



HYPOXIA **SKÄRM** **TRYCKET**

Häng och skärmflygarnas tidning - Nr 2 2006

VÄLKOMMEN

till sommarsäsongen i Åre. Liftarna har öppnat. Morgon o kväll även transport till Hummeln med bil. Kurser arrangeras kontinuerligt under hela sommaren och hösten.

Ta bergsbehörighet, P1 eller P2 licens hos oss. Eller bara kom och samla flyg och upplev Åreskutan, med landets högsta fallhöjd 1.040 meter.

Vi erbjuder boende vid landningen - Draklanda.

Boka kurs och boende på vår hemsida, eller ring!

SKYSPORT ÅRE

AKTUELLT I BUTIKEN

Skärmar

Ozone Buzz DHV 1-2

Ozone Geo DHV 1-2

Ozone Rush DHV 1-2

Ozone Addict/R DHV 2

Ozone Magnum Tandem

Swing Arcus 4 DHV 1/1-2

Swing Mistral 4 DHV 1-2

Swing Astral 4 DHV 2

U-Turn Infinity 2 DHV 1-2

U-Turn Obsession DHV 1-2

U-Turn Free force DHV 2

Selar

Swing Connect Light

Skyline Core 06

Skyline Pure 06

SupAir X-alps

SupAir Altirando

Instrument

Aircotec XC Trainer Dual

Flytec 6005 och 6010

Digifly Leonardo

- Paketpriser på både ny och begagnad utrustning
- Inbyte av beg. skärmar
- Service av utrustning -2 års check, linbyte, ompackning av nödskärm.
- För senaste info om nya produkter samt priser, se vår hemsida!

KURSER

Samla flyg

Bergsbehörighet

Grundkurser, Pilot 1/2/3

Tandem

Hang och termik

Paramotor

Avrostning

Privatlektioner

Markhanteringskurser

Säkerhetskurser

Acro light kurs



OZONE



www.skysport.se

Surfa in för senaste nytt från Åre, kolla in väderkameran, senaste flygbilderna, filmer mm

Skysports veranda vid landningsplatsen Draklanda

www.skysport.se | info@skysport.se SKYSPORT
Skärmflygskola | Butik | Boendeanläggning | Öppet året runt
Skysport AB | Årevägen 173 | 830 13 Åre | 0647-51186



I detta nummer

Ledare
Kortisar
Prylar
Fototävling
Blåst på hanget

Märke	Produkt	Pris 1*	Pris 2**	Pris 3***
Gradient	Bright 3 22 DHV 1	2010	1933	1862
Gradient	Bright 3 24 DHV 1	2030	1952	1880
Gradient	Bright 3 26 DHV 1	2070	1991	1917
Gradient	Bright 3 28 DHV 1	2110	2029	1954
Gradient	Bright 3 30 DHV 1	2150	2068	1991
Gradient	Delite 22 DHV 1-2	2120	2059	2000
Gradient	Delite 24 DHV 1-2	2120	2059	2000
Gradient	Delite 26 DHV 1-2	2150	2088	2029
Gradient	Delite DHV 1-2	2200	2136	2076
Gradient	Delite 30 DHV 1-2	2230	2166	2104
Gradient	Golden 22 DHV 1-2	2160	2098	2038
Gradient	Golden 24 DHV 1-2	2160	2098	2038
Gradient	Golden 26 DHV 1-2	2200	2136	2076
Gradient	Golden 28 DHV 1-2	2240	2175	2114
Gradient	Golden 30 DHV 1-2	2270	2204	2142
Gradient	Aspen 2 22 SHV	2300	2234	2170
Gradient	Aspen 2 24 DHV 2	2320	2253	2189
Gradient	Aspen 2 26 DHV 2	2360	2292	2227
Gradient	Aspen 2 28 DHV 2	2400	2331	2265
Gradient	Aspen 2 30 DHV 2	2430	2360	2293
Gradient	Avax XC 24 BEP	2490	2418	2350
Gradient	Avax XC 26 BEP	2530	2457	2387
Gradient	Avax XC 28 BEP	2570	2496	2425
Gradient	Avax RSF 24 BEP	2890	2806	2727
Gradient	Avax RSF 26 BEP SHV Comp.	2940	2855	2774
Gradient	Avax RSF 28 BEP SHV Comp.	2980	2894	2812
Gradient	Avax XC 24 BEP	3020	2933	2850
Gradient	Bigolden 38 SHV Biplace	2810	2729	2651
Gradient	Bigolden 42 DHV 1-2	2900	2816	2736
Gradient	Taurus 22	2160	2098	2038
Gradient	Taurus 24	2200	2136	2076
Woody-Valley	X-rated 2	970	942	916
Woody-Valley	X-over 2	740	719	699
Woody-Valley	Peak Airbag	550	534	519
Woody-Valley	Velvet Airbag	560	544	529
Woody-Valley	Velvet	510	496	482
Woody-Valley	Velvet Blackedition	510	496	482
Woody-Valley	Mix 2 Airbag	440	428	416
Woody-Valley	Mix 2	390	379	368
Woody-Valley	Transalp inkl Airbag	360	350	340
Woody-Valley	Bix Tandem-sele	540	525	510
Karpofly	Fantom	780	758	736
Karpofly	Shark	670	651	633
Karpofly	Arrow	500	486	472
Karpofly	Cobra	420	408	397
Karpofly	Mystic	400	389	378
Karpofly	Clever	370	360	350
Karpofly	School			
Karpofly	Tandem Pilot			
Karpofly	Tandem Passeng			
Turnpoint	Incase M-100			
Turnpoint	Incase L-130			
Turnpoint	Incase XXL-190			
Turnpoint	RS-Frontcontain			
Turnpoint	RS-Frontcontain			
Turnpoint	Kill-switch för P			

”We recommend dream at daytime sleep at night”

Det är en självklarhet på LIME att kunna produkterna, hur de fungerar och vilka krav du ska ställa på dom.

Tysk 16 % moms
Låga priser snabba leveranser
Allt i lager
10 dagars öppet köp
Fri frakt
Allriskgaranti
Exklusiva agenter i Sverige

hemsida: limelife.se
tel. +46 (0)411 52 74 78 / Sverige
tel. +49 (0)8036 9088261 / Tyskland
priser i EUR

* 1 Pris endast skärm,
** 2 Pris skärm + sele
*** 3 Pris skärm+sele+nödskärm



Det är inte målet som är det viktiga utan resan...

Är något man brukar säga som jag inte har svårt att skriva under på. Vad gäller skärmflygandet så är det ju på något vis självklart, man flyger ju inte för att gå ner o landa utan man vill uppleva resan... I andra sammanhang är det inte riktigt lika självklart, eller för den delen lika lätt att vara närvarande i det man gör. Tänker till exempel på när man ser att det skulle gå att flyga men man av någon anledning inte har möjlighet. Då är det minsann inte lika lätt att vara nöjd med resan. Försöker, och lyckas oftast, njuta av nuet men det är alltid nåt j-vla cumulus som retas med en när man tittar uppåt. Någon som känner igen sig?

Ingen idé att gråta över spild mjölk... Någon som kan fler flasker att använda när man inte får flyga??

Hur som helst, välkommen till ett nytt nummer av Hypoxia/Skärmtrycket! De flesta av oss i redaktionen har ingen tidigare erfarenhet av tidningsskapande. Tidningen håller på att ta sin form med vissa fasta innehåll och andra mer rörliga. Vi lär oss hela tiden och jag hoppas att det är fler än jag som längtar efter att den ska dimpa ner i brevlådan. I detta nummer har vi två nya medlemmar i redaktionen, Lars Anders Jonsson från Åre som kommer att ha hand om tävlingssidorna samt Peter Lindh från Sandviken som ansvarar för annonserna.

I arbetet inför detta nummer har bekymren varit trevliga, materialet har varit alldeles för stort. Vi har därför blivit tvungna att sälla lite. En del hamnar på www.paragliding.se under Skärmtrycket/Hypoxia istället, och en del material i ett kommande nummer. Fortsätt skicka in era artiklar! I detta nummer har vi försökt hålla oss till 2 teman, dels hangflygning och dels Frankrike. Ni hittar ett resereportage om Annecy, skrivet av Eric Rehnfeldt, lägligt nu inför Nordic Open & SM i juni. "Profilen", ett inlägg från "gamla" Hypoxia återkommer nu. I detta nummer med en presentation av Årebon Eric Hedblad som just nu befinner sig i Chamonix. Ni hittar ett flertal artiklar med hanganknytning, t.ex. CPS klubbpresentation samt en artikel om hangflygning i Danmark. Mycket av innehållet i dessa artiklar handlar om säkerhet, vilket är en viktig funktion för Hypoxia. Några korta sammanfattningar av olycksrapporter finns även med i detta nummer, även det ett inlägg som ni nog känner igen sen tidigare. Vi har även förmånen att i detta nummer följa med Lisa Jönsson på hennes osannolikt fantastiska resa till Indien. Någon mer som är avis?

Sist men inte minst; glöm inte att delta i vår stora fototävling, ha temat "dynamik" i bakhuvudet hela sommaren och hösten!

Vi ses i luften!
/Nina Sellin.

Redaktion Skärmflyg

Nina Sellin Chefredaktör
Helene Kihlström Korrektur
Marko Wramén Resereportage
Tibor Berki Layout
Magnus Granbom Kortisar, Prylar, Korrektur
Anders Eriksson Korrektur
Fredrik Wik Paramotor
Peter Lindh Annonser

Redaktion Hängflyg

Syd: Konrad Höjje
Väst: Ove Norberg
Öst: Marcus Lindqvist
Norr: Michael Andersson

Ansvarig utgivare

Nina Sellin

Redaktionen påtar sig inget ansvar för obeställda manuskript, fotografier, teckningar etc, ej heller för eventuella fel i innehållet. Text får endast citeras med tydlig källangivelse.

Redaktionellt material

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till hypoxia@hypoxia.se

Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till: hypoxiamaterial@gmail.com

Annonser skickas till hypoxiaannonser@gmail.com

Instruktioner om format och priser ges på www.paragliding.se/skarmskycket

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.

Prenumeration / Stödmedlemskap

150 kr/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4

Ange namn och adress på blanketten och vad inbetalningen gäller för.

Svenska Skärmflygförbundet; SSFF

Svenska Hängflygförbundet, SHF

Box 570

521 22 Falköping

www.paragliding.se

www.hangflyg.org

Telefon: 0515-371 55

Alla vardagar: 12.00-15.00

info@flygsport.se

Fax: 0515-372 74

Postgiro: 414 08 58-4

Flygsportförbundet: 0515-371 55

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

Omslagsbild

Fotograf: Pierre Rosén

Pilot: Klas Billing

Text: Magnus Granbom och Nina Sellin

DOWNTTEAM Challenge

Acroeliten till Åre i Sommar.

Den 5-9 juli kommer de bästa acropiloterna till Åre för att tävla i det första öppna nordiska mästerskapet i akrobatik med glidskärm. Under fem dagar ska svenska, norska, nordiska och öppna mästare kora i klasserna solo och syncro. I solo tävlar piloterna individuellt, i syncro i lag om två där timing och samkörighet betyder allt.

I Solo flyger piloten ut ensam och genomför ett program bestående av tre till sex avancerade acrofigurer. Det är i den här klassen man får se de mest spektakulära och mest avancerade figurerna. Showfaktorn är ändå hacket högre när piloterna flyger tillsammans i par, så nära att man tror de ska flyga in i varandra, i klassen syncro. Och bäst av allt är att alla måste landa på en liten flotte i Åresjön. *–"Detta blir en flygshow utan dess like"* säger Pål Hammar Rognøy, initiativtagare och arrangör av tävlingen.
/Pernilla Hammar

Någon som är med i World Online Contest, OLC?

I så fall har ni något att jobba på. Alfredo Studer som med en Swing Mistral (DHV1-2) har flugit 313 kilometer. Med den flygningen leder han OLC, berättar Cross Countrys nyhetsbrev.

BHPA säkerhetsmeddelande

BHPA, British Hang & Paragliding Association, har gått ut med ett säkerhetsmeddelande gällande bromslinornas längd. Man har nyligen utrett vinscholyckor där skärmar hamnat i parachuting I dessa fall fann man att bromsarna flyttats i förhållande till tillverkarens placering. Det finns ingen anledning att korta linlängden på bromsarna. Tillverkarens läge på bromsarna skall behållas. Piloter som köper begagnade skärmar bör kontrollera att bromsarna är korrekt monterade enligt tillverkarens rekommendationer, skriver Angus Pinkerton, BHPA.

Svårstoppad Durand vann i Manilla

Jonny Durand Jr heter vinnaren av NSW State Titles i Manilla. Med 500 poäng tillgodo tog han hem tävlingen före David Seib och Jon Gjerde. Jonny Durand har också säkrat titeln som Australiensisk mästare för fjärde året i rad, enligt Cross Country.

Samarbete för högre säkerhet på Älleberg

Nu har flygklubbarna i närheten av Älleberg inlett ett samarbete för att öka såväl flygsäkerheten som trivseln på berget och dess närhet. Samarbetet är en direkt följd av de incidenter mellan modell- och skärmflygare som förekommit på senare år.

Flygklubbarna närmast Älleberg har börjat att arbeta med lokala föreskrifter för de olika flygsporterna. De hoppas vara klara i god tid innan säsongen drar igång på allvar, alltså ungefär när du läser denna tidning. I skrivande stund är inte mycket klart, mer än att alla inblandade är överens om följande tre ganska enkla regler:

1. Prata med varandra.
2. Visa gott omdöme.
3. Håll goda avstånd.

/ Magnus Hägg www.mfkbluemax.com

(Denna artikel kan läsas i sin helhet på www.paragliding.se under Skärmetrycket/Hypoxia Webartiklar 2006.)

Dags att kora ny hangflygmästare!

Inofficiella Hang SM, d.v.s. SkyAdventures Hangflygtävling äger i år rum 28-30 juli på Hammars backar. Tävlingsmoment: Precision och hastighet i en förutbestämd bana, 2 heat flygs på tid, de 16 bästa tiderna flyger i utslagsfinaler. Info om anmälan och dylikt på: www.skyadventures.se

Olika ryggskydds effektivitet

Med reservation för att man kan slå ner i olika vinklar och att dessa vinklar och kontaktytan inverkar på effektiviteten, så kan den följande texten hämtad ur "Parapente Mag" vara upplysande:

Mätningar av olika ryggskydds effektivitet har ägt rum i Annecy, under överinseende av laboratoriet FFVL-Aerotests. Mätningar har utförts på 12 protektorer (8 skumskydd och 4 airbags) och även om någon definitiv slutsats inte är möjlig så är vissa resultat intressanta. Det har till exempel från och med 75 cm vertikalt fall inte funnits mer än 5 ryggskydd av tillräcklig effektivitet. Vid en tjocklek av mindre än 17 cm är skumskydd inte tillräckligt effektiva för att skydda mot en chock från mer än 50 cm höjd. Över en meters fallhöjd erbjuder enbart airbagen ett korrekt skydd och detta t.o.m. 1,7 m. Två skydd (ett med skumskydd och en airbag) har visat sig vara ineffektiva, i det första fallet på grund av saknaden av skum under skinkorna, därför att nödskärmen hade placerats för långt bak under sittbrådan, i det andra fallet för att airbagen var för liten.

/Peter Loeskow

Rensköttsel med Paramotor

Den 14:e mars 2006 visades filmen "Högt över Pulsjärvi" på SVT2 Den går i repris 28/7 kl 18:45 i SVT 2. Den handlar om renskötaren Olof Heikka som försöker introducera paramotorn i den moderna renskötelsen med förhoppningen att den ska revolutionera samernas arbetssätt på samma sätt som snöskotern gjorde på 50-talet. Filmen är gjord av Lars Falkenström, en skärmflygare från Stockholm som till vardags arbetar som frilansfilmare. Förutom "ren-filmen" har han även filmat och sålt in ett litet reportage om backglidning i TV4s Nyhetsmorgon.

/Fredrik Wik

Flyg på nätet

Marko Wramén

I första länktipset lyfter vi fram två väderskolor med olika inriktning:

www.weather.se/vaderskola

Här finns flera väderskolor, bland annat en för skärmflygare. I mer än 20 kapitel går man noggrant igenom grundläggande meteorologiska begrepp men också saker som är speciellt intressant för skärmflygare. Stycket om termik är till exempel riktigt intressant. En omfattande och lärorik sida!

www.smhi.se

Om du går in på SMHIs hemsida och sedan klickar på knappen "Meteorologi", därefter "Tolka moln" så hittar du en handfast vägledning till molnens värld. Här finns bilder på olika molntyper med namn och förklaring av hur de bildas och vad de innebär för vädret. Enkelt och praktiskt.

Tipsa Hypoxia om kortisar!

Har du en nyhet från din klubb/ditt område som platsar i våra kortnyheter? Maila då till hypoxiamaterial@gmail.com så kanske just ditt nyhetstips leder till en kortis, eller en längre artikel i nästa nummer av Hypoxia/Skärmetrycket.

Prylar

Archaeopteryx flyger fritt

Nej, det är inte Jurassic Park och en klonad dinosaurie det handlar om. En ny segelflyplan/hängglidarhybrid har fått luft under vingarna och börjat serietillverkas. Planet, som kan startas till fots, som en hängglidare, väger endast 46 kilo tomt. Med en vingareal på 14 kvadratmeter har det svåruttalade flygtyget ett glid på 27 vid 55 kilometer i timmen. Den kunde beskådas på den internationella mässan Free Flight 2006 i Garmisch, Tyskland, i april.

Kolla in <http://www.ruppert-composite.ch/english/> för mer information.

Där kan du även beställa din egen Archaeopteryx - introduktionspriset är "endast" 34 500 (Schweiziska Franc alltså, eller cirka 204 000 SEK).

Bra att ha i selen

En mycket användbar pryl att ha i selen tillsammans med första hjälpen kitet är en så kallad SAM SPLINT. Det är en hoprullbar skena som du kan använda till mycket. Bl.a. så kan du spjälka och därmed smärtlindra underarms och underbensbrott, tillverka en provisorisk nackkrage, m.m. Dessa kan du få tag på hos Fernonorden. Just nu ger de oss ett erbjudande gällande tom 31/8. Pris 200 kr inkl moms mot ordinarie 240. Frakt tillkommer. Beställs hos pierre.kordel@fernonorden.com. Ange produktkod "skärmflyg".



Kalla händer blir varma med värmeplatta

Ingen direkt skärmflygpryl, men ovärderlig vid alla sorters uteaktiviteter. Finns i olika varianter. Den fungerar så att du kokar plattan, som innehåller en koksaltlösning samt lite ättika. Stoppa den i benficka eller rygsäck och plocka fram den när fingrarna känns som djupfrysta Bullens pilsnerkorvar. Du bryter bara till en liten metallplatta som flyter runt i koksaltlösningen och vips, så har du värme till frusna fingrar i cirka en timme. Koka upp plattan igen när du är hemma, eller på ett stormkök, så har du laddat upp den och har ännu en timmes värme att se fram emot. Det finns även en engångsvariant som du aktiverar genom att skaka den, håller värmen riktigt bra i flera timmar. Någon kemist som kan förklara fenomenet?

Bok Och Film-tipset

Böckerna Pocket Aviation, Condor Trail och Airtime är några som finns att köpa på Cross Country Magazines hemsida.

Performance flying

Heter en ny DVD från Jocky Sanderson som är under produktion och beräknas släppas i Juni. DVD:n kan exempelvis beställas på www.xcshop.com

Filmen har samma titel som en läsvärd bok om praktisk tävlings- och sträckflygteori av Dennis Pagen. Boken finns på amazon.com ebay.com m.fl.

En lättnad

Det har på senare år blivit en trend att minska vikten på glidskärmen och övrig utrustning. För några år sedan gick t.ex. Nova över till att använda den silikoniserade sydafrikanska Gelvenor-duken å 45gram per kvadratmeter. Detta därför att den ansågs ha bättre UV-beständighet. Deras Mamboo L (DHV1-2) väger därmed 7,0 kilo. Nu har deras Tycoon L fått en vikt på 6,5 kg. Det kan tyckas en liten skillnad, men hittills har en högprestandaskärm med ett större antal celler alltid haft en större vikt än intermediateskärmen. Nova har nu också börjat använda lättare duk från tillverkaren NCV, det beprövade Porscher Marine. Xavier Demury från tillverkaren Nervures påpekade, att folk tyckte för några år sedan att det var vågat när de använde 35 g/m2 duk för sina lättviktsvingar, men att detta nu är vanligt förekommande. Han skrev att lättare duk kan ha en bättre livslängd, därför att den tillverkas av tunnare trådar, så att impregneringen "fastnar" bättre på denna duk än på sådan av tjockare trådar.

Nu har Äventyrscenter butiken flyttat till skärmflygcenter Kareby

- ▶ Störst och bäst på skärmflygresor till utlandet.
- ▶ Endagars hangresor och weekend-resor med bergsflyg.
- ▶ Sveriges största skärmflygbutik. Endast 15 min från Göteborg.
- ▶ Stort lager och snabba skärmlieferanser.
- ▶ Nybörjarkurser och vidareutbildningar.
- ▶ Vi vinschar flera gånger i veckan.
- ▶ Trasig lina, reva i duken? Lugn. Vi lagar det snabbt.

ÄVENTYRS CENTER

Din skärmflygskola och butik i väst

www.aventyrcenter.se

Ny adress till butiken:

- Murhammarvägen 15 i Kareby
- Tel 0303 - 22 26 28 • Öppet-tider mån-tis kl 14.00-19.30

Edel, Gradient och Sky har länge gjort lättare skärmar med Porscherduk, medan Swing och Nova gjorde tyngre skärmar av annan duk, oftast från den engelska fabrikanten Carrington. Då menas alltså glidskärmar för "normalt" bruk, inte speciella hårbantade alpinistskärmar. För sådana extrema lättviktskärmar har nu Porscher börjat tillverka skärmduk med 27 g/m2. Nervures har börjat använda den, andra tillverkare har den ännu bara på utprovning. Duktillverkaren Sofileta har nu också tillkännagivit en 27-gramsduk.

Seletillverkaren Supair och andra har länge haft några extrema lättviktsselar och säckar i sitt sortiment. Nu har Supair dessutom bantat ner spänna, deras compele Vamp är i år 1 kg lättare. En skärmsäck väger ju också något, så en kombinerad sele och säck spar ytterligare vikt. Supair t.ex. har nu gjort en sådan kombinationsvariant av Altiplume-selen.

/ Peter Loeskow

Reds anm

Nylonduk görs av många tillverkare. De vanligaste inom skärmflyg är Gelvenor, NCV Porcher Marine och Carrington. De olika egenskaperna uppnås bla genom trädarnas tjocklek, kvalitet, vävens täthet, samt beskiktning, sk. coating. Generellt är silikonbeskiktade tyger som Gelvenor hala och svårare att arbeta exakt med vid sömnad, men har en längre livslängd. Carringtons coating tillåter mer stretch än tex. Porcher, som är lättare, men kan ha sämre hållfasthet och livslängd. De flesta skärmar består av olika kombinationer av duk. Skärmarnas linor är också en djungel. Kanske läge för en artikel i framtiden?

Hypoxia vill ha prylltips!

Hör du talas om en cool/onödigt/ovärderlig pryl? Vill du läsa mer om någon ny pryl med skärm-/hängflyganknytning? Har du en bra bok eller film som du vill att fler ska få chansen att upptäcka?

Maila till hypoxiamaterial@gmail.com så kanske vi tittar närmare på det DU är intresserad av i nästa nummer av Hypoxia.

Stora bilden: Nerflyg på 40 minuter från Aiguille du Midi
- 2800 meters fallhöjd!

På glaciären syns ibland skidåkarna på det klassiska
glaciäråket "Vallee Blanche".

Profilen

Eric Hedblad

Text : Fredrik Gustafsson

Erik Hedblad är 29 år på gränsen till 30. Lugn som en filbunke och trevlig som få. Det bor en stor äventyrare i lille Erik. Nu är han i Chamonix över vintern och i maj drar han på trekking i Nepal om det lugnar ner sig där-borta. Vill Du följa hans utflykter i världen kan du titta in på hans blogg, hedblad.com.

Erik är väldigt "upptagen" men jag lyckades i alla fall få ett kort snack med honom tack vare Skype. Så här löd det:

- Namn, nummer o längd?
- Erik Hedblad, men de vet du ju!

En av Frankrikes längsta skärmflygpiloter...?

- Skärmmodell o sele?

- Ja det vet du bättre än jag! Vulcan L och nån röd & svart sele(Skyline Phase).

- Flygkarriär?

- Jag började flyga när jag var 16 tack vare kultfilmen paranoia (som faktiskt fortfarande är lika bra!) Jag har förblivit en ren nöjesflygare som varken fastnat i tävlings- eller instruktörsträsket.

- Vad kallar du "hemma"?

- Molnbas, 1250 meter över Åreskutans topp.

- Vad i all sin dar gör du i Chamonix?

- Läser franska, flyger, åker skidor och äter ost! Chamonix är förresten ett legendariskt flygställe! Att det går att flyga långt, högt och länge visar listan över svenska rekord (Jonas Böttiger är en kändis i Chamonix). Att flyga kring västeuropas tak, Mt.Blanc och alla dessa galna bergstoppar är mäktigt. Dessutom är Chamonixdalen i princip skärmflygningens vagg (i alla fall om man frågar en fransman) - sporten uppfanns på 70-talet i byn Miessy i närheten av Chamonix.

- Har du några tips till piloter som funderar på språkkurs/flygbumma en säsong ute i vida världen?

- Som flygare får du lätt kontakt med locals som pratar språket och faktiskt tycker att det är kul med en svensk pilot. Det är inte alltid en inföding blir särskilt exalterad över ännu en svensk skibum, men som flygare får du ofta många roliga möten med folket på orten. Flygare är ett gästvänligt släkte!

- När var flygningen bäst, nu eller förr?

- Flygningen blir roligare och roligare med bättre



skärmar och nya sätt att flyga skärmen på. Men det var nog mer underhållande förut med mer toksatsning och mindre koll...

- Årepiloterna är ju en säregen skara men kan dom verkligen flyga?

- Åreskutan är rund och fin. Det är inte klipporna runt starten vid Le Brevent. Terrängen ställer till en del fenomen i luften och jag har fått lära mig en del om lä-flygning och dalvindar. Det fina med att göra en hel vintersäsong är att få börja i lugn vintertermik och lära känna området innan vårtermiken slår till.

- Bästa flygningen utanför Åre?

- Mitt bästa flyg i år är faktiskt inte i Chamonix utan i Monaco - från Chamonix är det bara fyra timmar i bil till Medelhavet!

- X-alps eller Vertigo?

- X-alps är klart imponerande!

- Hur ser du på framtiden inom skärmflygning, vart tar den vägen? Med lättviktsutrustning kan skärmen följa med på fler resor.

- Vad äter o dricker du helst och var?

- I den här delen av Frankrike äter man ost i absurda mängder - fondue, raclette och tartiflette tills det sprutar genom öronen!

Slutligen säger Erik;

"Att flygbumma i Chamonix med språkkurs som grädde på moset är enkelt. CSN pröjsar ju kalseset..."

Allt du behöver är 4 månaders tid, adressen till CSN och viljan att bo som i en sardinburk med människor du aldrig träffat tidigare. De e bara å åka. Om du inte gör det så blir det inte gjort!"



Ordföranden har ordet

Hej !

I skrivandets stund (9 april) har vintern ännu inte släppt sitt grepp om min hemtrakt. Vädret är växlande mellan snö, hagel och regn samt några få plusgrader ute, men då och då så tittar solen fram och likaså de glidflygande större fåglarna som man är så avundsjuk på. Man skall dock alltid se positivt på tillvaron. Den glädje man kommer att känna när det sedan är riktigt bra väder beror till viss del på att det är så trist väder nu. Jag ser nu fram emot den tiden, likaså den kommande säsongen inom hängflyget.

Förhoppningsvis får vi ihop 4 flyglägerveckor med extra fokusering på nya piloter och att få behålla de som är relativt nya inom sporten.

Vi skall fortsätta att utprova och utveckla skolning via dubbelkommando.

Vi kommer modernisera samt ta fram ny utrustning för utställningar och mässor.

Tyvärr är det ju så att presumtiva elever inte kommer till oss, som förr i tiden, utan vi behöver komma till dem i form av att visa oss på mässor, i köpcentra, på internet, på TV, via mail o.s.v. I Stockholm var i februari för första gången hängflyg representerat på äventyrmässan. Det visade sig

vara stort intresse för hängflygning där och vi hoppas att alla som skrev upp sig kommer att fullfölja och förverkliga sin dröm att flyga såsom fågeln. I Göteborg har liknande utställning hållits i februari flera år i rad och har där visat sig räcka som marknadsföring för att hålla Göteborgsklubbens instruktörer sysselsatta. (Det är dock inte många instruktörer men ändå). I år var tyvärr inte hängflyg närvarande där på grund av resursbrist som det nu så fint heter när man har för få personer tillgängliga.

Vad som i alla fall kommer att tas fram i marknadsföringssyfte från förbundet är en ny och fräschare fondvägg. Reklamroschyrer sedan tidigare.

Två olika simulatorer där man själv hänger i en sele och styr ett datorprogram finns (framtagna på egen hand och på var sitt håll av styrelsens Tomas S och Robin S). Till dessa har vi avsatt en liten summa för att utveckla och förfina dem. Om behov finns hos någon av er att nyttja dessa i marknadsföringssyfte så hör av er så fixar vi det. Dessutom hoppas jag att ni har sett på vår hemsida de fina nya tröjorna som Cay W har tagit fram. Jag kommer själv åtminstone att beställa till hela familjen, (dock tar det nog en stund innan vår



2-åriga son växer i sitt exemplar). När det gäller marknadsföring så är det ju även lite intressant med alla filmer som florerar på nätet och via mail. I dagsläget är inget konkret bestämt från förbundets sida när

det gäller satsning på filmer men förslag är välkomna. När det gäller marknadsföring så är ju förstas alla ni instruktörer oerhört viktiga och till hösten kommer äntligen hållas en kurs för nya instruktörer. Likaså repetitionskurs för befintliga instruktörer. Datum och plats för dessa får ni senare via hemsida, hang-listan och kanske nästa Hypoxia. Som sagt ser jag fram emot detta samt en hel del annat gällande den kommande säsongen inom hängflyget.

Flyg högt, långt, snabbt och länge!
Lars Redhammar
Ordf. SHF

Skånes Drakflygklubb flyttar "här"

Efter ett par vilna säsonger ser den största hängflygklubben nu fram mot nytändning. Bränslat heter Skånes Fagerhult eller ESMF på flygspråk.

Klubben flyttade till Älmhult i Småland för några år sedan. Innan dess hade verksamhetens centrum varit ett fält i närheten av Knutstorp. Där hade många piloter tagit sin höjdbehörighet men det gavs små möjligheter till termikflyg och granarna som växte sig allt större runt om fältet gjorde det mindre lämpligt för skolverksamhet. Flygbogsering såg mer lovande ut än markdito och eftersom många av klubbens medlemmar ändå bor utanför Skåne så togs flyttbeslutet lätt.

Åren i exil gav sjunkande medlemsantal och svårt att rekrytera bogserpiloter. När termiken drog igång i Älmhult så ville vinden gärna lägga sig längs banan. Det plus turbulensskapande trädriddar gjorde våra trikepiloter mindre glada. Det absolut allvarligaste var att vi tappade skolningsstegen för

nya piloter när steget från skolbacken till flygbogsering blir för högt, krävande och för långt, geografiskt.

Skånes Fagerhult ser ut att bli vändpunkten för de skånska drakflygarna. Fältet har provats ut på ett "Fly in" och flytten hade genomförts redan i fjol om det inte varit för stormen Gudrun. Luftrummet ser bra ut, omgivningarna tillåter uteländningar och sjön ligger denna gång så belägen mot flygfältets huvudstråk att sidvind inte skall bli något problem. Dessutom går det att vinscha på fältet vilket gör att nyrekryteringen bör kunna börja fungera igen.

Den 8:e April var det fältbyggardag och stor uppslutning kom från hängflygklubben. Denna dag byggdes det på den nya hangaren. I den kommer triken in med sin kingpost utan att vingen behöver lyftas av. Tillfälle togs även att inspektera logementen av militärmodell som finns i närheten. Det är mycket arbete kvar men det går lätt när man

varit nere i botten och vänt.

Konrad Höje
Ordförande SDFK.



Algodonales

The most reliable flying destination in all of Spain, while the rest of Europe has been in snow we have been flying five out of seven days since January.

- * *Guarantee the weather by coming to Southern Spain*
- * *Perfect environment for all levels of flyers from Cp to XC*
- * *Club Pilot Progressive courses in thermalling & XC flight*
- * *Over 20 years experience*
- * *Run by highly experienced British Senior Instructors*

April - full but still a few places left for May & June! Check out our website for up-to-date news and availability

Book via our website: www.flyspain.co.uk
and guarantee yourself a great holiday

Or contact Nicola or Rob Mansley on:

00 34 651 736 718

FlySpain

Synliggöra Hängflyg

Nya hängflyg kvalitets T-shirtar finns i shopen på www.hangflyg.org





Trött på din stora tunga säck?

Vad sägs om halva volymen och 12 kg komplett?

Inkl skärm, sele, godkänt ryggskydd, nödskärm, hjälm, rygsäck och en strut Åre Choklad



OZONE

Ozone Geo DHV 1-2

Marknadens bästa startegenskaper. Suverän handling, bra prestanda och liten packvolym. Vikt 4.6 kg (medium)

Sele: Välj mellan Skyline Pure, Supair X-alps, Swing Connect Light eller Supair Altirando.

Nödskärm: Apco Mayday

Hjälm: Icaro Iguana

Pris 27.900 kr

SKYSPO

www.skysport.se | info@skysport.se | Skärmflygskola | Butik
Draklanda | 830 13 Åre | 0647-51186

Club Parapente Syd (CPS) —inte bara hang-flygning, men nästan...

Text: Kristoffer Stenbeck

CPS som har huvuddelen av sina medlemmar i Skåne, Blekinge, Halland och Småland är Sveriges största klubb med lite mer än 190 medlemmar. Ganska konstigt kanske med tanke på att detta område är det plattaste i landet. Faktum är dock att Skåne är ett mycket bra ställe om man vill flyga mycket. Det finns många bra hang i olika svårighetsgrad längs kusten. Från "nybörjarställen" som Ravlunda och Hammar till lite mer avancerade som Hovs hallar och Kullen.

Klubbens ursprung har spårats till fyra entusiaster som en blåsig dag på Haväng 1990 bestämde sig efter en "flummig era" att få struktur på flygandet. Från noll i kassan till en egen vinsk och fält på mindre än en säsong, blev verklighet tack vare stort entreprenörskap i samband med en viss innebandyturnering (läs mer på klubbsidan). Namnet ClubParapenteSyd CPS, är taget efter franskan eftersom man på den tiden (läs sent åttiotal med neon, pannband och mono-skiing) tyckte att det lät coolt.

Klubben har fortfarande en aktiv vinschverksamhet i Brandstad (utanför Sjöbo) och i Uråsa (söder om Växjö). Klubbresa brukar genomföras varje år till bland annat Slovenien och i år till Provence.

Förutom alla fantastiska hang och vinschfält har klubben också en stor mängd Paramotorfält med kontaktpersoner över hela södra Sverige. Utan att trampa för mycket i klaveret kan nämnas att en viss 'vänlig konkurrens' råder mellan Veslanda-maffian (Blekingepiloterna) och Skånepiloterna. Årligen arrangeras ett antal motorträffar som blivit väldigt uppskattade (av båda maffior ☐).

Till sist skulle jag vilja hälsa alla piloter välkomna att komma och besöka oss den stundande säsongen. Har ni aldrig flugit på stället tidigare, var inte rädd för att hugga en "local" för att få tips och råd. Vi hjälper gärna till. Jag skulle även vilja be er att ha tålamod och ödmjukhet då det ibland kan bli väldigt mycket folk på våra populära flygställen.

Vi avslutar med lite ord från Carl von Linné som här ger en bra illustration av Skåne efter sin resa genom landskapet år 1749: "Värmen kommer icke allenast förr om våren att uppvärma detta mest i Sverige sydliga landet, utan varar och längre på hösten och längre upplivar denna provins, varav åtskilligt här mognar som ej kan bärgas i de övre länder. Alltså kan ett land av så förträffeligt klimat ej annat vara än det härligaste, ja det liknar så mycket Tyskland och Danmark, att man kunde säga, det havet liksom med våld skurit Skåne ifrån de södra länder och lagt det till Sverige."

Hovs Hallar

Vindriktning NV-N
Högsta punkt 25-150m
Beskrivning Hovs hallar ligger i häradet Hof på Bjärehalvöns nordliga sida, i Båstads kommun. Det är ett naturreservat med klapperstensfält, djupa grottor och katedralliknande klipptoppar. Härifrån har man hänförande utsikt över hela Laholmsbukten och kan vid klart väder se ända till Halmstad.

Ravlunda
Vindriktning O
Högsta punkt 20m
Beskrivning Ravlunda är väldigt lättstartat och lättfluget vilket gör det mycket lämpligt för nybörjare. Hanget är ökänt för den så kallade Ravlundaefekten, det vill säga att det blåser 8–9 m/s i hela Skåne utom på Ravlunda där det är i det närmaste vindstilla. Ravlunda som ligger intill Haväng (måne över Haväng...) är även ett skjutfält vilket gör att man måste hålla koll på skjutvarningarna.

Kullen
Vindriktning SSV-VSV
Högsta punkt 80m
Beskrivning Kullen som är ett mecka för dykare och klättrare är också ett mycket exklusivt och vädermässigt sällsynt flygställe. Nästan alltid blåser det fel! Det är vanligtvis mycket strömt i havet vid Kullaberg, det gör att det är extremt farligt att landa i vattnet.

Hammars backar/Kåseberga
Vindriktning SV-SO
Högsta punkt 40m
Beskrivning Norra Europas bästa hang enl. vår mening. Läs mer i ordförandens C-G's artikel.

Barsebäck
Vindriktning VNV-NNV
Högsta punkt 5-10m
Beskrivning Helt sjukt att det går att flyga här faktiskt. Hanget är ett renodlat hårdvindshang. Det är ingen ide att åka hit om det inte blåser minst 8 m/s. Måttligt med vita gäss på vattnet brukar vara ett gott tecken.

Ålabodarna
Vindriktning V-SV
Högsta punkt 15m
Beskrivning Ganska litet och trångt hang som mest används på hösten då det blåser så kallad bananvind (då det blåser så hårt så att bananträden böjs (för mer information prata med Årepiloterna som har mycket erfarenhet i ämnet).

Brandstad (Vinsch)
Vindriktning Banorna löper O-V och N-S
Beskrivning Vårt vinschfält som går på högtryck varje helg det är flygbart med början i April/Maj till Oktober.

Uråsa (Vinsch)
Vindriktning Banan löper N-S
Beskrivning En lång asfaltsraka som arrenderas av Anders B. Detta fält som är 2,5 km långt har enorm XC-potential och man tar sig upp med hjälp av Anders fyrhjulning och abroll.

Bra och ha information om flygning i Skåne.

Boende: Ska ni satsa på att komma ner till Skåne är det att rekommendera boende i närheten av Kåseberga. Här finns Skyadventures skärmflygsbutik och skola som kan hjälpa dig med bra tips. De kan även hjälpa till att ordna boende i många olika prisklasser. Du kan även besöka Ystads kommuns hemsida www.ystad.se för info. Tänk på att det inte är att rekommendera camping på militärt område.

Säsong: Året runt, dock hjälper det extra med sjöbrisen som startar på våren och slutar till hösten.

Mer information kan ni hitta på klubben hemsida www.cps.tio



Är Ancey det perfekta flygstället?

Text och foto: Erik Rehnfeldt

Mer foto: Peter Oftedal, Mattias Säll, Steve Roti

Jag kastar en blick över axeln för att beundra "Tänderna" (les dents de lanfon) som så här på våren är extra enastående när de pudrade i florsocker avtecknar sig mot den blå himlen. Framför mig har jag de kraftfulla lodräta klipporna "parmelan" som låter sig stekas i den energirika vårsolen för att sedan alstra min drivkraft – termik. Min nacke börjar göra sig påmind. Plötsligt ruskas jag till av en oväntad vindby så att jag nästan ramlar av stegen. Jag slits obarmhärtigt tillbaka till verkligheten och till husmålningen som jag håller på med. Men mina tankar stannar vid flygning. Den här tiden på året är det extra spännande eftersom det är nu som flygningen börjar ta fart på allvar igen.

När jag tillfrågades av Hypoxiaredaktionen om att skriva en artikel om Ancey som flygställe så var jag tveksam eftersom jag är partisk i frågan genom att både bo och driva verksamhet här. Men efter lite funderande så kände jag att det är med ärligt hjärta som jag älskar det här området.

Ancey är ett fantastiskt vackert område att flyga i. Det ligger precis i Alpernas början och bergen är inte ännu gigantiska som runt Chamonix. Här är de

flygbara, även om det inte sker så ofta i Ancey. De flesta piloter orkar/vill heller inte flyga hela dagen och då kan det vara kul att göra något annat. Eller också kanske man har familjen med sig som vill prova på lite andra aktiviteter.

Anceys gamla stad är mycket pittoresk och vacker. Här kan man strosa runt på de smala gatorna fyllda av uteserveringar. Kanske gå hit på en lördag morgon för att ta del av den livliga marknad som är inklämd mellan stenvalven på Rue Sinte-Claire

där allt som kan produceras från en ko, och mycket därtill, finns till försäljning. Sedan är det kanske dags att äta lunch i solen vid kanten av kanalen. Njuta av lite rosévin och en "Salad de Chevrè Chaud" (varm getostsalad), som är en lokal specialitet, och avsluta med en gigantisk glass från någon av alla glassbarer som erbjuder hundratals olika smaker.

Jag är som i trans. Jag har varit igång länge nu, 4-5 timmar är det nog. Det enda som rör sig i huvudet på mig är flygning.



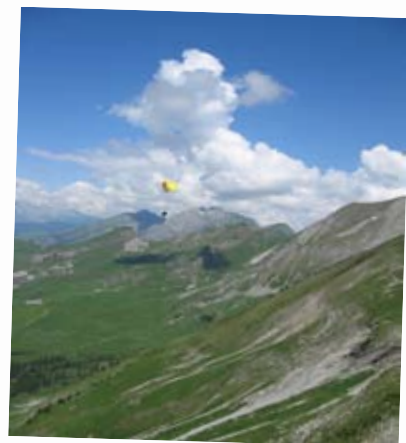
fortfarande av hanterbar storlek och känns inte alls så hotfulla som de kan upplevas lite längre in i Alperna. Flygningen sker i huvudsak i närheten av den på sommaren turkosfärgade sjön som ger området sin speciella prägel. Få flygupplevelser är så starka som att starta med utsikt över sjön och sedan kurva sig upp i termiken för att så småningom komma upp till toppen av "Tänderna" och för första gången blicka ut över hela alpmassivet med det snötäckta Mont Blanc som den självklara huvudrollsinnehavaren i skådespelet.

Väl uppe vid "tänderna" känns det som hela världen ligger för ens fötter. Härifrån är det bara ens egen förmåga som sätter gränserna. Det finns något som passar alla, vilket är en av de stora fördelarna med Ancey. Allt från nybörjare som kan flyga på morgonen eller njuta av solnedgången under ett stilla kvällsflyg, till de mest erfarna piloterna som kan ge sig iväg på långa XC till Chamonix, Grenoble eller vad man nu känner för. Det är i detta område som världsrekordet i triangel är satt, 237 km, så det finns möjligheter för alla att bli mätta.

Ancey har också mycket mer att erbjuda än flygning. Det bidrar till att det är ett så bra flygställe då vi alla vet att det kan hända att vissa dagar inte är

Ett annat alternativ är att spendera dagen vid sjön. Det finns ett antal olika badplatser runt sjön, men det går också bra att stanna var man tycker är lämpligt. Några av favoritställen är nere i Talloires eller Menton. Vattnet håller vanligtvis ganska hög temperatur med svenska mått mätt. Det finns också möjlighet till segling, vattenskidåkning, båturer, restaurangbåtar, dykning och många andra vattenaktiviteter. Vill man sporta på annat sätt finns det naturligtvis möjlighet till rafting, canyoning, golf, klättring, hiking, tennis och praktiskt taget alla andra sporter man kan tänka sig.

Om jag skall försöka att ranka några av mina bästa flyg, blir det svårt. Dels är det de första flygen på våren, när övre





delen av bergen fortfarande är täckta i snö, som är helt magiska. Sen är det naturligtvis de längsta flygen jag gjort i området men också alla de vackra bara njutbara flygen, som kanske är de allra bästa. Som när jag sent närmar mig Annecysjön igen efter en dags XC-flyg och luften är så där stilla, solen börjar gå ned och jag glider tyst fram och bara låter mig häpnas över allt det vackra som finns att se och uppleva på vår jordboll. Jag landar och skratrar tillsammans med mina vänner utan att behöva säga något mer. Låter en kall "panache" rinna ner i strupen medan jag beskådar hur topparna på bergen blir täckta av den orangefärgade solnedgången. Ännu ett flyg och ännu en dag till ända i detta flygparadis.

Citat

"Annecy is an amazing place to fly, with some very nice cross country flights to be done with conditions ranging from easy soaring to mega alpine XC flying.

Flying over the lake for the first time is always a thrill!"

Bruce Goldsmith



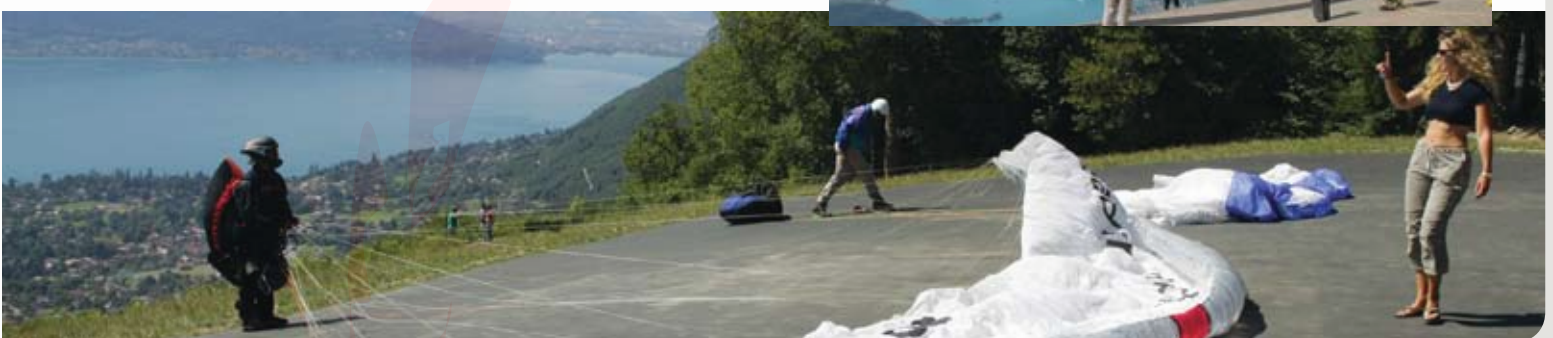
"One of my favourite flying sites in the World is Annecy and it's surrounding mountains. It is astonishingly beautiful and very interesting flying with variable micro climates in intricate valley systems. There's challenging valley crossings, fast thermo-dynamic ridge racing on big imposing rock faces and also relaxing lake crossings. This is all set in a vibrant French culture (and cuisine) with wide spectrum of alternative adventure activities to amuse the parawaiter."

Peter Brinkeby



"All roads lead to Annecy. Whenever I come to this European Centre of paragliding I always meet a lot of friends. It's a bit like coming home even though it's so far away from the Danish flatlands, but there is no doubt that I know more people in the Annecy area than I know in Copenhagen. And that's great. There's more than flying in Annecy.

Louise Crandal"



Info

Flygningen i Annecy är väldigt lättillgänglig. Det är en av de mest kända flygorterna i Europa och en av de mest välorganiserade jag varit på. Det finns två huvudstarter, Planfait och Col de Forclaz (också kallad Montmin). Det finns också en mängd andra starter i området, morgonstarterna Marlens och Entreverne. Semnoz, Chambéry, Saleve bara för att nämna några.

Till Planfait kan man köra hela vägen fram till starten, parkera bilen och kliva rätt ut på starten, ca 950m över havet. Härifrån är det endast 400m ner till landningen i Perroix. Men det räcker gott då det nästan alltid finns termik här, även dagar då det är ganska mulet så kan det gå att flyga här. Så länge man håller sig runt starten flyger man längs en lång klippa som genererar en blandning av termik och termiskt hang. Men så fort man ger sig iväg från startområdet så är det ren termik som gäller. Planfait är inte jättestort och kan bli lite trångt mitt på sommaren. Jag rekommenderar att förbereda allt vid sidan av starten för att sedan när det blir en plats ledig kliva fram och starta lite kvickt. Landningen i Perroix är ett långsmalt fält där det gäller att följa vissa regler. Dessa är tydligt skyltade utanför en av de två flygskolorna som finns i anslutning till landningen. Här hittar man också RipAir som kan hjälpa dig med att laga din skärm, linor eller packa om nödskärm. Det finns också en trevlig restaurang som nästan enbart besöks av piloter. Ett perfekt "hangout" för att ta en öl och se på alla som flyger och kanske när någon lokal akropilot tränar på de senaste figurerna.

Col de Forclaz ligger lite längre söderut. Här är det mer utrymme och fallhöjden ner till landningen i Doussard är också nära den dubbla, 800m. Landningen i Doussard är gigantisk och är perfekt för de med mindre erfarenhet. Här finns en liten bod som serverar dryck och hamburgare, sandwich eller korv. Det är inte tillåtet att köra hela vägen upp till start om man inte har löst ett tillstånd för 15 Euro per dag av Pierre på Passagers du vents, vid landningen i Perroix. Men det är bara en 5 minuters gångväg från vägkommen till startplatsen. Även denna start kan bli lite trång när det är högsäsong så även här rekommenderas det att man göra allt klart innan man lägger ut skärmen på starten. Det är bra att komma ihåg att tandempiloterna har företräde. De är vanligen ganska kvicka på att komma iväg, så det är sällan några problem. Här är det inte lika tydligt var man skall hitta lyftet, men det brukar vara lätt att se var alla de andra piloterna är någonstans. Efter start är det mer utrymme här så Col de Forclaz fungerar bra även när det är mycket folk i området.

Transporter upp till starten finns endast under juli och augusti då det går en "navette" från landningen i Doussards till starten Col de Forclaz. Övrig tid på året så får man lita till egen transport



eller att lifta vilket fungerar utmärkt då det alltid är en strid ström av bilar upp till starterna de fina flygdagarna.

XC-Turer

"Tänderna" (Les Dents de Lanfon) är en bra utgångspunkt för många XC-turer. Några av de mest populära är lilla och stora varvet runt sjön.

Lilla varvet:

Lilla varvet är många piloters första "riktiga" XC-tur. Det är ett förhållandevis enkelt flyg. Med det menar jag att det är lätt att förstå vart man skall flyga och att det är mycket säkert. Man startar på någon av huvudstarterna (Planfait eller Col de Forclaz) och tar sig till "tänderna". Därifrån korsar man sjön mot Roc des Boeufs. Ansluter till den nordvästra sidan av berget och därifrån tar man sig längs åsryggen upp mot första kraftledningen. Det är bra om man kan hålla sig över kammarna hela tiden. Annars kan det vissa dagar bli svårt att ta sig upp. Vid första kraftledningen kan man antingen flyga tillbaka över sjön och sedan ta sig upp under starten Forclaz eller fortsätta längre söderut längs bergskammen innan man tar sikte på Col de Forclaz starten igen. Var det där man startade så har man nu fullföljt denna trevliga XC, ca 20 km. Grattis!

Stora varvet:

Stora varvet är en förlängning av det lilla. Istället för att flyga över sjön från toppen av "Tänderna" så fortsätter man in mot Annecy längs berget Veyrier. Väl vid Annecy tar man all höjd man kan få och korsar över sjön mot Semnoz. Det är förbjudet att flyga över Annecy så det är bra att ligga precis över strandkanten eller längre ut över sjön. Vid foten av Semnoz tar man sig upp via några åsar. Upe vid toppen av Semnoz flyger man mot Roc des Boeufs och forstätter på samma vis som lilla varvet. Denna



XC är lite mer teknisk och kruxet kan vara att komma upp på Semnoz om förhållandena är svaga. Om man kommer runt har man lyckats tillryggalägga ungefär 36 km beroende lite på var man lagt sina vändpunkter.

Komma hit

Annecy ligger väldigt centralt i Europa. Lättaste sättet att komma till Annecy från Sverige är att flyga till Geneve och där hyra en bil och köra 45 minuter till Annecy. Bil måste man ha i området då det inte finns några lokala transporter värda att nämna. Det går att hitta boende nära någon landning, men det är i alla fall enklast att ha egen bil för att kunna ta sig in till Annecy, upp till starterna eller om man vill göra någon liten utflykt. Ett annat alternativ är naturligtvis att köra från Sverige. Det blir klart billigast om man är några stycken. Från Stockholm är det ungefär 220 mil till Annecy.



Bra att veta

Pengar i Frankrike är Euro. 1 Euro=9.36 SEK (10/4/06)

Flygskolor:

Passager du vents: +33450607121
Les Grands Espaces:
+33450607906

Chalet Chavenette:

www.annecy.nu (ett bra boende +mycket annan bra information)

Väder information:

<http://meteo.chamonix.com/MetPreE.php3>
<http://www.para2000.org/weather/mto-alp-c.html>

Flygbiljetter:

www.reseguiden.se

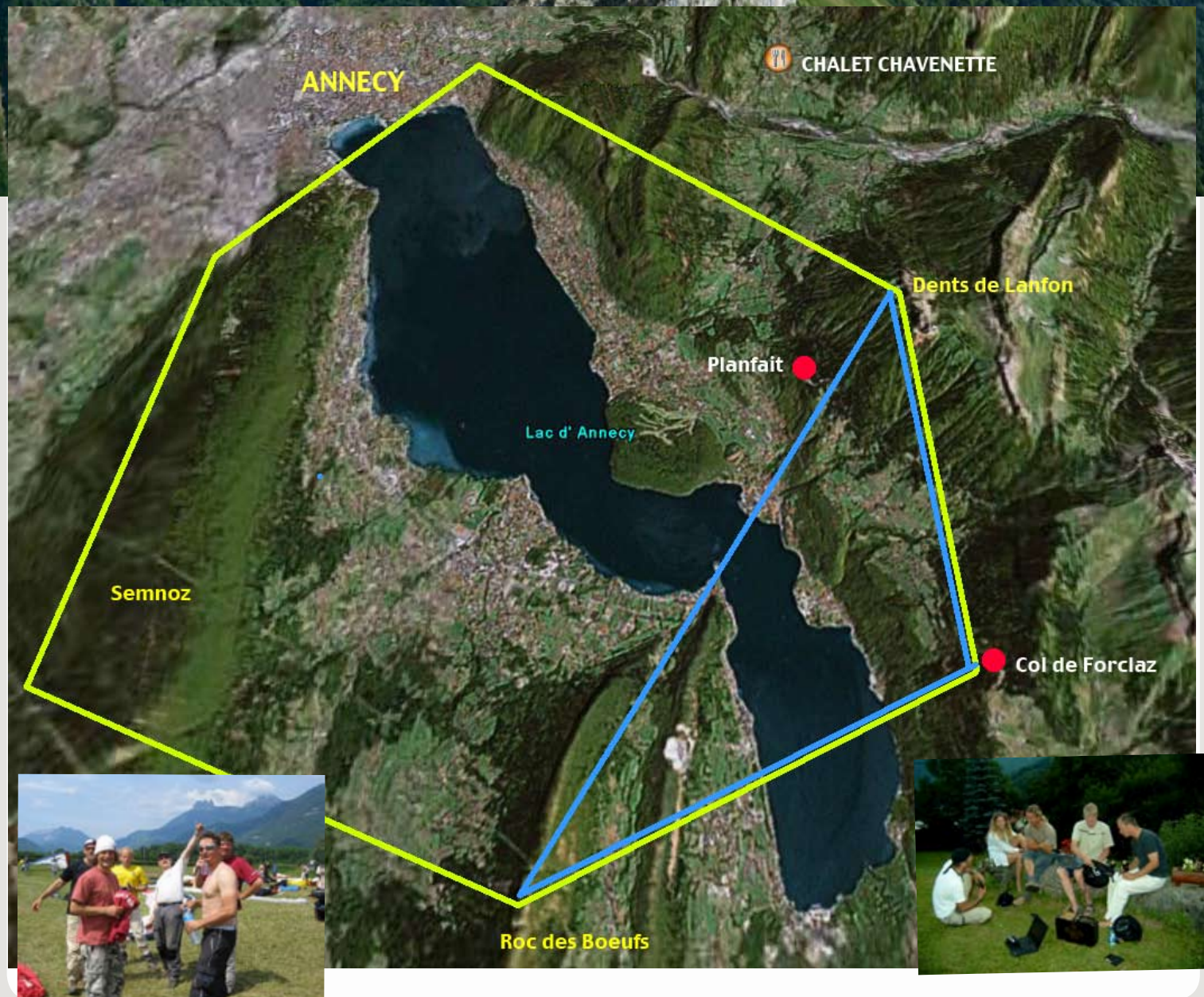
Flygkippon i området 2006:

Acrofolie (Akrotävling): 24-28 maj
Nordiska mästerskapen: 18-24 juni
Europeiska mästerskapen (Morzine): 1-14 juli

Google Earth:

Chalet Chavenette: 45 54'45.9"N, 006 13'25.0"E
Planfait: 45 51'11.9"N, 006 13'17.0"E
Perroix landning: 45 50'55.0"N, 006 12'53.0"E
Col de Forclaz: 45 48'49.0"N, 006 14'50.0"E
Doussard landning: 45 46'52.0"N, 006 13'20.8"E

På www.annecy.nu under aktiviteter/flygning kan ni hitta trackloggar för några flyg jag gjort i området och öppna dem i GE. Snart kommer även några klassiker som lilla varvet och stora varvet (jag skall bara flyga dem igen och spara tracken :)



SSFF-Ordis har ordet

Ordförandens spalt. Mikael Wadlund.

En ovanligt envis vinter har försenat termiksäsongstarten för många. Men även i år blir dagarna längre och solen klättrar allt högre på himlen för var dag. Varje år kommer även ett nytt årsmöte och en ny styrelse. Årets styrelse är en blandning av kontinuitet och nytt blod, som det bör vara. Självtog jag ett sabatsår från styrelsearbetet, och var inte med förra året. Däremot undgick det inte heller mig att en redig portion arbete lades på utveckling av utbildningssystemet och tillhörande licenssystem. Detta arbete är till stor del sjösatt men en hel del jobb återstår 2006 för att även få med de högre licensgraderna. Att fullfölja tidigare initierade projekt kommer att prägla 2006.

Majoriteten av medlemmarna är överens om att i stora drag fungerar det bra att flyga skärm i Sverige med det system vi har, ett system som har vuxit fram under många års arbete. Även det nya tillskottet, paramotor, börjar gradvis mogna och sätta sig. Paramotor ligger till och med före på många områden som till exempel material. Med denna utgångspunkt är därför ingen revolution att vänta 2006 utan en gradvis evolution av skärmflygning i Sverige, med och utan motor. Ingen kan dock påstå att livet i selen är perfekt, vi har en mängd områden som kan förbättras och det är endast tillsammans som detta är möjligt.

Det viktigaste området för mig har alltid varit säkerhet. Om sporten ska ha ett existensberättigande måste vi tillsammans se till att vi utövar den under säkra och roliga former. Jag hävdar att de två viktigaste faktorerna till säker och rolig

flygning är kunskap och en sund kultur - här har våra instruktörer ett extra stort ansvar. Utbildningen lägger grund för våra piloters kunskap och instruktörerna är starka förebilder i den kultur vi har. Denna handfull piloter har genom åren fått ta emot kritik för allt mellan FL95 till GND.

Visst finns det inslag av kritiken som är befogad men min övergripande bild av instruktörskåren är mycket positiv. De förtjänar ett erkännande för den tid, kompetens och engagemang de genom åren har tillfört sporten. Nu är det säkert någon som sitter på sin porslinsstol och skriker så det ekar i kaklet - de får ju för guds skull betalt! Men är det verkligen någon som på allvar tror att man blir rik på att skola elever i ottan men hjärtat i halsgropen? Nä, jag beundrar våra instruktörer och vill tacka för den ovärderliga kontinuitet och stora erfarenhetsbank de utgör.

Avslutningsvis gläder det mig oerhört att Skärmtrycket åter är igång. Dessa nummer efter uppehållet vet jag är efterlängtat läsning för förbundets alla medlemmar.

Flyg högt och säkert!

// Mikael Wadlund



Ordförandena i Paramotorkommittén

Text: Fredrik Wik

Under 2005 var det för första gången fullt tillåtet att flyga paramotor i Sverige under hela kalenderåret. Ansvarig för verksamheten inom SSFF var Claes-Åke "Classe" Eriksson. En flygare baserad utanför Tierp i Norduppland som verkligen brinner för paramotorsporten - det märks när man träffar honom. Han berättade att han med glädje konstaterat att vi under året fått fram många piloter som flugit många timmar. I slutet på sommaren fanns det ca 140 PM-licenser. Under fjolåret arbetade han med ett flertal praktiska frågor som behövde lösas, exempelvis PM1-prov, elevkort, modifiering av olycksrapporter och liknande.

Från och med årsmötet 2006 tog Göran Aronsson över som ordförande för paramotorkommittén. Göran har PM2-licens, bor i Västerås och är medlem i Cirrus. Flugit skärm har han gjort sedan 1993 och med motor sedan 1999. Startar gör han vanligtvis från ett litet privatflygfält, Åskebro, utanför Västerås med hjälp av en Simoninimotor SMN 100 och en Reaction L. Vad kommer att vara dina viktigaste arbetsuppgifter under året? - Marknadsföring och utbildningsfrågor ser jag som viktigast just nu. Exempelvis är paramotorkommittén inbjuden att visa upp sig i samband med VM i

segelflyg i Eskilstuna, ett bra tillfälle att demonstrera vår sport. De praktiska delarna av utbildningen till PM2, tex. prov med kapitel om navigation och meteorologi, kommer att göras klart under maj. Utöver detta berättar Göran att han kommer att arbeta med att stötta klubbarna i deras PM-verksamhet för att alla nya piloter skall kunna flyga mera. Hans mål är att under året besöka fem PM-träffar. SSFF arbetar också med att

ta fram rutiner och regler för tandemflyg i samband med utbildning. Angående framtiden berättar Göran att han ser de nya skärmarna, som är specifikt konstruerade för paramotorflygning, som en mycket intressant utveckling av sporten. Snabba skärmar som kan göra det möjligt att flyga längre cross-country-turer, kanske med övernattningar på vandrarhem enligt en i förväg bestämd

färdplan. Dock vågar han inte gissa hur många piloter vi är om fem år men håller med om att Classes formulering "lika många som dom som flyger utan motor" är en bra uppskattning. Klart är i varje fall att intresset för paramotorflygning är stort. Trots att Göran inte varit ansvarig för paramotorverksamheten särskilt länge när jag pratar med honom berättar han att flera personer redan har tagit kontakt med honom för att få reda på mer om paramotorflygning. Ett par av dessa har drömt om och visat intresse för just långa cross-country-flyg. Skolor och instruktörer berättar också att kurserna är fullbokade och många vill börja flyga. Två indikationer på att antalet licensierade piloter (170 st i nov 2005) kommer att fortsätta öka snabbt under 2006.

Avslutningsvis, vem skulle du helst vilja flyga rote med?

- Ingvar Kamrad. (Görans idol, kanske för att han själv varit företagsledare och arbetat med affärsutveckling. Förtattarens anm.) Varför då?

- Jag skulle vilja lära känna mannen som lyckats med så mycket och trots sina 80 år har mottot "Det mesta är ännu ogjort - underbara framtid". Ett motto som dessutom är fullt applicerbart på paramotorflygning!



Danska olyckor och hangtips

Text: Niels Jensen, ordförande i DHPU
översättning och bearbetning Marko Wramén

Förra sommaren inträffade sex allvarliga skärmflygolyckor i Danmark. Fyra av de drabbade piloterna var utländska (varav en svensk) och det danska skärm- och hängflygförbundet har blivit oroliga över kunskapsnivån på de gästande piloterna. Därför har de hört av sig med tips om hur man flyger säkert på de fina danska kusthangen.

Det första danskarna poängterar är att utländska piloter är hjärtligt välkomna att flyga längs Danmarks vackra kuster och sluttningar. Men det är inte ofarligt och hangflygning är inte detsamma som bergsflygning.

Det första man måste göra innan flygning är att noggrant undersöka vindförhållanden. Vid Hangflygning måste vinden vara jämn och blåsa vinkelrätt mot hanget. Danska piloter flyger normalt sett inte om vinden är mer än 20 grader sned mot hanget, vilket motsvarar ungefär en vinkel av två handsbredder från mitten med sträckt arm. Är vinden snedare blir det för farligt att vända på medvindssträckan, hastigheten blir för hög (du kommer lätt upp i över 50 km/h över marken i medvindsbenet på hanget). Dessutom får vinden en tendens att följa hanget vilket skapar mindre lyft. En kollision med själva hanget i en sådan situation blir våldsamt.

Ett annat måste är att ha en vindmätare. Vindhastigheten mäts både nere på stranden och uppe på toppen, två meter över hangkanten. För oerfarna skärmhangare får vindhastigheten inte överstiga sju meter per sekund, för hängflygare går gränsen vid tio meter per sekund och då med starthjälp.

Vinden är ofta betydligt starkare högre upp än på stranden, vilket spelat stor roll i de olyckor som inträffat. Det händer att skärmflygare anser att vinden inte är för stark på stranden och drar upp sin skärm. Men på sju meters höjd blåser det så kraftigt att piloten inte kan kontrollera skärmen och därför blir släpad upp över kanten eller in i själva hangväggen. Sådana olyckor har flera gånger resulterat i en bruten rygg.

Hängflygare riskerar istället att ena vingpetsen kommer upp i stark vind vid en sväng medan den andra hamnar i lä. Det leder ofta till att piloten tappar kontrollen och flyger rätt in i hanget, med allvarliga skador som följd.

Vi har flera gånger sett utländska skärmflygskolor undervisa elever vid våra kuster trots att instruktörerna inte kan tillräckligt om lokala förhållanden. Danska

instruktörer tillåter till exempel aldrig elever att landa i medvind utan ingriper då. Om elever inte kan kontrollera sina skärmar utan blåser iväg över och bakom hanget, då ställer man in undervisningen och väntar på bättre vindar. Kommer en skärmflygare ut i för stark vind är det viktigt att piloten behärskar tekniken att accelerera och eventuellt dra stora öron för att kunna ta sig ner och landa på stranden istället för att blåsa över eller in i hanget.

En annan sak att vara uppmärksam på är havstermik. Speciellt när vattnet är varmare än luften kan det bildas havstermik som skapar turbulens. Det spelar inte så stor roll för hängflygare, som kan tycka att det är riktigt skoj och ger bra lyft. Men för skärmflygare kan det vara riskfyllt och orsaka inslag på hang är inte bara farligt på grund av den snabba höjdförlusten. Ofta får det skärmen att svänga och piloten riskerar att slungas in i hanget.



När havet är kallare än luften kan det skapas en "dödens korv" (dødens pølse" på danska) framför hanget. En kall luftmassa lägger sig framför hanget och tvingar den varma luften att glida över, vilket gör att inget lyft bildas i den kalla delen. Om man då gör en toppstart och kommer in i området med svagt lyft faller man rakt ner och riskerar en mycket hård landning. Detta gäller särskilt vid branta hang.

Om det förekommer isolerade regnbyar är det viktigt att hålla ett öga på havet och vågorna. Vinden kan skifta riktning och styrka mycket snabbt på grund av regnbyarna och vågorna kan förvarna om detta. Bildas det vita skumtoppar på havsytan så gå ner och landa omedelbart.

Om det trots allt inträffar en olycka så tillkalla ambulans genom att ringa 112. Berätta vad som hänt och ange det nummer som står skyltat med jämna mellanrum längs stranden. Anmäl också händelsen till polisen och uppge nationalitet på den skadade. Glöm inte att kontakta det danska skärm- och hängflygsförbundet, DHPU, på telefon +45 2943 2967 och hjälp till att fylla i en haveri rapport.

Vi i danska skärm- och hängflygsförbundet hoppas att denna artikel kan förhindra en stor del av de olyckor som vi befarar kan inträffa.

Olycksrapporter

USK (Utbildnings och säkerhetskommittén)

Här kommer ett par korta sammandrag av några olycksrapporter från 2004 och 2005. Under 2005 så var Pär Jönsson USK ordförande. Han har nu lämnat över till Åsa Karyd som fortsätter under 2006.

Text: Pär Jönsson

Olycka med ringa personskada

Plats/tidpunkt: Hermanius Sydafrika, 28/11 2004 kl.10

Man 36 år, Student B, 12h totalt

Skärm: Aerodyne Jumbo

Sele: Ava-sport Tanga

Händelseförlopp: Flyger sin andra dag på en hang-utbildning med en sydafrikansk instruktör. Efter ett 30min flyg så flyger piloten 1 timma på sitt andra flyg och får ett inslag på 10-12m höjd. Skärmen roterar och eleven när marken i samma stund som skärmen återtagit den rätta flygförmågan. Kraschen skedde på en grusväg och piloten stod upp på benen men ena handen tog i ett tagträdsstängsel varvid höger pekfinger bröts.

Reflektion: Att som elev under utbildning genomföra (flera) så långa flyg, tår på koncentrationen. Flyger man då dessutom på låg höjd (hang) och något "oförutsett" inträffar så kan det lätt leda till en olycka. Eleven skriver också att koncentrationen inte var på flygandet hela tiden, utan även på den vackra utsikten.

Olycka med allvarlig personskada

Plats/tidpunkt: Bollebygd, backglidning fallhöjd 40m, 28/3 2005 kl.11.30

Man 40 år, Student H, 3h totalt

Skärm: Nova X-act 1998

Sele: WoodyValley X-act

Händelseförlopp: Genomför den första backglidningen med en nyinköpt skärm. Missbedömer höjden vid landning och slår i en låg jordvall. Marken var frusen. Piloten får en fraktur på vadbenet och en avslagen flisa på skenbenet.

Reflektion: Att ha hinder i form av jordvallar/diken på en landningsplats är som att be om olyckstillbud. Vi har 20-30km/h i fart alldeles innan landning och att då slå in i en (frusen) jordvall innebär oftast skador. Piloten var ovan vid skärmen, vilket säkert bidrog till den okontrollerade landningen, och bar inte "riktiga" skärmflygkängor med stödlattor, vilket troligen förvärrade skadorna.

Tillbud olycka

Plats/tidpunkt: Ålleberg 24/3 2005 kl.16.30

Man 35 år, Pilot 2, 250h totalt

Skärm: Apco Bagheera 1999

Sele: okänt

Händelseförlopp: Piloten flyger hang på Ållebergs västsida då ett modellplan (segel) med en spännvidd på över 2m flyger på rak kollisionskurs mot piloten. Modellplanet fastnar i linpaketet. Skärmen flyger vidare utan inslag etc. Piloten topplandar med modellplanet hängande kvar bland linorna.

Reflektion: Detta är tyvärr bara en av flera rapporterade incidenter mellan skärmflygare och modellflygare just på Ålleberg. Frågan har tagits upp med Modellflygförbundet som även skrivit om detta i sin medlemstidning. Det är viktigt att man lokalt

kommer överens om vilka regler och förutsättning det finns för respektive flygfarkoster. Det är ju ofta under samma väderförhållanden som både skärmflygare och modellflygare vill/kan flyga.

Olycka med allvarlig personskada

Plats/tidpunkt: Malmby flygplats 30/4 2005 kl.15.35

Man 34 år, Pilot 1, 25h totalt

Skärm: Swing Arcus 2002

Sele: WoodyValley Xpress

Händelseförlopp: Man hade kommit överens om att landa väster om asfaltbanan bland annat på grund av oro för viss turbulens närmare skogen som ligger österut. Efter uppvinshning uppmärksammar piloten att regnmoln närmar sig. Vittnesuppgifter talar om att kort duggregn förekommit i anslutning till olyckan. Enligt vittnesuppgifter faller ekipaget till marken de sista 5-10 metrarna under finalen. Enligt piloten så kändes skärmen "lös och svampig" och misstänker stabil stall. Piloten ådrar sig bäckenfraktur, krossade ländkotor och bruten arm.

Reflektion: En skärm ändrar markant sina flygegenskaper när den blir fuktig. I det aktuella fallet sker något på finalen då skärmen misstänks ha haft en lägre flyghastighet bland annat på grund av korrigerande styrutslag. Det kan också ha varit så att piloten på grund av turbulensen i landningsfasen flög med lätt broms och därmed sänkte sin hastighet. Undvik att flyga om skärmen är/kan bli fuktig. Flygegenskaperna förändras radikalt.

Tillbud olycka

Plats/tidpunkt: Orsa Tallhed 5/5 2005 kl.12

Man 67 år, Pilot 1, 45h totalt

Skärm: FreeX Blade

Sele: okänt

Händelseförlopp: Piloten vinschas under P2-utbildning. På ca 300m höjd så träffar piloten en stark termikblåsa och troligen stark vindökning (2-4 m/s på marken). På grund av den kraftiga draglastökningen och den lodräta vinkeln på draglinan beslutar sig bogserföraren att releasa linan från dragbilen. Efter det vänder piloten och flyger tillbaka mot startplatsen med linan fortfarande ikrokad. Både bogserföraren och instruktören ropar till piloten via radio att koppla bort draglinan. Då man inte ser någon reaktion börjar man med hög röst och vinkningar göra piloten uppmärksam på läget. Linan hängde under piloten och drogs över skogen. Piloten landar normalt på fältet med linan ikrokad och delar av den kvar i en tallskog. Vid kontroll visar releasen inga fel. Man misstänker att piloten som tidigare under dagen fått hjälp att ställa in radion ej kontrollerat inställningarna efter att slagit av radion i samband med ett flyguppehåll (och inställningarna förklarades).

Reflektion: En incident som hade kunnat bli riktigt otäck. Lärdomar man kan dra av detta är: När en bogserlina kapats/kopplats lös från vinsch eller bogserfordon finns oftast inte det motstånd i linan som krävs för att releasen ska släppa linan utan man är helt enkelt tvungen att ta hjälp av den andra handen för att dra isär dessa. Att tänka på är också att man alltid ska kontrollera att linan släppt oavsett om det är en normal frikoppling eller

inte. Man bör också göra radiocheck, före varje vinschdrag, mellan pilot och startledare. Det är lätt hänt att man stänger av utrusning eller att den slutar fungera på grund av svaga batterier etc. Om man gör en kort radiocheck så vet man att den fungerar just då innan flyg.

Tillbud olycka

Plats/tidpunkt: Åre Draklanda 1/7 2004 eftermiddag

Man 56 år, Pilot 2, 65h totalt

Skärm: Gradient Topas 1999

Sele: SupAir airbag

Händelseförlopp: Tillbud under Åres äventyrsvecka med många piloter i luften. Termiken avtar och många drar sig samtidigt mot Draklanda för att landa. Piloten observerar vid medvindsflygningen ytterligare en skärm på ungefär samma höjd. Han vill inte komma in på baslinjen på samma höjd som en till och genomför därför en 360-sväng till för att ta ned höjden. I utgången av svängen upptäcker piloten att han har för lite höjd och svänger rakt in mot fältet och tvingas landa i medvind. Inga skador uppstår.

Reflektion: Draklanda är ett relativt svårt landningsfält (på sommaren). Det finns en kall ström fjällsjö på ena sidan och på den andra sidan 40kV-ledningar ovanför järnvägsspåren. Ofta många piloter (även hangflygare) i luften samtidigt gör att det finns lokala flygregler. Kommer två piloter in på samma höjd SKA dessa separera genom att välja att landa på varsin längdhalva på fältet. Antingen visa sina avsikter genom tydliga rörelser, ropa eller helst meddela via radio! Då är detta inget problem. Att ta ett extra 360 varv på landningen kan vara ödesdigert och innebära landning i sväng (hög fart och snett). Då är det oftast bättre att S:a eller ta en längre final.

Olycka med allvarlig personskada

Plats/tidpunkt: Kolbäck, Vårgårda 2/7 2005 kl.13.00

Man 63 år, Pilot 1, 36h totalt

Skärm: Up Makalu 2004

Sele: WoodyValley Xpress

Händelseförlopp: Piloten hade efter 4 försök genomfört dagens första flyg. Nu på det andra flyget kommer piloten på 20m höjd in i termik och skärmen bromsas upp och börjar gira åt vänster. Piloten korrigerar genom att ge höger broms och skärmen spinner ca 1,5 varv innan ekipaget slår hårt i marken. Piloten ådrar sig en öppen benfraktur.

Reflektion: Mest troligt har piloten överkompenserat genom att bromsa och därmed har skärmen hamnat i spinn och tappat flygförmågan. För låg höjd innebar att det inte gavs chans att återfå flygförmågan. Piloten skriver själv att han inte kunde viktstyra då han ej satt i selen utan hängde i den.

Olycka med ringa personskada

Plats/tidpunkt: Vågå, Norge 1/7 2005, kl.16.30

Kvinna 34 år, Student, 7 bergsflyg och 35 vinschflyg totalt

Skärm: Airwave 2003

Sele: WoodyValley

Händelseförlopp: Piloten ska genomföra ett bergs-flyg i svag vind. Drar upp skärmen och glömmar att bromsa upp den, fortsätter att springa och skärmen dyker framför piloten som ramlar omkull och får skrapsår runt ögat.

Reflektion: Ett ganska vanligt misstag. Man är så ivrig att flyga att man ibland glömmar rutinerna. Svag vind och framåtstart gör att man ej kanske "hinner" se skärmen i flygläge ovanför huvudet innan man springer vidare. Viktigt med klara och förstärkta kommandon mellan elev och instruktör minimerar riskerna för "misslyckade starter".

Olycka med allvarlig personskada

Plats/tidpunkt: Åre Draklanda 30/7 2005 kl.12

Man 27 år, Pilot 1, 45h totalt

Skärm: Airwave Sport 2 2005

Sele: Skyline vertigo acrosele

Händelseförlopp: Piloten flyger på sitt hemmaställe och skriver att han på relativt låg höjd får ett 50% inslag med efterföljande kravatt. Skärmen roterar och driver i vindriktningen in mot Draklanda. Skärmen återfår normal profil och går in i störtspiral. Piloten som drivit in över Draklanda lyckas bromsa upp spiralen något men är på för låg höjd och landar hårt (under rotation/sväng) och erhåller en kotkompression.

Reflektion: Vittnesuppgifter talar om att piloten övat på relativt höga "Wing-overs" och därvid erhållit inslag med efterföljande kravatt och sedan börjat rotera. Piloten flög en ny skärm (lätt överlastad) och med en ny (avancerad) sele. Att då utföra "avancerade övningar" på relativt låg höjd är inte lämpligt.

Tillbud olycka

Plats/tidpunkt: Åre 19/9 2005, kl.15.40

Man 44 år, Pilot 3Tlnstr, 350h totalt

Skärm: Swing Mistral Tandem 2005

Sele: Skyline resp Airwave

Händelseförlopp: Piloten genomför tandemflyg från Åreskutan och planerar att landa vid Holiday club istället för Draklanda. Vågfenomen på 300m höjd och däröver som råder vid tillfället kan innebära viss turbulens på lägre höjd men sedan avta närmare marken. Åresjöns vattenyta var blank och uppvisade ej vind på marknivå. Piloten upptäcker att turbulensen tilltar på lägre höjd och planerar att landa i strandbrynet. På 40-50 meters höjd får tandemekipaget ett inslag och man tappar höjd och klarar ej att vända upp och landa som planerat på stranden. Piloten väljer att landa i vattnet strax utanför.

Reflektion: Våg i Åre innebär oftast knepiga vindförhållanden. Man bör då välja ordinarie landningsplats som man känner väl och lärt sig höjder e.t.c. för att kunna landa säkert. Nu gick allt bra och resultatet blev ett blött ekipage.

Rejsrutan



17 Examinerade tävlingsledare

Den 7 Maj 2006 utexaminerade SSFF 17 nya tävlingsledare

Det massiva tävlingsintresset som växer för varje år har fått en säkrad framtid efter att 17 skärmflygare från norr till söder gått den första arrangerade tävlingsledarkursen på Riksidrottsförbundets anläggning på Lidingö, Stockholm.

Efter två hektiska dagar med genomgång av allt man behöver veta

för att bli en tävlingsledare är nu 17 SSFF-piloter redo att genomföra egna tävlingar. Uppslutningen var stor och många långväga piloter hade tagit sig tid att, kanske på en av vårens bästa flyghelger, sätta av två dagar för att bli en bättre tävlingsledare. Förra landslagspiloten, landslagsledaren, världscuppiloten och flerfaldiga tävlingsledaren för Mälarcupen, Peter Mannerstråle, var en av de fyra piloter som höll i utbildningen. Helené Kihlström, Peter Sjöstedt och Tävlingskommitténs ordförande Magnus Österberg flankerade Peter.

Deltagarna fick bland annat lära sig om hur man administrerar en tävling, vilka regler som gäller och som man måste förhålla sig till, hur man lägger en bana och hur man håller briefing. Poängberäkningssystemet, GAP 2002, och CompeGPS gick genom. Alla piloter klarade slutprovet och kan nu titulera sig "SSFF tävlingsledare av första graden" och har tagit ett stort steg framåt att kunna organisera tävlingar. Framtiden för tävlingar i Sverige ser ljusare ut än nånsin. / Peter Sjöstedt



Acrofolies i Ancey i maj

Acrofolies - så heter den acroextravaganza som ägde rum i Ancey i maj. Acrotävlingar, fester och festivalkänsla utlovades. Tävlingen var en deltävling i Världscupen i acro. Från Norden så deltog bl.a. ett Svenskt/Norskt lag bestående av Fredrik Lindholm och Pål Hammar Rognøy som flög syncro. De placerade sig nummer 6 av 11 efter första heatet. Efter 5 heat placerade de sig till sist som nummer 10. Ett lag bröt. Pål deltog även i solo och placerade sig som nummer 8 av 27. JÄTTEGRATTIS till er båda!

GPS-förbannelsen Del 1

Året är 2002, Nordiska mästerskapen hålls i Kössen Österrike. Uptakt före EM i Slovenien, våran flygguru och läromästare är Peter Brinkeby. Nytt för året är att vi skall använda oss av GPS som bevis på att turnpoints tas, men av erfarenhet av proffs från världscupen har GPS 12:orna för lite tracklogg om banorna e långa. Av vår läromästare får vi tips om att ställa trackloggen på 20s, dvs 1 punkt var 20s. Då räcker loggen för långa banor. Jag tänker till och stänger av tracken när jag står på start, den skall jag slå på i luften. Allt för att spara på trackloggen... Starten går och vi ligger i stor klunga och väntar på starten, kommer iväg väl och tar första turnpoint som etta! Tjohoooo!!! Livet leker, halva banan avverkas och jag ligger med i topp5. (8mil bana) En molande känsla böjer krypa på, hmmm... Hur va det där med trackloggen, ett ivrigt knappande påbörjas. Nej... Va f.n... Trackloggen är av! Jaja, va ska man göra? Så jag flyger vidare, in i mål som 10. Nöjd av att flugit fort och bra, men ändå... Trösten vart landningsöl till de 10 första, så gratis bärs fick man. Men tabben med trackloggen gav en sur eftersmak! Livet är märkligt ibland...

Så vad lärde man sig av det? En ny gps inhandlades till nästa år! Fortsättning följer...

Lars-Anders Jonsson

Åke Kindblad vinnare av Distanstigen 2005

Grattis Åke! 39 deltagande piloter och 22 av dessa har registrerat distanser. Sommaren och säsongen som sådan gav väl inte alltför goda förutsättningar för bra distanser, men folk flyger och gör vad de skall. Men avsaknad av norrlänningar i fjolårets distansliga kan urskiljas, vart har våra distansraketer från norr tagit vägen? Vi hoppas de kommer igen starkt i år!

1 Åke Kindblad, Hornet SP	Frisksp. SFK	340,2km
2 Bertil Ivert, Gradient Bliss	Fenix	168,9km
3 Anders Eklind, Advance Omega5	XCCP	125,3km

Monarca

Säsongen för tävling började i Mexico. Vi har några Svenskar som sökt sig över till andra sidan Atlanten, ett kärt återbesök på tävlingsfronten är på tapeten. Peter Brinkeby gjorde bra resultat och verkar vara på humör för tävling och hungrig på nytt. En femteplats blev resultatet och bevisar att en gammal räv alltid hittar hem bland gryten. Fler glädjemenen förutom våra Norskar och Finnen som nästan alltid gör bra ifrån sig är några nya svenska namn. Per Suits blev bäste svensk, han är het på gröten och sugen på att tävla. Ulf Nylander och Stefan Rolén, kanske dessa stampar och trampar för att föra fanan vidare på internationella uppdrag? Vem vet... Kul i alla fall! Grattis Peter Brinkeby!!! Han är dessutom nygift med mexikanskan Carina, rykten om små Brinkisar på gång florerar... Kanske en ny Svensk världspilot född inom en tid?

Tävlingresultat Monarca Open Mexico

1	Frank Brown	Gin Boomerang4	Bra
2	Luis Gomes	Gin Boomerang4	Ven
3	Josh Cohn	UP Targa2	USA
5	Peter Brinkeby	Act Proto	Swe
8	Björn Skarpas	Swing Stratus6	Nor
9	Gunnar Saebo	UP Targa2	Nor
14	Ronnie Helgessen	UP Targa2	Nor
20	Jonni Makkonen	Gradient Avax RSF	Fin
30	Anders Baerheim	UP Targa2	Nor
42	Per Suits	UP Trango	Swe
69	Ulf Nylander	Advance Sigma5	Swe
95	Stefan Rolén	UP Summit2	Swe



Svenska piloters ranking topp 30

Uppdaterade 20 november 2005

1	Magnus Österberg	9988
2	Peter Sjöstedt	8956
3	Erik Rehnfeldt	8427
4	Åke Kindblad	6288
5	David Willemoth	6091
6	Lars-Anders Jonsson	4769
7	Jonas Böttiger	4227
8	Harald Hultén	4178
9	Mikael Jarås	3992
10	Per Suits	3934
11	Patrik Nietlisbach	3693
12	Mikael Wadlund	3541
13	Janne Järnesjö	3400
14	Andreas Karperyd	2879
15	Magnus Eriksson	2561
16	Svante Ring	2526
17	Emanuel Brodin	2435
18	Peter Mannerstråle	2246
19	Lars Ericsson	2213
20	Carl Bejvel	2128
21	Håkan Lindqvist	2118
22	Hans Gustavsson	1901
23	Bertil Ivert	1749
24	August Sandqvist	1620
25	Peter Brinkeby	1598
26	Anders Eklind	1313
27	Tibor Berki	1200
28	Robert Eriksson	1167
29	Lennart Brandenius	1164
30	Jonas Svedberg	1116

Dubbelseger för Norrskan i Mälarcupen

Det blev en godkänd tävling igen på Mälarcupen som avgjordes i Kristi Himmelfärdshelgen. Väderprognoserna var förskräckliga, och som en av de tävlande som kom resande från en helt annan del av Sverige sa: "Jag trodde ni skulle blåsa av tävlingen, jag väntade bara på samtalet". Men något sådant samtal ringdes aldrig.

Självklart var vi på plats på torsdagen, som emellertid bjöd på en massa grå himmel och regn. Fredagen var inledningsvis ännu värre, men kvällen blev fin och det friflögs på Tärna.

Lördagen såg allt ljusare ut för oss som studerade väderkartor under fredagen, men problemet var att välja fält. Det såg bättre ut med sol och termik på Malmby, men vinden skulle enligt prognoserna vrida från nordväst till rak väst på eftermiddagen, och då blir det knepigt på Malmby även med den nya sektorn. Så det blev Tärna.

Det ymniga regnandet tidigare i veckan tvingade fram vissa markarbeten för att mopparna skulle kunna dra ut linor på torra land, men sedan såg allt bra ut. Fyra vinschar fanns på plats, varav en stod som reserv om vi skulle drabbas av något haveri. Tre fyrhjulningar skuttade av iver att dra ut linor när



tävlingsledare Heléne Kihlström öppnade fönstret.

Himlen fetade igen med moln direkt, men det gick att flyga. De knepiga förhållandena skiljde agnarna från vetet, och självklart var det Peter Sjöstedt och Magnus Österberg som tog sig längst av hemmapiloterna. Men det var faktiskt Ulf Nylander från norrlandsklubben Norrskan som flög allra längst – han tog sig nästan hela vägen till målet i Enköping. Och klubbkompisen Anders Jonsson blev tvåa. Peter Sjöstedt knep tredjeplatsen.

På söndagen flyttade tävlingen till Malmby, där en triangel ritades upp på uppgiftstavlan i strålände sol och termikgubbar som såg ut som

mindre atombombsdetonationer. Vädret blev mycket kraftigt, och uppgiften avbröts då andra vändpunkten hamnade i ett åskväder. Lördagsresultatet blev sålunda slutresultat. I år kunde de tre på prispallen glädja sig åt var sin prischeck i valörerna fem, tre och ettusen kronor.

/Björn Härdstedt

Tävlingresultat Mälarcupen 2006

1	Ulf Nylander	Advance Axis	Norrskan	189
2	Anders Jonsson	Gin Zoom	Norrskan	178
3	Peter Sjöstedt	Gin	Fenix	163
4	Magnus Österberg	Mac Para Magus 25	Cirrus	157
5	Olle Gustafsson	Advance Sigma	Fenix	109
6	Andreas Johansson	Airwave Magic 4	VSK	108
7	Åke Kindblad	Hornet SP	Värnamo FSK	104
7	Ola Gustafson	Ozone Vulcan	B-stallet	104
9	Åsa Karyd FreeX		VSK	103
10	Jocke Johansson	Airwave Magic 4	VSK	102

Plac.	Lag	Deltagare	Totalpoäng
1	Norrskan	Hans Gustavsson, Ulf Nylander, Anders Jonsson	433
2	Fenix 3	Peter Sjöstedt, Lennart Westerberg, Björn Svedemar	331
3	VSK	Joakim Johansson, Åsa Karyd, Andreas Johansson	313



Lisa goes to Bollywood!

Foto: Fredrik Gustafsson, Lisa Jönsson, Bob Drury

Stora bilden: Bob ger mig tips på starten



Hur gick det då till när jag hamnade i den lilla tibetanska kolonin Bir i Indien?

Det var inte märkvärdigare än att jag fick ett sms när jag var i Åre som löd: "Wanna be a moviestar?" Vad svarar man på det? "Of course, as long as it includes champagne". Så när jag återvänder till Frankrike blir jag bjuden på jordens middag med... champagne. Jag började nu förstå att de menade något med sms:et jag fick i augusti. Här skulle det verkligen spelas in en film. En film om hur man lär sig flyga distans. Men istället för att Bob skulle stå med några gamla dammiga kartor och förklara hur och när man tar sig över till nästa berg ville han göra en annorlunda flygfilm i form av en spelfilm. Och vad kan vara bättre än att ge sig av till Bollywood, Indien.

Hur började allt egentligen? Om inte jag och min sambo, Fredrik Gustavsson, dragit till Provence åtskilliga gånger för att flyga, hade vi inte beslutat oss för att köpa lägenhet där, hade vi aldrig träffat Bob Drury och Marcus King. Jo, det hade vi men aldrig fått lära känna dem som två riktigt goda och nära vänner. De är som mina två storebröder.

Nu var det inte direkt en Bollywood produktion som väntade, men i ryggen hade vi Cross Country Magazine och huvudsponsorn Gradient. Trots att vi

skulle flyga lättviktsgrejer, Gradients nya Delite och Supairs X-alp sele, var våra skärmsäckar max packade och lite till av kamera utrustning och flyggrejer. Nu började äventyret...

Om man aldrig varit i Indien, eller Asien för den delen, är det milt sagt ganska omtumlande att hamna i Delhi med sina 13,8 miljoner invånare. Bob som är en rutinerad Indienresenär, som dessutom pratar hindi, gav oss lite råd inför den stora staden. Ordet chello är användbart, rentav nödvändigt om man ska klara sig ute på Delhis gator. Trots att vi använde oss av vårt första ord på hindi (till en början väldigt sporadiskt, tyst mumlandes, då det kändes fel att be folk "dra"), hade vi alltid en lång rad av människor efter oss. Delhi är och kommer antagligen alltid att vara en stad i totalt kaos, husen fallfärdiga, luften fylld av smog, kor mitt i gatan tuggandes på sopor, elledningar hängandes kors och tvärs, färgglada människor i mängder överallt och tutande fordon på gator utan filer.

För att komma till Bir kan man antingen tillbringa en väldigt lång tid på tåg, eller hyra en bil med chaufför. Vet inte vilket som är värst egentligen. Vi valde det andra alternativet, bil med chaufför. Trots att vi bokade en stor bil för oss och våra skärmsäckar till kl 06.00 följande morgon, dök det upp en liten man med en lika liten bil kl 07.45. Detta var bara början på en 13 timmar väldigt lång

Delhi är och kommer antagligen alltid att vara en stad i totalt kaos

bilfärd norrut, mot Himachal Pradesh och Himalaya. Bilkörningen i Indien är helt galen. Förutom att det inte finns någon mittlinje som håller bilarna på var sin sida om vägen så använder de tutan mer än fransmännen. De tutar när de ligger bakom en annan bil, när de kör om och när de får möte, hela tiden för att tala om att de är där. Efter att ha fått en punktering, kört om motorcyklar med hela familjer på, sett apor och kört chickenrace med de mötande bilarna började vi närma oss vårt mål. Men resan var inte över än. När vi upptäckte att vår chaufför inte kunde läsa, hade vi redan kört fel. Att vi dessutom upptäckte att han suttit och småsupit hela vägen gjorde ju inte saken bättre. Efter många om och men, anlände vi till Bir i totalt mörker. Vi somnade ovaggade den kvällen.

När vi vaknade följande morgon, stod jag och Fredrik och gapade av beundran över det vackra och mäktiga landskapet. Denna tibetanska koloni, strax öster om Dharam Sala (där Dhalai Lama bor), är bland det mest häpnadsväckande jag sett. Bland risfält och alla otroligt vackra tempel, lever de mest färgstarka, vänliga och nyfikna människor jag träffat i harmoni med dessa gigantiska berg, Himalaya. Och här ska vi flyga.



Tänk er att vara elektriker i Delhi.

Resan upp på berget tar knappt en timme och hit tar man sig med taxi för 400 rupies (8 euro). Starten ligger på 2400möh och här väntar en bedårande utsikt. Medan vi avnjuter ett glas Chaï hos Cha cha ji, som bor här uppe med sin familj och odlar grönsaker på sydslutningarna, berättar Bob om hur vi ska flyga och vad vi ska tänka på. Jag förstod med en gång

att här gäller det att vara skärpt och inga misstag får göras. Jag sa inte mycket innan vi startade, jag var spänd och nervös, samtidigt som jag var ivrig att få luft under vingarna. Mina ben började likna överkokt spaghetti, jag kände mig stressad. Fredrik och Marcus var redan i luften och började ta höjd. Nu måste jag iväg, vi skulle ju hålla ihop för att lära oss terrängen. Hade Fredrik stått på backen nu hade han sagt åt mig att sluta upp med att vara ett fippligt fruntimmer och låta hornen växa ut i pannan. När jag inte kom iväg på tredje försöket, drog jag ihop skärmen och var beredd att låta andra piloter gå före. Jag behövde samla tankarna och försöka pilla fram hornen som hade kroknat och börjat växa inåt. Bob kom fram och tog tag i mig, "Lisa, du får aldrig känna att du måste flyga, har du en dag då det inte funkar hittar vi på något annat". Men jag ville ju iväg, så fick det bli.

Så fort jag kom i luften försvann nervositeten, jag skrek av lycka. Några minuter senare efter att ha kurvat upp mig över starten och var på väg mot bergstopparna, skrek jag till igen, inte av euforisk lycka denna gång, utan av skräck. Emot mig kom en gigantisk fågel som inte alls verkade bry sig om att den var sekunder ifrån att trassla in sig i mina linor och ge mig en resa ner i den täta djungeln. Det var bland annat det Bob berättat om, Himalayan Griffin Vulture, gamar, med ett vingspann på upp till 3 meter. Som tur var hörde gamen mitt skrik, tittade mig rakt i ögonen och vek graciöst av när det bara återstod någon meter mellan oss. Vilken upplevelse, en otroligt behaglig känsla spred

sig genom kroppen, jag var en ibland dem, jag kände mig som en fågel. Det dröjde inte länge för rån gamen dök upp igen, han flög framför mig som om han ville visa vägen. Vilken otrolig fågel, gamar hade jag föreställt mig visserligen bruna, men med naken skabbig lite lätt rosa hals med någon



Jag spelar fotboll med en petffaska med barnen

enstaka fjäder och med en glupsk hungrig blick, jag har nog läst för många Lucky Luke i unga dar. Nu hade fler gamar anslutit, jag kunde räkna de härligt chokladbruna fjädrarna i vingarna. Hur bra syn har dom egentligen, ser dom mina linor? Tror dom att jag är en fågel? Tänk om dom attackerar, det här är ju deras territorium! Massor av frågor dök plötsligt upp i huvudet på mig. Jag bestämde mig för att sjunga. Högt och ljudligt sjöng jag om allt möjligt för att gamarna skulle ha koll på vart jag befann mig, de verkade inte bry sig om att det lät hemskt, de stannade kvar.

Att vara i Himalaya, flyga över dessa fantastiska berg, var ingenting jag trodde jag skulle få vara med om när jag svarade på sms:et i augusti. Gamar som visar en vägen ända upp till molnbas (visst, Bob hade också något med det att göra), ta sikte på nästa berg och flyga dit, kurva upp sig igen och ta ut ett nytt riktmärke. Jag flög min första riktiga distans. Överallt på bergen såg jag stigar där herdar gick med sina djur, de vinkade till mig.

I detta flyg slog jag alla mina rekord, tid, höjd och längd. 2 timmar, 4000m och 2,6mil out and return.

Nu när jag sitter och tänker tillbaka på vår Indien resa, måste jag nog påstå att det är den häftigaste flygupplevelse jag varit med om. Allt var så annorlunda än vad jag är van vid, ta bara det att kunna flyga tillsammans med gamar. I Sverige kan man på sin höjd få skymta en skata, men troligtvis väjer den undan innan du ens sett den.

Jag som är långt ifrån en fullfjädrad pilot tog tillfället i akt och försökte lära mig så mycket som möjligt av mina tre fantastiskt duktiga medresenärer. Jag hade en av världens bästa cross country pilot som privatinstruktör i Himalaya. Bob var mån om sin "moviestar", han briefade alltid innan start, höll uppsikt över mig när vi flög och såg alltid till att vara med mig när vi ute landande. Flygningen var emellanåt ganska tuff, men jag var så fokuserad på den dagens mål att det bekom mig inte. Naturen var storslagen. Efter att ha kurvat upp sig ovan

start såg man de "riktiga" bergen, snöklädda 6000 meters toppar så långt ögat nådde. Bob sa till mig första dagen "Vad du än gör, gör inga misstag". Nu först förstod jag innebörden. Att nödlända här kunde bli tufft. Även om man inte gjort sig illa, skulle det ta dagar innan man når närmsta by.

Det var tryggt att ha Bob med sig, jag väckte tillräckligt stort intresse med att vara blond och blåögd. Att vi sen damp ner ifrån himlen med skärmar landades i en by där de antagligen inte ens hade el, gjorde ju sitt. Massor av människor kom springandes från alla håll när jag närmade mig vår tänkta landning. Jag var alltid rädd att jag skulle trampa på någon. De var så otroligt nyfikna, de kände på skärmerna, linorna, provade hjäälmen och låtsades prata i radion. Det var aldrig någon stress att komma upp till starten igen (man gjorde som regel ett långflyg per dag), så det fanns alltid tid att busa med barnen till deras stora förtjusning. När det var dags att packa ihop, kom de tillbaka med grejerna och la dem försiktigt i skärmsäcken. Sen visades vägen till en busshållplats eller taxi, alltid den längsta vägen genom byn så att alla skulle få sig en ordentlig titt på oss. Efter varje dags flygning tog vi oss tillbaka till Bir och inväntade varandra på en av de lokala Restaurangerna. Där på taket satt vi och drack chai och tittade på solnedgången och pratade om dagens bravader.

Innan vi reste iväg, lät 3 veckor som rena rama semestern, vi skulle i god tid bli klar med filmandet och dessutom få en del lediga dagar. Trodde vi. Lyckligtvis behövde jag bara koncentrera mig på att flyga. Det var inte så lätt alla gånger då jag hade en boomkamera fastmonterad i selen som stack ut 2m åt sidan och en 7 kilos klump till kamera nerpackad bak i selen. Dessutom var jag tvungen att tänka allt ur en kameravinkels perspektiv, vart är solen, vilket håll ska jag kurva åt, vart är Bob, hur långt är det mellan oss och så vidare. Jag kände mig som en av The Renegades när jag nästan stod i Bobs skärm då vi flög så tätt ihop



vi bara kunde för att båda skulle fångas upp av kameran som var monterad ibland mina linor. Vi följdes alltid av kameror, var det inte med boomkameran eller med linkameran så hade vi Fredrik och Marcus hack i häl med kamerorna inställda på recording. En hel dags arbete kunde gå förlorat om inte alla inställningar var perfekta, tro mig det hände...

Vi ses i luften! Lisa

Ps. Håll utkik efter dvd:n, även om du redan är en duktig cross country pilot, så garanterar jag att du i alla fall får dig ett gott skratt...

Bildtext: Bob och jag flyger Gradients lättviktsskärm Deluxe

Blåst på hanget?

Text: Lars Falkenström Foto: Fredrik Gustavsson, Lars Erik Ahlf



Lätt i skärmen? Trångt på hanget? Rädd för att bli draggad? Med en inte alltför komplicerad startteknik får du full koll på grejerna och kan stila som värsta proffset på starten. Men det krävs naturligtvis lite övning också, för inte ens Mike blev ju Kung över en natt.

Anledningen till att jag snappade upp den här startmetoden på nätet är att jag flyger en 32 kvadratmeter stor skärm och ligger relativt lågt i viktområdet. Elaka tungor kallar min vackra rödgula Vulcan för Zeppelinare, och ja, den är tämligen stor, men inte såå stor. Fast visst känns det som att kroka i en spinakker i selen när det vankas flygning, så jag insåg snabbt att jag måste ha full kontroll över skärmen innan jag kunde våga mig upp på hanget.

Min tidigare startteknik med att bara dra upp skärmen från att vara en tygball med de inre A-linorna och sedan hålla emot med vänsterbromsen fungerade perfekt med min gamla Vibe som var fyra kvadratmeter mindre. Men med en XL skulle den tekniken förmodligen släpa mig över hanget eller tvinga mig att dra så hårt med A-remmarna för att komma förbi draggvinkeln att skärmen skulle skjuta över. Ingetdera tilltalade mig naturligtvis varför jag istället började prova att använda mig av A- och C-paketet i kombination. Det visade sig efter lite övning fungera perfekt och därför vill jag gärna dela med mig av mina erfarenheter.

För att få full kontroll över skärmen tar du helt enkelt höger bromshandtag och håller det tillsammans med de inre A-remmarna i höger hand. Vänster hand håller du om det andra bromshandtaget. Sedan för du vänsterhanden in under linpaketet och letar rätt på C-linorna och tar om dem så långt in du kan för att få så stor kraft som möjligt. Allt detta vid omvänd start naturligtvis. Nu kan skärmen ligga som en boll med endast några celler öppna och blåser det tillräckligt mycket är det enkelt att fylla skärmen genom att försiktigt dra i A-linorna samtidigt som du är beredd att hålla emot med C-linorna genom att trycka dem neråt mot dig. I detta läge används ingen av bromsarna utan finns bara redo på

plats i händerna tills det blir dags att vända sig om för att balansera upp skärmen och starta.

Genom att ömsom dra i A-linorna och hålla emot med C är det sedan lätt att pumpa skärmen tills den fylls och en fin vägg bildas. Blåser det riktigt mycket gäller det att snabbt hitta jämviktsläget mellan A och C för att få skärmen att ligga still. Med en stor skärm och mycket vind blir det ganska arbetsamt eftersom det hela tiden är högt tryck i skärmen, men du lär dig snabbt att hitta vilolägena där skärmen ligger helt still utan att fladdra åt något håll.

Är vinden laminär är det sedan bara att vänta på lämpligt startögonblick. Är det byigt får du hela tiden parera med linorna så att skärmen inte sticker iväg. Börjar bakkanten fladdra upp så drar du hårdare i A-linorna tills den lugnar sig igen och skulle fronten börja resa sig så drar du bara mer i C-linorna tills skärmen lägger sig igen. På så sätt har du din skärm startklar även när det blåser mycket på hanget utan att riskera dragning. Om det däremot är lagom mycket vind kan du prova att dra upp skärmen halvvägs genom att dra hårdare i A och släppa på C tills skärmen når önskad höjd. Sedan bromsar du med C igen tills

skärmen stannar upp på lämplig höjd så att du kan kolla linor, knutar, revor och få ut eventuella kravatter. Om du sedan vill dra upp skärmen helt så släpper du bara C-paketet men behåller vänsterbromsen i handen och vänder dig om när skärmen är på väg ovanför huvudet. Om du har placerat bromshandtagen rätt så står du nu startklar och redo för en tur på hanget. Märker du i detta läget att det blåser för mycket och du får svårt att hålla kvar skärmen över huvudet, så kan du snabbt ta ner den genom att dra ner de två mittersta A-linorna och fronta skärmen*.

AC-tekniken, om man kan kalla den så, är också mycket praktisk när det gäller att kajta både små och stora skärmar – antingen på starten eller uppför hanget. Med A och C i rätt jämviktsläge för man högerhanden med A-linorna till vänster samtidigt som man för vänsterhanden med C-linorna nedåt till höger. Nu kommer skärmens vänstra öra att lyfta och svänga mot din vänstra sida. För att få skärmen att svänga åt andra hållet drar du A-linorna åt höger och C-linorna neråt åt vänster. Var skärmen befinner sig i höjdlod beror återigen på samspelet mellan A och C. På så sätt svänger kalotten åt det håll du vill och du kan leka och flytta runt med skärmen på starten eller köra slalom mellan andra piloter på väg uppför hanget. Man kan faktiskt även balansera upp skärmen enbart med A och C utan att vara ikrokad i selen och utan att hålla i bärremmarna.

Så genom att enbart använda sig av A och C-linorna får du en ypperlig kontroll över skärmen även om den råkar vara riiiiktigt stor och fladdrig. Prova gärna!

Reds kommentar:

Det går att göra liknande med D-paketet istället. Troligen får man ändå mindre lyftkraft med c-remmarna. Det kan vara mer tryck i de remmarna och därmed också tyngre att dra ned. Mike Kung flyger "baklänges" med twistade linor och använder sig av d-paketet för att hålla ned höjd samt att styra. Prova det först på ett fält eller en landning, inte på start, då risken finns att lyfta och draggas runt.

* Om du frontar skärmen på detta sätt i hård vind får du vara beredd på ett ordentligt skutt om den öppnar igen innan du lagt ner den...Det finns många olika tekniker men det handlar hela tiden om att hitta en jämvikt mellan kraft och kontroll.



Spelregler på Hammar

Text: Carl-Göran Nyrell Ordförande CPS



Hangen kring Hammar – Kåseberga har attraherat flera piloter än någonsin under dom senaste åren. Hammar erbjuder med sina snälla och långa hang möjligheter för både nybörjare och avancerade piloter att flyga mycket, utveckla sin flygning och ha skojs.

Under förra året hade vi piloter från nästan hela Sverige och våra grannländer Danmark, Norge, Finland och Tyskland här och flög. Flera skärmflygskolor har också en del av sin utbildning i hangflygning här.

Med alla dessa piloter med olika erfarenhet så blir det trångt i luften och många tar lite för lätt på flygreglerna med olyckor som följd. Förra året hade vi en kollision i luften med personskada och flera incidenter. Tyvärr gör någras beteende i luften att andra piloter känner sig osäkra och avstår från att flyga. Riksantikvarieämbetet har även reagerat på flygningen vid Ale stenar där dom tycker att vi hindrar turister att besöka fornminnet.

Med detta som bakgrund vill vi från CPS ge lite råd och information om flygningen vid hangen runt Hammar – Kåseberga.

Hangen är "snälla" och alla piloter kan flyga här. Tyvärr invagar det oss i en falsk trygghet så var alltid vaksam på var du befinner dig relaterat till marken och på förändringar i vädret.

Om du är nybörjare ska du ha en röd vimpel fäst i skärmen synlig för andra piloter. Detta fråntar dig inte från väjningsreglerna men ger mer avancerade piloter möjlighet att visa extra hänsyn.

Visa hänsyn till andra piloter och håll avstånd i luften. Om du vill flyga mer avancerad flygning gör inte det när det är trångt i luften. Flytta dig till en fri sträcka av hanget, även om det innebär att din kompis som ska ta foton måste gå en bit.

Starten ovanför Hammars by är huvud starten. Där flyger vi vid sydvästlig vind och den delas av skärmflygare, drakflygare och modellflygare. Vid starten finns en informationsskylt om lokala flygregler som är framtagna tillsammans med hangflygklubbarna i Skåne.

Efter start utnyttja hanget i hela dess längd och ligg inte kvar framför starten eftersom du då blockerar starten för andra och också förhindrar landning för vingarna. Om en drakpilot missar landningen så är dom snabbt ute över hanget och då finns risk för kollision. Parkera bilarna på Nordvästra sidan av vägen

andra sidan är till för start och upppackning, naturligtvis så balansera man inte på starten.

Vid Ale stenar är det inte tillåtet att starta enligt Riksantikvarieämbetet som äger marken. Det har också förekommit incidenter med piloter som flyger nära hangkanten och skrämmer folk som står där och njuter av utsikten. Det är vår skyldighet som piloter att hålla distans till folk på hangkanten, vi vill inte att någon tappar balansen och faller ner för branten.

Sydost hanget ovanför rökeriet i Kåseberga är ett avancerat hang så nybörjare bör inte flyga här. Rökeriet som ligger nedanför hanget ger rotorverkan vilken kan vara besvärlig om man kommer lågt. Det är inte tillåtet att landa vid parkeringen eller vid rökeriet, endast topplandning.



Sydhanget har inga direkta begränsningar men det är inte tillåtet att köra bil upp till radarstationen. Parkera bilen på någon av parkeringarna i byn och ta skärmen på ryggen.

Vid starka vindar är det bättre att starta och flyga på det låga hanget nordväst om starten vid Hammar.

Var också vaksamma på vindökningar vi har haft olyckor där piloter vid stark vind har draggats bakom hangkanten.

Om en olycka sker så har räddningsverket delat in Sverige i rutor för att lättare kunna hitta till olycksplatsen. Användandet av rutkoordinater minskar risken för missförstånd och gör att räddningspersonal kan vara snabbare på plats.

Starten Hammar	ruta nr 4485
Ale stenar	ruta nr 4088
Sydhanget – Radarstationen	ruta nr 4091

Ibland har vi modellflygare här med stora modeller på 5 – 10 kg. En modell kan komma upp i farter på 200 km/h och tyvärr har den som flyger den inte full kontroll. Det är svårt för modellflygarna att avgöra avstånd till andra i luften och också veta exakt vart modellen är på väg. Håll därför extra avstånd till modeller även om dom är väjningsskyldiga.

Mer information om flygning på hangen vid Hammar - Kåseberga kan du få på CPS hemsida <http://www.cps.to/index.asp?id=99>

NOVA

Mambo, DHV 1-2

Kanske världens mest högpresterande DHV 1-2:a just nu!

Syntax Easy Walking, DHV 1-2

Lättviktsskärm med bra termik egenskaper.

Tattoo, DHV 2

Säkerhet och prestanda utöver det vanliga.

Tycoon, DHV 2-3

För Dig som vill ha en klassad tävlingskärm.

ARE
BACKYARD
www.arebackyard.se

Skärmflygarens parlör

Följ Hypoxias skärmflygarparlör. I varje nummer kommer en användbar fras på ett antal olika språk.

Klipp ut och lägg i skärmsäcken. Eller nåt. (engelska "or not")

Är korna farliga?

Afrikaans - Is die koeie gevaarkik?

Bulgariska - Kravite opasni li sa?

Finska - Ovatko lehmät vihaisia?

Ryska - Korovi ne oposnie?

Franska - Est ce que les vaches sont dangereuses?

Holländska - Zijn koeien gevaarlijk?

Italienska - Sono pericolose le mucche?

Tyska - Sind die Kühe gefährlich?

Slovenska - Ali so krave nevarne?

Danska - Er køerne farlige?

Skånska - Aärh kuossåna faulia?

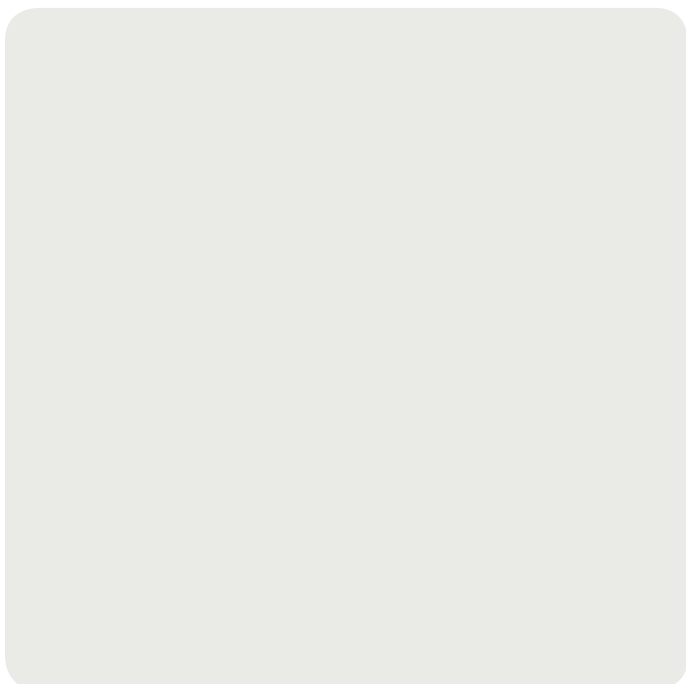
Serbokroatiska - Je su li krave opasne?

Engelska: Are the cows dangerous?

Nina Sellin, Helene Kihlström, Tibor Berkí, Riikka Vilkuna, Marko Wramén, m. fl.

Tibbes 3 termiktips

Bla bla bla bla bla



Alpflygning - för tufft?

Text: Pia Sund

Foto: Micke Wadlund

En berättelse från Chamonix med omnejd

Blåsor av nästan raketfart, dalvindar med orkanstyrka, hårda berg som vill ställa till det för mig när jag flyger. Är det så? Det kan vara hårt och brutalt men det kan också lika gärna vara den mest positiva flygupplevelsen du kan tänka dig. Välj ditt flygfönster!

När jag berättade att jag skulle till Chamonix och flyga med Jonas Böttiger och Micke Wadlund var en kommentar: "Vad skall du där att göra, det är alldeles för tufft för dig!".

Detta är en vanlig uppfattning från svenskar som åker ner till Chamonix, åker upp till Planpraz, tittar upp mot himlen, ser andra skärmar i luften, packar ut och flyger iväg vid tvåtiden och får sig en resa som de aldrig glömmet! Det är sant att Chamonix är ett flygställe man skall ha respekt för. Det bjuds på stark dalvind och stark termik mitt på dagen. Samtidigt är det ett ställe där man skolar elever. Det gäller att känna till de lokala förhållandena och välja sitt flygfönster.

För oss P1:or och P2-elever innebar det att vi i början på veckan var "groundade" mellan ungefär elva och tre. Efterhand som vi blev mer vana vid termiken och lärde oss tygla trasan utökades flygfönstret. En utsläckt dag i Plaine Joux kunde det vara flygbart hela dagen även för oss som inte var P2:or.

Den trånga Chamonixdalen med sina branta bergssidor är respektgivande och känns snudd på avskräckande enbart på grund av sitt utseende. Bergens hårda kantighet gör att man som pilot känner sig väldigt liten. Från starten Planpraz är utsikten mot Mont Blanc och Aiguille de Midi med glaciärerna Bossons och Taconnaz förstummande och det krävs fokus för att förbereda skärmen utan att bli stående, fryst av fascination över det obeskrivliga scenariet.

I jämförelse känns den lägre liggande granddalen mycket mer välkomnande. I Plaine Joux's bakgrund finns visserligen den magnifika, massiva treuddiga klippformationen med Varan i ena änden, Vouardaz i mitten och Pointe de Anterne i den andra. Men dalen vidgar sig söderut och avslutas i Croix des Salles och Mt d'Arbais skogs- och gräsbeklädda sluttningar fullplottrade med pittoreska alphas. I sydväst syns Araviskedjan. Bredvid den ligger Grand Bornand. Utsikten från Mt Lachat de Châtillon skulle kunna liknas vid en alpversion av Tolkiens idylliska Fylke. Stora ängar i mätat grönt täcker sluttningarna och kontrasten till gråbergen

som omger dalgångarna blir slående. Från detta perspektiv avslöjas också Araviskedjans spännande Tobleroneform.

Anney var annorlunda. Dalen domineras av en safirblå sjö som omges av klippformationer som skjuter upp ur de gräsbevuxna skyhöga kullarna. Dents de Lanfon (tänderna) är ett träffande namn på en av dessa karaktäristiska klippformationer.

Flygningen är lika omväxlande som scenariet och det gäller att hela tiden vara vaksam på förändringar, för väderförhållandena skiftar snabbt. Ett försvärande faktum är att ett ordinärt alpcumulus kan vara lika stort som ett svensk Cb utan att vara farligt. En skiftning i gräskalan och en förändring på några meter per sekund i stig är skillnaden mellan en normal kurvning och ett molnsug.

Veckan gav prov på snälla, marginella blåsor där det gällde att svänga flackt och ekonomiskt för att hänga sig kvar. Vid kvällningen s-ade vi oss sig fram och tillbaka över de pittoreska bergslutningarna i en närapå oändlig inflygning. Lite tuffare prov gavs i små kurvor med bra drag i där det gällde att banka som attan för att skruva sig upp, nästan runt sin egen axel. På bara ett par varv vann man då flera hundra höjdmeter, en bit upp blev blåsan sedan mer svärdefinierad och man kände inslagen nagga i ytterspetsen om man inte var beredd med bromsen.

En förutsättning för att som P1:a kunna få flyga dessa fantastiska flygställen och flygförhållanden är att flyga med erfarna ciceroner. Den här kursen "Introduktion till alpflygning" ordnades av våra välkända flygare Jonas Böttiger och Micke Wadlund. Jonas örnblick missade inget. Varken någon som kom ovanligt högt efter sin förmåga eller den som kurvar farligt nära tallarna på lågan. Mickes framtoning värme och lyhördheten ingav lugn och säkerhet hos den mest osäkra.



Kolla karbinerna!

Av Sten Boje Dahlman

I mitten på artonhundratalet utredde August Wöhler varför järnvägsaxlar efter en tids användning gick sönder för mycket lägre last än vad de tålde som nya. Han kom därmed att gå till historien med sitt Wöhlerdiagram som visar hur brottspänningen sjunker med antalet på/avlastningar. Det visar att en polerad provstav i stål förlorar typiskt 2/3 av sin hållfasthet om den belastas en million gånger jämfört med en gång. Fenomenet dauerfestigkeit/utmattning/fatigue var då ny kunskap.

Nu etthundrafemtio år senare är det dags för våra karbiner, efter en tids användning, att paja för mycket lägre last än vad som står stämplat i dem. I alla fall hävdar Tomas Finsterwalder, Finsterwalder-Charly, München detta. Jag har läst vad man kan hitta på nätet vad han och andra berörda har skrivit. Dessutom har jag gjort ett litet eget studium av problemet och är beredd att hålla med om att det verkligen är ett problem. Och det gäller både för stål och för lättmetall.

Diskussionen gäller bara karbiner, inte schacklar eller snabb-kedjelänkar. Problemet orsakas av haken i den öppningsbara flärpens fria ände, eller snarare det glapp som normalt finns här. I glappfritt, stängt läge bär flärpen (likt skänklarna i en kedjelänk) upp mot hälften av lasten. Men med ett glapp (som typiskt är 1/3 mm) i haken, bär inte flärpen ett dugg om lasten är liten. Först när lasten tvingat karbinen att fjädra ut motsvarande glappets storlek, börjar flärpen arbeta. Typisk storlek på denna last är 500N eller c:a 50 kg (den senare (vikts)enheten används hädanefter slarvigt som kraftenhet – förlåt).

Än sen då? Karbinen har kanske en 50 gånger större garanterad brottlast på 2.5 ton och som dessutom kan ha kollats på varje exemplar. Om 49 femtiodelar av en brottlast bärs gemensamt, så gör det väl inte så mycket om den första femtiodelen bara drabbar den fasta skänkeln? Det gör det inte heller om man bara upprepar pålastningen några hundra gånger. Men under termikflygning t ex kan kraften i en karbin variera med 30 till 60 kilo för 90 kg hook-in vikt enligt mätningar gjorda av DHV. Den lastväxlingen kan ske flera gånger per sekund, eller tusentals per timme. Hundra timmar i konstant stökig luft skulle då medföra uppemot en million lastväxlingar. Man närmar sig den så kallade gränslivslängden (för stål) där ytterligare lastväxlingar inte sänker brottspänningen. Till detta kommer delskador från olika manövrar.

Om nu laständringen sker helt inom glappområdet, flyger man omkring som om karbinen vore öppen. Ur utmattningssynpunkt alltså. För 50 kg kraftvariation kan man i en undersökt stålkarbin få en spänningsvariation på c:a 250 MPa i stället för högst 50 MPa vid glappfri karbin. Som beräkningsingenjör skulle jag nog inte göra någon utmattningssynpunkt mot den lägre siffran. Att försumma den högre vore skamligt. Vanligt austenitiskt, rostfritt 18/8-stål har en brottgräns på c:a 5-700 MPa (släckglödगत). Materialet i stålkarbiner har säkert högre brottgräns.

Den röda konturen i figuren visar största påkänningen vid öppen flärp.

Sker laständringen glappfritt, kan man nog bekymra sig om annat.

Detta var mitt försök till sammanfattning av problemet. Thomas Finsterwalder är nyckelpersonen som utförligt formulerat detsamma och föreslagit hur det skall hanteras. Bland annat hur man relaterar uttestad utmattningskraft till den kraft som krävs för att sluta glappet. Gå in på www.finsterwalder-charly.de och läs vad han skriver under "karabiner problems". Börja med Background knowledge. Även DHV-hearing och Provisional safety check.... är intressant. Här finns också en rapport från utmattningstest genomförda med öppen flärp på uppdrag av Finsterwalder, som kan vara vägledande för bedömning av just dina karbiner. Somliga ifrågasätter hans motiv eftersom han säljer en egen glappfri länk. Men låter man hans resonemang tala för sig självt, håller jag med – i princip i alla fall.

Några tillverkare som inte helt verkar göra det är Austrianpin och Supair. Med sluten flärp har de gjort egna utmattningstest hos Versuchsanstalt Für Maschinenbau i Innsbruck. Grünes licht für Sup'air utopas på Supairs hemsida. Påståendet och testet är säkert helt oantastliga. Men vad jag kan förstå äger det giltighet endast om man har koll på glappet. Det har dom säkert

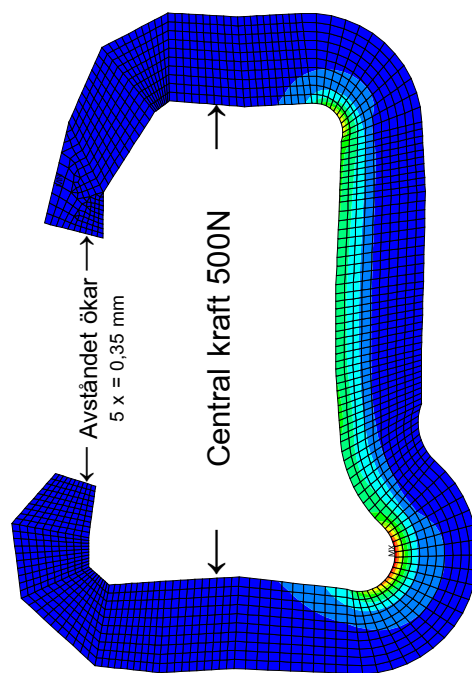
just nu. Men hur står det till med de gamla som vi flyger med?

Under en DHV hearing med tillverkare och provanstalter i maj förra året blev man överens om att provningen kunde ske både med öppen och med sluten flärp. I det senare fallet skulle ett största glapp definieras med hänsyn till tillverkningsstoleranser, nötning, korrosion, mm. Som svar på kritiken att detta inte gäller befintliga karbiner, angav de närvarande tillverkarna att de då gällande uppgifterna 2 till 5 år fortsatt skulle gälla. Austrianpin ville dock sänka drifttiden från 1500 timmar till 1000 timmar och 5 år. Något officiellt papper av senare datum har jag inte kunnat finna. Om läsaren vet mer så informera gärna skärmflygarkollektivet!

Mitt eget intresse för frågan initierades av Simon (Fulford), som bad mig översätta några tyska texter i ämnet. I dessa och annan tillgänglig information hittade jag ingen spänningsanalys. Som räknenisse vill jag gärna få en uppfattning om storleksordningen av spänningsnivån, så därför har jag labbat litet själv på några stålkarbiner. Resultatet av övningarna är sammanfattade i en rapport som kan läsas på www.skarmflyg.com för den läsare som är mer tekniskt intresserad. Arbetet kanske inte tillför så mycket, men bland annat verifierar den av Finsterwalder föreslagna metod att bestämma nollglappskraften.

Törs jag ge någon rekommendation? Nej! Törs jag flyga med mina egna begagnade karbiner? Ja absolut fast med koll av nollglappskraften och under begränsad tid. Inte nödvändigtvis kronologisk sådan. Paramotor och smörhang ger givetvis mycket mindre lastvariation per timme än stökig termisk luft.

AVSTÄND 20,143C
MAY 24 2006
10:50:49
PLOT NO. 1
NODAL SOLUT
STEP=1
SUB=1
TIME=1
S1 (AVG)
DMX =0,28947
SMNB=-39,108
SMX =236,94
SMXB=250,72
0
26,377
52,653
78,98
105,307
131,633
157,96
184,28
210,61
236,94



Årets fotoutmaning!

Var med i Hypoxias stora fototävling! Temat är "DYNAMIK".

Juryn kommer att bedöma bilderna utifrån tre kriterier: originalitet, kvalitet och komposition. Vinnaren får sin bild tryckt på ett helt mittuppslag. Får även en fin vinst.

Skicka din bild till hypoxiamaterial@gmail.com senast 30/10.

Kontrollera att du får ett svarsmejl på ditt bidrag.

Regler:

Max 3 bilder per deltagare. En bild per mejl.

Fotograf som skickar in bild medger att Hypoxia/skärmtrycket får publicera bilden i tävlingen, som vinnande bidrag, i ev. kommande nummer av tidningen i andra sammanhang samt på SSFF:s hemsida.

Bilderna ska vara i digitalt JPEG-format, storlek minst 800x600 och max 1600x1200, så högupplöst som möjligt.

Bilderna kan vara inscannade från papperskopior.

Manipulering av bilder i dator eller på annat sätt är tillåtet.

Juryn består av redaktionen. Juryns beslut kan ej överklagas.

Vid ev. frågor, ställ dem till Nina på adressen ovan.



Sky Teknik

Gör som Nordiska mästarinnan - välj Skyteknik - det lönar sig alltid

Independence Merlin (DHV 1)
Inklusive: Nödskärm, Sele, hjälm,
flygoverall
Pris: 26 500kr

Independence Dragon 3 (DHV 1-2)
Inklusive: Nödskärm, Sele, hjälm, flygoverall
Pris: 28 900kr

Intropris på Firebird Eagle DHV 2
Pris: ord 22 500 nu 20 900kr.
Tävlingspilot kontakta för sponsoravtal.

Firebird Spider (DHV 1-2)
Inklusive: Nödskärm, Sele, Hjälms,
Flygoverall
Pris: 28 900

7UP: Revolution inom nödskärmar som imponerar i DHV:s tester. Klarar nästan att halvera testhöjden i öppningstestet, i stort sett helt pendlingsstabil, öppnar snabbare i låga farter, lägre chock vid öppning i höga farter, inte svårare att packa.

Profilen

Text och Bild Christopher Kvarnström



Vad händer i Tierp?

Stora grejer är på gång på militärbasen utanför Tierp. Christopher Kvarnström med sin kompis Tony tänker införa hängflyget på allvar i norra uppland.

Cribbe som ditt smeknamn är, vad har ni för planer?

Det finns en hel del planer för fältet ifråga som kan komma oss till gagn, men jag väljer att hålla tyst om det tills vidare, men jag berättar gärna om det som är spikat o klart.

För vår del så är planen att etablera en Hängflygverksamhet (HF) på ett fält som både kommun och andra satsar på. Jag har flugit där av och till ett tag nu och kört lite lobbying för HF, och vi har fått en väldigt bra kontakt med Njord SFK som håller till där, men även med delar av flygplatsföreningen.

Vi har nu tillgång till fältet, hur snabbt och stort detta kan växa beror på hur mycket folk som sluter upp. Hur det hela skall organiseras är inte hundra än, men flera alternativ diskuteras.

Det stämmer att planerna eller ska vi säga förhoppningarna är stora, förutsättningarna är i allafall enorma. Jag och Tony är realistiska och kommer inte att rusa iväg och försöka skapa ett imperium, just nu siktar vi mer på en kolonilott. Alla får gärna se den här artikeln som en inbjudan till att vara med och skapa nått bra.

Något för nybörjare?

Detta kommer definitivt att bli ågot för nybörjare, det är dessa vi först och främst vill ha en verksamhet för. Eftersom det antagligen dröjer ett tag med flygbogseringen, så räknar vi inte med att kunna locka hit några "ess" på ett tag.

Så punkt ett A, är att få igång en egen markbogseringsverksamhet, pris per drag skall i stort täcka kostnaderna och inte mycket mer. Detta för att nya flygare ska kunna göra många flyg per dag och få en snabb utvecklingskurva, vilket vi hoppas kommer att gynna oss och området på sikt.

Något som vi också skulle vilja göra är att då och då ta hit någon vass tävlingspilot/instruktör som kan ha föreläsning, teori eller kanske bara någon reseskildring, för att bättra på kunskap och sporra till utveckling.

Vad kan du berätta om fältet?

För ett tag sedan så köpte Tierps kommun flygfältet av försvaret, området heter Nygård men kallas även för "Basen". Det har bildats en flygplatsförening bestående av NUFK, Njord SFK och Stockholms Fallskärmklubb, men även andra kommer att hålla till på området.

Det är fritt lufrum och Stockholms fallskärmklubb håller till på ett fält i närheten. Möjlighet att enkelt kombinera luftlekar finns. Avståndet mellan Stockholm - Basen är förresten lika som Stockholm - Sala. Om två år är den nya motorvägen klar och då kommer resan mellan Stockholm - Basen bli ännu snabbare, folket kommer att vara här innan de åkt.

Området motsvarar 300 fotbollsplaner (enligt någon som tycker om matte), det finns en två km lång asfalterad landningsbana och en väg ut till banan som även den är nära på två km. På fältet finns även fyra stycken öppna hangarer och NUFK är i fullfärd med att klä en av dem med väggar. Det skulle vara bra om även vi kunde göra detta med en hangar, men då MÅSTE vi bli fler som vill något.

Kommunen kommer snart att bygga lokaler med teorisal, dusch, WC och el, som alla skall ha tillgång till. Tony har även en barack som ska fungera som klubbstuga.

Det kommer att bildas en UL-klubb och jag har pratat med två stycken trike-elever om framtida flygbogsering och de ställde sig mycket positiva till idén, så det kommer att bli flygbogsering på "Basen" så småningom.

När blir dom första dragen?

Vi flyger på "Basen" redan i detta nu med hjälp av en hydralisk pay-out vinsch, som ägs av Classe i Njord SFK, men vi hoppas kunna starta med en helt egen verksamhet så snart som möjligt. Det är lite hårdvara som måste till och det metallsnickeriet står Tony för.

Startriktningar?

Landningsbanan, har nästan exakt Nord-Syd riktning och vägen ut till banan har väst-öst riktning. Det finns stora gräsytor att landa på och områdena runt omkring består till stor del av åkermark. Så XC eller säker XC-träning är inga problem.

Det ryktas om en egenbyggd backe?

Japp, planerna och visionerna är stora! Kan man inte ta sig till berget får man ta berget till sig, tyckte Classe som även är biträdande flyg-

platschef i Tierps flygplatsförening. De kontakter som behövdes var strax tagna och nu väller det in fyllnadsmassor och backen börjar så sakteliga ta form.

Backen kommer att bli ett väldigt trevligt komplement till området, tanken är att den skall bli något högre än trätopps höjd och användas för backträning vid sydvind.

Hur många Hg:are finns i Tierp området idag? I Tierps krokarna så är det bara jag, Tony bor i Gävle, men vi känner till ytterligare två som tyvärr inte har förnyat sina certifikat, trots insatser för att försöka hålla dem kvar på den smala vägen. Kanske "kommer de tillbaka" när det finns en verksamhet på bakgården.

Annars så går det tungt att lura in nya i sporten, trots otaliga flyers, mail, övertalnings försök och rena hot *höh*. Detta är väl en bidragande orsak till att vi vill skapa något här, genom att visa upp oss kan vi kanske locka in fler på rätt bana.

För det är ju så enkelt som reklam-nissarna säger, syns man inte så finns man inte. Dessutom så måste man få bort myten om att man ska bo intill ett berg för att kunna pyssla med detta, det är i alla fall den absolut vanligaste frågan jag fått när jag gjort PR (tjatat).

Personligt

Namn: Christopher Kvarnström

Född år: -71

Familj: Japp, 1 st fru och 2 st barn, ena är 5 år och den andra 6 mån.

Yrke: Omskolar mig.

Favoritmusik: Något med texter som har nått djupare innehåll eller hårdrock.

Dricker: Tillvardag, kaffe eller mjölk. Till fest: Öl alt. dålig HB m. Ijummen Cola.

Äter helst: Nått dött djur med någon starkare kryddning.

Flugit sedan: 2001

Licensgrad: Elev, har skrivit pilotprovet men "livet" har hindrat det praktiska.

Vinge/märke: Airborne Blade Race 153

Sele/märke: Apco Jetstream

Klubb: Örebro

Bästa flygstället: Har inte flugit på så många, men Vägå är bäst hittills.

Största flygupplevelse: En "faceplant" tillhör höjdarna, sedan flygen kring Vägå.

Mål med flygåret 2006: Skapa en HF-verksamhet, pilot, flygbog.beh., någon resa.

Världsmästarna regerar!

Paramania & PAP har tagit sina ledande positioner inom flygsporten paramotor till ytterligare häpnadsväckande nivåer. Startegenskaperna för motorvingen Revolution är ren Science Fiction. Vingen är imponerande snabb med samma överkliga autostabilitet som sitt syskon Reflex - världens säkraste motorvinge. För vardagspiloten som vill flyga året runt i Sverige, med ojämförbar säkerhet, finns det inget alternativ till Revolution! För den motorpilot som ägnar en större mängd timmar åt sin flygsport, är Action:s arvtagare Action GT ett uppenbart val. Sjunktal, glidtal & topphastighet för Action GT har höjts rejält för denna världens snabbaste motorvinge. PAP Ros 125 förhållande mellan bränsleförbrukning och dess enorma kraft har fram till nu endast varit en ouppnåelig dröm för paramotorpiloter. Action GT & PAP Ros 125 har tillsammans dominerat nationella & internationella paramotortävlingar under 2005.



Paramotor Supplies

Generalagent för PAP & Paramania Powerwings
08-51011574 www.flyga.se
paramotorsupplies@flyga.se



Marknadsföring SSFF

Text: Nina Sellin, Peter Lindh.

Hemsidan

På sista tiden har det hänt en del på PR området i SSFF. Vi har arbetat med ett flertal olika områden för att locka fler utövare till sporten.

Hemsidan har fått ett delvis nytt utseende som är tänkt att tala mer till en intresserad allmänhet som ännu inte tagit steget och börja flyga. Ett antal "knappar" har lagts på förstasidan där våra olika flygsätt presenteras. Även "Tandem" och "Nybörjare" har fått en knapp. Det har även tillkommit en ny rubrik "Skolor" med en Sverige-karta, vilket gör det lättare för den nyfikne att hitta rätt.

Vi arbetar också med att komplettera länksidan, har du tips på en bra icke kommersiell sida, hör av dig till pe.li@syntronic.se. Vi har även planer på att göra en mediasida med ett arkiv. Ser du något skärmflygrelaterat i media, hör av dig.

Broschyr

Äntligen har vi tagit fram den broschyr som vi saknat i alla år. Den är tänkt att spridas till nyfikna på vår sport och förmedla lite av den känsla skärmflygning ger. Broschyren är framtagen tillsammans med Fredrik Martinsson på Dollar Reklam och Media. Om ni i klubben vill ha broschyrer att dela ut så kontaktar ni Linda på kansliet och meddelar hur många ni behöver och till vilket namn

och adress broschyrerna ska skickas. Du kan också ladda hem den på hemsidan.

Vepor

Inför Vildmarks-mässan i februari tog vi fram vepor. Om det är så att ni i klubben ska ordna något för att marknadsföra skärmflygsporten så finns det möjlighet att låna en eller flera av dessa. Om så är fallet kontaktar ni Linda på kansliet och meddelar vilka ni vill låna och till vilket namn och adress veporna ska skickas så hjälper hon er med det. De är 90cm breda och 210cm höga. Till veporna hör ett stativ som gör att de kan stå fritt och var för sig. De har olika teman; Plattland (bilden tagen vid Malmby av Tord Karlsson), hang (bilden tagen vid Hammars Backar av Fredrik Gustafsson), berg (bilden tagen på Åreskutan av Fredrik Gustafsson), paramotor (bilden tagen över Skarholmen av Max Marcus) samt Stockholmshang (bilden tagen vid Fredhäll av Björn Hårdstedt).

Stödmedlemskap

Det finns nu möjlighet att teckna ett stödmedlemskap i SSFF. Det kostar 150 kronor inom Sverige. Man får då hem Hypoxia/Skärmtrycket i brevlådan samt tillgång till de ev. förmåner. Ett bra alternativ för den som är nyfiken på sporten men inte kommit sig för att börja ännu, eller för den som för tillfället har en paus i sin flygkarriär. 150 kr/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4. Ange namn och adress på blanketten och vad inbetalningen gäller för.

VOL BIVOUC — Bivackflygning!

Text: Anders Eriksson Foto: Nina Sellin

I kölvattnet av tävlingar som Red Bull X-Alpes har en ny disciplin inom skärmflygning börjat bli allt mer framträdande; Vol Bivouac – Bivackflygning som sträcker sig över ett antal dagar där piloten inte använder andra transportmedel än sin skärm och sina ben/vandringskängor för att tillryggalägga



sträckan. Men hur var det nu? Är Red Bull X-Alpes ursprunget till bivackflygning eller är det tvärtom? Nja, själva företeelsen är inte ny utan har funnits sedan början av 80-talet. Så långt tillbaka som 1983 så flög det brittiska paret Mike och Caroline de Glanville med hängflygare från Lachens i södra Frankrike till San Sicario i norra Italien. En sträcka på ca 30 mil fågelvägen som de avverkade på 3 dagar. Det var med dåtidens prestanda en mycket stor bragd.

Men den störste pionjären och mannen som verkligen förknippas med Vol Bivouac är schweizaren Didier Favre. I april 1984 instiftade han en prissumma på 2000 franc till den förste piloten som flög 444 km utan andra uppehåll än för att äta, sova och gå till/från start och landningsplatser. Priset kallade han CAP444. Senare höjdes priset till 4444 franc. Reglerna ändrades flera gånger men de innebar i huvudsak:

Man måste starta utan hjälpmedel, transportera sin utrustning själv, dokumentera flyget med foton och klara hela distansen på 4+4+4 = 12 dagar. Snabbt blev CAP444 det mest ätråvärda äventyret inom hängflygning. När ingen annan ens kom i närheten av att klara av CAP444 så bestämde sig Didier Favre för att försöka själv. Hans första försök slutade med en sjukhusvistelse i Nice. På sitt andra försök 1992 klarade han äntligen att flyga sträckan med vinge och blev därmed först att vinna sitt eget instiftade pris. I slutet av 80-talet hade skärmarna inte prestandan för att klara CAP444 utan man fick börja vid CAP111. Men redan 1992 flög Pierre Bouilloux från Dormillouse i södra Franska alperna till Sion i Schweiz över bl.a. Chamonix och Verbier, totalt 385 km och således nästan klarade sträckan för CAP444 även för skärmflygare. Året därpå, 1993, flög han återigen från Dormillouse men landade denna gång i Lauzet i Schweiz – en sträcka på 508 km. Pierre Bouilloux blev därmed den förste skärmflygaren att klara CAP444!

1997 tog de två brittiska piloterna och tillika klättrarna John Silvester och Bob Drury Vol Bivouac till en helt annan del av världen, nämligen Himalaya. Målet med expeditionen var att korsa världens största bergskedja från söder till norr. Under 6 veckor korsade de den indiska delen av Himalaya, en sträcka på 50 mil men fick avbryta då de kom till Nepal.

Året därpå återvände Bob tillsammans med Peter Brinkeby och Robbie Whittall men lyckades inte heller denna gång med sitt uppdrag att korsa hela Himalaya.

På våren 1999 åkte fransmannen Mattieu de Quillacq till Marocko. Med en tandemskärm (!) och den modiga passageraren Georges Boichot flög han hela de Marockanska Atlasbergen. Från Atlantkusten till gränsen mot Algeriet, ofta på höjder över 6000 meter! Med en sträcka på 85 mil är det än idag en av de mest spektakulära och beundransvärda bivackflygningarna i historien!

Samma år korsades alperna från Sydtyskland till Bossano strax utanför Venedig, Italien av testpiloten Toni Bender. I dessa sammanhang "bara" en sträcka på ca. 26 mil men av de bäst filmade bivackflygningarna ("Ikarus-Riding the Wind") någonsin.

Under 2000 började intresset för bivackflygning att komma igång på allvar. De två brittiska piloterna

Tim Guilford och Simon Headford försökte med skärm att traversera Pyrenéerna från Atlanten till Medelhavet men fick ge upp p.g.a. dåligt väder efter ungefär halva sträckan. Det dröjde fram till 2002 då britten Ben Hall blev först med att flyga hela sträckan. Samma år traverserade en annan engelsman, Chris Scammel, alperna från Greolieres i södra Frankrike till Radstadt i Österrike. Ett flyg/vandringstur på drygt 850 km.

Året därpå, 2003, var bivackflygning återigen i rampluset då Hannes Arch som förste pilot någonsin vann "den tuffaste skärmflygstävlingen i världen" och Red Bull X-Alps var fött.

Någon har sagt att bivackflygning bara passar enstöriga skärmflygpiloter som vill bort ifrån trängseln på överfulla starter och som är nöjda trots att de får bära sin utrustning själv hela vägen till starter och från landningar. Personligen håller jag inte med. Jag tycker att man kan jag dra tydliga paralleller mellan vandring och bivackflygning. Vandrare bär sin utrustning själva och låter höjden av komfort bestämma hur tungt de skall bära (eller tvärtom). Jag ser istället framför mig hur allt fler vanliga friluftsmänniskor upptäcker flygskärmen som ett transportmedel och börjar spara på sulorna på sin fjällsemester genom att kombinera vandring och skärmflygning.

De flesta skärmtillverkarna idag producerar också prestandaskärmar i lättviktsutförande. En hel utrustning bestående av skärm, nödis, sele med airbag, hjälm, ryggsäck behöver inte väga mer än 11-12 kg. Lätt till en lättviktsutrustning bestående av sovsäck, kök bränsle, kort liggunderlag, mat så behöver du inte överstiga 20 kg i totalvikt. Alla som har vandrat i fjällen vet hur fort man kommer upp i den vikten på en ryggsäck. Har man dessutom som underteknad släpat omkring med en massa klätterprylar till och från bergstopparna så vet man att 20 kg inte på långa vägar räcker till. Men tack vare utmärkta bärsäckar där man bär helt på höfterna så är det ingen större match att transportera sin utrustning till fots.

Sen behöver ju inte en svensk bivackflygning i fjällen vara så avancerad. Våra fjäll är rundare och därmed lättare för start/landning, vi har mindre utsatt klimat och inte samma högalpina terräng som i alperna.

En liten utmaning: Vem blir först med att flyga från Getryggen till Vålådalen i Jämtland? En sträcka på knappt 4 mil med utmärkta topografiska förutsättningar för distansflyg i äkta svensk och vacker fjällmiljö. Vi kanske kunde få förbundet intresserade att genom sponsorer instifta ett Svenskt BIVACK444 pris?

Fotnot: Didier Favre dog 2001 när han testade en ny typ av hängglidare. Han förknippas inte bara med Vol Bivouac utan också som den pilot som utvecklade tekniken för att landa en vinge uppåt i en slutning med vinden bakom sig, sk uphill landing.

Källor:

X-country Magazine

"Le vagabond des airs" av Didier Favre

Annonsera i Hypoxia!

Du hjälper oss att hålla en hög nivå på tidningen, samtidigt som du får ut ditt budskap till din kundkrets, som läser tidningen om och om igen...

Hör av dig till Peter Lindh senast 14 Augusti, 070 353 14 67
petli@syntronic.se och maila sedan original i högupplöst format (.tif, .eps, högupplöst .pdf eller dito .jpg) till vår stora mailbox på hypoxiaannonser@gmail.com

Vi kan också hjälpa dig att layouta en annons.

FRÅGAN

Är det något du gått o grunnat på ett tag? Dela med dig av din fråga till redaktionen så letar vi reda på någon expert på området som kan ge ett bra svar. Mejla din fråga till Marko Wramén på info@waterglobe.net.

Hej!

Den försäkring vi har genom förbundet, när och var gäller egentligen den? Jag menar, gäller den även när man inte skärmflyger? T ex när man är på semester och trillar av en kamel i Egypten eller krockar med moppen i Grekland? Och vad täcker den då? Hur är det om jag är ute och går med hunden hemma och skadar mig? Vad händer om jag får min kamera förstörd vid en hård landning eller om t ex variometern blir stulen? Undrar Frågväs.

Svar:

Olycksfallsförsäkringarna gäller i hela världen dygnet runt. BAS försäkringen gäller endast vid skärmflygning och täcker endast invaliditet och dödsfall. MEDI och MAXI gäller även när man inte skärmflyger och täcker dessutom sjukhus kostnader och hemtransport. MEDI/MAXI är helt enkelt en vanlig olycksfallsförsäkring som gäller dig som pilot såväl som privatperson. Med andra ord, vad du än gör.

Ingen utav försäkringarna täcker om kameran går sönder eller om till exempel. varion blir stulen. Däremot så ingår även en ansvarsförsäkring i försäkringspengarna vi betalar. Den försäkringen gäller i hela världen förutom USA och/eller Kanada. Försäkringen gäller för skadestånd som uppkommer genom verksamheten eller skadebringande egenskaper hos levererade produkter. För skada orsakad av terrorism är högsta ersättning 10 miljoner kronor per skada och år. Vid miljöansvarsskada är högsta ersättning per skada max10 miljoner kronor.

Med vänlig hälsning
Linda Bringmar



HOOK

[characteristics](#)

[technical specif.](#)

[download](#)



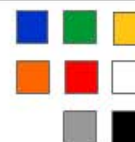
Zone 1 : fond voile



Référence couleur :

Black: ref 102 - UV 5-6

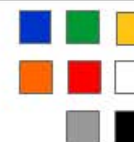
Zone 2 : courbes supérieures



Référence couleur :

Green : ref 551 - UV 5

Zone 3 : courbes centrales



Référence couleur :

Deep blue : ref 354 - UV 5-6

Vilken är din favoritfärg? Prova själv på www.niviuk.com

Paraglid.)air
Stockholm skärmflygskola

- www.paraglidair.com
- www.skarmflyg.com

Niviuk importeras av paraglid.)air

skyadventures

Sveriges ledande paramotorskola

Kurser året runt från Käseberga-Gällivare Stort lager av paramotorskärmar, motorer och reservdelar, nytt & begagnat

Årets inofficiella SM i Hangflygning arr.28-30 Juli på Hammarsbackar. Missa inte årets roligaste happening med många aktiviteter Festival 28-30 juli. Kom och prova skärmar från: Gin, Airwave, Gradient, Paratech, Nova, Dudek. Nostalgi flyg, ::: Stort BBQ-party :::

Boende:

Pris Bed'n'Breakfast:

Enkelrum: 350 SEK

Dubbelrum: 600 SEK/natt

inkl. frukostbuffé, sänglinne och handduk.

Pris lägenheter:

4.800 SEK/vecka eller 800 SEK/natt

Paket/Skärm

Gin Zulu DHV 1-2 (En dynamisk skärm för den kräsne som söker en allrounder)

Gingo,sele, 17 cm ryggskydd, sidoskydd, karbiner, One-G nödskärm

Pris: 31.900

Airwave Sport-3 DHV 1-2 (En högpresterande skärm att växa med)

Gingo,sele, 17 cm ryggskydd, sidoskydd, karbiner, One-G nödskärm

Pris: 30.500

Reaction Paramotorskärm. Världsledande. För proffs & amatör. Toppfart 65 Km/h

Pris: 26.500

Paramotor

Fly Castelluccio's senaste bestseller. Bra kombination på vikt

& dragkraft Snap 100 Vikt 22 kg, pilotvikt 60-110 kg.

Pris: 42.900

Jet stream hjälm

550 gr, Cen. Vår mest sålda öppna hjälm. Chock absorberande & penetrations

resistant Gjord av carbon-dynema Färg: Matt svart, vit, röd, silver

Stor: S, M, L, XL

Pris: 1.550

Avbetalnings ex 24 mån:

10.000/473/mån

20.000/908/mån

30.000/1.343/mån

40.000/1.777/mån

50.000/2.212/mån

60.000/2.647/mån

Surfa in på vår välbesökta stora web.shop: skyadventures.se Här finner ni mer information om aktiviteterna, hur man anmäler sej och våra produkter



Sky Adventures Sweden

::: +46 (0) 411 52 74 78

::: info@skyadventures.se

::: www.skyadventures.se