HYPOXIA

Skärmtrycket Häng- och skärmflygarnas tidning 1-2014



Nya licenser?
Förslag till regelverk

Hypoxia förändras
Tidningen ska göras om - tyck till!

Holgerssonvyer
Paramotor i platta södern

På snurr efter lyft
Paramotor och kartor i jakt på nya starter





Ordföranden

Nu är våren på väg. Även om våren anländer vid olika tid i vårt avlånga land så innebär den ändå för oss flygare en tid av bättre flygförhållanden. Efter den långa vintern med snö och eller slask väntar vårsolen med sina varma strålar att ge oss det vi så gärna vill ha, soligare och varmare dagar. I bergstrakter till och med kanske årets bästa tid med skön vårtermik.

Jag vill uppmana alla piloter, då många av oss är ringrostiga efter vintervilan, att börja med att balansera en del innan första flyget. Vi ser i en del incidenter, där du kan läsa om några av fjolårets i detta nummer, att de kan ibland beror på dålig flygtrim.

En fråga som sysselsatt oss i styrelsen mycket det sista året är säkerheten. Vi har en känsla av sämre säkerhetstänkande och medvetenhet bland en del klubbar och piloter. Därför har styrelsen börjat utse allt flera säkerhetsinformatörer ute i klubbarna. Där har de ansvariga i klubbstyrelser och instruktörer ett stort ansvar att föregå med gott exempel med att tänka på säkerheten. För hur ska vi kunna motivera och försvara att nybörjare ska tänka på säkerheten och följa regler, om mera erfarna piloter och instruktörer åsidosätter dem?

Styrelsen uppmanar alla klubbar att under året anordna i vart fall ett möte/sammankomst där man diskuterar säkerhetsfrågor och attityder. Kontakta kansliet/styrelsen, så kanske vi kan delta i diskussionerna, om ni vill.

Efter dessa förmaningsord är det ändå viktigt att påpeka att de allra flesta tänker på säkerheten och väljer att föregå med gott exempel. Vi vill ju ändå ha kul med vår sport och det gör vi ju mest och helst när vi gör det tillsammans i en positiv anda. Så passa på och utnyttja de vackra vårdagarna till många, sköna säkra flyg!

SSFF:s årsmöte hålls i år tillsammans med Svenska Flygsportförbundet (liksom i fjol i Uppsala). Detta år blir det söndag 30 mars i Göteborg, där Flygsport har sitt årsmöte dagen innan på samma plats.

Fjolåret var för SSFF ett år som präglades mycket av efterarbetet av de tre dödsolyckorna sporten drabbades av 2012. Därför har säkerhetsarbetet prioriterats hårt. Till det traditionella instruktörsmöte som hölls i november 2013 inbjöds även klubbarnas säkerhetsinformatörer. Huvudämnet för mötet var attityder.

Efter detta möte har en grupp instruktörer jobbat intensivt med att ta fram ett förslag till nytt förenklat licenssystem. Det är vi i styrelsen mycket tacksamma för. Vårt förbund är trots allt en ideell organisation som är nästan helt beroende av att människor engageras sig på sin fritid för att utveckla sporten. Styrelsen har fått en första genomgång och nu ska förslaget finputsas och sedan ska klubbar och instruktörer få chans att tycka till om förslaget. Vidare behöver den statliga myndigheten Transportsstyrelsen få yttra sig om det också. Går allt i lås kanske vi till nästa årsskifte 2014/2015 har ett nytt enklare licenssystem i bruk.

Styrelsen har också efter många diskussioner och synpunkter från piloter, inte minst PM-piloter, valt att gå ut på en ny upphandling av vår och Hängflygförbundets tidning Hypoxia. En arbetsgrupp är tillsatt som bland annat utifrån den enkätundersökning som piloterna fyller i vid licensförnyelsen, ska titta på olika lösningar. En tydlig uppfattning ser vi redan idag är att en förkrossande majoritet av piloterna vill fortsatt ha en papperstidning.

Med dessa ord vill jag uppmana er alla, passa på och flyg högt och säkert i vårvindarna! Vi ses i Göteborg 30 mars på årsmötet!

Er ordförande, Pär Jönsson
Svenska Skärmflygförbundet

Redaktören

Äntligen är våren här! Visst kan man flyga på vintern, själv tycker jag nästan att de vackraste flygen görs över snötyngda granar och gnistrande berg. De vackraste ja. De roligaste är något helt annat. För mig stavas de berg, termik och många timmar i ljummen luft med solkysst hud och efterföljande landningsöl på uteservering. Klart man kan åka till andra sidan jorden och möta solen och termiken i till exempel Sydafrika eller Mexiko. Men för alla räcker inte tiden eller pengarna till långresor och då är det bara att bita ihop och vänta på solens återkomst.

Nu, när våren visar sitt varma anlete, i alla fall här i södra Sverige, blir hangflygen så mycket njutbarare och tankarna på att smita ner till Alperna ett par dagar på en billig biljett gör sig påminda. Jag tror det blir en runda till Österrike i slutet av april. Men kom ihåg att ta det lugnt, flygtrimmet är för de flesta av oss inte direkt på topp efter vinterdvalan.

I förra numrets ledare berättade jag att Skärmflygförbundets styrelse diskuterade att göra om Hypoxia. Nu har jag fått besked att man ska göra en ny upphandling av redaktörstjänsten. När och på vilket sätt är oklart. Det innebär att Hypoxia i sin nuvarande form försvinner efter nästa nummer (2-2014) och så småningom ersätts av en ny tidning. Det innebär också att min tid som redaktör är över efter nästa nummer.

För mig som redaktör har det varit en frustrerande höst och vinter då jag bara fått information ryktesvägen. En större omgörning och förnyelse av tidningen var planerad till detta årets första nummer men på grund av oklarheterna och bristen på information tvingades jag ställa in den. Personligen kan jag tycka att det vore naturligt att föra ett samtal om Hypoxia så att mina erfarenheter av mer än sju års produktion tas till vara i arbetet att utveckla och förnya tidningen. Samtidigt är det inte överraskande, Skärmflygförbundet är en ideell förening och de som beslutar i det här gör allt arbete på sin fritid och som hobby. Jag vet själv hur mycket tid det tar (har ju suttit i styrelsen i flera år) så all heder åt de som engagerar sig.

Nu är det alltså hög tid att du som medlem tänker igenom hur du vill ha tidningen och diskuterar det i klubben. Den 30 mars har Skärmflygförbundet årsmöte i Göteborg och det är ett perfekt tillfälle att påverka tidningens utveckling i framtiden. Vad är bra och dåligt med nuvarande tidning? Vad ska en framtida Hypoxia innehålla? Hur ofta ska den ges ut? Vad får den kosta? Ska vi försöka inleda ett samarbete med kollegorna i Norge och göra en nordisk skärmflygtidning för att spara pengar?

Fundera och formulera dina tankar. Helst tillsammans med klubbkompisarna så att era representanter kan ta upp det på årsmötet. Kan du av någon anledning inte gå via klubben går det alltid att maila synpunkter direkt till förbundskansliet eller till tidningen, adresserna hittar du här till höger. Det går också att formulera dina synpunkter i en insändare till nästa tidning. För det är ju så här, att Hypoxia är medlemmarnas tidning och den blir vad vi tillsammans gör den till.

Mitt sista nummer av Hypoxia – nummer 30 faktiskt – har deadline 16 maj och kommer ut 30 juni. Till dess, flyg högt, flyg säkert!

Marko Wramén
Redaktör

Innehåll

4	**Nyheter**	Senaste nytt från flygvärlden
8	**Regler**	Nya regler för licenser på gång
12	**Flygförbud**	Förbud mot överflygning?
14	**Hängflyg**	Nytt världsrekord i Australien
16	**PM i söder**	Holgerssonska vyer över Skåne
20	**PM jagar lyft**	De söker efter nya flygställen
22	**Softa Spanien**	Avslappnande höstflyg i syd
24	**Colombia**	Swepool tränar inför VM
25	**PM-tävling**	Inbjudan till riksmästerskap
26	**Baden-Baden**	Kompromiss som ger flyg
28	**Säkerhet**	Lär av förra årets olyckor
30	**Magnetfäste**	Bygg ditt eget fäste för kameran

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

Layout
Marko Wramén

Medarbetare i detta nummer
Anna Hadders
Anna Nilsson
Björn Hårdstedt
David Bengtsson
Fredrik Gustafsson
Gustav Malmborg
HP Fallesen
Jenny Persson
Lars M Falkenström
Lasse Hansson
Mark Watson
Per Linnstrand

Omslagsbild
Foto: Gustav Malmborg
Paramotorn blir ett perfekt redskap för att leta efter nya starter för friflygning.

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 i skärmflygning (distans) den 1 februari 2014. 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 (344) Magnus Österberg	126,0
2 (350) Håkan Lindqvist	125,6
2 (365) Tobias Hinas	121,9
4 (379) Matts Eliasson	119,3
5 (604) Tor Jansson	87,38
7 (843) Anna Rydh	65,6

Listan bygger på FAI-poäng och är underlag för uttagningen till landslaget.

Inget häng-EM men VM

Det blir inget europeiskt mästerskap i hängflyg i Spanien i sommar. FAI har inte fått in något bud som man tycker håller tillräckligt hög nivå när det gäller säkerhet och organisation. Däremot blir det världsmästerskap i Annecy 21 juni till 5 juli. Eftersom Annecyområdet är extremt populärt också för skärmflygare vill arrangörerna be alla icketävlande piloter om att visa hänsyn och inte flyga i området, framföralt inte mellan kl 13 och 16 och speciellt inte i närheten av La Folcaz / Montmin.

Mer info om tävlingen: http://dca.ffvl.fr/hg2014/index.php/en/

Ny väderapp för kust

Sjöfartsverket har lanserat en ny vädersida, ViVa. ViVa ger dig tillgång till väder och vind just nu vid 90 väderstationer runt Sveriges kust. Varje station ger information om vindstyrka, vindriktning, vattenström, sikt och vattennivå. För oss piloter är det extra fint att man anger tendensen i vindstyrkan, det vill säga om den ökar eller minskar. Perfekt för alla fina hang längs kusterna!

Du hittar allt på http://vivakarta.sjofartsverket.se där varje mätstation finns utsatt på en karta. Klicka på närmaste station och du får fram senast uppmätta vädervärden. Dessutom kan du ladda ner mobilappar till iphone, android och windows.

St André Open i maj

För andra gången hålls hängflygstävlingen St André Open i den franska orten med samma namn. 9-11 maj flygs cat 2-tävlingen för flera olika klasser vingar.

Mer info här: http://delta.ffvl.fr/compet/13





Du har väl inte glömt förnya licensen?

Skärmflygförbundets kansli påminner om rutinerna kring att förnya licensen och vad annat som är på gång från förbundet.

Det har varit en rivstart på licensförnyelserna. Vi har skickat ut väsentligt fler licenser nu än vad vi hade gjort förra året vid samma tid. Vi hoppas att ni som licensförnyat direkt till kansliet har upplevt det som lättare och att ni fått snabbare handläggning. Det är 16 av våra klubbar som valt att ansluta sig till ”direktförnyelsesystemet”. Vi hoppas ni andra följer efter. Ni kan när som helst ansluta er. Kontakta oss på kansliet så hjälper vi er med information.

Det finns alltid ”barnsjukdomar” och en sak vi uppmärksammat med direktförnyelsen är att ett fåtal piloter har gjort ett ”mellanting”. Man har licensförnyat via webbshopen men inte köpt klubbmedlemskapet via densamma. Detta ställer till väldigt mycket merarbete för oss på kansliet. VIKTIGT! Licensförnyelse via webbshopen måste också innehålla förnyat klubbmedlemskap.

Du som ännu ej licensförnyat, varför vänta? Gå in på vår hemsida och klicka på ”Licensförnyelse 2014” och följ anvisningarna.

Du som löste Takeoff-kit efter 2013-09-30 behöver inte göra någonting. Din försäkring gäller även för 2014. Du som löste Takeoff-kit före 2013-09-30 och fortfarande är under utbildning (ej fått någon licensbricka) måste förnya ditt Takeoff-kit. Det gör du enklast via vår webbshop. Klicka på ”Licensförnyelse 2014” och följ anvisningarna.

I skrivande stund är vi 631 aktiva piloter. Utöver det har vi 20 aktiva Takeoff-kit.

Årsmöte i Göteborg 30 mars

SSFF väljer även i år att följa Flygsportförbundets årsmöte vad beträffar plats. Det blir på Hotell Panorama, Eklandagatan 51-53 i Göteborg. Vi kommer dock att ha vårt årsmöte dagen efter FSF, det vill säga söndag 30 mars. Från 11.30 bjuder vi våra årsmötesdeltagare på lunch. 13.00 börjar själva årsmötet. Välkomna!

Försäkringen förändrad

Nytt för i år är att gamla MAXI har ersatts av MAXIMAL. En utökad försäkringslösning som nu även innehåller en sakförsäkring. Din flygutrustning är försäkrad upp till 100 000 kronor och gäller för skada i samband med flygning. Den gäller ej vid stöld eller förlust. Vi har varit tvungna att göra en liten premiehöjning på våra försäkringar för första gången på tio år. De nya premierna ser du på hemsidan under ”Licensförnyelse”. Du hittar fullständiga försäkringsvillkor på vår hemsida i ”Dokumentarkiv”.

Flygning i Österrike

I skrivande stund har vi fortfarande inte fått något besked från de österrikiska luftfartsmyndigheterna vad beträffar den svenska licensens giltighet i Österrike. Men vår kontakt på Österrikiska Flygsportförbundet har intygat att de dokument vi tillsänt myndigheterna är tillräckliga för att vår licens skall godkännas och att det nu är ok att flyga igen. Titta på vår hemsida under ”Nyheter”. Där kommer vi att lägga ut information så snart vi får officiellt besked.

Miljöfrågor

Länsstyrelserna runt om i landet är ”på hugget” när det gäller vår flygning. Länsstyrelsen i Värmland har igen tagit upp frågan om flygförbud på Tosseberg under pilgrimsfalkarnas häckningsperiod. Förbundet tillsammans med Solskärmarna kommer återigen att bestrida detta.

Länsstyrelsen i Skåne har tagit upp frågan om flygförbud över naturkänsliga områden. Du kan läsa mer om det i separat artikel i detta nummer.

Instruktörsutbildning

Vi har för avsikt att starta en ny instruktörsutbildning om vi får tillräckligt många sökande. Preliminära datum för kurstillfälle är någon gång vecka 13-15 (23 mars-13 april) alternativt vecka 25-27 (16 juni-6 juli). Är du intresserad av att delta så kontakta kansliet för ytterligare information.

Uppdatera 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 riktigt bra vår med solsken och fin termik.

HP och Wania
Kansliet Svenska skärmflygförbundet

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.

PRESSTOPP

Stora förändringar för Hypoxia

Skärmflygförbundets styrelse höll ett möte precis innan denna tidning skulle lämnas till tryck, och vi lyckades få med en rapport. Det är stora grejer på gång inför årsmötet i Göteborg den 30 mars. Bland annat försvinner Hypoxia i sin nuvarande form.

Inför årsmötet samlades styrelsen i Stockholm den 15 februari och det blev en lång dag med många diskussioner. Bland annat presenterade Björn Hårdstedt en något reviderad version av det nya licenssystemet. Även ett allvarligt disciplinärende avhandlades där styrelsen ifrågasätter om en instruktör bör få sin licens förnyad eller inte.

Det nya licenssystem som är på förslag har hittills bara mött lovord. Arbetsgruppen bestående av Björn Hårdstedt, Jonas Böttiger och Ola Gustafson har verkligen lagt ner stor möda på att förenkla och förbättra nuvarande regelverk och Björn som skrivit ihop det nya förslaget konstaterade att bara 19 procent av den ursprungliga textmassan återstår. Nu ska förslaget ses över igen och kompletteras med regler för PM samt regler för övergångar mellan PM och friflygslicenser. Sedan skickas förslaget ut på remiss till klubbarna. Om det omarbetade regelverket går igenom är tanken att det nya licenssystemet tas i bruk efter årsskiftet 2014/2015.

Björn håller på att skriva en utförligare artikel om det nya licenssystemet (läs på sidan åtta i detta nummer).

Allvarliga disciplinärenden

Styrelsen ägnade också mycket tid åt några allvarliga disciplinärenden. Att vara instruktör inom SSFF bygger i grunden på ett förtroende och är ingen självklar rättighet. Den eller de instruktörer som inte följer förbundets regler, återkommande visar bristande omdöme samt begår luftrumsbrott kan inte vara verksam som instruktör inom SSFF. Därför ifrågasätter förbundet förnyelsen av licensen för en av instruktörerna. Ärendet kommer nu att lämnas över till Transportstyrelsen för vidare utredning.

Stora förändringar för Hypoxia

När det gäller förbundets tidning Hypoxia så beslutade styrelsen att det ska göras en ny upphandling. Framför allt handlar det om att tydliggöra vilket innehåll tidningen ska ha. Många anser att redaktionellt material rörande PM har varit underrepresenterat under lång tid. Styrelsen vill även se till att redaktionellt material köps in från andra publikationer samt att möjliga samarbeten med norska tidningen Friflukt och svenska Fallskärmssport undersöks.

Enligt den enkät som SSFF gjorde i samband med licensförnyelsen så framkom det att majoriteten av de svenska piloterna vill ha kvar pappersutgåvan av Hypoxia. Men då produktionskostnaden utgör en stor post i förbundets budget, så hoppas styrelsen att den nya upphandlingen även medför en mindre besparing. En arbetsgrupp bestående av Lars M Falkenström, Henric Höggren och Anna Hadders kommer att ta fram ett underlag för upphandlingen.

Minus i budgeten 2014

Därefter drog Pär Jönsson budgeten för 2014. Det är inga stora förändringar från förra året och det blir återigen ett mindre minusresultat som styrelsen räknar med att årsmötet accepterar. Värt att notera är att styrelsen valt att placera en del av SSFFs kassa i obligationer vilket hittills genererat nästan 50 000kr mer än att bara ha pengarna på ett bankkonto.

Lars M Falkenström
SSFF styrelse

Bygg din egen landningstuta och öka säkerheten

Att landa precis där man vill är inte bara en säkerhetsfråga, det gör också promenaden till serveringen mycket kortare. En landningstuta är ett bra sätt att öva upp pricksäkerheten. Här berättar David hur han byggde sin.

Efter år av snack gjorde vi till slut slag i saken och byggde oss en landningstuta. Att landa mitt i prick belönas numera med en ordentlig fanfar.

Tankegången gick ungefär så här:

1. Röda knappar är roliga.
2. Mycket oljud är roligt.

Tutan aktiveras, även om det inte ser så ut, av en röd nödstoppsknapp. Vi byggde dock in den i en låda med ett lock av trä för att konstruktionen inte skulle gå sönder allt för kvickt. Både själva tutan och knappen hittade jag på eBay när jag sökte efter ”bicycle horn” respektive ”emergency button” Total kostnad inklusive frakt från Kina var sex euro. Då ingick även ett niovolts-batteri till tutan.

Enda kruxet så här långt är att tutan måste stängas av manuellt. Lite jobbigt när någon dum turist aktiverar härligheten när vi inte är på plats.

David Bengtsson



Åre Out and Return blir 1-4 maj

Efter diverse tvära kast hit och dit på grund av datumstrul, krock med Sverige Cup och så vidare så kom slutligen, med hjälp av lite påtryckningar från deltagare, tävlingsledningen fram till att köra årets upplaga den första till fjärde maj 2014.

Som vanligt väljs den dag som bjuder på bästa förhållandena för hake and fly.

Nio timmar från start till man ska vara åter i mål efter att tagit sig så långt dagen och kroppen klarat av att bära!

Anmälan sker på facebookgruppen med namnet Åre Outandreturn. Där finns också all tänkbar information inför tävlingen.

Krocken med Sverige Cup-deltävlingen ses ej som ett problem, tvärtom. Förhoppningen är att även Sverige Cup-deltagarna skall delta i bägge tävlingarna genom att man gör fri distans som dagsuppgift i Sverige Cup den dag då Åre OAR kör sin tävling.

Ser man till fjolårets deltagarlista så är det ett bara fåtal piloter som ”drabbas” av krocken oavsett.

Alla piloter är hjärtligt välkomna att delta. Flyg och gå efter din egen licensgrad och dina fysiska möjligheter!



I skrivande stund är hela 30 anmälda varav åtta piloter är tjejer. Vi undersöker även en eventuell sommarvariant i Jämtlands ljuva fjällvärld!

Tävlingsledningen
Åre Skärm och drakflygklubb

Göteborgarna dominerade Icaro Cup

I 2013 års upplaga av distanstävlingen Icaro Cup var det väldigt få poäng som skiljde vinnarna åt. Vinnaren blev tillslut Ulf Carling (SFG) med 211,65 poäng. Ulf Carling är en av SFG:s nya distanstalanger och flög under 2013 dessutom in på första plats i Göteborgspokalen och sjätte plats i Svenska Distansligan.

På andra plats med 207,35 poäng kom distansräven Finn Madsen (SFG). Med ett riktigt fint distansflyg från Kolbäck utanför Alingsås till Tranemo i smålänska skogarna säkrade han sin andraplats I Icaro Cup.

På tredje plats med 165,8 poäng kom veteranen Johnny Bergholtz (Paraclub 2000). Se upp för Johnny under 2014-års säsong. Jag har en känsla av att vi kommer att se några riktigt fina flyg från honom!

Totalt tre Göteborgspiloter i toppen denna gång - du är varmt välkommen att utmana dem i 2014 års upplaga av Icaro Cup. Med handikappsystemet blir tävlingen ännu mer spännande, då erfarna piloter med högre klassade skärmar behöver flyga längre för att få samma poäng som en mindre erfaren distanspilot med en EN-B skärm.



Vinnaren Ulf Carling håller stolt upp vandringspokalen.

Läs mer om tävlingen och anmälan på: www.rpmsport.net/tavling/icaro-cup/

Torbjörn Heed

Nytt regelverk för skärmflyg?

Sedan en tid pågår som bekant ett arbete för att förnya skärmflygets licenssystem. Det arbetet har nu gått in i en ny fas som möjliggör en lika omfattande som nödvändig modernisering av skärmflygets hela regelverk. Slutresultatet kan bli en helt ny Verksamhetshandbok som ersätter det gamla regelverket vid kommande årsskifte. Här berättar Björn Hårdstedt om arbetet.

Vid instruktörsseminariet i höstas presenterade en arbetsgrupp bestående av tre instruktörer (förutom undertecknadingår också Jonas Böttiger och Ola Gustafson) ett förslag till omtag på frågan om nytt licenssystem. Förslaget beskrivs i en tidigare artikel på Skärmflygförbundets webbplats paragliding.se, och om du inte läst den får du en bättre bakgrund om du först gör det. Den här artikeln handlar om vad som hänt efter instruktörsseminariet. Och det har kommit att handla om mycket mer än ett licenssystem.

Om vi börjar med licenssystemet, så fick vi en del respons från instruktörskollegor och andra medlemmar efter seminariet i november. Inte så mycket som vi hoppats, men det som kom var positivt, med några kloka förslag till förändringar som vi i flera fall arbetade in.

Feedback ger resultat

Vi valde till exempel att backa när det gäller återinförandet av Pilot 3, och i stället skriva allt om tävling i tävlingsreglementet och förtydliga vägen till instruktör genom att ge behörigheten Utbildningsassistent ett verkligt innehåll. Det kändes bättre. Tack Lasse Ericsson för bestämd input.

En annan grej vi modifierade och förtydligade var tandembehörigheten. Vi tror fortfarande på tidigare debut för tandempiloter, inte minst som ett sätt att skapa mer familjeliv i klubbarna och skapa förutsättningar för återväxt. Men vi styrde upp villkoren för att flyga med kompisar och familj med ett krav på flygtimmar.

En tredje sak som förändrats, genom en omvärldsspaning, är att vi upptäckt att de sänkta ålderskraven i vårt förslag har stöd i den nya EU-lagstiftningen som är beslutad och successivt tillämpas i medlemsländerna. Enligt EU-förordning 1178/2011 finns ingen lägsta ålder för att påbörja en flygutbildning. För segelflyg och ballong har lägsta ålder för första ensamflygning sänkts till 14 år. Skärmflyget omfattas inte av förordningen, men det blir svårt att hävda att den inte skulle kunna anses vara vägledande för oss. För att sätta saker i perspektiv: med de nya åldersreglerna kan kan en 14-årig segelflygelev göra en ensamflygning som enligt Luftfartsinspektionens meddelande C 8/2000 betyder att eleven drar på sträcka många mil från flygfältet med instruktören endast nåbar på telefon. Jämför det med att FoD idag inte tillåter en 15-årig skärmflygare att ens backglida utan instruktör närvarande på plats.

Så här ser förslaget ut i korthet

I övrigt ligger förslaget ungefär som det presenterades i november, och några av de viktigaste förändringarna jämfört med dagens system kan sammanfattas:

• sänkt instegsålder
• kraftigt reducerat antal behörigheter
• lättare termikflygning redan som Student
• något höjda krav för avancemang till P1 och P2
• snäll distansflygning, tandem och akro redan som P1
• med P2 följer behörigheter ”på köpet” under vissa omständigheter
• tävling och akro ligger i princip utanför licenssystemet
• tydligare väg till instruktör

Några veckor efter seminariet hade instruktörsgruppen ett telefonmöte med ordföranden i förbundets utbildnings- och säkerhetskommitté Pelle Lindstrand. Vi ville kolla hur förbundsstyrelsen såg på vårt förslag. Fanns stöd i styrelsen? Var någon mening med att vi fortsatte vårt arbete i den riktning vi tänkt? Vi fick positiva besked, och diskuterade tillsammans med Pelle en fortsatt process. Två viktiga punkter vi var överens om: dels att få ihop ett bra underlag till en förbundsremiss till klubbarna under våren, och dels hitta ett sätt att tackla ”the big issue”, nämligen: hur i all fridens dar gör vi med FoD, alltså skärmflygets viktigaste regeldokument Föreskrifter och definitioner?

Samma kväll utbytte vi i instruktörsgruppen några reflektioner på mötet, och sedan satte vi igång att jobba.

Nyskrivet från grunden

Redan vid seminariet (och den förra artikeln) använde vi uttrycket ”ibland måste man slänga all gammal kod och börja om på nytt”. Liknelsen syftar på hur man ibland inte kan lappa ihop fler versioner av gamla dataprogram, utan får börja om från början med ren kod. När vi nu återigen läste FoD från pärm till pärm, 55 sidor, 120 000 tecken, kändes uttrycket synnerligen relevant. FoD är nämligen ett dokument som lappats och lagats och muterats till ett spretigt monster som ingen längre har kontroll över. I ivern att ”täcka in allt” har man genom åren tappat fokus och förlorat proportionerna mellan stort och smått. Och samtidigt som vissa hävdar att ”FoD är Gud”, så finns massor av felaktigheter och motsägelser som ingen orkat rätta till eller ens upptäckt.

Fem exempel:

• Det står i FoD artikel 110 att piloter som ej fyllt 18 inte får flyga utan handledare eller instruktör. Det står faktiskt så, fast ingen vet eller bryr sig om det. Så du 17-årige P2:a som flyger själv begår alltså ett allvarligt brott mot luftfartsförordningen. På Transportstyrelsen betraktar man det här som en ren anakronism med troligt ursprung i en tidigare regel i luftfartsförordningen som togs bort för massor av år sedan.

• Ingenstans i FoD:s artiklar förklaras vad en säkerhetskurs är eller vad den ska innehålla. En nödtorftig beskrivning har, liksom motsvarigheten för paramotor, hamnat i den separata Begreppsförklaringen, som av oklara skäl förekommer både som bilaga sist i FoD och som eget separat dokument (bilaga 13) i den befintliga Verksamhetshandboken.

• I nämnda begreppsförklaring står det felaktigt att en flygskärm inte är ett luftfartyg. Definitionen är slarvigt kopierad från Luftfartsstyrelsens föreskrifter. Att en flygskärm är ett luftfartyg är själva grundbulten i vårt regelverk.

• I reglerna för ”behörighet Akro 1” står att man inte behöver dubbla nödskärmar om man flyger akro över vatten. Enligt FoD skulle alltså vatten vara förlåtande mjukt i fritt fall, något som som erfarenheter visat inte stämmer.

• Begreppet ”under överinseende av” används slarvigt och måste antas ha minst två helt olika betydelser.

Dessutom finns rena logiska haverier, som att man på vägen till att bli instruktör först ska ha genomfört fyra kompletta studentutbildningar innan man ens får ansöka om att få gå en instruktörskurs. I vilken egenskap genomför man dessa utbildningar, kan man fråga. Jo som ”Utbildningsassistent”, men den behörigheten är en ren pappersprodukt utan verkligt innehåll, som ingen brytt sig om. Inte ens regeltalibanerna har orkat följa upp efterlevnaden, och som en konsekvens har endast en enda utbildningsassistent förordnats de senaste tio åren (av mig, händelsevis).

Förändringarna i det nya systemet

• sänkt instegsålder
• kraftigt reducerat antal behörigheter
• lättare termikflygning redan som Student
• något höjda krav för avancemang till P1 och P2
• snäll distansflygning, tandem och akro redan som P1
• med P2 följer behörigheter ”på köpet” under vissa omständigheter
• tävling och akro ligger i princip utanför licenssystemet
• tydligare väg till instruktör

Gamla FoD svårbegriplig

De här felaktigheterna tar vi inte upp för att raljera, utan för att visa att FoD blivit ett dokument som är så komplicerat och svårbegripligt att förbundet inte förmår hålla det konsekvent eller ens korrekt. Det har skrivits och uppdaterats av amatörer som i bästa fall haft expertkunskaper inom sakämnet (skärmflygning), men i mer begränsad omfattning inom juridik, förvaltning och kommunikation. De senare är minst lika viktiga när ett korrekt och begripligt regelverk skapas och utvecklas.

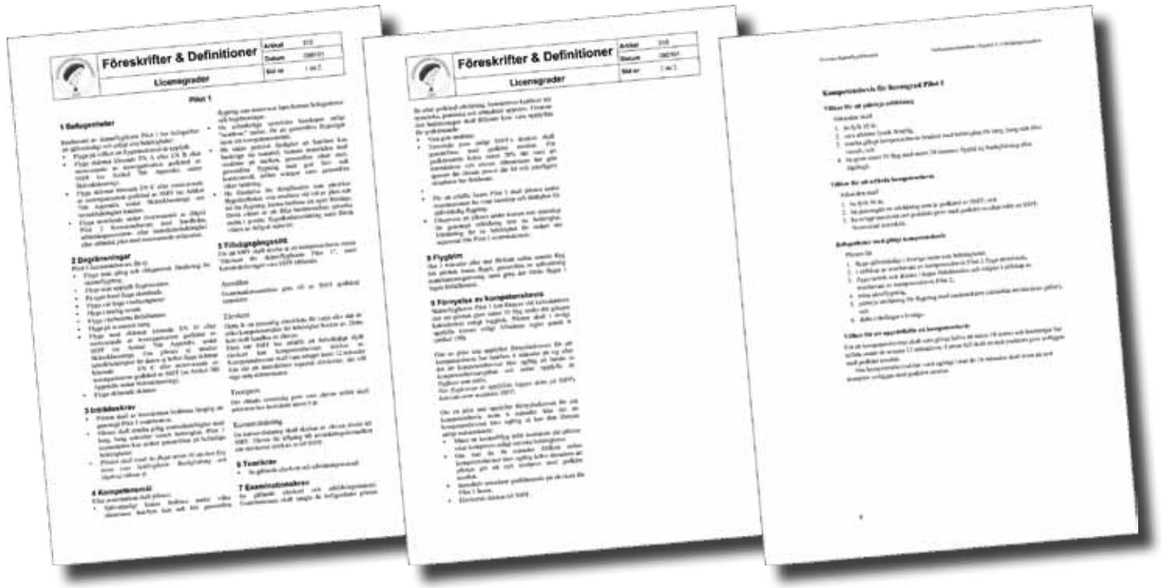
MEN: kanske är det sistnämnda faktumet själva nyckeln till lösningen, tänkte vi när vi plöjde igenom och läste samtliga de dokument som ingår i förbundets nuvarande verksamhetshandbok (vilket vi tror att få i förbundet med handen på hjärtat kan påstå att de gjort). När vi kommit till ”LFS:en”, alltså Luftfartsstyrelsens föreskrifter om flygning med flygskärm, LFS 2007:44, som utgör bilaga 6 i befintlig verksamhetshandbok, så gick det upp ett ljus.

Så här: Vad man än tycker om statliga myndigheter i allmänhet och Transportstyrelsen i synnerhet, så skriva korrekt förordningstext, det kan de. Och om vi nu



Instruktör förklarar på hanget.

Foto: Anna Nilsson



Regler för Pilot 1 före och efter. Det högra dokumentet ersätter de två sidorna till vänster.

tittar på den där LFS:en (som kompletteras av ett sexsidigt avtal som föreskriver hur Skärmflygförbundet ska sköta delegationen av myndighetsrollen) så är den på endast åtta sidor och 13 000 tecken.

Vi tar det igen: Luftfartsstyrelsens föreskrifter om flygning med flygskärm: åtta sidor och 13 000 tecken. Skärmflygförbundets Föreskrifter och definitioner om samma sak: 55 sidor, 120 000 tecken. Det känns lite grann som att vi har ”bundit ris åt egen rygg”.

Lär av myndigheterna

Vad skulle hända om vi försökte använda myndighetens sätt att skriva reglerna för vår sport? Kortfattat, och koncentrerat på det väsentliga, i en hårt styrd form som liknar myndighetens egna dokument? Till saken hör att Transportstyrelsen är missnöjt med vårt regelverk just för att det är för stort och detaljerat och svårt att följa upp med avseende på konsekvens, aktualitet och efterlevnad.

Ta en titt på LFS:en. De sista fyra sidorna utgörs av fyra bilagor, som i ett hårdkokt knastertorrt koncentrat av juridiskt finslipad myndighetstext reglerar villkoren för våra kompetensbevis. Bilaga 1 och 2 avser instruktör respektive pilot friflyg, bilaga 3 och 4 instruktör respektive pilot paramotor. Skulle inte en de här bilagorna kunna utgöra en mall för hur den nya FoD (vi kallade den fortfarande så i detta skede) ser ut?

Vi prövade med vårt speciella hatobjekt i FoD: artikel 310, Pilot 1, en text som är så eländig att den mest härdade redaktör av sakprosa får kalla kårar (”stora sekatören, syster!”). Vi identifierade de rader i artikel 310 som verkligen var relevanta och infogade dem i LFS-mallen.

För att undvika missförstånd: det här gjordes inte i något flamsigt övermod, utan vi granskade innehållet i FoD-artikeln noga för att avgöra vad som hör hemma i regelverket. Övertydligheter, upprepningar och rent trams lämnade vi därhän.

Det innebar att flera avsnitt helt utgick, bland dem rubrikerna Begränsningar, Kompetensmål och Tillvägagångssätt. Efter lite finslipande hade vi en ”artikel 310” på 1 300 tecken, jämfört med motsvarande avsnitt i befintlig FoD på nästan 6 000 tecken. Endast 20 procent återstod, och ingenting saknades.

Total översyn av alla delar

Undertecknad har 25 års yrkeserfarenhet av att redigera och publicera tunga juridiska kommenterade handböcker, och fick uppdraget att skriva om samtliga kompetensbevis på samma sätt som vi gjort med Pilot 1. Vi tog med paramotor också, som vi från början hade tänkt utelämna på grund av kunskapsbrist. PM skrev vi in exakt enligt dagens regler, men vi städade innehållet med samma entusiasm som övriga kompetensbevis. Totalt blev det 13 olika kompetensbevis, jämfört med 27 idag.

Samtidigt började vi städa övriga delar av FoD, som ju består av fyra delar: en inledning med 25 punkter i väldigt olika detaljeringsgrad som ingen vet hur de kommit till, sedan ett allmänt avsnitt om utbildning, sedan reglerna för de 27 kompetensbevisen och sist den där begreppsförklaringen som även existerar som självständigt dokument. Den dubblerade begreppsförklaringen togs helt sonika bort, och inledningen och avsnittet om utbildning genomgick rejäla omskrivningar (de 25 inledande punkterna blev 11), ofta med avstämningar i instruktörsgruppen och med några i styrelsen. Vi hade också instruktörskollegor som bollplank.

Leve Verksamhetsboken!

I rasande takt växte en ny FoD fram. Mot sin egen död, skulle det visa sig. För nu hände det verkligt intressanta. Vi höll hela tiden styrelsen informerad om hur arbetet fortskred, och när förbundets vice ordförande Sune Cullberg fick se ett ganska långt kommet utkast till ny FoD, gjorde han en avgörande observation: Det vi höll på med var inte en ny FoD, utan en helt ny Verksamhetshandbok, något som Transportstyrelsen allt oftare påmint oss om att vi måste ta fram. Som Sune skrev i sin respons: "FoD är död, leve Verksamhetshandboken". Här fanns en grund för att ta fram ett helt nytt regelverk för skärmflyget. Hårt förenklat (helt i linje med Transportstyrelsens målsättning) och moderniserat, med det nya licenssystemet som utgångspunkt.

Eller rättare sagt, det finns två utgångspunkter som är viktigare, och som blev vägledande i det fortsatta arbetet med att ta fram en komplett Verksamhetshandbok. Den ena är vår roll som idrottsorganisation, och det beskrivs så här allra först i vårt förslag till ny Verksamhetshandbok, kapitel 1:

> ”Svenska Skärmflygförbundet (SSFF) är ett grenförbund inom Riksidrottsförbundet, sorterande under specialidrottsförbundet Svenska Flygsportförbundet. Skärmflygförbundets uppgift är att organisera och intressebevaka svensk skärmflygning.
> Även om skärmflygning i huvudsak är idrott, är den i vissa avseenden också flygverksamhet och påverkas därmed av Luftfartslagen. Detta gör att vissa beslut inom förbundet är myndighetsutövning och ytterst styrs av Transportstyrelsen istället för Riksidrottsnämnden vilket är det normala inom idrottsorganisationer.”

Den andra utgångspunkten är det uppdrag som transportstyrelsen ger SSFF i delegationsavtalet. Det beskrivs så här lite längre ned i Verksamhetshandbokens inledning:

> ”SSFF har givits fullmakt av Transportstyrelsen (tid. Luftfartsstyrelsen) att sköta de angelägenheter inom skärmflygning som betraktas som myndighetsutövning, det vill säga ”utfärda kompetensbevis, utföra besiktningar och tillsyn av flygningar med flygskärmar med eller utan motor i Sverige.
> Enligt avtalet och Luftfartsstyrelsens föreskrift LFS 2007:44 ska SSFF publicera denna Verksamhetshandbok, som beskriver förbundets ledningsfunktion, kvalitetssystem, kriterier för granskning och godkännande av skärmflygmaterielen och dess fortsatta luftvärdighet samt operativa och tekniska krav inklusive rutiner för utfärdande och förnyelse av kompetensbevis.”

Något mer har vi inte i uppdrag att göra. Det är vad som behöver finnas i våra regelverk. Allt annat är sådant vi kan diskutera från dag till dag. Vi behöver inte binda ris åt egen rygg. Det är bakgrunden till att den nya Verksamhetshandboken, som nu ligger i ett färdigt utkast på styrelsens bord, kunnat minskas rejält i omfång. Bara kapitel 4 Utbildningshandbok, som motsvarar gamla FoD, omfattar nu endast 19 sidor och 24 000 tecken, jämfört med FoD:s 55 sidor och 120 000 tecken. Det är en minskning med över 80 procent.

Nytt system införs 1 januari 2015?

Styrelsen i Skärmflygförbundet fick den 15 februari en redogörelse för förslaget till ny Verksamhetshandbok. Vi i instruktörsgruppen känner oss ”klara” med våra förslag vad gäller kapitel 1, 4 och 9. Kapitel 2, 3 och 7 utgörs av stadgar och delegationsavtal. Kapitel 8 är en miljöpolicy som är under framtagande.

Tre dokument ska granskas och kompletteras av styrelsen och en nybildad arbetsgrupp, det är 3 Arbetsordning, 5 Materialhandbok och 6 Tävlingsreglemente. Dessutom ska regelverket för paramotor ses över, liksom övergångsregler mellan gamla och nya systemet, så det inte blir några oförutsedda ”snedsitsar”.

När det jobbet är gjort ska förslaget sändas på en remissrunda till klubbarna, och förhoppningsvis kan vi ha ett nytt regelverk, en ny Verksamhetshandbok och ett nytt licenssystem i kraft 1 januari 2015.

Det har varit väldigt inspirerande att jobba med det här, med hejarop från vänster och höger (och arbetet är långt ifrån klart). Vad som återstår för oss i instruktörsgruppen just nu är att titta igenom remissvaren på 2012 års licensförslag. Vi kom faktiskt på det först nu. Kanske finns där input eller starka åsikter som gör att vi trimmar vårt förslag i ena eller andra riktningen, annars är det styrelsens arbetsgrupp som har bollen just nu. Ett informationsmöte i samband med årsmötet lär planeras, och kanske får vi tillfälle att prata mer då. Vi i instruktörsgruppen står till förfogande för synpunkter och förslag.



Björn Hårdstedt.

Regler kan inte förutse allt

Jag skulle vilja avsluta med två roliga återkopplingar vi fått under resans gång sedan november.

Det ena gäller det vi skrev om i förra artikeln angående Para Pro. Vi sneglade ju på möjligheterna att harmonisera det nya licenssystemet med CIVL:s Para Pro, men såg ingen möjlighet till det. Men i takt med att arbetet fullbordats känner vi att vårt förslag använder samma teoretiska grund som Para Pro, nämligen att betona de fyra kvaliteter som sammantaget utgör en pilots kompetens, och som alla kan utvecklas: Kunskap, Färdighet, Erfarenhet och Omdöme. **Kunskap** kommer av utbildning. **Färdighet** kommer av träning. **Erfarenhet** kommer av flygtid. **Omdöme** kommer av mognad och attityd. Vårt förslag bygger på en tro på just det här.

Den andra aha-upplevelsen kom när jag nyligen slog upp Bruce Goldsmiths nya bok ”Fifty ways to fly better”. Han ägnar en stor del av förordet åt att hamra in en bestämd tes, nämligen att man aldrig kan bli vare sig en säker eller bra skärmflygare genom att följa regler. Istället måste man själv ta ansvar för sin flygning, kontinuerligt lära sig så mycket man kan, och fortsätta utvecklas.

”Rigid rules just don’t work”.

Boken rekommenderas.

Björn Hårdstedt

Förbud mot överflygning?

Länsstyrelsen i Skåne har till Regeringen lämnat en begäran om förbud mot luftfart på en höjd om högst 600 MSL alternativt 300 MSL, inom ett antal skyddsvärda naturområden i Skåne. Vilka framgår av kartorna ni ser här. Tydligen har man fått in rapporter om störande flygning över de utpekade områdena.

Länsstyrelsen kan inte själv införa denna typ av restriktioner. Därför vänder de sig nu till regeringen/näringsdepartementet. Men enligt uppgift kan inte heller regeringen i dagsläget ta beslut av det här slaget. Det har de bara rätt att göra i vissa särskilda fall, vilket är över fängelser och för militära ändamål.

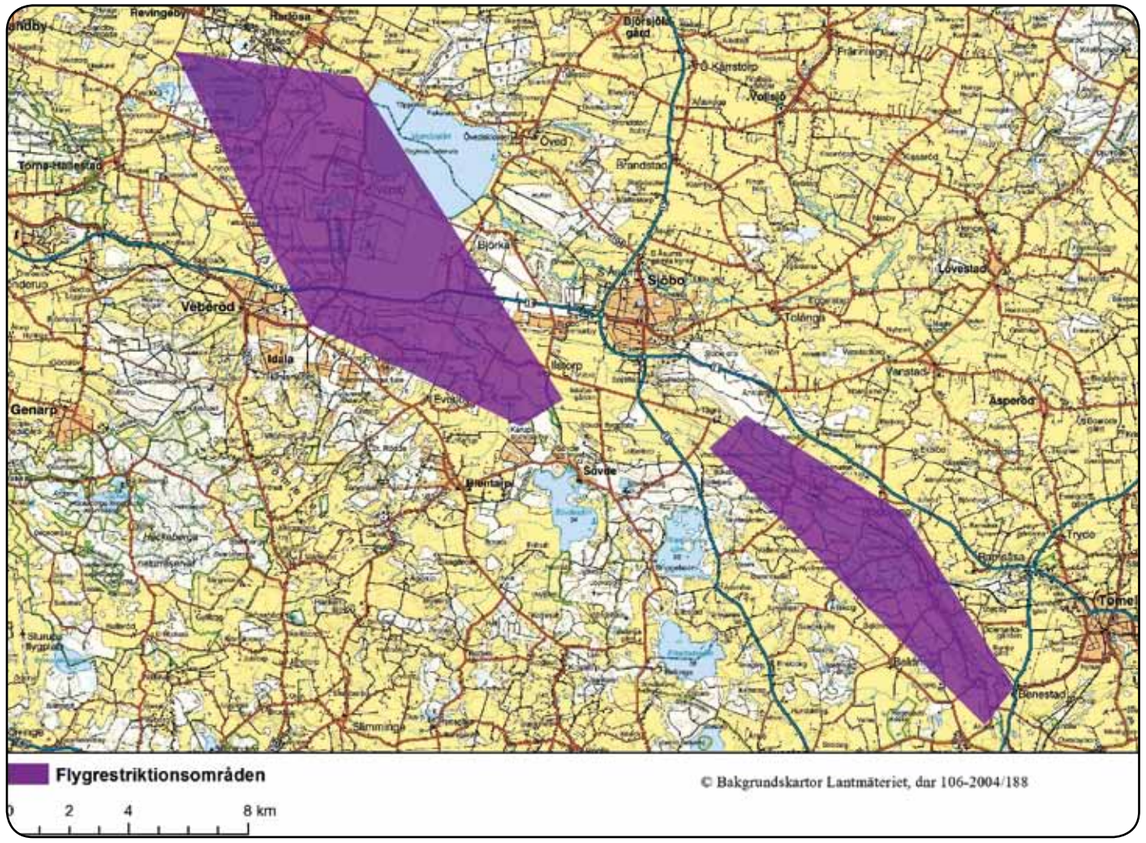
Vad länsstyrelsen vill med sin begäran är att regeringen återuppväcker ett gammalt ärende i frågan, det vill säga angående flygstörningar. I det fallet var det gamla Luftfartsverket och Naturvårdsverket som skrev till Näringsdepartementet. I förlängningen krävs ändring av någon slags förordning/lag som ger regeringen möjlighet att besluta om luftfartsreglering.

OM Näringsdepartementet tar upp frågan kommer den att skickas till Transportstyrelsen, som förhoppningsvis skickar hela ärendet på en remissrunda till berörda parter.

SSFFs styrelse har varit i kontakt med ansvarig handläggare på Länsstyrelsen i Skåne. Vi har förklarat att vi skulle uppskattat att man hellre hade tagit upp frågan med flygsporternas olika grenar, för att diskutera en lösning inom befintliga bestämmelser, innan man försökte få till nya regler. Om vi fått information om problemet kunde vi ha meddelat våra medlemmar. Och det gör vi nu genom denna notis.

Kan vi som skärmflygare påverka saken? Svårt att svara på i dagsläget. Däremot är säkert det bästa vi kan göra att fortsätta med att följa de regler som redan finns idag, vilket förstås de allra flesta skärmflygare gör. Sen är det också bra om vi redan inom befintliga bestämmelser visar ytterligare hänsyn mot känsligt naturliv. I längden tjänar vi på att visa att det inte finns anledning för Näringsdepartementet att ens ta upp Länsstyrelsens begäran.

Anna Hadders/SSFFs styrelse









Dubbla världsrekord i hängflyg

Två världsrekord på samma dag. Australiern Jonny Durand tillhör den absoluta världseliten inom hängflyg och har nu slagit till igen.

Jonny Durand är en legend inom hängflyget. Den framgångsrike australiern har tävlat sen han var 15 och som 32-åring tillhör han idag världens bästa hängflygspiloter, sponsrad av både Red Bull och Moyes.

Nu har han slagit till igen och slagit två världsrekord under en och samma dag. Det handlar om hastighetsrekord i out-and-return med angiven distans. Först drog han iväg och flög 100 kilometer tur-retur med en snitthastighet av hisnande 90,41 kilometer i timmen – nytt världsrekord med god marginal (tidigare rekord från 1998 var på 75,73).

Men dagen var fantastisk så Jon passade på att göra ett flyg till, och ingen liten söndagstur heller. 300 kilometer tur-retur med en snittfart på 71,28 kilometer i timmen och ett andra världsrekord på samma dag (förra från 1998 var på 56,59). Jösses!

Båda flygen gjordes den 28 januari längs kusten i Nullarbor National Park med en Moyes Delta Gliders Litespeed RX 3.5. Tillsammans med ett supportteam har Durand förberett sig i månader och campade i nationalparken i flera dagar för att invänta perfekta förhållanden. Bilderna togs för övrigt inte samma dag som själva rekordflyget.

Sedan tidigare har Jonny det gällande världsrekordet för deklarerad distans med 557 kilometer. Nu förbereder han sig för de kommande världsmästerskapen.

Marko Wramén





När man ser det lite grann så här från ovan



Härförleden fick Hypoxia ett mail från Lasse Hansson med några riktigt vackra bilder från hans flygturer hemmavid i södra Skåne. Det är inte utan att vi får lite Nils Holgersson-vibbar. Tack Lasse!

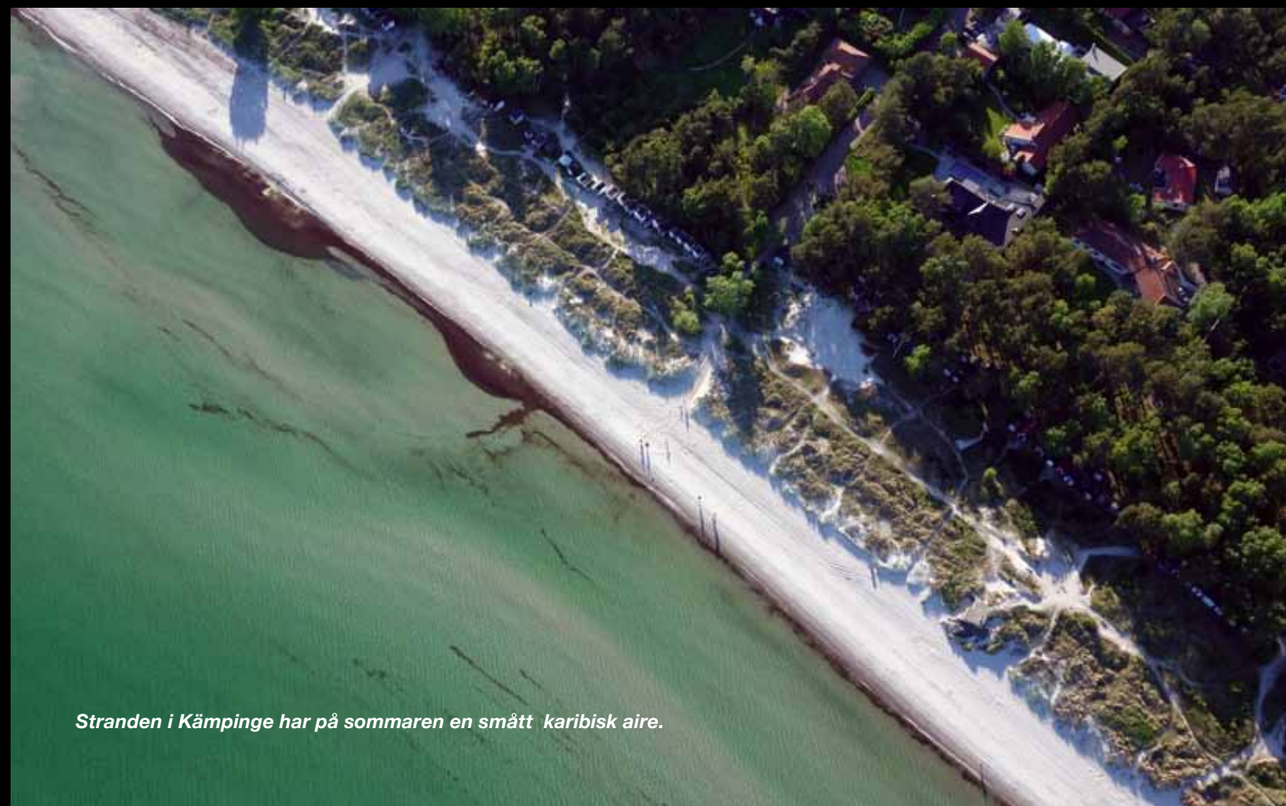
"Jag tog mitt paramotorcert 2005 och flyger mest söder om Malmö, nära Höllviken på Falsterbonäset eller ute på Söderslätt där jag har tillstånd av en bonde att starta och landa. Började med en hangkurs i Kåseberga tillsammans med min kompis Stefan, men båda insåg vi snabbt att vi skulle gå vidare till PM eftersom vi inte har något hang i närheten av där vi bor."

Falsterbokanalen sedd norrifrån.

Foteviken med Öresundsbron i fonden och Lillgrunds vindkraftverkspark till vänster.

Vid horisonten skymtar Malmö med Turning Torsos kaxiga finger upp i luften. Samhället Lite närmare och till höger är Vellinge.





Stranden i Kämpinge har på sommaren en smått karibisk aire.

Sök naturligt lyft med paramotor

Trött på dina gamla flygställen där vinden sällan är rätt och luftrummet är i vägen? Gör som Frisksportarna och leta efter nya starter! Med hjälp av kartstudier och rekflyg med paramotor har de nu flera nya ställen på gång.

Under vintern har Frisksportarnas skärmflygsklubb letat nya flygställen i området mellan Falkenberg och Varberg in mot Ullared. Detta område har på kartan väldigt fin potential för distansflyg från termiska hang. Bara ett par kilometer från kustlinjen ligger ett väldigt kuperat landskap som är fritt från CTR och TMA vilket ger en fri flyghöjd upp till cirka 2900 meter och i östlig riktning är det möjligt att flyga upp till FL 95 ända till Kronbergs TMA (ungefär 140 kilometer).

Arbetet började med att dokumentera intressanta ställen i topografiska kartor. Vi använde oss av flygkartor vi hade liggande, men självklart blev det en hel del tid framför datorn där vi bland annat tittade på Skogsstyrelsen hemsida som har kartor med höjdkurvor på.

Flera ställen var intressanta, men ett ställe fastnade vi lite extra för. Detta möjliga hang ligger strax norr om Vessigebro mellan Falkenberg och Ullared. Här ligger en bergssida som är cirka tre kilometer lång i nord-sydlig riktning och den platta toppen når 172 meter över havet. Väster om ”hanget” ligger Ätrans dalgång med sitt odlingslandskap som här är runt två kilometer bred.

När väl vintern kom med sina lugna fina stilla dagar ja då flögs det runt med paramotor mellan berg och dalar, åar och bäckar och mellan sjöar och hav allt för att finna ett nytt hang på sydvästliga till västliga vindar. Det blev några riktigt fina dagar i stilla vinterluft. Någon dag lite kallare men ändå fantastisk härliga flyg!

Strax utanför Falkenberg fann vi ett hang med fin naturlig start på väst-nordvästvindar. Men det var den enda möjliga start i hela området som inte kräver att lite skog avverkas för att kunna starta. Vi har dock börjat jobba med den mest intressanta bergsluttningen strax norr om Vessigebro. Här har vi nu en dialog med markägaren om att få ta ner lite skog för att få fram en startplats. Kanske leder detta till att vi efter samråd med Länsstyrelsen får ännu ett nytt flygställe i Halland? Då inte vilket ställe som helst! Med en höjdskillnad på cirka 100 meter, gott om luftrum och fin termikpotential. Kanske södra Sveriges bästa hang?

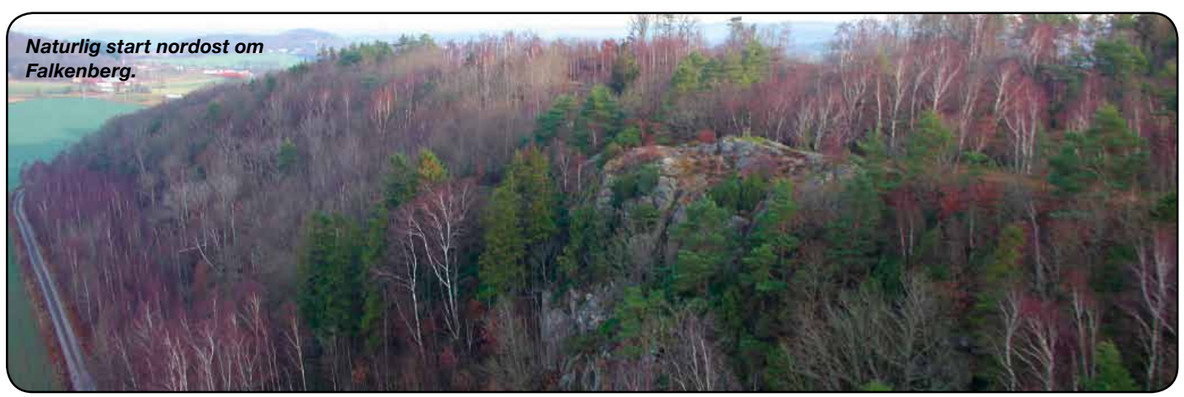
Gustav Malmborg
Frisksportarnas skärmflygsklubb



Här skulle man kunna skapa en fin start om markägaren ger tillstånd att röja undan träd och annat.



Karta: Försvarsmakten



Naturlig start nordost om Falkenberg.



Frisksportarhanget sett från sydväst.



Och här sett från nordväst.



Hanget på närmare håll.

Spansk höstsol

Det känns kanske lite off så här års med bilder från november men hösten är ändå den tid på året när färgerna toppar ut till fullo. Förra hösten passade jag på att jobba för FlySpain i Algodonales. Orten bjuder på fantastiska vyer och magiskt bra flygning sent på året. Något som rätt många skärmflygfabrikanter dragit nytta av genom åren. Aircross, Karpo fly och Gin för att nämna några som var där under denna höst.

Under november månad sjönk solen en hel del och skuggorna blev längre och färgerna djupare. Flygningen blev mer och mer hangbetonad, fast termiken fanns där ibland.

Så kom den 29 november och allt vart fantastiskt. Chefen flög drygt tre timmar termik och distans. Jag var den dagens shuttle bunny…

Rainer Scheltdorf, mycket duktig fotograf och skärmflygare, dök upp på berget med sin nya Carerra och jag hade samtidigt lånat chefens Delta2 för ett eftermiddagsflyg, så jag och Rainer gled runt och han försatte sig i bra lägen ljusmässigt och jag följde efter för att få så bra vinklar som möjligt. Det är underbart att fotografera en modell som förstår var han ska vara!

Magic air på Levante, östra sidan av Sierra de Lijar en sen novemberkväll. Svårslaget!

Text och foto: Fredrik Gustafsson







Swepool tränar i Colombia

I januari 2015 kommer VM i distans för skärmflyg att hållas i Roldanillo, Colombia. Därför valde Swepool att lägga sitt träningsläger just där, på samma plats och vid samma tidpunkt på året.



På grund av sjukdom och personliga skäl krympte gruppen något sedan planeringen. Swepoolpiloter på plats är från vänster: Tobias Hinas, Jenny Persson, Magnus Österberg, Tor Jansson och Magnus Eriksson. I slutet av veckan anslöt även Fredrik Ahl.

Att vara på träningsläger med Swepool är inte bara en fantastisk skärmflygresa med trevligt sällskap, erfarna piloter och massor av flygtid, utan också seriös träning.
Under ledning av landslagsledare Jenny Persson, som även är ansvarig för Swepool, hade varje deltagare innan träningslägret fått individuella pilotkort. I pilotkorten framgår historik om hur man placerat sig tidigare i tävlingar, aktuell ranking, personliga målsättningar, pilotens svagheter och styrkor och vem som är mentor för vem. Dessutom får varje medlem ett uppdrag som de ska genomföra för Swepool eller tävlingsSverige under året.

Förutom pilotkorten, som görs individuellt för varje Swepoolmedlem, fick de piloter som åkte på träningslägret även ett åtta sidor långt kompendium i idrottspsykologi. Texten är ifrån boken ”Bäst när det gäller” skriven av Willi Railo, men kondenserad till att passa för träningslägret.

En typisk dag på träningslägret såg ut så här: Upp klockan 06, ta bussen klockan 07:30, take off klockan 11, luftstart klockan 12, flyga 50-90 kilometer, landa vid tre-fyra, hem runt fem, äta klockan sex, debriefing klockan 19 och sen sova vid nio-tio. ZZZZZ.

Varje kväll samlades gruppmedlemmarna för gemensam debriefing, där vi gick igenom dagen och varje deltagare fick då berätta vad som gått bra och vad som ska göras bättre inför morgondagen. Därefter följde dagens tema, baserat på diskussioner av innehållet i kompendiet.

Måndag: Planering, genomgång av regler och målsättning för träningsveckan, Swepool och individuellt.

Tisdag: Debriefing och målsättning individuellt i grupp. Vi satte tillsammans i grupp upp individuella trygghetsmål, realistiska mål, barriärbrytande mål för varje deltagare. Sen firade vi nyår.

Onsdag: Debriefing och diskussion om tankens kraft. Vad kan vi åstadkomma genom att medvetandegöra våra tankar?

Torsdag: Debriefing och genomgång om hur självförtroende påverkar våra prestationer.

Fredag: Debriefing och mental träning. Medveten närvaro.

Lördag: Debriefing och genomgång av tävlingskommitténs arbete och ekonomiska resurser för Swepool.

Som träning i luften flög vi typiska tävlingsbanor. Vi hade i förväg laddat ner waypoints och de piloter som flugit här tidigare gjorde banor utefter rådande väder. Under veckan hann vi testa alla de vanligaste startplatserna, de svåraste plattlandspassagerna och de knepigaste lowsafe-ställena. Genom att träna tävlingslikt blir varje riktigt tävlingsmoment mindre stressande och säkrare för varje pilot.

Efter en veckas fin flygning följde två ofrivilliga vilodagar på grund av regn, som ändock var välbehövligt inför nästa veckas tävling -preWorlds Roldanillo. Under tävlingsveckan höll laget kortare debriefingar och hade full fokus på tävlingsuppgifterna. Vi försökte att ha föregående veckas diskussioner med oss i tanken när vi flög och jobbade vidare på vår mentala träning.

Hur det gick i tävlingen kan ni läsa på airtribune.com/preworld-2014 samt på anslagstavlan hos www.cirrus.nu där Jenny berättat lite mer om sina egna flyg.

Jenny Persson
landslagsledare och tävlingsansvarig SSFF

RM i paramotor på Ålleberg



Bilderna är från från förra årets British Open i paramotor.

Foto: Per Linnstrand

Cirrus Skärmflygarklubb välkomar alla PM-piloter till Sveriges första mästerskap i paramotor. Tävlingen kommer att genomföras på Ålleberg i Falköping under Kristi himmelsfärdshelgen den 28 maj till 1 juni.

Tävlingen inleds med en obligatorisk briefing onsdag kväll och sista task genomförs under söndag förmiddag. Tävlingsformatet kommer att vara upplagt ungefär som en traditionell FAI-tävling med tävlingsgrenar inom både navigation, ekonomi och precision. Exempel på grenar kan vara navigering längs olika banor, turn-point-jakt, pricklandning och slalombanor. Navigationsbanorna kan genomföras på tid eller med mätning av bränsleåtgång.

Till vår stora glädje har vi fått ett erbjudande av Paap Kolar från Estland om hjälp med att leda tävlingen. Han har mycket stor erfarenhet av tävlingar och har bland annat arrangerat tävlingar i Estland (Baltic Cup) och även deltagit i flera internationella tävlingar som ”Pylon-VM” i Frankrike. Paap Kolar kommer att bistå med viss materiel men framför allt sin kunskap om hur tävlingar genomförs. Innan tävlingen inleds planerar vi att erbjuda ett par dagars träning tillsammans med Kolar. Förhoppningsvis kommer också ett par estländska och finska piloter till tävlingen.

Tävlingen kommer att genomföras på ett sådant sätt att alla piloter med både PM1- och PM2-licenser skall kunna delta. Dock rekommenderas att PM1-piloter med ringa erfarenhet endast deltar som funktionärer och åskådare och inte som tävlande piloter. Vi arbetar med att få tävlingen klassad som Riksmästerskap och även få den FAI-klassad.

Information kommer att publiceras på klubbhemsidan www.cirrus.nu.

Detta är ett gyllene tillfälle för oss paramotorpiloter att lära oss mera om internationell tävlingsverksamhet och vi hoppas att många av er både friflygare och paramotorpiloter tar chansen och kommer till Ålleberg för en härlig skärmflygträff!

Vi ses!

Cirrus Skärmflygarklubb



Foto: Per Linnstrand



Baden-Baden med flygberget Merkur i bakgrunden.

Heta bad och flygberg

Ibland kan man inte bestämma semesterplanerna på egen hand. Istället för en renodlad flygsemester får man försöka blanda och ge för att alla ska bli nöjda. Baden-Baden är en klassisk kurort där termiska bad, god mat och fina viner lockar i kombo med lågprisflyg. Bäst av allt – det finns flygberg med bergbana!

Text och foto Marko Wramén

Vi känner alla igen det. Tjejen/killen/mor/far/vem det nu kan vara flyger inte och har tröttnat på att åka till gudsförgätna hålor i bergen där flygningen är drömsk men semestern en het och dammig mardröm. Enter: slug smidighet. ”Jo, jag har bokat en mysig vecka till oss med god mat, kultur, spa och vinprovning”. Visst låter det bra?

Långt ner i sydvästra Tyskland hittar du Baden-Baden, nära gränsen till Frankrike och den franska staden Strasbourg och i kanten av skogsområdet Schwarzwald. Redan romarna njöt av de varma källorna här och sedan 1800-talet har turismen varit viktig för den lilla staden. Kungligheter och annat förmöget folk har vallfärdat för att bada och dricka brunn, bland annat tillbringade tyske kejsar Wilhem mycket tid här, precis som den ryske tsaren och många landsmän med honom.

Idag behöver man lyckligtvis inte vara kunglig eller rik för att åka hit. Den stora attraktionen är fortfarande de termiska baden som du framförallt njuter av antingen på moderna Caracalla eller traditionella Friedrichbad. Caracalla har bassänger och bubbelpooler både inne och ute och ett stort område med olika typer av bastu (tänk på att som så ofta i Tyskland är det helnäck och blandat damer och herrar som gäller i bastun). Missa inte den vackra timmerstugan med bastu på utsidan!

Friedrichbad är mer gammaldags med ett antal rum och bassänger man besöker i en viss turordning. Här är det helnäck överallt men man kan välja dagar där könen inte är blandade om man är blyg.

Nu finns det mer än bad i Baden-Baden. Man har satsat mycket på kultur och har ett fint privat museum för modern konst och också Europas näststörsta operahus. Dessutom anordnas det en hel del utomhuskonserter under vår och sommar.

För de flesta svenskar är ju Baden-Baden känt som namnet på en hopfällbar solstol, vilket är en lustighet som inte många i staden har en aning om. Beställ då hellre en bit Schwarzwaldtårta på något av de fina kaféerna (till exempel Cafe König på Lichtentaler strasse 12 eller Conditorei Beek mittemot badhusen) eftersom tårtan är typisk för regionen.

Och för guds skull, missa inte att smaka på de utsökta torra rieslingvinerna som produceras i trakten! Har du tid kan du åka ut till vinslotten och provsmaka och handla, annars har alla restauranger riesling i sin vinlista. Det regionala köket har en del specialiteter, till exempel Flamkuchen (Tarte Flambée på franska sidan gränsen där området kallas Alsace) som är en variant på pizza, samt maultaschen (bokstavligt översatt mulväskor) som är en smarrig form av stora fyllda raviolis. Forell och vilt är också mycket vanligt på menyerna och väldigt gott.

Tycker du allt det här med kultur, vin, bad och kejserliga traditioner blir lite snobbigt? Lugn, det finns vattenhål. När jag kände för lite tyskt gemyt gick jag till traditionella pubarna Gockelstub och Fässel för en sejdel god regional öl.

Nu har du alla verktyg för att sälja in resan. Flygningen då? Jo, vi har ju flygberget Merkur! Stans eget berg har fin automatisk bergbana som tar dig till toppen snabbt och enkelt. Skärmflygare löser speciell biljett för €7 som inkluderar gästavgift för start och landning (info på www.gsvbaden.de).

Huvudstartplatsen, och den som är öppen för gästpiloter, vätter mot väster (260 grader). En mycket brant grässlänt precis framför liften rymmer två-tre skärmar och ger utmärkta startmöjligheter vid rätt vind. Rakt nedanför ligger det stora officiella landningsfältet varifrån man enkelt promenerar tillbaka till bergbanan för ett nytt flyg.

Höjdskillnaden är runt 300 meter så det här är perfekt för den som vill göra ett antal nerflyg för att träna start och landning och logga flyg. Men det är bättre än så, det går ofta att hanga framför och kring starten och hela området är termiskt i rätt väder så många distansflyg har gjorts härifrån.

Det finns också en nordost-start men där tillåter man inte gästpiloter. Det har sin förklaring i startens svårighet – det är lätt att fastna i träden nedanför startplätten om förhållandena inte är perfekta, och landnignsfältet på denna sidan ligger långt bort och utom synhåll.

Själv var jag här på vintern och njöt av vackra snöiga landskap och uppfriskande nerflyg från väststarten med småtermik och vackra vyer. Efteråt sitter ett besök på det närliggande termiska badet extra gott, och så en landningspilsner på det!



Väststarten en vinterdag.



Det är lätt att komma upp.



Väststarten sedd från luften.



Bergbanana är helautomatisk.



Rakt nedanför syns den stora västlandningen, i bakgrunden själva Baden-Baden.

Lär av förra årets incidenter

Under senaste instruktörsseminariet gick Per Linnstrand från skärmflygförbundets styrelse igenom alla rapporterade olyckor under 2013. Här är hans sammanställning. Läs och begrunda och försök lära dig av andras misstag. Och tack till er som rapporterat!

Olyckor med allvarlig personskada 2013

Paramotorolycka i Sigtuna
Piloten fastnar i en flaggstång vid landning och slungas emot en stenmur och bryter armen med mera. Pilotens erfarenhet cirka 90 timmar.

Olycka på kusthang, Santa Pola
Piloten flyger in i lä, får flera frontinslag innan krasch. Frakturer i båda fötterna och ryggen. Flygskärm: Gin Rebel M DHV-2. Pilotens erfarenhet cirka 100 timmar, P1.

Olycka berg, Sicilien
Piloten råkar ut för sjunkande luft vid landning, landningen blir hård och piloten faller framåt och bryter handleden. Flygskärm: Skywalk Tequila XL EN-B. Pilotens erfarenhet cirka 20 timmar.

Paramotorolycka i Sölvesborg
Piloten gör snäva svängar med skärmspetsen i ett vetefält, linor och skärmspets fastnar i vetefältet och piloten bryter foten vid kraschen. Flygskärm Apco NRG.
Pilotens erfarenhet cirka +800 timmar.

Tandemolycka Ale stenar
Piloten går in för topplandning och ser inte att det står en person på marken, tandemekipaget kolliderar med personen som slås till marken. Flygskärm: Gin Safari 42 EN-B. Pilotens erfarenhet +4000 timmar.

Tandemolycka Orsa Tallhed
Piloten gör wingovers mellan 60-90 grader vid utgången hamnar skärmen i något som ser ut som deep stall, skärmen går inte in i flygläge och sjunker rätt ned. Vid kraschen tar piloten upp passageraren i sitt knä vilket gör att piloten hamnar underst och bryter armen och får en spricka i hälbenet. Flygskärm U-Turn prototyp.

Olycka under SIV-kurs i Åre
Piloten kommer inte i väg vid start och landar på platån nedanför och får en spricka i knät och ett jack i armbågen. Flygskärm: Geo3 EN-B. Pilotens erfarenhet: P1 9 timmar.

Olycka under VM i Sopot Bulgarien
Piloten försöker göra en kontrollerad trädlandning men får inte tag i grenverket utan ramlar ned på marken och får brott/spricka i en ryggkota. Flygskärm: Niviuk Icepeak 6 EN-D Pilotens erfarenhet 621 timmar.

Paramotorolycka i Piteå
Vid landning stallar piloten skärmen på cirka en meters höjd, landningen blir hård och piloten skadar sitt knä. Flygskärm: Paramania GTX-22. Pilotens erfarenhet: PM2 206 timmar.

Olycka på hang Tjuvkil Kungälv
Vid start tappar piloten kontrollen och faller omkull, piloten bryter underarmen. Flygskärm Ozone Vibe ML, DHV-1-2. Pilotens erfarenhet 14,6 timmar.

Dödsolycka Teba Spanien
Vittne till olyckan säger att den förolyckade pilotens skärm går i brant högersväng två-tre varv ända ned mot marken, vittnet kan inte se att piloten gör något för att häva svängen, vittnet kan inte se att skärmen är deformerad på grund av inslag eller kravatt under svängen. Piloten slår i ett olivträd med nacke och rygg först, personer på plats inleder snabbt HLR och ambulanshelikopter anländer efter cirka 20 minuter men pilotens liv går inte att rädda. Flygskärm: Airdesign Rise M EN-B. Pilotens erfarenhet: Student berg och vinsch.

Olyckor med ringa personskada 2013

Olycka Åreskutan Bergsflyg
Piloten landar inte på den utsedda landningsplatsen utan flyger in i en parkerad bil. Flygskärm: Ozone Element M. Pilotens erfarenhet: Student berg två timmar.

Olycka vid hangskolning, Vitemölla
Vid start i backe får inte piloten lyft och kliver snett. Piloten får ont i knäet. Pilotens erfarenhet: Elev under utbildning.

Hangolycka Hammar
Piloten ville prova sin nya skärm på hanget men då piloten inte äger en friflygsele så monterar hen bort selen från en paramotor. Selen har inget ryggskydd och den har hög infästning det bill säga selen är inte konstruerad för att användas vid friflyg. Piloten kommer i luften och gör ett par svängar plötsligt blir en av svängarna mycket brantare och snävare än vad piloten tänkt sig och piloten flyger in i hanget och blir rejält mörbultad. Flygskärm: Ozone Viper2. Pilotens erfarenhet: PM2

Tandemolycka Åre
Misslyckad start, pilot och passagerare ramlar omkull och kanar ned en nivå. Passageraren får skrubbsår och en liten skärskada på knät. Flygskärm: Axis Sirius 41 EN-B. Pilotens erfarenhet: 400 timmar.

Olyckor utan personskada 2013

Hangolycka Hunneberg stupstart
Misslyckad start, skärmen tar i en gran vid starten piloten tappar kontrollen, skärmen fastnar i ett träd cirka 10 meter under starten. Piloten blir hängande och lyckas gunga sig in och få tag i ett klipputsprång. Räddningstjänsten hissar upp piloten i selen. Flygskärm: U-Turn Passion SM. Pilotens erfarenhet: 670 timmar.

PM olycka, S Prästholm
Piloten svänger snävt på låg höjd och tappar höjd, framhjulet tar i marken och paramotortriken slår runt.
•Flygskärm MacPara Muse2 DHV-1. Pilotens erfarenhet 200 timmar.

Tillbud till olycka 2013

Tillbud Berg, Roldanillo Colombia
Piloten blir uppsugen i ett medelstort cumulus. Det är mycket turbulent, skärmen får inslag, kravatt och spinn, bromsarna blir låsta av en twist. Piloten kastar nödskärm på cirka 1000 meters höjd.
•Flygskärm: Ozone Mantra M4 L. Pilotens erfarenhet: cirka 1000 timmar.

Tillbud vid elevskolning backglidning, Granholmstoppen
Eleven ska göra sin första backglidning, eleven kommer i luften men är blockerad och reagerar inte på order från instruktören, eleven flyger i låg fart med mycket broms rakt in i träden nedanför backen. Flygskärm Advance Alpha 5.

Tillbud vid vinschning, Härkeberga
Under ett vinschdrag då piloten är på 349 meters höjd ser piloten ett flygplan närma sig i riktning mot vinschlinan, Flygplanet passerar under skärmflygpiloten bredvid vinschlinan med liten marginal.

Per Linnstrand

SKÄRMFLYG I ÅRE
SKYSPORT
Kurser arrangeras i Åre regelbundet under vår/sommar/höst.
Vi utbildar till alla behörigheter:
Bergsflyg, Samla flyg, P1, P2, Termik, Hang, Distans, Säkerhetskurser.
Flygning från morgon till kväll. Bo vid landningen i nybyggda Lake Lodge Åre (öppnar prel juli/augusti)




4 nya skärmar från OZONE www.flyozone.com
RUSH4 ALPINA2
GEO4 M6 MANTRA
Introduktionserbjudande på Geo 4 och Rush 4 under våren
Paketpriser med sele/nödskärm. Inbyte av din gamla skärm.
Häng med till Turkiet/Ölüdeniz. Vi har kurser v. 37 o 38.
Ta bergsbehörighet, Pilot 1, termik, hang. Eller gå SIV/Acro kurs.


Alltid ett stort lager av begagnade skärmar. Många olika märken och modeller. Kontrollerade, besiktade och redo att flyga - och till ett bra pris. Även beg selar o nödskärmar. Vi kan kombinera med tex beg skärm o ny sele. Inbyte av skärmar. Passa på att byta upp dig inför flygsäsongen!
Nya skysport.se - release under våren

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

Fågelperspektiv på egen hand

Det går att köpa färdiga magnetfästen för din GoPro-kamera, men varför inte bygga ett eget istället? Roligare och billigare.

Du behöver följande:
1 ny baklucka till ditt GoPro-hus.
8-10 Neodymmagneter. Finns på Jula för 59 spänn.
4-5 skruvar i lämplig storlek.
Superlim
1 snöre

Borra 4-5 hål i dörren. Jag kör med fyra, men ett femte hål hade inte skadat. Placera skruvarna i hålen och trä på magneterna på utsidan. Säkra med en droppe superlim eller loctite på varje magnet.

Väl på starten placerar du kameran på lämplig plats i skärmen och använder din andra uppsättning magneter på andra sidan skärmduken. Säkra upp kameran med ett snöre i närmaste lininfäste.

David Bengtsson





Size	XS	S	M	L	XL
Flat surface area	21.58	23.50	25.50	27.60	30.01
Aspect ratio	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2
Cell number	59	59	59	59	59
Glider weight	4.9	5.1	5.6	5.9	6.3
Weight in flight (kg)	65-85	5-95	85-105	95-115	110-130
EN/LTF	B	B	B	B	B

Hej,
Visste du att Gin har lyckats bygga en B-skärm med prestanda du förmodligen bara hittar i C-klassen?

Den heter ”Carrera” och går som ett skållat* troll. Skärmen har fått jävligt fina lovord i cyberspace.
Googla lite!

Hör av dig till oss så berättar vi mer om raketen och hur stort hålet i din plånbok blir om du köper en.

Mvh,
Plattlandsfjollorna

*Den är dynamisk med bibehållen progressiv säkerhet. Lite som att både ha och äta kakan och bara det är ju värt en dubbel Facebook-tumme.

www.parabase.se
info@parabase.se

B

Posttidning

Returadress
Svenska Skärmflygförbundet
Odd Fellowvägen 38
127 32 Skärholmen

Lite av vårens Nyheter

på skyadventures.se

Skärmar
Gin Carerra | EN-B | 5 strl. | 29 900:-
Gin Atlas | EN-B | 5 strl. | 23 900:-
Niviuk Atlas | EN-B | 5 strl. | 23 000:-
Nova Mentor 3 | EN-B | 5 strl. | 24 900:-

Trike Tandem
Power2Fly Fenix PRO | Thor 250 dual spark | 124 900:-

Kurser
Student | 6 500:-
Hang | 3 500:-
Paramotor | 6 500:-

Resor
Spanien | Alicante | 7 995:-
Frankrike | Dunde Du Pyla | 5 395:-
Indonesien | Bali | 7 000:-
Sverige | Sälen | 2 995:-

Selar
Gin Basis | 3 strl. | 4 800:-
Gin Gingo Airlite | 3 strl. | 6 600:-
Gin Verso 2 | 5 strl. | 6 550:-
Niviuk Roamer | one size | 3 600:-
Kortel Kuik 2 | 3 strl. | 4 200:-

Nödskärmar
Gin One-G | 2 strl. | 4 200:-
Gin Yeti | 5 strl. | 4 500:-
Beamer 3 | 1 Size | 6 800:-

Paramotor
Xgeneration Thor 130| 4 strl. | 48 900:-

skyadventures.se

Ps. 20 Års Jubileum på våra flygresor till Spanien och Alicante nu till hösten med det oslagbara erbjudandet.
[Vi Resegaranti enligt Kammarkollegiet. En trygghet för dig]

SKY adventures