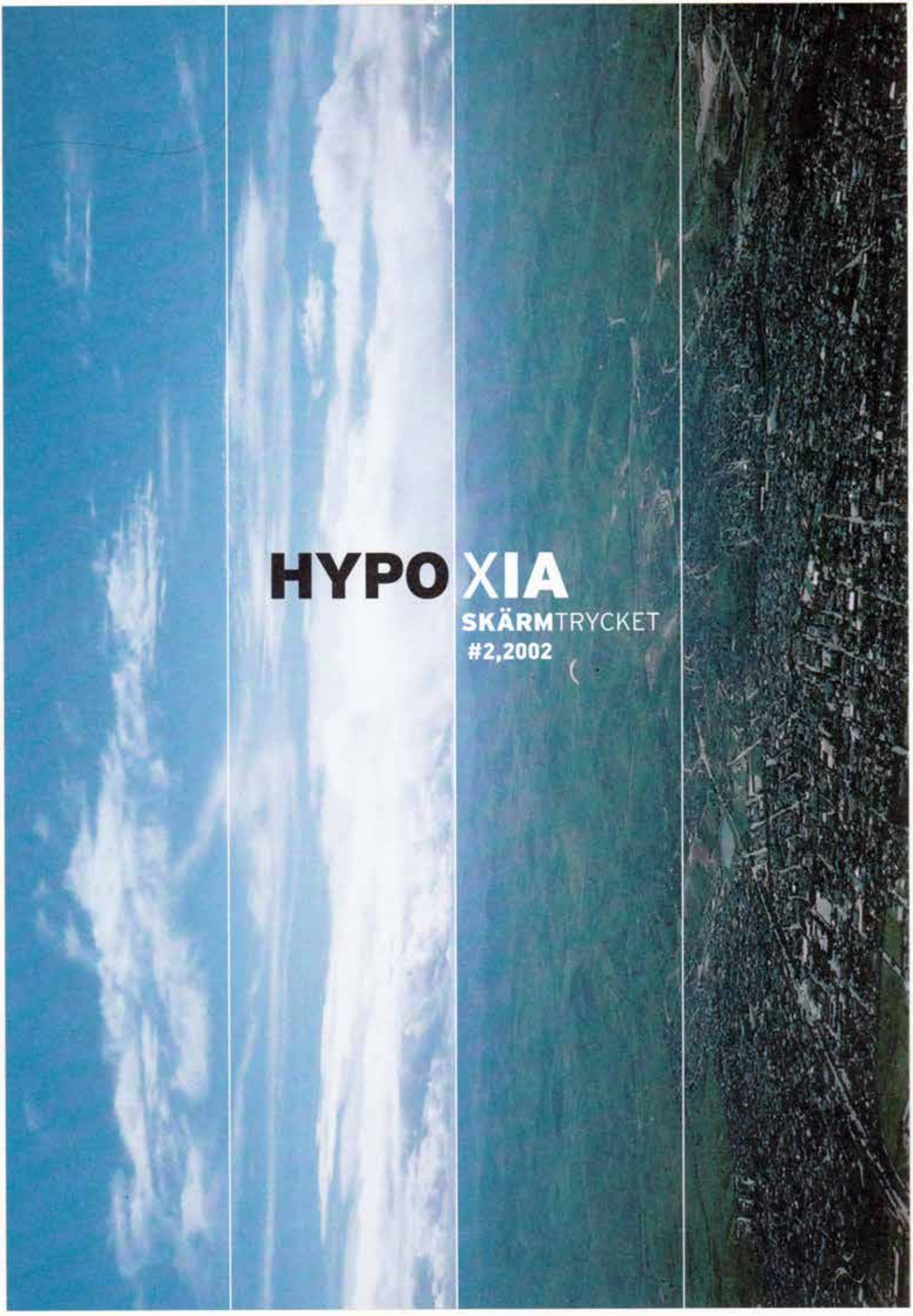

HYPOXIA
SKÄRMTRYCKET
#2,2002

Yippy!



St André 21-28 september: **Franska Alpernas pärla St André är mycket populärt och världsberömt för fin termik och helt suverän XC flygning. Svensk instruktör finns på plats. Lämpligt för Elev -pilot 3. Totalt 15 platser/vecka.**

St André 28 sep - 5 aug: **För dig som vill resa två veckor eller inte kan vara med första veckan.**

Hög tid att boka!

NYHET: **Titan från Pro Design, årets stora skärmnyhet för den mer erfarne piloten. En vass säker skärm med täckta celler klassad i DHV som 1-2.**

Provflyg på Grillbyfältet!

NYHET: **Gradients hela skärmsortiment finns nu att köpa hos oss. Hög kvalitet till ett mycket attraktivt pris.**

Kom och prova!

För mer info och länkar finner du på vår webbsida: www.skarmflygskolan.se

Alltid: Elev till pilot 3 kurser. Vidarutbildning i hang och termik. Resor till Spanien, Frankrike, Brasilien & Danmark. Vinschning varje helg 6,8 mil från Sthlm. Stort urval av nya och beg. utrustningar. Testflyg gärna någon av våra demoskärmar. Butiken håller öppet torsdagar 18:30 - 20:00, Råggatan 11 vid Skanstull.

SKÄRMFLYGSKOLAN

E-post: skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com
www.fly.to/flygskolan
08-744 49 77 eller mbl. **0708-44 49 77**

Skribenter i detta nummer
Anki Sundin, Björn Hårdstedt, Carl Bejvel, Hans Thornander, Hans Åkermark, Kattis Åkerman, Lars Maclennan, Lars Redhammar, Linda & Angelica, Peter Brinkeby, Peter Loeskow, Roland Hugosson, Tove Andersson

Redaktion:
Joakim Lax
Johan Bergström
Helena Tängdén
Pernilla Hammar

Grafisk Form:
Andreas Karperyd

Ansvarig utgivare:
Pernilla Hammar

Redaktionellt material:

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till Joakim Lax på bqh312f@tninet.se.

Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till: pernilla.hammar@swipnet.se eller per snigelpost: Pernilla Hammar, c/o R.Karlsson Torsvägen 16, 181 32 Lidingö

Prenumeration för icke medlemmar:
120:-/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4
Skriv namn, adress på blanketten

Annonser
Annonsmaterial skickas till:
Skärmtrycket
SSFF
Box 750
521 22 FALKÖPNG
Instruktioner om formatet ges på www.paragliding.se under skärmtrycket.

Inledning

Nu är den här. Inte ens den hårdast drabbade av melankoli kan förneka att den svenska flygsäsongen är över oss med besked. Många av oss har redan kommit igång under tidig vår med begynnande frostskador i ansikte och fingrar som resultat, men vad gör det, man fick ju faktiskt flyga. Om några veckor så går man omkring i grönträset på fältet och bara njuter av tanken på att få finnas till och ha ännu ett flyg precis inom räckhåll. Det slår aldrig fel, och det kommer aldrig att kännas fel, att vara på väg till fältet eller berget en perfekt sommardag med tanken att snart skall jag få komma upp igen och när jag är uppe i luften, ja då vet jag att mig fattas inget på denna jord. Jag skall väl ej vara dömande mot andra människor, men jag är övertygad om att om fler skulle ta att uppleva den känslan vi kan ha inom oss då skulle många hobbys såsom golf, basket, promenader och många andra suspekta idéer människor har om vad dom skall göra på sin fritid, snabbt dö ut. Nio tiondelar av Sveriges befolkning skulle i en enkät ärligt kunna svara JA på frågan om dom är nöjda med sitt liv. Så gör dig och dina medmänniskor en tjänst.
Värva folk till häng- & skärmflygning.

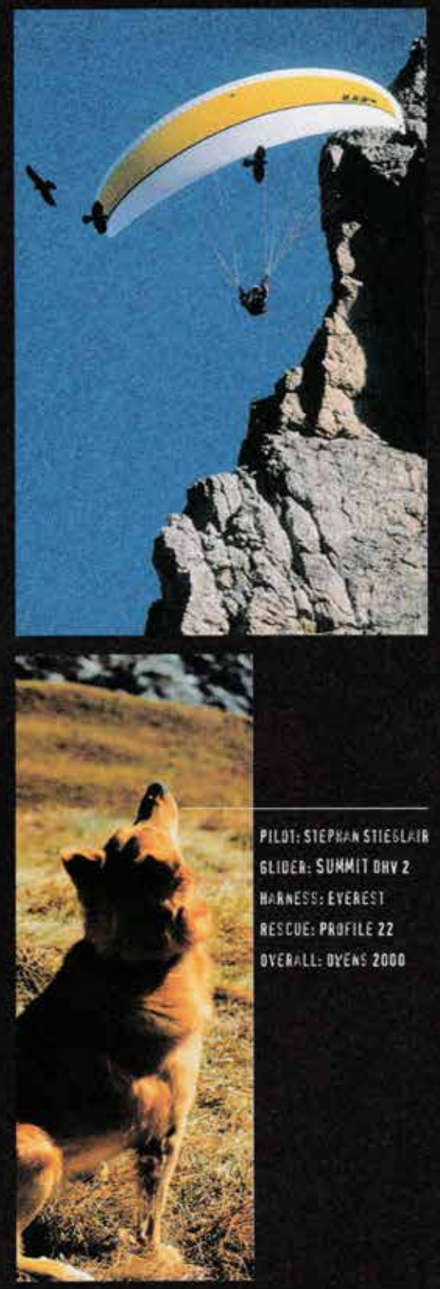
Joakim Lax



Frågor
Om du har frågor av administrativ karaktär, tex att du inte får din tidning, så ska du INTE ställa dem till redaktionen. Kontakta istället Skärmflygförbundets kansli via epost, telefon eller fax.

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Svenska Hängflygförbundet, SHF
Box 750
521 22 Falköping
Internet:
http://www.paragliding.se/
http://www.hangflyg.org/
Telefon:
0515-37155
Alla vardagar 12.00 - 15.00
Fax:
0515-37274
Postgiro:
414 08 58-4
Flygsportförbundet:
0515-37155
Skärmtrycket:
ISSN 1104-5590

ULTRALITE PRODUCTS
LOOK UP!



PILOT: STEPHAN STIESLAIR
GLIDER: SUMMIT DHV 2
HARNESS: EVEREST
RESCUE: PROFILE 22
OVERALL: OVENS 2000

UP

UP EUROPE · ALTJOCH 19 A · D-82431 KOCHEL/GERMANY
PHONE ++49(0)88 51/92 92 0 · FAX ++49(0)88 51/92 92 60
E-MAIL: INFO@UP-EUROPE.COM · WWW.UP-EUROPE.COM

FRONTBUREN RESERV KAN ORSAKA STABIL SPIRAL

Flera fall av stabil stall efter alltför tight åtstramade reservremmar har rapporterats in till DHV. Därför uppmanar nu den tyska testorganisationen piloter som flyger med reserven "på magen" att kontrollera att avståndet mellan karbinerna håller sig över rekommenderat minimiavstånd (ska finnas specificerat av tillverkaren). Om ni känner er osäkra över hur reserven ska monteras, så kontakta din återförsäljare/instruktör.

STILPOÄNG

I förra numret av Hypoxia/Skärmtrycket önskade Peter Brinkeby "Fler stilpoäng till sporten" och skrev bland annat; Jag tycker att man skulle få stilpoäng för att leda ett heat.
Faktum är att den som leder måste leta efter termiken, medan de som kommer efter har möjlighet att flyga raka vägen till termiken med hjälp av markörerna i form av tidigare piloter. GAP-poängsättningssystem ger ingen större anledning att lämna en klunga och leda.
Faktum är dock också att tillräckligt många har insett detta för att försök till "stilpoäng" redan skall vara introducerade eller modifieringar vara på gång.
GAP-poängsystemet har modifierats för att ge extra poäng dels åt dem som inte dröjer in i det längsta med att starta (snabba piloter kan invänta en sen starttid, för att sedan kunna "rulla upp fältet bakifrån"), dels åt dem som leder under ett heats gång.
Det finns en australisk variant av GAP som kallas för OzGAP och som har tillämpats i hg-tävlingar i år. Dessutom så har Angelo C (som A:et i GAP står för) tagit fram en variant som kallas GAP 2002. GAP 2002 har använts för poängsättningen vid hg-tävlingen Wallaby Open i Florida i april. Om, hur och när några dylika GAP-varianter tillämpas i skärmflygtävlingar återstår att se...
För mer info om GAP 2002, gå in på:
http://www.metamorfosi.com/GAP2002_en.htm
/ Peter Loeskow

USK BESÖKER: SOLSKÄRMARNA

Vi besökte Karlstadsklubben Solskärmarna en solig helg i april och deltog i invigningen av deras nya startramp. Startrampen är byggd på deras flygställe Tosseberg strax söder om Sunne. En mycket vacker plats, värd att besöka för er som inte varit där. Berget sticker upp hela 220 fallhöjdsmeter över de Värmländska skogarna. Klubbens ordförande Bengt och vice ordförande Lars hade lockat dit nästan hela klubben, även de som inte skulle flyga, till vår presentation av styrelsen och USKs arbete. Vi fick sen erfara att solen alltid skiner i Karlstad, för eftermiddagen bjöd på termik som förde vissa av oss till andra sidan sjön Fryken och en bit till.
Detta flygställe har verkligen potential med alla kalhyggen runt omkring! En stor konkurrent till Gesundaberget för oss som bor på dessa breddgrader.
Tack alla ni Solskärmar för att vi fick tillfälle att se hur ni arbetar i klubben, för diskussionerna och för att ni kontaktade vädergudarna så att vi fick flyga från er kombinerade startramp/vindskydd/framtida dansbana!
/ Tove och Kattis

INBJUDAN TILL SVERIGE CUP BRANÄS/SYSSLEBÄCK 2-4 AUGUSTI

VSK hälsar alla välkomna till SC i Branäs/Sysslebäck 2-4 augusti
Anmälan görs på webben www.vsk.info eller via e-post
peter.olsson@sqlsystems.se
Pris: 350kr betalas till pg nr: 78 79 74 – 5
Märk inbetalningen: SC02, Namn och telefonnummer.
Svenska Skärmflygförbundets regler för SM/SC gäller
OBS endast GPS verifiering
Mer info finns på www.vsk.info

FORMANDE PLASTPINNAR

"Plast"-pinnar har sedan länge används till att ge form åt kupol- och tunneltält. Efter WTC-attacken i fjol så har Triumph bytt ut metallbyglarna i sina behåår mot sådana av plast. Gin använder sedan ifjol också plastpinnar för att ge form åt profilnäsan på sina serieskärmar.
Plastpinnar finns sedan i fjol dessutom för att för-forma Cygnus air bags. Det har ju varit en anmärkning sedan de introducerades, att det tar en stund innan air bagen är välfylld av fartvinden, och därmed skyddar dåligt i startfasen. För att råda bot på detta infördes senare en version med flera "ventiler". Nu finns det plastpinnar till airbagselar från High Adventure i Schweiz och Supair i Frankrike. Vill man ha ökad säkerhet i samband med start i svag vind eller svår terräng, så kan man alltså lätt skjuta in dessa pinnar i sina "spår" i airbagen. Det går också att medföra dem som en platt rulle i selen om man så vill.
/ Peter Loeskow

NY VERSION AV FÖRESKRIFTER & DEFINITIONER

Från och med första juli träder en ny version 5.2 av F&D i kraft.
De stora förändringarna som du skall känna till gäller bla.
- Elevkorten till samtliga licensnivåer
- Hjälpinstruktörens befogenheter och begränsningar
Vi har även gjort en hel del små förändringar men dessa är mer av grammatisk karaktär.
Du laddar ner F&D från www.paragliding.se eller beställer den ifrån kansliet.

NORSK EXTREMSPORTVECKA

För femte året i rad arrangeras Extremsportveckan i Voss, Norge. På plats finns bland annat skärmflygning, fallskärmshoppning, kajak och klättring. För skärmflygare blir det akro- och distansflygtävling. Namn som Robbie Whittall och Raul Rodrigez kommer att dyka upp under veckan. Arrangörerna räknar i år med minst 600 deltagare och därmed hoppas de på att veckan blir den största extremsporthändelsen i världen.
Mer info finns på www.ekstremsportveko.com,
www.paragliding-voss.com eller www.vertigo-voss.com.

KANSLIET HAR SEMESTERSTÄNGT 1-19 JULI (V.27-V.29).

DON EFTER PERSON

Patrick Bérod (liten presentation i artikeln om integralsele) hävdade redan för ett par år sedan att en pilot som inte flyger mer än 50 timmar per år, skall göra detta med en standardklassad skärm. Han utvecklade detta senare på ett mera detaljerat sätt.
I Parapente Mag no 80 fanns det en intervju med Sandie Cochepain, som blev världsmästarinna 1997 och som fortfarande har flygning som levebröd. På en fråga om hon skall byta skärm så svarade hon:
Jag säljer min Boom(erang) som är en utomordentlig skärm, just därför att jag inte längre kommer att flyga så mycket. Under denna typ av skärm, man kan aldrig upprepa det nog, så erfordras det att man flyger minst 200 timmar per år för att vara i säkerhet. Att fortsätta med en maskin av denna styrka skulle inte vara förståndigt.
/ Peter Loeskow

INTEGRALSELE – BORTKASTADE PENGAR

Peter Loeskow sammanfattar fransmannen Patrick Bérods funderingar kring luftmotståndsminimering.
Originalartikeln finns i Parapente Mag no 81.
Som bekant bland skärmflygare (och dessa rader riktar sig endast till dem), så var det Peter Brinkeby som ledde världscupen i fjol inför sista omgången i Slovenien, men där flög Patrick Bérod på ett sådant sätt, att det var han som blev totalsegrare 2001.
På sista heatet gällde det att korsa en dal till en vändpunkt och flyga tillbaka med bästa glidet – 12 km totalt. Vid vändpunkten var Patrick Bérod 30 meter högre än andra som nådde den, och väl åter på andra sidan dalen var han 60 meter högre än de andra. Detta hjälpte honom att invänta en bra blåsa och fortsätta framgångsrikt. Endast 14 piloter av 125 nådde målet den dagen. >>

KORT

Så funkar det

Hur fungerar då Bérod-metoden vid "transitions" – d.v.s. förflyttning från en bergstopp eller bergskedja (eller moln, om det gäller plattlandsflygning) till en annan?
Han sträcker inte ut sig i selen, utan han drar upp knäna genom att låta fötterna vila på det övre speed-steget, närmast sittbrädan. Detta är egentligen inte så sensationellt. För åtskilliga år sedan publicerade tyska Drachenflieger ett test där man kom fram till att det avgörande för luftmotståndet var hur man själv valde att sitta, inte vilken typ av sele man använde.
Patrick Bérod kurar dock inte bara ihop sig med underkroppen så att säga, utan han tillämpar också en originell metod för överkroppen. Det har sedan länge sålts trånga "speed arms" av stretchmaterial som dras över fladdriga ärmar för att minska luftmotståndet. Patrick Bérod däremot släpper bromsarna helt, lägger handflatorna mot lårens utsida och trycker armbågarna mot kroppen för att minimera luftmotståndet. Detta gör han givetvis först på betryggande avstånd från terrängen med tillhörande turbulens. (Drakflygare kan för resten göra något motsvarande med sin ena arm vid höghastighetsflygning)
På det här sättet tillåts skärmen "flyta" – söka sin egen idealväg ibland luftmassorna. Bérod håller bara kursen genom lätta viktskiftningar.
Trimmet minskar han 1-1,5 cm. Det är bättre att släppa upp bakkanten lite på detta sätt, än att dra ner framkanten med speedsystemet, menar han. Har man inte trimmers, så duger det även att bara ha benens vikt på övre speedsteget och "spänna" a-linorna utan att speeda.
Bérod betonar att det bara är meningsfullt att tillämpa metoden vid en längre "transition" (>7km). Det är först då det blir någon större skillnad tack vare det enligt Bérod-metoden halverade luftmotståndet, jämfört med liggande eller sittande position i selen.

Under andra förutsättningar

Nu undrar kanske en och annan hur ovanstående tillämpas ihop med speed-to-fly i sjunk och motvind. Detta blev inte särskilt omnämnt av Bérod i Parapente Mag, så jag går inte heller in på det i mitt referat. Jag tillägger bara som avslutning, att Patrick Bérod inte endast har vunnit World Cup-tävlingar (i PWC har snabb flygning alltid varit viktig, till viss skillnad mot VM), utan att han under sina över 4 500 timmar i luften har provat alla upptänkliga varianter och kommit fram till att den ovan beskrivna är optimal.

Allt på samma ställe

När det gäller integralselar anser Bérod att de är en modefluga och att de inte ger någon glidtalsförbättring. Det är närmast skrock att tro på dem. Nu skulle kanske någon invända att det i alla fall är väldigt komfortabelt att ha en integralsele, att man tack vare den kan vara lättklädd. Detta bemöter Bérod med en anekdot om Toni Bender, som under VM -93 i Verbier landade välbehållen på en glaciär på 3500m. Enda problemet var att han hade flugit i sin "kokong" klädd i enbart tröja och shorts. Det fick bli en dyr helikopterhämtning...
/ Peter Loeskow

ATT DRUNKNA ELLER ATT ICKE DRUNKNA

Alla kan göra misstag, men om en pilot gör det nära vatten, så innebär det förstås en risk utöver dem som gäller vid flygning över land. Några går ner i vatten och blir bara blöta, andra hamnar i svårigheter men räddas av andra, men ett icke försumbart antal drunknar tyvärr.

Ibland hamnar piloten och vingen i vatten. Det är – med viss reservation för säkerhetsträning – alltid slutresultatet av dålig planering. Vid tiden för en Hängflyg-EM i Vågå drunknade en friflygare i älven vid landningsplatsen. En skärmflygare landade 1995 i knädjupt vatten vid Kaliforniens kust, drog upp sin Super Space en bit mot stranden och satte sig så i selen i sanden. Men skärmen drogs ut av vågorna och piloten med den. Hjälpsamma vittnen lyckades få upp piloten igen och började skära loss honom, men strandbränningarna drog än en gång ut skärmen och piloten (med en lina runt en fot) som drunknade. Trots desperata hjälpinsatser. 18 månader senare landade en sydafrikansk pilot vid högvatten på en smal sandremsa, med skärmen i decimeterdjupt vatten. Skärmen drogs även i detta fall utåt av bränningarna och piloten med den. Bränningen gick högt, och försök att undsätta honom misslyckades. I februari i år drunknade en pilot vid Carpe, nära Alicante, endast fem meter från land. I Vågåfallet var det mycket rinnande vatten som var dödligt för drakflygaren, i stillastående vatten hade han kanske kunnat kroka loss sig och överleva. För en skärmflygare utgör däremot seglet och linorna alltid en dödlig fara när man hamnar i vatten. Det gäller därför alltid att absolut undvika att bli ohjälpligt insnärjd i seglet och linorna i vattnet – att lösgöra sig från selen. En delvis vattenfylld skärm är ytterst svårflyttad.

Pilotinsatsen

Om man flyger någonstans i närhet av vatten, så skall man göra sig själv medveten om denna ytterligare risk. Om man gör en eller flera felbedömningar, så skall man åtminstone inte därutöver behöva fundera länge när en vattenlandning är överhängande. I princip bör man ha räddningsväst vid all flygning över vatten, men det är inte helt enkelt (se "utrustningen" nedan).
Det brukade finnas en regel som gick ut på att man i stillastående vatten skall landa med vinden, medan landning i rinnande vatten skall ske mot strömmen.
Syftet med bådadera är att inte bli insnärjd. Väldigt "planenliga" vattenlandningar skall man nog inte räkna med att kunna genomföra...
Då är det bättre att vara 100% inställd på att frigöra sig från utrustningen innan man är helt i vattnet. Framför allt öppna båda benremmarna. Det kan ske ganska högt upp så länge man sitter någorlunda bakåtlutad i selen. Precis som man kan (eller kunde, innan den obligatoriska "idiotsäkra spärren" infördes) falla ur selen efter start med glömda benspännen, så kan man luta sig framåt och glida ut ur selen och ner i vattnet från mycket låg höjd; kanske med fötterna redan i vattnet. Bromsa inte vingen reflexmässigt som avslutning! Man kan kanske hålla ihop axelremmarna med en hand så länge, medan ben- och bröstremmarna är lösa, eller medan man öppnar bröstremsspännet. Lyft upp händerna för att kunna glida ut ur selen. Simma ifrån utrusningen – det blir inte särskilt lätt med hjälm, overall och pjäxor!

Hjälp till

Det har visat sig vid några vattenlandningar i rätt grunt vatten, att folk i närheten ofta inte förstår det livshotande i situationen. En skärm som finns kvar i luften kan teoretiskt användas för att dra piloten mot land, men den är nog mest användbart i stuntsammanhang. Är det stark vind mot land, så bär nog också kusthanget fortfarande... Det gäller alltså att genast springa till piloten i vattnet för att hjälpa honom. Första prioritet är förstås att hålla pilotens huvud ovanför vattenytan. Samtidigt gäller det även för hjälparen eller hjälparna, att absolut undvika att trassla in sig. När 30 kvadratmeter segel har hamnat i vattnet, så blir det minst sagt ohanterligt. Ett bra förslag är att försöka ta båda bromshandtagen och med dessa dra seglet mot land, där så är möjligt. Man drar ju då i bakkanten på seglet och undviker på detta sätt att skopa hundratals kilo vatten.

Utrustning

Flytväst vid flygning över vatten rekommenderas, men jag anser att en allmän rekommendation är otillräcklig. Det finns många olika typer av flytvästar, med olika flytkraft placerad på olika ställen. En uppblåsbar flytväst med mycket flytkraft i "kragen" är förmodligen bäst, medan en så kallad seglarväst är sämst och mest ägnad att ge piloten en falsk säkerhetskänsla. Det är nämligen så, att en annars utmärkt ryggprotektor blir ett dödligt hot när man hamnar i vatten. Det ligger i placeringens natur att den ger en flytkraft som försöker vända piloten uppochner, det vill säga med huvudet under vattenytan.
Se där ytterligare en anledning att skiljas från utrustningen innan man har nått vattnet, utöver insnärjningsrisken!
Det finns för övrigt sedan 1999 en typ av Keller Cygnus air bag, där man kan släppa ut luften genom att dra i ett handtag vid vattenlandning.
För piloten och eventuella hjälpare har det länge rekommenderats, att en specialkniv skall medföras. Den typen kallas "hook knife" på engelska, eftersom den påminner om en krok med ett blad längst in i "kroken". Sådana säljs till exempel för att skära sönder bilbälten, och fördelen med dem är att bladet är placerat så att personskador omöjliggörs. Jag har dock börjat luta åt att en rejäl kniv av plast med skjutbart brytblad i skulle vara i stort sett lika lätt att ha med i selen, men samtidigt mycket effektivare att använda i en nödsituation. Kevlar är svårskuren...
/ Peter Loeskow

SÄLJES !

Climax 14, new, unused, aerospeedbar. 49000 kronor. Owner emigrating.
Tel. Hugh 08-553 80775 day, 070-228 2479 mobile or E-mail
hugh.cartmill@scania.com or hugh_cartmill@hotmail.com

HängFlygFörbundet

Några rader från ordföranden för hängflyg

Lars Redhammar, Ordf. SHF

Detta är nu det fjärde numret som skärm och häng producerar tillsammans. Avtalet för 2002 mellan förbunden när det gäller tidningen är nu påskrivet och klart, så samarbetet med tidningen kommer att fortsätta även detta året. Detta är jag väldigt glad över och jag tror och hoppas att även ni är det.

Denna gång tänkte jag enbart komma med en del påminnelser och upplysningar om diverse olika saker som rör våran sport. Denna gång främst vår hemsida på nätet. Som många av er vet så har förbundet en hemsida som har adressen www.hangflyg.org. Jag vill ta tillfället i akt att påminna att där finns mycket information att hämta. Det är kanske många av er som vet om allt jag kommer att nämna här men jag tror nog att det finns många som inte vet om sidan och framförallt inte har gett sig tid att se allt som finns där. Det är lätt hänt att man undrar över hur man får reda på viss typ av info och sedan kommer på "...ja men den finns ju på hemsidan ju".
Tävlingar finns först utlysta, och efteråt även dess resultat. Där finns nu även sedan en tid tillbaka hängflygets samlade föreskrifter och regler. Där finns rankinglistan och distansligan.
Jag vill särskilt påminna instruktörer om att där finns elevpoolen där ni lätt kan knyta upp nya elever till era kurser. Ni kan även själva lägga in uppgifter under instruktörspoolen där elever kan få tag i er.
En viktig händelse nu under sommaren är hängflygcenter där alla kan bygga på med nya behörigheter på ett enkelt sätt, och detta finns info om på hemsidan.
Mailadress för att på ett lätt sätt rapportera incidenter, som jag hoppas alla gör när det händer något tillbud. Tyvärr tror vi att mörkertalet är ganska stort så vi uppmanar alla att rapportera in allt som händer för att det kan hjälpa till att förhindra att det händer igen o.s.v. Detta fanns ju även en del skrivet om i förra tidningen som jag hoppas ni alla har läst.
Hemsidan beskriver även hur man går tillväga för att förnya licensen och där kommer även att finnas, om det inte redan är inlagt när ni får detta nummer, en liten kort version om vad hängflygförsäkringen täcker.
Naturligtvis finns där en sida med köp o sälj för alla som vill köpa eller sälja utrustning. Där finns adresser till alla våra klubbar och instruktörer. Jag tror dock att det finns en del adresser och namn som inte stämmer så därför vill jag uppmana alla som finns upplagda där att meddela alla typer av ändringar så att sidan hålls uppdaterad.
Ja det finns mycket mer att läsa där, och den fylls på med ny info hela tiden.
Jag vill därför hänvisa er att kolla där med jämna mellanrum. Dock kan ni alla hjälpa till att hålla sidan levande, så skicka gärna in olika typer av bidrag till vår webansvarige Anders på adressen: webmaster@hangflyg.org

SkärmFlygFörbundet

Carl Bejvel, Ordförande i SSFF

I skrivande stund är det början på maj, och en bra bit på säsongen har redan avverkats. Det är underligt, men hur mycket man än förbereder sig för en ny flygsäsong så blir man ändå alltid överraskad. Det hinner nästan alltid gå ett par månader av fantastisk flygning och flygväder innan man kommer igång på riktigt. Ett gott tecken på detta är vår trogna distansliga som redan i år har många fina distanser. Dessutom håller det på att utvecklas till en riktig toppstrid inom nämnda lista. Jag följer den med spänning och ser fram emot avslutningen framme i höst någång.
Arbetet inom förbundet går framåt, våra nya medarbetare i styrelsen har hittat sina funktioner och gör ett jättefint jobb. I år har vi lagt upp en annorlunda strategi med färre "stora" möten och försöker istället jobba med mindre möten inom respektive kommitté och hittills verkar det vara positivt. Det har dessutom hunnits med några klubbesök av våra styrelsemedlemmar med mycket positivt resultat, vi väntar med spänning på fler inbjudningar från våra klubbar. Ni kommer med stor sannolikhet att hitta diverse rapporter från varje kommitté längre fram i detta nummer.
Tävlingsverksamheten verkar ha tagit nytt skutt framåt i vårt land, i år var det vid skrivandets tillfälle fem SC-tävlingar anmälda utöver SM och andra internationella tävlingar. Jag tycker detta är jätteroligt att tävlingsverksamheten har hittat ny växel och hoppas på att få se många nya ansikten på vår tävlingsarena i år och även framöver.
Detta nummer kommer delvis att ägnas åt diverse resereportage och givetvis mycket annat också. Jag önskar därför er alla att, precis som jag, ta dig en lugn stund och sjunk ner i en bekväm fåtölj, läs tidningen och dröm bort dig till molnbas för ett ögonblick.

Med detta önskar jag er alla en riktigt god fortsättning på sommaren.
Flyg säkert och tänk efter.....FORE

Moln

är underbara, men vissa bör man undvika



Sid: 7 Hans Tornander

Här följer en berättelse, skriven av en duktig skånsk pilot, Hans Thornander, om en händelse som han själv råkade ut för, för ungefär fem år sedan.
Det var en lördag och jag och pappa var ute på fältet för att försöka flyga sträcka. Vädret såg bra ut under förmiddagen men med en tendens till Congestus som flackade ut och dog på Alto Cumulus nivå. Vinden var nordvästlig så jag tänkte flyga ner i riktning mot Simrishamn eller Hammar.

Vid start var vädersystemet dominerat av de stora utflackade "Congestusen" (åt Altostratus hållet nu) med halv-friska Cumelutter i huvudsak på vindsidan och solsidan, det vill säga ganska skiktade moln. Jag har flugit i liknande förhållanden tidigare. Det är hyfsat lätt att ta sig fram då man kan vara rätt säker på att det lyfter där de "utsläckta" områdena under de stora moln flaken möter solbelyst mark på vindsidan.

Nåväl, jag kom alltså iväg i en svag blåsa och hittade snart lyft som jag beskrev ovan. Jag gick under det första stora molnet och höll nollan under glidet på c:a 1000 meter med 500 meter kvar till tak. Nästa blåsa var svag men jag var inte under någon tidspress så jag följde med upp till 1200 meter ungefär innan det var dags att dra VB'n och glida vidare. Mellan Hörby och Sjöbo var jag nere runt 300 meter på glid mot en fin skogskant där skuggan av ett nytt utflakat "Congestus" mötte solen. Där var blåsan, jag snittade runt 3m/s. På 1000 meter steg det lite bättre, men jag hade redan resten av färdvägen klar för mig då det var ett snyggt band av friska Cummelutter nästan i färdvägen. Jag bestämde mig (hade redan bestämt mig) för att lämna blåsan tidigt då jag ville hinna till de groende Cumelutterna innan de dog. Molnet jag hade kurvat under såg i början ut som en liten Cummelutt ca 1 kilometer ifrån det stora "Congestus" molnet.

Under tiden jag kurvade såg jag att det växte men jag såg ju bara undersidan. På ungefär 1250 meter med cirka 300 meter kvar till tak slutade jag kurva för att flyga långsamt rakt fram i stiget under molnet mot nästa Cummelut. Så här brukar jag göra, och om man har tur stiger man och kan toucha molnkanten innan man får dra på ut i sjunket.
Nu gick det inte så... Mina 3m/s i medelstig blir ju till 4m/s när jag flyger rakt fram. Det hade nog inte gjort något men stiget blev starkare och varion började visa oroväckande 7m/s. Jag var nu mitt under mitt "fina" lilla moln och fick börja speeda för att hinna ut innan jag gått upp i molnet. Detta hjälpte föga. Det steg ännu bättre, jag steg nu nästan lika fort som jag speedade framåt. Kul...

Jag var nu inne i den kupol som bildas under moln med kraftigt stig och insåg "att det här går åt Helvete med kraft". Man ska aldrig flyga in i moln med hög fart så jag släppte ut bygeln och hoppades... nä, en titt på varion och jag hoppades nog inte på något, jag var nog bara jävligt rädd. Så försvann marken ur sikte. Jag tror att jag lyckades hålla rak kurs i ungefär 30-60 sekunder innan jag började svänga åt något håll. Varion var inte till någon nytta. Den visade bara 10,0m/s i medelstig (max för en Flytec 3030), den rörliga visaren gick inte ner ens för att visa 9,9m/s.
Ja, vad gör man, det var bara att hålla bygeln i läge "normal flygfart" så att de ofrivilliga vingovers man gjorde inte skulle resultera i halvdana loopingar. Jag gick in i molnet på ungefär 1600 meter. På cirka 2500 meter tyckte jag att jag såg en skugga där framme någonstans... Nä, ingen skugga utan is på glasögonen.

Jag funderade på att slänga/släppa glasögonen för att se åt vilket håll de föll men insåg att jag då redan varit tyngdlös ett par gånger. Jag låg antagligen i så brant sväng att jag sideslippade kraftigt, det vill säga att glasögonen skulle flugit "åt fel håll". Det är inte mycket jag kan berätta om själva känslan att vara där jag nu var. Molnet var så tjockt att jag inte såg vingspetsarna. Vid 3500 meter var jag täckt av is. Snöret till VB'n var styvt som en pinne. Varion hade en ishätta och sidovajerna var cirka 15 millimeter tjocka. Jag frös som f-n och bestämde mig för att kasta skärmen när jag kom över 5500 meter. Jag tänkte att även om jag inte är vid medvetande när jag slutligen kommer ut ur molnet kommer jag att kanske kunna att klara landningen levande.
Nu hade jag tur, på strax över 4000 meter blev jag utkastad ur lyftet. En bra stund låg jag och hoppade mellan +5 och -5m/s Trodde då att jag låg i mycket brant vänstersväng då ispinnen, som en gång var VB:s snöre, fortfarande var ledad vid låsningen och verkade vilja peka åt höger samt att jag kände av stor G belastning. Detta passade mig utmärkt för jag ville ju inte irra omkring där inne med risk att komma in i stiget igen.

Efter ett tag började jag sjunka och kom till sist ut ur sidan/ botten på något som liknade ett städ. Det var gott att åter upptäcka världen, våldsamt snurrande vid min vänstra vingspets på 2800m. Det har pratas om att Nordiska CB'n inte är så farliga, jag hoppas att denna historia tar död på den myten.
Jaha, vad kan man lära av detta då...

Jag använde ingen kompass eller GPS vid denna flygningen. Med hjälp av båda hade jag kanske kunnat hålla rak kurs längre men när man stiger fortare än man flyger rakt fram så...
Jag hade min vindtäta fleecejacka på mig trots att det var varmt vid starten (smart drag). Jag var ändå så frusen när jag kom ut ur molnet att det gjorde ont i händerna (tunna handskar) och ansiktet flera dagar efteråt. När jag landat efter cirka ytterligare 30 minuter efter molnfärden var det is i min vattenpack, seglet blött mm.

Det är mycket viktigt att inte speeda in sig i eller inuti ett moln. Stor risk för att hamna i seglet och bryta sönder sig själv och vinge.
Att koppla loss sig från vingen och hoppa med skärmen under armen, som någon fransman lär ha gjort, för att sedan kasta den när man är på lågan tilltalade mig inte men... Det skadar inte att tänka igenom alla möjligheter man har när man sitter hemma i soffan någon gång. 1000 meter till och jag hade blivit bra mycket dummare. Ytterligare 1000 meter och jag kan inte tänka alls. (1000m = 100 sekunder vid stig på 10m/s) Enligt en kompis som är mycket erfaren hoppare ska detta kunna göras trots att våra skärmar inte har någon fördröjning (likadant på hoppares reserver).
Någon tycker nog att jag måste ha tullat på gränserna genom att gå för nära molnet. Kanske, men inte mycket. De som flugit med mig vet att jag alltid haft väldig respekt för stora moln.

Dock ska villigt erkännas att jag flugit på sidan av och över moln, men dock inte i sådana här förhållanden. Som slutkläm kan man säga att denna erfarna pilot som flugit på många ställen i världen blev rätt så paff av att moder natur hade såna här grejer på lager och detta till på köpet hemma i Skåne.

Hur skall vi då göra om vi själva skulle hamna i en liknande situation? Skåneklubbens ordförande Lars Maclennan har skrivit några tankvärda rader som vi bör ta till oss.
Att försöka katalogisera ämnet och ge riktlinjer för hur hängflygare skall bete sig, när risken för

forts. s.8>

Mälarcupen

Sid: 8 Björn Hårdstedt



Mälarcupen bjöd på årets första godkända tävlingsuppgift i Sverige Cup-serien. Det blev äntligen hemmaseger för Cirrus i tävlingen som klubben startade för två år sedan, och som sedan i fjol arrangeras tillsammans med Fenix.
Tävlingen inleddes på torsdagen på Malmbyfältet nära Strängnäs, men termiken ville inte riktigt infinna sig.
Många försök gjordes att komma iväg, och upphämtningsbilar körde runt och plockade upp landande piloter för nya startförsök.
På fredagen skulle vinden vrida på syd, och tävlingen flyttade till Tärnafältet söder om Sala. Vädret blev perfekt för en uppgift med färd norrut. Magnus Österberg flög 59,9 km till Hedemora vilket räckte till seger. Eftersom Mälarcupen även utgör distriktsmästerskap så kan Magnus nu också titulera sig distriktsmästare.
På andraplatsen trängde sig ett tandemekipage in, med förbundsordförande Carl Bejvel som befälhavare.
Med 41,3 km kunde Calle notera svenskt rekord i tandem.
Dagens mest snopne blev Johan Appelqvist från CPS, som flög längre än segraren, men till sin fasa upptäckte att han glömt starta gps:ens track-logg.
Peter Sjöstedt från Fenix flög också långt, men utom tävlan. Peter kom tillbaka till starten när tävlingen fortfarande pågick, med ett resultat som han inte vågade äventyra. Han startade därför om utom tävlan och flög mer än dubbelt så långt – 56,9 km vilket hade räckt för en pallplats.
På lördagen och söndagen blåste det så mycket att inga tävlingsuppgifter kunde fullföljas. Många friflög dock, och en del tog sig långt.
Peter Pettersson flög till exempel sju mil till Torsåker. Men utelandningarna skedde med stadiga grepp om C-paketen, och åtminstone två djärva piloter draggade ned i diken.
Ett särskilt stort tack till alla funktionärer som ställde upp och gjorde Mälarcupen så lyckad. Alla åkte hem med leenden på läpparna.

Plats	Namn	Skärm	Poäng
1	Magnus Österberg	Advance Sigma 4	1000
2	Carl Bejvel	Mac Pascha	689
3	Allan Malmlund	Pro-Design Target	674
4	Per-Arne Nordmark	Advance Omega 5	541
5	Fredrik Bergner	Swing Cirrus 2	531
6	Peter Sjöstedt	Gin Gliders Nomad	446
7	Tove Andersson	Gin Gliders Bandit	446
8	Per Suits	Pro-Design Pro-ject	411
9	Mats Lindberg	Advance Sigma 5	392
10	Peter Pettersson	Advance Omega 5	374
11	Daniel Mattsson	FreeX Spark	326
12	Bertil Ivert	Gradient Bliss	311
13	Anders Eklind	Gin Gliders Bonanza	275
14	Janne Järnesjö	Ozone Proton	194
15	Urban Hedlund	Advance Sigma 5	174
16	Mario Holmström	Nova Xyon	110
17	Svante Ring	Apco Simba	97
18	Olle Andersson	Gradient Onyx	83
19	Johan Appelquist	Ozone Proton	DNF
20	Mikael Jarås	Advance Sigma 4	ABS

Forts. fr. s.7> Cb-utveckling är stor, är naturligtvis en väldigt svårt, om inte farlig uppgift. Även där existerar en risk med att generalisera världen omkring sig då den förenklade synen på omgivningen, i det här fallet risken för Cb-utveckling, kan orsaka en minskad respekt för denna.
Inför denna artikel hörde jag runt bland en skara av de mer erfarna flygare i Sverige och fick gott gensvar. Tyvärr, som väntat, går åsikterna isär om kritiska punkter, såsom när man skall avbryta starten, stiget, samt flygning på grund av försämrade väderleksförhållande. Ämnet är naturligtvis mycket erfarenhetsbaserat. Det är trots allt att spå väder som det japanska företaget NEC skall ha den senaste superdatorn, Computenik, till.

Men hur skall de som är mindre erfarna veta när inte skall starta alternativt avbryta stiget, eller till och med en flygning när de befinner sig i områden och väderleksförhållande som de inte är vana vid?
Det bästa rådet som jag kan ge är att vara uppmärksam, lyssna och håll er i närheten av de piloter som ni anser har gott omdöme, både på starten och i luften. Men glöm inte bort att göra dem uppmärksamma på att de fungerar som ett föredöme för just dig. Sist, men inte minst slappna av, så att du kan lyssna på din egen undermedvetna och avbryta en start eller flygning om din instinkt säger att någonting känns fel.

Tandempilot → queenstown

Sid: 9 Larsa Jonsson

I Skärmtrycket/Hypoxia no 4/2002 kunde ni läsa om flygning på Nya Zeeland. Artikelförfattaren var landslagspiloten Larsa Jonsson. Nu har Larsa varit hemma i Sverige ett tag och summerar här sina erfarenheter.

Hur får man ett tandem jobb i Queenstown då? Mycket flax, rätt omständigheter och av ren slump! Det ena ger det andra
Det hela började i Piedrahita i Spanien. Där nere träffade jag min vän, matematiker d-veln, Hans Åkermark (ett hedersomnämnande). Sen kommer historien där en kompis känner en kompis, denna gång visade det sig vara en kille vid namn Angus Tapper (senare min chef). Han och hans fru Gitti Tapper (från Österrike) var på genomresa efter VM i Granada och stannade till några dagar i Piedrahita. Där slumpade det sig inte bättre än att jag blev presenterad för dem av Hans och fick höra om Angus tandemverksamhet. Genast visade jag mitt intresse att åka ner och jobba. Som svar sade Angus; Jag tar din email och så får vi se.
Någon månad senare dyker ett mail upp. Där står det att om jag vill, är det bara komma ned och jobba! Glad i hågen ringer jag en resebyrå och bokar en biljett. 17 300 kronor fattigare blir jag på cupen. Avresa den 5 oktober.





På väg mot det okända

Efter avslutad sommar på Skysport närmade sig den 5 oktober. Väl på Arlanda står jag och funderar på vad jag egentligen gör där. Men eftersom alternativet var att stanna hemma utan jobb i mörker och regn, så behövde jag inte fundera särskilt länge.
Många timmar i luften senare stod jag i Christchurch på Nya Zeeland. Sex timmars bussfärd senare så var jag i Queenstown. Plötsligt är jag i ett kök på andra sidan jorden och skall arbete för en kille jag träffat några dagar i Piedrahita. Konstig känsla i magen, mamma är långt borta...
Sen började arbetet med att få en Nya Zeeländsk licens, söka arbetstillstånd och vänta på att få börja jobba. Två och halv vecka senare har jag min första kund på andra sidan jorden... Kul!

Hur arbetet går till

Är man i Queenstown kan man arbeta på två tandemföretag; Flight Park Tandem LTD eller QCP. Jag jobbade för det första. Hur vi flyger går till på följande sätt: I Queenstown finns det några bokningscentra som turister går till för att få idéer om vad de skall hitta på. Här kan man boka allt från akrobatflygplan till en guidad fisketur – även skärmflyg naturligtvis. Härifrån får vi våra kunder. Sen ringer bokningsagenterna upp min chef, han i sin tur kollar om det finns plats den dag de vill flyga. Första flyget är nio på morgonen, sen bokas varannan timme fram till sju på kvällen. Max antal kunder per tur är sex stycken. Så om vi har en full dag flyger man själv sex tandem, max tid i luften är en halvtimme. Om man flyger längre hinner man inte med i turschemat. En dag där det är lite att göra fördelas kunderna jämt mellan oss, det innebär att man ibland bara gör ett flyg.
Kunderna plockas antingen upp på deras hotell, eller på förbestämd plats mitt i byn. Sedan åker vi bil upp till starten, packar ut, startar, flyger, landar och packar ihop. Sen tillbaka in till byn, släppa av kunderna och in med nya. Så rullar dagarna på. En dag som är sex flyg innebär uppstigning 08:00 och man är hemma i huset ca 21:00. Sådana dagar blir man ganska trött. På QCP flyger man från en gondol ovan Queenstown. QCP använder sig mindre av bokningsbyråer. De får sina flesta kunder på berget. Det är 15 piloter som har rätt att flyga därifrån. De äger en koncession, man köper rätten att starta. Den senaste platsen köptes för 140 000 nz dollar (ca 500 000 kr). Där kör man efter taxi-kösystem, först på plats får första kund. Landar gör man på en fotbollsplan utanför en skola mitt i stan.

Arbetsvillkor

Jag har varit self employed. Jag är som en egenföretagare, fast ändå inte. Jag har varit kontrakterad som konsult, men behöver ändå inte ha ett eget företag. Anledningen till detta är att man kan kringå fackliga regler om arbetstider och hur många dagar man kan arbeta i sträck. Som det blev för oss arbetade vi varje dag som det var flygbart, dvs ca 20-26 dagar i månaden. Vissa gånger 12 dagar i sträck, detta både på gott och ont...
Inga lediga dagar som man i förväg vet om, alla vackra dagar flyger man, alla regniga är man ledig. Vi är alltid på jour eller standby för att flyga, så vi skall vara tillgängliga hela tiden.

Erfarenheter att ta med sig

Jag har fått mycket erfarenhet av tandem och flyga, träffat många personer från hela världen. Alla har olika sätt att se på livet. Min lägsta nivå har höjts när det gäller att flyga, vissa tankeställare har jag också fått. Till exempel att ett misstag kommer förr eller senare, även om man inte tror det. Sen skall man inte heller lyssna för mycket på andra när det gäller väderbedömningar. Känns det fel för en själv så skall man nog lyssna på maggropen. Även om den som säger att det är okej har 3000 timmar i luften.

Drawbacks

Tja, om man flyger som jobb så blir det helt plötsligt inte en hobby. Med det så menar jag att alla gånger är det inte roligt. Trodde själv inte att det skulle vara möjligt, men så är det! Sen det som var jobbigt på slutet var bristen på en dag som man vet är en ledig dag. Jobbet i sig är inte det som är trist, utan bristen på att kunna göra/planera något som man vill. Så en ledig dag i veckan skulle vara bra rent psykiskt, sen om vädret är skit eller kanon spelar ingen roll. Jag hade heller inte någon möjlighet att resa runt, sen var jag i och för sig där för att jobba. Så det får man väl ta. Konkurrens-stämning mellan de olika tandemföretagen. Mycket pengar i ruljans, den enes bröd den andres död?

Men vad man kan säga om det hela...

En upplevelse för livet! Man lär sig mycket om flygning, träffar på alla möjliga konstiga personer. Så att jag åkte dit känns som det enda rätta jag kunde göra!

→USK

Rapporterar olycksrapporter

Sid: 10 Katarina Åkerman

Många har hört av sig och önskat att Skärmtrycket återigen redovisar olycksrapporter med kommentarer. Detta kommer USK därför att göra i framtiden, med början i detta nummer. Följande olycksrapporter är ett urval från de rapporter som inkom förra året. Efter att ha studerat dessa rapporter vill vi framförallt betona två viktiga faktorer för säkerheten;

1. Bogseroperatörsutbildningen, som strävar efter att säkerställa kvalitén på såväl startledare som bogseroperatörer. Detta borgar för att man får ett enhetligt sätt att kommunicera, vilket är oerhört viktigt vid snabba händelseförlopp och att man har en god praktisk och teoretisk grund att stå på.
2. Att piloten använder en så bra skyddsutrustning som möjligt. När man gör den där missbedömningen man aldrig trodde man skulle göra, så står ditt hopp i mångt och mycket till din utrustning. Integralhjälm räddar käkben, kängor räddar fotleder, handskar och kläder skyddar mot skrubbsår och godkända ryggskydd kan göra skillnaden mellan en trevlig kväll med flygkompisarna och en vecka på intensiven. FoD(Föreskrifter och Definitioner) reglerar minimikraven på vilken utrustning du skall ha; 10cm tjockt ryggskydd, hjälm avsedd för skärmflygning samt ordentliga kängor som skall gå upp över anklarna.

Så när omdömet brister eller det går åt skogen i alla fall, är det din erfarenhet, tur och FoD du får förlita dig till...

Olycka med ringa personskada
Jan 2001, 14.00
Feringe, vinschfält
Man, 28 år
Pilot 1HB, 4-5 h
Uttänjda ligament i höger knä.
Nova Phelix 25, DHV 1
Klart, 0-1 m/s
Händelseförlopp: Piloten startar, men när han kommer upp på ca 15 meter avtar draget och han landar kontrollerat. Efter ca 5 sekunder börjar vajern att dra igen och då piloten har vajern under vänster ben rycks piloten med och viker höger ben utåt. En månad senare är knät fortfarande stelt och svullet.
Reflektion: Piloten nämner att linhämtaren kört över vajern på tillbakavägen och därav det avtagande draget som gjorde att piloten landade kontrollerat. Vinschföraren trodde att det bara var att fortsätta dra eftersom skärmen var uppe och drog därför på draget igen. Reflektion från USK är förstås att inget drag ska ske innan en startledare gett kommando. Nya bogseroperatörs- utbildningen/planen och FoD poängterar just hur viktig startledarens roll är vid bogsering just för att liknande olyckor inte skall kunna ske. Ett annat tips är förstås att linhämtaren håller sig utanför vinschspåret, både för sin egen, och andras, skull. (En snärtande vajer är inte skönt att få över ryggen.)

Olycka med ringa personskada
Januari 2001, 11.00
Bulwer, Sydafrika
Man, 46 år
Pilot 2B, 52 h
Ledbands- och kapselskada på fotled
Airwave Fusion, DHV 2
Halvklart till mulet, 2-3 m/s
Händelseförlopp: I samband med landningen gjorde piloten en felbedömning av höjden och hann därför inte svänga upp mot vinden, utan gjorde en hård medvindslandning.
Reflektion: Planera alltid inflygningen i god tid och tänk på vindförhållandena.

Olycka med ringa personskada
April 2001, 12.00
Hörlinge vinschfält
Kvinna, 28 år
elevlicens, 29 flyg
fraktur på vänster hand
Swing Arcus, DHV 1-2
Klart-halvklart, 2-6 m/s
Händelseförlopp: Piloten påbörjar vinschningen och kommer upp till ca 5 meter då skärmen börjar dra i sidled, piloten parerar med för stora utslag så vinschningen avbryts. När piloten landar drar skärmen henne åt vänster och hon blir släpad 3-4 meter. I fallet skadas vänster hand.
Reflektion: Piloten kommenterar att vinschningen kändes ojämn och att det var svårare vindförhållanden än piloten var van vid. Flera piloter hade tidigare haft svårt med starten. Det låter som piloten startade i förhållanden som var för svåra för hennes ringa erfarenhet. Vi vill här uppmuntra startledaren och andra mer erfarna piloter att informera nybörjare om vilka förhållanden dom får flyga i.

Olycka med ringa personskada
Juni 2001, 13.00
Gesundaberget
Man, 45 år
Pilot 1HB, ca 9h
Skrapsår på hand, 2 stukade fingrar, muskelskada i ljumsken, smärta i bröst och rygg.
Apco Prima 27, Standard
Klart, nord 2-3 m/s vid start men starkare högre upp.
Händelseförlopp: Piloten startade på nordsidan och när han mötte stigande luft svängde han av mot ost över trädtopparna. Fortsätter att flyga i stigande luft mer mot syd och upptäcker när han vänder tillbaka att han inte penetrerar fram mot landningen. Blir tvungen att nödlanda och landar i en liten tall och faller ca 4 meter ner på ryggen.
Reflektion: Det är ett ganska vanligt fenomen att skärmflygare missbedömer den nordliga/nordostliga vinden på Gesunda och kan därför inte ta sig till landningen. I de flesta fall resulterar det i mer eller mindre lyckade landningar på kalhygget, men historien vittnar också om mer allvarliga händelser, allt i från elledningslandningar till denna. Så rekommendationen är att vara observant på Siljan, läs av vindstyrkan och gå aldrig för långt söderut när det är nordlig eller nordostlig vind.

Olycka med svår personskada
Juli 2001, ca 20.00
150 m ost om Pena Negra, Piedrahita, Spanien
Man (farbror), 33 år
Pilot 2
Öppet benbrott vid fotled, fraktur.
Ozon Proton M, DHV 2-3
Klart, 5 m/s jämn vind
Händelseförlopp: Piloten flyger termodynamiskt hang. När han ska vända tillbaks gör han en sväng in mot berget men märker att han inte kommer runt. Han kan dock inte svänga tillbaka då en kraftledning skär hans väg. Han fullföljer därför svängen in mot berget och förbereder sig på en hård landning. Denna blev hårdare än väntat och då piloten inte hade ordentliga flygkängor, utan flög i grova fritidsskor blev skadan mycket allvarlig.
Reflektion: Pilotens egen flygutrustning hade kommit bort på flyget, varpå piloten lånade utrustning av en annan pilot. Reflektion är att vara uppmärksam på utrustning som man inte flugit in sig på och därför flyga med god marginal. Ordentliga kängor hade minskat skadegraden.

Olycka med ringa personskada
Juni 2001, ca 18.00
Sierra Nevada, Spanien,
Kvinna 31år
Pilot 3, ca 200h
Fraktur vänster arm, tandfrakturer
Ozon Proton, DHV 2-3
Klart, termiskt, stark vind nära marken
Händelseförlopp: Efter ca 3 timmars sträckflyg bestämmer sig piloten för att landa men blev stressad då hon märker att kraftledningar och en damm begränsar landningsutrymmena, varav piloten inte tar den tid som behövs för att göra en bra landning och landar därför i medvind.
Hon tar emot sig med handen och gör en kullerbytta varpå hon slår ansiktet mot en sten. Bet ihop hårt och spräckte på så sätt några lagade tänder.
Reflektion: Piloten kommenterar själv att hon gjorde en felbedömning på grund av stress och hon rekommenderar att:
• Hålla sig till de marginaler som man satt upp för sig själv.
• Se till att ha en bra försäkring!
• Lita inte på att sjukvården är bra. Ha med telefonnummer till din tandläkare/läkare så du kan ringa och kolla med denne innan något görs om det inte är akut.
Hon nämner också i rapporten att tack vare integralhjälmen som tog emot den största smällen blev skadan mot ansiktet och tänderna mindre än utan.

Olycka med ringa personskada
Juli 2001, 16.00
Sysslebäck
Man, 30 år
Pilot 1HB, 30 h
Muskelskada i knävecket, "lårkaka"
Airwave Fusion, DHV 2
Klart, 4 m/s byig vind
Händelseförlopp: Vid ingången i en kurva ut från berget får piloten ett 70-90% inslag varefter skärmen svänger in mot berget.
Reflektion: Var beredd på att inslag kan hända när man flyger i termiska förhållanden och att när det händer hålla kursen genom att bromsa emot på motsatt sida.

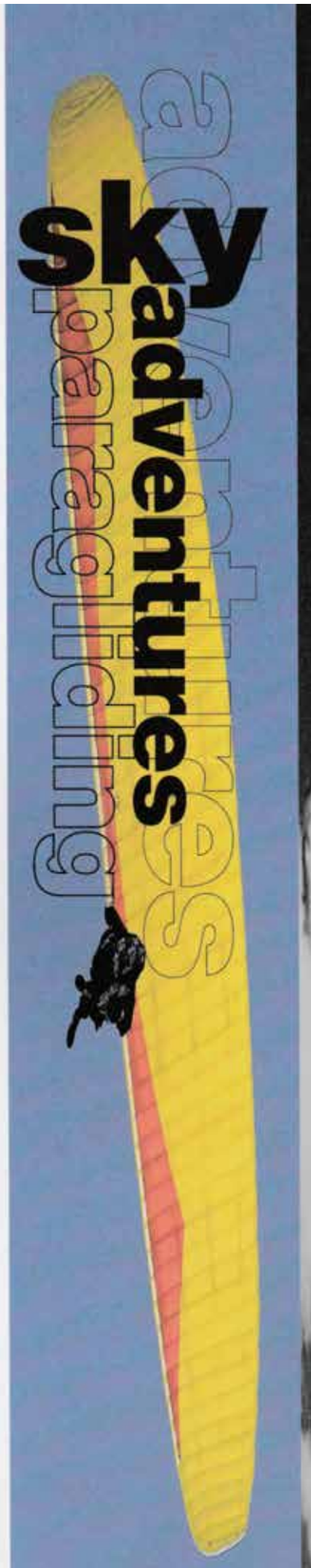
Olycka utan personskada
Juli 2001, kl 18.00
Gustavsberg, Uddevalla
Man, 37 år
Pilot 2B, 200 h
Lätta skrubbsår
Firebird Rocket, DHV 2-3
Klart, 5-8 m/s byig vind
Händelseförlopp: Piloten gör kraftiga wingovers. Vid utgång till vanlig flygning slår skärmen in först på ena, sedan på andra sidan varefter skärmen dyker framåt. Piloten överkorrigerar och stallar skärmen varefter han slår ner i ett träd.
Reflektion: Piloten bedömer att han ej borde ha gjort denna manöver i den turbulenta luften på den låga höjden.

Olycka med personskada
September 2001, 12.00
Osthanget Hunneberg, Trollhättan
Man, okänd ålder
Diskfraktur
Skärm ?
Molnigt, 1-2 m/s
Händelseförlopp: Vid vinschstart efter kommandot start-start-start upptäcker piloten och startledaren att bromspaketet och C eller D-linorna är kraftigt hoptrasslade. Startledaren ropar halt-stopp... över radion. Piloten hinner komma upp på 10-15 m höjd innan skärmen stallar. Vinchföraren ser skärmen gå upp normalt men uppfattar ett "inslag" på pilotens högra sida varför han omedelbart släpper på draget och piloten faller ner på marken. Vinschföraren uppfattade aldrig kommandot "halt-avbryt".
Reflektion: Olyckan visar på hur viktigt det är att kontrollera alla linor före start och understryker vikten av att alla radiokommandon är tydliga och inövade så att de uppfattas.

Tillbud till olycka
September 2001, 16.00
Älleberg oststarten
Man, 31 år
Pilot 2B, 110 h
Inga skador
APCO Bagheera, DHV 2
Klart, 5 m/s ostlig vind, svag termik
Händelseförlopp: Vid flygning på marginellt hang flög ett modellflygplan in i linorna från obestämt håll med stort inslag som följd. Piloten undkommer trädlandning genom viktstyrning och med lite tur. Modellplanet lossnade efter en stund och totalförstördes förhoppningsvis (pilotens komm.).
Reflektion: Modellflygaren uppvisade mycket dåligt omdöme genom att flyga så djärvt och utan hänsyn till flygskärmar med piloter, vilket orsakade olyckan. (SSFF styrelse har varit i kontakt med modellflygaren).

Olycka med ringa personskada
November 2001, 16.00
Kåseberga
Man, 33 år
Pilot 1, 75 h
Domningar i händerna under 3 veckors tid
Advance Sigma 4, DHV 2-3
Halvklart, S-SO 8-9 m/s
Händelseförlopp: Efter ett 4 timmars flyg bestämde sig piloten för att landa men gjorde först 3 wingovers eftersom han bedömde att höjden skulle räcka till. På 15 m över marken gjordes så en sista wingover i för låg fart, med inslag som följd och omedelbar autorotation ned i marken.
Reflektion: "För många wingovers i rad" var pilotens egen reflektion. Vi gör bedömningen att den största orsaken troligen var att de gjordes på alldeles för låg höjd. Kanske gjorde 4 timmars flygning att koncentrationen inte var i topp. Avancerade manövrar på så låg höjd bör man därför undvika. Piloten klarade sig med endast lätta skador, troligen p g a att airbagen tog den värsta smällen.

Olycka med ringa personskada
Nov 2001, ca 16.00
Palmorett utanför Alicante, Spanien
Man, 42 år
Pilot 2B, 37 h
Höger axel ur led, öm i rygg och arm,
fraktur på korpnäbbsutskotten höger axel.
Swing Arcus XL, DHV 1-2
Molnigt, 4m/s jämn vind
Händelseförlopp: Piloten tar ner höjden inför landning, svänger för snävt (pilotens komm.) och haminar därför i ingång till spinn som piloten försöker att avvärja genom att släppa upp bromsarna. Skärmen dyker framåt, åt sidan och piloten slår i hårt i marken.
Reflektion: Man skall alltid försöka undvika skarpa svängar i ett sent skede av landningen, och det görs genom god planering. Det är också viktigt att lära känna sin skärm och att alltid flyga med marginal.



Du vill ha:
- **en skärm som gör din flygning till ett rent nöje**
- **en skärm som effektivt och metodiskt enkelt kurvar i varje termikblåsa**
- **en skärm som klarar turbulens enkelt**
- **en skärm som har ett excellent glidtal, så att du aldrig behöver komma lågt**
- **en skärm som startar och landar i alla flygförhållande**

Skärmen kommer från Gin gliders, och heter Oasis. Ett fabrikat som alltid ligger före. Läs t ex Fly and Glide, Gleitchirm eller Crosscountry och hör vad de tycker om marknadens bästa DHV 1-2 skärm. Pris: 26.500 kr.

Vår bestseller med prestanda så det räcker MAC Eden 2 DHV 1-2, toppfart 53 km/h, glidtal 8:5. Sommarpris: 23.000 kr.

Vi är billigast!
Färdigt skärmpaket med Mac Muse DHV 1, airbagsele, nödskärm: Pris 25.500 kr. Paketet för dej som gillar flygning.

Paramotorsuccé
Jodå nu finns den motorn med den låga vikten och den oslagbara tryckkraften från Fly Castelluccio paramotor. SMN 100 el 122. Pilotvik 60-150 kg Vikt endast 20 kg med startmotor ! Tryckkraft 70 kg Tankrymd 10 L Drifttid 3 timmar Snabb enkel demontering endast med handgrepp, går in i alla bilar. Godkänd av SSFF-paramotor. Pris: 42.000 kr.

Dessutom har vi färdiga paramotorpaket fr. 51.500 kr. Inkl. skärm, motor, nödskärm etc. Paketet för alla som vill ha den optimala friheten!

Vill du veta mer, gå in på www.skyadventures.se eller ring 0411-52 74 78, 0708-600 221

Sid: 12 Joakim Lax

Möt författaren till "Rolles stalltips"

"Rolle"

Namn: Roland Bo Hugosson
Född år: 1961
Bor i: Mitt i spenaten (gammal gård)
Familj: Gammal man gör så gott han kan, tre barn under 6 år
Yrke: Blivande tonårsdomptör = gymnasielärare i svenska och kemi.
Fritidsintressen: Havskajak, MTB (XC), långfärdsskridsko, bokläsning, och sofflocket.
Senast sedda film: Någon saga om en ring var det nog
Senast lästa bok: Ett tiotal Strindbergdramer
Favoritmusik: Rock
Dricker: Malt och äppelmust (i skilda glas)
Äter helst: Spännande oprövade saker
Röker: Nej
Bästa flygstället på jorden: Letar man nog alltid efter
Flyger helst i Sverige: Där det finns berg, Åre
Flugit sedan år: 1979
Flygtimmar totalt: Trehundrafemtio sisådär exklusive lite segelflyg
Flygtimmar per år: Fallande med ökat barnantal (och studiebörda)
Licens grad: Allt som går att få
Vinge//märke: Har någon något billigt till salu?
Sele//märke: En "Ojala" För er som inte vet så betyder det en sele hopknäpad på en brandstation i Stockholm av en klurig, numera fd hängflygare. En raritet som gjordes i begränsad upplaga på 10 ex. En skräddarsydd frackselarnas Rolls Royces.
Vario//märke: Ball of me, why don't you take Ball of me... hobbyflygare gör det analogt...
GPS//märke: Har ingen för att inte svika min tradition att alltid flyga vilse
Klubb: Stockholms HFK
Brutit hur många bygelben genom åren: Oh my God... ett tiotal gissar jag.
Hur många SM har du vunnit: Inga än
Andra meriter: Tvåa på en tävling, rankad 16 som bäst
Längsta flygningen i kilometer: 135 och om inte Örebro TMA varit i vägen så...
Bästa höjdvinsten: Ett par tusen meter så där
Längsta tiden i luften: Sex timmar och ändå missade jag sista milen på 9-milatriangeln på Salaslätten
Siktar på inom hängflygningen: Ha ännu mera kul, hanga på Gränna, flyga högre, längre
Mål i livet: För många, men just nu att få ut min lärarexamen så jag kan få sommarlov igen... Har ägt hur många vingar: Tre, icke skolvingar inräknade
Vilken vinge har du trivts bäst med: Airwave classic
Motto i livet: Inget men det rimmar på lotto - men allvarligt: var ödmjuk! Se saken från andra hållet.
Vi alla som har läst dina "Rolles stalltips" tackar och bugar för en suverän läsupplevelse, men hur kommer det sig att du började skriva?
I Hypoxia?: Jag ville nå flera än de som läste klubbladet (kingposten) när jag nu lade ned så mycket jobb på det jag skrev. Förutom det i form av ordförande vilket blev en hel del. Stalltipsen var ett försök att visa att det inte är så läskigt att erkänna fel och att sporra till att fler incidentrapporter kommer in till förbundet. Samtidigt ville jag lätta upp den (då) lite stela Hypoxia med lite mer kåserande, och förhoppningsvis komiska, inslag. Att skriva i stort har jag lärt mig uppskatta i och med att jag började studera på gamla dar.

Kan du känna frustration inför faktum att så få människor hängflyger i Sverige?
Jag känner en stor sorg inför tanken att hängflyget är på tillbakagång. Hängflyg är numera inte så känt som skärmflyg som tagit andelar av hängflyget.

Var ligger egentligen orsaken till att det inte är fler som håller på enligt dig?
Jag har hela tiden ansett att detta beror på att det finns för få aktiva instruktörer i landet. Det började gå utför med medlemsantalet när de kommersiella aktörerna insåg hur mycket lättare det var att utbilda på skärmsidan. I och med att skärmflygandet blev så mycket större och syntes så mycket mer så blev det också så att de som ville flyga nära naturen i första hand kom i kontakt med skärmflyg. De som väljer hängflyg har istället tänkt efter länge och inte gjort en spontan grej, och de har ofta annan flygbakgrund. Skärmflyg tros också vara säkrare av oinvigda eftersom de ser flygskärmen som en slags fallskärm. Skärmflygarnas landingar ser "mjuka" ut och de gör inflygningar i låg fart medans hängflygare kommer indundrande i landningsvarvet i 30-50 km/t och gör en "vildsint" utstallning och tappar vingen i marken ibland med ett bonk. Hängglidare kan också tyckas vara hårda när skärmar verkar mjuka och inte möjliga att slå sig på...

Nämn en händelse som du tror gör att folk börjar rusa till instruktörerna.
Som sagt de som nu söker sig till hängflyget är inte impulsiva äventyrsmänniskor utan eftertänksamma och tåliga flygintresserade. Jag tror att man måste poängtera att hänglidare är flygmaskiner i större utsträckning än skärmar. Då blir det mer Biggles över det hela.
Det är jobbigare att hantera hängflygutrustningen på marken vilket också kan avskräcka en del. Men som jag brukar säga: skall du bära runt på sakerna eller flyga med dem...?

Jag håller med dig men hur skall man poängtera detta? Genom jippon, utställningar eller bör det ingå i gymnasie undervisningen?
TV är alltid en bra PR-maskin. Sportspegeln har gjort sitt till. Sedan borde vi synas mer på badstränder och vid stora arrangemang. Pay out vinch på båt vore något att ha utanför Gotlands badstränder, eller på andra ställen. En dyr investering som kanske ändå kan löna sig? Flygdagar borde ha hängflyg som standard. Visa vingar på festivaler, marknader mm. Men sedan gäller ändå att intresserade genast på stället skall få ett datum då de kan boka in sig på en kurs. Att få tidningar att skriva mer om oss vid hängflygtävlingar är naturligtvis den enklaste vägen. När vi nu får många från andra flygsporter så vore det naturligt att göra gästbesök med trikebogsering hos flygklubbar ute i landet. Kanske det går att finna fler bogserförare då också?

Har du haft något flyg där du var mållös i flera timmar efter?
Naturligtvis! Många och mycket skilda. Hangflyg, vågflyg, långflyg, nattflyg, busflyg, vidunderliga vyer av många de slag, termik från lågan till molnbas, delad glädje med skärmar, segelflygplan och fåglar...

Låter otroligt, berätta.
Nu skall vi inte bli mångordiga. Kanske stalltipset byter skepnad och blir mer känslosamt framöver. Under tiden kan ni läsa mitt bidrag på förbundets hemsida med rubriken "känslan".

Var tycker du att det är vackrast på jorden att flyga någonstans?
Bergsflyg är så givande eftersom man flyger nära marken utan att nödvändigtvis behöva landa men plattlandsflyg är mer spännande och utmanande eftersom termikjagandet är mer av detektivarbete.

Hur länge till kommer du att hålla på?
Just nu ligger jag lågt på grund av penga- och tidsbrist men jag antar att jag håller på så länge man är en i gänget och så länge man kan uppleva något nytt i lufthavet - det vill säga hur länge som helst med avseende på det sista.

Skulle du kunna ta ledigt ett eller två år och bara ägna dig åt flygning?
Jag har nog flugit mig mätt på det där allra mest intensiva sättet. Jag jobbade två säsonger i Åre och bodde kvar över sommaren så det blev en intensiv tid med hängflygandet (och annat med). En säsong blev det 70 timmar i bara Åre och övriga Sverige!

Men om du fick välja ställe var skulle du då befinna dig?
Stark termik, bergsflyg, barer, god mat, och bra kompisar gör alla ställen till toppenställen.

Under vilka förhållanden flyger du ej?
Starka vindar vid XC-flygning gör mig betänksam eftersom det brukar betyda turbulenta landningar.

Bergsstart vs bogserstart vs trikestart?
Allt går bra men vad är en svettig väntan på ett platt flygfällt mot en sval vind på en bergsida där man kan starta när man vill? Bygg flera berg!



Start och landning Roland. Har vi nått så långt i reglerverket vi kan komma och implementerat säkerhetstänkandet i våra flygare så mycket vi kan önska eller ser du brister som kan åtgärdas?
Den här frågan kommer upp på repetitionskurserna för instruktörer. Det finns både för och nackdelar med en startvagn (sk. dolly). Murphys lag gäller här som annars. Om det finns någon möjlighet att någon kan göra något galet så kommer någon förr eller senare att göra det. I det här fallet så blir det en teknisk pryl till som kan ställa till det vid fel handhavande istället för felhantering av vingen vid "vanlig start". Det absolut enklaste sättet att öka säkerheten på är att använda hjul på bygeln. I USA startar de med hög hastighet liggande i en ställning på ett pick up flak bakom en pay out vinch. Detta gör de för att snabbt komma bort från marken och minimera risken vid vindkantring i start. MEN det kan gå fort på andra sätt också. En pilot gjorde en lock out direkt och i och med den höga farten så fanns inte tid till att reagera alls innan han gick i backen med en farlig fart. Han läkte ihop till fullo men det hela bevisar att det inte finns idiotsäkra system. All säkerhet bygger på erfarenhet. Övning är nyckeln till säkerhet. Övning i lugna förhållanden och successivt ökande av svårighetsgraden, dvs väderförhållanden. Innan övning så gäller att inhämta den teoretiska kunskapen. Själv anser jag följande. Använd alltid pre flight check. Fäll inte in landningsställen innan du har höjd nog. Ha alltid överskottsfart i hela landningsvarvet. Hög finalsväng. anpassa byte av grepp till stående efter väderförhållandena. Ja det finns mycket mer att säga. Läs på, öva mycket, var ödmjuk.

Kommer dina barn att flyga tillsammans med dig på din ålders höst?
Jag tänker då inte hindra dem om de vill göra gubben den äran!

Slutligen Roland, Hur får vi bättre väder i Sverige så vi slipper åka utomlands och flyga?
Eftersom vädret sällan är bra på helgerna och semestrarna så måste det på kort sikt till arbetsmarknadspolitiska åtgärder. måndagar och tisdagar borde vara de lediga dagarna. För att få bättre väder sett i ett längre tidsperspektiv så måste den välbekanta växthuseffekten ökas med alla tillgängliga medel. Vi flygare gör vårt bästa i och med att vi åker fram och tillbaka till fjärran flygställen i jakt på flygväder. Följaktligen borde fler vara flygare. När så vädret blivit varmare så når man ett jämnviktsförhållande. Under tiden skulle man kunna ha oljeeldade termikgeneratorer för året runt flygning. Ett alternativ till olja skulle kunna vara att gräva ett väldigt djupt hål ner genom jordskorpan tills man når magman. Varför skall bara Islänningar ha termovärme? Det bästa sättet vore dock att förbjuda meteorologerna att måla röda och blå streck på kartorna. Skall detta verkligen få förekomma? De hävdas att det inte är de som bestämmer men om så är fallet så borde man väl kunna bygga något slags staket som hindrar alla fronter från att ta vägen över just vårt land hela tiden. Nu blir det för det mesta ett (blått eller rött) streck i våra flygplaner. Om slutligen alla dessa planer slår slint så kanske man skulle kunna skynda på kontinentaldriften en smula så att vår tektoniska platta kommer till varmare breddgrader lite snabbare.

den blåsigaste dagen

Rolles stalltips nr:13
Sid: 14 Roland Hugosson

Flyga baklänges kan kolibrier och hängflygare som flyger i BLÅSIGT väder. Mina mest vindpinade minnen är från fjällflyg i Åre. Där jag har flugit både i storm och i lävågor ovanför molntopparna.

Dagen såg lovande ut. Kabinbanan tog oss snabbt upp till toppen. Korpparet redan hangade. Vis av tidigare erfarenheter av snabba väderomslag på skutan så riggade jag snabbt den lånade mellanstadievingen (UPCO light). Skuttade ut på hanget i trevliga 6 m/s rak sydlig vind och steg som en kork. Drog några repor och väntade på att min sävlige kompis skulle bli klar med riggningen och göra mig sällskap på fjällvärdens topp.
Det började bli lite gropigt på hanget och jag såg till min förvåning hur kompisen istället för att flyga började plocka ihop sina prylar i flygande fläng. Jag hängde kvar på hanget under ett nybildat moln som kondenserat precis ovanför kingposten. Efter ett tag så började flygturen bli gropigare än en rallytur på en grusväg i nordsveriges inland under tjällossningen. Till slut ledsnade jag på att studsa omkring som en pingisboll mellan osynliga racketar, och sökte mig ut mot dalens sidlinje. Det var dock svårt att ta sig dit. Men det lyfte tack och lov hela vägen ut. När jag landat kom kompisen lommande. Han blev rejält blåst på flygturen, om man säger så. Anledningen till att han inte startat var nämligen att skutan blivit evakuerad eftersom det hade blåst upp till 18 m/s medan jag hangade i godan ro! Jag hade tur att det lyfte hela vägen ut till dalen medan jag segade mig fram i rak motvind.

Baklänges på Famarahanget

Om man inte gillar vinterflyg i snö så kan man idka vinterflyg i sol och värme på kanarieön Lanzarote. En dag hade vi till slut tagit oss upp till Mirador-hangets utlöpare på öns nordspets. Där kan man flyga på ostliga vindar i en halvkrater vars ena halva försvinner ner i atlantens böljor. Nordspetsen på ön är smal så bara några kilometer bakom detta hang så finns det stora Famarahanget som är ett par mil långt och går vidare söderut ovanför ett par hundra meter högt bergsstup ner i havets djup. Vi stegade tveksamt ut till hangkanten för att inte blåsa bort. Jag erbjöd mig efter en hel del analyserande och grunnande till "vinddummer". Det blåste mer än 10 m/s så jag avkrävde hjälp av kompisarna. Med hjälp av en gubbe på varje vingvajer och en nosman (vilket jag ytterst sällan brukar vilja ha) smög vi ner i branten. När vingen var i balans så tog jag ett djupt andetag och vrålade ännu högre än vinden - släpp! Bom! Rena katapultstarten. Jag vräkte mig framåt i A-ramen och segade mig ut på hanget. Jag drog fart för att ta mig ut mot öknen. Det lyfte överallt. Efter en kvart/halvtimme så ledsnade jag på att sega mig mot vinden och släppte ut bygeln till trimfart (~30 km/h) och började BACKA tillbaka. Efter ett tag backade jag in över hangkanten och vidare över den plana toppen utan att förlora höjd. Backade över vändplanen utanför restaurangen. Backade vidare med nosen vänd mot den nu väldigt fjärran startplatsen på hangkanten - någon kilometer bort.
När jag fått uppleva den något bisarra känslan av att backa ut på Famarahangets norra del så började jag tänka på lärotorer. Nerverna blev lite skakiga och saken gjordes inte bättre av att jag nu kunde se havet 300 meter under mig och den 200 meter höga vertikala bergssidan rakt framför och under mig. Det kändes som om jag promenerade runt i ett tak och inte kunde tro på det knasiga flugperspektivet. Larmklockorna ringde i mitt huvud. Och efter att ha beundrat denna vansinniga och bakvända vy på ett hang så drog jag fart och började åka framåt igen. Det var riktigt kul som omväxling. Euforisk ville jag nu topplanda bredvid mina kompisar och delge dem mina bisarra upplevelser. Så jag var inte rädd om höjden utan drog på fart och närmade mig marken vid starten. Successivt så minskade jag farten. Plötsligt så förbyttes den lugna luften i en mindre lugn... Skräckslagen insåg jag att om detta studsande skulle fortgå ner till marknivå så skulle jag inte kunna botas med Ipren (intelligent eller inte). Jag blandade fjärilarna i magen med is och drog fart igen men viste inte säkert om jag redan gjort av med för mycket höjd när jag speedat ner höjden inför min planerade topplandning. Oh vad sakta jag segade mig framåt på bekostnad av höjdförlust. Kompisarna promenerade runt därnere och undrade varför jag vinglade omkring likt en snurra som tappat farten. Själv bad jag några böner... och blev bönhörd. Så fort jag, på ungefär 20 meters höjd, passerat hangkanten så blev både jag och luften helt lugna igen. Som det brukar heta

forts. s.14 >

Sid: 14 Anki Sundin

Varför flyger inte fler tjejer hängflyg?

Här kommer en (1) förklaring.

Hur är det att vara tjej och flyga? Varför flyger inte fler tjejer? Och hur kan man få flera tjejer att börja med det?
Det var tre frågor som Joakim Lax ställde när han ringde upp och bad mig skriva några rader om hur jag upplever saker och ting i hängflygvärlden.

Ja, att vara tjej och flyga är väl lite som att vara kille och flyga, skulle jag vilja påstå. "Same, same, but different..." Hängflygningen erbjuder en glädje och frihetskänsla som vida överträffar något annat jag gjort. Jag har inte upplevt att det skulle vara till min nackdel att vara tjej i det här sammanhanget. Jag har lyckats utföra en hel del klantiga manövrar ska ni veta, men jag har bara mötts av uppmuntran i sådana situationer. Ingen blev sur på mig när jag skördade buskar i Norge invid ån för två år sedan, till exempel. Alla bara hjälpte mig upp igen. (Det var aningen pinsamt, bara.)
Varför flyger inte fler tjejer? Det undrar jag också. Många ratar ju möjligheten att ens komma ut till fältet. Även om en del skiner upp när jag berättar vad jag gärna sysselsätter mig med under somrarna, så är det först och främst en reaktion jag möter: – Flyger ni inte väldigt högt? Och snabbt? (Öh, jo, helst...)
För det är DET de tror är farligt. Vad svarar jag på det? "Nej, vi flyger lågt och sakta", som någon i Köping föreslog.
Men nyfikenheten finns där. Efter en kort pratstund inser de också att man inte behöver vara någon dödsföraktande våghals för att syssla med hängflygning.

Vari ligger då problemet?

Mycket ligger nog i just höjdrädsla, även om förståelsen för att man befinner sig på höjd försvinner efter bara ett 50-tal meter. I alla fall är det så för mig. Hjärnan tycks inte begripa sambandet mellan att allt nedanför blir mindre och mindre och att det snart slår lock för öronen. Sedan ligger det säkert mycket i en av Joakims teorier – vingen är lite tung; åtminstone blir den det efter en stund. Att först släpa den över halva fältet för sedan hålla den när vinden viner och man ska göra sig beredd att starta efter triken – det kan det visst vara lite kämpigt. Jag har dock aldrig upplevt att någon besväras av att bli bedd om hjälp att hålla i nosen – snarare tvärt om.
Men det jag tror är den största anledningen till att så få folk i allmänhet, och tjejer i synnerhet, flyger vinge är att de inte vet att det finns så många klubbar i Sverige som det faktiskt gör. De flesta vet ju vad paragliding är. Bor man i Stockholmstrakten kan man åka till Gärdet en sommardag och prova, och i Åre anordnas flera gånger om året vida populära kurser som tydligen lockar väldigt många, även om bara en bråkdel av dem alla fortsätter efter kursen. Hängflygning verkar inte vara lika tillgängligt.
Vidare kan det vara sportens namn som spökar en del. Det kan vara svårt att hitta rätt om man söker efter drakflygning. (Svenska hängflygklubbens hemsida kommer upp på mitten av sida två på min sökmotor när jag söker på just drakflygning.) Jag trodde nämligen länge att sporten kallades så. Man måste veta att det kallas hanggliding eller hängflygning och inget annat, annars får man hålla på en liten stund innan man hittar det man söker.

Så vad föreslår jag?

För att locka mer folk i allmänhet kan mer lättillgänglig information om, och fler möjligheter att prova på, sporten vara ett av svaren. Hur många vet var närmsta hängflygklubb ligger, till exempel? Jag är säker på att det finns en hel del potentiella piloter runt om i landet som inte ens kommit på tanken att de borde bege sig till ett flygfält.
För att locka fler tjejer kanske kurser för bara tjejer vore en idé. (Jag vet inte om någon klubb redan använt sig av det konceptet.) En del tycker nämligen att det är obehagligt och pinsamt att vara i samma grupp som killar. Inför andra tjejer behöver vi inte prestera på samma sätt. (Det ligger säkert en biologisk förklaring i det där och i egenskap av hobbybiolog har jag mina teorier...)

Om man kan få människor att förstå att hängflygning inte behöver vara farligt är mycket vunnet. Det blir ju inte automatiskt farligt bara för att höjd och hastighet är två av parametrarna i sporten. Jag är övertygad om att de allra flesta någon gång har drömt om att kunna flyga, och steget dithän behöver verkligen inte vara övermäktigt stort. Klubbarna finns, och det gör också instruktörerna. När man väl ligger under vingen och har överkommit det första naturligt skräckblandade lyckoruset som försvinnandet av mark under fötterna innebär, kommer känslan av behaglighet snabbt att inställa sig.
Jag tror att fler skulle ta det avgörande steget om de bara tog chansen att komma ut till ett någorlunda närliggande fält och se aktiviteten där en sommardag – se att piloterna kan komma ned nöjda och helt oskadda; inte trots, utan tack vare, att de kunnat flyga "så högt och snabbt".

---

forts. fr. s.13 > resten är historia. Tilläggas kan att kompisarna kom och hämtade mig och att jag sedan hjälpte ut den sista av dom i närmare nollvind. Det lyfte överallt utanför hanget över öknen!

Vågade flygningar i Åre

Vid ett flertal tillfällen har jag stiftat bekantskap med det fascinerande fenomenet som lävågor utgör. Vid alla tillfällen har jag startat ut på hang i Åre. Hang som burit långt ut över dalen. Dit jag smugit utan vare sig höjdvinst eller höjdförlust. I ena fallet var det en bisarr tur ut från valvet och vidare ut över Ullådalen tills nervositeten för en lärotor från Mullfjället gjorde att jag sökte mig tillbaks mot skutan. Allting på samma höjd av 1250 meter, vare sig högre eller mindre. I andra fall har problemet varit att finna sjunkområden, och molngluggar långt där under sig... Tänk känslan av att flyga ÖVER ett hav av moln. Tänk att se skuggan av vingen i molnens översidor med en ringformad regnbåge runt. Fjällflyg har sina tjusningar likväl som annorlunda risker. Det kanske inte alltid går att tina upp fingrarna med hjälp av varmt gluvine när man väl lyckats hitta ned från de vindpinade vågorna i vinterhimlens midvinterköld. En annan risk är att molntäcket under en snabbt kan bli heltäckande. Själv fick jag se hur hela Åredalen försvann under mig när den stora vita markisen drog västerut. Jag drog mig åt samma håll eftersom jag fortfarande kunde se Duved bortanför molnkanten. På väg dit mötte jag markisen som nu vindades in mot plattlandet istället vilket gjorde att den vanliga angöringsplatsen för Åreflygare åter blev synlig. Mätt på adrenalin så sökte jag ett tag efter sjunkområden och lyckades till slut ta mig ned. Så visst finns det risker med fjällflyg men spännande är det och utsikten makalös. Man bör dock undvika frestelsen att slicka på rimfrosten på speedbaren...



Sid: 15 Hans Åkermark Ronny Helgesen

En plats utan väder.

Det är på morgonen det avgörs. Jag tittar på himlen och undrar om det går att hitta spår av flygbart väder, och i så fall när och var.
I Neukirchen, Österrike, räcker det med att höra regnet smattra mot taket ännu en morgon för att vända sig om och somna om. På Åreskutan har jag plockat fram speeden för att för första gången på en vecka hinna undan regnet som är på väg från Duved. I Piedrahita, Spanien, har jag suttit på starten i nio timmar för att slutligen lifta ner i medvinden. Det är sådana dagar jag drömmer mig bort, till en bättre plats, Valle de Bravo

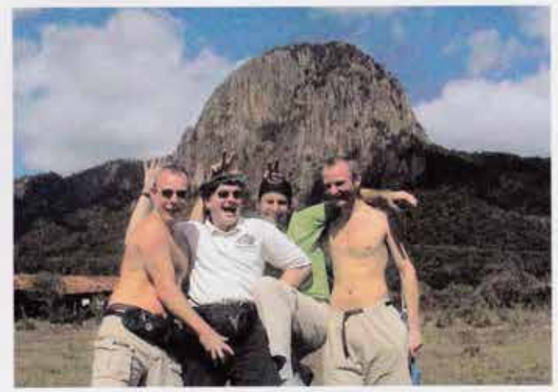
Valle de Bravo är en mindre by belägen på den mexikanska högplatån fyra timmars bussfärd sydväst om Mexico City. Byn är först och främst en tillflyktsort för rika som kommer körande från huvudstaden i stora, fina bilar varje helg, och vardagen är därför mycket lugn. På helgerna samlas byborna kring torget vid den stora katedralen, medan andra kör ideliga varv i sina bilar. Bilarna kryper fram, och en liten törn kan leda till högljudda kontroverser där damerna gör upp med pumpsen eller cykelställ i högsta hugg, vad som nu passar bäst. Invånarna är annars utan undantag mycket trevliga och vänliga.
Under en följd av år har skärm- och hängflygare vallfärdat hit, och då särskilt norrmän. Tonny Karlsen och Ronny Helgesen, tillsammans Termik&Rotor, anordnar varje år skärmflygsresor till Valle. Under januari och februari vart fjärde år bör alltså svenskar hålla sig från Valle; den dagliga medaljräkningen från vinter-OS kan bli mycket plågsam. Den kanske viktigaste förklaringen till att kring 60 nordbor varje år åker hit är vädret, som under årets första månader i princip enbart består av solsken och tämligen svaga vindar – en plats utan väder! Den höga höjden, kring 2000 meter gör att temperaturen snabbt sjunker när solen går ner, och varma kläder är viktigare än badkläder.

En vanlig dag i Valle

Dagen i Valle börjar tidigt. Strax efter sju är det dags att lämna de tre filtarna och dra på sig fleecetröjor och jacka. Frukost och vatteninköp fördriver tiden till 08:30 då Ambrosio Soto anländer med Chevroletbussar modell äldre och Julio Iglesias i CD-spelaren (El primo, enligt Ambrosio). Under den nästan timslånga färden uppåt mot starten tinar vi långsamt upp, och många sover i förvissning om att vi säkert kommer att flyga i dag. Klockan 10 hålls en snabb briefing där Tonny talar om att vi har ännu en vanlig dag framför oss, och Ronny rekommenderar en lämplig tur. Strax efter 10 är de första piloterna i luften. De möts av stilisam termik och någon gång en lite för tidig landning. Allteftersom den termiska vinden tilltar kommer fler skärmar i luften, och vid 12-snåret är det ofta för stark vind för att starta. Beroende på mål och förmåga, flygs det vanligtvis mellan en och tre timmar. Landning vid Pianot för transport till Tanka de Gaz och lunch för de mindre erfarna. Distansflygare tar sig utan problem till restaurangen, och utelandningar gör ofta lokala entreprenörer glada. Vid tretiden på eftermiddagen – då salsan, brödet och lunchbiffen börjar lägga sig – är det dags för dagens stora val: Upp på berget för kvällshang eller en eftermiddag vid poolen. Kvällsflygarna kan förvänta sig någon timmes lugnt termiskt hang. Bli inte förvånad om du efter en stunds kurvande råkar befinna dig över 3000 meter och njuter av den storslagna utsikten, där högplatån i fjärran övergår i bergskammar så långt ögat kan nå, samtidigt som solen börjar närma sig horisonten och skuggorna blir allt längre på marken. Hemtransport, dusch och middag följer. Tidigt blir sängen ett intressant alternativ till vidare diskussioner på verandan: I morgon är det också en helt vanligt dag!

Med A-Teens genom mörkret

Valle de Bravo är inte representativt för landet Mexiko, och du kan varken räkna med rika kulturupplevelser eller att lära känna Mexiko under en vistelse här. Uppdelningen i herrskap och tjänstefolk är också tydlig. Vad kommer du att uppleva då? Garanterat trevliga norrmän. Den bästa instruktören jag någonsin har upplevt, inte sällan med en rom och cola i näven. Säkert horder av mexikanska barn som för en billig penning packar ihop Din skärm och ryggsäck, särskilt om Du har "oturen" att landa vid Pianot. Gärna närande tacos från gatuköken kring torget: en hel måltid för 20 kronor. Kalla kvällar och mornar. Bullrande biltrafik som gör raggarrundan runt torget på helgerna. Mycket flygning. Protesterande växelläder. Ett billigt land som ändå är dyrare än du hade väntat. Utmärkt boende. Har du tur finns möjligheten att höra en hel buss sjunga tillsammans med Abba och A-teens, svenskar som norrmän, längs slingriga vägar genom den mexikanska natten samtidigt som Ambrosio tittar förundrat i backspegeln.



Gruppeflyvning

Ronny Helgesen, norsk landslagspilot och instruktör sedan tidernas begynnelse, har introducerat en norsk variant av gruppflygning. Principerna är enkla: Alla väntar på den som är sist och varje person ska hela tiden se till gruppens snarare än sitt eget bästa. Gruppen samlas i blåsor, där de raska använder moln eller hang för att vänta in gruppen. Genom att gemensamt söka av terräng ökar möjligheterna till långa turer dramatiskt. Att flyga tillsammans är också att uppleva tillsammans, och gemensamma upplevelser ger eller stärker vänskap. För den ovane är det lite besvärligt att vänja sig vid denna typ av flygning, tätt inpå andra, och det kräver disciplin att inte dyka iväg mot ett aktivt moln innan alla har samlats igen. För oss som på egen hand inte håller landslagsnivå, finns mycket goda möjligheter att lära sig mycket om flygning av bättre och mer erfarna piloter på detta sätt. Bara en sådan sak att du genom gruppen automatiskt får tillgång till all lokalkännedom är mycket värdefullt.

forts. s.16 >

2 tycker till om 2 flygställen:

Sid: 16 Joakim Lax

italien

Ett flygställe är ur betraktarens perspektiv väldigt olika beroende på om man är nybörjare eller gammal ringräv. Två personer ur Ållebergsklubben med olika erfarenhet flyger på samma ställe. Här berättar de om flygningen under den senaste turen till Italien.

Starten:

Räven (Christer Carlén): Bra springstart vid lite vind, bra och stora ytor för riggning av vingen och det är dessutom nära till vägen vilket jag uppskattar.

Nybörjaren (Åke Bratt): Starten kändes bra och trygg för en nybörjare, dessutom skönt att slippa släpa på vingen allför långt.

Flygningen:

Christer: Det är en lätt och bra flygning, branta klippväggar så man får häftiga referenser i fart- och stigförmåga. Varierande förhållanden gör att man får flyga allt under en vecka, från svaga lyft till raketer på 6 m/s i medel under vissa dagar. Mycket bra sträckflygning. En av mina absoluta favoriter.

Åke: Jag upplevde det som om det var svårt att hänga kvar vid kanten om det var svag termik dessutom kunde det bli trångt på kanten när alla skulle hålla sig i det stigområdet. Men något som var trevligt var att det gick och ge sig ut på små sträckor för att leta termik och ändå ligga i tratten om man vill gå ner och landa.

Landningen:

Christer: Huvudlandningen Piazza är bra och stor. Det jag gör inför landningen är att tänka på att vinden kan vara lite vridande mitt på dagen.

Åke: Jag upplevde den som stor och bra, det kan vara lite tufft med vridande vind inför landningen men det var jag förvarnad om så det var inga problem. Ett orosmoment är att det är träd runt hela landningen, men landningen är så stor så ett underverk ska till om man skall missa den.

Bassano del grappa: Starten

Christer: Bra start, men en dålig riggningsplats när det är många vingar i närheten. Tyvärr så kan det vara svårt att komma fram vid start på grund av trängsel och att uppleva sådana saker när man är flygsugen är ju ingen hit precis.

Åke: Läskig ramp. Ramp och ramp, det är egentligen ett gammal lastbilsflak dom har lagt ut så det var inget nöje med starten precis. Vid riggningen av vingen var det trångt som fan, hetsen gav ju inte heller något större lugn och harmoni för själen när man skulle upp ställa sig i kön till de som väntar på start. Inget höjdarställe men vid min andra start kändes allt bättre.

Flygningen:

Christer: Ganska hyfsat. Kan man komma upp till monumentet så blir flygningen helt okej enligt mig. Det trevliga är att man kan ta sig till Feltre härifrån också vilket inte är helt fel.

Åke: Ganska svårt att hänga kvar. Kom man lite längre ut från starten var det svårt att ta sig upp igen. Det jag annars uppskattar här var att det var lugn och bra flygning, helt perfekt för mig och många andra.

Landningen:

Christer: Bra och stort. Här finns inga konstigheter att hänga upp sig på och börja fundera över, utan ner och landa och bli nöjd över en trevlig flygdag.

Åke: Helt perfekt. Bra och stort vad jag kan minnas så fanns det inget som kunde störa min inre harmoni utan det var bara och landa och vänta på att få en öl serverad av mina flygarvänner.
Ja som ni ser så finns det fler likhetstecken mellan upplevelserna än det finns olikheter. Skillnaderna tycks vara sådant som sjunker exponentiellt med erfarenheten, starterna känns bättre och det är lättare och hänga kvar och det är ju något som gäller vid start och flygning över plattlandet också, så för er som ej gillar starter och tycker att ni jämt trillar ner för fort så gäller bara en regel: FLYG MER OCH MER OCH MER OCH M.....

forts. fr. s.15 >

Olika flygturer

Den ordinarie landningen vid sjön i Valle var i år vattenfylld, vilket gjorde att kvällsflygen inte kunde göras från det lokala hanget över byn. Det finns planer att återskapa denna landning till nästa år, och slutpunkten för turerna blir då en liten gräsplätt nedanför våra bostäder. I allmänhet är flygningen i Valle mer inriktad mot banor snarare än spektakulära distanser, och sträckor över fem mil är inte särskilt vanliga.

Tonny light (1-10-11, 30 minuter)

Efter en stunds termikflygning framför starten räcker det med en bra blåsa och 2800 meter för att nå Pinitas 1, eller fälten vid vägen nedanför. En blåsa där och Tanka de Gaz och lunchen är inom räckhåll. Ibland krävs det lite tålamod att stånga sig genom inversionen för att ta sig högt. Turen är en mycket lämplig inledning på XC-karriären eftersom landningsmöjligheter finns längs hela sträckan.

Ronny medel (1-3-4-5-6-7-8-9-11, 2 timmar)

Några hundra meter över starthöjd räcker för att glida iväg mot Penon och ta hissen upp. Det är sällan nödvändigt att gå farligt nära berget, utan bra blåsor finns precis förbi berget och i väntegropen. Efter molnbas i väntegropen och en intressant stund i Crazy thermal, är det dags att glida mot Tre kungar. Från molnbas där är det ganska enkelt att utnyttja konvergens för att gå mot Sockertoppen och Pinitas-kullarna.

Ronny svår (1-3-4-5-6-14-7-8-11, 3 timmar och uppåt)

Från tre kungar över ganska ogästvänlig terräng som främjar längre promenader. De riktigt duktiga fortsätter mot Tres Virgines och kanske mot Toluca, där den norska flaggan ännu så länge lyser med sin frånvaro. Längs större vägar, främst till och från Toluca, finns bussar att tillgå. Mindre vägar kräver pesos eller starka ben.

Vem bör åka till Valle

Skärmflygning är en risksport, oavsett var och när den utövas. Mexiko är definitivt inget undantag i det avseendet. Termiken är stundtals stark, på sina ställen närmast brutal. Alla som har gått lite för fort fram och flyger en skärm som de inte riktigt behärskar får garanterat veta det. Nödskärmskasten, och statistiken visar att det blir ett par i veckan, slutar dock oftast med ett par glada mexikanska gossar går till kiosken med en stor näve pesos efter att ha hämtat ner din skärm ur ett högt träd. Många av oss har heller inte balanserat och än mindre flugit på flera månader när vi kommer, och sjukvården känns ofta väldigt avlägsen. Trots det vill jag rekommendera Mexiko-resan till många, och det oberoende av tidigare erfarenhet. I Valle handlar det mer om inställning: Om du har som mål att skärmflygning ska vara kul , landar Du innan det börjar bli för stökigt. Genom att välja när och var Du ska flyga, och lyssna på förmaningar och råd från Ronny och Tonny finns möjligheten att på ett säkert sätt närma sig termik- och distansflygning. Vi ses nästa år!

Sid: 17 tove andersson

jocky sanderson

Jocky Sanderson:
Ålder 34 Skärm Gin Boomerang 2
Tävlingmeriter 3rd in the world 1995, 10th 1999.



När började du flyga?:
1988

Varför började du flyga?:
Because it felt right.

Mitt tips till piloter som vill utveckla sin flygning:
Just make sure you enjoy flying. The best pilot is the one that is having the most fun. Don't measure success in distance, think of the time, views and exciting things you have done. I had a student in Australia who had just flown 104 k's, his previous best was 25k's. When I asked how he felt he said, 'it was great but there were other pilots who flew further'. As you can imagine I was not too impressed. There will always be people who can fly further so don't compare your successes to others.

Mitt tips till piloter som vill börja tävla:
Competing is a great way to learn. Be focused, decisive and dedicated, and set yourself realistic goals. Learn from your experiences and be prepared. Learn the rules and get used to your instruments and kit. Don't try and be cool and put your image in front of your flying. You are only "cool" when you win.

Det viktigaste att komma ihåg inför en tävling:
Your paraglider.

Mitt favoritflygställe
The Lake district, England.

Därför håller jag kurser i skärmflygning och varför ska man gå kurs i flygning:
I teach because I enjoy seeing people learn and have fun. You should take a course if you feel that there is something out there preventing you from making the most out of your flying, from your thermalling technique to your decision making. We can only show pilots the door – it is up to them to walk through it.

Vilka erfarenheter har du av att hålla kurs i skärmflygning?
I have many fond experiences from teaching, which is why I love doing it. Some are good and fortunately few are bad, but the good far out-ways the bad. Perhaps one day I will write a book.

Därför ordnar jag kurs just i GV
GV is a very calm place to fly and it teaches pilots to perfect their thermalling techniques while also covering good distances regularly. The long XC's give you plenty of time to get to know your concentration patterns in the air. When you know these then you know your strengths and weaknesses and you can adjust your flying accordingly. Finally it is one of the most vibrant towns that plays host to paragliding in the world.

Så här tycker jag om säkerheten i GV
The winds are light, the thermals smooth and there are plenty of safe landing areas. The only vice would be small power lines that go to the houses out in the fields and sometimes it can be hard to get the second thermal after launch but there is what you are there to practice.

Vilken nivå av piloter passar flygområdet för?
To make the most out of GV you should have say 40 plus hours, but it would be safe for all pilots after they have completed their pg training plus a few hours.

Så mycket extra kostar det för att instruktören inte skall flyga ifrån en J
If you miss the first bus there will always be another one coming soon. If you loose the lead instructor there will be another with you somewhere along the course and at the rear. You have to talk to them about bribes.

Tips på en kurs hos dig som passar för en steg 3 pilot
Governador Valadares 2003 or Australia 2003.

Varför går även de bästa piloterna illa sig?
They may start to get complacent and may drop their guard. As you get more experienced there is less chance of having a problem, however you must always be careful.

Så tror jag att sporten utvecklar sig inom 10 år
It will go into 3 classes. Cross country, aerobatics and vol-bivuac. Gliders will be even safer and perhaps cheaper too with any luck.

Då lägger jag mina kurser i Sverige
We are in talks now about running a course in Sweden with Mark from the federation. We are also doing a course from Eric and Annas place in Annecy. Plus Sweden is invited to send pilots of all levels, providing they know how to have fun, to the international pilot trophy in Piedrahita in July. This is a special friendly comp where we teach competitors how to do the task and we talk them through it on the radio. You enter in any team of 5 and there are only team prizes to encourage team flying. More details are on www.escapexc.com.

När är man redo för en säkerhetskurs?
When it feels right. There is no time – just a feeling. When you are hungry to learn and not knowing your wing 100% is getting in the way of thermalling properly. An siv course teaches you far more then just tucking and stalling etc, it teaches you every aspect of controlling your wing at every attitude.

Något mer du vill tillägga?
No, only that pilots just have to enjoy themselves and keep reminding themselves how lucky we are to have the opportunity to take part in such a fantastic and liberating sport as this is.

Godkända hängflyginstruktörer 2002

Albatross Hängflyglubb
Michael Andersson
0910-523 46, 0910-78 60 16
Bo Kärrman
0911-710 78, 0911-910 10

Dala H & SFK
Peter Dahlbom
0240-843 58
Mats Fernström
0250-437 97
Robin Fjellström
0250-55 01 96
Peter Wicander
0250-446 27, 010-255 90 75

Drakflyglubben Stockholm
Jürgen Kohlschütter
0705-78 48 84

Dundrets Flygklubb
Urban Olofsson
0920-879 96
Anders Wredendahl

Friflygarna HFK
Gunnar Remer
0960-212 72, 070-218 15 72

Gwaihir HGC
Anders Salonen
031-91 99 98, 0706-98 99 69
Peter Lütze
031-67 90 20

Hammars HFK
Paul Kiraly
0411-52 25 44
Ognian Ougrinov
042-14 13 71, 0708-32 42 51

Köpings Flygklubb
Tomas Danielsson
0581-62 06 74, 070-644 49 74
Anders Palmkvist
0591-138 56, 070-546 58 23

Skånes Drakflyglubb
Hans Berg
042-33 15 53, 070-522 81 15
Rickard Jönsson
046-14 40 54
Jonas Nilsson
035-15 65 04, 0706-50 20 14
Per Trotsman
042-944 94
Jörgen Åstrand
046-12 91 91, 044-13 12 85

Stockholms HFK
Rolf Björkman
08-739 39 70, 08-764 60 95
Roland Hugosson
018-39 12 22
Mats Romson
08-755 83 38
Ralph Stålberg
+47 359 21 23
Dick Söderholm
08-650 93 49

Sundsvalls Hänggäng
Anders Andersson
060-16 24 49, 070-604 71 61
Kenneth Norberg
060-58 83 23
Håkan Sundin
060-12 59 29

Ållebergs HFK Ikaros
Tommy Andersson
0383-592 58, 0739-97 58 31
Christer Carlén
036-413 20, 0703-40 72 57
Daniel Ericson
0515-136 89, 0704-44 36 36

Peter Isacsson
0706-61 18 64
Leif Johansson
0502-144 86, 070-727-37 99
Tomas Peterson
0515-71 11 21, 070-600 11 21

Åre Drak- och Skärmflyglubb
Ernst Ebneter
0647-502 79
Ingemar Karlsson
0647-325 75

Örebro Skärm- och Hängflyglubb
Bengt Höök
070-581 75 80
Tord Olsson
019-12 58 58 (b), 019-15 92 96 (a), 070-525 43 94

Godkända skärmflyginstruktörer 2002

Peter Ahlbin
Moguls
Box 47
(Stenheden 714)
780 67 Sälen
Tfn 0280-206 16
Mob 070-626 06 16
Fax 0280-206 36
Epost flyg@moguls.se

Martin Annsberg
Dalarnas Skärmflygskola
Stenis 3091
792 91 Mora
Tfn 0250-202 55
Mob 070-555 78 58
www.skarmflyg.se

Tibor Berki
Skysport
Stationsvägen 1
83013 Åre
Tfn 0647-66 47 00
Mob 070-22 55 824
Epost flyg.flax@telia.com

Jonas Böttiger
Stockholms Skärmflygskola
Hagagatan 22
113 48 Stockholm
Tfn 08-34 57 23
Mob 070-510 33 43
Epost jonas@tatlin.se

Jonny Carlén
Friflygskolan
Dotorpsgatan 23
521 44 Falköping
Tfn 0515-188 91
Mob 0708-86 01 10
Epost jonny.carlen@airsport.se

Peder Dyrssen
Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Fax 031-15 94 68
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Jesper Eklöf
Sky Adventure
OO Krooksgatan 86
254 43 Helsingborg
Tfn 042-14 04 10
Mob 0703-77 45 16
Epost jek@manpower.se

Tony Ekström
Moguls
Box 47 (Stenheden 714)
780 67 Sälen
Tfn 0280-206 16
Mob 070-626 06 14
Fax 0280-206 36
Epost flyg@moguls.se

Christer Ericsson
Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Fax 031-15 94 68
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Simon Fulford
Stockholms Skärmflygskola
Gamla skolvägen 34
133 35 Saltsjöbaden
Tfn/fax 08-717 98 78
Mob 0708-34 14 15
Epost simon@skarmflyg.com

Andreas Hedström
Skysport
Årevägen 3
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-654 06 97
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Lars Hedström
Skysport
Årevägen 3
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-569 90 89
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Ronny Helgesen
Termikk & Rotor A/S
Sinsenvn. 40
0585 Oslo, Norge
Tfn 0047-22 09 05 22
Fax 0047-22 09 05 23
ronny.helgesen@termikk.no

Harald Hultén
Frisksportarnas Skärmflygklubb
Kvarnängegatan 18
331 34 Värnamo
Tfn 0370-467 51
Mob: 070-537 10 23
Epost: harald.hulten@gnosjo.se

Andreas Ilierfelt
Skärmflygskolan
Persmässgränd 6
129 44 Hägersten
Tfn 08-744 49 77
Mob 0708-84 41 00
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Tonny Karlsen
Termikk & Rotor A/S
Sinsenvn. 40
0585 Oslo, Norge
Tfn 0047-22 09 05 22
Fax 0047-22 09 05 23
tonny.karlsen@termikk.no

Olivier Lasmarias
Open Air
Petrejusvägen 32
121 38 Johanneshov
Tfn 08-644 63 52
070-768 84 64
Epost olivierlasmarias@hotmail.com

Fredrik Lindholm
Skysport
Årevägen 3
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-311 40 00
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Anders Magnerfelt
Mad Moose
Fiskarevägen 10
132 36 Saltsjö Boo
Tfn 08-15 66 41
Mob 070-524 67 08

Daniel Mattson
Flysports
Lisselhed
794 92 Orsa
Mob 070-306 90 25
Epost info@flysports.se

Annika Olsson
Skärmflygskolan
Persmässgränd 6
129 44 Hägersten
Tfn 08-744 49 77
Mob 0705-11 65 30
Epost
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Thomas Morsing
Skärmflygskolan
Arvodesvägen 10
129 33 Hägersten
Mobil: 0705-56 86 62
e-post:
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Peter Pettersson
Stockholms Skärmflygskola
Mickelsbergsvägen 121
125 54 Älvsjö
Tfn 08-464 99 91
Mob 0708-13 39 52
Epost peter@skarmflyg.com

Peter Skoglund
Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Fax 031-15 94 68
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Christer Wesslund
Skärmflygskolan
Persmässgränd 6
129 44 Hägersten
Tfn 070 - 844 49 77

Tomas Peterson
Peterson Sport AB
Bergsängsvägen 68
521 30 Falköping
Tfn 0515-71 11 21
Mob 070-600 11 21
Epost tomas.peterson@mailbox.swipnet.se

Pierre Rosén
Sky Adventures
Sandviksv 6
294 91 Sölvesborg
Tfn 0456-706 00
Fax 0456-706 07
Mob 0708-600 221
Epost sky-adve@algonet.se

Niclas Sandgren
Sky Adventures
Sandviksvägen 6
294 91 Sölvesborg
Tfn 0456-706 00
Fax 0456-706 07
Mob 0708-740 499
Epost sky-adv,e@algonet.se

Peter Wicander
Flysports
Holen 2587
794 92 Orsa
Vinteradress:
Åre Kläppens Fjällhotell
83013 Åre
Tfn 0250-446 27
Mob 070-638 10 70
Epost info@flysports.se

Hängflyg & Skärmflygklubbar Sverige 2002

[H&P] → Hanggliding & Paragliding [H] → Hanggliding [P] → Paragliding

Albatross Hängflyglubb [H]
c/o Michael Andersson
Yttervik 193
931 91 Skellefteå
0910-78 60 16
http://host.bip.net/albatrosshfk

Arctic Hanggliding & Paragliding Club [H&P]
c/o Juha Liikarnaa (HF)
Idrottsvägen 26
981 39 Kiruna
0980-838 12
c/o Johan Sjöström (SF)
Mangigatan 26 B
981 33 Kiruna
0980-839 11

B-Stallet [P]
c/o Anders Jauring
Köpmansgatan 35
269 33 Båstad
0708-16 03 30

Cirrus Skärmflygarklubb [P]
c/o Alexander Kledzik
Nytorgsgatan 23 B
116 40 Stockholm
08-689 97 10, 08-605 90 40

Club Parapente Syd (CPS) [P]
c/o Markus Abrahamsson
Björkgatan 3
243 34 Höör
0413-274 64, 0739-80 19 64,
044-21 24 24

Dala Häng- och Skärmflyglubb [H&P]
c/o Robin Fjellström
Kallmora skola
794 93 Orsa
0250-55 01 96
www.algonet.se/~opel/flyg

Drakflyglubben Stockholm [H]
c/o Vaclav Komarek
Hunduddsvägen 51
115 25 Stockholm
vaclav@hk.akademibokhandeln.se
Tel: 0702-105508

Dundrets Flygklubb [H&P]
c/o Håkan Johansson
Kraftstationsvägen 606
982 38 Gällivare
0970-131 69
www.gellivare.se/forening//
FKD/huvuds.htm

Fenix Skärmflygklubb [P]
c/o Björn Hårdstedt
Fatburs Kvarngata 40
118 64 Stockholm
08-668 27 21, 0708-88 27 21,
08-668 68 88

Flygklubben Offerdal [H&P]
c/o Johnny Eriksson
Tallåsvägen 33
831 42 östersund
063-12 48 27
http://thor.prohosting.com/~offerdal/

Friflygarna HFK [H]
c/o Sten-Ove Stenman
Glassgränd 44
906 24 Umeå
090-18 80 33/070-603 76 64
http://wl.960.telia.com/~u96002528

Frisksportarnas Skärmflygklubb [P]
c/o Harald Hultén
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
0370-467 51

Glidflygarna i Luleå Häng- & Skärmflyglubb [H&P]
c/o Magnus Eriksson
Docentvägen 299
977 52 Luleå
0706-37 35 67
http://hem1.passagen.se/glidflyg
Gotland Paragliding Friends (SF)
c/o Carl Winther
0498-22 33 95

Gwaihir HGC [H]
c/o Lars Redhammar
Liskullavägen 25
510 21 Sätila
0301-424 27, 0703-197 193
http://hem2.passagen.se/gwaihir

Hammars HFK [H]
c/o Anna-Karin Åkesson
Hammar 27
270 21 Glemmingebro
0411-225 44
www.torget.se/users/h/habrok/hammars

Hunflens Skärmflyglubb [P]
c/o Bengt Vestbergs
Risheden 6
780 54 Äppelbo
070-370 30 13, 070-625 24 44

Köpings Flygklubb [H]
Markel Neideman:
Roddarevägen 43 E
151 38 Södertälje
08-550 88 928, 0708-550928
www.koping.se/culture/clubs/kfk/

Linköpings Häng- & Skärmflyglubb [H&P]
c/o Mårten Mårtensson
Upplandsgatan 2
602 18 Norrköping
Tel: 011-18 79 28
Email: m2swe@netscape.net

Njord Skärmflyglubb [P]
c/o Jonas Olsson
Haga Parkgata 22 A, 2 tr
723 36 Västerås
070-467 59 21

Norrköpings Skärmflyglubb [P]
c/o Lars Flygeborn
Gustav Classonsgata 46
603 78 Norrköping
011-17 29 24, 070-662 02 99

Norrsken Häng- och Skärmflyglubb [H&P]
c/o Robert Eriksson
Sågvägen 8
934 41 Ersmark
0810-72 32 36, 070-315 44 31
www.outdoor.se/skarmflyg

Paraclub 2000 [P]
c/o Mattias Säll
Västergårdsvägen 4
433 31 Partille
031-21 03 04, 031-44 62 18

Razor Skärmflyglubb [P]
c/o Mårten Brink
Alströmergatan 32
112 47 Stockholm
08-654 39 42

Rotormännen Skärmflyglubb [P]
c/o Peter Hernfalk
Sikvägen 61
135 41 Tyresö
08-721 43 79

Skånes Drakflyglubb [H]
c/o Lars Maclennan
Arkeologvägen 15
226 54 Lund
046-211 91 71, 0703-79 16 29
http://fly.to/sdfk

Skärmflyglubben Branäs Wings [P]
c/o Jon Thonander
Gruvgången 115
653 43 Karlstad
054-56 58 22

Skärmflyglubben Dalmåsarna [P]
c/o Conny Carlsson
Källviken 1
774 94 Avesta
0226-200 40, 070-534 01 60

Skärmflyglubben Göteborg [P]
c/o Glenn Bengtsson
Bryllgatan 41
421 58 Västra Frölunda
031-15 94 34 (Christer Eriksson)

Skärmflyglubben Pegasus [P]
c/o Anders Dillman
Lidvägen 24
135 54 Tyresö
08-712 08 15, 0709-99 63 01,
08-656 67 49

Skärmflyglubben Solskärmarna [P]
c/o Bernt Larsson
Malmtorgsgatan 22 A
653 40 Karlstad
054-18 17 09
0702-33 55 58

Skärmflyglubben Ålleberg [P]
c/o Anders Ulveborg
St.Olofsgatan 18
521 44 Falköping
0151-182 06

Smålands Skärmflyglubb [P]
c/o Fredrik Pettersson
Mossgatan 5
331 52 Värnamo
Medlemskontakt: Stefan Djerv

Stockholms HFK [H]
c/o Lars Mattson
Ulrika Jansdotters väg 30
179 98 Färentuna
08-560 42 590, 0706-43 71 37
http://fly.to/shfk

Sundsvalls Hänggäng [H]
c/o Göran Westerlund
Älvgatan 4
862 00 Kvissleby
060-51 31 31

Sälens Skärmflyglubb [P]
c/o Peter Ahlbin
Box 47, Stenheden 714
780 67 Sälen
0280-206 16, 0280-206 36 (fax)

Sällskapet Flygarna HVTO [P]
c/o Blomsterkraft
Årsta Skolgränd 18
117 43 Stockholm
08-19 00 01, 08-709 37 70

Vänersborgs HFK Pegasus [H]
c/o Lennart Karlsson
Lilla Håjumsgatan 11d
461 35 Trollhättan
0520-186 24
www.torget.se/users/v/vhfk

Västra Skärmflyglubben (VSK) [P]
c/o Peter Olsson
Box 1121
405 23 Göteborg
070-552 16 09, 031-44 62 18
www.vsk.info

Ålands Skärmflygare [P]
c/o Mikael Holmström
Vasavägen 26
169 58 Solna
0709-27 83 22

Ållebergs HFK Ikaros [H]
c/o Leif Johansson
Idrottsgatan 9
522 00 Tidaholm
0502-144 86, 070-727 37 99
http://home.swipnet.se/drakberget

Åre Drak- & Skärmflyglubb [H&P]
Box 32
830 13 Åre
0647-502 79, 0647-201 82 (fax)
www.flygare.nu

Örebro Häng- & Skärmflyglubb [H&P]
c/o Göran Andersson
Furuvägen 3
640 10 Högsjö
0151-453 11, 019-611 54 01
www.friflyg.nu

Ö-viks Vingar [H&P]
c/o Max Thorén
Tjärn 117
891 92 Örnsköldsvik
0660-37 26 62, 0702-225 57 44

URUBU!

Om Governador Valadares

Tre tävlingar, en kurs med Jocky och några Caipivodcas i februari månad. Governador Valadares 2002.

Han tittar åt vänster, höger, vänster igen. Ser plötsligt mig. Girar först höger, men dyker så åt vänster in mot kärnan. Jag följer efter. Vi är inte ensamma. Ovanför oss cirklar ett 20-tal följeslagare med samma mål. Jakten på termiken. En jakt som jag aldrig kan vinna. Skillnaden mellan oss är stor. De är mindre, snabbare, smartare och bättre än jag. Urubus.
Jag gör så gott jag kan och jag är hyggligt bra på det. Känslan när jag svävar sida vid sida med dessa fåglar är inte lätt att beskriva. Du som har prövat vet.
En pilot liknade dem med kvinnor: ensamma kan man aldrig lita på dem. Följ dem därför endast om de är flera. Som kvinnlig pilot har jag ingen kommentar, och om sanningen ska fram förstår jag inte alls vad han menade.

Den underbart skickliga termikjägaren **URUBUN** hittade jag i Governador Valadares, Brasilien. Tillsammans var vi elva svenska piloter, varav sex Swepool-medlemmar, på plats i Valadares i februari.



Kombinerad XC/tävlingskurs med Jocky

Du är som pojken i grodmansdräkten. Du går omkring och det enda du hör är din egen tunga andning. FiiiiiFFuuuuFiiiii. Allt är suddigt. Du varken ser eller hör vad som försiggår omkring dig. Fullständig koncentration, full fokus. Du är beredd. Ingenting annat berör dig än din uppgift. Så dyker du ner i poolen. En känsla av frihet. Pssschhhhh. Du flyger. Du är fri. Fullständig koncentration. Full fokus.
Så beskriver Jocky Sanderson en tävlingsstart för oss i gruppen av piloter som kommit till Governador Valadares för att lära oss mer om cross country (xc) och tävlingsflygning. Jocky har lång erfarenhet av tävlingar och var trea i världen 1995. Idag har han slutat tävla och spenderar istället tiden på att lära ut allt han kan om tävlings- och xc-flygning. A och O inför tävling är koncentration, fokus på din uppgift. Då kan du komma långt. Speciellt om du är beredd att satsa två års heltid åt tävlingsflygning.
Vad lär man sig på en kurs och hur går det till? Har man nytta av kursen och är det värt pengarna? Vi var 27 stycken i gruppen, inklusive fem instruktörer/coacher som förbarmade sig över oss piloter med vida spridd erfarenhet.
Vi åkte gemensamt upp till berget och diskuterade dagens förhållanden. Sedan debriefing av gårdagens flyg och en lång briefing med genomgång av dagens uppgift. Vi lärde oss flyga i grupp med intensiv radiokommunikation. Vad jag uppskattade mest var coachingen i luften som fick mig att börja fundera mer i luften: Vad händer runt omkring? Var finns termiken? (Jag lovar – just den är bra!) Hur fort flyger man i svaga respektive starka förhållanden? Hur kan andra piloter hjälpa mig? Självklara saker tycker många, men jag kan lova att det under mina flyg sedan dess har dykt upp små visdomsord från kursen i mitt huvud. Det har hjälpt mig. Vi pratade mycket om att flyga fort och hade hela tiden ett mål med vår flygning. Lite fusk var det förstås – coachernas roll var att aktivt leta termik åt oss för att säkra långa och lärorika flyg. Det hände att vår instruktör dalade ner och vi fick klara oss själva. Oftast var det tvärtom, men sånt glömmer man lätt. Under vecka två deltog några av oss i Real Minas Open som ett lag med extra tävlingsbriefing och fortsatt radiokontakt i luften. Vi, 27 piloter, flög under 10 av 14 flygbara dagar 3686 km tillsammans. En extra krydda till kursen var de många skratten vi hade till Jockys alla flyghistorier och gruppkänslan. Jag kommer definitivt att välja att gå kurs igen om tillfälle dyker upp.
Vägen hem är halva äventyret säger man. Och vi hade inte gett Governador Valadares 72 poäng av 73 möjliga om det inte vore för de fantastiska mötena med det Brasilianska folket under våra flygningar i GV; eller som Johan sammanfattade de viktigaste komponenterna: Flygningen, Folket, Flickorna!

Om Governador Valadares

Staden som ligger 650 km från Rio har 250 000 invånare, erbjuder tre biografer, en bowlinghall, ett antal badklubbar samt billig shopping. På ön i floden är joggningen extra trevlig. Valutan Landets valuta heter real och kan hämtas ut på automater, med viss reservation för just Föreningssparbankens Visa kort. Under den period vi var där fanns bara en automat som tog detta kort och den var trasig! Valutakursen är ostabil och några dollar i fickan har man alltid nytta av. I övrigt är priserna på det mesta ganska låga. Boendet, Det är hotell som gäller och finns i olika klasser. Det högst klassade Real Minas har luftkonditionering (från ca 160 real/natt). Jag föredrar fläkten på det enklare, men trevliga hotellet, São Salvador (28 real för ett dubbelrum). Andra namn är Panorama samt Casa Grande som kostar nästan igenting.
Kommunikation Det vanligaste sättet att ta sig till GV är med buss från Rio. Den tar 10 timmar, är luftkonditionerad och går 3 gånger om dagen (43 Real enkel resa). Nattbussen rekommenderas. Bagaget kan lämnas in på busstationen för Rio besökare i väntan på bussen (det var ingen som sa nåt om att man kunde få vänta flera dagar under karnevalen!). Det går även flyg till GV, vilket är betydligt dyrare (ca 2000 kr) och erbjuder inte samma närhet till omgivningarna och fikapauser med ortsbefolkningen.



Flygningen Berget Ibiturunga sticker upp i ett vidsträckt landskap med böljande, gröna kullar. Det tar 50 minuter upp med lastbil till starten som ligger på 1123 m höjd. Berget suger åt sig all termik runt omkring och de första 3 milen erbjuder därför den svåraste flygningen, men har man klarat sig förbi denna sträcka kan man flyga riktigt långt här. Man följer oftast huvudvägen söderut, ett vanligt mål är Caratinga. Jag fick tyvärr aldrig se Caratinga förrän nattbussen passerade orten på väg tillbaka till Rio. Från huvudvägen tar man enkelt bussen tillbaka för några real. Retrieven är därför aldrig svår och ortsbefolkningen brukar göra allt för att hjälpa dig. När du landar är det inte ovanligt att ha ett gäng affärsmedvetna barn runt dig som vill vika din skärm. Kan ibland vara påfrestande, men oftast är man tacksam för sällskap när man landat i en ödslig dal. Vid landning gäller det att observera alla kraftledningar – mycket svåra att se från luften. De som istället väljer att flyga lokalt kan landa på huvudlandningen inne i stan 950 fallhöjdsmetrar ner.
Inför XC flygningen Är det bra att ta med sig vatten i massor i detta varma land och några real för att kunna ta sig hem. Kläderna är som vanligt i alla tropiska klimat: tunna och endast för att skydda mot solen. Maten Portionerna är enorma, och rätterna är oftast beräknade för 2 personer. För dig som inte gillar kryddstark mat, men är förtjust i bönor, kött, kyckling, ost, fett, friterad mat och bufféer är detta stället för dig. Det är en konst att få kaffe utan socker i!
Språket I landet är portugisiska och de flesta pratar inte engelska men mer än gärna portugisiska med dig. Att tänka på Denghi myggen, som kan ge en hemorragisk feber värre än Malaria, har ökat med 20% den senaste tiden! Myggmedel är ett måste. Rio Från flygplatsen tar du flygbussen in till busstationen där bussar går in till turiststråket vid Copacabana på 25 minuter. Där finns mängder med kokosnötsbarer och glada brasilianare som inbjuder dig till sambafest. Karnevalen äger rum under 3 dagar i början av februari. Rio är då relativt folktomt, eftersom många lämnar Rio dessa dagar för att uppleva karnevalen i andra städer. Trafiken är hemsk och har man tur stannar bussen och plockar upp dig!



Svenska piloters reflektioner

Johan Sjöström – SM vinnare 2001

Om platsen/Brasilien och folket: Exotisk plats utan hotbild, trots ryktena om rån. Vänliga, glada, öppna människor som älskar högtalarbilar!
Om flygningen : Första dagarna var den kanon, snäll termik med det enda obehagsmomentet landningarna med osynliga kraftledningar och blöta lite här och var. Man fick lära sig att planera! Jag har inga erfarenheter av elledningar som jag vill berätta om annat än att man bör undvika dem.
Längsta flyg : 93 km
Festandet : Speciellt gillade jag de stora Caipirihinorna på torsdagarna under marknaden då folket åkte omkring i partybussen.
Rio var häftigt under karnevalen och är definitivt värt att stanna i och testa de fina vågorna!
I övrigt : regnade det mycket, vilket inte ska vara karakteristiskt för stället. Det var jobbigt med acklimatiseringen till värmen. En stor omställning från Kiruna! Citerar Ronny Helgesen: Mexico är bra för flygning, Brasilien är bra för gutter utan jänter!

Christer Wesslund – Ständigt återkommande gäst i GV

Om platsen/Brasilien och folket: Kul med en stor stad istället för en håla med 100 invånare som många andra flygställen. Ej tillrättalagt för turister, d v s inge tjo och tjim på tisdagar men däremot på helgerna. Människorna gillar jag p g a deras öppenhet, positivism, deras vilja att hjälpa till och för att de alltid är glada. Inga sura miner där inte. De kan ställa sig och applådera glatt på starten åt någon som kommer iväg efter sitt 10:e försök.
Om flygningen : Snälla flyg med vanligtvis 3-6 m/s blåsor och svaga vindar. Terrängen är förlåtande och mjuk. Tyvärr var molnbasen för låg i år vilket gjorde termiken svag och flygningen tråkig. Ett plus för infrastrukturen som passar bra för dem som vill lämna berget.
Längsta flyg : 68 km. Tidigare år 89 km.
Festandet : Brasilianarna tar varje tillfälle i akt och vill ordna något bra för oss som kommer, till skillnad från många andra flygställen. Bra, medryckande musik. **I övrigt :** Tycker jag att organisationen på tävlingen var bra.

P-A Nordmark –Vår kontrollant från tävlingskommittén!

Om platsen/Brazilien och folket Vänliga människor, men trist med de fattiga barnen. Man kände sig inte alltför sällan som en "utnyttjare". I övrigt levde Brazilien upp till mina förväntningar.
Om flygningen : Tätt mellan blåsorna, lätt att hitta områden där termiken finns och ett plus för att det fanns termikkällor vid varje turnpoint!
Längsta flyg : 65 km.
Festandet : var trist, inget märkvärdigt-sa han med ett leende. Rio har jag ännu inte sett.
I övrigt : verkar det bra att gå kurs här.

Patrik Nietlisbach – Biljardmannen

Om platsen/Brasilien och folket: Eftersom det är en riktig stad finns det mycket att göra förut**Om flygningen** :: bowla, spela biljard, bada, cykla, hyra motorcykel, bio.
Om flygningen : Egentligen bra flygning, men förhållandena med för svaga blåsor och för mycket gnet gjorde den tråkig. Vi hade 2-3 riktigt bra dagar under 3 veckors tid.
Längsta flyg : 65 km.
Festandet : har Patrik INTE vuxit ifrån. Det är bra stämning med glada, trevliga om än tröga människor. Svårt att göra sig förstådd. På vardagar umgås man på restauranger, på lördagar går alla ut på disco och det är fest till 7 på morgonen.
Rio Vet ej. **I övrigt :** ingenting



Oliver Thurmann – Högtalarmannen

Om platsen/Brasilien och folket: "Jäkligt schyssta" brasilianare. En fördel om du kan portugisiska/spanska. Tidiga mornar med "schyssta" soluppgångar.
Om flygningen : Vissa dagar var bra – vissa var dåliga. Svaga förhållanden som är perfekt för alla steg 1:or or 2:or. En uppgift i XC tävlingen var på 5.5 mil och tog 5 timmar, hej och hå.
Längsta flyg : 100 km prick blev det flyget då jag droppade barlasten på de andra piloterna och tappade min ena högtalare över byn!
Festandet : Beskrivs lättast med ett enda ord: tungt. Discona är helt OK.
Rio Schysst, det är inte så farligt om man håller sig till de rätta ställena. Höga berg, vatten och man kan flyga där.
I övrigt : De bara ler men fattar ingenting!

Lena Alfredsson – Tvåa i serieklass och 7:a totalt, Real Minas Open

Om platsen/Brasilien och folket: Väldigt vackert och otroligt vänliga människor. Hög ljudvolym överallt! Det är påfrestande när 20 ungar skriker runt omkring dig när du landat kort. Otroligt lätt att lifta (när man får skjuts på pakethållaren av pappa, medan sonen bär skärmen ja! artikelförf. komm.).
Om flygningen : Snällt och tålamodsprövande. Perfekt med ny skärm och start på flygåret.
Längsta flyg : 65 km.
Festandet : Dåligt med detta dessa långa dagar. Jag är för gammal, men Caipivodcorna var bra! Rio Skönt att vila upp sig i efter flygveckorna.
I övrigt : Alla ställen där man flyger bra känns roliga!

Maria Skoglund – Steg 1:a snart steg 2:a

Om platsen/Brasilien och folket: Jättetrevligt land och folk. God, vällagad mat och Caipirihinorna likaså. Gott om moto-taxis för de som gillar att åka hoj tillbaka från sin distans och bussarna är jättefina.
Om flygningen : Snäll flygning med landningsmöjligheter lite här och var i en vacker natur. Starten kändes lite liten under tävlingen. Ofta för mycket köande i gassande sol och svag startvind. Det var läskigt att flyga över floden första gången!
Längsta flyg : 10 km (utelandning)
Festandet : Höll på hela tiden. Brasilianarna var mycket duktiga på det – och vi också, men jag tycker att de svenska pojkarna hade en för låg tröskel – det ojades mycket dagen efter!
Rio kändes lite läskigt med alla varningar om rånrisken. **I övrigt :** mycket likt GV.
I övrigt : Det jag uppskattade mest med denna trevliga upplevelse var att det var så lätt att få kontakt med folk, de var nyfikna och intresserade (jmf t ex med Thailand).

Peter Mannerstråle – Mannen med kepsbrännan

Om platsen/Brasilien och folket: Trevlig by där det finns delvis annan sysselsättning såsom poolbadande, internetcafé, bowling och glada, trevliga barn.
Om flygningen : Bra, men som alltid bara vid bra väder!
Längsta flyg : 95 km.
Festandet : Bra partymöjligheter, tipset är Toms Café med live musik och bästa maten finns på JB's. Rio erbjuder bra flygning, festande och enormt vackra stränder
I övrigt : Inte lika vädersäkert som Australien.



Micke Jarås – Triathlonisten

Om platsen/Brasilien och folket: Kunde man de 25 vanligaste orden skulle man få mer kontakt med folket. Folket är otroligt givmilda och det är lätt att få skjuts. Brasilien är mycket större än jag trodde och att Kiruna ligger lika långt från Stockholm som Rio ligger långt från GV hade jag aldrig trott (beroende på transportmedlet).
Om flygningen : Bästa stället jag varit på. Personligt rekord flera gånger om. Bra ställe att öva molnflygning/molngator/molnformationer. Här kan man ofta göra låga räddningar.
Längsta flyg : 122 km.
Festandet : har jag vuxit ifrån.
Rio har jag inte besökt ännu.
I övrigt : blir det för mycket pengar över. Det är svårt att göra av med dem! Det var lätt att övertala vännerna att följa med i år.

em

Dags för en EM-titel !

Sverige ställer i år upp med ett mycket starkt lag när EM i skärmflygning avgörs i Slovenska Tolmin 4-20 juli. Målsättningen är en lagplacering bland topp fem och åtminstone en individuell medalj.
EM-uttagningen var i år mycket hård. Flera piloter har under det senaste året utvecklats till en hög internationell nivå och det är därför förhoppningarna inför årets EM är mycket höga. Fem herrar och två damer är uttagna att representera Sverige i det sjunde Europeiska Mästerskapet i skärmflygning.

förutsättningar för succé

Cirka 120 piloter från Europas alla länder kommer att finnas på plats för att göra upp om mästartiteln. Ett favorittippat namn är Peter Brinkeby som förra året vann flera deltävlingar i Världscupen för att slutligen hamna på en fjärde plats totalt. På damsidan är Lena Alfredsson på gång efter att tidigare i år ha tagit hem damtiteln i de Brasilianska Öppna Mästerskapen.

Laget består på damsidan av :

Lena Alfredsson, 32 år från Stockholm. Har ingått i landslaget sedan 2000. Vann damtiteln i Brasilianska Öppna tidigare i år.
Anna Rydh, 41 år från Stockholm. Gör sin första säsong i landslaget. Har tidigare i år placerat sig bra på bland annat Australienska Mästerskapen i Manilla.



Tyvärr saknar vi aktuell bild på landslaget,
men här är en idé på möjligt landslag 2003 (Enligt layoutarna)

På herrsidan har vi :

Peter Brinkeby, 29 år från Göteborg. Veteranen i laget med åtta säsongers internationellt tävlande bakom sig. Var nära att ta hem den totala Världscup-titeln förra året och är en stor favorit till mästartiteln i årets mästerskap.
Oliver Thurmann, 23 år från Borås. Har sen sin första tävling för landslaget 2000 fortsatt utvecklats i en rak kurva uppåt.
Johan Sjöström, 35 år från Kiruna. Förra årets svenske mästare och hungrig på fina resultat.
Erik Rehnfeldt, 35 år. Nu boende i Annecy, Frankrike. En stjärna på uppåtgående.
Lars-Anders Jonsson, 27 år från Offerdal. Satsar heltid på skärmflygning. Jobbar och tränar mest hela tiden. Ytterligare en stjärna på uppåtgående.

Flygställe i världsklass

Tolmin ligger i västra Slovenien, nära gränsen till Italien. Startplatsen ligger på 1080 meter över havet och området är känt för sina många och vackra dalsystem. Förutsättningarna för fina tävlingsheat är optimala. Mer information om Tolmin finns på www.lto-sotocje-tolmin.si.

Tävlingskommittén önskar laget lycka till i Slovenien!



Paramotor international

Sid: 23 ■ Peter Loeskow / Källa: Gleitschirm

Det var rätt länge sedan en fallskärm, och senare glidskärm, för första gången framdrevs med motor. I vissa länder är motorflygning med skärm totalförbjudet. I andra anordnas det tävlingar i grenen.

I Storbritannien fick man till slut dispens för paramotorflygning med fotstart, som alltså endast gäller "ryggsäcksmotor". I Norge pågår i skrivande stund en försöksverksamhet för vissa som har fått dispens från det allmänna förbudet. I Tyskland dröjde det länge innan bullernormen uppfylldes. Nu är det legalt att flyga där med godkända kombinationer av glidskärm och motor, men flygfält måste användas för start och landning. Det går bra att få nästan vilket fält som helst att bli officiellt UL-flygfält, men det kostar. I Schweiz är det totalförbud, medan det i Österrike är ytterst svårt att få paramotortillstånd.

Medan paramotorflygning i ovannämnda länder och Sverige ännu var otillåten, så förekom det faktiskt på annat håll redan både världsmästerskaps- och europamästerskapstävlingar. Riktigt FAI-officiella! Det första EM så tidigt som 1993 i Tjeckien. Vartannat år anordnas EM och vartannat VM.
Det första världsmästerskapet i Polen 1993 samlade bara deltagare från fem nationer, så det räknades inte officiellt, men det blev efter hand fler och fler deltagare. VM i Ungern 1999 samlade 35 piloter från tio nationer, men 2001 i Spanien var det redan 55 piloter från 15 länder. Som följd av denna ökning så genomförs de internationella tävlingarna för paramotor numera inte längre ihop med de "klassiska" UL-klasserna som till exempel trike.

De skärmar och motorer som man tävlar med, måste vara lagliga i deltagarens land. Detta medför, att sydlänningarna gärna har bensinsnåla små bullriga motorer, medan tyskarna har bättre ljuddämpade som drar mer bensin men som åtminstone förr var betydligt driftsäkrare. Hjälpmedel som GPS och radio är förbjudet vid paramotortävlingarna.

När det gäller tävlingsmomenten och regler, så finns det en del i FAI Sporting Code, Section 10. En tävling skall innehålla en tredjedel var av tävlings-momenten precision, navigation och driftsekonomi(!), men dessa behöver inte vara helt åtskilda och kan även kombineras med till exempel tidsbegränsningar. När det gäller navigation så förekommer bland annat triangelbanor med fotopunkter. En originell variant kräver att en föreskriven sträcka klaras av så fort som möjligt. Med det resterande drivmedlet skall man sedan försöka uppnå mesta möjliga distans på en given kurs, men även att återvända. Blir det ingen "return", så blir det en nolla.
Bland precisionsuppgifter finns pricklandningar och "Kicking Sticks". Tio pinnar skall beröras så fort som möjligt och dessutom i föreskriven ordning. I momentet "Slow/Fast" skall en viss sträcka avverkas dels så fort, och dels så långsamt, som möjligt, utan att beröra marken eller flyga högre än två meter.
I driftsekonomimomentet gäller det oftast att hålla sig längst i luften med två liter bensin för att vinna. Under VM i Andalucia var det både stig och sjunk på 6-9m/s! Då flög en spanjor fyra timmar över Sevilla.

Distanser på 100km är numera vardagsmat vid navigationsmoment. Glid-skärmarna är hos hälften av deltagarna sådana som är speciellt framtagna för motordrift.

Nästa paramotor-EM skall äga rum i Ungern denna sommar. Det skulle kunna vara en anledning att resa till detta slättland för paramotorintresserade. Det blir 11-18 augusti vid flygfältet Nagycanizsa. För diverse upplysningar om detta EM, inklusive karta, se www.nagycanizsa.hu/aeroclub/news1.html. Den som inte kan eller vill resa till Ungern i augusti, kan i stället redan börja fundera på en tur till England och VM nästa år.





B

SVERIGE
PORTO BETALT

POSTTIDNING

Returadress:
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
521 22 Falköping



Luftens Skoda?

Bra kvalité, lågt pris!

Fides	DHV 1
Atis	DHV 1-2
Brontes	DHV 2

Kompletta paket från 22 879.-

Exempel Sky1;

Skärm	Sky Fides
+ Airbagsele	Tangra Cygnus
+ Integralhjälm	Charly Insider
+ Nödis	Sky Spare
+ Karbiner	AustriAlpin
+ UV-säck	rpmSport

Andra kombinationer efter önskemål!

www.rpmSport.net

Box 17122
402 61 Göteborg

freeX AUTHORIZED DEALER

info@rpmsport.net

tel: 0706 - 45 19 50
mån & tors 12 - 19 (om det inte är flygbart!)



skyparagliding

skyadventures

Vem sa skåne var platt?
Åk med till de skånska Alperna!!!
Åk med oss vädersäkra Slovenien, endast 2 timmars flyg från Sverige.
Fallhöjder 800 - 2000 m garanterar långa flyg för er i en en underbar natur!
Suveräna XC möjligheter.
Boende med halvpension och god 3 rätters middag, på ett mysigt hotell mitt i flygningen.

Resa flyg: utresor sker från Stockholm, Göteborg och Malmö/Köpenhamn.

Resa buss: Går från Malmö.
Pris ex. Steg 1 kurs endast 950 kr!
Reslängd 10 dagar, 6-15 Sept.
Pris: Med buss 7.500 kr.
Pris: Med flyg 9.500 kr.

Fler upplevelser med oss:
Bali, Danmark eller Spanien

Vill du veta mer, gå in på www.skyadventures.se eller ring 0411-52 74 78, 0708-600 221