gången Åre Äventyrsfestival. Förutom skärmflygning visades och prövades forspaddling, grottkrypning, mountainbike, havskajakpaddling, klättring och turridning. En av de tuffaste aktiviteterna under veckan var longboardåkning (en lång version av skateboard) utför Ullådalsbacken. Åkarna kommer upp i farter uppåt 80 km/h på skateboard. En annan häftig aktivitet var en internationell tävling i forspaddling i Vålån. Vinnaren kom visst från Nepal.

Trots att skärmflygning dragit minst antal aktiva deltagare till Åre (cirka 100-200 stycken) var det vi skärmflygare som "stal showen". För det kan vi tacka flerfaldige världsmästaren och luftakrobaten Mike Kung. Dessutom var norska Siemens Mobile Acro Team, som är Ole Jörgen Lovland och Stein Egil Mangseth, Ozones team med Simon Isler och Adi Ibanez, och de våghalsiga norska akropiloterna Pål Hammar Rognøy, Vanja Eggesvik och Ronny Olsen på plats i Åre.

Mike Kung höll en mycket uppskattad akrokurs för intresserade skärmflygare, som fick lära sig helt nya sätt att hantera och använda en flygskärm. Bland annat visade Mike hur man kan klättra uppför byggbaracker och hanga på långsträcka byggnader. Han avslutade Äventyrsveckan med en bejublad show; han landade på Konsum Åre:s lutande tak vid torget och balanserade sedan i nollvind på taket för att slutligen "hoppa" ned två våningar och landa på torget som var fullt av folk och utställare. Han visade också under veckan sin akroshow där han börjar med att släppas från en helikopter och därefter gör sådant man trodde var omöjligt att göra med en flygskärm. Landningsplatsen Draklanda var fylld med hundratals intresserade - alla med blicken riktad upp mot skyn. Showen spelades in av sporten på Sveriges Television och finns också att se på Mike Kungs hemsida: [www.mikekueng.com](http://www.mikekueng.com).

Mike var fylld av lovord över Åre och arrangemanget. Han, de schweiziska och norska akropiloterna tycktes aldrig få nog. Till och med under den avslutande skärm-

flygifesten, som hölls på Skysports nya anläggning intill Draklanda, underhöll de dom hundratalet festande piloterna genom att i midnattssolen flyga från Hummeln och göra akrostunts och slutligen landa på Åresjöns strand. De tyckte att det var sagolikt att kunna flyga mitt i natten och att det ändå var så ljusst. En ny upplevelse för dom som ändå testat det mesta.

Samtidigt med Äventyrsfestivalen genomförde Åre skärm- och drakflygklubb en tjejevecka med ett mycket ambitiöst och uppskattat program. Bland annat höll Mike Kung och svenska instruktörer föredrag. Nina Sölverud som höll i arrangemanget gjorde ett strålande jobb. Ett tack riktas också till alla de som hjälpte till under veckan.

Vi i Åreklubben hoppas på ännu större uppslutning nästa år då vi på allvar ska visa att även Sverige kan ha en "extremsportvecka" liksom Voss i Norge. De norska akropiloterna som besökte Åre har redan utmanat Sverige i en akrolandskamp nästa år.

Alla glada frilygare som var på plats i Åre under denna vecka ska ha ett stort tack. Välkommen åter!



Kajseri, Turkiet. Foto: Peter Sjostedt

## Get high on pure air... and stay there!

sid: 7 Text: Roland Hugosson

Vad är en känsla? Hur ska man beskriva en känsla? I alla tider har människor sökt förklara själslivets skiftningar. Få har lyckats ge en glimt av sitt innersta väsen, och vilka strömmar som rör sig därinne i dunklet. Hur ska en hängflygare då kunna förklara för en markbunden människa alla de tusentals nyanser av känsloruset som far genom kroppen under en flygning?

När jag flyger brister alla förtöjningar och sinnena flödar över av alla intryck som stormar emot mig. Jag blir ett med himlens luftströmmar. Luftens temperatur värmer och kyler mitt ansikte, jag hör svalornas skrik då de vimlar förbi. Jag parerar ständigt lufrörelserna med min egen kroppsvikt, svettas av ansträngningen i värmen på låg höjd, då markens dofter bärs upp till mig av den stigande luften; och kyls sedan av under molnens skugga högt ovan marken. Jag morrar och jublar i ögat av min känslostorm. Jag tar ut all fart som finns i vingen och stormar fram med fartvinden dånande runt kroppen, studsande fram genom luftens rörelser. Jag kan uppleva den adrenaliniskapande känslan av att flyga några vingbredder från klippstupen, mellan bergstopparnas svala andedräkt och dalarnas mustiga grönska. Jag övar den knivskarpa kirurgiska precisionen i manövrerna på de stilla kvällsvindarna vid kusternas sanddyner, i sällskap med de svävande måsarna.

Nu kan jag inte längre minnas var min önskan om att kunna flyga tog sin början, eller de krogiga vägar som tog mig fram till beslutet. Men jag är säker på att alla de idéer som jag då hade om vad som väntade var en blek och diffus dimma i jämförelse med det fyrverkeri av upplevelser som jag fått ta del av efter det att jag började hängflyga.

Om man frågar bergsbestigare varför de bestiger berg lär deras svar bli: "för att de finns där". Varför fortsätter jag då flyga? Jo, för att känsloruset finns där. Där uppe där regndropparna är färska, däruppe där regnbågen föds, däruppe där jag och hökarna följer lufthavets osynliga stigar. Under mina flygturer finner jag känslor som föds av utmaningar och naturupplevelser, känslor som är svåra att förmedla. Jag flyger för att uppleva anspänningen före starten; den erotiska spänningen i att finna en uppåtström och följa den upp till molnen. Jag flyger för att uppleva den intellektuella utmaningen i att finna rätt väg genom luftvirvlarna, tillfredsställelsen i att ha lyckats uppnå mina mål. Jag flyger för att uppleva adrenalinkicken i de välskalkylerade risktagandena. På vägen har jag lärt mig att göra riskbedömningar, tänka efter före, vara ödmjuk inför naturens krafter och mina begränsningar som pilot.

En flygutbildning, och ett flygliiv, är en skola i att ta ansvar för sig själv och i att se orsak och verkan i ens egna beslut och handlingar. Man måste värda såväl sin utrustning som sin kunskap. Förberedelser är A och O för att undvika tillbud och olyckor. Lyckan finns där i att ha möjlighet att reda ut svårigheterna med marginalerna på sin sida; men att trots detta töja sina gränser. Att utvecklas och bli bättre vartefter man uppsöker nya utmaningar. Utmaningarna och upplevelserna som ständigt finns framför en i en flygsport som är mer än en sport - som är en känsla i sig, en känsla som inte går att finna någon annanstans.

# 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!**  
anmal dig nu!

**KC-Kurser med ERIK REHNFELDT**

Med sina många distansflyg i Anancyområdet och sin följingserfarenhet guidar Erik er till nya framsteg 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 landslaget och nu en av de bästa SIV/Acro instruktörerna.

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

# ÄVENTYRS-CENTER

Butik Resor Kurser

Nova  
Airwave  
Gin  
Windtech  
up  
Apeo  
Kites  
Paramotor

Tel. 031-159434, 0705-416371  
Butik mån-tis 12:00-18:00  
[www.aventyrcenter.se](http://www.aventyrcenter.se)  
aventyrcenter@aventyrcenter.se



Pål och Kjartan i Red Bull Vertigo, akrotävling i Villeneuve. Foto: Pernilla Hammar

# Pål Hammar Rognøy

sid: 8 Text: Lena Alfredsson

## Du har varit med i norska landslaget i distansflygning. Varför valde du att börja flyga akro istället?

Mitt år i landslaget var ett otroligt år. Vi hade fantastiskt roligt och jag har aldrig lärt mig så mycket om skärmflygning på ett år. Trots det kände jag i slutet att någonting fattades – själva leken. I landslaget var allting lite för allvarligt. Jag är dessutom lite för otålig. Jag klarar inte att flyga termik i svaga förhållanden. Det tar för lång tid. Ronny Olsen och jag gillade att leka med akro mellan träningarna med landslaget och vi övergick till att satsa allt mer på akro. Det definitiva valet gjorde vi i Voss under Norgecupen 2003. Vi satt på starten och var urlöss på allt väntande under en distanstävling. Briefing efter briefing. När skulle vi få flyga? Där och då bestämde vi oss för att flyga ned, hämta akroskärmarna och flyga akro istället. Vi visste båda att förlorade poäng i cupen kunde innebära att vi inte fick någon landslagsplats till nästa säsong.

## Kommer du någonsin att flyga distans igen?

Vet inte. Jag hoppas det. Har hört att man blir mer tålmodig på gamla dagar, så kanske. Men i så fall blir det tävling. Jag behöver tävlingen för att tända till. Det blir säkert Norge Cup nästa år.

## Vilka mål har du med din flygning?

VM 2006 är naturligtvis ett mål för framtiden. Jag ska inte bli världsmästare, men att hamna på topp 20 på VM vore fint. Ett annat mål som betyder mycket för mig är ett norskt landslag som ligger helt i toppen. Satsningen för 2005 blir ungefär som den såg ut i år. Deltagande i alla världscuper i akro och en placering topp tre i Norge Cup-akro.

## Har du några tips till andra piloter som vill börja akroflyga?

Träna grundövningarna spiral, wingover och assymetrisk spiral mycket, lite till och ändå mer innan du går vidare. Idag vill alla absolut lära sig SAT, utan att träna upp den generella skärmhanteringen först. Spinn och stall är också oerhört viktigt om man ska träna akro seriöst. Man kommer vid en eller annan tidspunkt att hamna i stall eller spinn vid akroflygning och då ska de övningarna redan vara väl inövade.

## Vad är största glädjen med akroflygning? Största utmaningen?

Glädjen är leken. Utmaningen är att finputsa tekniken, få bort alla pyttesmå inslag och utföra övningarna så mjukt och fint att det ser enkelt ut.

## Är det farligt?

Ja, är akro är farligt. Skärmflygning är farligt. Varje år sänder det svenska och norska förbunden sina landslag till EM eller VM. I genomsnitt har deltagarna 99 procents chans att överleva de tävlingarna. Mitt svar blir alltså: skärmflygning är farligt. I tävlingssammanhang är akro mindre farligt än traditionell distansflygning.

## Din lagkamrat Ronny Olson omkom i somras. Vad var det som hände?

Ronnys olycka var mycket speciell. Väldigt många utgår ifrån att det var en akro-olycka i och med att det var Ronny som dog. Detta är en sanning med flera modifieringar och jag nämner den viktigaste här: han flög inte sin vanliga skärm utan en gammal XXX (tävlingskärm från sent 90-tal, reds. anm.) som han hade delat i två delar, tagit bort tio kvadratmeter från, och sytt ihop igen på mitten. För att få riktigt ordning på skärmen var nästan alla linor knutna. Med andra ord: elva kvadrat, gammal skärm, knutna linor och till sist, ja han flög akro. Linorna rök när han tumblade och han lyckades inte kasta nödskärmen i tid. Allt detta sammantaget gör olyckan så speciell att Norges olycks- och säkerhetskommitté inte vill nämna den i akrosammanhang. Men olyckan är ännu inte färdigutredd av kommittén.

Generellt har vi fått mindre galenskaper och färre olyckor förorsakade av dödsspiraler och liknande i Norge. Däremot har antalet piloter som tappar kontrollen vid inslag i wingover ökat betydligt. Inslag vid wingover kan leda till kravatt med efterföljande problem. Det kan också i vissa fall leda till en snabb och radikal ändring i roll-rikningen och ännu större efterföljande problem.

## Mathias Rothen åstadkom en vansinnigt snabb helikopter i en 15 kvadratmeter liten skärm utanför tävlingen. Kommer vi att få se mindre och mindre skärmar framöver?

Ronnys skärm på elva kvadrat, Mathias på femton och Francois på tio visar att man

inte kan gå så långt ner i storlek. De är snabba och har hög "showfaktor", men den lilla storleken gör att skärmen stupar rakt ner istället för att slunga piloten uppåt i pendlingsövningar. Ännu är pendlingsövningar en viktig del av akroskärmflygning.

Genom att öka sidoförhållandet kan man ändå gå långt ner i storlek. Till nästa år kommer de flesta akroskärmarna att ligga mellan arton och tjugo kvadrat utlagda. Det vill säga, ner mot usla femton projicerat. Spännande, otroligt roligt att flyga och jag tror nog att det kommer att gå ner ännu några kvadratmeter de kommande åren. En rolig och nyttig konsekvens är att det läggs ner mycket pengar på design av små skärmar som flyger bra, och det är något alla lättare piloter generellt kommer att ha stor glädje av. Gläd er tjejer.

## Framtiden?

I Norge har vi haft vårt första norska mästerskap och Norges Cup i akro. 2006 arrangeras världsmästerskap i Villeneuve, Schweiz. FAI har en egen arbetsgrupp som bara jobbar med akro och ett rankingsystem för akropiloter finns redan.

## Är det mer adrenalin i akroflyning än i distansflygning?

Personligen har jag aldrig fått någon adrenalinrush vid akroflygning. Extrem tillfredsställelse däremot, det får jag varje gång jag lär mig en ny svår övning, eller utför ett program perfekt. Vid distansflygning är det lite långt mellan varje gång man är extremt tillfredsställd.

## Hur ser akroverksamheten i Norge ut?

I Norge har vi startat en tävlingskommitté för akroskärmflygning (KKPG-akro). Den ska styra akrotävlingarna på samma sätt som KKPG styr distanstävlingarna i Norge. KKPG-akro har också en egen budget med stöd från förbundet och vi ska ha ett landslag klart till säsongen 2005. Akroskärmflygning ses idag som en självklarhet i Norge och fler och fler piloter lägger ner distansflygningen för att träna akro seriöst. På det sättet ligger Norge långt framme. Vill man vara med på tåget gäller det att hoppa på nu.

## Personligt

**Namn:** Pål Hammar Rognøy

**Född:** 14 december 1973 i oljehuvudstaden Stavanger

**Bor:** Att erkänna att man bor i Sandnes när man är från Stavanger är pinsamt. Därför, Stavanger. Hoppas att snart kunna svara Åre.

**Jobbar med:** Kalibrering (Pernilla trodde at jag jobbet i olja ;))

**Fritidsintressen förutom skärmflygning:** Videoproduktion. Drömmer om att göra den perfekta skärmflygfilmen.

**Började flyga:** Sommaren 1997. Hade tjatat så mycket på klubbens ordförande att de blev tvungna att hyra in en instruktör från Hemsedal (Norge har endast klubbinstruktörer, reds. anm.).

**Vinge:** Just nu: MacPara Intox19acro och Gradient Bliss24. Ny till nästa säsong. **Sele:** Skyline Vertigo och Kortel Design K2. Ny till nästa säsong.

**Skärmflygskador:** Bruten ankel samma år som jag började flyga. Senare skadade jag nacken på ett kusthang utanför Stavanger. Inga akroolyckor.

**Flygtimmar per år:** Förr hade jag 150 flyg och 70 timmar om året. Nu har timmarna halverats på grund av mycket kortare turer.

**Flygtimmar totalt:** ca 350 timmar fördelade på ca 1 000 flyg.

**Bästa flyget:** Mitt vanliga flygställe i Stavanger har 280 meters höjdskillnad.

Ingenting att skryta med, men mitt allra bästa flyg har jag på detta ställe. Vi var tre piloter som gick runt fjället och startade på baksidan. Från den sidan är fjället så flackt att man aldrig kommer högre än fyra meter över terrängen när man flyger. Jag kallar det "batman"-flygning, och jag älskar det.

**Bästa flygstället:** Lätt. Anncy så klart. Och det på grund av miljön såväl som flygningen. Reser aldrig till Anncy utan att spendera minst en natt på Chalet Chavenette hos Erik och Anna.

**Flyger helst i Norge:** Kjerag i Lysefjorden är ett av världens mest spektakulära flygställen. Och så ligger det bara två och en halv timme från Stavanger.

**Hur många avlagda skärmar har du i garderoben:** Apco Sentra, Apco Supra, Airea Shape, Gradient Saphir2000, Gradient Bliss26, Gradient Bliss24 plus sju utslitna elevskärmar. Detta är skärmarna jag har liggande i skåpet. Resten har jag sålt.

**Min akro:** Ledare för akrottagningen (akrotvalget), Ledare för akroskärmflyningens tävlingskommitté, ledare för domarutbildningen i Norge, medlem i FAI:s arbetsgrupp för akro, aktiv akrotävlingspilot nationellt och internationellt. 13:e plats i världscupen för akroskärmflygning 2004. Bästa placering, nr 4 i Italien. 2:a plats i NC-akro 2004.

Gift med Pernilla Hammar Rognøy, internationell akrodomare.



sid: 10 Text: Tomas Elvstad / Bild: Hans Berg

## Att komma vidare efter den första grundkursen kan vara lite snårigt

**Jag började hängflyga 1998 med svenskt hängflygs mästare, chefsinstruktör Rolf Björkman. Vi var fyra entusiastiska presumtiva hängflygare som oberoende av varandra bestämt oss för att gå en backglidningskurs, för många det första steget i hängflygarkarriären.**

Vi samlades vid Johanneslundsbacken i en förrort till Stockholm en råfuktig höstmorgon. Med skräckblandad begeistring stod vi och tittade upp i backen när Rolf bar upp vingen för att göra ett första demonstrationsflyg. Nervositeten och en undran av vad jag gett mig in i blev inte mindre när Rolf två sekunder efter start hamnade i ofrivillig högersväng och rasade rätt in i slutningens enbusksnår.

Det hela resulterade dock inte mer än i ett par blåmärken. När vi några timmar senare lärt oss att rigga och springa med vingen på marken var det dags att göra det första flyget. Vi gick upp ett par meter i backen, balanserade, tog sats och började springa. Jag lättade och flög nog en tre meter, det var i alla fall längre än ett vanligt springsteg och känslan av att verkligen ha lämnat marken och FLUGIT var där. Vi hade enormt roligt när vi sprang där i våra lånade gula och röda hjälmar. Vi arbetade oss allt längre upp i backen efterhand som färdigheterna och modet steg och vi skrattade ikapp i takt med buklandningarna.

Efter att elevlicensen var tagen visade det sig dock svårt att komma upp i luften. I takt med minskande antal aktiva och flygställen har under senare år möjligheterna för nybakade elever att fortsätta flygarkarriären minskat. Detta gäller särskilt för oss som bor långt ifrån de få hängflygcentra som finns kvar i Sverige. Somrarna 2000 och 2001 fick jag nöja mig med att springa med vingen fram och tillbaka på åkern utanför farsgubbens hus, där jag förvarade vingen, bara för att känna känslan av att lyfta, vilket onekligen blir lite långrandigt i längden.

Med arbete och bättre ekonomiska förutsättningar var det sommaren 2002 dags för ny kurs. Då hade jag inte flugit sedan sommaren 1999, då jag hade sprungit ett

par gånger i Hammars backar och i Vitaby i Skåne. Platsen var nu Tallhed utanför Orsa i Dalarna, ett fält använt under andra världskriget av flygvapnet. Idag är det sannolikt Sveriges största friflygfält med gigantiska gräslandningsytor med vacker ängsflora och intressanta kringbyggnader från kriget. Hangarer och logement är maskerade som ladugårdar och spannmålsmagasin, allt för att förleda fi under orosåren. Fältet används av både skärm- och hängflygare sommartid, framförallt i form av kursverksamhet. I Tallhed tar man sig upp i luften genom bogsering. Vi var två elever på intensivkurs under en vecka. Vår instruktör, Bengt Höök, drog upp oss med hjälp av bil, först på låg, där efter på allt högre höjd. Samma obeskrivliga och eftertraktade känsla som jag känt ett par år tidigare, infann sig omedelbart. Det jag minns bäst är att från ovan se de faluröda gårdarna, de svarta tjärnarna kring fältet och de mörka rundade bergsiluetterna vid horisonten samtidigt som den omgivande skogen släpper morgonens stigande dimslöjor. Det samlar hela essensen av hängflyg – att det inte bara är flygning utan även ett fantastiskt sätt att uppleva naturen, förnimbar från en utkiksplats som tyvärr är alltför få förunnade.

Säsongen 2003 blev det bara tretton bogseringsdrag, med en allt annat än briljant avslutning då jag stod på näsan i Sunne efter att ha haft alltför låg fart på finalen. Desto mer bestämd var jag att komma igång igen i våras efter vinterns flyguppehåll. Jag återtog min behörighet i backglidning på en kurs arrangerad av Skånes drakflygklubb i Hammar i maj, tillsammans med ett gäng andra nybörjare. Siktet var att kunna följa med på klubbens årliga resa i juli till utkanterna av Alperna, i södra Frankrike. Den tredje juli lämnade vi Sofiero och ett dygn senare nådde vi Chindrieux, strax söder om Genève, och ett sommarvåder som inte fanns hemma i Sverige.

Rampstart. Envar som står inför sin första stupstart och tittar ut över den korta träkonstruktionen utvecklar otvivelaktigt ett särskilt, om än resonligt, förhållande till denna startform. Rationella förhållningssätt krockar, vetskaper att vingen kan flyga kolliderar med insikten om att man ska springa ut för ett stup med 600 me-

ters fallhöjd. Det bryter mot allt vad våra mammor lärt oss. Jag sprang med andan i halsen. Den tacksamhet jag kände när jag kände draget i ryggen, att vingen började bära, var gränslös. Chindrieux gled sakta förbi under mig och landningsfältet närmade sig efter mitt då livs längsta flyg på sex minuter.

Chindrieux är ett lämpligt nybörjarställe tack vare sitt stora landningsfält och flygstället är välbesökt. Sista kvällen i Chindrieux var lugn och stilla. Jag hade gjort mitt sista flyg för dagen och höll på att rigga ner min vinge. Efter mig på fältet kom de nerdroppande en efter en. Belgare och holländare kom seglande ner som färgglada jättefåglar i stilla kvällsluft, allt medan aftonsolen färgade landningsfältet i halmgult. Alla nybörjare, och tillsynes lika upprymda som jag över att ha flugit. En sådan sprudlande aktivitet på ett fält är en angenäm syn och någonting vi behöver mer av.

Jag är fortfarande nybörjare enligt alla definitioner, men jag har ökat på min flygtid rejält i sommar. Och jag har kommit vidare, ett moment som kan visa sig vara ganska knepigt. Till purfärska hängflygare som precis gått sin första kurs i sommar eller för någon säsong sedan som undrar hur de ska komma vidare, är kombinationen av backglidning och markbogsering värd att framhålla. Att komplettera med den behörighet man inte redan har ökar utbudet av flygtillfällen. Mitt intryck är att backglidning trimmar flygfärdigheterna lite extra, då allt händer lite snabbare eftersom fallhöjden på svenska backar är liten. Markbogseringen ger mera flygtid och möjlighet att hinna göra mer än en sväng innan det är dags att börja tänka på landningen. Möjligheten till backglidning begränsas tyvärr av att det är ganska få geografiska platser som lämpar sig för detta i Sverige. Tyvärr verkar det som markbogsering har tappat mark i förhållande till flygbogseringen bland landets klubbar. Det är synd då det utgör en viktig möjlighet att samla flygerfarenhet innan nästa steg mot flygbogsering tas.

Aktiva instruktörer hittas via länken Instruktörs-pool på hängflygförbundets webbplats [hangflyg.org](http://hangflyg.org).

# ÅRE

## NYHETER BUTIK

### Skärmar

Ozone Rush DHV 1-2

Ozone Buzz DHV 1-2

Ozone Geo lättviktskärm

Swing Astral 4 DHV 2

### Selar

Swing Connect Light

Woody Valley Peak

OZONE

SWING

AIRWAVE

SKYWALK

APCO

UP

WOODY VALLEY

skyline

FLYTEC

För senaste info om nya produkter samt priser, se vår hemsida!

[www.skysport.se](http://www.skysport.se)  
Surfa in för senaste nytt, kolla in väderkameran, senaste flygbilderna, filmer mm

Ozone Buzz DHV 1-2 (nyhet 2005)  
Pilot: David Dagault  
Foto: Fredrik Gustafsson

## Nyheter 2005

### SKYSPORT FLYTTAR

till Draklanda nedanför Olympialiften/ Världscupområdet. Granne med landningen har vi en central plats för butik, kurser, teorilokal, uthyrning av utrustning osv.



Start 1.300 m.o.h

Landning 375 m.o.h

### BO VID DRAKLANDA

Vi erbjuder nu boende vid Draklanda Nära till liften - nära till landningen Boka på vår hemsida - eller ring!



### KURSER

Samla flyg  
Bergsbehörighet  
Grundkurser, Pilot 1/2/3  
Hang och termik  
Paramotor  
Avrostning  
Privatlektioner  
Markhanteringskurser  
Flygsafaris med helikopter

Skärmflygskola | Butik | Boendeanläggning | Öppet året runt  
Skysport AB | Årevägen 173 | 830 13 Åre | 0647-51186  
[www.skysport.se](http://www.skysport.se) | [info@skysport.se](mailto:info@skysport.se)



# PARACHUTING

sid: 12
Text: Karl Slezak, översatt av Peter Loeskow och bearbetad av Ola Gustafson

Parachuting i Kayseri, Turkiet.

I **skärmflygets** **begynnelse**, i **mitten** och **slutet** av **åt-tiotalet**, **var parachuting** (som på tyska även kallas för **sackflug**=**säckflygning**) ett **vanligt förekommande problem under flygning**. **Sidoinslag var däremot nästan en ökänd olycksorsak**. **Skärmarnas utveckling under det senaste årtiondet har gjort parachuting till ett jämförelsevis sällsynt fenomen**. **Ändå är parachuting som olycksorsak inte helt utdöd utan upplever idag en liten, men föga välkommen, “come back”**.

Vid parachuting har det blivit ett avbrott på luftströmmen runt vingprofilen som gör att den kommer i stort sett enbart underifrån, som hos en rund fällskärmskalott. Skärmen flyger inte längre framåt, utan sjunker med 4-7 m/s lodrätt nedåt. Stabil parachuting, alltså att skärmen förblir i detta tillstånd, går med dagens skärmar endast i teorin att uppnå med bromsarna. Mellan minimalhastighet och fullstall ligger endast millimeter i “bromsväg” och endast rutinerade testpiloter kan erhålla en tydlig parachuting-fas genom ett ytterst finkänsligt spel med bromsarna. Ändå förekommer olyckor på grund av stabil parachuting. Dessa orsakas inte av för mycket broms. Det är snarare på grund av flera orsaker såsom pilotfel, förändring av skärmens trim eller yttre faktorer, som leder till att skärmen överskrider den kritiskt höga anfallssvinkeln. Nedan beskrivs situationer som under de senaste åren har lett till parachutingolyckor.

**Flygning med blöt skärm**
En genomvåt skärm som orsakas av regn eller dylikt gör att kalottens vikt ökar. Eftersom skärmen inte belastas lika över hela ytan (den främre delen bär upp 2/3 av vikten) så orsakar viktökningen en högre anfallssvinkel. Denna effekt förstärks om vatten kommer in genom cellöppningarna och samlas inne vid bakkanten, och således drar den nedåt ytterligare. Resultatet: Skärmens trimfart blir lägre, hastighetsskillnaden till stallfart blir lägre och den tillgängliga bromsvägen minskar markant. Olyckor i sådana situationer sker framförallt när piloten inte tar hänsyn till den blöta skärmens förändrade flygbeteeende.

**Parachuting omedelbart efter starten**
Att en skärm övergår till parachuting omedelbart efter att ha lättat kan man se framförallt vid vinschning. Orsaken till detta är nästan alltid att piloten inte drar upp skärmen tillräckligt länge med A-remmarna, för att föra kalotten fullständigt över piloten. Skärmen “hänger då kvar” lite bakom, i en vinkel av 70-80°. Lyftkraften räcker visserligen till att lätta från marken, men den ytterligare ökningen av anfallssvinkeln genom draget från vinschen blir för mycket, med resultatet att skärmen övergår till parachuting. Den pilot som blir uppdragen av en erfaren vinschförare, det vill säga en som vid parachuting fortsätter att dra lagom hårt och “sätter ner” piloten mer eller mindre ömt på marken igen, kan skatta sig lycklig.

**Hur kan detta skärmbeteende förklaras?**
Till att börja med begränsar sig detta problem enbart till ett fåtal skärmmodeller.

Ett generellt problem är små skärmstorlekar för lätta piloter. Den lilla ytans formmotstånd är betydligt mindre än den hos skärmar för tyngre piloter. En liten skärm är snabbare och reagerar mera dynamiskt. Skärmen flyger inom ett brett område utan problem, men visar sig de mer känslig i “parachutingbenägna” situationer, på grund av att avikelser tolereras dåligt.

**Hög lufttäthet - parachutingfrämjande**

Varje flygare bör känna till att lufttätheten avtar med ökande höjd och att flyghastigheten då ökar. På hög-alpina startplatser visar sig detta genom en märkbart längre startsträcka. Även temperaturen förändrar luftens täthet. Kall luft har en tydligt högre densitet än varm luft. Vid −5°C är luften cirka 15 procent tätare än vid 20°C. Vid ökad densitet ökar luftmotståndet. Ökat motstånd får en minskad flyghastighet till följd. Vid trimfart flyger den redan långsammare skärmen med högre anfalls-vinkel och når betydligt tidigare parachutinggränsen. Detta kan liknas vid flygning med en genomblöt skärm och kan resultera i att vanligtvis oproblematiska manövrar, som öron eller avslutning av en B-stall, slutar med parachuting. Även en skärm som vid start “hänger” en aning bakom piloten kan vid låga temperaturer befinna sig nära, eller på andra sidan, parachutinggränsen. Kunskapen om sambandet mellan lufttemperatur och risken för parachuting är ganska ny och inte helt utredd. Klarlagt är dock att benägenheten till parachuting ökar vid låga temperaturer.

**Veck i duken**
För en tid sedan tvingades Nova att återkalla och byta ut en del av sina Carbon intermediateskärmar. Ett fel vid tillverkning av duken hade lett till kraftig veckbildning efter kort tids användning. Denna brist märktes särskilt genom försämrade startegenskaper och en starkt ökad parachutingtendens. Vid vinschning har det visat sig att skärmar som har förvarats länge i skärmsäcken ofta har dåliga startegenskaper, oberoende av startförhållandena. Ett par ”veckutslätande” uppdragningsövningar var tillräckliga för att på ett effektivt sätt förbättra skärmarnas startegenskaper.

**För kort inställda bromsar**
Vissa piloter flyger med för korta bromsar, vilket kan leda till kritiska skärmreaktioner i en Extremsituation. Detta gäller bromsar som har kortats så mycket att skärmens bakkant är lite neddragen även vid helt släppta bromsar. Vid de tillfällen då skärmen inte tål någon bromsning, exempelvis i situationer med hög anfallssvinkel (såsom öron), vid uppdragningsfasen under start eller vid avslutning av en B-stall, är kalotten redan lite bromsad. Därmed ökas tydligt risken för parachuting eller stabil parachuting. För några år sedan inträffade en dödsolycka genom stabil spinn (negativ) ända till marken. Undersökningar visade att orsaken var att bromsarna ställts in så kort att skärmen ständigt var bromsad.

**Trimförändringar**
Generellt är det så att en trimningsändring efter hand alltid sker mot en högre anfallssvinkel, på grund av lastfördelningen på kalotten. Under användningen blir det en ringa töjning av de högre belastade främre linorna. De mindre belastade bakre linorna behåller sin längd el-ler krymper något. Detta leder till en högre anfallssvinkel. Eftersom det är en smygande process lägger piloten ofta inte märke till de förändrade flyg- och startegenskaperna.

**Vad ska man göra vid parachuting?**
En (stabil) parachuting märks genom ett fullständigt avtagande av farttjud och genom kalottens lodräta sjunkrörelse. Skärmen är helt fylld, men ofta syns tydliga veck i underseglet. Om piloten konstaterar parachuting så bör han först vänta några sekunder med fullständigt uppsläppta bromsar. Oftast tar skärmen själv fart och strömningen återställs. Om inte tillståndet förbättras, måste piloten ingripa aktivt. Det bästa medlet är att trampa på speed-pinnen. Om denna inte går att använda eller nå måste A-remmarna tryckas fram, eller dras ner av piloten, för att tvinga ner framkanten. Trots att det

krävs överraskande lite tryck på A-remmarna (någon risk för inslag finns inte), så fungerar denna metod väl för att komma ur parachuting. Det är viktigt att avråda från för-åldrade motåtgärdsförslag, som att inleda en brant spiral (som sannolikt leder till spinn) eller kraftigt bromsande på både sidor (som sannolikt leder till fullstall). Piloten måste ständigt vara medveten om att applicering av svag broms vid parachuting kan leda till fullstall.

**Vid parachuting**
nära marken bör piloten avstå från att försöka komma ur den, eftersom dessa alltid medför en pendling. I stället skall han förbereda sig på den hårda landningen i förhöjd sjunkhastighet genom att resa sig i selen, pressa ihop knäna med benen vinklade, spänna musklerna och dämpa nedslaget genom att “rulla av” åt sidan. Inför landning i parachuting måste piloten undvika att bromsa, eftersom det medför en risk för att skärmen abruptt faller bakåt.

**Sammanfattning**
Parachuting utgör inte något direkt trängande säkerhetsproblem, under år 2003 har hittills fem incidenter rapporterats. Problematiken är inte generell, endast några få skärmtyper är mer berörda och kan visa tydliga parachutingtendenser, oftast i samband med ogynnsamma yttre faktorer. Med de nytillkomna testmomenten “öron” och “öron accelererad” kan DHV-testpiloterna målinrik-tat, och ännu bättre än hittills, upptäcka parachuting-tendenser vid klassning av skärmar. Icke desto mindre borde alla piloter befatta sig med problemet, så att de får en teoretisk bakgrund för målinriktade åtgärder.

**Säkerhetspåpekanden**

- Om skärmen har blivit blöt (regnskurar, blött gräs på startplatsen) måste piloten räkna med förändrade flygegenskaper. Den tillgängliga bromslängden förkortas tydligt och skärmen kommer generellt att flyga långsammare. Manövrar som öron och B-stall, men även djupa drag med ett eller båda bromshandtagen, skall absolut undvikas. Förlusten av skärmens hastighet kan också delvis kompenseras genom användning av speedsystemet.

- Vid låga lufttemperaturer bör manövrar som B-stall eller öron undvikas. Piloten bör vara medveten om att risken för parachuting ökar vid dessa förhållanden.

- Den vanligaste anledningen till parachuting vid vinschning är att A-remmarna släppts för tidigt under uppdragningsfasen. Här bör startledaren försäkra sig om att kalotten verkligen “står” ovanför piloten innan startkommandot ges.

- Om det finns tydliga veck på skärmen, efter lång förvaring i säcken eller stark komprimering, bör den fyllas några gånger före starten.

- Moderna skärmar har en liten tolerans beträffande justering av bromslinor. De flesta tillverkarna påpekar i sina manualer att tillverkarens bromsinställning inte får ändras. I vilket fall som helst måste det alltid vara säkertställt att skärmen är helt obromsad när bromshandta-gen är helt uppsläppta (även med speedpinnen i botten, Peter Loeskows kommentar).

- DHV rekommenderar att efterkontroller genomförs regelbundet och uteslutande av fackmän. Vid förändrade flygegenskaper bör skärmen kontrolleras omgående.



Kayseri, Turkiet. Foto: Peter Sjöstedt

# Hängflygförbundet

Sid:14 Text: Lars Redhammar / Ordförande SHF

**Så har ytterligare ett flygår passerat. Jag tänkte här göra en kort sammanställning av året samt delge er några tankar inför nästa.**



Vid verksamhetsårets slut var antalet klubbar 21, samma som förra året. Medlemsantalet var 224. Antalet uttagna hängflyglicenser var vid verksamhetsårets slut 199 varav 122 pilotlicenser och 77 elevlicenser. Efter att medlemsantalet sjunkit i många år planade det ut förra året, men har nu återigen sjunkit. Det behövs nu kraftansträngningar för att försöka ändra detta. Jag får delvis ta på mig ansvaret för att det inte hänt något som har vänt på denna trend. Detta får bli ett av ämnena på konferensen som vi skall ha i november.

Tre rankingtävlingar och ett SM har genomförts med sammanlagt elva godkända heat. Vi får vara nöjda med antalet godkända heat med tanke på hur vädret har varit det gångna året. Antalet deltagare på tävlingarna skulle ha kunnat vara bättre. SM arrangerades av hängflygförbundet på fältet i Timmele med assistans av Göteborgsklubbens medlemmar. Det var en väl genomförd tävling som kunde godkännas som SM med fyra genomförda heat. SM är också en rankingtävling. Peter Isacson blev återigen årets svenske mästare, följd av Jonas Peterson och Håkan Andersson. Tre rankingtävlingar förutom SM genomfördes med sju godkända heat. Rankingsystemet har fungerat bra, 55 piloter rankades. Andreas Ohlsson, Umeå HFK, är för sjunde året i rad den högst rankade piloten.

Distansligan genomfördes med färre antal rapporterade distanser än förra året. 2004 deltog tio piloter. Markus Hellquist vann ligan med 490,34 poängkilometer följd av Rauno Seimilä med 275,45 och Peter Dahlbom med 255. Distanslistan påverkar starkt rankinglistan. Det bör nämnas att Peter tog sina poäng på endast ett flyg när han satte det fantastiska nya svenska rekordet med en rak bana på 255 kilometer. Stort grattis Peter! Distansligan kan numera med lätthet rapporteras in via hemsidan, vilket borde främja en ökad inrapportering. Att poängen minskat en del gentemot föregående år kan delvis bero på det dåliga vädret.

Ett stipendium har tidigare instiftats istället för flygcentrum. Detta stipendium söktes inte av någon. Detta kommer att bli föremål för diskussion under hängflygkonferensen i november.

Flygsäkerhetsläget detta år har varit lite sämre än tidigare år. Ett antal händelser med skador har inträffat. Eventuella åtgärder från förbundets sida skall diskuteras under konferensen i november.

Vad vi behöver satsa extra på under det kommande året är medlemsutveckling samt rekrytering av kvinnliga hängflygare. Jag har för avsikt att ta tag i detta nu och åtminstone försöka få några ändringar gjorda som kan hjälpa till att vända trenden.

När ni får detta nummer har konferensen jag omnämnt redan varit och vad som bestämdes på den kommer redovisas, om inte på annan plats i denna tidning, så i nästa nummer.

God Jul och Gott Nytt År!

## Rapport från hängflygkonferens och årsmöte 2005

- Nya personer i styrelsen. Tomas Danielsson och Anders Andersson lämnar sina poster i styrelsen och ersätts med Tomas Söderkvist och Per Andersson.
- Det aktuella säkerhetsläget diskuterades och har högsta prioritering.
- En bogserjour som fördelas på några klubbar för semestertiden år 2005 ska utredas. Inriktningen ska passa både nybörjare och gamla rävar.
- Hans Berg kommer efter hand att överta utbildningsansvaret från Rolf Björkman.

- Det nya konceptet för grundutbildning med flygbogsering går framåt.
- Utveckling och utprovning av speciell tandemsele kommer att ske.
- Oggy nämnde att Dennis Pagen anser att medlemstalet i USA ökar. De tre viktiga gaste orsakerna till detta är Fly-schools, gamla piloter som kommer tillbaka och de nya lättmanövrerade vingarna med god prestanda.

*Cay Westerholm*

Först M3 nu MX4!

## Ny svensk kvalitets paramotor

# PARAMOTOR MX4

Två cylindrig motor  
Kuggväxel  
Nytvecklade sele  
Korrekta bärarmar  
Kolfiberblad

Titanbur 2-delad  
Dämpare i kolfiber  
Insugsljuddämpare  
Nödskärmshållare  
Dubbla bränslesystem

Se den på: [www.paramotor.se](http://www.paramotor.se)  
Paramotor Performance AB  
070-5866505

# FRÅN DRÖM TILL VERKLIGHET

En möjlig reseberättelse från ett möjligt nordiskt skärmflygmästerskap i Kina.

Sid:15 Text & Bild: HP Fallesen



**Det var en gråmulen höstdag och SMHI hade lovat ihållande regn. Trots detta var humöret på topp i vår grupp på 37 personer som stod i incheckningskön på Arlanda. Här var en brokig skara resenärer; alltifrån tävlingspiloter, friflygare, "hang-arounds" till vänner och familjemedlemmar. Alla med samma destination och mål, en spännande resa till Mittens Rike. Nu var den äntligen här, den där dagen som kändes så oändligt långt bort för nästan tre år sedan då idén till hela detta arrangemang föddes.**

Incheckningen på flyget till Beijing gick smidigt tack vare vår gruppcheck-in, utan problem med skärmsäckarna. Vår Airbus lyfte snart därefter för att nio timmar senare flyga in över de otroligt vackra skogsbeklädda kullarna som omger Beijing. Att från luften se de första solstrålarna falla in på Kinesiska muren i det disiga gryningsljuset är ett minne för livet.

Efter bagage, tull och visumcheck stod vi alla i ankomsthallen med våra värdar och guider, Wang Lei och Han Chaofang. De började med att dela ut röda kepsar till samtliga. Dessa skulle visa sig vara ovärderliga. När cirka tio fulla jumbojet:s landar samtidigt och dess passagerare möts av cirka fem gånger så många små kineser i ankomsthallen, ja då syns en lång svensk skärmflygare i röd keps lika tydligt som en fyr i höstmörkret.

Efter att ha samlat upp våra nordiska kollegor (samt fyra brittiska och två holländska piloter), lotsades vi till väntande bussar som körde oss till hotellet i centrala Beijing. För att ge oss lite kulturellt utbyte tog Wang oss sedan till "Den förbjudna staden", och vi vandrade omkring under två timmar i det fantastiska området. När vi lämnade området omringades vi av hundratals kineser som ville sälja allt ifrån klockor till handdatorer. På bussen tillbaka berättade Wang om alla de ställen där vi, under mer kontrollerade former, kunde utföra det som var en av resans huvudattraktioner, nämligen shoppingen. I Beijing finns ett enormt utbud av så gott som allting, till en bråkdel (cirka 1/10) av priset hemma.

Efter en dag i storstaden var det så dags att åka mot landsbygden. Vi tog bussen till en av Beijings fyra tågstationer. Den var fyra gånger så stor som Arlanda och hade 2000 skyltar, varav inte en enda med västerländsk text. Återigen kom våra röda kepsar väl till användning då vi lotsades till vårt nattåg mot Anyang. Vi hade fått en hel tågvagn för oss själva och sovplatserna var förvånansvärt bra, även om det var fyra bäddar i höjddel. Nästa morgon rullade vi in på Anyangs tågstation och efter cirka två timmar i buss kom vi till slutmålet för resan, Linzhou. Linzhou är en liten stad på cirka 350 000 innevånare där vi skulle tillbringa de närmaste åtta dagarna.

Efter incheckning var det första briefing och genomgång av tävlingsledningen i hotellets foajé, varefter bussar tog oss till berget, 800 meter ovanför Linzhou, på en timme. Större delen av tävlingen kom att flygas efter en cirka 50 kilometer lång bergskedja i ost/västlig riktning med en platt högplatå, som bland annat rymmer Linzhou framför sig. Friflygarna valde att flyga mestadels efter bergskedjan medan tävlingspiloterna fick bekänna färg på plattlandet.

Tävlingen startade efter två dagars träningsflygning. Man kunde flyga alla dagar utom en, då luften var fylld av ett kraftigt dis. I Kina använder man mycket fossila bränslen och bränner av fälten efter skörd, vilket resulterar i ett ganska kraftigt dis. Vissa tävlingspiloter berättade om flygning till brytpunkter ute på plattlandet där de helt tappade kontakten med berget, varvid de prisade sina GPS:er högt.

Den kinesiska organisationen fungerade utmärkt, men så hade man ju också haft en bra genomkörare vid förra årets PWC-tävling på samma ställe. Tävlingen, som var både Nordiskt mästerskap och Kinesiskt mästerskap, lockade 118 piloter från tio nationer och blev en lyckad tillställning utan allvarliga olyckor. En och annan kinesisk pilot ådrog sig mindre blesyrer när de, med sin spektakulära teknik, startade och landade. Men skärmflygning är på väg att bli en riktigt stor sport i Kina och jag tror att vi snart kommer att få se kinesiska piloter i världstoppen.

Avslutningsceremonin och prisutdelningen blev något som vi västerländska piloter knappast får vara med om hemma. En riktig folkfest med gissningsvis 20 000 av stadens innevånare som tittade på sång, dansuppträdanden, tal och, avslutningsvis, prisutdelningen. Den var, tack och lov, endast för oss piloter med en middag bestående av minst 30 rätter.

Det var 26 nöjda svenska piloter som for tillbaka till Beijing. Där återförenades vissa med vänner som varit ute på olika rundurer i landet, medan andra gav sig ut på nya spännande upptäckter. Själva åkte jag och Riikka ner till Shanghai för att hälsa på vänner och på vägen besökte vi Terrakottaarmén i Xian.

Tre veckor efter vår avresa från ett gråmulet Arlanda återvände vi med minnen och upplevelser för livet, samt med sprängfyllda nyinköpta resväskor. En dröm hade verkligen blivit en verklighet.

Ovanstående berättelse är fritt fabulerad men innehåller i stort sett riktig information. Linzhou i Kina var en av kandidaterna till NM 2005, men det har nu beslutats att tävlingen kommer att hållas i Annecy, Frankrike. Om tävlingen går i Linzhou i framtiden ja, då är det upp till dig om du vill omvandla en dröm till verklighet.



## Distansligan i skärmflyg 2004

Årets distansliga präglades av det dåliga sommarvädet. 138 flyg flögs och det blev totalt 2 520 flugna kilometer för de drygt trettio piloter som lockats att delta. Den vinnande totaldistansen stod Magnus Österberg, Cirrus Skärmflygklubb, för.



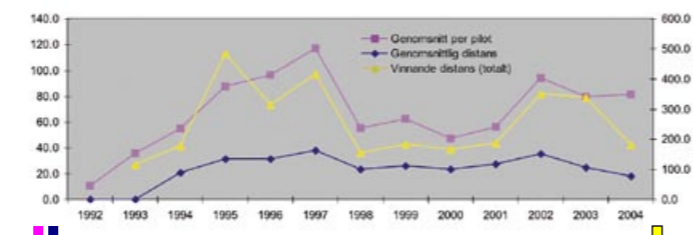
Magnus Österberg. Foto: Andreas Karpeby

Du kan inom kort anmäla dig till 2005 års distansliga på Västra skärmflygklubbens webbplats [www.vsk.info](http://www.vsk.info).

Distansligan 2004			
1	Magnus Österberg	Cirrus Skärmflygklubb	182,4 km
2	August Sandqvist	Glidflygarna Luleå Häng- & Skärmflygklubb	175,1 km
3	Hans Gustavsson	Norrskan Häng-Skärmflygklubb	171 km

Grattis Magnus!

## Distansligan genom tiderna



Källa: Västra skärmflygklubben, bearbetning Hypoxia

## Ranking

Peter Sjöstedt har övertagit ledningen i svenska skärmflygrankingen före Erik Rehnfeldt.

Svenska rankingen november 2004		
1	Peter Sjöstedt	9932
2	Erik Rehnfeldt	9007
3	Magnus Österberg	8613
4	Mikael Jarås	7862
5	Åke Kindblad	6492
6	Lena Alfredsson	6460
7	Peter Brinkeby	5421
8	David Willemoth	5181
9	Anna Rydh	4861
10	Johan Sjöström	4663

Hela resultatlistan och den fullständiga rankingen finns på [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se)

## 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 kilometer. Grattis till det fina flyget Peter!

## Brittiska öppna mästerskapen, St André

Åke Kindblad var enda svensk på plats vid brittiska mästerskapens deltävling nummer två som gick av stapeln första veckan i juni i St André i södra Frankrike. Det räckte blåsiga förhållanden. Britterna skjutsade piloterna både till Greoliere och St Vincent, men i slutändan flögs alla tre heat som kunde genomföras med utgångspunkt från St André.

Första heatet flögs en bana på 51,7 kilometer och Åke landade ynka trettio meter kort om mållinjen. Andra heatet blev en bana på 62,9 kilometer. Hela 52 piloter kom i mål vilket var nytt rekord för British Open. Tredje dagen landade Åke utmed banan efter fyra timmar och 46 kilometer.

Resultat: Brittiska öppna mästerskapen, St André		
1	Bruce Goldsmith	GBR
2	Marcin Tobiszewski	POL
3	Xavi Bonet	ESP
25	Åke Kindblad	SWE

**Sveriges billigaste paket pris**  
**Sol Ellus dhv 1-2 (toppbetyg i tester)**  
**Sol Magic sele med eller utan airbag**  
**Nödis Sol Savemax**  
 välj mellan overall eller stormsäck.  
 allt för endast  
**23999 kr inkl moms**

Det lönar sig alltid att kontakta Sky Teknik [www.skyteknik.se](http://www.skyteknik.se) Mail: [skyteknik@tella.com](mailto:skyteknik@tella.com) tel: 0510540249 0707672140



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 prestationer 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](http://www.flyga.se)  
[paramotorsupplies@flyga.se](mailto:paramotorsupplies@flyga.se)

# Ölüdeniz

Prova en turkisk klassiker

Sid:20 Text & Bild: Ola Gustafson



Det finns ett antal flygställen som definitivt får betraktas som klassiska med våra mått mätt. Man tänker då på ställen som Piedrahita, Annecy, St André, Chamonix, men det skulle också vara mycket märkligt om man inte tänkte på flygparadiset Ölüdeniz, nära Fethiye, i Turkiet.

Det bästa med denna lilla pärla är att det i princip är omöjligt att inte ha det bra. Luften är ständigt full av skärmar, både tandem och vanliga. Här finns hela registret av piloter, från försynta elevlicensare som vill se vackra vyer och få mycket tid i luften, till akropiloter som utnyttjar de perfekta förhållandena över havet för att finslipa loopingar och annat till synes omöjligt. Med andra ord finns det alltid något att titta på.

En typisk dag skulle kanske kunna se ut så här: Du har just ätit din enkla men sunda frukost bestående av färsk frukt, rostbröd och kaffe och skramlar nu fram i den öppna jeepen som just hämtade upp dig på hotellet för att ta dig upp till någon av starterna på Baba Dag (turkiska för Pappa Berg) Cirka 1 600-2 000 möh. Där kommer du snart att starta för att sedan fräsa runt berget i jakten på termik, förhoppningsvis med alla linorna i behåll. Vassa stenar är det ingen bristvara av på detta berg. Termikjakten är inte speciellt krävande, eftersom det lyfter ganska generöst överallt. När du tröttnat på att skaka runt i termiken är det bara att lämna berget och flyga ned mot stranden för att mötas av en av de mest fotograferade skärmflygsvyerna, den böjda kilometerlånga kritvita sandstranden med ett riktigt blått hav vid sin sida. Väl ute över havet finns gott om höjd, över 1 000 meter, att leka på. Då kan det lätt bli så där löjligt skönt och enkelt som man alltid drömmer om. Inte ens landningen oroar dig särskilt mycket eftersom det finns en kilometerlång esplanad att landa på. Till skillnad från den fårade distansflygarpiloten, som brukar landa långt ifrån all ära och redlighet, landar du här i direkt närhet till några skuggande palmer.



Där kan du pusta ut, när du dricker din kalla öl och just har lejt bort din skärmpackning till någon av de trevliga turkiska killarna och tjejerna för motsvarande 15 kronor. Ahhhh...

Det är det här som är det som är så överlägset med Ölüdeniz; det enkla behagliga och problemfria livet. Det här är inget asketiskt flygställe, utan ett ställe att flyga, njuta och relaxa på. Man håller sig på ett ställe, det är mycket jämna förhållanden, allt är välorganiserat, maten är god, folket är trevligt. Flygningen är inte så speciellt utmanande i sig, även om man naturligtvis måste ha den sedvanliga respekten. Termiken kan bli stark på sina ställen och kombinationen av vind och bergskammar ger rotoror som man måste ha koll på. Med sin blandning av både termik och laminär luft över havet är Ölüdeniz i sin helhet ett perfekt ställe att bli bekant med sin utrustning på, att finslipa kurvningstekniken eller att, som många gör, gå en säkerhetskurs. Vill man flyga sträcka går det också, men då brukar man utnyttja en start som ligger en bit in i landet från Ölüdeniz.

Förutom att bara kajka runt berget kan man göra lite små utflykter. Kanske en tur över Butterfly valley, flyga och titta på lite grottorna i berget eller landa borta vid "spökstaden".

En stor fördel med stället är att man kan ta med sina ickeflygande bekanta och/eller familjemedlemmar utan att få så där dåligt samvete som ofta kan bli fallet när man lurat med dom till någon riktig flyghåla under förevändningen att där är "skitfint".

Ölüdeniz är ett turistställe, och mest är det lite mognare engelsmän och tyskar som man trängs med. Detta har gjort att det finns ett rejält restaurang- och hotellutbud, och allt till priser som de flesta av oss skulle anse vara mycket facila.

Det finns också ställen som har större dragningskraft på flygare än andra. På Cloud 9 har man till exempel kläckt den smarta affärsidén att filma alla skärmflygare som startar och landar, vilket förstås medför att alla flygare flockas runt TV-apparaterna. Som en ren bonus råkar de också ha både god öl och gott kaffe. Är man dessutom uppfostrad i en av Stockholms större skärmflygskolors anda, så har man lärt sig att lunch intas på takterrassen under vinrankorna på Kumsal Pide. Fantastiskt gott och billigt.



Många åker hit under organiserade former via någon skola eller klubb. Detta kan förstås vara tryggt, bra och trevligt. Det är dock inga problem att dra ihop ett eget gäng och sticka dit. Billiga flygbiljetter fixar man lätt med något charterbolag till Dalaman flygplats. För att ordna alla lokala göromål kan man till exempel be Sky Sports i Ölüdeniz om hjälp (se faktarutan).

Ölüdeniz är som gjort för säkerhetskurser. Att man nästan omöjliga kan komma ut från berget med mindre än 1 200 meter mellan kängorna och vattnet är förstås en stor fördel i sådana sammanhang. Säkerhetskurser ordnas av både svenska och utländska arrangörer.

## Fakta:

### Säsong:

Bäst i juni, september och oktober. Juli och Augusti är väldigt varma.

### Flyg:

Man flyger till Dalaman flygplats. Hit flyger olika svenska charterbolag. Prova Detur till exempel. En biljett går att få mellan 1500-2500 kr.

### Transporter:

Taxi från flygplatsen är dyrt, cirka 550 kronor fast och färdigprutat pris! Kontakta hellre någon av skärmflygfirmer i Ölüdeniz, som kör dig mycket billigare, cirka 350 kronor. Transport upp till berget kostar cirka 115 kronor.

### Boende:

Flera hotell finns. Ett par vanliga "skärmflyghotell" är Flying Dutchman och Ilkiz Beach. Ett dubbelrum av normal standard ligger på cirka 250 kronor för två personer inklusive frukost.

### Mat:

Mycket att välja på. Vråker man till ordentligt landar man på en hundring per skalle.

### Valuta:

Turkiska Lire, 200 000 TRL är lite mindre än 1 SEK.

### Övrigt:

Om du behöver hjälp med hotellbokning eller transporter, kontakta då exempelvis Sky Sports, [www.skysports-turkey.com](http://www.skysports-turkey.com)

# Härligt! Det funkar!

sid: 22 Text: Christer Walderik



**Jag har just glidit över till östsidan av Klarälven i hopp om att kunna få kontakt med en blåsa som fick det där cumulusmolnet att växa. Beslutet att flyga över älven var ganska lätt när jag väl lyckats grabba tag i en tajt blåsa vid knölen nedanför sydoststarten i Branäs. Det var här molnen och gatorna fanns, tillika var det solsidan.**

Det hade varit kämpigt att hålla sig kvar efter start och jag hade börjat förlora hoppet. Å andra sidan så skulle det ju inte bli mer än ett förlängt nerflyg. Ingen annan hade fått något mer. Att kurva upp över start skulle vara gott nog denna dag, verkade det som.

Nå, här var jag, på väg mot molnbas. Jag hade fått fin höjd över start och glidet över dalen var ingen större match. På cirka 1 850 msl, ungefär 100 meter under molnbas avbryter jag kurvandet och glider mot nästa moln i molngatan. Gatan går nästan rakt norr ut, dalen å andra sidan går nordväst. Det innebär att jag måste ut över ödemar-ken med bara en massa vattendrag och skogsbilvägar. Äsch, ett par mils distans kan vara värt att gå en bit, ja en bra bit faktiskt. Dagen innan hade jag lyckats få säsongens första lilla distans på 12 kilometer från Tosseberg österut över Fryken, och då var jag fullt utrustad. Men idag är jag inte alls förberedd.

Jag får kontakt även med nästa moln och kurvar upp till molnbas igen. Under nästa glid försöker jag få riktmärken att kunna använda som hjälp för Åsa och barnen när de skall hämta mig. Kurva på nytt, och glid igen, och återigen nya riktmärken, men det känns ganska hopplöst. Blåsorna är helt okej, men jag kan inte slappna av om jag vill hålla mig kvar i kärnan eller i dess närhet där det stiger mellan fyra och sex m/s. Kurvandet till nästa moln och glidet därefter tar all min uppmärksamhet. Här gäller det att inte göra några dumma misstag och bomba i onödan. Kurva till moln-bas, glid, kurva, glid, kurva, glid, kurva, glid - allt går ihop.

Efter ett tag ser jag att den gata jag följt tunnas ut och försvinner om tre, fyra moln. Jag har ett fint aktivt moln i den parallella gatan öster om mig och jag bestäm-mer mig för att ta chansen att nå dit. Hellre att riskera att bomba här i försök att få kontakt med en gata utan synligt slut än att gå mot ett mer eller mindre säkert slut om en liten stund.

Men uj vad det sjunker mellan gatorna. Jag håller obevekligt kursen mot molnet men jag kommer till slut så lågt att jag måste fokusera på terrängen nedanför mig. Fak-tum är att jag till slut bara ser en chans: hygget där framme till vänster. Det verkar fylla flera av de teoretiska parametrarna. Skulle jag missa blåsan så kan jag landa där och det är inte så långt till några hus jag sett tidigare. Det sjunker konstant, men det har avtagit och jag glider med normalsjunk. När jag har cirka 200 meter kvar till backen känner jag signaler genom skärmen att något är på gång. Jo, det stiger försiktigt. Kurvar snålt och börjar avsökandet och hittar. Yes! Håll nu tag i detta för allt vad du är värd, tänker jag. Till slut inser jag att blåsan faktiskt kommer att ta mig till just det moln jag siktat på. Vilken kick.

Väl uppe börjar allt om igen – kurva, glid, kurva, glid. När jag tittar på klockan ser jag att jag flugit i nästan tre timmar. Klockan var strax före två när jag startade och närmar sig nu fem. Telefonen har ringt några gånger och när den ringer igen inser jag att jag måste försöka svara. Fingrarna är stela av kölden och jag vill absolut inte tappa handskarna när jag pillar fram den ur väskan. Det är Åsa som undrar var jag landat. Jag ropar bara att jag fortfarande flyger.

Kölden börjar bli ett problem för mig. Jag skulle gärna ha druckit något också. Saken är den att det bara blivit en enkel frukost vid halv-elva tiden efter att ha tältat med familjen på en vändplan i slutet av en skogsbilväg väster om Branäs. Vid halv tolv hade jag gjort ett mindre angenämt flyg i ganska hård vind nedför Branäsberget och vid landning ringt upp till Åsa och föreslagit att vi skulle strunta i flygningen och

åka söder ut mot stugan. Då kommer Branäsgrabbsen Peter och Hasseman inslad-dande och trycker in mig och utrustningen i bilen, och jag hinner just avbryta famil-jens reträtt från berget. Det blir en kopp kaffe och en bulle efter en stund och en hel det småprat i ganska hård vind. Vinden mojnar en del och en pilot från västkusten lyckas få lite höjd över start. Man kanske ändå skulle ta chansen igen?

Inte nog med att kartan är i bilen, min vattenpåse ligger där också. Jag har bara ett par tunna byxor och en t-shirt under vindjackan. Klädseln räcker gott till cirka 1 100 msl. Vid 1 300-1 400 msl börjar det bli kallt. Vid molnbas, nu på cirka 2 500 msl, är det riktigt kallt. Jag skakar ut blodet och härdar ut. Jag ignorerar en annan blåsa som bara vill ha sjunk.

Flyget fortsätter i samma stil och jag håller mig mestadels på höjder mellan 1 700 och 2 400 msl. Men till slut måste jag erkänna att mitt blodsocker har kommit på en så låg nivå att jag inte riktigt kan flyga bra. Jag har börjat bli yr av kurvandet och jag kan inte fokusera på blåsan där jag kurvar i 1-2 m/s. Jag har tidigare noterat stig momentant upptåt 8,5 m/s. Jag håller på att tappa det. Jag har passerat Sälen på ganska nära håll och jag ser Trysil till vänster om mig. Jag är osäker på var det jag har längre fram. Kan det vara Idre? Jag hoppas på att det skall finnas drusocker kvar i fickan på selen, men allt jag hittar är rester att pappret och minns då att jag dagen innan gett barnen de sista bitarna.

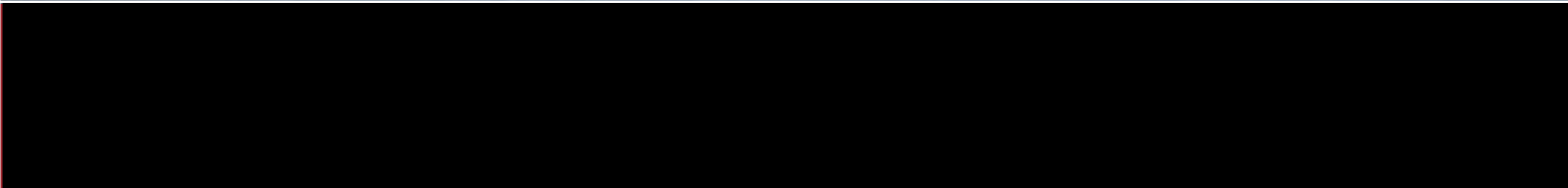
Jag har kommit lågt nu, och är tacksam för värmen. Men något inom mig vill inte ge upp ännu. Jag flyger in mot en bergstopp som är sand- och grusbetäckt samt sol-sida och får ta vara på alla krafter jag har för att kurva upp i det starka och stökiga stiget. Jag kommer åter upp i molnbas och glider vidare. Men nu har jag börjat fuska medvetet i kurvandet och satsar mer på delfinflygande. När jag närmar mig Mörkret (får senare reda på att det heter så) ser jag att jag har ödemark ytterligare cirka två mil och detta verkar vara sista samlingen hus dessförinnan.

Jag bestämmer mig för att det skulle vara gnidet att försöka flyga ytterligare några kilometer eller någon mil med stor risk för att landa där jag inte riktigt vet var jag är. Dessutom får jag kanske gå i ett par timmar. Jag lämnar molngatan och drar öron. Jag skall ner nu.

Jag landar på en gammal slätteräng intill ett hus där jag sett en bil med släp. Den gamla pensionerade jakthunden Bamse blir mitt landningsvittne. Husse kommer strax efter och hälsar mig välkommen. Fru och en äldre svåger sitter på verandan i det fina vädret. Klockan är nu närmare sju. Jag fryser så in i h#&vete. Kaffekoppen jag får måste jag hålla med båda händerna. Det varma kaffet smakar himmelsk, men hjälper föga mot skakningarna. Till slut tackar jag ja till en värmande dusch. Jag blir bjuden på middag med älgkött - vad annars? Jag får mig även älg- och björnjakts-historier till livs och har en fantastisk kväll tillsammans med dessa underbara män-niskor. Jag tror mig ha flugit mellan sex och sju mil, så när slutligen en karta kommer fram och en snabb koll indikerar ett flyg på tolv mil håller jag på att trilla av stolen.

Jag kommer för evigt att vara dessa människor i Strömsilret tacksam för deras gäst-frihet. Och vilken fru jag har som gläds med mig lika mycket som jag själv vandrar på moln. Nä, jag har nog inte kommit ner på backen än!

Tid: 4 timmar och 55 minuter  
Höjdvinst: 2 051 meter  
Maxhöjd: 2 560 meter  
Längd: 118,0 kilometer



Tomtenissarna lämnar sin verkstad...



Det har varit roligt att göra Hypoxia, men nu tackar vi för oss!

**B****POSTTIDNING**
 Returadress  
 Svenska Skärmflygförbundet, SSFF  
 Box 750  
 521 22 FALKÖPING

# GIN Sverige

## BY Sky Adventures Sweden AB

Vårt populäraste nybörjarpaket en trojännare och favorit. Enkel, säker, snabb är sammanfattningen. Skärmen för dej som prioriterar flygning. Bolero +, DHV-1 Sele Gin Gingo, med tjockt ryggskydd på 17 cm, karbinkrokar Sup Air, speedsystem, nödskärm Gin's One G, ryggsäck, packband, packsäck och T-shirt. Bolero+ är en utmärkt paramotorskärm. Paramotortrimmers finns. Allt DULV-klassat! Strl.XS,S,M,L,XL. En juvel i skyn.  
 Pris: 28.900:-

Dasis. DHV 1-2 Sele Gin Gingo, med tjockt ryggskydd på 17 cm, karbinkrokar, speedsystem, nödskärm Gin's One G, ryggsäck, packband, packsäck och T-shirt. Klassens ljus, när endast det bästa är gott nog. En skärm att växa i. Passar utmärkt till sina första XC-flyg.Prestanda i topp, liksom finish. Dasis är en utmärkt paramotorskärm. Paramotortrimmers finns. Allt DULV-klassat! Strl.XS,S,M,L,XL.  
 Pris: 29.900:-

Yeti DHV-1  
 En lättviktsskärm i absolut toppklass. INKLUSIVE lättviktsselen Gingo ska utrustningen väga 4.7 kilo! ( Strl.L) Bättre speed,handling och energi än Bolero+.Med den här har du en lätt match hem från Kebnekajse och Everest...eller ta med på resan. Skärmen levereras med en ultra lätt liten skärmsäck eller ultra lätt sele. Selen är gjord så smPris:21.900:-art så den blir skärmbag eller sele, beroende på vilken sida man har utåt. Allt för att spara på de svettiga kilona du ska känka på. En ny dimension i flygningen, alla kategorier! Finns i S,M,L,XL.  
 Pris: 21.900:-

Gingo-sele  
 En ny komfortabel säker sele från Gin: Gingo. Selen passar alla piloter som söker en lätt snygg sele med max skydd och rejäla sömmar överallt. Selen är DHV-testad och har sk. T-lock system. Nödskärmen placeras under sitsen. Ryggskydd Gin soft II 17 cm., Levereras med Gin original-karbiner. Finns i strl. S,M,L. Färg svart/orange vikten är endast 4 Kg.  
 Pris: 4.900:-

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



Återförsäljare  
 Friflygskolan- friflyg.com  
 Dalarnas skärmflygskola- skarmflyg.se  
 Sälens skärmflygskola- skarmflygning.se  
 Stockholms skärmflygskola- skarmflyg.com  
 Åreskärmflygskola-info@areskarmflygskola.se