

# HYPOXIA

SKÄRM TRYCKET

Häng och skärmflygarnas tidning - Nr 3 2006




## Experience >> Expertise >> Excellence

Developed by Rob Whittall and the Ozone Test Team, the Bullet is the ideal choice for discovering the sport of Speed Flying, or taking the sport to the next level. It's up to you.

The characteristics that make the Bullet an ideal first wing are the same characteristics that have already made it the choice of some of the most experienced Speed Flying Pilots in the world. Simply choose your size according to the wing loading you want – high wing loading for experts, low wing loading for beginners. For more info go to www.flyozone.com

The Bullet comes with the Atak Harness, designed specifically for the new sport of Speed Flying. Also included in the Bullet package is a stuff sack with compression straps, mountain backpack with ski-carry system, snow-stakes, and more. And thanks to Ozone's fair pricing policy, you'll have some cash left for ski-lift tickets!

Bullet

| Bullet | 100 | 122 | 144 |
|---|---|---|---|
| Flat area (m2) | 10 | 12,1 | 14 |
| Proj area (m2) | 8,9 | 10,6 | 12,4 |
| Proj AR (m) | 2,8 | 2,8 | 2,8 |
| Flat AR (m) | 3,49 | 3,49 | 3,49 |
| Flat span (m) | 5,9 | 6,4 | 6,9 |
| Proj span (m) | 5 | 5,5 | 5,9 |
| Root chord (m) | 2 | 2,2 | 2,3 |
| Weight (kg) | 2,2 | 2,5 | 2,8 |

- Easy launch and landing
- In flight stability
- Progressive handling
- Wide speed range

TRUE PERFORMANCE

**Ozone Sverige:** SKYSPORT
**www.skysport.se**
**0647-51186**

**Lär dig Speedflying i Åre**

OZONE
WWW.FLYOZONE.COM



# Närkontakt

*Text: Riikka Vilkuna*
*Foto: Enrico di Giusti*

Några italienska piloter fick en rejäl överraskning en vacker lördag i regionen Friuli-Venezia Giulia i östra Italien. Enrico Di Giusti rapporterade om ett möte med en riktig mästar-flygare, en gåsgam.

Häng- och skärmflygpiloterna var uppe på startplatsen och väntade på att termiken skulle komma i gång. Alla tecken tydde på att det skulle bli en strålande flygdag. En gåsgam kurvade redan i närheten av bergstoppen. Gåsgamar är inte en sällsynt syn i området, i staden Camino i närheten finns nämligen en gård som bedriver ett reintroduktions-program för gåsgamar. Syftet är att släppa gåsgamarna tillbaka till naturen och förstärka det lokala beståndet. Piloterna hade redan tidigare flugit med dessa mäktiga fåglar.

Denna dag flög en gåsgam överraskande nära och plötsligt såg piloterna att den fällde ut sina ”landningsställ”. Den landade bredvid piloterna och stannade kvar när piloterna kom nära. Piloterna kunde ”umgås” med fågeln cirka en halvtimme.

Senare hörde piloterna att gåsgamen hette Gypsy. Han föddes i en äggkläckningsmaskin efter att ett övergivet ägg hittats i ett tomt bo. Gypsy uppfostrades i Alpenzoo i Innsbruck, därför var han van vid människor. En sådan här närkontakt är annars mycket exceptionell. Piloterna kallar honom nu ”kungen i dalen” och hoppas att han då och då kommer flygande förbi.








# Ledarhunden



*Bättre sent än aldrig…*

Om du tittat noga så har du sett att numret du nu håller i handen är daterat till 2006. Anledningen till det är flera men delvis på grund av bestämmelser som säger att vi måste producera fyra nummer per år samt att numret faktiskt tagit väldigt lång tid att producera. Redaktionen är kraftigt decimerad, så den ideella tiden har inte räckt till. Men bättre sent än aldrig tycker jag och säkert en del av er läsare också. Kanhända att ni till och med är vana vid att tidningen dimper ner lite oregelbundet.

I och med nästa nummer kan ni se fram emot att tidningen dimper ner i brevlådan mer regelbundet. Bakgrunden till detta är att SSFF kontrakterat en av medlemmarna i nuvarande redaktionen som arvoderad redaktör. Marko Wramén kommer under resten av 2007 se till att det produceras 4 nummer. Faller det väl ut kan man tänka sig en fortsättning på det försöket. Tidningen har stupat förr när de ideella krafterna tagit slut så nu provar vi i styrelsen en ny variant. Jag tackar för mig som redaktör, vilket var en ny lärdom. Kan se att det just nu verkat fylla sitt syfte att smygstarta tidningen för att få den att rulla igång.

Jag är glad att presentera ett nytt nummer av tidningen där jag i huvudsak slagits av alla inspirerande reseberättelser! Man blir grymt flyg- och ressugen och jag tackar skribenterna för att de delat med sig av sina upplevelser. Till detta nummer kommer också en bilaga med i huvudsak förbundsinfo där ni kan läsa mer om det förslag till ny FoD som vi lagt. I det nya licens-systemet försöker vi anpassa reglerna till verkligheten så att det bättre ska passa det sätt som piloterna i realiteten flyger på.

Något som slog mig också när man läser bidragen till detta nummer är den otroliga hjälpsamhet som genomsyrar sporten och det som kretsar runtikring. Framför allt upplever man det på resor och det ju sådana små ögonblick som man sedan kanske minns bäst. Tänker på en hjälpsam polis som hjälper till vid soppatorsk i en av artiklarna, andra som stannar och skjutsar efter ett distansflyg o.s.v. Själv kommer jag att tänka på problemet med att försöka tanka hyrbilen i Frankrike. Man kör och kör på små bergsvägar till by efter by där korten inte fungerar och automaterna inte tar sedlar heller… Till slut i någon av byarna träffade då jag och flygkompisarna på en man som lät oss tanka på hans kort mot att vi gav honom kontanter i stället. Vilken ängel!

I brist på flygväder hela vintern så kan jag rekommendera en ny parawaitinghobby jag skaffat mig. Att spela munspel! Grymt lätt att få ner i packsäcken, roa flygpolarna, skrämma iväg de du inte gillar, roa dig själv när du väntar på hämtning, skrämma bort stora läskiga rovfåglar som cirklar runt din skärm, och så vidare…

Vill avsluta med tacka alla som hjälpt till med Hypoxia sedan nr 1 2006. Och lycka till Marko med kommande nummer! /Nina



# I detta nummer

**3 Närkontakt.** En mästerflygare på nära håll.

**6-7 Raoul Rodriguez.** Acroikonen synas i sömmarna.

**8-9 Kortisar.** Diverse smånotiser runt skärmflygning.

**10-11 Prylar** och Vad hände med luftrummet? Lägesrapport för de nya reglerna.

**12-13 Rejsrutan.** Lars-Anders uppdaterar de tävlingslystna.

**14 Sträckflygläger. HG**

**15 Ordföranden berättar. HG**

**16-17 Spionen...**Reportage från Cuba av Thomas Krainer

**18-19 SC i Hvittingfoss.** Jocke Johansson berättar.

**20-21 Vin o vatten.** Resereportage från Italien HG.

**22 Valle de Bravo.** Per Suits om sitt drömställe.

**23 Termiktips.** Tibbe leker messerschmittler igen.

**24-25 7:th Airgames.** Turkiets Ölu Deniz beskrivet av Tove Andersson.

**26-27 111,1 mil på 6 dagar.** Australien på sitt soligaste humör. HG

**28-29 Profilen:** Emma flyger paramotor, samt fortsättning Hvittingfoss.

**30 Vin o vatten...** fortsättning.

**31 Parlören.** Din hjälp till hjälp utomlands.

**Redaktion Skärmflyg**
Nina Sellin Chefredaktör
Peter Lindh Korrektur samt annonser
Tibor Berki Korrektur, grafisk form, layout
Marko Wramén Korrektur
Larsa Jonsson Tävling

**Redaktion Hängflyg**
Syd: Konrad Höije
Väst: Ove Norberg
Öst: Marcus Lindqvist
Norr: Michael Andersson

**Ansvarig utgivare**
Nina Sellin

**Redaktionellt material**
Hängflygartilar, notiser och bilder skickas till hypoxia@hypoxia.se
Skärmflygartiklar, annonser, notiser och bilder skickas till hypoxia@waterglobe.net
Instruktioner om format och priser ges på www.paragliding.se/skarmtrycket

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Svenska Hängflygförbundet, SHF
Box 750
521 22 Falköping
Telefon: 0515-371 55 Alla vardagar 12.00-15.00

Skärmtrycket ISSN 1651-6052




swing

2007

Axis
DHV 1

Arcus
DHV 1/1-2

Mistral
DHV 1-2

Astral
DHV 2

Stratus
competition

Mistral Twin
tendem glider

DHV 1 / 1-2
Arcus 5
simply the best choice >

Swing Sverige: SKYSPORT

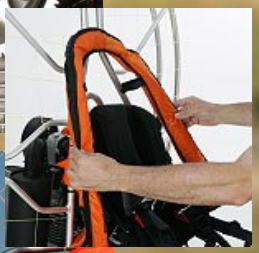
www.skysport.se 0647-51186

www.swing.de

Tidsbegränsat introduktionserbjudande

# PARAPOWER.SE









## Nirvana
**Ny generation paramotorer,**
**Colibri, Electric, Rodeo.**
**Godkända av SSFF.**

## Räddningsväst Agama
**Automatiskt uppblåsbar.**
**Flyter 200kg. Väger 650 g.**

## PM-hjälm Full Contact
**Inbyggd radio, hörlurar, mikrofon, antenn,**
**PTT-knapp, extra uttag för telefon, mp3 mm.**
**Batteritid upp till 120 timmar**
**Skal i karbon/kevlar.**
**Vikt endast 850 g inklusive batterier.**

Jarex HB | Stafettgatan 5, 711 34 Lindesberg | tel 0581-14880 fax 14881 mob 070-5458156 | **www.parapower.se**

# Raul Ivan Rodriguez Fernandez

*Intervju av Pål Hammar Rognøy. Översatt av Pernilla Hammar.*
*Foto: Barbara Uranga, Pål Hammar Rognöy samt Agustin Uranga.*

Världens bästa skärmflygpilot. Vi pratar om acro skärmflyg, en gren där utrustningen inte bara är ett medel för att flyga, utan där linor och duk utgör en förlängning av kroppens egna lemmar.

Ingen annan skärmflygpilot har konsekvent vunnit så många stora tävlingar över tid som Raul och hans bror Felix Rodriguez har. Många tror att bröderna var två halvbra piloter som började med acro precis i rätt tid. Det är fel. Båda tävlade länge i det Spanska distanslandslaget innan acroflygning blev deras huvudsysselsättning. Allt började 1998 då de med likasinnade vänner skapade världens första acroteam, Safety Acro Team, förkortat SAT.



SAT var i Argentina för att träna och för att spela in film. På den tiden handlade acroflygning i stort sett om höga wingovers, loopar, spinn och stall. När Raul tränade olika varianter av spinn med en ny skärm upptäckte han något mycket speciellt. Ett nytt trick? Kändes nästan som spinn, men med fullt tryck i skärmen. Tricket fick senare namnet SAT efter namnet på teamet. Denna säsong utnyttjade SAT tiden till att förfina tricket och att utveckla det vidare till Dynamisk SAT och Tumble. Ett tu tre bestod acro av mer än några få trick.

Sporten utvecklade sig och bröderna Rodriguez inledde ett samarbete med Spaniens största skärmimportör – Airex. Som sponsrade piloter kunde de resa mer och delta i tävlingar över hela världen. Med de nya tricken hade acroflygning också blivit en potentiellt seriös tävlingsgren.

Tillsammans med Airex ägare var Raul också med och startade det nya skärmmärket Act. Men redan efter ett år av intensivt arbete och utveckling avslutades Act 2003/2004, innan de egentligen hade kommit ut med någon skärm på marknaden.

*Jag frågar:*
**Märket ACT lades ner nästan innan det började. Vad hände?**

Jag jobbade med Airex, den största importören av skärmflygutrustning i Spanien. De importerade Gin, Edel, Sup'Air med mera, och nu ville chefen för Airex starta ett nytt märke, Act. Vi hade bra spanska designers och Peter Brinkeby och jag arbetade med testning och utveckling av skärmar för Act. Ganska snabbt hade vi min acroprototyp Reaction klar, en skärm som visade sig vara riktigt bra. Det var den skärmen som jag äntligen fick till infinite tumble med i slutet av oktober 2004. Men plötsligt, för oss andra på Act, ville chefen för Airex investera alla sina pengar på ett sporthotell på Costa Rica och Act lades ner.
Det var väldigt frustrerande att bara sluta på det sättet och Claudio Mena, Dominique Cizeau och jag började diskutera möjligheterna att starta ett eget märke. Vi kontaktade Olivier Nef (Advance designer) och startade NiviuK. Vårt eget märke. Vår dröm.

**Är NiviuK en ny och förbättrad version av Act?**

Ja, som jag svarade på förra frågan så började det med Act, men vi hade ingen kontroll över företaget. Nu kan vi vara våra egna chefer och göra allt på vårt sätt.

**Du har varit tillsammans med Barby så länge jag kan minnas, och nu har ni gift er. Hur friade du?**

Det här börjar likna Love Magazines? Ja ja. Vi gifte oss i början av 2004, efter att ha varit förälskade i sju år. Barby var faktiskt inte i Europa lagligt, eftersom hon ursprungligen är från Argentina, och ett äktenskap fick pappersarbetet att gå mycket snabbare. Vi är otroligt lyckliga tillsammans och äntligen kan vi resa runt i Europa utan problem med papper.

**Barn snart?**

För tillfället är det inte det vi satsar på, men det kommer säkert.

**Först SAT, sen Tumble och nu Infinite Tumble. Vad kommer härnäst? Några fantasier om nya trick?**

Åh ja! Men jag behöver mer tid till att jobba med nya trick. Under den bästa träningssäsongen i år har jag bara koncentrerat mig på att finslipa trick godkända av FAI på grund av VM i Villeneuve. I vinter ska vi till Argentina för att träna och testa nya saker. De bästa tricken tror jag blir syncrotrick. Det är många saker Felix och jag ser fram emot att testa tillsammans.

**Hur tycker du att acrotävlingar har utvecklat sig?**

Trick och sätten dessa bedöms på har ändra sig något, på ett positivt sätt. Men det som verkligen har förändrats är piloterna. Det finns så många orädda unga piloter på hög nivå. De lär sig alla trick på bara tre år flygning. Det är det som ger mig känslan av vad acro är i dag. Det är från de nya piloterna de nya tricken kommer att komma i framtiden.

**Stämmer det att det är på grund av dig som din bror Felix bara kan se på ett öga? Vad hände?**

När Felix och jag var små så lekte vi med dart. Du vet, såna pilar man kastar mot en tavla på väggen. Jag satte en sån pil rätt i hans öga. Det blev många besök på sjukhus för att försöka rädda hans öga, men det gick inte. Vi var bara små barn, men jag har väldigt dåligt samvete för det som hände.

**För två år sedan bytte du och Felix syncropartner. Men på grund av en olycka där din nya partner Pablo bröt ryggen blev du tvungen att flyga tillsammans med Felix igen.**

Min partner har alltid varit Felix, men Pablo och jag ville flyga tillsammans i Acroaria bara för att testa det eftersom vi båda flög samma skärm, Reaction. Men strax före tävlingen krock-

ade vi i luften och Pablo bröt ryggen, och vi fick aldrig chansen att flyga tillsammans som partners. Efter Acroaria förstod Felix och jag att det verkliga teamet var SAT-Brothers och ingenting kan ändra det. Vi lärde oss flyga tillsammans och ingen känner oss så bra som vi känner varandra

**Ni är bröder, men har ändå mycket olika flygstil och ni flyger dessutom olika typer av skärmar. Felix är mer brutal och aggressiv, medan du är mer mjuk och finkänslig. Vad är det som gör att det ändå fungerar så pass bra?**

Felix är min drömpartner. I 18 år har vi flugit tillsammans på samma platser, övat samma manövrar och, fram till ganska nyligen, flugit likadana skärmar. Vi behöver ingen radio för att förstå vad den andra vill, och vi älskar båda att flyga. Våra stilar skiljer sig åt, men är ändå



ganska lika. Och vi har flugit syncro tillsammans i sju år nu. När vi tränar behöver vi bara säga till varandra vad vi vill göra, nya eller gamla trick, och det är bara lätt. Det är en fantastisk känsla att flyga syncro med Felix. Det är så naturligt brutalt.

**Nu när du har världsmästartiteln, vilka är dina andra mål för framtiden?**
Nya trick och nya stilar är det jag drömmer om. Med NiviuK hoppas jag på olika skärmar för olika flygstilar.
**Vem vinner nästa VM i acro? Raul igen?**
Nästa VM är på Voss i Norge 2008. Jag kommer att vara där och kommer att göra mitt allra bästa för att vinna. Men jag vet att det inte kommer att bli lätt.



# Kortisar

## Med CB till 9947 meter

Under träning till VM i Manilla, Australien, sögs den tyska landslagspiloten Ewa Wisnierska upp av ett CB. Hon förlorade medvetandet och vaknade till medvetande efter dryga 40 minuter på 6900 meters höjd. Då hade hon kastats runt med ett stig på 20 m/s till ett sjunk på 33 m/s. Hagel upp till 15 cm stora bombarderade henne. Trots det flög skärmen, full med hål. Hon hade dock inte bromsarna i händerna. Mirakulöst nog lyckades hon landa på en bondgård. Hon var då täckt av is. På 10000 meters höjd kan det vara ner till -50 grader. Samma dag omkom en kinesisk man, troligtvis i luften efter att ha blivit träffad av blixten, i samma storm.



Foto: DHV

*Från Sidney Morning Herald*

## Finland ett flygland

I den finska hängflygklubben Jämis infoblad skriver en flygledare om de nya reglerna för finska luftrummet. Hör och häpna....

Finska luftis vill veta vilka områden som behövs för häng- och skärmflyg under det kommande åren. Man ska definiera områden runt flygställena, de permanenta flygområdena och de som kommer att användas om klubbar organiserar tävlingar. Dessa områden kan sedan bekvämt reserveras för flygning.

Häng- och skärmflygklubbar kan också reservera segelflygsektorer om de sammanfaller (som de ofta gör, eftersom klubbarna i Finland flyger från samma fält som segel). Det positiva är också att flygledaren uppmuntrar alla att definiera områden "modigt", även om de skulle gå in i kontrollerat luftrum, om det finns bra termikkällor där. "Begränsa inte flygmöjligheter i förväg" var hans råd.
De vill också veta de cirka 20 bästa hangställena så att till exempel luftvapnet kan informeras vid lågflygningsövningar. Den här inställningen gillar vi och tycker att det är det som myndigheterna borde hålla på med; att hjälpa människor att bedriva verksamhet.

*Riikka Vilkuna*

## Flygfestival och Sverigecup i Åre

28 april - 1 maj 2007
Kom och njut av Åres häftigaste flyghelg någonsin,
47 piloter är anmälda till sverige cupen i skrivande stund, är du med? Mindre tävlingar för alla licensgrader hålls. Diverse uppvisningar och massor av spektakel arrangeras för hela familjen. Mer info och anmälan på www.flygare.nu VÄLKOMNA TILL ÅREts FEST!



Foto: Peter Sjöstedt

## Inbjudan till "Midnattssolsträffen 2007"

Glidflygarna och Piteå Flygklubb hälsar välkomna till en helg fylld med flygäventyr för PM-piloter och friflygare, nybörjare som erfarna. Kom upp och upplev känslan att flyga i midnattsol med oss.
Datum: 31/5-3/6
Plats: Älvsbyn med omnejd

Vi kommer att ägna oss åt diverse aktiviteter, till exempel dagsturer längs Piteå älv och flygning över Bodens fästningar. Fly high & PM-orientering kommer vi också att ordna under helgen. För de "motorlösa" skärmflygarna kommer det under två av dagarna att finnas möjlighet till vinschning. Det finns även möjlighet för den oinvigde att följa med på en tandemtur med någon av de instruktörer som finns på plats. Flysports har redan meddelat att de kommer upp och kör en demo/uppvisning av sina två Autogyro och F.I.B. ("Flygande båt"), därför är även Trike och UL välkomna till ett Fly In samtidigt.
I nuläget har vi ca 30 stycken PM-piloter som anmält intresse, det kommer även folk från Finland. Vi hoppas att så många skärmflygskolor/återförsäljare som möjligt har intresse av att komma och delta och visa vad de har att erbjuda. Även fler uppvisningsekipage är välkomna.
Meddela oss via mail om ni avser delta i denna träff (namn, flygklubb och licensgrad) så att vi har möjlighet att planera aktiviteter etc. Boende bokas i god tid då det finns begränsat antal platser.
Vi rekommenderar följande:
Nyfors Camping. Stugor från två bäddar till hotellrum. (Ligger 5-10 minuter från träffens centrum)
För bokning: 070-540 88 47, Rune Vesterlund, Älvsby segelflygklubb.
Stugor, husvagn och tältplats.
För bokning: 0929-570 77, 070-675 93 93 Hans Björkman. För mer information eller frågor, sänd ett mail till midnattsolstraffen@hotmail.com, Eller kontakta Lars Markstedt på tel: 070-282 54 00.
Mer info om Älvsbyn: www.alvsbyn.se samt www.kanisactioncenter.se

*Väl mött! //Midnattsolsträffen*

## Paramotorträff Västerås

Missa inte årets häftigaste PM-träff!
Under pingsthelgen den 25-27 maj hålls en PM-träff i Västerås och arrangören bjuder in alla intresserade till en härlig flygträff i en fantastisk flygmiljö.
Vi bjuder även in Sveriges ledande PM-leverantörer till en utställning där du får se och testa det senaste inom sporten!
Under träffen kommer vi att göra gemensamma flygutflykter till Köping och Västerås sportflygfält för att visa upp vår sport för allmänheten.
Boende finns på vandrarhem i närheten. Mer info på www.fgtitkonsult.se/pmflyg
Anmäl dig redan nu på webbsidan! Välkommen till Sveriges största/bästa PM-flygträff 2007?

*Göran Aronsson*

## Nytt nationellt kortnummer

Kan vara bra att veta att sjukvårdsrådgivningen har nytt nationellt nummer, **1177.** Det finns också en ny webbtjänst www.sjukvardsradgivningen.se.

## SSFF utvärderar tandemflygning med paramotor

Pelle Linnstrand, Cirrus har beviljats tillstånd att flyga tandem med paramotor för att testa olika riggar och skärmar samt för att prova olika metoder vid utbildning till PM-tandempilot.
Vi vet att flera erfarna PM2-piloter vill flyga tandem och vi tror att Pelle kan hjälpa oss att utvärdera läget. OBS att det är fotstart och fotlandning som gäller, dvs flygning enligt BCL-D 4.4!

Det är stor skillnad att hantera en tandemrigg med motor jämfört med en vanlig tandemrigg vilket kommer att kräva att vi utarbetar utbildningsplaner och inför registreringskrav för tandemrigg med motor. Vi ser fram emot att få täta rapporter från Pelle om hur han upplever flygningen och vilka riggar och skärmar som kan komma i fråga.
Målet är att ha ett bra underlag för bedömning om hur tandem skall integreras i vårt regelverk före årsskiftet 2007/2008.

## Till Sveriges samtliga skärmflygskolor

Vår fina anläggning vid ESNP Piteå VI finns till förfogande för skolning för samtliga Sveriges skärmflygskolor.
Vi har haft mycket gott samarbete genom åren med Sky Adventures samt Red Out .
Vi flyger i midnattssol under flera veckor. Vädret är då som man brukar säga laboratoriemässigt fördelaktigt för skärmflygskolning alla kategorier. Stora möjligheter finns här genom detta fenomen sommartid och en otroligt fin plats/anläggning tillhandahåller vi för skolning kostnadsfritt!
Solen lyser dygnet runt vid midsommar. Boende för elever gratis samt även lärare i självhushåll med mycket god mysfaktor.
Info erhålls av sektionsansvarig Pär Johansson Tel.0911-67179 eller 070-67179

## Instruktörsseminariet



*Foto: Helene Kihlström*

En gång om året träffas Sveriges instruktörer för att vidareutbilda sig och för att diskutera aktuella ämnen.
Den 17-19 november hölls 2006 års seminarium i Göteborg. Under dessa dagar avhandlades framför allt de nya förändringar i licenssystemet som planeras träda i kraft första juli 2007. Det hanns också med en uppskattad Första Hjälpenkurs anordnad av Göran Aronsson.

## Blöt skärm - parachuting pga regnskur

*Det diskuteras ibland hur glidskärmars flygegenskaper påverkas av fukt och regn. Här följer ett referat med analyser av en olycka i Schweiz i somras. Karl Slezak, DHV:s "säkerhetschef", är författare och Peter Loeskow har översatt till svenska. Artikeln har tidigare publicerats på paragliding.se.*

Söndagen den 23 juli 2006 inträffade i flygområdet Ebenalp i Schweiz en svår glidskärmsolycka. En erfaren kvinnlig pilot hade flugit genom en skur, när hon överraskades av att det började regna från ett moln. Utan vidare övergick hennes skärm (DHV 1-2) i permanent parachuting.
Standardmetoderna för att komma ur en parachuting (trycka fram A-remmarna, trampa på speedpinnen) återförde inte skärmen till normalflygläge. Piloten beslutade sig för en landning under parachuting på en brant äng. Alldeles före marken måste hon nog oavsiktligt ha dragit lite i bromsarna. På cirka 2 meters höjd tippade skärmen bakåt i fullstall. Vid nedslaget ådrog hon sig en svår ländkotskrossfraktur, lyckligtvis utan skador på ryggmärgen.

Fenomenet parachuting med våt skärm är känt sedan en tid tillbaka. Vi vet också, att olika skärmar reagerar mycket olika. Det finns sådana som flyger relativt normalt även efter stark genomvätning. Många piloter har erfarenheten av att friskt kunna kurva vidare under basen av ett regnande moln, utan att konstatera en förändring av sin glidskärms flygbeteende. Andra rapporter leder till slutsatsen att ibland kan ett ringa vattenupptag leda till en förhöjd parachutingbenägenhet. Så skadades till exempel i förrfjol en elev vid en parachutinglandning. Han hade endast flugit ett fåtal minuter i mycket lätt begynnande regn. Även i det aktuella fallet beskrevs regnskuren som lätt och "föga givande". De hjälpare som ilat dit fann en skärm som redan torkat.

Från bogserverksamhet är det känt att redan lätt fuktade och ingalunda genomfuktiga skärmar (vått gräs), visar en förhöjd parachutingbenägenhet.

Ett mönster som visar vilka DHV-klasser som är mer eller mindre starkt berörda kan inte skönjas. Incidenter har blivit kända med skärmar i alla klasser. Skärmens ålder torde spela en roll, ty mera nötta tyg tar upp mer vatten än vad nya gör. I det senaste fallet var dock skärmen som ny.
Viktigt är, att glidskärmspiloter är medvetna om denna eventuella problematik. Börjar det regna under flyget så lämna av säkerhetsskäl genast skurområdet. Bromsa inte onödigt starkt, gör ingen manöver med förhöjd anfallsvinkel (som att dra öron). Om förhållandena tillåter - speeda!

Vid behov av en landning under permanent parachuting, så låt medvetet bli att bromsa. Instinktivt vill många nämligen göra just det när man närmar sig marken, för att som man tror minska den höga sjunkhastigheten. Under permanent parachuting så innebär dock en broms som dras endast ett fåtal centimeter en fullstall och därmed en okontrollerad störtning.

Vid större höjd över marken kan man också besluta att kasta räddningsskärmen. Fördelen: Det kvarstår alltid en fara för okontrollerad reaktion av glidskärmen nära marken, till exempel att den börjar flyga ur parachutingläge och dyka framåt, eller att den på grund av en minimal bromsning stallar på halva eller hela vingen. Sjunkhastigheten under räddningsskärmen är vid rätt vald storlek i regel mindre än vid stabil parachuting.

Den kvinnliga piloten som var med om olyckan i Schweiz rapporterade sjunk med 6 m/s.

Ytterligare information beträffande detta ämne finns i en artikel i nr 1:2004 av Skärmtrycket/Hypoxia, under rubriken "Flygning vid regn - helst inte!".

*Översatt av Peter Loeskow*

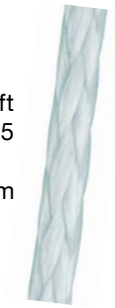
# Prylar

## Fototävling 2007

Var med och tävla om en Sup´Air Altirando sele! Flygsäsongen -07 är här och vi på Stockholms Skärmflygskola vill på detta sätt uppmana er till att fotografera mera och dela med er av era härliga skärmflygupplevelser. Vi hoppas på att få ihop en fantastisk samling bilder att dregla över på regniga dagar. Vinnaren får en lättvikts Altirando sele, något som alla piloter kan behöva! Bilderna och info om tävlingen hittar du under "övrigt" på www.skarmflyg.com.

*Hälsningar Simon och Mia, Stockholms Skärmflygskola*

## Bogserlina



Liros har nyligen gjort en halare lina utan hölje som lämpar sig bra för för vinschning och ska enligt uppgift vara lätt att splitsa. Den finns i 2 diametrar: 2,5mm 375 daN och 3,2mm 500 daN. Bägge kommer på rulle om 1000m. Det finns också specialnålar för splitsning som kostar nån hundring och förkortar splitstiden till ca 10 sekunder. www.lirosropes.se

## Tjejgrej!

Nu har det blivit lite lättare för tjejer att hitta en passande skärm! Problemet med att hitta en skärm med rätt viktintervall för lättviktiga tjejer är inget nytt. Äntligen har en skärmtillverkare förstått att tillverka en skärm med viktklasser som fungerar.

U-turn har tagit fram en speciell skärm för tjejer, LADYGUARD, DHV 1. Den finns i storlekarna XXS (50-80), XS (65-90) samt S (80-110). Ett plus är ju förstås också att den är snygg med en liten fjäril på. Den är också något lättare att bära än en traditionell skärm tack vare Porcher duken som används. Hög passiv säkerhet utlovas också.



# Vad hände med luftrummet?

*Text och foto: Carl Göran Nyrell*[Z]

I höstas skedde en negativ förändring i luftrummet. Luftfartsstyrelsen, LFS, ökade då den horisontella separationen, det vill säga avståndet i sidled, mellan kontrollerad luft och segelflygsektorer från minst 1 Nm till minst 3 Nm. 1Nm (Nautisk mil) motsvarar 1852 meter och det innebär att man ökade minimiavståndet från knappt 1,9 km till drygt 5,5 km.

När SSFF tog kontakt med Segelflygförbundet, SSF, som äger avtalen på de flesta sektorerna vi använder så påstod de att 80 % av sektorerna inte kunde öppnas för segel och skärmflyg. Om detta vore sant så skulle stora områden bli stängda för oss eftersom tillåten flyghöjd skulle bli för låg för att tillåta distansflygning.

För att få reda på hur ändringen påverkade vår verksamhet så kontaktades alla klubbar och skolor i landet. Det stod snart klart att påverkan inte var så stor som Segelflygförbundet påstod.

Kontakter har också tagits med områdeskontrollen för att klarlägga vilka sektorer som de anser är påverkade. Resultatet av vår undersökning visade att den horisontella separationen redan är 3 Nm för segelflygsektorerna i stora delar av landet. Det innebär att problemen vi nu pratar om är begränsade till luftrummet utanför Göteborg och i Skåne, se kartan, och berör i första hand flygverksamheten vid vinschfälten i Kolbäck och Sjöbo.



För att kortsiktigt lösa problemen har klubbarna i Skåne och Göteborg tagit kontakt med områdeskontrollen för att se om man kan ändra sektorerna så att vi fortsättningsvis kan öppna segelflygsektorerna för vår flygverksamhet. Främst berörs sektorerna Sövde, Sövde Nord, Alingsås, Vårgårda och Herrljunga. Kontakterna är mycket positiva och "kontrollerna" anstränger sig för att hitta rimliga lösningar.

På längre sikt har vi inte gett upp försöken att påverka Luftfartsstyrelsen att återta den gamla separationen i horisontalled. Detta görs tillsammans med Segelflygförbundet som har bestämt sig för att försöka övertyga Luftfartsstyrelsen med en tung

## Paramotorprylar

En ny hjälm speciellt designad för PM-piloter tillverkas av den Tjeckiska firman FlyStyle. Den har inbyggd radio och en massa godis, som bullerskyddande öronkåpor med inbyggda hörlurar, PTT-knapp utanpå hjälmen “i bromshöjd“, brusreducerad mikrofon, koppling för externa enheter, typ bluetooth för telefonen mm.



Till hjälmen finns en färgmatchad kollektion av flygkläder, en 2-delad vindskyddande flygdräkt för sommaren och en heltäckande vinteroverall.
Saluförs i Sverige av www.parapower.se

## Räddningsväst



En automatiskt uppblåsbar räddningsväst kan vara en “måste ha“ -pryl för alla som flyger nära/över vatten med paramotor. Den håller 200 kg flytande, väger 650 gram och ska enligt tillverkaren vara väldigt enkel att montera på din PM-rigg.
Saluförs i Sverige av Parapower.
www.parapower.se

riskanalys som har utförts i Tyskland. Denna analys har legat till grund för Tysklands beslut att behålla nuvarande separation om 1 Nm, då rapporten visar att flygsäkerheten inte påverkas positivt av en ökning av separationen. När rapporten gåtts igenom ordentligt för att se om den är användbar på svenska förhållanden, så kommer vi att tillsammans med Segelflygförbundet uppvakta Luftfartsstyrelsen och försöka få till en återgång till de gamla separationsreglerna. Om detta inte lyckas så finns ett par andra alternativ som man tror att Luftfartsstyrelsen kan acceptera men som inte är lika intressanta för oss.

Även Riksidrottsförbundet har förklarat sig villigt att stötta oss i diskussionerna. Förhoppningsvis har vi löst problemen under våren så att sommarens flygverksamhet kan bedrivas som vanligt även utanför Göteborg och i Skåne.




# Rejsrutan

av Larsa Jonsson



## Skärmflyg-VM i vinterväder

Nästan 70 piloter samlades i Trakai, Litauen för att tävla om titeln som världsmästare i skärmflyg. Samtidigt som vissa piloter förberedde sig för att flyga distans i VM i Australien, tävlade 14 nationer i precisionslandning i vinterförhållanden. Förhållandena var krävande, men organisationen, under ledningen av den karismatiske tävlingsledaren Violeta Grigoraitiane, gjorde allt för att hålla piloterna nöjda. Varm mat och dryck erbjöds vid tävlingsplatsen, boendet var organiserat i ett glänsande nytt hotell och cirka 50 frivilliga organisationsmedlemmar var beredda att hjälpa piloter med alla praktiska frågor. Organisationen var professionell och säkerhetsnivån i tävlingen mycket hög. Precisionslandningens kraft i media borde inte underskattas, tävlingen följdes av nationell TV och även TV-stationer från sådana länder som Sydkorea.

Under de senaste åren har kompetensnivån i precisionslandning ständigt höjts. Nya nationer såsom Tjeckien, Japan och Turkiet har kommit med och idag är topplaceringarna under hård konkurrens. Efter åtta tävlingsdagar och över 900 flyg med det extremt effektiva litauiska vinschsystemet var det klart vem som var bäst. Slovenien tog lagguldet för tredje gången, med Tjeckien precis bakom sig. Sloveniens Matjaz Fereric (Air Systems) blev individuell världsmästare för andra gången, medan Andy Webster (Ozone) från Storbritannien tog silvret och den 16-årige Martin Jovanoski från Makedonien bronsmedaljen. Trots sin unga ålder är Martin redan en erfaren pilot, som också tävlar i distansflygning liksom de flesta deltagare.



Foto: Petras Saulenas

Resultaten blev imponerande, Matjaz Fereric slutade med sammanlagt 62 cm fel efter 11 flyg på en 3 cm prick, dvs 5,6 cm per flyg. Sloveniens lagguld var säkert med resultat 1234 cm, i genomsnitt 25 cm per flyg av lagets 4 medlemmar och 12 tävlingsrundor.

Tävlingen i Trakai var det första VM:et för kvinnor och det var Turkiets Funda Durusu-Cici som tog hem guldet.

*Text: Riikka Vilkuna*

## Distansligan

är en tävling som arrangeras av göteborgsklubben Västra SK, där man under året får samla ihop sina distanser som flygs i Sverige.

Ligan vanns i år av Janne Järnesjö, XCCP bosatt i Stockholm. Inte många kilometer bakom var 2:an Ori Levin, också stockholmare men hemmahörande i Cirrus. tredjeplatsen gick till jägmäster mästaren Hans Gustavsson från Norrsken.

Svenska distansligans slutställning:

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Janne J | 206,8 km |
| 2. | Ori L | 201,9 km |
| 3. | Hans G | 179,1 km |
| 4. | Andreas F | 167,8 km |
| 5. | Anders E | 164,4 km |
| 6. | Peter S | 156,0 km |
| 7. | Patrik G | 150,6 km |
| 8. | Magnus Ö | 136,5 km |
| 9. | Mimmi M | 134,5 km |
| 10. | Svante R | 121,3 km |

## SM/NM Annecy.

2006 års vandrande tävling Nordic Open hölls även detta år i Annecy. Denna gång med norrmännen som värd. Nordic Open är inte bara de nationella mästerskapen för de Skandinaviska länderna utan också en bra tävling internationellt för att jaga rankingpoäng för PWC inträde (Paragliding World Cup). Detta gör att nivån på tävlingen höjs.

Tre heat under lite svåra förhållanden någon dag, gjordes under juni månad. Bäst av alla flög Erik Rehnfeldt som vann hela tävlingen, hemmaplan är tydligen bra! Sen var Erik i storform efter mycket träningsflygning med franska landslaget under våren, träning av bra klass! Grattis Erik!!!

Resultat SM (endast 10 första av 23st svenskar)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Erik Rehnfeldt | PC2000 | Mac Magus5 |
| 2. | Larsa Jonsson | Åre | Boomerang4 |
| 3. | Fredrik Lindholm | Åre | Boomerang2 |
| 4. | Peter Sjöstedt | Fenix | Boomerang4 |
| 5. | Per Suits | Cirrus | Advance Omega6 |
| 6. | Mikael Wadlund | B-stallet | UpTrango 2 |
| 7. | Fredrik Angrimer | B-stallet | Ozone Addict R |
| 8. | Janne Järnesjö | XCCP | Boomerang3 |
| 9. | Magnus Österberg | Cirrus | Mac Magus |
| 10. | Johan Blomquist VSK | Advance | Omega6 |

Lagsegern föll detta år till Åre SDFK.

Resultat Nordic Open

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Erik Rehnfeldt | SWE | Mac Magus5 |
| 2. | Bertrand Schol | FRA | SOL ARF2 |
| 3. | Rolf Dale | NOR | UP Targa2 |
| 6. | Larsa Jonsson | SWE | Gin Boomerang4 |
| 24. | Fredrik Lindholm | SWE | Gin Boomerang2 |
| 26. | Peter Sjöstedt | SWE | Gin Boomerang4 |

# EM Morzine

2006 års landslag bestod av Erik Rehnfeldt, Larsa Jonsson, Magnus Österberg, Peter Brinkeby, Åke Kindblad samt Anna Rydh. Bäst av svenskarna flög som vanligt Erik, nästan på hemmaplan och i storform från NM låg Erik bland topp 10 länge, men lite nerver mot slutet gjorde att han halkade ned till plats 40 i slutändan. Peter Brinkeby gjorde kärt återbesök och flög som vanligt intressant, men lite för många misstag och kanske lite rädsla som nybliven pappa? Larsa gjorde bort sig redan första dagen och flög därefter bättre och bättre, men hade lite svårt att ta igen… Magost: en Magnus nådde inte riktigt fram i sin naturliga form, men flög i mål många dagar. Åke gjorde premiärmästerskap med tävlingsskärm för första gången, flög i mål många dagar. Hade kanske lite ovana att ligga på speed?



Ett stort tack till biträdande tränare, Åkes fru Ingegärd. Hon höll koll på oss alla under EM, allt från lunchpaket, gps-hantering och koll på vart vi var. En sådan parabumfru skulle vi alla ha, tack Ingegärd!
Anna var enda tjej med på laget, på plats med hela familjen. Flyger en DHV2 skärm, kanske lite svårt att hänga med vissa dagar då dagen tar slut? Men hon har mycket tid i luften då hon stora delar av året är i Australien.
EM bjöd stundtals på hårda förhållanden då självaste Brinkeby tyckte det va läskigt! Eller är det månne generna som ändrats efter att han blitt pappa? Därom tvista de lärde…
Resultat EM svenskar:

| | | |
|---|---|---|
| 40. | Erik Rehnfeldt | Mac Magus 5 |
| 64. | Larsa Jonsson | Gin Boomerang 4 |
| 80. | Åke Kindblad | Airwave Magic FR |
| 86. | Peter Brinkeby | Airwave Proto |
| 92. | Magnus Österberg | Mac Magus |
| 116. | Anna Rydh | Advance Sigma6 |

*3 främsta EM:*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Luca Donini | ITA | Gradient SR7 proto. |
| 2. | Christian Maurer | CHE | Advance Omega proto. |
| 3. | Tomas Brauner | CZE | Mac Magus Proto. |

# Monarca Open

Per Suits på femte plats i Monarca Open. Grattis Perkan! Han slog regerande mästaren Steve Cox från Schweiz, kan detta vara året Perkan slår igenom och hotar Eriks SM titel? Magnus Österberg näst bäste svensk på en femtonde plats, Peter Brinkeby på tjugonde plats. (Flygandes en snart sönderfallande Proto vid namn ACT.) För hela listan, se:
http://www.monarcaparaglidingopen.com/

# Pre PWC Colombia

Patrik Nietlisbach och Olov Nydahl var enda svenskar på en tävling i Colombia.
Olov Nydahl har sitt första år på en dhv 2-3 skärm, en kille att hålla lite koll på i framtiden. Kanske en ny stjärna på den svenska himlen? Olov slutade på en 33:e plats och Patrik på 45:e plats. Se
http://www.parapentecolombia.com.co/res/general.pdf

# SC 2006

Sverigecupen 2006 löpte över fem deltävlingar där det blev heat på fyra av dem.


Foto: Peter Sjöstedt

Det inleddes i Åre där vädrets makter inte ville vara till lags. Deltävlingen avgjordes i balanseringsheat i parallellslalom. Vinnare blev hemmapilot Fredrik Lindholm, dock utan poäng till SC.

Nästa plats blev Mälarcupen, stående årligt arrangemang med bra organisation. Coolast av alla var Norrlandsligan som satt med allvarliga miner o tittade på alla försök att lämna fältet. När det började lyfta nyttjade de sina köplatser och drog alla iväg från fältet på sina enda vinschdrag. Vinnare blev Ulf Nylander.

Sverigecup 3 var under Norgecup vingar där VSK organiserade svenskt deltagade i Hvittingfoss, vinnare blev Magnus Österberg som dessutom slog alla Norrmännen på hemmaplan.

Sverigecup 4, Kittelfjäll. Den gamle veteranen från norrlands urskogar, jägmäster Hans Gustavsson stod efter fyra heat som vinnare högst upp på pallen. (Hemmaplan är bra?)

Sist men inte minst avslutades det hela där året började, Cirrus stod som värd i Åre. Denna gång ville vädrets makter bättre. Ett heat blev genomförbart under svåra förhållanden, vinnare denna gång blev Peter Sjöstedt följt av två lokala piloter. Inte alls hemmasönerna som vann denna gång.

Summa summarum blev årets Sverigecup :

| | | |
|---|---|---|
| 1: | Hans Gustavsson | Norrsken |
| 2: | Ulf Nylander | Norrsken |
| 3: | Emanuel Brodin | Norrsken |

Starkt fluget av norrlänningarna! Grattis Hans!

# Tävlingar 2007

SM/NM hålls i år i Piedrahita, kanske lite mera svenskt deltagande?

Sverigecup:
April Åre http://www.flygare.nu
Maj Mälarcupen http://www.fenixflyg.se eller Cirrus hemsida
Maj/juni VSK Vittingfoss?
I sommar Kittelfjäll http://www.flygar.info
Senare i Åre? Cirrus i Åre?

Världscupen PWC
http://www.pwca.org

Håll koll på våra svenskar i Australien!
VM australien
http://www.manilla2007.com/

# Sträck-flygläger i Storberg

*Text och foto: Gunnar Remer*

När vi i Albatrossklubben hade årsmöte pratade vi om att vi måste lägga in våra aktiviteter i almanackan för att fler ska ha tiden avsatt till flygning. Det blir ofta annars ingenting av och gräsklippning och familjeaktiviteter tar tiden i anspråk. Inget ont i det, men vart tog flygtillfällena från förr vägen? När tog andra intressen över?



För att öka antalet klubbaktiviteter och försöka göra distansflygningen mer fokuserad, så bestämde vi oss för ett sträckflygläger i Storberg som är ett bogserfält utanför Arvidsjaur i södra Norrbotten. Här är det gott om fri luft och dessutom med ett koncept som är beprövat. Numera är det utökat med en västlig bogserriktning där vi korsar vägen med bogserdraget och därför har vi skyltat av för trafiken med vägskyltar sägande: ”Annan fara – Hängflygning.” Västlig vind är vanligt i området och termiskt har det visat sig fungera riktigt bra.
För tillfället hade vi lyckats få hyra in oss i en före detta militärbarack som finns på fältet och bekvämligheten ökade därmed ordentligt. Komplett kök, toa, samlingssal och bastu är ju inte illa för oss som normalt eldar Trangia och tältar. Det har ju också sin charm, men visst var vi mera utvilade efter en natt i en vanlig säng.

Vi hade pratat ihop oss med skärmflygarna den här gången om att köra lägret tillsammans, med samma mål, men kanhända var det blåsvädret som avskräckte dem. Ingen skärmflygare kom i alla fall. Ifjol hade vi gemensam grillning en kväll efter en bogseroperatörsutbildning och då lät det som en vettig idé att testa. Vi får väl prova någon annan gång.

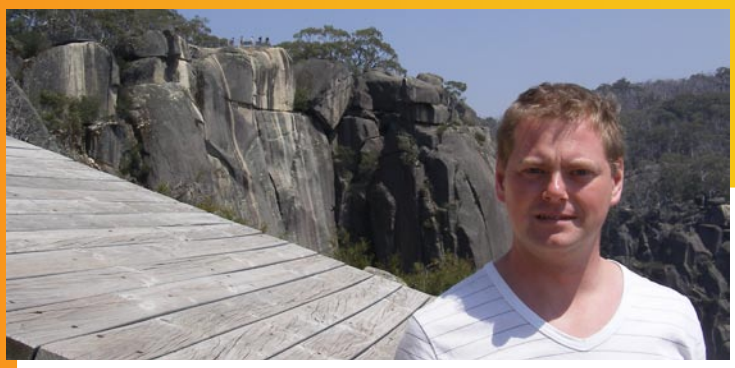
Blåsigt.
Vi skulle köra en kortvecka i år, torsdag till söndag, men efter svaga prognoser med massor av vind, så valde folk att inte ansluta förrän på fredagen. Det blev lite shopping under dagen innan vi åkte ut till fältet. Ingen flygning alltså. Jag pratade med Tomas Söderkvist som satt i Vågå och de hade samma bekymmer.

På lördagsmorgonen var det fortfarande mycket vind, men vi for ut och riggade i förhoppning om att det skulle mojna lite under dagen. Vinden var västlig och vi bilbogserade med enkel lina över vägen. Det såg inte lovande ut och det var inte alla som valde att starta ens. Det var dessutom kraftig turbulens vid marken, så det var väl klokt tänkt. Markvinden pendlade upp mot 8 m/s och ingen trodde väl att vi skulle lyckas flyga sträcka. Inte de bästa förutsättningarna alltså. Trägen vinner ibland: Jim kom upp i molnbas som var strax under 1200 meter och drog iväg. Det blev väl ingen större sensation med sönderblåst termik, men han fick i alla fall 22 km i medvinden.
Om möjligt verkade söndagen ännu mer hopplös. Visserligen hade vinden mojnat, men istället kom en hög molnskärm in och vi kunde se halo runt solen. Vi körde många bogseringar under dagen och ibland kom termikcyklerna lagom i tid för att några skulle lyckas hänga kvar en stund. Dock var det sällan någon som kom högt. Först sent på eftermiddagen visade en sparsam cumulusutveckling på att förhållandena var bättre. Heikki Pekkala lyckades vid femtiden komma upp och iväg, men jag tror det blev en blåsa och medvindsglidning som stannade efter en dryg mil.

Jag vet inte hur man ska utvärdera satsningen och avgöra om det var lyckat, men alla verkade glada och nöjda när vi skiljdes och jag tror definitivt på att försöka igen. En annan gång är vädret bättre och resultaten blir då något annat. Vi hade ju även två nybörjare med som fick flyga lokalt med sina elevlicenser och jag tror de lärde sig mycket av oss andra. Tio piloter kom till start och det ryms flera nästa gång. Det står en bogsertrike i hangaren också, så det finns fler startmetoder att välja på i Storberg. Bilbogseringen fungerar bra och är billig, så triken fick stå den här helgen.

Gunnar Remer
Albatross HFK
http://albatrosshfk.dyndns.org/

# Ordföranden har ordet



Hej flygare! *Foto: Privat*

Då har åter ett verksamhetsår avslutats. Jag tänkte inte blicka bakåt utan istället se fram mot 2007 som bjuder på nya utmaningar och framförallt mycket flygning. Dock vill jag först skriva lite om det sista som hände förra året, vår konferens och vårt årsmöte. På årsmötet valdes jag till ordförande och vill nu tacka för ert förtroende. Jag avlöser Lars Redhammar, tack för din insats de gångna åren. Lars lämnar oss inte utan stannar kvar som ledamot i styrelsen. Nya i styrelsen är också Bengt Höök, Christopher Kvarnström (Cribbe) och Mats Fernström. Jag hälsar er välkomna till styrelsen och hoppas ni kommer med många nya idéer om hur vi ska förbättra vår verksamhet.

Jag är säker på att en del av er inte känner mig, så det är väl på plats med en kort presentation av mig själv. 2000 flyttade jag till Skåne och det var där jag började flyga på allvar. Det blev den klassiska skånska vägen med Hammar, Frankrike och Italien. Jag började dock flyga i Luleå med skoterbogsering på älvarna och passerade Linköping på vägen söderut och därmed Örebro och Köping. Jag har tävlat sedan några år tillbaka, mitt första SM var i Timmele och förra året arrangerade jag tävlingen i Feltre. Jag är även instruktör och har främst grundskolat i Hammar.
Dagen innan årsmötet höll vi vår årliga konferens. Först upp till diskussion var säkerheten. Vi har haft två rapporterade olyckor och en incident under det gångna året. Olyckorna var en konsekvens av pilotfel. I det ena fallet låg piloten kvar för länge på ett hang och i det andra fallet kom piloten vid sidan av landningen efter att ha fastnat med armen i en wire. Lyckligtvis blev det bara materiella skador i båda fallen.

Olyckorna var inte de första i sitt slag, vilket dock incidenten var. Jag har en rätt bra bild av vad som hände. Jag satt nämligen i triken och då förstår ni att det handlar om trikebogsering. Hängglidaren hade lite svårt att hålla höjden bakom triken.

I inledningen till händelsen ligger han högt men sjunker snabbt under triken. När jag vänder mig om ser jag vingen snett ner till höger.Bogserlinan är så slack att den ligger i en loop ovanpå seglet men sträcks snabbt upp. Linan har dock fastnat i vingen, troligen i A-ramen och när den sträcks får vingen en kraftig nos upp rörelse och dras runt i en loop. Efter en andra loop får piloten åter kontroll över vingen. Han konstaterar att det inte finns några synliga skador på vingen och flyger då tillbaka till fältet och landar normalt.

Det finns främst två faktorer som bidrog till att allt gick väl. Den första var att veklänken gick av direkt när linan spändes. Om den inte gjort det skulle vingen tvärstanna när den kommit halvvägs in i loopen, piloten skulle fallit ner i seglet och troligen hade korsbommen knäckts. Den andra faktorn var att veklänken satt tillräckligt långt från hängglidaren så att den fortfarande fanns mellan triken och den nya infästningen vid lintrasslet. Att vi hade marginalerna på vår sida berodde inte på tur, utan på vårt regelverk. Förra vintern hade vi en diskussion om releaser och slutsatsen var även då att vårt regelverk var korrekt. Det är inte utformat för att vara bekvämt, utan för att man ska ha marginalerna på rätt sida när ytterligheterna inträffar.

*Flyg aldrig med för stark veklänk eller med veklänken för nära hängglidaren!*

Efter säkerhetsdiskussionen följde en presentation av Esbjörn Olsson om SMHIs termikprognos. Presentationen var uppskattad. En nyhet för mig och även för en del andra var att det finns två prognoser, baserade på olika detaljerade gridnät, 22 och 11 km. Den mer detaljerade heter HIRLAM 11 och dyker upp i menyn till vänster om man loggar in på “rätt” sida: http://produkter.smhi.se/sparv/klsoar/index.htm . Den delar upp Sverige i nio regioner eller kartor mot två för HIRLAM 22. Inför nästa säsong finns även planer på att använda ett gridnät på 5 km. De mer detaljerade modellerna har större möjlighet att ta hänsyn till lokala fenomen, t.ex. sjöbris.

Nog om vad som har hänt. Låt oss istället blicka framåt. I år har vi även fått en ny chefsinstruktör, Hans Berg. Han medverkade vid årets instruktörskurs och kommer även att arrangera en repetitionskurs i början av nästa år. På konferensen presenterade han några nya idéer för att maximera möjligheterna med de olika förutsättningarna vi har i de olika delarna av landet. Bengt Höök och Cribbe har även visat intresse för att marknadsföra sporten. Låt oss hoppas att dessa aktiviteter bildar symbios och utfallet blir många nya piloter.

Mycket av detta arbete måste ske på klubbnivå. Det är våra instruktörer som sköter skolningen och de lokala klubbarna måste skapa möjligheter för de nya eleverna att få flyga och utvecklas. Förbundet kan skapa förutsättningarna, men arbetet måste ske i den lokala klubben.

En annan stor förändring nästa år är införandet av fotstartad UL. I remissen för den nya BCL införs denna flygform under hängflyget. Mycket av lagstiftningen är redan skriven, men det återstår mycket arbete med att ta fram utbildningsplaner och rutiner. Ett arbete som delegerats till oss av luftis. Mats Fernström är i full gång med detta arbetet och Tomas Peterson har även lovat att hjälpa till. Båda har erfarenhet från införandet av paramotor (skärm med motor). Detta kan ge ett stort lyft för vår sport. I synnerhet för de som har långt att åka till hang och flygfält.

*Jag tackar för ordet*
*Per Andersson*
*ny ordförande i SHF*

# SPIONEN SOM KOM TILL ”REVOLUTIONENS JÄRNNÄVE”

*Text och foto: Thomas Krainer*

För fjärde gången är jag nu i Kuba igen. Även den här gången med en rejäl övervikt i bagaget. Med det menas nu inte min rondör runt magen, utan en Airea Tension som jag har med mig som donation till mina kubanska skärmflygvänner (stort tack till Johan Örn!)
Redan andra dagen av min vistelse på denna Karibiens pärla drar vi iväg till El Penon de Fraile, ett hangställe vid havet 5 mil öster om Havanna. “Vi” består av min kompis Raudel, numera vicepresident i kubanska flygsportförbundet och fem andra skärmflygare.

På det 70m höga hanget träffar vi också en Italiensk pilot och några Argentinare med tandemskärm. Efter ett ”känna-sig-för-flyg” ansluter jag mig till de andra som gungar omkring på det cirka 200m breda hanget. Som vanligt blir jag snabbt uttråkad när jag hangar, därför topplandar jag efter en halvtimme. Det blir att dricka vatten, dra vitsar om Fidel Castro och helt enkelt njuta av tillvaron.

Dagen därpå åker Raudel och jag med “Dollarbussen” till Santa Clara. Med en liten muta till El Commendante på bussen släpper han av oss vid avtagsvägen till byn Primero Enero. Primero Enero betyder 1:a Januari – dagen för 46 år sedan när Fidel Castro tog makten i Kuba. Byn grundades 1984 när man byggde en högstadieskola ute på pampas.
Byn är inte stor, snarare väldigt liten, det bor 30 familjer i något som liknar ett arbetsläger. Men det finns en Loma (berg) där, Vista Hermosa, stolta 220m hög utan lift och utan bilväg upp, bara en gångstig. Kubanernas ideologi beträffande hur man ska anlägga stigar uppför ett berg är: fram till berget och sedan rakt upp.

Det hålls rätt så ofta tävlingar där. Alltså måste det ju vara bra. Men första dagen blir det mest hangning så min entusiasm håller sig inom rimliga gränser. Andra dagen bombar jag ur under första flyget och efter en svettig promenad upp till starten igen kommer det in en front och det börjar regna. En tröst i eländet är att jag får välbehövlig motion.

Tredje dagen kan jag efter en stunds hangning få anslutning till en svag men ihållande blåsa som sakta men säkert lyfter mig över toppen och vidare upp till 700 meter. Jag ger mig iväg från Vista Hermosa  med förmaningen; ”håll dig till motorvägen” ekande i bakhuvudet.
Eftersom stiget är svagt kurvar jag hela tiden men pressas av huvudvinden västerut, alltid med motorvägen under mig. Efter cirka 2 mil går jag ner för landning bredvid vägen och efter en snabb packning ställer jag mig för att lifta tillbaka.
Strax stannar en ambulans, modell skraltig och när jag hoppar in så ligger där en höggravid kvinna som ska till sjukan.
När jag kommer tillbaka till byn ser jag att några av de lokala piloterna av någon anledning är sura. Det visar sig att två av dem, när de inte såg mig mer i luften ovanför berget, har trott att jag hade kraschat och letade efter mig över hela berget. Efter några öl och lite hembränd rom är allt frid och fröjd igen.

Vi tog nattbussen till Bayamo och sedan taxi till Guisa, en by där jag har varit tidigare och där jag har haft trevliga flyg. Guisa ligger vid foten av Sierra Maestra där Fidel Castro förde sitt gerillakrig åren -57 till -59. Just i Guisa vann han för första gången över en styrka av diktator Batista’s trupper. Det är alltså helig mark.
Roly är ordförande i den lokala flygklubben. Han har hittat en ny startplats uppe i ”Los Numeros”, det är några småbyar utan namn, de heter bara 1,2,3 och så vidare.
Vi hyr en terränggående lastbil och hela gänget, ca 15 skärmflygare, skumpar iväg i tre timmar upp i bergen. När vi kommer fram till by nr 3 och tar en cafecito på bodegan stegar en propert klädd viktigpetter fram och frågar vad vi tänker göra och vad den där utlänningen (jag) ska göra. När Roly undrar vad det angår honom presenterar han sig som ”företrädare för det arbetande folket”. Sen läxar han upp oss att ”det här är inte nåt jävla turistområde utan Sierra Maestra , Revolutionens Järnnäve !”
Han har minsann sett att utlänningen har flera kameror, här ska det inte spioneras, punkt slut! Han ringer även till polisen i Guisa och vi får beskedet att alla kubaner får flyga men inte utlänningen, han får inte ens bada i ån. Så det var bara att titta på när några andra seglade iväg mot de hägrande cumuli ovanför oss medan jag fick äntra lastbilen igen.
Jag var rejält sur och funderade över att skicka en bild till honom på hans håla som jag kan tanka ner på Google Earth. Men de andra förklarade att det var meningslöst, han tillhör dom där som lever kvar i det förflutna och som kanske inte ens vet att det finns satelliter som kan fota hans Maximo Lider och Commandante en Jefe när han petar sig i näsan.

Det var sedan inte stor mening att söka tillstånd hos Immigracion i Bayamo, jag skulle ändå inte vara kvar mer än 2 dagar till, därför beslöt Raudel och jag att åka tillbaka till Primero Enero.

Men först skulle det festas: den 17 december är det nämligen Sankt Lazarus-dagen, den största religiösa festen med Santeria, det vill säga sång och dans framför ett altar i vartannat hus kvällen innan helgdagen. Det fortsätter även dagen därpå eftersom det råkar vara lördag och då är det ändå ”noche cubana”, dvs sång och dans lite varstans. Även jag svängde mina lurviga och jag tror att många Guisabor fortfarande garvar åt minnet av den synen.

Väl framme i Primero Enero var det bara att knalla upp på Vista Hermosa igen. Där bombade jag ur första dagen medan Raudel drog iväg över byn och fick nästan 900m.
Nästa dag var det min tur. Efter några timmars väntan började det bli ordning på blåsorna och jag startade och fick snabbt höjd. Jag väntade i luften på att Raudel skulle starta så att vi tillsammans kunde dra iväg på distans. Eftersom han aldrig kom upp i luften kurvade jag vidare som första gången och flög mot staden Santa Clara, tre mil västerut. Nu kom jag ju aldrig så långt. Jag landade nästan precis på samma ställe som för en vecka sedan, bara 100m längre. Dock slog jag Raudels höjd när jag var i molnbas på 956 m!



Även liftningen tillbaka tog längre tid. Efter en halvtimme stannade en lastbil med många byggjobbare på flaket och två poliser. Jag visste inte om det var lagligt för mig att åka med men eftersom snutarna inte rörde en min så hoppade jag upp. Bäst att inte säga något och bäst att låta kameran och videon vara kvar i säcken. Den enda lediga platsen var mellan snutarna, så där ställde jag mig. Tydligen var de inte intresserade av att ställa till det för mig så färden gick utan problem, kanske var de för lata för att skriva en rapport.

De sista två dagarna var jag tillbaka i Havanna och turistade på Plaza de la Revolucion, kollade José Marti-muséet och åkte hissen upp i utsiktstornet. Vad vackert Havanna är så där lite på håll, då ser man inte förfallet och anskrämligheterna.

Jag får nog revidera min tidigare berättelse från min första resa till Kuba (publicerad i Skärmtrycket nr 1/2001), där påstod jag att landet inte har tillräckligt att erbjuda för en renodlad skärmflygsemester.
Det finns numera fler än 40 olika ställen att flyga i landet och flera av dem har bra XC-potential. På den utmärkta tyska hemsidan, Paragliding 365.com, finns bra information om flygställen.




SOL PARAGLIDERS

world record class










**Sol Ellus, sveriges billigaste skärmpaket**
**DHV 1-2 inklusive sele, nödis och allt från Sol**
**Pris: 24 900 kr inkl moms**
**Det lönar sig alltid att kontakta Sky Teknik**
**[www.skyteknik.se] & [skyteknik@telia.com ]**
**Roland SkyTeknik 031910915 eller 0707672140**

www.solsports.com.br



# Sverige Cup Hvittingfoss 2006

*Text: Jocke Johansson  Bild: Jenny Persson*

Den 3-5 juni gick, för första gången någonsin, en deltävling i Sverige Cup av stapeln utanför Sveriges gränser. Vi var 8 svenska piloter på plats varav 3 från VSK. Dessutom 56 norrmän, men det tyckte vi inte var något större hot.

Vi åkte upp torsdagen den 2 juni i tre officiella VSK-bilar. Jag hade placerat mig själv ihop med Lennart B (LB) som jag kände mej van att resa med sedan SC-Åre några veckor tidigare. När jag kom till LB vid 9-tiden på morgonen hade han hunnit kliva upp ur badkaret och packat R-bussen, så det var bara att slänga in grejorna (ganska mycket grejor) och dra iväg. Vi stannade till i Uddevalla för att bunkra eftersom priserna i Norge inte riktigt är EU-anpassade. Sen satte vi kurs mot Norge och Hvittingfoss. Radion tunades in på 97,2 och det numera klassiska skärmflygprogrammet P3-homo.

På färjan mellan Moss och Horten strålade vi ihop med familjen Möllgård. Eftersom en våffla med sylt kostade 69 norska kronor nöjde vi oss med varsin folköl från kylen i R-bussen (helt suverän extrautrustning).

Väl framme i Hvitting var det inte mycket kvar för oss som medarrangörer att göra. Norrmännen hade redan sett till att allt var tipp-topp! Sekretariatet låg i Hvittingfoss skola och basecampet var vid en stor gräsplan alldeles utanför skolan. Norrmännen hade parkerat sina husbilar i en stor halvcirkel runt grillen. Hans Cato stod för musiken från sin tekniskt fullutrustade husbil och var även vänlig nog att ladda in alla turnpoints i våra GPS:er. Hvittingfoss Luftsportklubb (HLSK) hade sett till att det fanns gratis trådlöst bredband över hela camp-området, så det var inga problem att kolla de senaste väderprognoserna och ladda upp trackloggar på loggboka m.m. Så borde vi ha det på alla svenska tävlingar!

Första tävlingsdagen samlades vi vid campet för briefing på morgonen. Det blåste så mycket så träden bredvid såg ut att blåsa omkull vilken sekund som helst. Tävlingsledare var Rob Hazes, en lokal pilot som vi senare skulle förstå led av ett hopplöst fall av optimism. Efter lite artighetsfraser och de sedvanliga juryutnämningarna m.m. (plus en väderprognos från Jon Fjelldal som vi inte förstod ett ord av) beslutades om ny briefing en timma senare. Vinden höll tydligen på att lägga sig (jojo).

Strax innan nästa briefing beordrades en norrman ut på fotbollsplanen för att balansera, men han blåste iväg över kortlinjen och försvann bakom träden ganska omgående. Ungefär som en straffspark av Håkan Mild. Startmarshal Runar var uppe på toppen och pratade med Rob i radion men det hördes nästan inget på grund av all vind. Det som hördes tydligt var dock Robs kontaktförsök “Rob te Runar”. Till slut hade jag hört det utropet så många gånger att jag helt omedvetet gick runt och sa Rob te Runar till alla jag mötte. På briefingen beslutades om en ny briefing klockan tre. Tiden var tydligen inga problem, de hade startat heat klockan fem förr och folk hade kommit i mål, och vinden var ju på väg ner.



När klockan väl blev tre och träden fortfarande låg dubbelvikta av vinden och vi hade sett en norrman draggas iväg av en kite beslutades att första dagens heat var inställt.

Andra tävlingsdagen vaknade vi till en vindstilla dal och en blå himmel med endast små vita molntussar på himlen. Äntligen skulle det bli tävling! Problemet denna dag var att bestämma vilken start vi skulle vara på. Den svaga vinden som fanns på morgonen kom från nord och huvudstarten i Hvittingfoss ligger i sydväst. Optimisten Rob trodde inte det skulle bli några problem att starta från huvudstarten: “Nei de går grejt, termiken styr upp vinden på start & när vi väl har kommit oss opp i en bobble har vi medvind ut i dalen och inga problemer att ta oss over till andre side”. Nå, riktigt så blev det inte och efter att Runar varit uppe och känt på vinden beslutades att den nyröjda nord-startplatsen skulle användas.

För att transportera upp oss hade de tre stora minibussar med täckta släpkärror. Varje transport kostade en bonge. Bonger var små papperslappar man kunde köpa i sekretariatet för 20 kr/st. Väl uppe på starten riggade Hans Cato upp stereon i träden och kopplade förstärkaren till det medtagna husvagnsbatteriet. Små barn stod på starten och sålde drickor och våfflor, samt även batterier i 4-pack. Mycket lämpligt för oss som inte alltid har tänkt på allt! Priset då? Jo, en bonge såklart. Det spelade ingen roll hur många våfflor man ville ha, man fick alltid bara betala en bonge :).

Lagom tills alla hade kommit upp hade tyvärr molnen tagit över och hela dagen blev en enda lång väntan på sol. Fönstret öppnades visserligen efter ett par timmar men det var ingen som kom längre än någon enstaka kilometer. Tonny var först ut och startade direkt efter att fönstret öppnade. Iklädd full mundering med speedarms och visst gick det fort. Han landade på rekordfart och verkade inte vara speciellt ledsen för det.

Själv väntade jag tills fönstret stängde, packade ihop mina grejer och promenerade ner till vägen & väntade på tillbakatransporten. Precis när vi skulle hoppa in hörde vi hur det susade till i träden (hela dagen hade varit vindstilla) och någon startade på starten ett 20-tal meter ovanför oss. Visst han stiger, ska man då bli tvungen att gå tillbaka och packa upp hela utrustningen igen? Efter ett par minuters avvaktan och ett par till skärmar i luften ovanför hade man inget val. Upp igen och fram med skärmen. Fick ett härligt flyg där jag råkade trampa sönder speeden direkt efter start och därför förlorade finalglidet mot Möllgård.

På kvällen var det fullt ös med coverbandet Los Bastardos som körde högsta volym med en rundgång som inte var av denna värld. Men efter tillräckligt många öl lät de riktigt bra och avslutningen med “We’re not gonna take it” höll världsklass! Vi svenskar rockade på bra fast de som rockade mest var Tonny & LB. Lennart var den som satte standarden, han började dansa redan till de tidigare låtarna.

Sen var det full fest och man kunde köpa nygrillat käk ihop med norska pils för en billig penning, eller förlåt bonger menar jag ju. Kvällen slutade med att jag fick leta ihjäl mig efter LB innan jag till slut hittade honom i Tonnys husbil där de satt och drack rom & cola. Sov gjorde vi i en gemensam VSK-stuga i Brufoss Laksecenter.

Tredje tävlingsdagen blev en stor framgång. Vi fick ett giltigt heat, som faktiskt blev det enda 1000-poängsheatet i Sverige Cup i år! Banan gick fram och tillbaka längs en bergskam ett par gånger innan dalen skulle korsas till målet som låg på andra sidan. Totalvinnare av hela tävlingen blev Magnus Österberg som körde Bassano-taktik, d.v.s. låg lågt strax över bergskammen hela vägen. Norska landslaget gjorde tvärtom och flög banan högt. För högt visade det sig efteråt och de blev diskade nästan hela bunten. Det var innan starten hade öppnat de låg högt upp under ett moln snett bakom starten och låg då utanför den sektor med extra luft vi hade fått låna. Ronny Helgessen som aldrig är arg blev enligt uppgift riktigt förbannad när han fick reda på att han blev diskad, men det hade han inget för.



*De svenska piloterna snackar ihop sig på start.*
*Idag behövde man ingen vario, det pep för fullt i öronen sen gårdagens konsert med Los Bastardos.*

*Fortsättning på sidan 29*

*Text & foto: Ove Falk*

# Vin o vatten
# Ciao, ciao Italia!

Kan bara inte låta bli att bjuda Er valda delar av min påskresa 2006 med SDFK till Feltre med omnejd.

Förhoppningarna inför min första alpresa var allt annat än låga och sådant som regn, dis och dimma eller överutveckling fanns ju bara inte med. Likt hängflyg i övrigt var planeringen inför resan svår/svag. Det som stod klart var att jag var med på buss 1 med avresedag 12/4 och att takräcken delvis saknades. Materiella ting går att fixa och när vi sedan vid 17.30-tiden lämnade Eslöv stod det även klart vilket mitt ressällskap var. Chaufför och drakflygsaspirant: Peter Andersson, hugade piloter: Per Andersson, Niklas Pålsson, Mikael Larsson och Göte Högfelt.

Vi turades om att köra och på alla stod det stämplat Italien i pannan. Det var bara i Tyskland som det strulade: En liten senväg och så någon som var fast övertygad om att det längs



Autobahn är så tätt med mackar att man inte behöver tanka förrän lampan tänds. På de senaste Caravellerna återstår det då ca fem liter, vilket inte är mycket med så pass lass. Och så stod vi där i diket mitt i natten utan reservdunk! Tystnaden var total och jag bröt den genom att erkänna att jag tagit med en reflexväst. Gissa vem som fick använda den?

I billjuset kunde man skymta en stor tavla och precis som förmodat talade den om avståndet till nästa tankställe, nämligen fem kilometer.
När det bara återstod 1000 meter svängde en bil in bakom mig för att bjuda på skjuts. För att jag lättare skulle hitta in i bilen slog han på blåljuset. I efterhand kan man bara konstatera att Tysklands vänligaste poliser kommit till vår undsättning. De skjutsade mig till macken, väntade medan jag köpte dunk och tankade och skjutsade mig sedan tillbaks. De väntade medan vi tankade över och när vi så fick igång bussen igen gjorde de klart att vi snarast skulle fylla på 100 liter och att det normalt var böter på det här. Jag tog i hand och bugade djupt.

Visa av erfarenheten klarade vi resten av nedresan utan problem.

Vid lunchtid på torsdagen anlände vi till Panarotta. Först kollade vi in landningen och träffade där några tyska hängflygare. Precis som vi misstänkte talade de om att det inte var flygbart på grund av den nordliga vinden. Vi fortsatte upp till starten och de som varit där tidigare kunde konstatera att den blivit röjd och förfinad, men att vinden likväl var nordlig. Vi påbörjade istället vårt italienska leverne genom att på puben vid starten beställa pannini och lämplig dryck, som sedan avnjöts i solskenet utanför.

Senare fortsatte vi mot Feltre och där först till sunklandningen. Markel Niederman från Södertälje blev vår första svenskkontakt. Han hade fått sitt andra flyg, ett par timmar, men det hade varit ganska stökigt. Strax därefter anlände med bil hans reskamrat Heikki Pekkala från Luleå, mer norrlänning än finne, joo! De hade bott in sig på hotellet, några dagar i lugn, men nu var det dags att ändra på det.

Vi drog uppför serpentinvägen nästan ända upp till starten och checkade in oss två och två. Jag fick dela rum med Göte vilket är ungefär som att vara assistent åt en stand up-komiker. Till det facila priset av 30 euro per dygn fick man logi, frukost och tre eller fyra rätters middag med fritt såväl vin som vatten. Dags att börja njuta!

På fredagsmorgonen såg det bra ut och vi bestämde oss för att köra tillbaka till Panarotta. Vid lunchtid när vi kom fram hade



både buss 2 med chaufför Bo Nyström och piloterna Håkan Andersson, Tomas Danielsson, Konrad Höije, Mikael Lirbank, Daniel Pålsson samt Magnus från Hammar och Ållebergsbussen med Anders Gustavsson och Leif Johansson i spetsen framför ytterligare tre piloter redan nått dit. Det var trångt om saligheten, men långt om länge fick även jag riggat och startat. Utan att komma över toppen kämpade jag i den för mig tidvis starka termiken i två timmar. Nöjd över mina bravader flög jag ner för att landa, vilket visade sig gå sådär med armar som inte släppt taget om baren för ens en sekund. Utan att varken ställa mig upp rejält eller ha ett högt rejält grepp eller springa rejält landade jag. Resultatet blev en näbbning och ett svagt svängt bygelben. Efter att jag pustat ut visade mig Heikki inte hur man bör utan hur man kan friktionsvärma för att nå ett bättre resultat vid riktning av t ex bygelben.

Lördagsmorgonen var disig och vi bestämde oss efter ett tag för att köra till mässan i Bassano. Vid landningen fanns ett antal stånd uppställda, ingen jättemässa, men det var väl ungefär vad vi hade pengar till. Per köpte en hjälm, Niklas flygglasögon och själv köpte jag ett kamerafäste.

Vid den tiden lyste solen och många skärmar var i luften. Eftersom det även var hängflygtävling där bestämde vi oss för att köra tillbaka till Feltre. Väl däruppe låg diset tjockt och man kunde med ett nödrop se landningen. Detta var inte vad jag kommit ner för och då mina armar fortfarande skrek ”vila” så var valet enkelt.

Till middagen på påskaftonen hade doktor Norrland - Jonas Peterson från Umeå och SDFKs Kairobaserade Joakim Hindemith anlänt.

Påskdagen var disig så vi kunde ha druckit än mer vin kvällen innan. Endast mina armar var nöjda med det vädret.

Inte heller annandagen var någon termiksuccé. Vi riggade på Monte Avena och jag gjorde därefter en katastrofstart i nästan nollvind följt av 30 minuters nerflyg. Det enda som var bra var landningen; höll god fart, ställde mig upp rejält och med ett högt grepp, flög ut farten och sprang bra. Ett rätt, det kändes bra!

Strax efter oss landade ytterligare en vinge och den tysken snackade svenska. Det var Gwaihirs emigrant Ulf Raudberget, numera boende i Österrike, som anlänt.

På tisdagen skulle tävlingen ha startat, men både tisdagen och onsdagen var enbart regn, rusk och skitväder. Sent på onsdag kvällen anlände Ognian Ougrinov som siste man. Han gästade oss sedan några dagar.

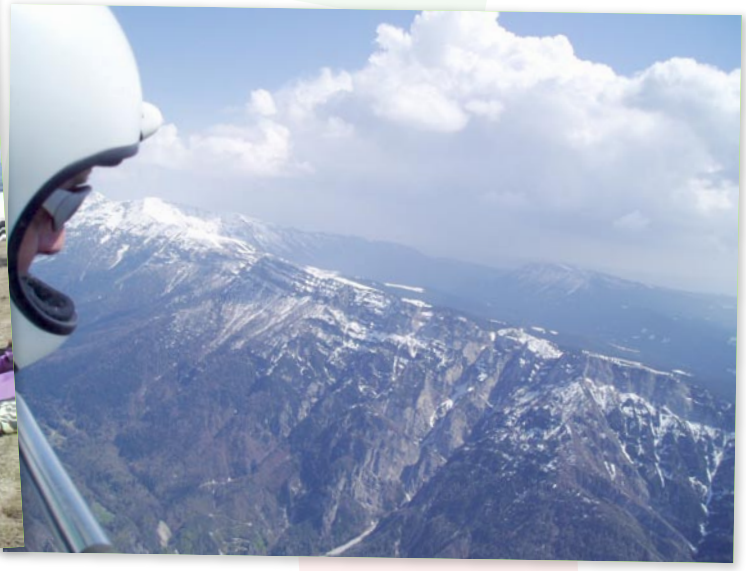
Torsdagen den 20 april 2006 blev en dag jag sent ska komma att glömma! Något hade hänt - strålande sol mötte oss denna morgon och alla var åter på ett lysande humör! Monte Avena bestämdes det och så hade även Ållebergarna valt. Det var verkligen en imponerande syn - 22 svenska piloter med riggade vingar och på samma start, ja sannerligen imponerande! Ibland tror man knappt vi är så många totalt!

Banan bestämdes till turnpoint lilla kapellet bortanför Belluno och sedan mål på sunken. Äntligen var det dags för mitt första tävlingsheat. Tidsfaktorn var inget som bekymrade mig denna dag. Efter det att majoriteten startat och jag var säker på att jag skulle ta mig upp så startade jag. Termiken var stark och jag lyckades ganska snart kurva mig upp över topp och nästan ända upp i molnbas. Härligt, vad var det man skulle göra nu? Jag drog VGn och flög med god fart mot nästa berg. Det kändes ovant och lite osäkert, men satan så häftigt! Kom in lågt och hittade lite lyft, lyckades ta mig upp till en rygg där två sidor möttes och där jag trodde det skulle lyfta bättre. Mycket riktigt, väl uppe på ryggen var det bara att åka hiss ända upp till toppen och sedan vidare upp. Proceduren upprepade sig ett antal gånger, vilken känsla alltså! Mäktigast var det just i det ögonblicket man gick över toppen och samtidigt tänkte att ‘fy fan om jag skulle trilla ner här på dessa karga toppar, då skulle man aldrig få återse civilisationen’.

Obeskrivligt härligt och i detta läge tyckte nog Falken att han befann sig i sitt rätta element. Att jag låg sist av alla som kommit iväg var inget som bekymrade mig det minsta. En enda lång molngata hade bildats och flygningen var enkel, jag behövde knappt kurva alls. Det var bara att flyga på! När jag lite senare mötte först Markel och sedan hela det jagande fältet, alla på en mycket lägre höjd än min, började jag fundera lite, men det var onödigt. Strax hade det börjat regna och det tilltog. Det var inte lika lättfluget längre. Det var stökigt och bökigt och draken ville åt alla möjliga håll utom åt det håll jag ville! När regnet övergick i hagel, vilket för mig kändes farligt nära åska, bestämde jag mig för att jag inte längre befann mig i mitt rätta element, klamrade mig fast vid det ena bygelbenet och fick draken att göra en dykande spiral. Det tog tid innan jag flög fri från regnet. På betydligt lägre höjd flög jag in mot nästa berg. Lyftet var då betydligt svagare. Jag skrapade sidan ett tag utan att vinna någon höjd. Före start hade det pratats om ett segelflygfält nära Belluno som lämplig alternativ landningsplats och där låg det. Mer än nöjd flög jag ut över dalen för att landa.

Jag kunde se några segelkärror uppställda i ena änden av fältet. När jag kom lägre fick jag se att där var mer aktivitet på det fältet än jag tänkt mig, motorflyg och dessutom två helikoptrar som såg ut att bedriva någon form av skolning. Inte längre något fält som jag skulle landa på! Rätt över vägen alldeles intill en stor affär låg ett stort fält - där fick det bli. Kollade på struten vid flygfältet, kurvade ner mig över affären, gjorde medvind, baslinje, final och landade efter 37 km flygning mitt på fältet, ca 3 km från turnpoint. Näst sist i heatet, men för mig en stor seger! Förutom personligt distansrekord och mina 221 första rankingpoäng var det mitt dittills häftigaste flyg alla kategorier. Pass upp Oleg, nu är vi på gång!





*Fortsättning på sidan 30*

# Valle de Bravo-
## ett flygställe för alla.



*På glid med Norge mot nästa vändpunkt, lägg märke till inversionen*
*Text och foto: Per Suits*

Platsen har blivit en årlig tradition numer för mig att besöka. Ett ställe jag mer än gärna återvänder till. Att bekymra sig överhuvudtaget över väderprognoser eller flygbarhet är bortkastad tid och energi här. Maken till stabilare flygväder får man leta långt efter. Vet inte riktigt vad detta spårvagnsliknande väder beror på, det verkar som om platsen inte låter sig påverkas av ninjos, orkaner på golfen eller fronter från stilla oceanen i väster i någon större utsträckning. Du kan på kvällen se alla typiska varmfrontssymboler på himlen men sedan händer liksom inget, förutom att det förstås går att flyga dan efter som om inget hänt. Hemma skulle det utan tvekan vara oflygbart, säkert flera dagar.

Valle de Bravo ligger ca 15 mil väster om Mexico City, forfarande på högplatån. Take off ligger på 2300 msl och byn på 1700 msl. Detta gör att kvällar och nätter kan bli rejält kalla, till och med frost i gräset och snö på vulkanen. Det genererar också stora temperaturskillnader som i sin tur leder fram till det vi alla önskar- termik. Eftersom de termiska vindarna börjar relativt tidigt, tio halv elva, kan det lämpa sig även för oerfarna piloter att resa hit, under god guidning självklart. Det kan ofta bli en god stund i luften (1-1,5 t) i snäll och mjuk termik för de färska, för att efter en god lunch och senare på em åter stå inkrokad på la Torre och få fin tid i luften i dynamiskt hang framför sjön, bergen och byn under fötterna.

För piloter med bredare erfarenheter har Valle naturligtvis mycket att erbjuda. Terrängen är uppdelad i olika platåer (mesor) med ofta skarpa bergsformationer som avskiljer de olika nivåerna. Den högre terrängen domineras av tallskog och inslag av ängar, i den lägre av stora odlingsbara fält, gott om landningar alltså. Som vanligt är det även gott om osynliga elledningar. Att få lift hem efter utelandning är sällan eller aldrig ett problem. Den bästa tiden att flyga i Valle är från december till april, då är vädret att lita på. Det kan vara stark inversion men lika ofta instabil luft med hög molnbas och/eller konvergenslinjer som flyttar sig lite från dag till nästa. En sjöbris bildas på sjön invid byn som kolliderar med huvudvinden som ofta är svag, det är den konvergensen vi letar efter. Somliga dagar är det blåtermik. Då krävs det lite mer klurighet för att finna den, medan andra dagar tar vi hissen till skybas och följer gatan.

Norska Termikk & Rotor med Ronny och Tonny i spetsen finns i Valle från mitten av januari och fyra veckor framåt. 2006 hade de sin 10:de resa dit och är mycket kunniga i området, milt uttryckt. De regndagar de drabbats av under alla dessa år är lätt räknade utan överdrift, desto svårare att räkna ut alla flygtimmar genom åren. Fråga, de har statistiken! Loggade själv 40 timmar och fina distanser på 14 dagar i början av året. Bättre start på 06 är svår att nå.

De senaste 4 åren har Monarca open arrangerats av den lokala klubben, Alas del Hombre, en tävling som vuxit i status med åren. Detta år deltog 130 piloter från 20 olika länder, startfältet innehöll många världspiloter med bland andra Frankie Brown från Brasilien i topp, som för övrigt vann tävlingen. Tävlingsarrangemanget var en strålande succé både vad gällde banläggning efter väder och vind och säkerhet. Dessutom var kringarrangemangen proffsigt utformade. Vid en av uppgifterna var tex. målgången uppe i ett pass på nästan 3000 msl vilket många kunde erfara vid landning. Alla som hade lyckan att gå i mål denna dag, runt 80 piloter, fick genast en liten påse i handen. Den fick vi ta med oss fram till en skara barn som företräddes av en mikrofonförsedd konferencier, där fick varje pilot presentera sig, överlämna presenten till ett barn som samtidigt överlämnade en ros, en handbroderad duk och ett brev. Det hela kröntes med en hjärtlig kram. I brevet presenterades barnets namn och det berättades om deras familjs arbete med utveckling och bevarande av den unika och vackra plats vi landat på, där miljontals Monarcafjärilar har sin häckningsplats. Hit har de tagit sig ända från Kanada. Dom vill gärna att vi ska sprida information om denna fantastiska plats så att fler människor runt hela världen får uppleva ett av naturens mysterier och underverk.



# Tibbes Kermitkips

*Av Tibor Berki*

*Foto Fredrik Gustavsson*

**Förbered dig innan**
Detta har du nog hört förr. Varför glömmer man bort det på starten? I din vardag stressar du för att hinna med att flyga. Sedan på starten väntar du gärna "för att se hur det går". Hur det egentligen borde vara: Din utrustning ska omärkligt glida på och plötsligt vara i ordning medan du observerade förhållandena i luften från starten och dessförinnan i bilen/liften/på cykeln. Sedan ska du nitiskt dra din checklista för att konstatera att allt är rätt och sticka iväg upp så fort det går. Låt de andra som vanligt snacka om vad de ska göra och har gjort hittills. Du kan snacka om vad du gjort efter flyget. De andra kanske rentav frågar dig? Du får i alla fall förmodligen flyga fler gånger, längre och högre än de andra om du redan har förberett dig. I början har man en lägre stresströskel. Den kanske bara räcker till en halvtimmes flygning? Har du startat tidigt har du chansen att göra fler sådana flyg!

**Använd dynamiken åt alla håll**
Det finns x antal teorier om varför man ska kurva åt ett visst håll på norra respektive södra halvklotet. Teoretiskt borde det gälla att en termikblåsa, dvs. stigande luft, borde snurra motsols/motklocks. Samma som ett lågtryck alltså. Inte vet jag. Har aldrig märkt nån skillnad och jag har kurvat några varv, faktiskt. Det finns de som är fast övertygade om att skillnaden finns, eller att tomten finns. Vem bryr sig? Lär dig att kurva obehindrat åt bägge hållen, så kan du enklare använda lyften när du behöver dem, eller flyga tillsammans med andra. När du kurvar, försök göra harmoniska svängar, ovaler, cirklar, eller vad du håller på med och inte svänga som kanterna på en mutter. Ständiga kursändringar sabbar skärmens dynamik och därmed prestanda. Jag brukar prioritera prestanda i blåsan när jag är lågt och experimentera mer när jag kommer högre. Försök registrera, men inte stressa upp dig, om någon stiger bättre. Om du är avslappnad kommer du orka kurva flera varv än de andra i alla fall, men ibland kan det ändå vara läge att göra som någon annan. Om blåsan är turbulent eller om det är lätt att tappa lyftet, brukar jag kurva tajtare, men aldrig så tajt att skärmen tappar sitt dynamiska tryck eller går över i spiral.

**Samla på dig dagens info**
Att kurva upp sig i husblåsan tidigt på dagen och sedan direkt sticka iväg på sträcka slutar ofta med ett kort flyg om du inte är väldigt erfaren. Varför? Förmodligen för att du inte riktigt än vet vad dagen har att komma med. Vilken sida av lyftet lyfter bäst? Var kan du förvänta dig turbulens och var är det lugnt? Har det med höjden/vinden att göra? Hur står solen mot ställets bästa termikkällor? Kommer du att hitta liknande ställen efter din tänkta flygrutt? Om inte, var ska du leta efter lyftet då? Var under molnet lyfter det bäst? Detta kommer förmodligen att hålla i sig under dagen. Jag kan erkänna att jag under mina första 5-6 år som flygare ofta inte visste hur vinden blåste där jag landade, vid ett sträckflyg. Det kanske var just därför jag landade?




# Ölüdeniz 7th International Airgames

– Genom en betraktares ögon



*Text och foto: Tove Andersson*

**Trots bra väder och fina flygställen är det inte alltid det går att flyga. Piloter som har barn vet precis vad vi talar om – de små kräver mer uppmärksamhet än en tävlingsskärm i en höststorm. Då krävs andra grepp för att få lite flygkänsla. Som till exempel att åka till en flygfestival som åskådare.**

Ute föll löven i höstvindens alltmer tilltagande styrka. Jag och min fyra månaders son Loke lämnade ett mörkt och regnigt Arlanda och flög mot ljusare tider en dag i slutet av oktober. På Antalya flygplats, 24 mil från vårt resmål, blev vi upphämtade av en taxi och på en 3.5 timmars bilresa tog den oss till det turkiska flygparadiset Ölüdeniz (läs tidigare artikel i Hypoxia nr 4, 2004, www.paragliding.se/Skärmtrycket-Hypoxia). Vägen var stundtals kurvig, men chauffören van, och efter att ha stannat till på en turkisk rastplats för en kopp te och blöjbyte (nej, det fanns inget skötbord!) var vi strax där.

Vi checkade in på Belcekiz Beach Hotel som ligger precis intill stranden med samma namn och sov några timmar innan det var dags att rulla hjulen lite närmare denna.

Dagen i Ölüdeniz började som jag minns från den gamla goda skärmflygtiden. Solens strålar väckte mig och på väg mot frukosten mötte jag flera jeepar fulla med piloter på väg upp mot berget Babadag. Då önskade jag, om så bara för en sekund, att det fanns en skärmsäck med i min packning, och inte bara blöjor. Frukosten intog jag på terrassen under ett tak av skärmflygare som passerade ovanför med stranden, tillika landningsbana, som mål. Eftersom turkarna är otroligt barnkära, hade jag inga problem att äta under tiden Loke hälsade på övriga gäster tillsammans med någon vänlig servitör.

Dagen hade börjat långt tidigare för de flesta deltagarna i den 7:e i raden av flygfestivaler som numer har blivit en tradition i Ölüdeniz (i år 25-29 oktober). Stranden fylldes snabbt med piloter som startat 25 minuter tidigare för att praktisera säkerhets- och akromanövrar över det turkosa vattnet, eller kanske bara för att i sakta mak flyga ner.

De sista veckorna i oktober brukar enligt lokala uppgifter bjuda på dåligt väder, men trots att regionen drabbades av översvämningar veckan innan så flödade solen ner på välbehövliga vita kroppar redan första dagen och resten av festivalveckan. Trots det vackra vädret fick piloter som besökte Babadag erfara att vintern var på väg och varma flygkläder behövdes.

Festivalveckan bjöd på underhållning i form av akro- och prick-landningstävlingar, allsköns flyguppvisningar, av bland annat akropiloten Mike Küng, fallskärmshopparen Thomas Lednik (som bland annat kopplade loss sig från sin skärmflygvinge mitt i en spiral), Mike Steen, Marius Duta och många andra.

**"Jag har med åren blivit van vid att nästan vad som helst kan hända i Ölüdeniz..."**

Den turkiska kvinnliga fallskärmshopparen Meryem Akar gjorde åtskilliga hopp från ultralätt, med rafflande landningar. De ryska paramotorpiloter som åkte omkring som Karlsson på taket ovanför stranden blev dock lite enerverande på grund av det höga ljudet. Starten var också öppen varje dag för friflygare som betalat festivalavgift och transporter gick upp på berget många gånger varje dag. När du landat, eller när du som åskådare tröttnat på att flanera på stranden och titta upp i skyn, kunde du sätta dig på Cloud9 café för att vila nacken och istället titta på någon av de numera tre bildskärmsvisningarna med videoinspelningar av dagens starter och andra sportevent, eller exempelvis avsluta dagen värdigt med att se solen gå ner i havet under intagandet av en kall öl på Buzz bar-terassen.



För mig som åskådare med en bebis var festivalen en perfekt bisyssla. Jag kunde njuta av flygshowerna och akron som pågick hela dagen från strandpromenaden eller från min solstol vid poolen tillsammans med Loke under ett parasoll. Det var förvisso svårt att veta vad som skulle hända, några hålltider gavs, men om du väntade

på något speciellt fick du hålla dig nära speakern som förkunnade vad som väntades uppifrån luften.

**Möten.** Man träffar alltid många intressanta personer på flygevenemang. Man undrar exempelvis om gästerna på baren i Tokyo kan föreställa sig vad Seiko Fukuoka gör på sin lediga tid. Hon är en av tre rankade kvinnliga akropiloter i världen. Men hennes klättring på världsrankingen till en 34:e plats har tyvärr inte haft någon effekt på hennes fysiologi; hennes berättelse om det ständiga illamåendet efter varje landning fick mig att så smått undra vad det är som gör skärmflygare så olika andra människor. En vanlig person skulle ha tolkat illamåendet som ett tecken på att något inte står rätt till och slutat upp med att utsätta sin kropp för det, men detta gäller ju inte skärmflygare.

**Akrotävling.** Ölüdeniz är ett fantastiskt ställe för akro, med fin fallhöjd och stabilt väder. Extra bra var förhållandena under festivalen; en motorbåt fanns ute på vattnet redo att plocka upp eventuella vattenlandare, nere på stranden stod ambulanspersonal redo och en helikopter fanns startklar.
Endast nio piloter deltog i akrotävlingen (Felix Rodriguez, Horacio Llorens, Seiko Fukuoka, Michael Knipping, Mendo Veljanovski, Gabor Kezi, Pál Takáts, Mahoni och Sander Koyfman). Michael Nesler som var inbjuden som jury kunde tyvärr inte komma, så egentligen blev akrotävlingen inte helt seriös utan mer av en underhållande uppvisning. Vinnarna beslöt därför i god anda att dela prispengarna (5500 USD) mellan alla deltagare.
Den mäktigaste manövern var utan tvivel "Infinity Tumble". Den görs idag av endast nio piloter i världen. En amatör som jag skulle beskriva manövern något i stil med "skärmen åker runt, runt piloten, som ett hopprep". Raul Rodrigues, som uppfann manövern förra året, skulle säkerligen ge en bättre beskrivning av denna oändliga looping som inte kräver mycket input, men den vågar jag mig inte in på, jag rekommenderar dig att ta dig till en akrotävling och titta istället. Raul har världsrekordet med 110 stycken i följd. Under festivalen såg jag Pal Takats göra 50, det räckte för mig! Trots att jag till att börja med alltid hänförs av akroprogrammen så tenderar de att se mer och mer lika ut för varje gång. Till slut förvånas man inte av någonting som sker uppe i luften.
För mer info om akro och senaste resultaten se exempelvis justacro.com.

I och med festivalens sista avslutande ceremoni där borgmästaren och många andra myndighetspersoner delade ut priser påbörjade Ölüdeniz sin förvandling till spökstad, om än så bara för vintern. Många barer och restauranger stängde ned för att öppna igen i mitten av april. En välbehövlig vila för denna lilla semesterort som även i år tog god hand om årets piloter och främst brittiska, och holländska turister. Jag och Loke beslöt oss för att lämna det förlovade landet och återvända till det mörknande landet när tid ännu var.

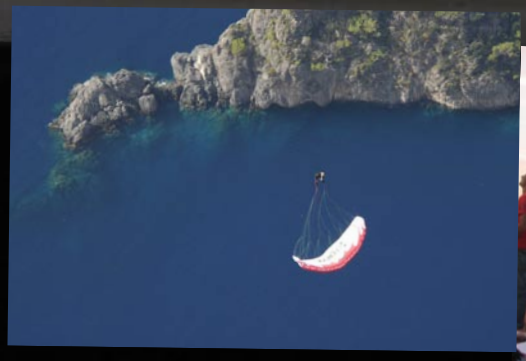
Jag har med åren blivit van vid att nästan vad som helst kan hända i Ölüdeniz, det enda man kan vara säker på är att det sker uppifrån, och så också denna gång. Gillar man det så är Ölüdeniz och festivalen ett trevligt resmål för såväl piloter som åskådare.

**Flygningen i Ölüdeniz 2006.** I år har 20.000 tandemflyg gjorts på orten av de cirka 70 tandempiloterna (cirka 5.000 färre än förra året), men det som en gång var ett turkiskt mecka för friflygare är idag ett minne blott. I takt med att turistorten vuxit (flera svenska resebolag flyger numera charter hit), priserna har stigit, och framförallt efter att skötseln av berget kontrakterats ut till ett företag, har friflygningen minskat. Företaget tar numera ut en avgift på 25 turkiska lira per Babadag-besök, så den en timme långa resan upp till 1750 eller 2000 meters starten kostar 40 turkiska lira (cirka 200 kr), inklusive transporten upp. Tyvärr missköter företaget sin uppgift och trots de höga kostnaderna är vägarna sämre än någonsin. Starten är dessutom dåligt omhändertagen och det finns ingen ambulanspersonal uppe på starten. Många tandempiloter i Ölüdeniz skärmflygsklubb har av dessa skäl bojkottat de högsta starterna på Babadag och använder istället någon av de alternativa starterna österut, exempelvis den så kallade 900 meters-starten i Kirme regionen. Därifrån har man en bra dag inga problem att kurva sig upp till de högsta starterna. Det ryktas nu om att ett nytt företag ska ta över kontraktet, vilket skulle kunna lösa problemet. Det har också varit tal om en kabinbana, men hur den skulle se ut kan man ju undra, när de inte ens kan hålla ordning på en simpel bilväg.

Mer info om flygning i Ölüdeniz
www.babadag.com
*Tove Andersson har tidigare varit tävlingspilot och redaktör på Hypoxia.*









# 111,1 mil på 6 dagar

## Storflygning i Australien

*Text: Andreas Olsson, Per Andersson Foto: Per Andersson och Heikki Pekkala*



5 grabbar från Sverige reser till Australien för att tävla i Forbes Flatlands. Det blir en tävling som heter duga, där alla slår personbästa: Per Andersson flyger mer än 10 mil, Heikki Pekkala flyger 179 Km, Niklas Pålson flyger 186 Km, Andreas Olsson flyger sin längsta bana på tävling (234 Km), och Joakim Hindemith går i mål på en bana som är 237 Km! Dessutom går Joakim i mål alla 6 tävlingsdagar, en otroligt bra insats. Summan av alla banor är 111,1 mil - en sträcka motsvarande halva Sveriges längd!

Vi börjar med att åka bil. Per och Niklas har hyrt sina vingar från ”Dynamic Flight” utanför Melbourne. Inga problem alls, förutom en liten detalj: det är 100 mil till Melbourne enkel väg. Nåja, väl tillbaka i Sydney känner vi oss hemma i vänstertrafiken.

På väg till Forbes stannar vi i Rylestone och bogserar lite som uppvärmning. Rylestone är vackert beläget i lite speciella berg och har en trevlig liten flygplats som gubben Moyes bogserar från. Förutom hängflyg så håller där till en liten grupp gubbar som flyger små autogyron mellan träden så att löven blåser av. Dessa lite äldre män var ett tydligt bevis på att alla inte blir försiktigare med åren!

Väl på plats i Forbes har Joakim hyrt en förträfflig stuga på Lachlan View Caravan Park. Han har även grävt upp en chaufför, Bruce, som har varit cowboy, ridit rodeo, kört lastbil och buss och visar sig vara en förträfflig chaufför. Så fort han har lärt sig hur en GPS fungerar. Han tröttnade på skolan när han var fjorton för att söka lyckan annorstädes. En av alla dessa fantastiska personer som man kan träffa på flygsemester.

Upphämtningen kan trots detta ta tid. Per landar vid en grusväg och väntar tålmodigt i 6 timmar, ett nytt persligt rekord. Början av väntan var i dagsljus och slutet i mörker. Under väntan bekantade han sig med Australiens djurliv, mest kaniner och katter. Senare stötte vi även på en massa ”rus”, kängurus.

Tävlingen börjar med lite strul vid starten första dagen, men efter ett par dagar är allt utsorterat och allt flyter på riktigt bra, stort heder till arrangörerna som är vingtillverkaren Moyes.

Dag 2 sker en riktigt otrevlig olycka: en av österrikarnas upphängning går sönder i luften efter att han tumlat vingen. Både huvud och backup remmarna går av. När han kastar fallskärmen går selen sönder och han separerar från skärmen. Selen var av märket Skyline. Detta hände på runt 1500 meter. Kontrollera er utrustning!

Heikki kollar sin sele (för övrigt av märket Skyline) och konstaterar att limningen mellan kolfiberplattorna lossnat. Efter ett metodiöst förberedelsearbete blir han så här glad när allt är på plats.



Efter 6 flugna dagar (av 8 möjliga) så kan man summera att det varit en väldigt välordnad tävling, med mycket bra väder och bra banor. Joakim som flugit i mål alla dagar har avverkat 111 mil på 6 dagar, inte pjåkigt. För den som funderar på att åka till Australien så rekommenderas detta varmt, men se till av vara i form – det lär behövas…







Resultat:

| Place | Name | Glider | Nation | T1 | T2 | T3 | T4 | T5 | T6 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | DURAND, Jon jnr, 1 | Moyes Litespeed RS 3.5 | AUS | 952 | 948 | 1000 | 890 | 900 | 793 | 5483 |
| 2 | REISINGER, Robert, 16 | Moyes Litespeed RS 4 | AUT | 959 | 1000 | 871 | 987 | 862 | 790 | 5469 |
| 3 | BONDARCHUK, Oleg, 6 | Aeros Combat 13.7 | UKR | 935 | 975 | 781 | 994 | 814 | 777 | 5276 |
| 14 | OHLSSON, Andreas, 5 | Wills Wing T2 | SWE | 733 | 912 | 738 | 391 | 873 | 1000 | 4647 |
| 34 | HINDEMITH, Joakim, 66 | Moyes Litespeed RS 4 | SWE | 667 | 424 | 566 | 721 | 378 | 517 | 3273 |
| 50 | PEKKALA, Heikki, 64 | Moyes Litespeed RS 4 | SWE | 734 | 294 | 371 | 296 | 388 | 468 | 2551 |
| 70 | PALSSON, Niklas, 62 | Airborne Climax C4 13.5 | SWE | 75 | 314 | 184 | 243 | 178 | 123 | 1117 |
| 75 | ANDERSON, Per, 77 | Airborne Climax C2 13 | SWE | 180 | 174 | 18 | 67 | 126 | 271 | 836 |



Profilen:

# Emma

*Intervjuare och bilder: Heléne Kihlström*

I somras var jag som vanligt ute på hanget i Hammar och bara njöt. Vindar och termik började avta och paramotorpiloterna började så smått dra igång borta på Kabusafältet. Paramotor har varit en gren som jag har insett kommer att växa men som inte direkt var något som intresserade mig så värst mycket. I alla fall inte förrän jag såg de första paramotorflygarna lämna fältet en vacker sommarkväll på Österlen. Bland eleverna var det en säker tjej som bara steg i prylarna och flög, Emma Jönsson från Sundsvall. Nu efteråt har jag insett att det låg en hel del förberedelser bakom som gjorde flyget möjligt. Jag tror knappt att hon var medveten om att med sina flygturer var hon den första kvinna som tagit sin PM-licens. Jag skrev snabbt ihop en hög med frågor som Emma besvarade från sommarön Gotland. I skrivande stund håller hon och pojkvännen Patrik på att som bäst förbereda sig för en skärmflygresa till Monte Negro. Motorn får då stanna hemma.

Emma Jönsson, 28 år
Bor i Sundsvall
Medlem i Åre Skärm och Drakflygklubb
Instruktör: Pierre Rosén från Sky Adventures.
Licensgrad – Elev Hang och PM1

**Vad flyger du för motor?** Min motor är en av de lättaste paramotorerna, märket Miniplane ca 18 kg. Mindre vikt betyder enklare för mig att springa och att fylla skärmen med luft. På tomgång snurrar inte propellern (= inget drag) därmed inga vibrationer när man väntar på att starta eller flyger termik på tomgång. Ramen är tillverkad i aluminium och glasfiber, bästa balans mellan vikt och styrka. Enkel bur att montera och demontera för transport. Motorn har en fast sele med nödskärmen på magen. Under kursen lånade jag en skärm, Gin Bolero Small. Nu flyger jag en Gin Oasis XS. Jag använder samma skärm för motor och friflygning.



**Hur kom det sig att du började flyga motor?** Min far är flygplansmekaniker och som liten tjej var drömmen att hoppa fallskärm vilket jag förverkligade 2003. Därefter var nyfikenheten stor på alla skärmsporter. Jag tvekade därför inte att hänga med min pojkvän Patrik på elevkurs i skärmflyg i Åre hösten 2005. Jag har även provat segelflyg och börjat med kitesurfing. Eftersom Sundsvall inte har några lämpliga platser för bergsflyg för oss nybörjare så blev paramotor intressant för att bli så flexibel som möjligt och öka årets flygtimmar. Nu har vi båda PM1-licens och vårt närmaste mål är att åka på tur på några mil med kommunikationsradio, GPS och kaffetermos! Sedan jag började med skärmflyg är drömmen att tävla i distansflyg och så småningom instruktör. Paramotorn gör det redan nu möjligt att flyga på höjd i längre sträckor. På full tank ska jag kunna flyga 4h. I medvind vinner jag flygtid! Om jag låter motorn gå på tomgång stannar propellern och jag kan friflyga. En otrolig naturupplevelse och frihet i luften, som en fågel!

**Hur gick din utbildning till?** Teori varvat med flygning. Grunden är markbalansering av skärmen i timtal för både hangflygning och motor. Jag övade även framåtstarter i svag vind och backglidningar. När det inte var flygbart för mig som elev lärde jag mig mycket av att studera de skickliga hangpiloterna på Hammars backar. Det är en himla trevlig sport där alla är tvungna att visa hänsyn för att inte krocka och alla jag träffat är ödmjuka och hjälpsamma! Mitt första hangflyg var tandem med instruktören och det var riktigt spännande att trippa ut över kanten och glida på sjöbrisen längs med kohagarna. På hanget blåser det ofta kraftigt och skärmkontroll är extra viktigt. Första flygen startade jag från toppen, flög längs med hanget och landade på den nedre lägre delen av hanget eller på strandremsan nedanför. Flåset är en bonus då man får traska tillbaka upp till toppen! När jag hade koll på start och landning lärde jag mig att vända.
Inför motorflyget lär man sig handskas med motorn, bygga ihop och plocka isär för transport, underhåll, bränsleblandning, start-

*(Sverigecup Hvittingsfoss...)*
*Fortsättning från sidan 19*

Detta gjorde att vi svenskar som redan innan hade fått bra placeringar hoppade upp några pinnar till. Själv flög jag mittemellan Magnus & Ronny och lyckades komma i mål på en riktigt bra tid. Hade blivit ännu bättre om jag inte hade fått vända tillbaka till en blåsa för att hämta mer höjd då jag var på väg att tappa. På slutet blev det riktigt nervöst då jag träffade på sjunk av värsta slag i dalen under finalglidet. Fick ha full speed nästan ända ner i backen för att klara ut det, men jag kände ändå inga oroliga tendenser från nya skärmen. Skönt! Jublande glad mottogs jag av en lika glad Ronny i målet som då ännu inte hade blivit diskad. Det tog inte lång tid innan LB var där med en landningsöl och körde mej tillbaka till campet.
Slutresultatet blev följande:

1. Magnus Österberg
2. Øystein Walle
3. Bjørn Skarpås
4. Stein-Tore Erdal
5. Jocke Johansson
6. Håkan Lindqvist
7. Jon Fjelldal
8. Halvor Landsverk
9. Kjell-Harald Nesengmo
10. Ole Jonny Rønneberg
20. Stefan Rolen
20. Anders Jonsson
27. Lennart Möllgård
41. Lennart Brandenius
42. Anders Eklind



Om vi har möjlighet så kör vi liknande upplägg nästa år med HLSK som arrangörer och VSK som svenska medhjälpare. Ni som inte kom dit i år, se till att komma dit nästa år. Bättre arrangemang på närmre håll finns inte!

gaskontroll och säkerhet med mera. Instruktören använder radiokommunikation i alla flyg-övningar. Innan man lärt sig att flyga termik är det flygning tidig morgon och på kvällen som gäller på sommaren. Då är också vinden vanligtvis svagare. Flygmomenten är olika manövrar i luften t.ex. svänga i åttor på konstant höjd, planering av landning, inflygning och starter. Och så var det självklart teoriprov.

**Kommer du ihåg dina tankar precis innan första flyget?** Jag hade sett och hört andra piloter starta och många "bloopers" på film. Utifrån det hade jag en känsla hur det skulle gå till (och vad jag INTE skulle göra) och det gick faktiskt som planerat med lite draghjälp framåt av Pierre i nollvind. Med skärmen i luften ovanför huvudet, sprang jag allt vad orkade och gasade samtidigt på. Jag flög spikrakt iväg på första försöket ut mot stranden och vinkade till ett par kanotister. Första flyget låg jag på ca 200 meters höjd i 40 min endast över övningsfältet! Det gäller att klä på sig för det blir riktigt kyligt efter en stund i solnedgången.

**Hur hade du föreställt dig det första flyget? Var det som du trodde?** Det var precis så häftig upplevelse som jag tänkt mig! Men det gick mycket långsammare framåt än jag hade väntat mig och det var väldigt trögt att svänga, men det beror på vinden och storleken på skärmen. Jag blev överraskad av att känslan skilde sig så mycket från friflygningen på hanget, där jag viktstyr mycket. Eftersom linornas infästningspunkter är högre i motorselen kan jag inte viktstyra på samma sätt och bromshandtagen sitter mycket högre vilket gjorde att armarna nästan domnade. Jag kände mig verkligen som en pilot i en flygmaskin!

**Var flyger du hemma?** När vi lämnade Österlen bar det av mot ett annat platt landskap, Gotland. Där flög vi motor från gigantiska fält och hittade flera fina hang men tyvärr var inte vindriktningen rätt. Annars är vi är tre stycken skärmflygare i Sundsvall som ständigt letar flygställen. Vi har många skidbackar men tyvärr alltför osäkra landningar. Vi har nära till landsbygden så vi kan motorflyga från öppna fält.

U-TURN
paragliders & kite



Åre/1000 m starten, 7 januari 2007
Skärm: U-turn Infinity 2

U-TURNS SKÄRMAR 2007

| | |
|---|---|
| BODYGUARD | DHV 1 |
| INFINITY 2 | DHV 1-2 |
| OBSESSION | DHV 1-2 |
| FREE FORCE | DHV 2 |
| AIR FORCE | COMP |
| U2 | TANDEM |
| G-FORCE 07 | ACRO |

SKYSPORT

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

*(Ciao Italia..)*
*fortsättning från sidan 21*

Fredagsmorgonen var lika strålande den och redan från frukostbordet kunde vi se hur det byggde CB. Aj aj aj, det luktade överutveckling! Enda chansen var Bassano och kanske flygning över slättlandet. När vi nådde starten på Monte Grappa var där redan smockfullt med vingar. Bara att slita åt sig en liten ruta och sedan börja knö! Riktigt så illa var det då inte, utan efterhand som piloter startade frigjordes riggningsytor. Starten som förresten är en trappa över ett stålstaket och sedan en smal ramp som leder rakt ut över avgrunden var bara den en upplevelse. Banan sattes till turnpoint ute på slätten, tillbaks till berget och sedan mål ute på slätten.

Medan vi riggade blev det ovan våra huvuden allt mörkare och ute över slätten kunde man se molntussar lite överallt. När de vassaste piloterna stod i tur att starta tävlingen avblåste säkerhetsansvarig heatet. Man hörde hur det mullrade i bakgrunden, men några piloter valde att ändå starta. Själv valde jag utan att göra mig någon brådska att rigga ned. Med halvriggad vinge kunde man så plötsligt se en ljusning i väderläget. Jag avvaktade och sedan var det bara att åter rigga vingen. Sist ut och helt utan startvind, här snackar vi nerflyg. Fann lite lyft utmed sidan men var ej pilot nog att utnyttja det och nådde därför landningen före chauffören.

Vi hade då varit i Italien i över en vecka och ännu ej fått i oss någon pizza. Sagt och gjort, i Feltre stannade vi vid pizzalandningen och åtgärdade den bristen. Vid middagen flödade vinet som längst och rikligast av alla middagar.

Dagen därpå syntes det tydligt - denna sista flygdag skulle bli den bästa av alla. Efter packning och utcheckning styrde vi åter kosan mot Panarotta. För att kunna vara hemma i hyfsad tid nästkommande dag satte vi sista landningstid till kl 14.30. Termiken var stark och det var inga problem att ta sig upp. Kom man bara över masterna på toppen så sköt det verkligen på bra sen. Molnbas låg på ca 2800 MSL, även det personbästa.

Jag flög ut i lugnet över dalen och bara njöt av vyerna; tillbaks in mot berget och så bar det av upp igen. Vid två tillfällen kurvade jag ihop med segelkärror. Det kändes ej helt bekvämt då vi hade svårt att hålla koll på varandra, även detta var nytt för mig.

Vid sista hissen var det sådant drag i grejorna att jag verkligen fick anstränga mig för att komma bort från molnet och inte fortsätta in i det.
När jag sedan vid ett par tillfällen även fick lyft i dalen var reaktionen på pipandet från varion omvänt. Fan, jag skulle ju ner nu! Flög över till andra sidan dalen och passerade nära i jämhöjd med den gamla borgen. Mäktigt, mäktigt! Gled i en flack bana långsamt ned och landade med en näbbning klockan 14.28. Totalt blev det styvt sex timmars flygning! Jag avslutade som jag startade och en sak var säker, mina armar hade inte pallat en vecka till, i alla fall inte med fint väder!

Hemresan går bra ända tills vi passerat Hamburg. Det är söndag morgon och klockan närmar sig fem. Vi har nyligen tankat, Niklas kör i högerfilen ca 110 km/h och vi andra har precis åter fallit i sömn.

Jag vaknar av att Peter skriker och att bilen snurrar. Det tjuter ifrån däcken och utifrån ser jag hur eld och gnistor sprutar. Jag tänker: ‘Helvete, nu har Niklas somnat och vi är på väg av banan’. Göte säger: ”Vi har fått punktering”. Niklas svarar: ”Nej, vi har blivit påkörda”. Bilden blir glasklar, nu är det bara frågan om när, var och hur det ska ta stopp.

Som genom ett under blir vi stående i färdriktningen på vägen och på hjulen. En nossmälld Citroën står på tvären framför oss. Omskakade tar vi oss ur bussen, alla oskadda. Ur personbilen tar sig en än mer omskakad tysk med endast lättare skador. Det läcker bensin från bilen och man kan se att det brinner lite i motorrummet. Vi puttar bussen bakåt och in till kanten.

Några bilar har stannat, de frågar hur det gått, vi får hjälp att larma och blir uppmanade att hålla oss utanför räcket på autobahn. Polis och brandkår kommer snart, men innan dess hinner tyskens bil ta sig rejält. Det är nu man börjar förstå varför hängflyg sägs vara en risksport. Vi enas ganska snart om att vi ska vara oändligt glada att det slutade så bra som det gjorde! För tänk om!?

En sak är i alla fall säker - hellre krokar jag ur mig i molnbas än blir ihjälkörd av en sömndrucken tysk i en Citra! Det tar sin lilla tid och till sist åker vi med bärgaren hem till hans verkstad medan tysken åker med polisen någon annanstans.

Söndag morgon vid pass 06.30 är servicen från såväl SOS, Europcar som försäkringsbolag tämligen begränsad. Det tar i stort hela förmiddagen och ett antal telefonsamtal att få till en hemresa med vår utrustning. Till sist lyckas vi övertala försäkringsbolaget att få bilen bärgad till Puttgarden, där vi kör på färjan och sedan av i Rödby, där vi blir hämtade.

Vill avsluta med att tacka Alla jag mött på resan! Det har varit mycket intressant, lärorikt och trevligt. Extra stort tack till våra chaufförer som ställt upp utan möjlighet till egen flygning! STÖRST TACK till Håkan Andersson, som efter avslutad hemresa åter styrde söderut med den andra bussen för att bärga oss strandsatta vapendragare!

Det har filmats och fotats frenetiskt under resan. Detta material kommer att sammanställas och distribueras på CD mot kostnad. Intresserade kan hålla koll på vår hemsida www.sdfk.com

Bästa hängflyghälsningar Ove Falk!





UP Ascent



**Offground och TP-Sport i Stockholm**
säljer produkter från UP, Apco, HE och Bräuniger. Just nu har vi introdutionspriser på skärmar och paket.

**Nya skärmar från UP:**
Ascent DHV 1
Kantega 2 DHV 1-2
Trango 3 DHV 2-3
Sherpa 3 Tandem

**Nya skärmar från Apco:**
Karma DHV 1
Vista DHV 1-2
Thrust HP paramotorskärm

**Ny vario från Bräuniger:**
IQ One, IQ One +

**Offground, tel: 070-826 33 76**
Skärmflygning, Försäljning, Tandem.

**TP-Sport, tel: 070-600 11 21**
Skärmflygning, Paramotor, Hängflygning, Försäljning, Utbildning.



UP
www.up-europe.com

OFFGROUND
www.offground.se

TP-Sport
www.tpsport.se


# Parlören

*Följ Hypoxias skärmflygarparlör. I varje nummer kommer en användbar fras å ett antal olika språk. Med viss reservation för att det kan vara ”svengelska” i vissa fall… Klipp ut och lägg i skärmsäcken. Eller nåt. (Engelska ”or not”.)*

Kan du vara snäll och hjälpa mig ner från trädet?
**Afrikaans**
Sal jy my asseblief van die boom help afklim?
**Bulgariska**
Moshesh li da mi pomognesh da sleza ot durvoto?
**Danska**
Vil du være sød at hjælpe mig ned fra træet?
**Finska**
Voisitko auttaa minut alas puusta?
**Franska**
Pourrais tu m’aider à descendre de l’arbre?
**Holländska**
Kunt u mij helpen om uit deze boom beneden te komen?
**Italienska**
Per favore, puoi aiutarmi a scendere dall’albero?
**Ryska**
Mošete ni mne pomagat bniz ot derevo?
**Skånska**
Au! Kan dau drau ner maj frau tradet?
**Slovenska**
Bi mi lahko pomagali priti z drevesa?
**Tyska**
Kannst du mir bitte helfen vom Baum hinunter zu kommen?


**Nu har Äventyrscenter butiken flyttat till skärmflygcenter Kareby**

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

äventyrs center
Din skärmflygskola och butik i väst
www.aventyrscenter.se

**Ny adress till butiken:**
• Murhammarvägen 15 i Kareby
• Tel 0303 - 22 26 28 • Öppettider mån-tis kl 14.00-19.30

# sky adventures

## Nyhet Paramotor

Quixo SKY 100,
Pris: 43.500:-

Fly 100 EVO,
Pris: 41.000:-

## Paramotorpaket:

Skärm Dudek Synthesis, Mach-3 paramotor, One-G nödskärm.
Pris: 63.700:-

Skärm: Bolero III, Top 80 paramotor, One-G nödskärm: 61.800:-

Skärm: Dudek Reaction TST, Fly EVO 100 paramotor, One-G nödskärm: 68.000:-

## Paramotorkurs

På våra Paramotorkurser har du all utrustning från 2007 som ingår i priset!
Pris Grundkurs: 11.500:-
Pris om du har giltig skärmflyglicens: 6000:-

## Hangkurs:

Anmäl dej på våra populära hangkurser, året runt 2.500:-

## Boomerang 5

En ny rekordslaktarskärm från Gin söker piloter.
Kontakta oss

## Quixo SKY 1

Tomvikt (kg) 25.5 med sele
Diameter (cm) 122
Pilotvikt (kg) 120
Motor (vol.) 100
Tankrymd (l) 10
Drifttid (h) 3/5
Startanordning Dragsnöre
Dragkraft (kg)55 med 2-bl pro med 3-bl
Ljudvolym 48dB
Pris: 43.500:- med 2 bladig propeller
Pris: 44.900:- med 3-bladig kolfiber
Avbetalning 1.275:-/36mån

## Nyhet

Gin Zulu Explorer, dhv 1-2, a step ahead,
Pris: 23.900:-

## Nyhet

Dudek Synthesis, cen,c, den perfekta paramotor-skärmen för alla piloter.
Toppfart 61 km/h!, Intro-pris: 25.500:-

## Skärmflygpaket

Bolero III, Gingo sele 17 cm [illegible] skydd, One-G nödskärm, och C[illegible] Insider hjälm. Pris: 28.900:-

Gin Zulu Explorer, Skyline Pure, One-G nödskärm och Charly In hjälm. Pris: 29.900:-

## Största paramotorskola

Sveriges största paramotorskola. Vadstena och Piteå

Årets inofficiella SM i Hang i Kåseberga 27-29 juni- Årets stora tävling

Paramotortävling i Sölvesborg 6-8 juli, Sveriges Första SM tävling i paramotor!

## Nyhet

Helix propellrar till samtliga våra motorer
Pris ex. 2950:-
2 bladig

Sky Adventures har numera agenturen i Sverige på välkända Kortel-selarna

## Nyhet

Gin Bolero III, dhv-1, take it easy, Pris:22.900:-

Vill du veta mera eller kanske titta på lite bilder? Ta en titt på vår hemsida! www.skyadventures.se. Du kan också maila oss på info@skyadventures.se eller ringa på 0411-527478 el. 0708-600221.
Hälsningar Sky Adventures Sweden AB

Posttidning B
Svenska Skärmflygförbundet
Box 750
521 22 Falköping