HYPOXIA

Skärmtrycket Häng lygarnas tidning 4-2013





Hösthang
Brunstorp levererar

Sju toppar
Fett flyg i Österrike

Vinschincident
Flygplan nära klippa lina

Extra! SSFF fyller 25 år

Paramotorspecial
Motorflygning i norr, väster och på mitten

aventyrscenter.se

20 ÅRS ERFARENHET!

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

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

www.aventyrscenter.se

äventyrs center

Murhammarv. 15 i Kareby
Tel 0303 - 22 26 28

AIRDESIGN SKYWALK UP AIRBORNE SENSATIONS BGD WWW.FLYBGD.COM



SKY adventures

SKYadventures SKÄRMFLYGSKOLA since 1990

www.skyadventures.se 0411-52 74 78 • 0708-860 02 21

HYPOXIA
UTGIVNINGSSCHEMA

NUMMER	DEADLINE	KOMMER UT
1-2014	31 JANUARI	17 MARS
2-2014	16 MAJ	30 JUNI
3-2014	8 AUGUSTI	22 SEPTEMBER
4-2014	22 OKTOBER	4 DECEMBER



Ledare

I år fyller Skärmflygförbundet 25 år. Grattis! Vi hyllar jubilaren med en jubileumsspecial i form av tre olika artiklar om hur det hela började och hur man flög då.

Förbundets tidning har alltid varit föremål för diskussion (se till exempel Anders Lattermans artikel om föregångaren Kollaps på sidan 30). Den har ansetts vara för dyr. Komma för sällan. Innehålla fel grejer.

När jag blev ombedd att ta över Hypoxia hade tidningen gått igenom en period med högst sporadisk utgivning, och dessutom haft problem med annonsörer som inte betalade för sig. Mitt uppdrag blev att garantera att tidningen kom ut regelbundet fyra gånger om året och att innehållet handlade om skärmflygning och höll hög kvalitet. Och så att se till att alla annonsörer betalar för sina annonser.

Till vänster ser du resultatet i form av de 28 nummer Hypoxia jag producerat. Alla har kommit i tid, i regel någon dag för tidigt, och alla annonsörer betalar sina fakturor även om det sitter långt inne ibland. Om innehållet hållit hög kvalitet är i slutändan en subjektiv fråga som du som läsare måste avgöra, jag är ju onekligen part i målet. Men alla artiklar är skrivna av svenska piloter för svenska piloter, en viktig princip.

Nu ifrågasätts Hypoxia igen. Tidningen är en av de större posterna i förbundets budget och det tydligaste och mest handfasta resultatet av medlemsavgiften (tillsammans med licensbrickan). Då är det naturligt att då och då ifrågasätta. Diskussion och debatt är bra, så kommer man vidare och fortsätter utvecklas.

Ett sätt att kapa kostnader är att bara publicera den digitalt. Vad tycker du - ska Hypoxia fortsätta komma ut på papper, eller bli en helt digital tidning?

En del tycker också att det är för lite paramotor i tidningen, något jag tagit upp många gånger här på ledarplats. Vad säger du? Det har höjts röster om att avtala fram mer paramotorartiklar (och i samma andetag har jag kallats skärmflygsnörd, vilket jag tror var menat som något negativt).

Det här numrets paramotorspecial visar att PM-piloter kan skriva och fotografera alldeles utmärkta artiklar. Fortsätt så! När hängflygarna (som är cirka åtta procent av Hypoxias läsare) var i samma situation för ett par år sedan bestämde de sig för att börja skriva mer och sedan dess har vi kunnat läsa en rad fina artiklar om deras del av friflygsporten.

Hypoxia är en medlemstidning. Hela grunden vilar på att medlemmar bidrar med sina intryck och berättelser, medlemmar med olika erfarenhet, från olika delar av landet och som flyger på olika sätt. Så fortsätt sända in texter och bilder från dina flygäventyr!

Nästa nummer av Hypoxia har deadline den 31 januari och kommer ut den 17 mars om inget oförutsett inträffar (se årets alla datum till vänster).

Till dess – flyg högt, flyg säkert!

PS.
Vilket av Hypoxias omslag under 2007-2013 tycker du bäst om? Du hittar omslagen på hemsidan (www.hypoxia.se) samt här till vänster. Rösta på www.surveymonkey.com/s/P88QPPX. Länken finns också på hemsidan samt på Facebook.

Innehåll

4	**Nyheter**	Senaste nytt från förbundet
6	**Vinsch-incident**	Flygplan nära klippa lina
10	**Pionjärer**	Skärmflygets barndom
14	**SSFF i början**	Förbundets första steg
16	**PM-Pyloner**	Pylonkurs för paramotor
20	**PM-tävling**	British Open för paramotor
24	**PM och O-ring**	Paramotor under O-ringen
26	**Sju toppar**	Topplanda sju berg samma dag
28	**Brunstorp**	Hösthang vid Vätterns strand
30	**Kollaps**	Hypoxias föregångare går igen

Redaktör och ansvarig utgivare
Marko Wramén, editor@hypoxia.se

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer
Anders Eriksson
Anders Latterman
Björn Hårdstedt
Björn Karlsson
David Bengtsson
Fredrik Gustafsson
Fredrik Wik
Gillis Bengtsson
Hans Geijer
HP Fallesen
Magnus Agnwik
Mats Söderhäll
Tino Gurb
Östen Jonsson

Omslagsbild
Foto: Mats Söderhäll
Anders Eriksson på pylonkurs utanför Stockholm.

Annonser
Marko Wramén, annons@hypoxia.se
Information om format, deadlines och priser finns på **www.hypoxia.se**

Redaktionellt material
editor@hypoxia.se

Hypoxia/Skärmtrycket är medlemstidning för
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF, www.paragliding.se
Svenska Hängflygförbundet, SHF, www.hangflyg.org

SSFF Kansli
Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
kansli@paragliding.se
Tel: 08-234 123, mån-tor 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00
Vid **akut** viktiga ärenden ring 073-986 5168.

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

Prenumeration för ickemedlemmar kostar 200 kronor, bankgiro 5819-5132, ange adress och ”pren Hypoxia”

Svenska rankinglistan

Så här såg rankinglistan ut för svenska tävlingspiloter den 7 november 2013. Siffran inom parentes är placeringen totalt i världsrankingen. Sedan förra numret har svenskarna halkat ner i världsrankingen. Sverige som nation ligger nu på plats 31. Man ska dock komma ihåg att det här fluktuerar över året beroende på när de stora tävlingarna hålls. Svemnska piloter är i regel mest aktiva i tävlingssammanhang på sommarhalvåret.

1 (204) Magnus Österberg	169,6
2 (376) Tobias Hinas	128,9
3 (382) Håkan Lindqvist	128,1
4 (436) Matts Eliasson	119,3
5 (495) Tor Jansson	109,7
8 (792) Anna Rydh	77,3

Listan baseras på internationella FAI-poäng och är underlag för bland annat uttagningen till landslaget.

Nyheter om försäkringen

Det finns risk att försäkringspremien höjs. Å andra sidan kanske vi får en sakförsäkring. Förhandlingar pågår.

Vårt försäkringsbolag har aviserat höjning av vår försäkringspremie. I skrivande stund pågår förhandlingar och vi vet inte hur premien kommer att förändras.

Vår sport har de senaste åren tyvärr drabbats av många tragiska olyckor som belastat vårt försäkringsbolag. Vi ska hålla i minnet att vår försäkringspremie varit oförändrad under många år.

Styrelsen har även ett uppdrag sedan tidigare av årsmötet att försöka ta fram en sakförsäkring. Detta har vi med oss i förhandlingarna.

I dagsläget ser det ut som att vi ska kunna erbjuda en sådan sakförsäkring ingående i vår Maxi.

I korthet kan sakförsäkringsdelen komma att gälla enligt följande:

- Ersätter sakskada upp till ett maxbelopp av 100 000 kronor
- Tandempassagerare ingår i försäkringen
- Gäller skador i samband med flygning
- Gäller ej vid stöld/förlust
- Självrisk 8880 kronor (20 procent av basbeloppet, vilket gör småskador dyra att hantera sett till beloppet)

När du läser detta så är våra förhandlingar avslutade och du kan läsa resultatet på vår hemsida och vad som gäller och vilka alternativ du har i samband med “Licensförnyelse 2014”.

SSFF Styrelse

Tävlingsträning

-Går du i tävlingstankar? -Vill du hålla formen uppe under lågsäsong?
-Vill du få ut mer av dina distansflyg?

Skysport arrangerar tillsammans med landslagspilot Tobias Hinas resor till välkända flygställen med tävlingsträning i fokus.

Resan spänner över två veckor och består av teoretisk och praktisk träning och en tävling. Träningen börjar redan innan avresa med en teorikurs på distans där piloten får lära sig dom viktigaste grunderna till hur man blir en fullfjädrad tävlingspilot. Väl på plats börjar vi med 5-6 träningsdagar med teorilektioner och träningsflyg på ett väl beprövat flygställe där instruktören är förtrogen med omgivningarna och har erfarenhet från tidigare tävlingar. Resterande dagar tävlar vi tillsammans med massa andra piloter i en öppen FAI cat-2 tävling. Även under själva tävlingen har vi dagliga briefingar dagens bana och strategi. Daglig debriefing och mentorsnack samt personligt upplägg av träningen är en självklarhet!

Dessa resor riktar sig mot från Pilot 1 & Comp 1 med minst viss vana av termik och distansflygning. Deltagarna får redogöra för personliga erfarenheter och målbild innan resan.

Under 2014 arrangerar vi två resor med detta tema. En under våren och en under hösten.

Vår: Sydafrika eller Brasilien. Februari/mars
Höst: Sydamerika! Oktober/november

Detaljer om priser, resmål och datum publiceras på **www.skysport.se** så snart tävlingarna är spikade i FAI-kalendern.

SKYSPORT

Svenska skärmflygförbundet fyller 25

Kanslist-HP minns när det började och berättar om senaste nytt från Svenska skärmflygförbundets kansli, inklusive detaljer kring hur du förnyar licensen.



Combicut 11 från Pro-Design

Foto: Pro-Design

”Det är på sina barn man ser att man åldras” heter det ju. Nu har jag själv inga barn men jag har några skärmar och lite bilder. Det har verkligen varit nostalgiskt och fyllt med roliga minnen då jag pratat med artikelförfattarna och bett dem skriva om sina minnen. Jag bidrar här själv med en kort berättelse om hur allt började för min egen del.

När jag under skidåkning i Chamonix 1987 såg en skärm komma nedglidande så bestämde jag mig direkt. ”Det där ska jag göra”. Jag begav mig till Tyskland/Österrike där jag gick en kurs som ledde till österrikisk licens. Jag köpte min första skärm, en Pro-Design Combicut 11, deras första serietillverkade skärm. En riktig skönhet på 30 kvadratmeter, elva celler och ett glidtal på 3:1.

Så fort jag fått den gav jag mig av till Högdalstoppen för att provflyga. Där på toppen träffade jag Tino Gurb, Hans Geijer, Janne Järnesjö med flera. Snabbt var jag indragen i Cirrus skärmflygklubb. Blev sen ordförande i Cirrus några år samtidigt som jag valdes in i SSFF styrelse och parallellt blev skärmflygsrepresentant i Flygsportförbundet.

Jag var ordförande i SSFF under några år och var tillsammans med Pär Jutemar och Janne Järnesjö med och tog fram vårt allra första licenssystem. I form av SSFFs ordförande skrev jag 1999 under vårt första delegeringsavtal med dåvarande Luftfartsinspektionen.

Mycket ideellt föreningsarbete har det blivit under åren men även mängder av underbara flygupplevelser. Hur det gick med Combicut 11:an? Den såldes till min kompis och delägare i vårt hus i Callas, Provence. Den flögs några gånger av honom 1990 men låg sedan nedpackad tills ett instruktörsseminarium (tror det var slutet 1990-talet) då Lars Hedström gjorde ett testflyg med den. Därefter låg den nedpackad igen till 2011 då den fick gå till glidflykt i de högre flygdimensionerna. Linorna finns dock bevarade som ”bra att knyta ihop saker med”.

Licensförnyelse

I skrivande stund är vi 1 366 aktiva piloter. Utöver det har vi 343 aktiva takeoff-kit. Det är cirka 215 fler piloter totalt än vid förra numret.

När du läser detta så har licensförnyelsen för 2014 precis startat. För er som har löst Takeoff-kit efter sista september 2013 så gäller det även för 2014. För er som löst Takeoff-kit före sista september 2013 och inte avslutat er utbildning (fått licensbrickan) så måste ni förnya ert Takeoff-kit. Det gör ni enklast via vår webbshop alternativt via inbetalning direkt till kansliet på bankgiro 5819-5132. Märk inbetalningen ”Förnyelse ToK”. All information runt förnyelsen hittar ni på SSFF hemsida.

Ny licens via webbshop

Detta är ett enkelt och smidigt sätt att licensförnya. Men det förutsätter att din klubb har ”gått med” i detta system. Du licensförnyar då direkt till SSFF kansli istället för via din klubb. Du ska ha fått information ifrån din klubb om detta i sådana fall.

Information hittar du även på SSFF hemsida och från din klubb om den bestämt sig för att ansluta sig.

Flygning i Österrike

Vi har fortfarande inte fått någon information ifrån österrikiska luftfartsmyndigheter vad beträffar vår licens giltighet i Österrike. Vi har försett dem med de nödvändiga dokument de efterfrågar och förhoppningsvis får vi ett positivt svar inom kort.

Instruktörsutbildning

Vi vill passa på och informera om att till våren kommer vi starta en ny instruktörsutbildning om vi får tillräckligt många sökande. Är du intresserad av att delta så kontakta kansliet för ytterligare information.

Klubbkontakter

Kansliet är väldigt mån om att få in uppgifter om ni gör förändringar bland klubbens kontaktpersoner. Det gäller främst ordförande, kassör (och om någon annan än dessa är kontaktperson/er). Detta för att vi ska kunna hålla klubbregistret på vår hemsida uppdaterat.

Vi önskar er alla en kommande God Jul och ett riktigt Gott Nytt Flygår 2014.

HP och Wania

Adress: SSFF, Odd Fellowvägen 38, 127 32 Skärholmen
Epost: kansli@paragliding.se
Telefon: 08-234 123
Öppet: mån-tors 09:00-12:00, ons även 17:00-20:00.

• Betala bara via **bankgiro 5819-5132**

• Kontrollera att take off-kit och elevkort är rätt ifyllda och ta en kopia innan ni skickar in dem.

• Glöm inte att meddela oss ändringar av adress, telefon och mail.

• Kom gärna med förslag på hur vi kan förbättra servicen.



Från pilotens hjälmkamera under incidenten. Piloten föredrar att vara anonym.

Se upp för vinschlinan!

Text: Björn Hårdstedt

Lördagen den 12 oktober i år skedde en allvarlig incident i luften över Fenix Skärmflygklubbs vinschfält i Härkeberga nära Enköping. Den hade kunnat sluta väldigt illa. Ett sportflygplan på väg från Västerås mot Uppsala passerade rakt över flygfältet, under en skärmflygare som höll på att vinschas upp, och var ytterst nära (mindre än fem meter) att kollidera med vinschlinan. Den här artikeln försöker förklara hur det kunde hända, hur klubben hanterat det inträffade, och vad som nu görs för att det inte ska hända igen på ett vinschfält någonstans i Sverige.

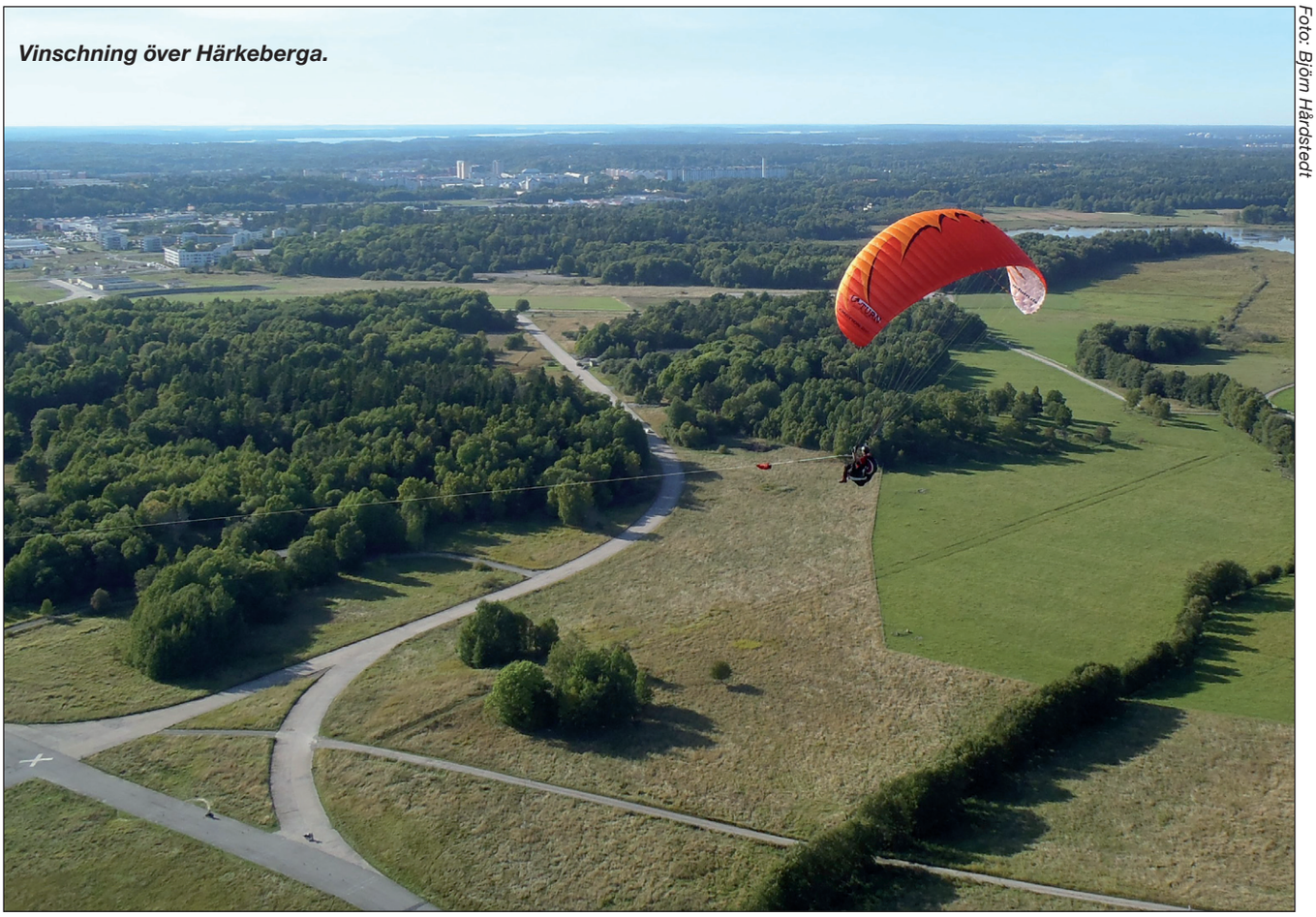
Härkeberga är ett litet privat flygfält nordost om Enköping. Fenix Skärmflygklubb har hållit till där sedan 2007. Härkeberga är inte utmärkt på flygkartor, och så är det ju med de flesta skärmflygfält – de är ofta inte ens ett flygfält, utan en åker som hyrs av en bonde. I området runt Härkeberga förekommer en hel del flygtrafik, både sportflygplan och trafik till Arlanda.

VFR – att se och ses

Det finns grundläggande regler för hur flygfarkoster ska undvika att komma för nära varandra. Den luft där skärmflygare rör sig, den luft som inte används av trafikflygplan (som navigerar med radar, transpondrar och andra elektroniska instrument) kallas G-luft. I G-luften navigerar man enligt visuella flygregler (VFR). Man ska se och ses. Man kan likna det vid att köra snöskoter på ett fjäll eller båt på en sjö – det finns inga vägmarkeringar eller skyltar som anger en exakt färdväg, utan man får helt enkelt se sig för.

Det har aldrig funnits någon oro för att passerande flygplan inte ska se skärmflygarna. Tvärtom – Fenix har täta kontakter med till exempel segelflygklubben på Långtora flygfält en halvmil norrut, och det händer att skärmflygare och segelflygare cirklar tillsammans i samma termikblåsa, tjoar och vinkar till varandra.

Fenix har, liksom andra skärm- och segelflygklubbar i området, avtal med ledningen för flygterminalområdet över Stockholm (ATCC) om tillgång till flygsportsektorerna i Stockholms terminalområde (TMA). När sektorerna öppnas förvandlas den kontrollerade luften tillfälligt till G-luft och hålls fria från flygplan som inte kan flyga enligt VFR-regler. Friflygarna kan då ta sig nästan två kilometer upp i luften. Det har aldrig förekommit



Vinschning över Härkeberga.

Foto: Björn Hårdstedt

några incidenter i dessa sektorer, och man kan nog konstatera att svenska skärmflygare överlag samsas väl med övrig VFR-trafik. Det finns inga kända kollisionsincidenter mellan skärmflygare och andra flygfarkoster.

Vinschlinan inget okänt problem

Däremot har det tidigare förekommit att flygplan kommit för nära en vinschlina. År 2000 skedde en sådan incident över Malmby flygfält som Fenix då använde, med två Viggenplan från F16 i Uppsala inblandade. Det har också inträffat att en helikopter kapat en vinschlina med sin huvudrotor i samband med en flyguppvisning.

Problemet är alltså vinschlinan, som normalt aldrig befinner sig högre än 600 meter innan den kopplas loss och vevas in. Om man inte vet vad vinschning är för något, eller att vinschning förekommer på en plats, kan man inte förväntas förstå att det är ett olämpligt ställe att passera med ett flygplan på låg höjd.

Efter händelsen över Malmby i maj 2000 kontaktade Fenix ett antal myndigheter och organisationer och påtalade risken med att flygplan kan krocka med vinschlinan. F16 tog det inträffade på allvar och lade om sina rutiner, men från vare sig dåvarande Luftfartsinspektionen (nuvarande Transportstyrelsens luftfartsenhet) eller motorflygets organisationer fick vi någon reaktion.



Aftonbladet
Måndag 14 oktober 2013

TV
Se skärmflygarens egen film från dramat som utspelade sig 300 meter upp i luften.
www.aftonbladet.se

"SKAKADE I HELA KROPPEN" När flyget planet förbi skärmflygarens vajer, och missar den med bara någon meter. "Allt gick så fort. Jag blev rejält chockad", säger den 43-årige skärmflygaren.

– Vi var meter från ett haveri

Plan nära krock med skärmflygare
Piloten: Hade en jäkla tur båda två

Här drar planet förbi rakt under skärmflygarens fötter och missar precis hans vajer.

Dramat var ytterst nära att sluta i en tragedi, både för flygaren och för piloten.

- Det skakade i hela kroppen i 20 minuter efteråt, säger skärmflygaren.

Den dramatiska filmen är tagen av en 43-årig skärmflygare i Härkeberga utanför Enköping.

Han befann sig på 300 meters höjd – förmodligen vajer – när ett sportflygplan drog förbi under honom.

Planet var bara någon meter från att dyka rakt in i vajern. Det hade kunnat få katastrofala följder.

– Allt gick så fort. Jag blev

Björn Hårdstedt.

– Om planet hade träffat vajern hade vingen kunnat gå sönder, säger Björn Hårdstedt, ordförande i Fenix skärmflygklubb.

– Det var ett par meter från ett riktigt haveri.

Hårdstedt kontaktade piloten flygklubb – och fick

Nu vill han att piloter i landet som använder flygplan för skärmflygning måste ut för att undervisa om framtida katastrof – både för skärmflygaren och piloterna själva.

Vill se åtgärder

– Alla är överens om att detta måste åtgärdas på något sätt, säger han.

Piloten, Jan, 65, mäter inte att han dög så nära vajern. Han fick reda på det först dagen därpå.

– Vi hade en jäkla tur båda två, säger han.

Piloten: Jag är säker

Enligt honom dög han på 300 meters höjd och menar att skärmflygaren måste ha varit betydligt högre upp.

Skärmflygaren stannar på sin sida att han befinner sig på 300 meters höjd.

– Jag är hundra procent säker. Vi har instrument som mäter det och jag har dubbelkollat loggen, säger han.

Skärmflygaren mädde efter omständigheterna bra och bärjade dyga igen efter en stund.

Olof Svensson
olof.svensson@aftonbladet.se

Skärmflygklubbens förslag att platser där vinschning förekommer skulle märkas ut på flygkartorna hamnade i papperskorgen.

Det var väldigt frustrerande att inte bli tagna på allvar, särskilt som skärmflyget samtidigt drabbas av många hinder och inskränkningar med hänvisning till påstådda olycksrisker, med händelseförlopp som känns teoretiskt konstruerade och bevisligen oändligt mycket mindre sannolika än en vinschline-kollision.

Incidenten över Härkeberga

Nu till det som hände över Härkeberga lördagen den 12 oktober. Flygplanet, en MFI som en gång användes av Carl Gustaf von Rosen för att matbomba Etiopien, kom västerifrån och passerade rakt över flygfältet på 1 000 fot (cirka 305 meter), 50 meter under en skärmflygare som höll på att vinschas upp. Avståndet mellan flygplanet och vinschlinan kan på den film som skärmflygpilotens hjälmkamera tog uppskattas till mindre än fem meter (filmen finns på YouTube).

Vad som hänt om flygplanet krockat med linan vet ingen, man kan bara gissa. I bästa fall hade linan brustit och vare sig flygplan eller skärmflygare påverkats. I värsta fall hade det kunna bli ett allvarligt haveri. Vinschlinan är oerhört seg och kan lätt såga igenom delar av en flygplansvinge. Risk hade funnits att flygplanet skadats så allvarligt att det blivit flugodugligt. Skärmflygaren har sin nödskärm, men man kan också tänka sig ett förlopp där piloten kastas runt och hamnar i huvudkalotten i fritt fall.

När flygplanet identifierats kontaktades Västerås Flygklubb där det var stationerat, och klubbens ledning sökte piloten. Samtidigt tog Västerås Flygklubb ett snabbt initiativ att informera sina medlemmar om Härkeberga och vinschlinor.

Media exploderar

Under söndagen blev det ganska stor uppmärksamhet både i massmedia och i sociala media. Aftonbladet toppade sin nätbilaga med nyheten, och ett reportage med hjälmkamerafilmen och intervjuer. Expressen lade också ut nyheten med film under söndagen. På måndagen körde Aftonbladet en helsida i sin tryckta riksupplaga.

Under måndagen uppmärksammade SVT:s regionala redaktion ABC händelsen och följde upp med ett inslag som delvis var filmat på Härkeberga. Inslaget gick även i Rapports rikssändning. Reportaget gav en korrekt och begriplig bild av vad som hänt. Det finns på Fenix webbplats fenixflyg.se.

På måndagen fick Fenix tag i piloten på telefon. Han bekräftade det vi hade på känn: han hade aldrig sett vare sig skärmflygaren eller linan. Att inte se en skärmflygare på nästan rakt mötande kurs kan tyckas konstigt, särskilt som skärmflygvingen under vinschning är extra väl projicerad rakt mot flygplanet. Flygplanspiloten har dock inte gjort något formellt fel, och rutten rakt över fältet på 1000 fot var ett naturligt val för den sträcka han flög. Han hade ingen kunskap om att det förekommer skärmflygning på platsen, eller att skärmflygare startar med vinsch.

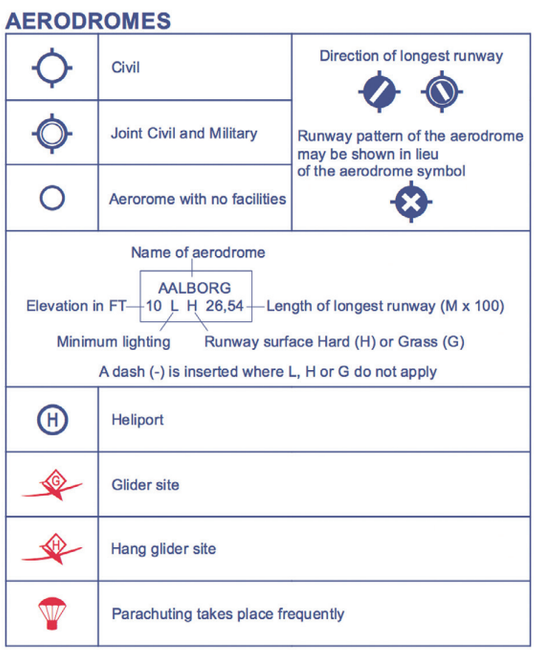
Myndighetskontakter

På måndagen eskalerade vi ärendet och ringde, nu i egenskap av Stockholms Flygsportförbund, till motorflygarnas organisation KSAK och Transportstyrelsens luftfartsenhet, för samråd om bästa väg framåt.

På Transportstyrelsen fick vi tag på skärmflygets kontaktperson in i myndigheten. Hon hade redan blivit informerad (och intervjuad i SVT-reportaget) och höll med om att något borde göras. Vi redogjorde för de alternativ vi själva föreslagit redan för 13 år sedan, och blev lovade att Transportstyrelsen skulle titta ordentligt på frågan denna gång. Det kändes som ett bra samtal med myndigheten. KSAK var också bekymrade, och bidrog till att sprida nyheten bland motorflygarna i sociala media under veckan som följde.

Och nu började tankearbetet. Det finns flera sätt att på flygkartor märka ut platser som luftfarten ska undvika eller passera med särskild uppmärksamhet. Frågan är vilket som passar bäst för att markera platser där vinschlinor kan finnas.

I Danmark markeras segelflygfält och hängflygfält med en särskilt symbol som verkar ha sitt ursprung i USA. Flygfält kan



På de danska flygkartorna är häng- och segelflygfält utmärkta.



Kartförlaget Jeppesen publicerar flygkartor med en del egna symboler.

anmäla sig till danska Trafikstyrelsen och komma med på de kartor som myndigheten publicerar (i Sverige krävs att man betalar för en så kallad platsindikator). I Tyskland finns liknande symboler på kartorna. På kartorna från det kända amerikanska förlaget Jeppesen (som ägs av Boeing) finns ytterligare symboler som har med vinschning att göra.

Problemet med dessa symboler är att de inte verkar finnas standardiserade i något av de internationella regelverken, i första hand ICAO. Vi har heller inte, trots många telefonsamtal, hittat en enda person på vare sig Transportstyrelsen eller Lfv som känner till dem. Därför är det oklart när och hur dessa symboler skulle kunna användas i Sverige, när luftfartsbyråkratins kvarnar malt klart.

Så vad finns då istället färdigt, som man skulle kunna använda? Som snabbt skulle kunna vara ”up and running”, utan byråkratiska långbänkar?

I flygbibeln AIP finns tre slags navigationsvarningar, av vilka två i praktiken används i Sverige. Det vanligaste kallas Restriktionsområde (R-område) och är ett område där flygning i princip är förbjuden. Det finns ett hundratal R-områden i Sverige, vanligtvis över skjutfält, fängelser och nationalparker, men även över till exempel kungafamiljens bostäder. Men det blir lite konstigt att flygning skulle vara förbjuden på ett flygställe, så R-område verkar inte särskilt lämpligt.

Farligt område?

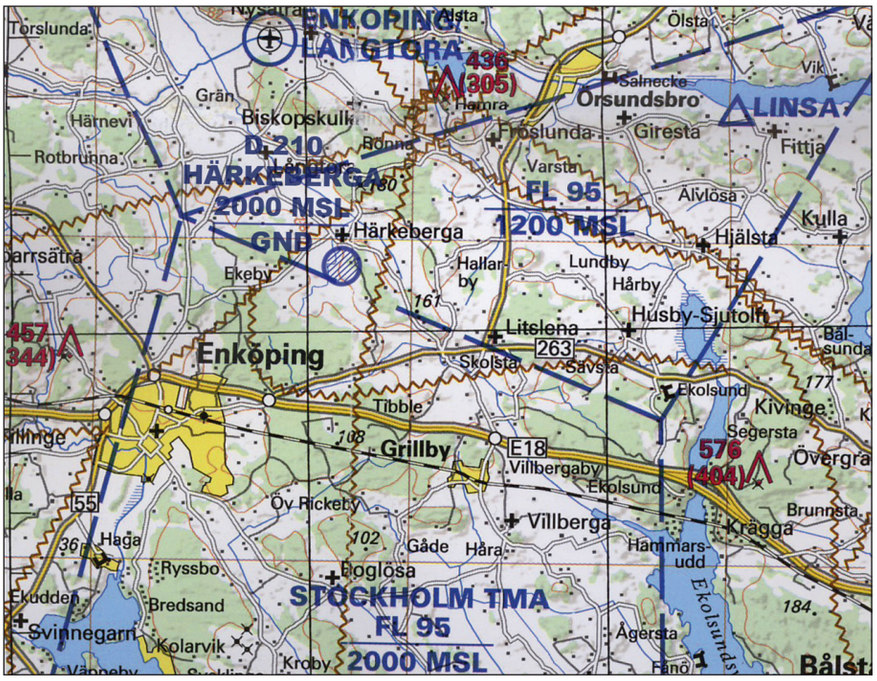
Den återstående navigationsvarningen, som faktiskt verkar som klippt och skuren för ändamålet, kallas ”Farligt område”, eller D-område efter det engelska namnet Danger area. Enligt AIP är D-områden till för att ”…skydda luftfartyg från risker till följd av skjutning från marken och från luften, bombfällning, sprängning, målbogsering och annan för luftfart farlig verksamhet.” Parallellen mellan den långa lina som finns i luften vid målbogsering och vinschlinor är slående. D-områden är inte särskilt vanliga, det finns bara 16 stycken i senaste utgåvan (april 2013) av det svenska färdplaneringsdokumentet IAIP ENR 5.1.

Stockholms Flygsportförbund har redan tagit initiativet, och ansökt om D-områden för ett antal kända vinschfält i Mälardalen. I skrivande stund vet vi inte hur responsen blir på Transportstyrelsen, men om ansökningarna avslås tar myndigheten på sig ett väldigt stort ansvar för att själva arbeta fram en lösning. Den lösningen skulle förstås kunna vara att förbjuda linor i luften, och sedan kan vi sluta med skärmflygning på plattlandet. Men de signaler vi fått är att man faktiskt vill lösa problemet på ett sätt som alla kan bli nöjda med.

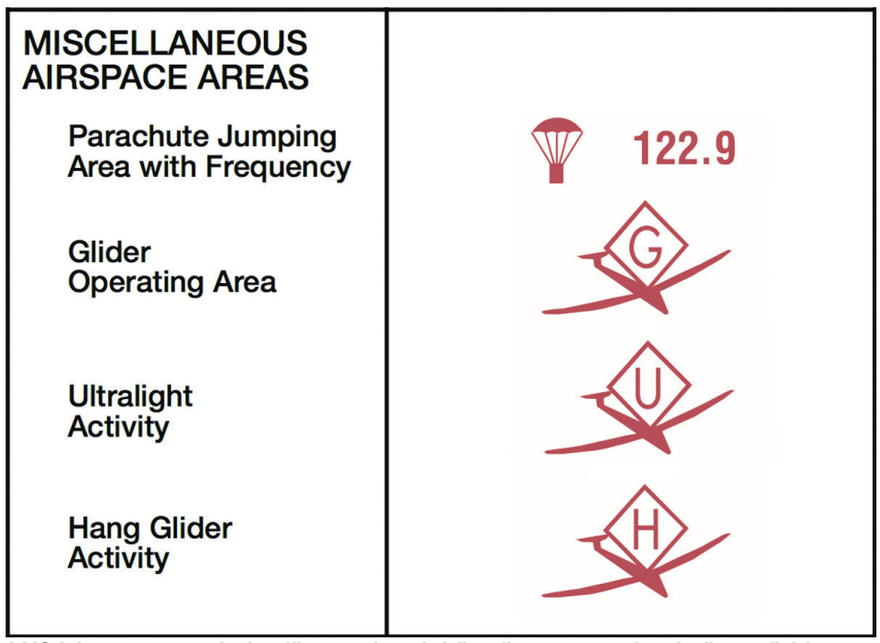
Lfvs kartspecialister, som håller ordning på allt som ska få plats på en flygkarta, och säljer datan till KSAB som tar fram de tryckta TMA-kartorna, svarar på rak fråga att D-område vore ett bra sätt att märka ut vinschfält.

För den som vill se hur ett D-område på en flygkarta skulle kunna se ut kan leta alldeles norr om Sala. Där finns ett D-område över Björka Mineral i form av en cirkel med 500 meters radie. Ett sådant simulerat D-område har lagts på flygkartan över Härkeberga här nedanför.

Att vinschning av skärmflygare är en dåligt känd företeelse bland motorflygare är beklagligt men alltså något som vi kan ändra på. Alla klubbar som håller på med vinschbogsering bör följa utvecklingen. Vi har varnat och påtalat men inte blivit tagna på allvar förrän nu. Med den färska filmen från händelsen över Härkeberga på bordet tror vi att det kan bli en bra lösning den här gången.



Flygkarta över Härkeberga med simulerat D-område inlagt.



I USA har man symboler för segel- och hängflyg som spritt sig över världen.

Skärmflygförbundet fyller 25

I år är det 25 år sedan Svenska skärmflygförbundet, SSFF, grundades. Det firar vi med en serie artiklar om hur det började och hur det var förr.
Först ut är Tino Gurb som berättar om flyglädje i begynnelsen.

När skärmflygsporten fortfarande var i sin linda gick jag och tre kompisar (Hans Geijer, Peter Butcher och jag själv) en kurs för Tomas Lundh. Vi tränade vid Johannelundstoppen, Lidingöbacken och vid sandtaget på Ekerö. Vi klarade examen. På denna tid fanns det inga licenser så det var bara att flyga efter sitt omdöme. Efter avslutad kurs tjatade Tomas på oss att vi måste starta en Stockholmsklubb.

Ingen av oss var intresserad av att hålla på med någon klubbverksamhet, vi ville flyga punkt slut. Efter många om och men gav vi med oss och startade en klubb som fick heta Cirrus Skärmflygarklubb. Peter Butcher och jag åkte runt i Stockholm och letade efter lämpliga backar att flyga från. Jag gjorde en kompassros där Stockholmsbackarna var inritade beroende på vindförhållandena.

Ganska snabbt var det många som ville vara med i Cirrus. Vi hade ingen lokal att vara i vilket vi löste genom att träffas på Glada Enkan (en restaurang på Nortullsgatan). Allt fler dök upp på torsdagskvällarna. Vi satt i ett hörn av restaurangen och drack pilsner, ljög och berättade om allt som alla hade varit med om. Ägaren levde nog mer eller mindre på oss. Plötsligt var vi väldigt många och geografin sträckte sig nu utanför Stockholm.

Upptäckten av Gesundaberget

Hans Geijer och jag bilade upp till Gesundaberget. Jag visste att man därifrån flugit med vingar. Vi åkte upp och hade fin östlig vind. Hasse och jag lade ut skärmarna på startplatsen varvid alla på restaurangen förfärade rusade ut och undrade om vi verkligen skulle slänga oss ut för stupet.

Själva var vi mest oroliga för om vi skulle nå fram till plätten nedanför (skärmarna flög inte så där ruskigt bra på den tiden). Hasse startade först och ett jättesus for genom åskådarskaran och strax efter startade jag. Vi blev nog mer eller mindre idiotförklarade av de som stod kvar och såg ner i avgrunden där våra två skärmar flög iväg. Vi nådde plätten utan större problem. Från den dagen blev Gesunda vår stora samlingspunkt för alla skärmflygare i Stockholmsregionen. “Junilyftet” var fött och skulle komma att bli en årlig tradition för Cirrus medlemmar



Foto: Anders Latterman

Flygning vid Johanneludstippen 1988. Troligen är det Anders Thulin till vänster och artikelförfattaren Tino Gurb till höger.



Foto: TAnders Latterman

Från en flygkurs 1988.

under många år. Vi anordnade en massa olika tävlingar både för att förkovra piloterna men också för att bättre lära känna varandra. I början var det sådan sensation med skärmflygare att jag fick liftpersonalen att bjuda oss på turerna upp med liften på berget.

Första flygdatabasen

Mats Jarmer, sekreterare i Cirrus, och jag tog in så mycket uppgifter om var alla hade varit och flugit att vi kunde sätta ihop dem till en databas som delades ut till alla i klubben. Det var ställen från hela världen med detaljerade kartor och tips om stället. Ryktet om databasen spred sig över mer eller mindre hela Sverige så de flesta som höll på med skärmflygning ville gärna gå med i Cirrus bara för att få ta del av databasen. Det hela resulterade i att Cirrus växte väldigt mycket på kort tid. Vi höll inte bara på med klubbarbete utan vi flög också så mycket vi bara kunde. Telefonerna gick varma och meddelade vart nästa träningsställe i Stockholm skulle vara någonstans.

Första utlandsresan

Första resan för Peter, Hasse och mig blev söderut till Chamonix (kanske inte första bästa stället att börja flyga på men det gick bra). Vi började även se på andra ställen söderut. Plötsligt fanns Hans Peter Fallesen med i klubben. HP hade hus nere i södra Frankrike i en liten by vid namn Callas strax norr om Nice. Nu skulle här flygas ordentligt. Vi samlade ihop ett gäng som åkte ner till byn Callas. Det var påsk och vi åkte bil via Danmark vilket ledde till att vi köpte på oss en massa påskebrygd, det danska ölet som bara bryggs till påsk.

På resan ner blev en av deltagarna dålig, han hade ont i foten och satt från baksätet med benet mellan framstolarna. Vi tryckte i honom en massa påskebrygd för att han skulle slippa smärtan i foten. Vid framkomsten till Callas var han så dålig



Anders Latterman flyger sin ITV Altair vid Lofsdalen 1991.



Foto: Anders Latterman

Okänd hängflygare vid vid Johanneludstippen 1988.



Foto: Anders Latterman

Olle Axelsson vid Johannelundstippen 1988.

att vi fick direkt lägga honom i sängen. Där låg han i halvt medvetslöst tillstånd och roterade som en propeller. Jag var tvungen att ringa efter byläkaren som kom och konstaterade att han blivit "galen". Vilket han naturligtvis inte hade blivit.

Enda möjligheten var nu att få iväg honom till sjukhuset i Draguignan. Problemet var bara att han mest rörde sig som en propeller så för att få ner honom till bilen var läkaren tvungen att ge honom en lugnande spruta. Jag trodde att han eventuellt hade fått borelia och försökte förklara för läkaren vad borelia var för något men med dåligt resultat.

Det han hade råkat ut för visade sig sedan vara en blodförgiftning som spridit sig och förorsakat en allvarlig hjärnhinneinflammation. Han hamnade i respirator under tre veckor innan han var helt återställd och kunde åka hem igen med SOS-flyg. Under hela denna vistelsen slog sig den ena piloten efter den andra, dock utan allvarligare skador men dock tillräckligt för besök på sjukhuset för omplåstring. Jag var den enda som kunde franska och skulle därför hela tiden förklara för läkaren vad som hade inträffat. När vi kom in för tredje gången föreslog jag honom skämtsamt att vi skulle få mängdrabatt, vilket han inte alls tyckte var roligt och undrade "vad är det ni egentligen håller på med?".

Det var alltid på kvällar/nätter vi hamnade på sjukhuset (efter dagens flygning) och Berndt Käll hade fått smak för en juicemaskin som stod vid entrén. En natt vid tretiden hörde jag hur han skrek "Tino, Tino kom och hjälp". Han stod där med fingret uppkört i apparaten som gått sönder. Detta för att hindra den från att tömmas på juice.

En sköterska hade också hört hans skrik och kom rusande till undsättning. Hon sa åt Berndt att dra ut fingret med resultatet att



Foto: Anders Latterman

Jesper Bremme redo för start.

hon själv stack dit fingret. Berndt och jag reagerade instinktivt på samma sätt och lämnade sjukhuset mitt i natten med sköterskan stående där med fingret i apparaten utan att kunna få hjälp från någon.

En annan dag skulle vi på inrådan från HP få flyga ett häftigt flyg från ett berg bakom byn Bargemon. Det fanns dock ett problem och det var att landningsplatsen tillhörde en grevinna som bodde i ett slott intill landningsplatsen. Hon tålde inga höga röster och var väldigt rädd om sina två stora träd som stod på landningsplatsen. Jag tog på mig rollen att förklara för grevinnan att det inte var några som helst problem med oss skärmflygare och att vi var tysta och väldigt försiktiga om träd och växtligheter. När jag står och pratar med henne ser jag några kilometer upp i bergen hur de börjar göra sig klara för start. Grevinnan frågar när vi tänkt oss att starta. Precis då ser jag hur Janne Järnesjö sticker iväg varvid jag säger till henne: “De startar nu” och hon vänder sig om och ser skärmen lyfta. Blicken jag fick från henne var speciell, hon undrar nog fortfarande hur jag kunde bära mig åt att signalera att de skulle starta precis då utan någon form av kommunikation. Den förste som landar är vår amerikanske vän Russel Kayser som svänger in mellan och snuddar vid jätteträden, landar och gallskriker “Shit man, that was really fantasctic”. Grevinnan blir alldeles likblek och lämnar landningsplatsen och försvinner in på slottet.

När jag tänker tillbaka på detta så var det en fantastisk tid med många roliga flyg och fantastiska nya flygkompisar från samhällets alla skikt.

Tino Gurb
Före detta ordförande i Cirrus Skärmflygarklubb



Anders Latterman 1988.



Hans Geijer flyger en North Sails 24 vid Le Tour i Chamonix runt 1990.

Foto: Tino Gurb

Förbundets första stapplande steg

Hur gick det till i skärmflygningens början i Sverige, eller rättare sagt, när vi började få struktur på organisationen? Rolf Erlandsson berättar om skärmflygförbundets första stapplande steg.

Första gången jag fick höra talas om skärmflygning var när jag läste om Dominique Bon som hade hållit skärmflygkurs i Kebnekajseområdet. Tidningen var Utemagasinet. Jag kontaktade Dominique och gick en av hans kurser. Mycket balanserande av skärmen var det. Och spring på plan mark. Vi åkte till Dalarna för att få lite flyg, samt även en vecka i Åre. Under kurserna pratades det om skärmflygförbundet och att vi skulle få skärmflyglicens när vi gått kursen och skrivit ett teoriprov.

Hur det nu var så dröjde licensen, och jag frågade och frågade när den skulle komma. Efter ett tag erkände Dominique att det kanske inte fanns en färdig organisation för att hantera licenserna och att organisationen inte var så bra strukturerad. Det skulle komma att ta ett par år till innan SSFF fick sitt första licenssystem.

Nå, trots att jag bestämt mig för att avstå från att jobba med administration när jag nu hittat en ny hobby insåg jag att, ifall jag inte engagerade mig, kunde det ta väldigt lång tid innan jag skulle få min skärmflyglicens. Hur var det egentligen, hade vi rätt att flyga i Sverige? Vilka krav ställdes på den som ville flyga i Sverige? Gällde en svensk licens i Alperna? Det var många frågor och väldigt få svar.

De olika skärmflygskolorna hade olika idéer om vad som gällde. Man underkände varandras utbildningar, baktalade varandra, och var allmänt osams. Förutom Dominique Bon fanns Tomas Lund, Anders Magnerfeldt och Magnus Agnvik bland pionjärerna som drev skärmflygskola. Det fanns, har jag för mig, några föreningar, Cirrus på Lidingö, och Magnus Agnvik hade, har jag för mig, en förening som skulle ta hand om hans före detta elever.

Kontakter med Luftfartsverket hade tagits, men inget var klart. Arbetet med våra Föreskrifter & Definitioner hade inletts. Flygsportförbundet hade man inte ens funderat på. Men om detta visste jag intet när jag lovade att träffa personerna som ledde det som redan då kallades SSFF (Svenska Skärmflygförbundet). Jag kommer inte ihåg alla som jag träffade på det första mötet. Men nämnas kan Dan Näsman som var aktiv i föreningen Cirrus och som inom förbundet drev arbetet med att få till Föreskrifter & Definitioner för oss skärmflygare. Han blev den som inledningsvis ledde säkerhetskommittén inom förbundet. Säkerhetskommitténs första uppgift var att skriva den första Föreskrifter & Definitioner.

Fler som var aktiva när jag kom in i förbundet var Anders Thulin, Tino Gurb och Anders Lattermann. Jag kommer inte ihåg vilka de gick kurs för men de var positiva till att försöka få till ett



Foto: Hans Gejjer

Per Jutemar vid Åre i samband med Riks-mästerskapen i början på 90-talet.

förbund som kunde omfatta alla som sysslade med skärmflygning i Sverige. Anders Lattermann blev redaktör för förbundets medlemstidning som på den tiden hette Kollaps (se artikel på sidan 30). Anders var för mig en värdefull tillgång som bollplank när vi hade beslut att fundera över.

Som jag tidigare nämnt så fanns det lite att göra. Vi hade tre viktiga punkter på vår agenda.

1. Skapa stadgar för förbundet, med möjlighet att ha medlemsföreningar.
2. Skapa Föreskrifter & Definitioner för Skärmflygare.
3. Söka medlemskap i Flygsportförbundet.

För mig var det viktiga att få lite struktur på vad vi höll på med. Den första frågan var vilket mandat vi hade, och hur vi skulle bära oss åt för att verifiera att förbundet även i fortsättningen representerade de svenska skärmflygarna.

Hur det nu var så hade vi ett extra årsmöte under hösten där jag valdes till ordförande och vi hade ett konstituerande möte. Vår viktigaste uppgift då var att formulera de stadgar som skulle göra förbundet till den organisation som organiserade de svenska skärmflygarna, att det skulle fastställas på nästa ordinarie årsmöte. Det fanns också med en del i stadgarna som skulle hantera funktionen med demokrati inom förbundet med medlemsföreningar.

Påbörjat var ju arbetet med Föreskrifter & Definitioner. Men vi hade inget avtal med Luftfartsverket om att vi hade någon delegation för tillsyn av skärmflygning. Raskt fortsatte vi att arbeta på kontakterna som inletts och vi skrev ett avtal där vi (SSFF) var den organisation som skulle formulerade BCL:en för skärmflygning i Sverige. Det skulle sedermera komma att ta mer än tio år innan vi fick vår första BCL och delegerat tillsynsansvar. Men det är en helt annan historia.

Och här tyckte jag att det saknades en viktig pusselbit när det gällde vår organisation. Jag hade ju tidigare ägnat mig åt fallskärmshoppning, och som fallskärmshoppare tillhörde man Flygsportförbundet. För mig var det självklart att vi skärmflygare skulle tillhöra Flygsportförbundet. Jag kontaktade Roland Bäcklin på Flygsportförbundet som jag kände sedan fallskärmstiden. Det var Roland som guidade oss in i ett medlemskap i Flygsportförbundet där vi invaldes som ett eget grenförbund. Det var lite unikt på denna tidpunkt för överallt runt om i Europa så tillhörde skärmflygningen Hängflygförbunden. Men våra kontakter med Svenska Hängflygförbundet hade varit fruktlösa. Dom såg oss helt enkelt inte som några seriösa utövare. Det är en kort och mycket förenklad beskrivning från mina personliga minnen från denna mycket spännande pionjärtid.

Rolf Erlandsson
SSFF ordförande i tidernas begynnelse

Paramotorspecial

Länge har vi saknat material om paramotor i Hypoxia, denna växande del av friflygsporten. Så kom det en hel flock artiklar på en gång! Därför har vi glädjen att i detta numret bjuda på en paramotorspecial med artiklar från Vängsö, Boden och Manchester.

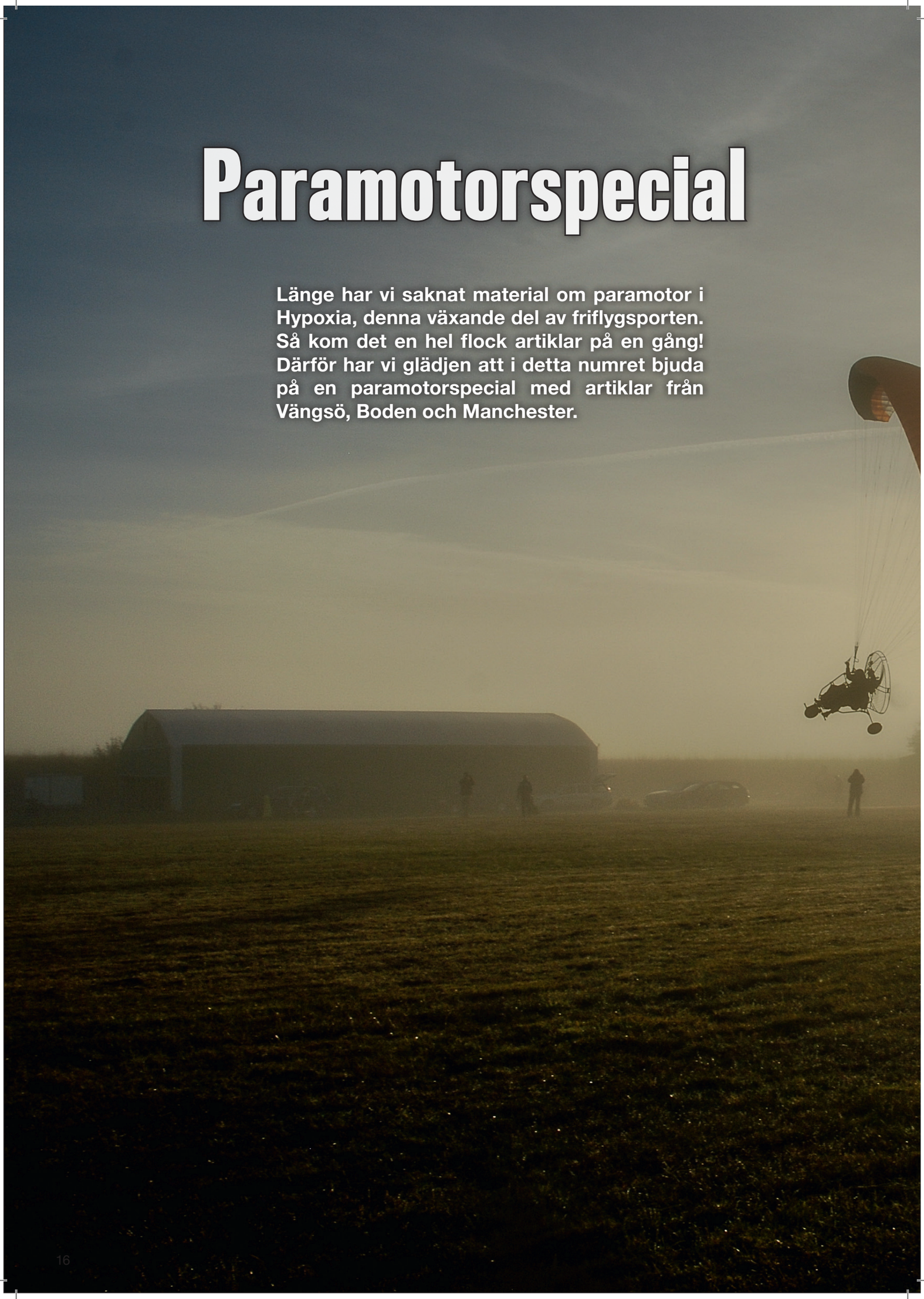




Foto: Mats Söderhäll

Artikelförfattaren flyger slalom med trike.

Kurs i pylonflygning på Vängsö

Den första svenska kursen i pylonflygning med paramotor har hållits utanför Stockholm. Här berättar Anders Eriksson vad det går ut på.

Text: Anders Eriksson

Inom paramotor har man tidigare mest tävlat genom att flyga navigationsbanor ungefär på samma sätt som inom friflygning. Sedan började man flyga slalombanor med slalomkäppar. För några år sedan utvecklades sporten då man bytte ut slalomkäpparna till så kallade pyloner – uppblåsta koner på mellan 8-12 meter. Nere i Sydeuropa har intresset för pylontävlingar inom paramotor ökat kraftigt samtidigt som navigationstävlingarna inom sporten har börjat fasas ut.

Det är inte svårt att förstå varför. Pylontävlingar är mycket publikvänliga och disciplinen som sådan är kul och utvecklande för piloten. Samtidigt är tävlingsformen kontroversiell då den utsätter deltagarna för risker eftersom man flyger en slalombana nära marken. I synnerhet om piloterna är outbildade om farorna och om det inte finns något regelverk för tävling och träning. Man kan till exempel dra paralleller till akro och det arbete som lagts på att göra akrobatikflygning ”rumsrent”. Under de senaste två åren har några klubbar i Sverige köpt in pyloner till sina medlemmar och ännu fler klubbar har planer på det. Trots det finns ännu inga specifika regler för pylonflygning i Sverige.

Den 4-6 oktober arrangerades den första pylontävlingskursen i Sverige på Vängsö flygfält söder om Stockholm. Med på kursen var ett tiotal paramotorpiloter från hela Sverige. Kursen leddes av mig, Anders Eriksson och Peter Backman. SSFF var representerat av Pelle Linnstrand (USK) och tävlingskommittén av Fredrik Wik. I det ursprungliga programmet hade vi tänkt varva teori med flygträning men det regniga vädret gjorde att vi fick hålla oss inomhus i föreläsningssalen i två dagar för att först på dag tre (söndag) komma ut och öva banor.

Teorin bestod bland annat av stresshantering i samband med tävling, presentation av banor och poängberäkning, flygteknik, diskussion om ett framtida regelverk och tävlingar. Fredrik Wik berättade också om sitt studiebesök under British Open i somras (se artikel på sidan 20).

Det blev en hel del fokus på säkerhet och saker som kan gå fel. Rent flygtekniskt finns det vissa saker som man ska akta sig för. Olika skärmar är också mer eller mindre lämpade för pylonflygning. I nybörjarstadiet bör man varken laborera med speed eller trimmers, helt i enlighet med vårt nuvarande licenssystem. Inom avancerad pylonflygning används mest skärmar med så kallad reflexprofil. Där kan det vara kritiskt att till exempel an-



Foto: Mats Söderhäll

En pylonbana kan flygas på flera olika sätt och man kan lägga in olika "teknikhinder" för att påverka farten.

vända speed och broms samtidigt då detta förstör vingens profil och gör den mer utsatt för inslag.

Pylonbanor kan egentligen se ut som vilken slalombana som helst och med vilken svårighetsgrad som helst. Samma bana kan även flygas på flera olika sätt och göras snabb eller långsam helt efter önskemål. Man kan tävla med fotstartad paramotor, trike och tandem. Generellt för alla banor är att man flyger runt pyloner och eventuella touchningar av pylonen bestraffas hårt, oftast genom omedelbar diskvalificering. Skälet är enkelt: säkerheten. Om en skärm träffar pylonen så är det skärmen som viker sig – inte pylonen. Oavsett vilket material man använder i pylonen. Vid tävlingsflygning nära marken kan konsekvenserna bli allvarliga.

Pylontävlingarna består inte ”bara” av slalomflygning. Andra moment såsom footdrag (man släpar en fot i marken under flyget), samla ringar med fötterna, sparka/fånga boll med flera grenar är vanliga. En pylonflygkurs är lika mycket som en tävlingskurs också en utvecklande pilotträningskurs.

Jag tror att vi var överens om att vi behöver ett regelverk kring tävling och träning i Sverige och att man i framtiden kanske bör ha en tävlingslicens inom paramotor. Det är min förhoppning att SSFF under nästa år kan utbilda ett antal klubbtränare inom pylonflygning och att dessa sedan i sin tur utbildar sina respektive klubbars medlemmar.

Som bevis för genomgången pylonkurs på klubbnivå får deltagaren en PM comp-licens. Förslagsvis kan comp-licensen knytas ihop med paramotorlicensen (PM1 och PM2) för att visa pilotens kompetensgrad och tillåten skärmklass vid tävlingar. Jag tror inte att man bör tillåta användning av speedsystem och kraftigt bankade svängar för piloter som har PM1-licens.

Det är även min förhoppning att det under 2014 arrangeras tre öppna klubbtävlingar i Sverige och ett Riksmästerskap (RM). Två till tre klubbar har hittills visat intresse, bland annat Bodens Paramotorklubb där man på försommaren 2014 kommer att arrangera en tävling. Men alla klubbar har ännu inte tillgång till pyloner. Kanske förbundet kan beställa in pyloner att användas vid olika tävlingar och träffar som i sin tur sponsrats av våra kommersiella aktörer? Jag är nog inte ensam om att tycka att en sådan reklamplats vore ganska unik.



En pylonbana behöver inte flygas nära marken.

Foto: Mats Söderhäll



Att mentalt visualisera banan är lika viktigt som alla andra förberedelser.

Foto: Anders Eriksson

British Open i paramotor

Utomlands har man kommit längre när det gäller tävling i paramotor. Fredrik Wik åkte därför till ett litet flygfält utanför Manchester för att lära sig mer.

Text och foto: Fredrik Wik



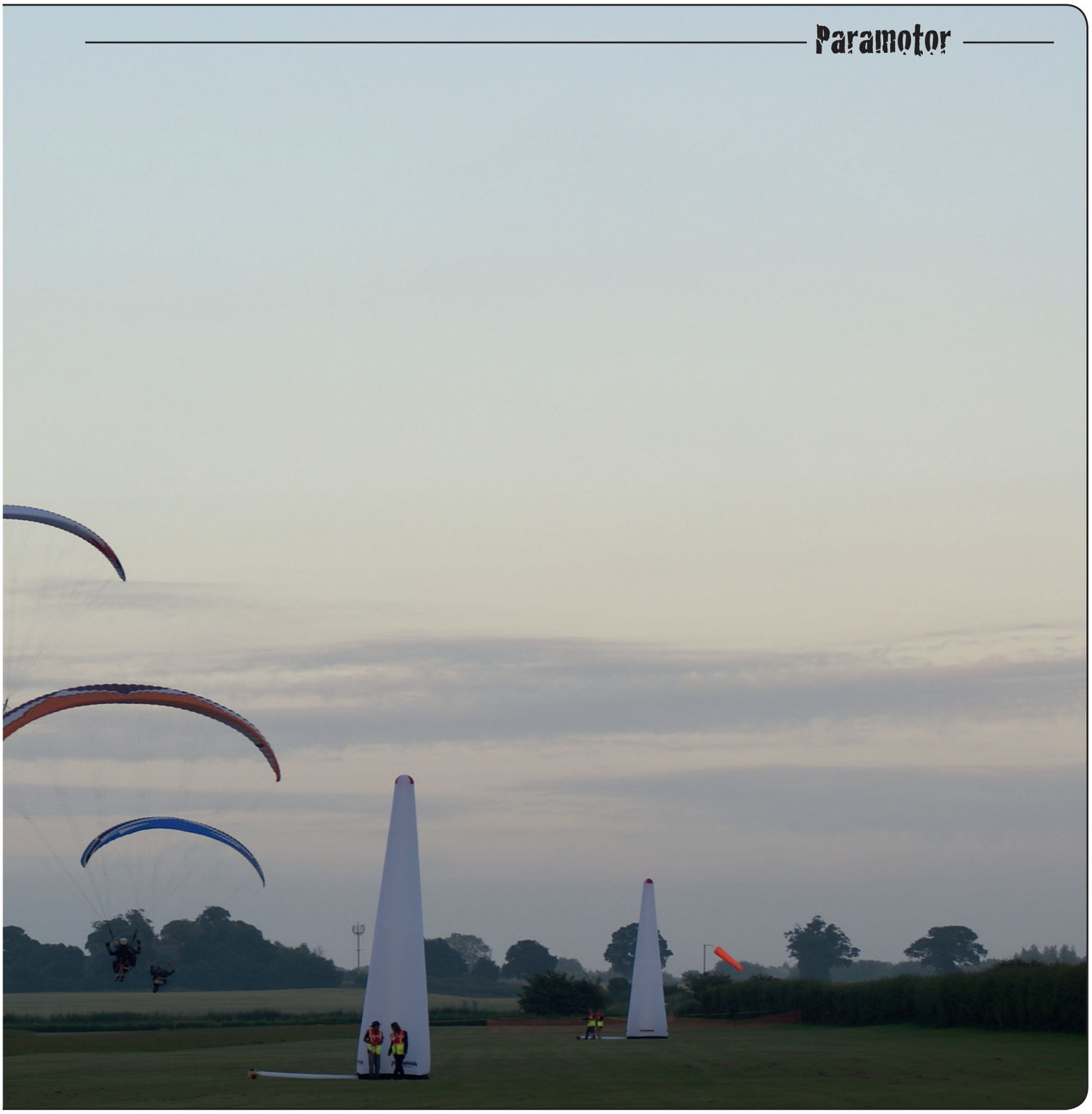
Funktionärer håller kolla på piloter och pyloner under ekonomiflygning vid British Open.

Under försommaren fick jag se ett litet kalendarium i Paramotor Magazine och insåg att British Open skulle passa alldeles perfekt som avslutnings-weekend på min semester. Jag började surfa på nätet och kunde konstatera att en flygbiljett till Manchester och en hyrbil inte skulle ruinera mig och efter en inte alltför lång stunds funderande hade jag bestämt mig – jag åker. Mina försök att få med mig resesällskap gav dock inga resultat men jag tänkte att det är väl bara att åka ändå, trevliga piloter och hyggligt likasinnade lär det väl finnas.

Veckan innan avfärd kontaktade jag arrangörerna och fick reda på att det gick att campa på fältet så tältet stuvades ner tillsammans med ”det vanliga”. Dessutom anmälde jag mitt intresse att agera funktionär för att få en lite bättre inblick i tävlingen.

När fredagen den 19 juli hade infunnit sig vaknade jag till liv på Manchesters flygplats efter ett tidigt flyg och snart det var dags att för första gången testa vänstertrafik. Det gick bra men nog var det en utmaning. Jag insåg efter bara en dryg halvtimmes körning att det nog vore bra med en paus – full koncentration är slitsamt. Så jag slank in på första stora rastställe och kunde inte låta bli att köpa mig en tallrik ”full English breakfast”. Jepp, det var korvar, bacon, potatisbullar och vita bönor. Förvånansvärt gott och nog med energi för resterande färd. Mot slutet av körningen kunde jag till och med slå på radion utan att känna mig för distraherad av den.

Prisa gudarna för GPS! Helt enligt beräkningarna närmade jag mig efter dryga två timmars körning den lilla byn Leven norr om Hull och Beverley/Linley Hill Airfield. Flygfältet visade sig



vara ett litet flygfält för privatflygplan (PPL/UL) och påminde om motsvarande fält i Sverige; klubbstuga, ett par hangarer och mer eller mindre roliga och rostiga maskiner bakom hangarerna. Flygfältet används av Hull Aeroclub och verkade populärt med många besökare runt klubbhuset under framför allt lördagen. Fältet har en öst-västlig gräsbana som trafikerades ganska flitigt under helgen. Samarbetet med dessa flygplan och piloter och PM-piloterna gick imponerande bra då alla visade stor respekt för tillåtna flygområden.

Själva tävlingen hade inletts på morgonen med ett par tasks men vinden satte stop för flygning mitt på dagen. Jag passade på att presentera mig för arrangörerna som jag varit i kontakt med innan avfärd och kunde konstatera att det var ett rutinerat gäng trevliga engelsmän som utgjorde kärnan bland funktionärerna. Jag köpte mig en matbiljett som täckte hela helgen och blev anvisad en campingplats där jag slog upp mitt lilla tält. Mina grannar utgjorde en salig blandning av husbilar, husvagnar, ombyggda lastbussar och både stora och små tält.

Jag började mingla runt och hälsa på människorna. Som svensk PM-pilot och nykomling var det lätt att starta samtal. Vädret var fint, människorna förväntansfulla och arrangemanget fortfarande under uppstart och i lagom stadie av ”kontrollerat kaos”. Snart hade jag fått reda på att morgonens pylonslalom och navigationsbana med tillhörande pricklandningar redan fått upp en väntad kvartett i toppen; Michel Carnet, Dean Eldridge, Andrew McMahon och Phil Jennings. Dessa skulle fortsätta kämpa om segern hela helgen och anslagen med re-



Dean Eldrige svänger runt pylonerna i en slalombana.

sultat i en av hangarerna var hela tiden en källa till stort intresse för alla närvarande.

Mot slutet av eftermiddagen kallades till briefing i den hangar som tömts på flygplan och tilldelats tävlingen. Den utgjorde den naturliga samlingsplatsen där mat serverades, briefingar genomfördes och skrönor utbyttes över en kopp English Tea. Funktionärer, åskådare och de femton tävlande piloterna slog sig ner. Att det endast var femton tävlande (varav en kvinna, Karin Stachova, CZE) var ett litet samtalsämne under helgen, tidigare år har det varit ända upp till 50-60 piloter. När församlingen kommit till ro presenterade Task Director Mike Chilvers kommande task som visade sig vara en ekonomiflygning; 15 varv á cirka 1,8 kilometer kring pyloner med så lite bränsleförbrukning som möjligt.

När alla frågor från piloterna besvarats och de promenerat iväg för sina förberedelser dröjde jag mig kvar bland funktionärerna. Till min glädje blev jag inbjuden att var med i Andy Philips grupp som skulle ansvara för vägningen av piloterna. I enlighet med engelsk tradition och militär ordning (Andy visade sig vara före detta Royal Marine) gick vi grundligt igenom och tränade proceduren. Dock infann sig ett problem när vi kom ut på fältet och den engelska byråkratin slog till: Jag var inte försäkrad och kunde därför inte vara funktionär. Snabbt och effektivt blev jag dock medlem i engelska förbundet och så var det problemet löst.

Efter en effektiv invägning av piloter och motorer var heatet snart igång. I utkanten av flygfältet snurrade och surrade en strid ström av skärmar förbi. Efter ett tag började de landa och vägdes återigen. Många var mentalt trötta efter att ha flugit en relativt ”tight” bana bland många andra skärmar – full koncentration krävdes hela tiden. Också en variant av de lite speciella krav som kan ställas under en tävling. Solnedgången närmade sig och utrustningen packades ihop, diverse drycker öppnades och församlingen begav sig mot hangaren för middag.

I lördag morgon inleddes tidigt med första briefing klockan 06.30. Två pylon-slalom med pricklandning och bowlinglandning inledde dagen. Tyvärr hade solen försvunnit bakom en solid, regntung och molnig himmel, och vinden låg stadig och frisk från nordan. Ett väder som dessvärre höll i sig resten av tävlingen. På grund av den hårda vinden beslöt tävlingsledningen under söndagen att flytta starten för en eko-navigationsbana till ett annat flygfält (Eddsfield) ett par mil norröver. Därmed kunde piloterna flyga i mer eller mindre medvind stora delar av banan.

När måndag morgon infann sig var jag tyvärr tvungen att ge mig iväg för att hinna med mitt flyg hem till arbete och vardag. Då pågick som bäst ett par slalom-tasks. Totalt genomfördes 16 task under fyra dagar. Kampen om placeringarna var hård hela tiden. Tävlingens utformning – som mångkamp med väldigt olika tasks – gjorde att olika utrustning premierades i olika tasks. Men enligt reglerna skall fördelningen av fart, ekonomi och precision vara jämt fördelad för att kora den bästa ”allround-piloten”. När slutpoängen räknats samman visade det sig att Michel Carnet stod som segrare (igen). Tvåa kom Phil Jennings och trea blev Andrew McMahon.

Angående utrustningen kan det vara värt att nämna att det inte alls var något extremt som användes. I princip bara modern standardutrustning som kan köpas av vem som helst. Skärmarna var nästan uteslutande rena motorskärmar



Många skärmar i luften under ekonomiflygningen. Banan låg nära starten med bra sikt för åskådarna.

men ett par ”kombiskärmar” användes också. Trenden har gått mot mindre skärmar men lite anmärkningsvärt är att vinnaren Michel Carbet flög en Nirvana WRC 31! Motorerna utvecklas mot större och starkare (upp till 200cc) men tvåan Phil var en av de som flög Top80.

Sååå, hur skulle en bra svensk pilot stå sig i konkurrensen? Nja, inte så bra. Deltagande kräver erfarenhet av – just tävlingar. Det krävs nog några tävlingar för att få erfarenhet av regler, beräkningar (fart/bränsle/flygvägar med mera) och vana av det rent praktiska för att minska stressen. Men skulle en hyggligt erfaren svensk pilot kunna ställa upp nästa år? Absolut! Inga tasks var extrema på något sätt vad gäller själva flygningen. Ett par piloter som deltog var relativt nya och oerfarna – med resultat därefter då de tog det lugnt och flög efter sin förmåga. De deltog för att det är en rolig helg och för att utvecklas som piloter. Men var beredd på att flyga under lite tuffare väderförhållanden än vad du kanske skulle ge dig upp i en normal sommarkväll.

Avslutningsvis kan jag bara säga att det verkligen var värt att resa över och få se British Open. Mycket var bekant från större PM-träffar i Sverige men tillägget med själva tävlingsmomentet var intressant och en mycket lockande vision för framtiden. Det var mycket inspirerande och roligt att träffa andra piloter. Okej då, lite star-struck får jag väl erkänna att jag blev när jag fick tips av den mycket trevlige tvåan Phil Jennings och Deab Eldridge som är hans teamkollega. Dean flyger samma skärm som jag gör numera och de gav mig massa bra tips om hur den ska hanteras. Och jag fick en näve packningar till min motor! Tack!

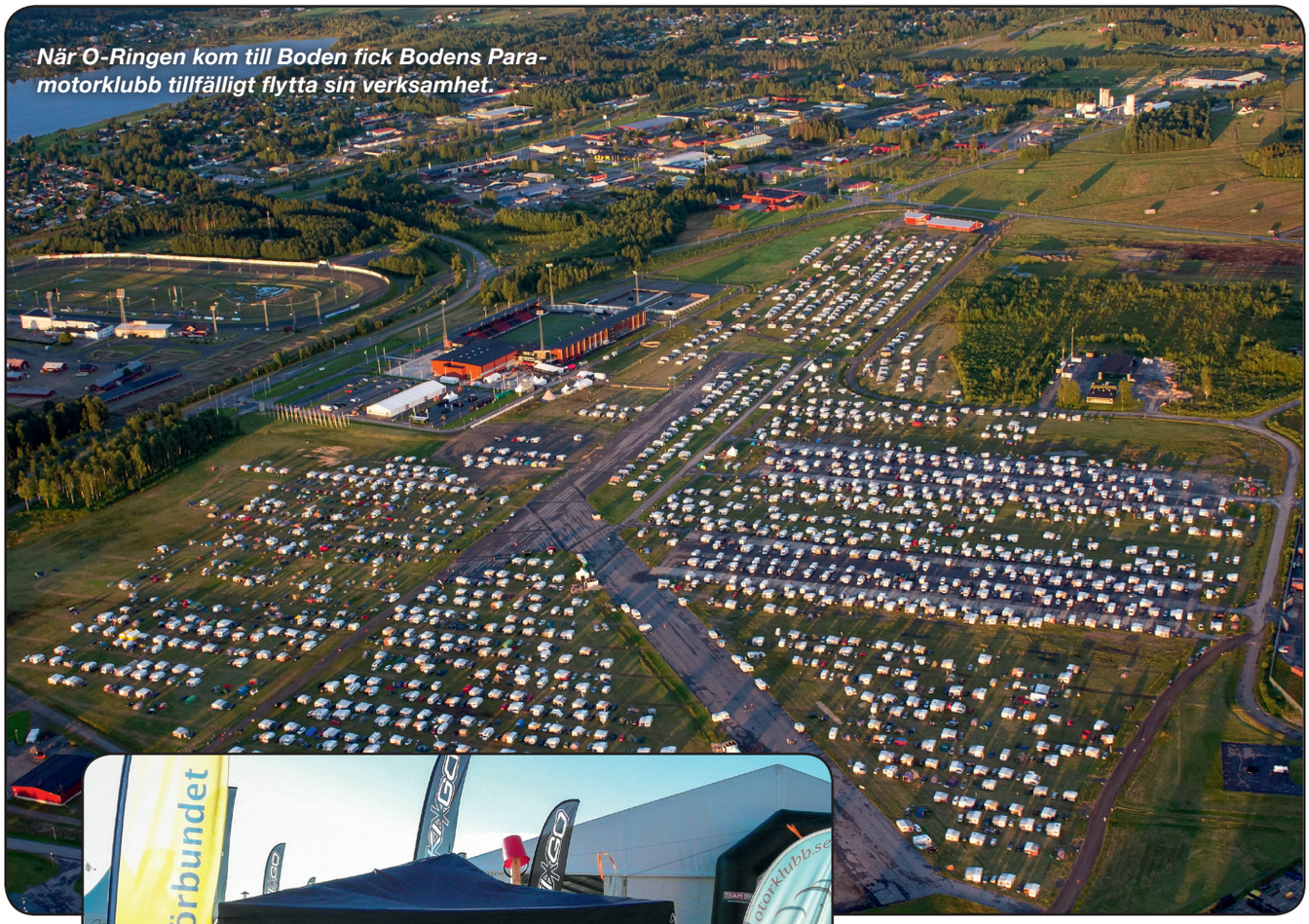
Vilka är med i Svenska laget nästa år?



Briefing av Task Director Mike Chilvers inför nästa uppgift.



En glad Karen Stachova i sin trike.



När O-Ringen kom till Boden fick Bodens Paramotorklubb tillfälligt flytta sin verksamhet.



← I montern fick intresserade se och känna på grejerna.

O-ringen i Boden ur ett

I slutet av juli gick världens största orienteringstävling av stapeln i Boden. Cirka 900 bodensare ägnade en vecka av sin sommarledighet till att vara funktionärer under detta fantastiska evenemang. Centrum för tävling var AF1, ett före detta militärt flygfält som ligger på gångavstånd från Bodens centrum. Flygfältet är också hemmaflygfältet för Bodens Paramotorklubb. Det är lätt att inse att när O-Ringen kom till Boden så fick Bodens Paramotorklubb tillfälligt omgruppera sin verksamhet till andra fält.

O-vanligt inslag på O-Ringen

Nåja, helt flyttade klubben inte ut. Vi fotograferade O-Ringenstaden och målområden på uppdrag av arrangörerna. Vi flyttade också in på mässområdet med en egen monter där vi berättade för intresserade om flygning med paramotor. Med oss hade vi två olika paramotorer, en vanlig för fotstart samt en tandemtrike, så att intresserade fick se och känna på grejorna. Dessutom erbjöd vi möjlighet att åka tandem för att uppleva känslan att flyga paramotor. Det blev många frågor att besvara från besökarna som kom till vår monter. Den vanligaste frågan var hur högt vi kan flyga.

O-flygbart men inte oväder

O-Ringens deltagare kunde glädja sig åt fantastiskt bra väder för orientering, ja, kanske lite för varmt sista tävlingsdagen. Däremot var vädret inte optimalt för att flyga paramotor. Oroliga vindar gjorde tandemflygning möjligt bara några kvällar under O-Ringenveckan. Bästa flygkvällen startade vi från Hedens flygbas (ett nedlagt militärt flygfält). Trots att det är en bit att ta sig dit hade vi fullt upp med att erbjuda alla intresserade en flygtur.

Under flygturen kan det vara svårt att kommunicera med passageraren. Vi tillämpade ett enkelt teckenspråk. Tumme upp betyder ”Gilla” (så klart) och tumme ner betyder ”Nja, nu vill jag att vi tar det lite lugnare”. Efter att ha kommit upp i luften bjöds på svängar och gungor och passageraren fick visa med tummen om det var kul eller kusligt. En enda tumme ner blev det på hela kvällen, annars bara tumme upp. Personligen stod jag



Norrbottnisk midnattsvy från paramotor.

Text: Östen Jonsson, foto: Björn Karlsson

paramotorperspektiv



och tittade på när gästerna fick prova på att flyga tandemflyg. Kanske allra roligast var att se deras ansiktsuttryck när de kom in för landning. De flesta såg ut som levande smilisar!

Ojämlik jämförelse med O-Ringen

O-Ringen är världens största orienteringstävling och Sveriges näst största idrottsarrangemang. Bodens Paramotorklubb är inte Sveriges näst största paramotorklubb, men i alla fall en av de största med medlemmar över hela Norrbotten men också från övriga delar av Sverige. Faktiskt också några medlemmar ute i Europa. Det som fascinerar européer som kommer och flyger med oss är främst de ljusa sommarnätterna. Visst kan alla läsa om soliga sommarnätter men att uppleva dem är något alldeles extra, och extra extra under en flygskärm. En av våra europeiska gäster har också gjort en reseberättelse som du kan hitta på vår hemsida.

Bodens Paramotorklubb har huvuddelen av medlemmarna spridda över Norrbottens län. Men Norrbotten är ett till ytan stort län, ja så stort att det ryms tio Skåne och några flygfält inom samma yta. Gott om utrymme alltså. Så här ryms också två andra klubbar som organiserar paramotorpiloter nämligen Fjällflygarna Åre och Piteå Flygklubb.

Du är alltid välkommen

Varje år kommer några mer eller mindre långväga gäster för att flyga med oss. De ljusa sommarnätterna och den storslagna naturen drar. På vår hemsida hittar du en film som är tagen i Råneå älvdal. Titta och längta till att själv få flyga över så storslagen natur. Känner du för att komma och flyga med oss är du alltid välkommen att kontakta oss. Vi kan hjälpa till med tips och praktiska saker.

Besök gärna vår hemsida, www.bodensparamotorklubb.se och klicka på länkarkiv. Där finner du några härliga filmer och andra intressanta länkar. Och följ oss gärna på Facebook.



Hannes på gång över en av topparna.

Sju toppar på en dag

Text: David Bengtsson: Foto: David Bengtsson och Hannes Niederseer

Klockan är strax före 11:00 och jag får ett samtal från min vän Hannes.

- Ändrade planer, vi träffas på Saalbachs landningsplats istället. Jag berättar mer om en stund.

Jag är lite konfunderad. Det är en perfekt flygdag i slutet av augusti. Fina små cumulus över alla berg i hela dalen och vädret verkar perfekt för ett distansflyg från Schmittenhöhe, husberget i Zell am See. Men nej, Hannes har fått en idé och det är bara att gilla läget.

I Saalbach-Hinterglemm har de en tuff vandringsled som heter The Seven Summits. Det är själva mandomsprovet för välträänade turister som kommer på besök. Turen tar runt åtta timmar och går ut på att ta sig upp på sju olika toppar i regionen. På varje topp finns förutom ett kors även en solcellsdriven fotoautomat. Genom att placera ett chip som man får där man köper liftkort så tas en bild och de personer som fotar sig själv på alla sju topparna hamnar i någon slags hall of fame på webben.

Hannes plan är att fixa sju foton, men inte genom att vandra upp, utan genom att flyga och topplanda alla topparna. Jag är skeptisk, vi snackar ändå rejält branta sluttningar på sina ställen och det är en ordentligt termisk dag. Det gäller ju att komma ner också. Fast å andra sidan behöver vi komma upp en massa gånger, så det är ju bra att det är termiskt. Ingen minns en fegis, så jag antar utmaningen.

Vi startar från Schattberg Ost och får snabbt höjd. Vi flyger förbi Stemmerkogel, som troligtvis är den topp som är enklast att topplanda, för att vara säkra på att hinna hela rundan. Första, andra och tredje topplandningen går som en dans för både mig och Hannes och vi betar snabbt av Hochkogel, Hochsaalbachkogel och Bärensteigkogel. Det enda problemet så här långt är diverse nyfikna djur runt våra startplatser, men vi lyckas undvika både hästar och får.

Väl vid Manlitzkogel fegar jag ur. Jag tar höjd och tar mig en titt på landningsplatsen. För brant för mig och jag flyger hemåt. Hannes fortsätter envist och lyckas landa och starta både här och de resterande topparna, trots att det nu börjar bli rejält blåsigt. Sista stoppet blir Stemmerkogel och härifrån får jag ett glatt SMS. Vilken normal pilot som helst hade nu bara glidit ner till landningsplatsen, men Hannes blåste på ytterligare 1,5 mil för att möta upp sin fru på en restaurang…

Jag känner mig nöjd med min insats och applåderar Hannes till sju fantastiska flyg.

Här är rutten:
http://www.saalbach.com/sevensummits/gipfel.jsp



Många toppar ser likadana ut så det gäller att landa på rätt ställe. Hannes planerar med kartan i liften.



1. Hochkogel.



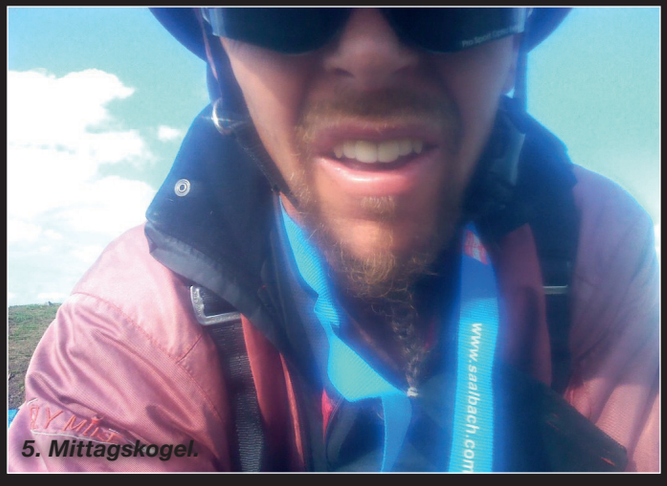
2. Hochsaalbachkogel.



3. Bärensteigkogel.



4. Manlitzkogel.



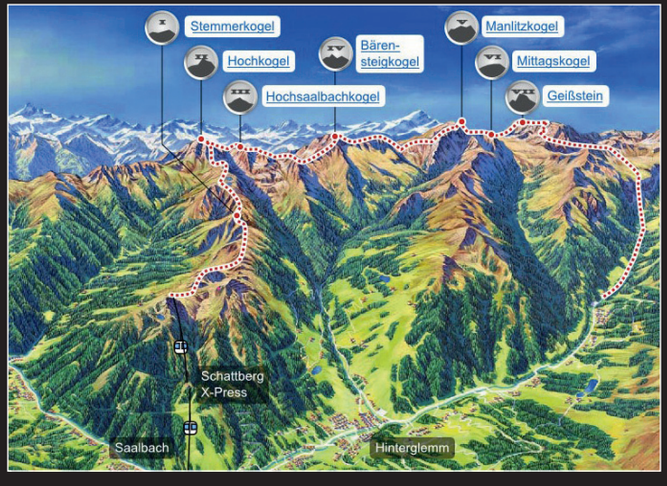
5. Mittagskogel.



6. Geisstein.



7. Stemmerkogel.



Hösthang när det är som bäst

Söndagen den sjunde oktober bjöd på svenskt hösthang när det är som bäst. Jönköpingsbon Simon var förste pilot på plats vid Brunstorp (vid Vätterns sydöstra strand) och rapporterade strax efter niotiden på morgonen via facebook-gruppen "flygare" att vinden var svag och fortfarande sydsydväst. Prognosen var dock uppvridande och precis när jag och Lennart kom fram till starten var Simon i luften så det var bara att packa upp och starta direkt. Härligt!

Vi som var i luften kunde se ner hur det började fyllas på med fler piloter som gjorde sig redo på starten. Vinden vred samtidigt upp klockrent men den ökade också. Det började synas lite vita gäss på Vättern men har man inget emot att gasa lite ibland för att ha lite roligare framåtfart så var det bara att flyga på.

De låga molngatorna hjälpte även till att suga lite när man tog sig bort mot Huskvarna och som mest hade jag 588 meters höjd över havet det vill säga nästan 500 meter över Vättern!

Detta var mitt första riktiga flyg vid Brunstorp och stället är verkligen värt resan dit. Stundtals under mitt närmare tre timmar långa flyg tittade solen fram här och där och landskapet exploderade i höstens alla färger så då var det bara att ta fram kameran och fota. Att E4an utmed Vättern nedanför anses vara en av landets finaste vägar kan man bara intyga från luften en sådan här fin dag...

Text och foto: Gillis Bengtson





SKÄRMFLYG I ÅRE

SKYSPORT

Nyheter 2014



Nu byggs framtidens skärmflygboende vid Åresjöns strand precis vid landningsplatsen Draklanda. Singelrum, dubbelrum eller hel lägenhet. Öppnar i sommar. Välkommen till oss året runt!



Kurser arrangeras kontinuerligt under febr-okt
Samtliga behörigheter och licenser. Även avrostning och samla flyg. Säkerhetskurser.
Vi har utbildat i Åre i 25 år och delar gärna med oss av vår erfarenhet.



4 nya skärmar från Ozone

RUSH4 ALPINA2

GEO4 M6 MANTRA

Vinter erbjudande: 10% rabatt på dessa skärmar under dec-febr

Trött på din gamla tunga sele? Vi byter in den om du beställer en ny sele av oss. Välj bland 24 olika modeller

SUP'AIR



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

OZONE www.FLYOZONE.com U-TURN

Kollaps – vår första medlemstidning

"Alla barnen flyger skärm utom Bo – Han har landat på en Ko". Citatet stammar från ett klassiskt uppbyggt 90-talsskämt som fanns i många varianter, så även i tidningen Kollaps - SSFFs första medlemstidning. Det är en tidning som gjordes av glada amatörer, och ibland inte så glada amatörer när timmarna var sena och man skulle upp och jobba nästa dag. Men en tidning blev det och här får du hela historien om hur den blev till.



Det första numret av Kollaps, betitlad med just exakt det, var i A5 format och gjordes av Magnus Agnwik (du ser dess förstasida på baksidan av den här tidningen), den borde sett dagens ljus 1989 och Svenska SkärmflygarFöreningen var avsändaren. Om jag minns rätt så hade Magnus tillgång till en Mac som den gjordes på.

Även det andra numret med titeln Nr 1 1990 var i A5-format, det gjordes av Anders Thulin och Anders Lattermann, det vill säga jag. Texterna var gjorda på en Amiga hemdator med mycket handarbete och klipp och klistra som i värsta pappslöjden. Avsändare då var Svenska Skärmflygförbundet.

Till nummer 2 1990 hade tidningen kommit upp i A4-format och fick hjälp av Robert Nyborg med layouten på en Mac då han jobbade i den grafiska branschen. Även nummer 3 samma år gjordes på samma sätt.

Texterna skrevs av flera olika bidragsgivare på lite allt möjligt såväl PC som Mac och Amiga och även för hand. Anita Marttila hjälpte till att skriva in dem på dator och mer. Namnet Kollaps debatterades flitigt och många tyckte att det var som att ha en båttidning som heter: ”På grund” (vilket är ett jäkla bra namn på en båttidning). Namnet Kollaps blev således kvar.

Till nummer 4, 5, och 6 1991 hade jag fått tag i ett layoutprogram till min Amiga så den gjordes och layoutades helt på en sådan med en 13-tums färg-TV som monitor. Det gick inte fort men efter många sena nätter kördes en Postscript-fil ut på en MS-DOS-formaterad diskett och skrevs därefter ut på annan plats på en för den tiden bra laserskrivare som Håkan Bäckman hade tillgång till. Sedan beskars originalbilderna (det vill säga vanliga fotokopior) för hand med ställinjal och skalpell och klistrades in, också för hand, innan allt lämnades till CM-Tryck i Bromma som tryckte tidningen från de originalen. Tidningen fanns förutom utskickad till medlemmarna även att köpa i Press Stop-butikerna dit jag levererade dem i en stor ryggsäck (sådana hade vi ju gott om från gamla skärmar som blivit omoderna, utvecklingen gick fort de här åren).

Vi försökte komma ut med information om den nya sporten på alla sätt och vis vi kunde, så jag skrev även notiser, nyheter om och kring skärmflygning och information från förbundet som stående avdelningar i äventyrstidningarna Skid & Fjällmagasinet och Åka Skidor där vi lyckades få några vänner som gillade skärmflygning.

Jag gjorde också några informationsbroschyrer, bland annat en om vår olycksfallsförsäkring hos Trygg Hansa. Som illustration på omslaget använde jag en bild på en skärm som lite



olyckligt landat i en grantopp. Den styrdes säkert, eller vad man nu säger, dit av ingen mindre än jag själv i samband med min utbildning. På bilden så är Tomas Lund, som var min instruktör, uppe i granen och bärgar skärmen. Men det förstod inte medlemmarna som fick denna fina broschyr inlagd i ett nummer av Kollaps. De trodde det var Tomas som landat där. Det finns dagar när jag undrar om han förlåtit mig ännu…

Inför DM i Gimo 1990 skickade vi självsäkert ut pressreleaser till alla stora tidningar och andra media. Ingen nappade. Alls. Medan vi höll på att förbereda oss för den första dagens tävlingar så ringer mobilen (singularis) som vi hade med oss dit för nödsamtal. Samtalet var från TV-sporten på SVT, och de ville komma och filma. Bingo!

Vi hade fått låna ett skyddsklassat beredskapsflygfält av Flygvapnet där vi vinschade upp skärmarna som deltog i tävlingen. De bilder vi tog var vi tvungna att lämna in till militären för godkännande. Dominique Bon tog med den bakfulla TV-fotografen och hans tunga Betamax-kamera upp i en tandemskärm. Det blev ett fint reportage samma kväll i Sportspegeln där man fick se hela det skyddsklassade flygfältet i detalj från ovan! SVT hade egen granskningsrätt och tyckte tydligen inte att det var så värst hemligt så de visade upp flygfältet och radaranläggningen för hela svenska folket på bästa sändningstid tonsatt till Mikael Rickfors låt: ”Jag ska köpa vingar för pengarna”. För de som var närvarande i Gimo så är ett klassiskt citat som ska uttalas med gammal SF-journalfilmsröst: ”Kungen var där och barnen kastade sten”. Ni som inte var där kommer aldrig att förstå det stora i detta så jag ska inte försöka förklara det men det bottnade i en felsägning, så mycket kan väl avslöjas, det är ju preskriberat nu.

Kostnaderna för tidningen och hela förbundet debatterades flitigt och på ett stormigt årsmöte beslutades att tidningen för att få ner medlemsavgifterna endast skulle bli ett tunnare informationsblad istället. Jag kände att jag hade gjort mitt, både som informationsansvarig i styrelsen och som redaktör så andra fick ta över.

Men innan stafettpinnen lämnades över till det som blev Skärmtrycket så gjordes jag ett testnummer tillsammans med fallskärmshopparnas tidning för att se om det var en framkomlig väg att dela tidning med dem. Roland Bäcklin låg bakom kontakterna.

Av olika anledningar lyfte det inte då, men termiken går ju alltid uppåt så till sist når man nya höjder även om det kan ta ett tag. För min del så var arbetet med Kollaps det som blev inträdesbiljetten till ett arbete som chefredaktör på världens största datortidningsförlag IDG, men det är en annan historia.

Kurva till höger!
Anders Lattermann



En av de bästa i världen:

Uli Wiesmeier

Uli Wiesmeier, den flygande fotografen, är mannen som två gånger missat världsrekordet till förmån för Xavier Remond. Kollaps har träffat honom för en intervju...

I Namibia har de slagits om världsrekordet de senaste två vinterna, förstå året de duellerade flög Xavier 150 km, vilket blev nytt världsrekord. Det andra året, när de flygit en 100 km, sög Uli hur Xavier som låg 200 meter högre fortsatte att sitga med den sista gnytan termik medans han själv tvingades att landa. Xavier fortsatte sedan ytterligare ca 50 km och flög därmed till sig ett nytt världsrekord på totalt 150 km. Sträckflygnings rekords ställningen: Xavier Remond - Uli Wiesmeier, står alltså 2-0.

Från Namibia fick Uli i alla fall ett par bra bilder med sig hem i bagaget, bl.a. en där han syns flyga över öknen i skymning. Bilden är tagen framifrån med blixt. Uli berättade hur bilden togs: "Jag hängde upp en systemkamera med motor, blixt och trådlös fjärrstyrning medelst länge ner från framkanten på skärmen. Kameran hängde i ansiktshöjd och när jag flög putade jag helt enkelt ut den med handen. När kameran var som längst ut knäppte jag av. Jag var inte rädd för vad som skulle hända om skärmen slog in, kameran vägde trots allt sex kg."

Även om Uli inte hade turen med sig i Namibia, har det gått bra på andra håll i världen. På VM kom Uli på en nionde plats, vilket gör honom till en av de tio bästa i världen. Xavier Remond däremot, återfinns först på en 22:a plats.

Vem är Uli Wiesmeier?
Jag är en 32-årig fotograf, sedan två år skärmflyg proffs. Jag är far till en fyrårig pojke; Felix, men är ogift. Jag bor mitt bland bergen i närheten av Garmisch-partenkirchen.

Vilken bakgrund har du?
När jag var nio år gammal började jag bergsvandra. Vid 17 började jag med extremklättring, jag forade mycket och blev framgångsrik bergsportsfotograf. Mina bilder publicerades på posters, i böcker och kalendrar över hela världen.

Hur började du att flyga skärm?
Jag började med skärmflygsing för att bespara mig nedstigningen vid bergsklättring.

Hur kom det sig att du började tävla i skärmflygning?
En dag förvandlade sig flygskärmen från en nedstigningsverktyg till en sport. Då kände jag en längtan att få mäta mig mot de andra.

Hur många flyg har du gjort sedan du började?
Förra året flög jag totalt en stycka på över 2000 km med min skärm. I år blir det troligtvis något liknande. Jag har sedan länge slutat att räkna.

Kommer du ihåg vilket flyg som var längst eller högst?
Mitt längsta flyg måste troligtvis vara det i den första omgången av "Lucky Strike Open" i Verbier -91. Där flög jag i 6,5 timmar. Kilometermässigt längst var det, från Fiesch till Chur, en stycka på 120 km. I Namibia var jag i december 1990 på 5.400 meters höjd.

Vilka är dina fem bästa tävlingsresultat?
1:a plats på "Chamonix Open" -90,
1:a i Verbier -90, 2:a på för-VM 1990,
1:a plats "Deutscher Streckenflugpokal 1990" (tyska sträckflygpokalen) och 1:a på "Avoriaz Open" -91.

Vad flyger du för skärm?
En Ninja från Firebird. Det är en prototyp som är speciellt gjord för tävlingsflygning. Genom att den har mycket tunna linor, har den ett stort fartregister.

VM i Alpes de Haute Provance i Frankrike har precis varit, hur gillade du den tävlingen?
Årets VM var det mest professionella som anordnats hittills. Att ha fyra olika startplatser att välja mellan är optimalt på en stor tävling. Alain Barthere och hans team har gjort det bästa möjliga, det är bara att gratulera! Det enda som störde mig var att tävlingen var lagd så pass sen på året. I Provance är termiken i september ibland svag och oberäknelig, det gjorde att vissa omgångar snabbt blev till tänningspel, och tänningspel gillar jag inte.

På för-VM kom du på en andra plats, på VM på en nionde. Var konkurrensen hårdare?
Konkurrensen var exakt densamma som förra året, och jag tror att jag var i samma form som förra året. För-VM var dock en månad tidigare på året och termikförhållandena var betydligt bättre...

Vilka är dina favoritflyg områden?
I alperna är det St. André och Chamonix. Namibia är också en favorit.

Hur är ditt förhållande till Xavier Remond, han har ju två gånger tagit världsrekordet så gott som framför näsan på dig?
Vi har en gott förhållande till varandra. Att han två gånger flygit längre än jag i Namibia, stör mig inte. Han flög helt enkelt bättre dessa dagar.

Vilket är ditt bästa flyg?
Det var ett bbeflyg från bergen in över flacklandet. Direkt framför mitt hus. Bara 25 km stricka, men fantastiskt.

Tycker du att man tar en stor risk när man skärmflyger?
Sporten är precis lika säker eller lika farlig som vilket utomhussport som helst. Det enda som höjer risken är piloten själv. Han håller fatan i handen och när han förväxlar skärmflygning med en chansspot så lever han farligt. Sporten kräver karaktärsstyrka, man måste ha förmågan att ibland säga: "stopp" och "nej".

Tycker du att riskerna är högre vid tävlingsflygning än vid "söndagsflygning"?
Riskfaktagningen ökar något vid tävlingsflygning. Därtill kommer att många skärmar är samtidigt i luften på samma område, vilket är lättare att undvika vid vanlig flygning.

Händer det många olyckor vid tävlingar. På VM var ibland 80 skärmar i luften samtidigt?
Olyckorna på tävlingar håller sig inom gränserna. Man kan inte peka på högre olycksiffror vid tävlingsflygning. Tävlingspilotorna är också väldigt erfarna.

Hur är den allmäna uppfattningen i Tyskland om skärmflygning?
Jag skulle välja beteckna Tyskland som ett skärmflygfientligt land.

Vilket är ditt bästa flyg?
Det var ett bbeflyg från bergen in över flacklandet. Direkt framför mitt hus. Bara 25 km stricka, men fantastiskt.

Uli tittar djupt i glaset (glasen?)

Byråkrati, inkompetenta funktionärer, pseudo-naturskyddare och storbetesnäringa markägare gör livet svårt för oss.

Har du någon gång varit rädd vid skärmflygning?
Rätt ofta, varje gång som jag för en kort stund tappar kontrollen över en flygskärm.

Flyger du alltid med räddningsskärm?
Ja, jag använder också alltid bilbälte.

Har du använt din räddningsskärm någon gång?
Jag har bara testat över en sjö.

Något helt annat, vad har du för intressen förutom skärmflygning?
Jag gillar fotografering, mountainbiking och resor.

Vad tror du om framtiden, kommer skärmarna att bli ännu bättre?
Säkerligen kommer utvecklingen att gå långsammare än tidigare. Vi står nu nästan som framför en vägg. När det gäller säkerhet, kommer man säkerligen att komma längre, också vad gäller maximalhastigheten.

Blir skärmarna större eller mindre?
Den förnuftigaste tendensen torde bli att utvecklingen går mot optimal ytbelastning.

Första Numret Av

B
SVERIGE PORTO BETALT
Posttidning
Returadress
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

KollAps

Tidningen för Dig med Skärm

För 25 år sedan startades Svenska skärmflygförbundet, SSFF. Och 1989 publicerades första numret av tidningen Kollaps som sedan blev Skärmtrycket och Hypoxia. Det såg ut så här och gjordes av Magnus Agnwik. Läs mer om 25-årsjubileet och Kollaps, och glöm inte att fira!



Svenska SkärmFlygar Föreningen
SSFF