

HYPPOXIA

SVENSK SKÄRMFLYGFÖRBUNDET NR 3/2019

NM i Ager

PM i kräftrike

Perkele!
– Finland är bäst

CURE 22

EN/LTF - C



BGD
BRUCE GOLDSMITH DESIGN
www.flybgd.com www.skysport.se



Foto: Anders Hellberg

Halloj!

Med en sele som stinker som en uteliggare, linor blekare än ett par urtvättade jeans och en skärm som sjunger på sista versen är det dags att byta upp sig.

Ivrigt följer man diskussionerna på forumen. Det är som att heja på ett fotbollslag – man vill helst att det egna märket ska plocka fram de vassaste och snyggaste grejerna. Men flygkänslan är väldigt intuitiv och jag tror man har mycket att vinna på att våga testa något nytt. Men det är ju lite läskigt.

30 år har gått sedan en av de första skärmflygbutikerna slog upp portarna i Sverige. Mycket har hänt sedan dess. Sporten är numera i princip tillgänglig för alla. Men försäljningen flyttar alltmer över till nätet – och utomlands, då kronkursen vacklar. Även termiken verkar ha makat på sig – österut.

Med all väderdata och prognoser tillgängliga i mobilen och vindmätare både högt och lågt över hela vårt avlånga land borde vi väl ändå kunna hitta fönstren som tar oss upp i det blå. Men än en gång känner man sig lite blåst. Var det bättre förr?

Årets säsong bjöd på mycket sol och himmel, men termiken svajjade ändå. Kanske vågar vi hoppas på att vår klimathjälte Greta Thunberg kan bringa ordning även på distansflygningen?

Lars M Falkenström
redaktör

INNEHÅLL

Kansliet	4
Skyadventures 30 år	5
Finnkampen	6
Krättfiske i Alterälven	11
Sälens nya flygplats	14
Skyll mig själv	19
VM i Makedonien	20
NM i Åger	26
Liftarens guide till retrieven	32

HYPOXIA

Redaktör och ansvarig utgivare: Lars M Falkenström
Form: Annalena Sandgren, Formligen.se
Omslagsbild: Rekordförsök triangel 80 km i extremt labil luft över Västmanland, avbröt med en mil kvar då det låg ett Cb över starten. Foto: Lars M Falkenström
Redaktionellt material: skickas till lars@visionaire.tv
Annonser: lars@visionaire.tv
Info om format och pris finns på SSFF:s hemsida

Medarbetare i det här numret: Anders Hellberg, Mika Pousi, Pierre Rosén, Mattias Rydefjärd, Thomas Almbo, Ella & Stefan Atterlid, Bahman Honarjou, Anders Carlsson, Johanna Hamne, Nisse Carlsson, Patrik Nietlisbach mfl.

SSFF Kansli: Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
Org. nr: 802014-7313 Bg: 5819-5132
BIC: SWEDSESS IBAN: SE7280000890119838342617
Kontakt: kansli@paragliding.se
Tel: 08 234 123 (Mån-tors 9-12, ons 17-20)
Vid akut viktiga ärenden: 0739 865 168

Hypoxia är medlemstidning för:
Svenska Skärmflygarförbundet, SSFF, paragliding.se
Svenska Hängflygarförbundet, SHF, hangflyg.org

Prenumeration: för icke-medlemmar betala in 200 kr på bg: 5819-5132, ange adress och "pren hypoxia".

Upplaga: 1500 ex ISSN 1651-6052
Tryck: Oktober 2019, Ljungbergs Tryckeri



Juho Komulainen njuter ett av Ågers många fina kvällsflug under VM Foto: Johanna Hamne

Äntligen – medlemsantalet ökar!

Nu går flygsäsongen mot sitt slut och vi har 1172 förnyade och utbildade piloter. Till detta kommer 281 piloter som ej var klara med sin utbildning. Således 1453 registrerade piloter i vårt medlemsregister. Det är mycket positiva siffror och för första gången på många år växer antalet medlemmar. Vi tror att styrelsens kampanjer för att locka nya till sporten nu börjar ge resultat.

Licens och licensförnyelser

Det är fortfarande många av er som hör av sig till kansliet och efterfrågar licensen. I det flesta fall så är den utskickad men har fastnat i ert spamfilter eller så har ni missat att registrera er i Cardskipper-appen. Det kan även bero på om vi har fått felaktiga uppgifter på mejl eller mobilnummer till dig. Du kan enkelt själv kontrollera och ändra de uppgifter vi har i registret genom att logga in där du loggar din flygtid vid licensförnyelsen.

Nu finns även möjligheten att köpa en licensbricka i kreditkortsutförande. Gå in under "Nyheter" på vår hemsida där du kan läsa hur du gör för att beställa den.

Elevkortet

Styrelsen har fattat beslut att elevkortet numera ska mejlas in till kansliet. Kansliet vill därför ha skarpa tydliga skannade kopior av elevkortet. Om du absolut måste använda dig av fotade kopior så måste du efterbearbeta bilden för att få en bra kopia utan omkringliggande "kanter".

Villflyga.nu

Vi håller på och lanserar vår nya webbsida där vi i första hand vänder oss till de som vill börja skärmflyga. Gå gärna in och titta och kom med förslag hur vi kan förbättra den. Hjälpt oss även att sprida den.

Licensförnyelse 2020

Det börjar så smått bli dags för licensförnyelse inför 2020. I vanlig ordning kommer vi öppna möjligheten att licensförnya i början av december. Håll utkik på vår hemsida där du hittar all information om licensförnyelsen.

Kansliet önskar en skön höst! Flyg med omdöme och var försiktig!

HP & Wania
Pinaitis Fallesen



30 år som skärmflygförsäljare

PIERRE ROSÉN började flyga redan på slutet av 80-talet. Då fanns det inga skärmflyggrejer att få över disk i Sverige utan man fick åka ner till Europa för att köpa. Första kursen gjorde han 1989 med Dominique Bon. Med glidtal 1:3 startade man med skidor och ibland nådde man fram till landningen. Förutom grejer till sig själv behövdes det prylar till klubben Parapente Syd som fanns redan då.

På den tiden var skärmflygning en lyxsport som lockade äventyrare som hade pengar. En utrustning kunde kosta över 20 000 kr vilket var mycket pengar även på den tiden.

Pierre drev hotell och krogar men kände att han jobbade alldeles för mycket och ville satsa på något annat. Han skaffade sig en liten bod på 10 m² och sålde NOVA-skärmar på kommission via Christer Eriksson på Äventyrcenter. Företaget hette på den tiden Skysport & Adventures men namnet var bara skyddat i Skånes län. Så när bröderna Hedström startade Skysport i Åre bytte han snart namn till Skyadventures.

På den tiden hörde skärmen ihop med selen som i princip var en plank och det var bara två bärremmar. Så tvålinorsskärmar är inget nytt under solen. Man kunde även köpa färgglada flygoveraller gjorda av skärmtyg och fick svetten att lacka vid minsta ansträngning. Det fanns även en spännande glidtalsmätare som kostade flera tusen som man använde för att se om man kunde nå landningen.

De första åtta åren var butiken mer en hobby än ett arbete utan att ge någon lön alls tillbaka. Skärmarnas storlek avgjordes ofta med antal celler. Ville man ha större storlek la tillverkaren helt enkelt till några celler i mitten. Ibland var de olika storlekarna helt olika skärmar, så det var lite chansartat.

Redan då fanns SSFF och flygkompisen Lars Agnas satt med där ett tag vilket fick en oväntad konsekvens för Pierre.

- Jag hade från början medlemsnummer 14 men Lars trasslade till registret och råkade vända på siffrorna, så sedan dess har jag medlemsnummer 41. Säger Pierre och skrattar.

På den tiden pratade man inget om säkerhet utan enbart om glidtal. Information fanns på sin höjd att få genom tillverkarens broschyrer eller via gamla tyska flygtidningar.

Idag är det helt annorlunda, menar Pierre. Piloterna är mycket mer pålästa och all information finns på nätet. Att driva skärmflygbutik idag bygger mycket på eget intresse och är inget man blir rik på. Den svaga kronkursen gör att skärmar och frakt blivit mycket dyrare och många köper istället begagnat utomlands via nätet. Så Pierre är skeptisk inför framtiden då även resorna är svåra att få att gå ihop.

- Många av resorna handlar främst om att jag ska få flyga själv och att hålla flygintresset uppe hos kunderna under vinterhalvåret.

Men att börja göra något annat är inget Pierre har funderat över. Vid sidan om butiken ägnar han mycket tid åt måleri och att fundera över livet nere i Käseberga byabastu.

- Jag trivs väldigt bra med det jag gör och det är fint att ha ett arbete man trivs med och svara på kundmejl och plocka i hyllorna. Jag vill inte byta.

Text: Lars M Falkenström Foto: David Bengtsson



Perkele!

Sverige förlorar finnkampen i distans

Kari Rämö på väg mot personligt rekord på 257 kilometer.

Den skandinaviska XC-säsongen 2019 är över. I år är det tydligt att piloterna i Finland flugit betydligt längre än svenskarna och frågan är vad det beror på. I den här jämförelsen har jag bara tagit med flyg över 100 kilometer som många anser är gränsen för vad som anses vara en bra distans. I Finland gjordes 56 flyg över tio mil mot

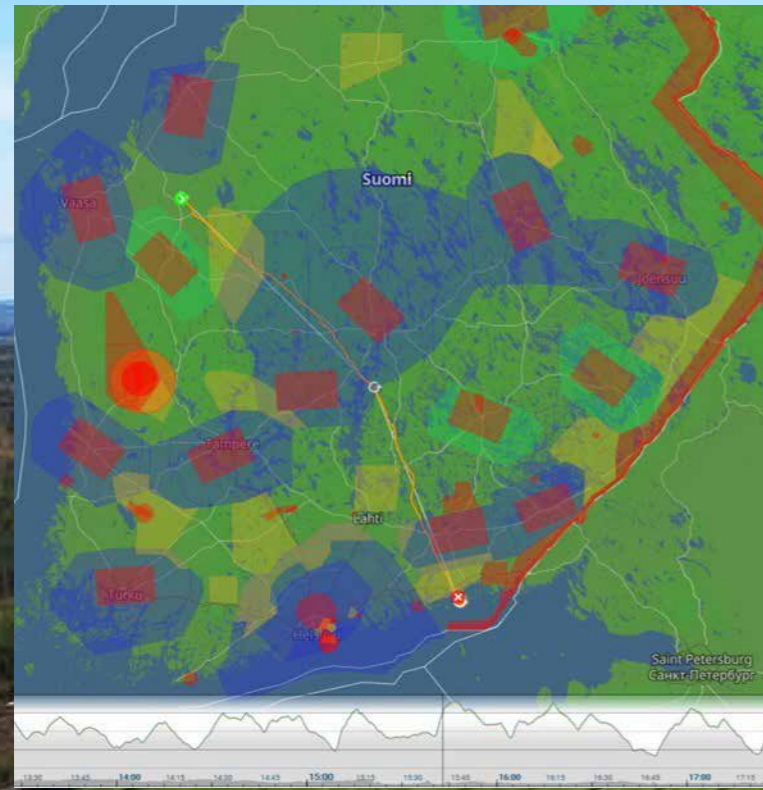
bara tre i Sverige. Elva av de finska distanserna var över både 200 och 300 kilometer. När man jämför de bägge länderna blir det tydligt att Finland har ett antal fördelar jämfört med Sverige när det gäller att flyga långt.

Text: Mika Pousi

GEOGRAFIN. Södra Finland är bredare än södra och mellersta Sverige vilket möjliggör distansflygning i nästan alla vindriktningar. Därtill krävs det att det finns gott om vindschfält för att kunna optimera flygningen beroende på väder och vind vilket Finland också har. När till exempel Jouni Makkonen flög 379 kilometer från Kauhava till sydkusten hade han i stort sett maximerat distansen. Men hade han startat aningens mer norrut

från Ylivieska kanske han hade kommit över 400 kilometer.

Även topografin är till fördel i Finland. Även om Finland saknar berg som Tosseberg, Älleberg finns det inte alls lika mycket vildmark som i exempelvis runt Åre, utan befolkningen är utspridd och det finns gott om landningsplatser och vägar med rimliga retrieve-möjligheter.



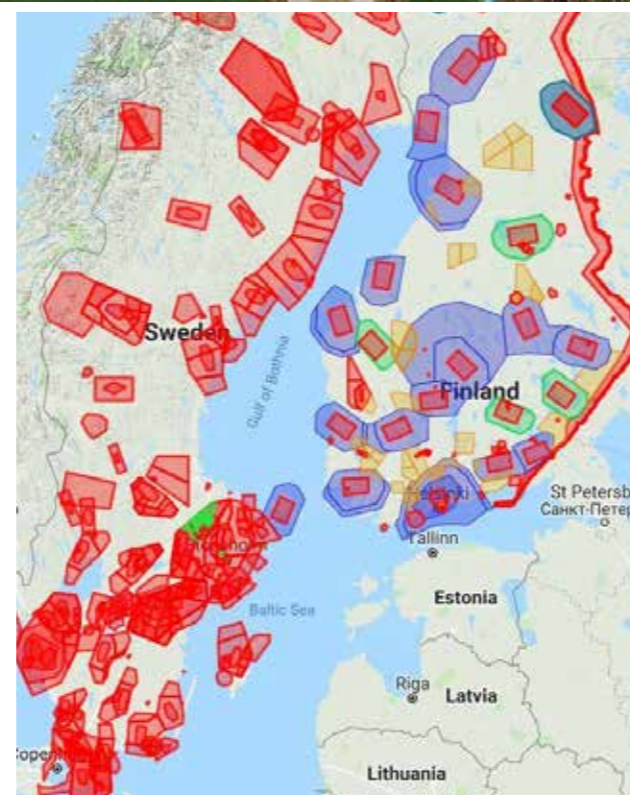
Jouni Makkonens mäktiga flyg på 379 kilometer från Ylivieska till Kotka.



MÅNGA AKTIVA VINSCHFÄLT. Finland har omkring tio vinschfält som är aktiva när det är bra flygväder. I Sverige är vinschningen mer begränsad – både logistiskt och geografiskt, i synnerhet beroende på luftrummen som begränsar flygningen i vissa vindriktningar.

Vanligen vinschar finnarna med bil eller fyrhjuling via ett vändhjul. Vissa klubbar använder abroll men vinschar av den typ som finns i Sverige förekommer inte alls. En markant skillnad är att de finska XC-piloterna kan flyga alla dagar i veckan. Är det en bra prognos så tar många finnar ledigt oavsett vilken dag i veckan det är för att dra på distans. Under mina tre somrar i Sverige har jag inte hört talas om någon organiserad XC-vinschning på vardagar förutom med Falkenströms eWinch.

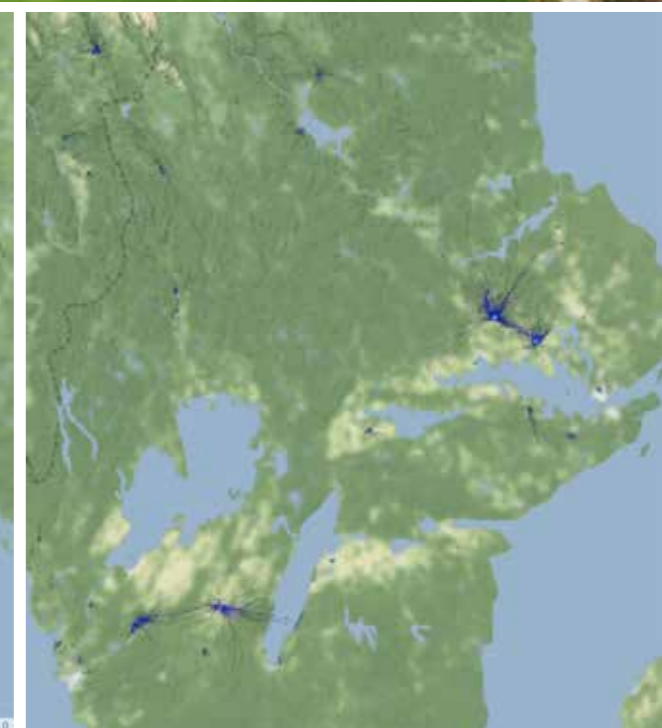
I Finland finns det dessutom inga förutbestämda vinschteam eller scheman utan alla kan köra vinschfordonen. Därför begränsas inte verksamheten om vissa nyckelpersoner inte är på plats.



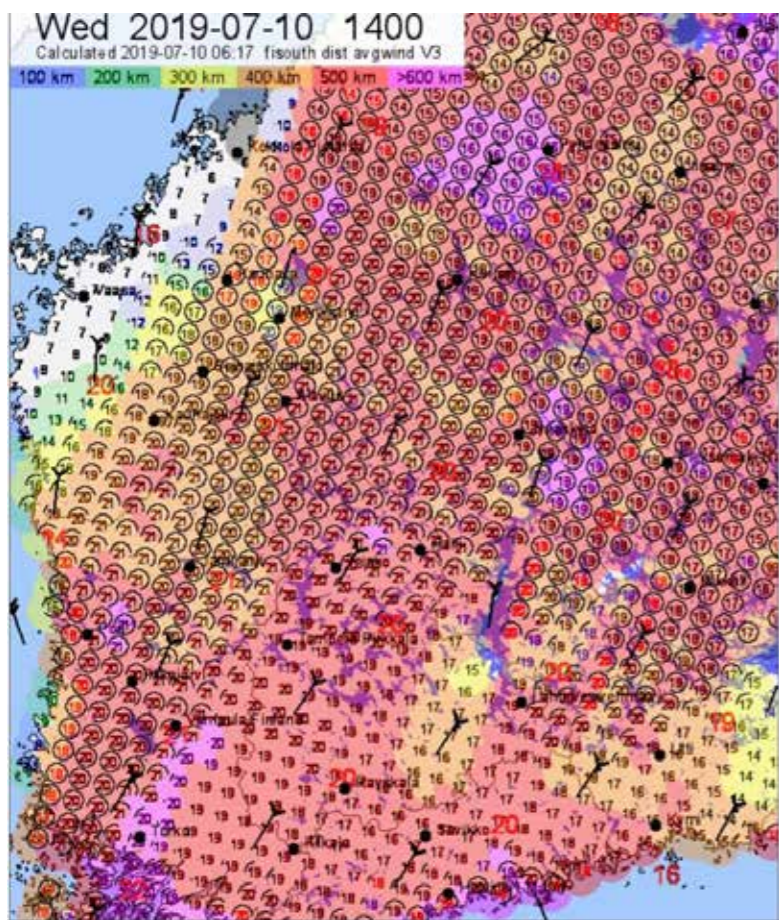
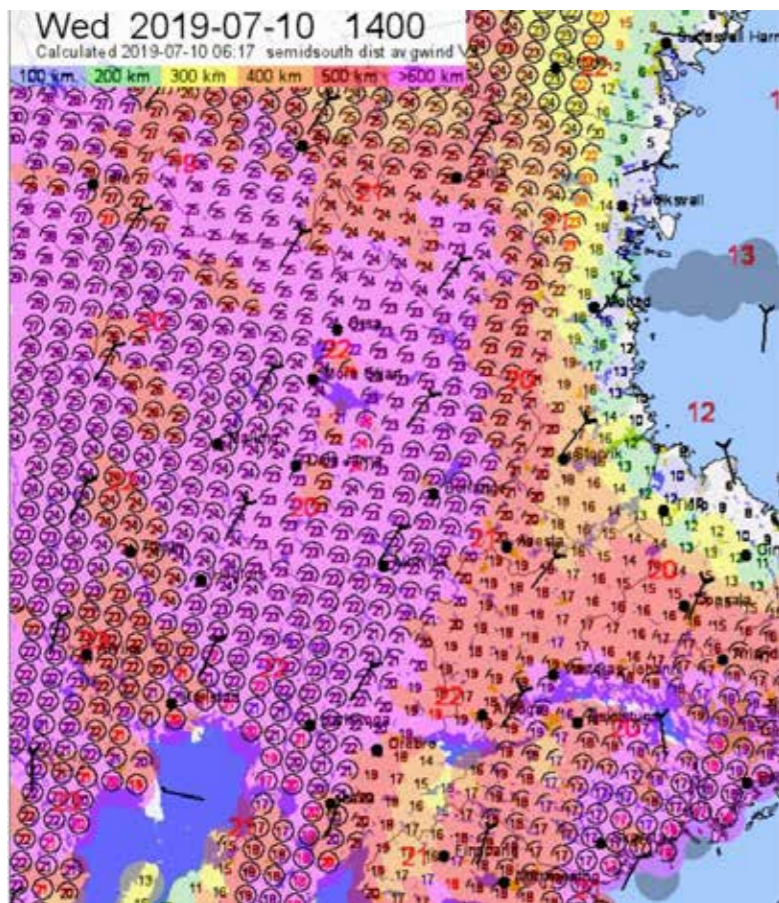
Till höger: Luftrummen i Sverige och Finland. Många flygplatser ligger i södra Sverige där de flesta piloterna bor och flyger.



Det finns ett tiotal flygställen i Finland som är aktiva sju dagar i veckan så fort vädret är bra.



Tallhed, Härkeberga, Lena, Örebro och Ålleberg är aktiva vinschfält och hang i södra och mellersta Sverige.



Den 10 juli när Makkonen flög 289 kilometer från Leivonmäki till Hanko såg faktiskt den svenska prognosen bättre ut än den finska. Ett flyg från Tallhed hade troligen kunna bli långt. Men återigen vann Finland. För samma dag flög jag, Lars Falkenström och Mario Holmström från Saladamm men vi kom bara 35 kilometer.



Genomsnittlig releasehöjd i Finland varierar mellan 4-600 meter. Högre höjd gör det enklare att hitta termik för att komma iväg på distans. Under årets XC-säsong i Sverige har mina medelhöjder vid release varit 306 meter med vanlig vindsch, 400 meter med abroll och 515 meter med eWinch. Vid mina flyg i Finland i år har bilbogsering med vändhjul gett i genomsnitt 496 meter.

VANLIGT ATT FLYGA GENOM LUFTRUM I FINLAND

TMA-flygning är vanligt i Finland och det finns en lång historik med samarbete mellan flygledare och både skärm- och hangflygare.

I princip alla finska XC-piloter använder flygradio och kan kontakta flygledartornen om det är nödvändigt för att kunna passera. Ibland kontaktas flygplatser i förväg för att förvarna om att det kan dyka upp skärmflygare i TMA, vilket de flesta flygplatser tillåter.

SKILLNADER I VÄDER?

Om det finns skillnader i väder och klimat mellan Sverige och Finland är svårt att säga. Men vid liknande termikprognoser för de bägge länderna ger ofta Sverige sämre utdelning. Kan det bero på att det kommer torrare luft från Ryssland? Eller att det kommer fuktigare luft från Atlanten till Sverige. Vilken betydelse har Östersjön vid sydvästliga vindar?

En teori är att Finland – de tusen sjöarnas land – har en helt annan temperaturkontrast på grund av alla vattendrag. Sjöar och åar brukar ju vara bra triggers och kanske bidrar det till att termiken blir mer tillförlitlig.

En bidragande faktor till att det blir så många och långa distanser i Finland är även attityden bland piloterna där de flesta vill börja flyga XC så fort som möjligt. I Sverige verkar det vara vanligare att fokusera på hangflygning eller att kurva innanför tratten.

I år har jag lyckats logga tre flyg över 100 kilometer, samtliga i Finland vid tre olika tillfällen under juni och juli. Finsk XC rules.





Alterälven är en liten älv som rinner parallellt med Piteälven omkring en mil norr om Piteå. En gång per år, oftast första fredagen i augusti, är det kräftfiskepremiär i den älven. Folk som har rättigheter för kräftfiske, slår då upp läger på sidorna av älven tillsammans med vänner och bekanta i små eller stora grupper och gör detta till en fest.

För tolv-tretton år sedan föreslog en före detta PM-flygare och tillika god vän, Pär Johansson som tyvärr gick bort för några år sedan, att vi PM-flygare skulle flyga över spektaklet.

Sagt och gjort! Sedan dess är detta en tradition för oss i Piteå flygklubb och ibland deltar även flygargäster från grannklubbarna.

Vi startar på vårt fält och flyger till Alterälven där den mynnar ut i Bottenhavet, gör en repa uppströms så långt folket sitter, vinkar åt dem och sedan flyger vi tillbaka ner. Flyget brukar ta runt två timmar och avslutas med umgänge och grillkväll kring lägerelden på fältet.

Vårt traditionella flyg har blivit ett såpass välkommet inslag i fiskarnas evenemang att de saknat våra överflygningar de gånger vi uteblivit på grund av dåligt väder.

Rekordet för antal flygare satte vi 2011, då vi var tretton piloter och i år var vi sex piloter och en passagare.

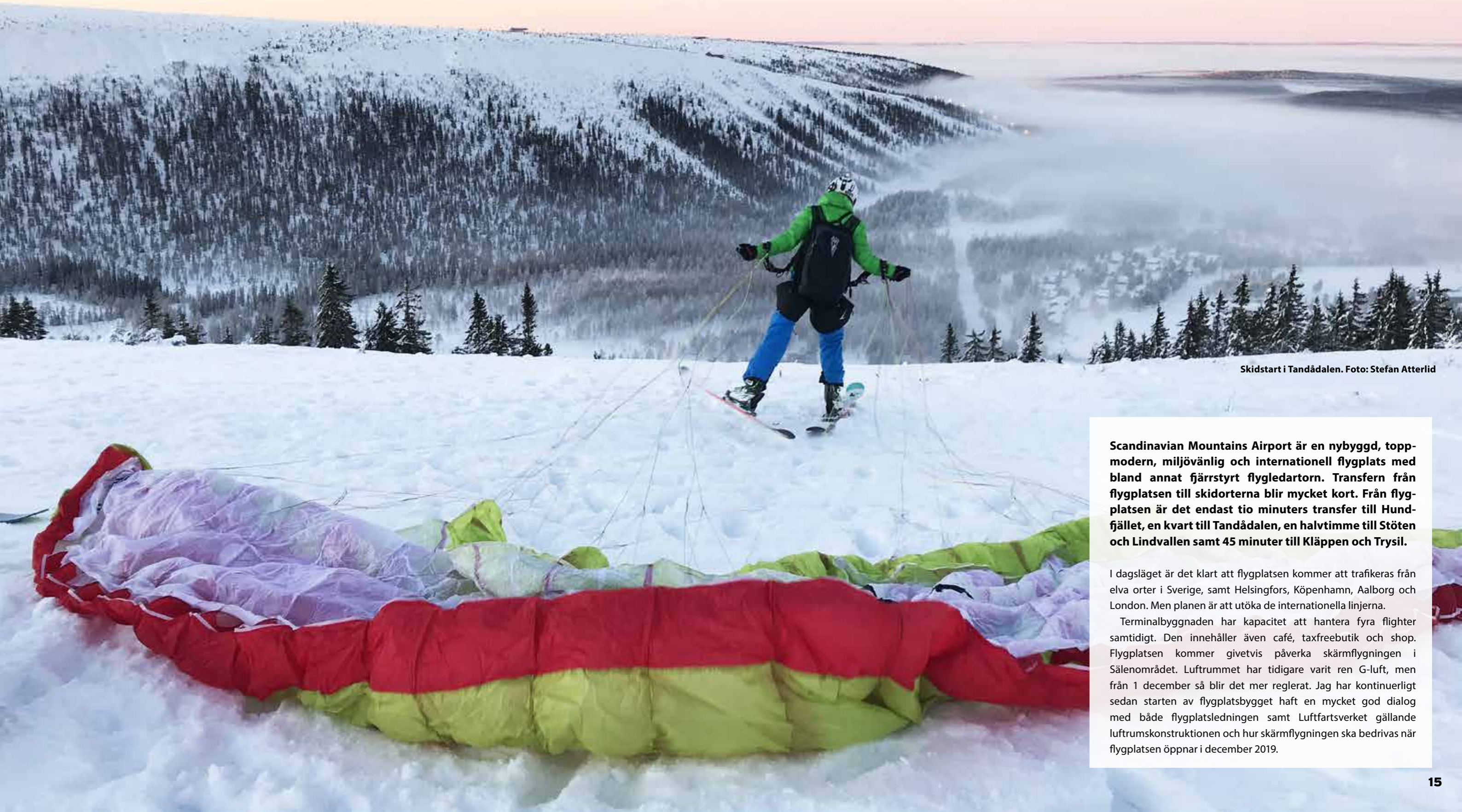
Text: Bahman Honarjou

Bild: Bahman Honarjou, Anders Carlsson



EFTER SCANDINAVIAN MOUNTAINS AIRPORT:

Fortfarande bra möjligheter för skärmflygning i Sälen



Skidstart i Tandådalen. Foto: Stefan Atterlid

Scandinavian Mountains Airport är en nybyggd, toppmodern, miljövänlig och internationell flygplats med bland annat fjärrstyrt flygledartorn. Transfern från flygplatsen till skidorterna blir mycket kort. Från flygplatsen är det endast tio minuters transfer till Hundfjället, en kvart till Tandådalen, en halvtimme till Stöten och Lindvallen samt 45 minuter till Kläppen och Trysil.

I dagsläget är det klart att flygplatsen kommer att trafikeras från elva orter i Sverige, samt Helsingfors, Köpenhamn, Aalborg och London. Men planen är att utöka de internationella linjerna.

Terminalbyggnaden har kapacitet att hantera fyra fligheter samtidigt. Den innehåller även café, taxfreebutik och shop. Flygplatsen kommer givetvis påverka skärmflygningen i Sälenområdet. Luftrummet har tidigare varit ren G-luft, men från 1 december så blir det mer reglerat. Jag har kontinuerligt sedan starten av flygplatsbygget haft en mycket god dialog med både flygplatsledningen samt Luftfartsverket gällande luftrumskonstruktionen och hur skärmflygningen ska bedrivas när flygplatsen öppnar i december 2019.



Kvällshang i Tandådalen. Foto: Stefan Atterlid

FAKTA OM FLYGPLATSEN

- Banan: 2500m x 45m (TORA). 2800m x 45m (TODA). Referensnummer 4E
- Navigation: ILS CAT III, DME, RNP
- Kommersiell/reguljärt/charter uppställningsplats: 4 uppställningsplatser för kod 4C plan, eller alternativt 2 plan för kod D/E
- General Aviation uppställningsplats, inklusive tankning med UL91
- Terminal: 4 gater, taxfree shopping, restaurang, biluthyrning, taxi, busstransport, gränskontroll, tull

Sälensfjällen är en av Sveriges populäraste orter för skärmflygning. I Tandådalen och Hundfjället har man flugit skärm sedan slutet av 1980-talet. När Scandinavian Mountains Airport öppnar i december 2019 kommer de två populära skärmflygställena, ett på Tandådalen och ett på Hundfjället, att ligga inom flygplatsens

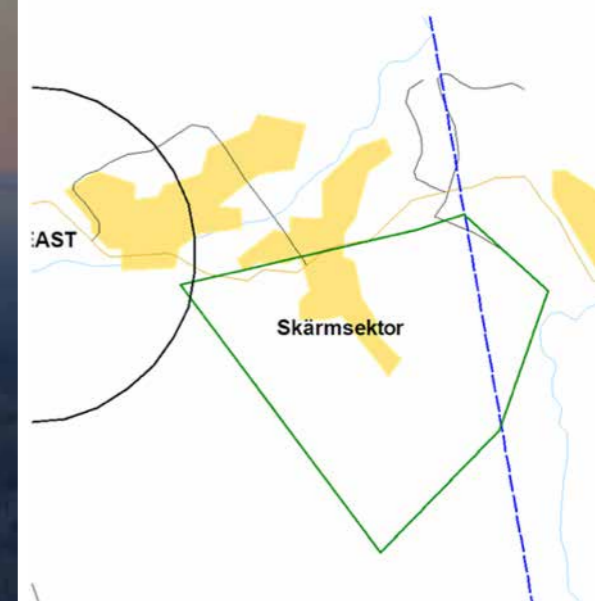
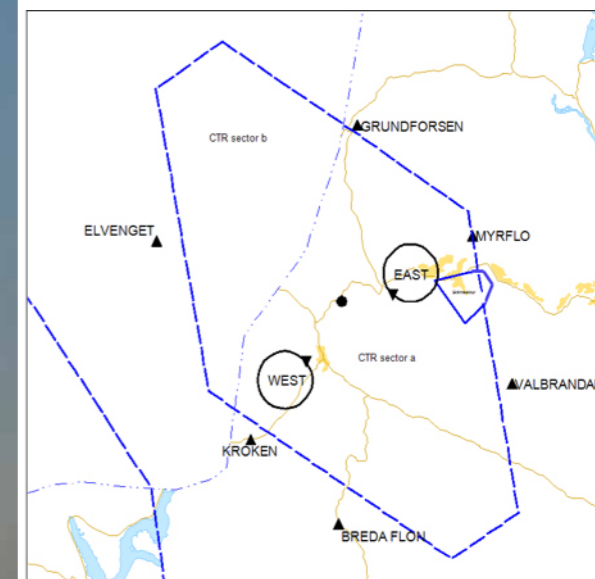
CTR. I enlighet med Transportstyrelsens bestämmelser, gällande luftsportsaktivitet inom CTR, ska ett avtal slutas mellan ATS och föreningen/företaget som kommer att flyga i området. Ett sådant avtal har tecknats mellan ATS Sälen och Ski and Sky samt skärmflygklubben Dalmåsarna. Avtalet ger SSFF's medlemmar möjlighet att flyga inom den upprättade skärmflygsektorn.

HUVUDDRAGEN I AVTALET

I luftrumskonstruktionen har det skapats en sektor, se nedan, med översida 4200 ft MSL. Sektorn medger skärmflygning med en maxhöjd på 300 meter över fjälltopparna Västra Kalven (872 möh) i Tandådalen och Hundfjället (925 möh)

Sektorn är publicerad i AIP och öppen enligt följande:

- Oktober - april dagligen 09.00 – 18.00 lokal tid
- Maj - september dagligen 08.00 – 20.00 lokal tid



DE MEST POPULÄRA SKÄRMFLYGSTÄLLENA I SÄLEN

Ski and Sky har avtalat med SkiStar/Sälen om startplatser och landningar. Alla skärmflygare med minst P1-licens får flyga självständigt här. Studenter är välkomna tillsammans med instruktör och studenter med bergsbehörighet är välkomna tillsammans med instruktör eller utbildningsassistent. Gästande skolor är givetvis välkomna att utbilda här, kontakta Ski and Sky innan ni kommer upp så samordnar vi våra aktiviteter.

Under maj till och med september och inom ramen för ovanstående tider, kommer skärmflygare anslutna till SSFF även att kunna flyga utanför sektorn i både höjd- och sidled, då ATS Sälen (i dagsläget) är stängt för kommersiell trafik under sommaren.

Om ATS Sälen planerar att ha öppet även under sommarsäsongen meddelas planerade öppettider i så god tid som möjligt till ansvarig kontaktpersonen Stefan Atterlid på Ski and Sky. Han säkerställer att information om att det då blir förbjudet att flyga utanför sektorn sätts upp på startplatserna både på Tandådalen och på Hundfjället.

SKÄRMFLYGSEKTOR

- | | |
|-----------------|-----------------|
| 611038N0125753E | 610946N0130151E |
| 611058N0130049E | 610902N0130022E |
| 611103N0130125E | 611038N0125753E |
| 611036N0130227E | |



Härligt vinterhang i Tandådalen. Foto: Thomas Almbo

TANDÅDALEN, HANGET

På Tandådalen flyger vi enbart skärm och miniglider.

Här är det inte tillåtet att flyga speedglider.

Vindriktningar: V, SV och NV

Maxhöjd: Vintertid 300 meter över starten

Fallhöjd: 220 meter

Start: Vid toppen av pisten Hanget.

Landning: Topplandning eller på myren nedanför nedfarten Hanget. Landning i pisterna och på parkeringar är absolut förbjudet vintertid. Landningen på myren är inte jättstor och är på vårvintern ganska termisk, så man behöver planera sin inflygning väl, men den är fullt tillräcklig så det är sällan några problem.

Risk: Vid NV-vind blir det venturieffekt i dalgången vid landningen.

HUNDFJÄLLET, VÄGGEN

På Hundfjället flyger vi skärm, miniglider och speedglider.

Vindriktningar: N och NO

Maxhöjd: Vintertid 300 meter över starten

Fallhöjd: 240 meter

Start: Öster om nedfarten Väggen vid Väggen offpistområde

Landning: Topplandning eller på myren nedanför starten. Landning i pisterna och på parkeringar är förbjudet vintertid, men landningen på Hundfjället är stor och enkel att landa på.

HUNDFJÄLLET, SYD

Här får man inte skärmflyga längre då området ligger för nära flygplatsen.

LINDVALLEN, SÖDER OM EXPRESS 303

Vindriktning: Ostlig

Start: Starten är ca 200 meter söder om bergstationen på Express 303.

Landning: Endast topplandning

På Lindvallen kan man vintertid endast topplanda. Sommar och höst kan man landa på parkeringen nedan för Express 303. För att flyga på Lindvallen rekommenderas minst P1 och 50 timmar

ÖVRIG VIKTIG INFO:

Det är extremt viktigt att man vintertid på Tandådalen och Hundfjället endast flyger inom den godkända skärmflygsektorn!

Att landa i nedfarter är förbjudet. Om man skall flyga över stolliftar och centrala delar av skidorterna skall det ske med god marginal, minst 200 meters höjd.

Under vintersäsong flygs det helikopterrundturer på Hundfjället, Tandådalen och Lindvallen under vissa dagar.

Kontakta Jimmy på Arctic Air (073-723 20 39) och meddela var och när du tänker flyga.

AVSLUTNING

Trots dessa begränsningar är Sälen helt klart ett skärmflygställe att räkna med även i fortsättningen. Vi kommer fortsätta flyga under hela året. Närheten mellan lift, start och landning gör att man får många och effektiva vinterflyg och skärmflygzonen räcker mer än väl för fina hangflyg på både Tandådalen och Hundfjället.

Under det gröna halvåret är det lätt att hika upp för bra distansflyg. Eftersom flygplatsen då är stängd, begränsas flygningen endast marginellt. Vi ser inte att flygplatsen påtagligt inkräktar på flygupplevelsen. Det handlar mest om att man bör vara medveten om att man numera har en begränsad zon under vinterhalvåret.



SKYLL MIG SJÄLV!

Vid varje grundkurs tjar jag om det personliga skyddet: hjälm, kängor och handskar. Varför har jag då stukad fot?

Jag har alltid kört med kängor. Min instruktör sa så: det ska du bara ha – och naturligtvis är det så. Jag har ett par supersköna Meindl som funkade både till vandring och flygning. Fast helst ska man ju ha ett par riktiga flygkängor utan snörhakar då linorna lätt kan fastna i dem. Men man får inte glömma att jag är smålänning.

Text och foto: Mattias Rydefjärd

Kängorna har definitivt räddat mina fötter ett par gånger vid hårda landningar i dålig terräng.

Men så av någon anledning började jag strunta i att använda dem. Kanske var det för att andra inte heller gjorde det och att de var för varma på sommaren och inte lika smidiga. Hur korkat som helst! För min kollega Martin Will råkade ut för fotskada vid flygning i gymaskor eller kanske ska man snarare kalla det för en swoop än flygning mot berget. Han flyger numera alltid med flygkängor.

Efter familjesemestern på bästkusten var flygsuget påtagligt. Jag hade fått ett afterworkflyg på Brunstorp redan första arbetsdagen. Men det var ett gnetflyg och suget efter lite termik över Huskvarna lockade. Flygvänner som fortfarande hade semester hade skrivit i vår facebooklista Här flyger vi att de funderade på Brunstorp vid lunch. Hmm, perfekt tänker jag och planerar in ett lunchflyg.

Jag ställer min bil vid lilla landningen och får skjuts av Peter Fredriksson som också är där. Peter startar först och jag strax efter. Vi söker av hanget men det är bara småpuffar och inget att kurva runt i men är ändå ett trevligt flyg.

Tiden går fort och jag behöver åka tillbaka till jobbet. Dum och lat som jag är väljer jag att landa i kanten på den sådda åkern med råg så är jag kommer nära bilen. När jag flyger in över landningen hamnar jag i ett nedsvep på 3-4 meters höjd och nu går det fort ner mot marken. Förutom att man sabbar rågen ser man inte exakt hur marken ser ut där man sätter ner fötterna. Ajjjjjj!!! All tyngd hamnar på vänsterfoten som viker sig över en sten eller en sorkhöj. Stukningen är ett faktum. Jag känner direkt att vristen är skadad, så jag rafsar snabbt ihop skärmen och haltar till kanten på fältet. Där tar jag fram min fina julklapp från förbundet och lindar den ömma foten.

Nu kommer nästa smärtsamma insikt. Att jag är en idiot som struntat i kängorna eftersom det kan äventyra kommande veckas laxfiske i Norge. Hur ska jag nu kunna vada ut i älven på hala stenar med en stukad fot?!

På kvällen blir värken värre och jag ringer 1177. När sjuksköterskan får reda på vad som har hänt tycker hon absolut att någon bör titta på det.

- Du, säger hon, jag är faktiskt gift med en före detta skärmflygare och det där behöver du få röntgat.

Så jag åker in till akuten och får tillbringa sex timmar där för att få veta att inget är brutet. Det sista läkaren säger till mig är att det nog är bra att flyga med något på fötterna som ger lite stöd...

Nu har jag bestämt att inte slarva mer med kängorna, det kostar för mycket flygtid.

Kängor är absolut det bästa alternativet när man flyger, men tycker man det är för varmt på sommaren är vristskydd ett alternativ. Så det blev min senaste skärmflyginvestering för runt tusenlappen. Flyg högt och landa säkert – med riktiga kängor!



VM i Makedonien

I början av augusti hölls VM i Krusevo i norra Makedonien. 48 nationer var representerade med totalt 150 piloter. Det blev hela 10 tasks och nästan 1000 km flygna och tävlingen var en fullträff när det gäller mängd flygning, organisation och pilotnivå.

Landslaget i form av Johanna Hamne, Nisse Carlsson och Patrik Nietlisbach uppdaterade varje dag på Facebook och här följer en sammanfattning av tävlingen.

Text: Landslaget

TRÄNINGSDAGEN Idag var det träningsdag där organisationen gjorde en bana på 62,5 km där vi fick flyga zickzack över dalen. Alla svenskar kom i mål, Nisse valde att inte ta först turnpoint för att spara på krafterna tills tävlingen. En fin dag och bra uppvärmning inför imorgon. **Patrik**

TASK 1 Idag fick vi flyga 81 km triangel! Bäst flög Patrik... tills marken kom i vägen. Nisse och Johanna kom i mål, men var dock ganska långsamma (särskilt den sistnämnda).

Annars blev det lite action idag med en mid-air vilket resulterade i ett nödskärmskast för en av piloterna. Men som tur var blev ingen skadad. **Johanna**

TASK 2 Idag var det min dag. Fick en kanonstart på runt 3500 meters höjd och hängde med ledar-gaggeln till sista blåsan där jag backade av lite för att vara säker på att nå mål. Fyra minuter efter första pilot gav en 45:e plats.

Patrik bombade tyvärr efter att hamnat för lågt över ett stort sjunkområde med bara skog och få landningsbara fält. Johanna landade strax före mål där den makedonska marken återigen kom i vägen.

VM är inte bara tävling, det ger också möjlighet att umgås med nya och gamla vänner med samma passion för skärmflygning.

I kväll hade vi en superkul Nordic-middag med övriga deltagare från norden. **Nisse**

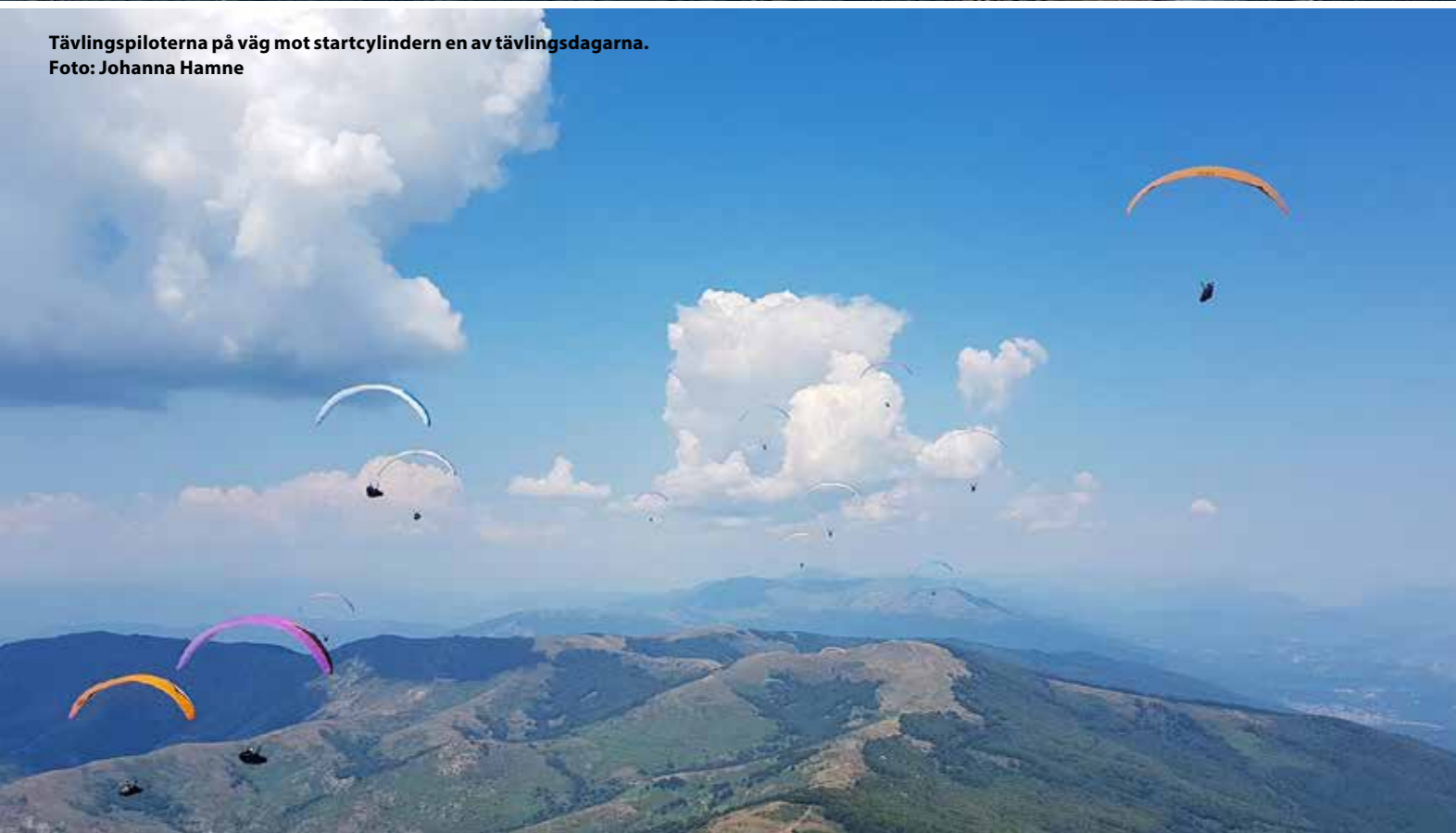
TASK 3 Det blev en spektakulär dag med blixtar från åskmolnen över bergen, medan vi lekte ute i dalen. 83.6 km task, med ett tungt ben upp mot mål. Det var mycket sjunk precis innan mål, vilket ställde till det för många.

Nisse speedade så hårt i täten att selen gick sönder men samtliga svenskar kom i mål idag. **Johanna**

TASK 4 Skojig dag, men nu börjar det bli längre banor och lite svårare. Dagens uppgift var 112 km lång och vi flög både i bergen och ute på plattan. Det tog cirka tre timmar för vinnaren att komma i mål. Alla svenskar kom i mål idag igen. **Patrik**

På glid mot TP1 med Krusevo i bakgrunden. Foto: Johanna Hamne

Tävlingspiloterna på väg mot startcylindern en av tävlingsdagarna. Foto: Johanna Hamne



Idag har vi flugit snabbt och är tidiga i mål!





Johanna Hamne över Pelagonia-dalens fält.
Foto: Juho Komulainen



Glada och nöjda svenskar efter att VM-tävlingen är över!



Juho Komulainen tar ett kvällsflyg dagen före
träningstasken. Foto: Johanna Hamne

TASK 5 Dagens task var 99 km och gick kors och tvärs över dalen. Vi hade en ganska stor exitcylinder till start, som gav möjlighet att ligga ganska långt ut på plattan. Första TP var norrut med rak motvind. Tungt som skammen och piloter överallt. Sedan tillbaka över stan för att tagga en gigantisk cylinder kring V05. Cylindrarna kring denna TP var så stora att de gav möjlighet att justera dem lite grann, trots att toleransen är på 0.1%. Sedan över dalen igen till samma TP med en 60 km cylinder, där jag och några andra beslöt oss för att välja en annan väg. Detta gav oss tydligen tio sekunder i rampluset då vi tillfälligt ledde tävlingen ett litet tag!

Sedan flög vi tillbaka över till ridgen igen, fortfarande mot samma TP, men nu med en 43 km cylinder, för att sedan sticka mot den stora fabriken. Från fabriken speedade vi mot södra sidan av Bitola där vi hade en punkt uppe bland bergen innan man puttrade i mål. Samtliga svenskar samlade i mål! **Johanna**

TASK 6 Idag sattes en 130 km lång monstertask som med den ostliga vinden i prognosen var tänkt som en ridge run tur och retur till grekiska gränsen följt av ett motvindsben mot mål. Den äventyrlige piloten kunde välja plattlandet som normalt har bättre fart i blåsorna. Vädret hade uppenbarligen inte läst prognosen för istället fick vi 20-25km/h sydlig vind vid Bitola. Sydvind drar med sig havsluft från grekiska kusten som dämpar den termiska aktiviteten så inte nog med att vi fick motvind, det blev dessutom dålig fart i blåsorna.

Jag tog mig längst idag och bombade strax söder om Bitola. Marken kom ivägen för både Patrik och Johanna på norra sidan. **Nisse**

TASK 7 Dagens uppgift var 98,2 km. Vi flög norrut för att sedan flyga efter bergen på östra sidan av dalen. Sen korsade vi dalen till västra sidan, sen till målet mitt i dalen. Det blev en snabb dag och jag och Johanna kom i mål medan Nisse landade lite kort. Jag är mest nöjd över min low save från 68 meter efter första punkten. Själv tyckte jag nog att detta var den skojigaste dagen eftersom förhållanden var så bra. Imorgon är det vilodag. **Patrik**

TASK 8 Vi fick oss en 65 km task idag, trots att vädret inte såg helt fantastiskt ut. Blåsigt på start, låg molnbas och kallt som skammen. Trots detta fick vi oss ett race, och jag och Nisse kom i mål på klart respektabel tid!

Vi började med att hänga på den främre ridgen innan starten gick, vilket innebar att försöka att få något som liknande starthöjd. Gruppen blev snart uppdelad mellan plattan och bergen, men gruppen i bergen övergav sin plan ganska snabbt, då plattan fungerade... något mindre dåligt.

Det här var en dag som det verkade funka bättre att ta lite våghalsiga beslut och lämna gruppen för att hitta sina egna blåsor. Hur som helst, idag gjorde jag mitt bästa resultat hittills i en Cat 1 – 16e plats i mål! **Johanna**



Johanna Hamne kommer in för landning.
Foto: Juho Komulainen



Starten där det syns att organisatören är Gin-dealer.
Foto: Johanna Hamne



Briefing inför task 4. Foto: Nisse Carlsson



Kallt på starten och landslagsfleeceen kom till
väl användning. Foto: Johanna Hamne



Målet en av dagarna!

TASK 9 Idag tyckte jag att det var stökigt i luften. Bergskammen vi startade på låg garanterat i lä. Nisse och jag nådde mål på bra resultat men Johanna bombade tyvärr. Bara en dag kvar och det ser ut som vi får tio av tio möjliga tävlingsdagar. Igår hade vi nog bästa lagresultatet med en sjunde plats! Många duktiga nationer hamnade bakom oss och Johanna tog en 14:e plats på en VM-dag. **Patrik**

TASK 10 Sista tasken var ingen succé för laget utan bara jag tog mig i mål i mitten av fältet. Dagen var bitvis ganska turbulent och det var KALLT att ligga i molnbas på nästan 3000 meter och vänta på starten. På kvällen arrangerades ett informellt pilot party. **Nisse**

SÅ HÄR KAN EN VANLIG TÄVLINGSDAG SE UT
för en landslagsledare/pilots under ett välorganiserat VM/EM:

6:45 Upp och hoppa!

Hygienbestyr och genomgång av utrustningen inför dagen.

8:00 Frukost

Men först den långa promenaden uppför backen till HQ/Hotel Montana Palace.

8:30 Team leader briefing

Här går man igenom och röstar för eventuella ändringar i regelverket inför tävlingen. Bland annat om vilodagen skall flyttas till dag åtta istället för den vanliga dag sju beroende på väder och hur trötta piloterna är. De mindre trevliga bitarna är att gå igenom regelbrott och eventuella varningar/bestrafningar genom poängavdrag.

9:45 Bussen går

Transport till startplatsen med följande förberedelser av utrustning.

11:00 Briefing

Dagens väder och task presenteras. Meet director går igenom nya nödvändiga punkter för tävlingen, eventuella varningar/bestrafningar och annat som har med tävlingen att göra.

12:00 Startfönstret öppnar

13:15 Starten går

Piloterna har nu eftermiddagen på sig att försöka ta sig i mål.

18:30 Retrieve tillbaka till HQ

20:30 Återställning av mat- och vätskebalansen

21:00 Skribenten är tillbaka på rummet.

Jag är jättetrött och vill egentligen bara sova men vad gör man inte för att få fem sekunder av berömmelse på Facebook!

Det är ett halvtidsjobb att tävla på elitnivå och redan efter en knapp veckas tävlande är man mör i både kropp och sinne!

Vann gjorde Joachim Oberhauser från Italien och bäste svensk blev jag själv på 69:e plats. Damklassen vanns av fransyskan Meryl Delferriere och Johanna hamnade på tolfte plats. Bästa nation delades mellan Frankrike och Italien med Sverige på 30:e plats. **Nisse**

aventyrscenter.se

20 ÅRS ERFARENHET!

VILL DU LIGGA I FRAMKANT?

Äventyrscenter säljer det allra senaste i utvecklingen från de största tillverkarna, t.ex AirDesign, Skywalk, BGD och UP. Kontakta oss så ordnar vi ett bra pris på din nya skärm/ skärmpaket och hjälper dig även att sälja din gamla utrustning!

SKÄRM-FLYGRESOR

Störst och bäst på skärmflygresor till världens alla hörn. Endagars hangresor och weekend-resor med bergsflyg.

www.aventyrscenter.se

äVENTYRS CENTER

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28



Icaro Falco

Högpresterande EN-A för nya piloter!
Bästa kompromiss mellan säkerhet/prestanda

Vi hjälper dig att välja bästa utrustningen!

Pro-Design Scout

Vår nya läckra högpresterande EN-B!
Fantastisk känsla, prestanda & precision

Icaro | Pro-Design | Flymaster | NaviTer | Flytec | Syride
Volirium | Hanwag | Crispi | Velodrom | Charly Produkte
Weatherflow | SPOT | SkyBean



www.rpmsport.net

ÅGER: NORDISKA MÄSTERSKAPEN

Start inför träningstasken.

Organisatör Nicky Moss fyller i uppgifterna inför Nordiska mästerskapens andra task.



I början av september hölls NM och SM i Åger, Spanien. Arrangör för året var Sverige, och tävlingen hölls av Nicky Moss och FlyAger. Sist Nordiska hölls här var i 2012 och då var det många som kastade nödskärm...

Denna gång var det dock få incidenter under tävlingsveckan, men det som hände beskrivs i detalj nedan.

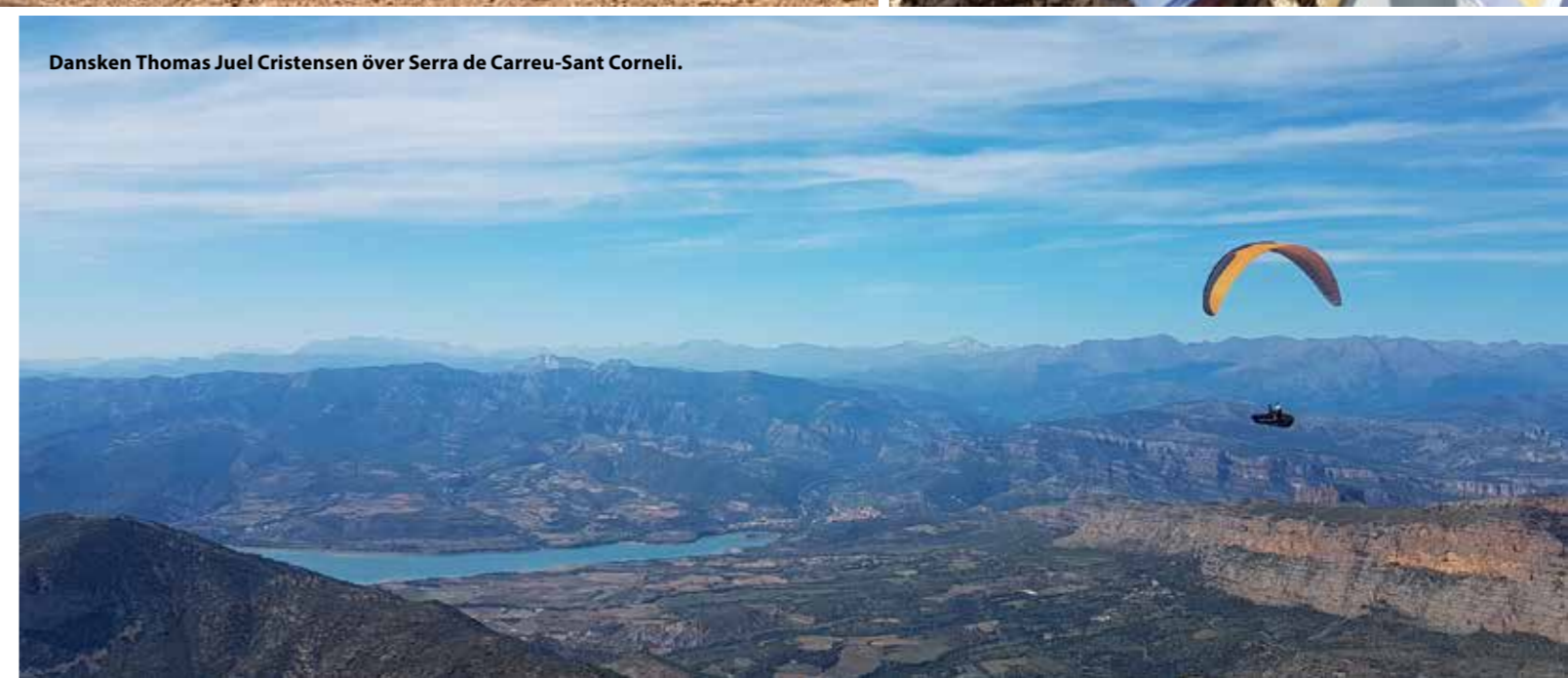
Text och foto: Johanna Hamne

Åger ligger vackert beläget vid foten av Pyrenéerna, cirka två timmars bilfärd från Barcelona. Vädret i slutet av sommaren är stabilt och bra för flygning, dock är termiken nära ridgen stark vid vissa förhållanden. Starten ligger på runt 1450 meters höjd med lite över tusen meters fallhöjd ner till dalgången.

Under hela Nordiska hade vi helt magisk tur med vädret, samtliga dagar var flygbara och vi hade fem tasks i tävlingen. Det blev varierande flygning med allt ifrån plattlandsflygning till att ligga och flyga lågt och snabbt på ridgen. Sammanlagt 150 piloter var med på Nordic Open och pilotnivån var hög.

Nordiska mästerskapen vanns av finländaren Jouni Makkonen före norrmannen Kjell-Harald Nesengmo och med dansken Thomas Juel Christensen på tredje plats. På damsidan vann jag Johanna Hamne ett svenskt guld med norskan Mari-Anne Aanes på andra plats och finländskan Helina Nieminen på tredje. Sports class vanns av Gunnar Sæbu från Norge följt av Antti Tuuti på andra plats och Love Lundgren ordnade ett svenskt brons.

Dansken Thomas Juel Cristensen över Serra de Carreu-Sant Corneli.



Mladen över ridgen, Cellers och Embalse de los Terradets kan skyntas i bakgrunden.



VAD HAR VI LÄRT OSS UNDER VECKAN SOM VI INTE SKA GÖRA OM?

På träningsdagen var det några norska piloter som hade satt en task trots att vi visste att dagen skulle överutveckla tidigt. Redan när vi startade var molnen i dalen bakom Åger respektabelt höga, och vi var många som övergav uppgiften rätt snart då molnen närmade sig lite väl snabbt. Dock inte alla. Ari Sahlström från Finland tyckte också att molnen såg höga ut, men var så nära målet att han nådde ESS:

- Ja, vädret såg ju åt h-vete ut, men jag tänkte att jag bara skulle ta mål och sedan landa...

Han sågs först flyga mot målet mot vinden och sedan komma tillbaka – baklänges – i sin Boom11 i lite blandade konfigurationer. På något sätt lyckades han till slut dimpa ner helskinnad på en åker, men blev draggad in i ett träd och fick tillbringa de följande två timmarna åt arboristaktiviteter.

Lärdom: "Jag ska bara" är ingen jättebra idé när det kollapsar ett CB i närheten.

Inför Nordiska var det ett antal piloter som hade öppnat plånboken och införskaffat sprillans nya M7or från Ozone. I manualen för den skärmen finns instruktioner om hur man drar stora öron och då på ett lite annorlunda sätt, nämligen genom att dra ner yttre C3. Vanligtvis brukar man ju dra ner yttre A-linorna, det vill säga framdelen av öronen på skärmen. Precis som med öron dragna med A-linorna är detta inget man ska "smyga" ner. Gör man öron med yttre C3 bromsas skärmen dessutom kraftigt om det görs för långsamt. Naturligtvis var det precis så som M7-piloterna gjorde och skärmarna böjdes bakåt som bananer och började flyga långsamt. "Hm, det här ser inte helt rätt ut...!?"

När man sedan släpper upp C3 snabbt så skjuter tipparna på skärmen framåt kraftigt och utan input så blir det lätt både räka och lite kaos. För vissa resulterade det i kaskad och nödskärmkast med fraktur.

Lärdom: Det räcker inte alltid med att enbart läsa manualen utan krävs även lite sunt förnuft innan man testar sin nya skärm.

Pål balanserar på den övre starten efter topplandning på ett kvällsflyg.





Över mål efter sista tasken.
Sjön heter Embassament de Sant Antoni.

Många piloter på väg in i mål under sista dagen.



När du är ute på skärmflygresa, dricker en del alkohol och åker och festar i en annan by med lokalbefolkningen, så kan det vara klokt att inte visa allt för stort intresse för de lokala skönhetserna. Det kan ju råka vara någon hetlevrad spanjors flickvän eller syster. Då kan det lätt bli lite dålig stämning och risken ökar för att man blir omringad av en hopar griniga spanjorer som måste blidkas med ett antal kalla öl innan de lugnat ner sig.

Lärdom: Tänk efter före, vissa kulturer är extra känsliga för flörtiga nordiska vikingar som är på besök...

skärmflyg
Österlen

PARAJET MAVERICK

WHY WAIT UNTIL NEXT SUMMER TO EXPERIENCE THE LATEST BLOCKBUSTER?

TESTFLYG EN PARAJET ELLER MINIPLANE EGET FLYGFÄLT UTANFÖR BUTIKEN.

parajet VITTORAZI



Paramotorkurser löpande hela året!

Vi skräddarsyr en utbildning som passar dig!
Under kursen kan du hyra motor av oss
Vi använder MiniPlane under skolning,
endast 19,5 kg - du orkar många starter!



Sky Paragliders - Davinci - Itv - Advance - Miniplane - Parajet - EOS
Icaro hjälm - E props - Vittorazi Motors - PPG smoke - Flymaster

info@skärmflyg-osterlen.se | tel: 0706 - 51 52 08
www.skärmflyg-osterlen.se



Liftning i all ära men att först få vnschen ihopplockad och sedan bli retrievad av Fredrik Lotse som dessutom har med sig kall öl till en törstig pilot efter en lång och varm flygdag är ändå snäppet bättre!

Liftarens guide till retrieven

Att flyga är jättekul. Att lifta tillbaka till starten blir ibland grädden på moset! Vart jag än har flugit har det i princip alltid gått att lifta. Med den stora säcken och en glad uppsyn är det ofta enkelt att väcka medlidande hos de som passerar. Med en skriven skylt med vart man ska och tydliga markörer att man inte är en förrymd seriemördare kan andra halvan av flygdagen bli minst lika givande som flyget i sig. Hittills har jag hamnat i många intressanta samtal om både sporten och livet i stort. Efter ett längre biltur brukar det sluta med att jag får lift ända tillbaka till vnschen – trots uppenbara omvägar. Jag har faktiskt till och med fått lift med en jordbruksmaskin för sådd en gång. Nästan alla gånger har jag väntat mindre än en halvtimme. Men just den här dagen verkade det helt kört.

Text och foto: Lars M Falkenström

Jag är sen till Saladamm eftersom bilen är fullpackad för vidare färd mot sommarstället i Halmstad. På fältet blåser det nollvind men vilken sida jag än står på har jag vinden i ryggen. Efter tredje vändningen ger jag upp och startar i backvind ändå...
 Som vanligt blir det gnetigt – vart har alla sköna blåsor ända upp till molnbas tagit vägen? Äntligen hittar jag hyfsat stig över Sala, fast det är inte den vanliga husblåsan över stenbrottet utan vid silon. Men norröver växer ett stooort Cb och virgan hänger som ett blött draperi över Västmanland.
 Snart släcks allt ut och jag kurvar kvar i svagt molnsug för att komma undan. På långt håll ser jag en blixtn men har blå himmel framför mig.
 Till slut är det helt grått och efter några mil landar jag i Haraker. Från luften ser det ut som ett litet Knutby med en grupp hus runt en större vit byggnad. Det är ingen ute och jag packar ihop och ställer mig för att lifta och ser mig om. Är det nu banjon kommer att höras?
 Ingen bil stannar trots stor tumme och en skylt med texten Saladamm. Efter en halvtimme kommer dropparna och gustfronten.



Den här kvinnan är på väg hem från en fjällsemester och dagen innan hade hon plockat upp fyra vilsna och frusna polacker i vildmarken och hjälpt dem komma tillbaka till civiliserade trakter. Så hon tänker att hon lika gärna kan plocka upp en till.



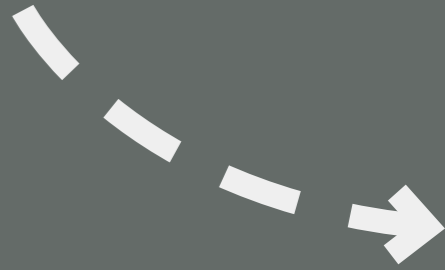
En nästan döv tjej med grav ADHD som läser på läppar. Det första hon säger när jag kliver in i bilen är att hennes mamma skulle bli skitförbannad om hon plockade upp liftare. "Men jag tänkte att inte kan du väl gå särskilt långt med den där stora säcken!?" Hon är på väg för att träffa sin kille i Västerförnebo, men skjutsar mig hela vägen tillbaka till Sala.



Den här gubben får syn på mig redan innan jag går ner för landning på grund av regn utanför Östervåla. Han hade plockat upp en annan skärmflygare året innan och eftersom han är pensionär gör han sig ett ärende till Sala och ger mig skjuts tillbaka till fältet.



En äldre man som stannar till när han ser mig packa skärmen. "Jag är pensionär och har hur mycket tid som helst på dagarna. Vart vill du åka?"





Med sju kilometer kvar till Saladamm stannar denna glada PM-pilot när han ser säcken. Han är egentligen på väg för att fiska men vänder och cyklar hem och hämtar bilen för att skjutsa ut mig den sista biten till Saladamm. Det är häftigt att tillhöra den internationella skärmflygarfamiljen!

Nygift psykologpar. De ser mig stå vid vägen medan de fikar och eftersom de har en nyfödd i bilen diskuterar de faktiskt risken om jag kan vara en seriemördare. Men sedan går hon fram till mig och frågar vart jag ska. Väl inne i bilen visar det sig att mannen fått ett tandemflyg i födelsedagspresent och därmed är samtalsämnet under bilfärden mot Sala givet.



Chilimannen som först kastade ut mig och sedan plockade upp mig visar sig vara en mycket trevlig norrman. Han skjutsar mig hela vägen tillbaka till fältet.



Då ser jag en äldre kvinna ute på sin terrass och lite oväntat bjuder hon in mig att sitta i hennes hammock undan regnet. Hon ser trött ut, med stora mörka ringar runt ögonen och har en extremt smal och knotig kropp. Lite tveksamt frågar hon om jag vill ha en kopp kaffe eller något i väntan på att hennes man ska komma tillbaka. Hon tror att han nog kan ge mig skjuts – åtminstone en bit. Det skulle bara dröja några minuter. Så jag tackar ja till lite vatten efter en lång och kvalmig dag.

Snart kommer mannen hem och jag hör plötsligt en upprörd ordväxling genom den öppna balkongdörren. Efter en kort stund tystnar samtalet och ut genom balkongdörren kliver en man med snabba steg. Han är klädd i undertröja och jeans och på högerarmen har han en märklig tatuering. Han pekar på mig och ber mig avlägsna mig snarast. Inte hotfullt men väldigt bestämt. Jag ursäktar mig snabbt med att det var hans fru som bjudit in mig eftersom det börjat regna. Han rycker åt sig glaset med vattnet som står på bordet och rösten är vass:

- Det begriper du väl själv att man inte kan ta in främlingar från vägen in i huset! Jag vill att du går härifrån. Nu!

Utän motstånd reser jag mig upp, slänger upp säcken på ryggen i en enda rörelse, greppar cockpiten och går igenom den lilla trädgården full av chiliplanter ut till grinden och stänger den bakom mig.

Regnet fortsätter att strila och ingen bil vill stanna utan de flesta gasar på när de ser mig. Då ger jag upp och tar på mig säcken igen och börjar gå. Min resa vidare till sommarstället och familjen skulle nog bli avsevärt försenad...

Jag hinner inte mer än någon kilometer innan en blå Volvo bromsar in. Det är gubben med tatueringen igen och nu är han extremt ödmjuk och ber tusen gånger om ursäkt för sitt bryska och otrevliga bemötande.

- Du vet, det har varit så många inbrott härute och en massa polacker och ryssar som tar allt som är löst. Å ingen tar upp liftare här ute ändå. Bara så du vet. Vart vill du åka?

Gubben visar sig snabbt vara mycket trevlig och berättar sitt livs historia om hans chiliodlingar som han delvis livnär sig på, hur han brukar hjälpa sin bror som är begravningsentreprenör i Heby och om hans dotter som är fallskärmshopparinstruktör i Australien. Det är när hans fru berättar att jag är en nylandad skärmflygare som han gör en fetpudel. Nu vill han vet allt om hur man flyger skärm och hur man vinschar. Framförallt vill han visa sin dotter hur skärmflygning går till.

Han skjutsar mig hela vägen tillbaka till Saladamm. Där upptäcker jag till min stora glädje att grannen till fältet, som brukar kolla på när jag flyger, har täckt över grejerna med plast som skydd för regnet. Vanligtvis brukar jag ha batteri och elektronik inne i bilen men det gick inte den här gången med all semesterpackning.

Det är tydligen många i krokarna som tycker det är lite kul när jag kommer och vinschar i en annars ganska händelsefattig landsbygd med många pensionärer.

Här står nu tre före detta främlingar och pratar och skrattar och från att ha varit en ovanligt knölig flygdag blir det en dag jag sent kommer att glömma.

Nu är jag och chilimannen vänner på Facebook och han har lovat att skicka några medelstarka chilis för provsmakning.

Att få lift bygger en hel del på tur och lite psykologi. Först gäller att landa i bebodda trakter. Sedan gäller det att få ögonkontakt med bilisterna och placera sig så att de har tid att överväga tanken på om det är värt besväret att plocka upp dig. När någon väl har stannat handlar det mer om smidighet och social kompetens för att komma tillbaka så nära till starten som möjligt. Här är några tips:

- 👍 **Landa nära större vägar där du ser att det finns hus, bilar och människor.**
- 👍 **Tjoa i luften när du är på väg att bomba för att få folk att se dig.**
- 👍 **Vinka och visa att du har landat OK.**
- 👍 **Ta av solglasögonen och initiera ett samtal "Är det OK att jag packar skärmen på din gräsmatta?"**
- 👍 **Tala om att du behöver transport "Går det några bussar här ute?"**
- 👍 **Förklara att du vill till centralorten istället för exakt dit du ska. "Vet du nån som ska åt det hållet?" Ibland får man åtminstone lift halvvägs.**
- 👍 **Om du inte ser några människor så är det bara ut med tummen. Stå på en plats där du syns på långt håll och där det finns möjlighet att bromsa in.**
- 👍 **Försök få ögonkontakt med bilisterna. Dra på ett stort leende men med behövande uppsyn.**
- 👍 **En klassiker är att landa vid en bensinstation och börja prata med nån som tankar eller att stå vid en vägkorsning där bilister måste stanna.**
- 👍 **Väl inne i bilen gäller det att få igång ett intressant samtal och bjuda på sig själv. Upplägget är att du ska göra deras tråkiga vardag intressantare så att de vill köra dig dit du vill. I de flesta fall går det bättre än bra! Många tycker det är så kul och oväntad upplevelse att plocka upp en skärmflygare att de gladeligen kör omvägar bara för att kunna hjälpa till. Ingen har någonsin bett om ersättning.**

B**Posttidning**

Returadress
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowsvägen 38
127 32 Skärholmen



Vi FORTSÄTTER att FIRA 30 ÅR !

Nyheter från Gin

Calypso Lightweigt EN B
Bonanza 2 Pure XC EN C
Leopard High performance EN D
Genie Lite 3 Light XC harness
Gingo Airlite 4. Intermedia light airbag harness
Verso 3 Light reversibel harness
Yeti UL Planar rescue

Nyheter från Nova

Nova Mentor 6, Light EN B
Doubleskin EN-A
Ventus Uncomplicated all-round harness

Nyheter från Supair

Leaf 2 EN B
Skypper 2 Comfort precision harness
Altirando Lite Lightness comfort harness
Delight 3 Light optimized harness

Nyheter från Flow

Fusion, EN C
Spectra CCC

Nyheter från PHI

Viola EN A/D
Tenor Light EN B
Maestro Xalps EN B

Nyheter Woody Valley
GTO Light Comfort lightness harness

www.skyadventures.se

Besök Sveriges skärmflygbutik i Kåseberga och känn och kläm på prylar, ta en kaffe och snacka skärmflyg 200 meter från starten. Öppet vardagar 9-14. Vi säljer Gin-Nova-Phi-Supair-Flow-Gradient-Neo-Levelwings-WoodyValley-Airconception-Skybean-Flymaster-Charly-Beamer-Åmykkemer

adventures