



HYPOXIA

Nr 1 - 2006

Skribenter i detta nummer:

Stefan Rolén, Tove Andersson, Katarina Åkerman, Riikka Viikuna, Kristoffer Stenbeck, Björn Hårdstedt, Håkan Polanik, Nina Sölverud, Fredrik Wik, Tibor Berki, Lars Redhammar, Roland Hugosson, Peter Isacson, Johan Rees, Peter Lindh, Peter Alzén, Marko Wramén, Anders Ericsson, Pär Jönsson, Bengt Pettersson

Redaktion i detta nummer:

Nina Sölverud
Helene Kihlström
Marko Wramén
Magnus Granbom
Anders Eriksson
Fredrik Wik

Redaktion Hängflyg:

Syd: Konrad Höije, väst: Ove Norberg, ost: Marcus Lindqvist, norr: Michael Andersson

Redaktionellt material:

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till hypoxia@hypoxia.se
Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till: hypoxiamaterial@gmail.com

Annonser:

Bokningsansvarig from nr 2 2006: Åsa Björknert. Kontaktas på asabjorknert@hotmail.com
Instruktioner om format ges på www.paragliding.se/skarmtrycket
Annonser skickas till hypoxiaannonser@gmail.com

Frågor:

Om du har frågor av administrativ karaktär, t ex att du inte får din tidning, så ska du inte ställa den till redaktionen. Kontakta istället Skärmflygförbundets kansli via e-post, telefon eller fax.

Prenumeration för icke-medlemmar:

150 kr/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4
Ange namn och adress på blanketten
och vad inbetalningen gäller för.

Svenska Skärmflygförbundet; SSFF
Svenska Hängflygförbundet, SHF

Box 750

521 22 Falköping

www.paragliding.se

www.hangflyg.org

Telefon: 0515-371 55

Alla vardagar: 12.00-15.00

info@flygsport.se

Fax: 0515-372 74

Postgiro: 414 08 58-4

Flygsportförbundet: 0515-371 55

Omslagsbild:

Foto: Fredrik Gustavsson

Hang i Tväråvalvet Åre.

Piloter: Larsa, Tibbe

Chefvvredaktör, Ansvarig utgivare

Nina Sölverud

Grafisk form

Tibor Berki, Andreas Karperyd



ARE
BACKYARD

www.arebackyard.se

Hike & Fly 28/4 - 30/4

Wilderness flying på Gettryggen i Jämtland

Pris 2.300:- inkl boende och guide

Frankrike, Dune de Pyla 29/5 - 4/6

Europas bästa hangställe!

Pris 8900:-

Spanien, Alicante 20/2 -26/2

Pris 8800:-

Spanien, Piedrahita 3/4 - 9/4

XC, termik och GPS - kurs med Tibbe Berki

Pris 9800:-

Utlandsresor inkl resa, boende, instruktör, transporter

Skärmtrycket ISSN 1651-6052

Världens bästa REACTION!

Den nya paramotorskärmen

Afnor/cen: standard

Förbättringar från tidigare modell (Action): Nya förstärkningar i cellväggarna samt lin-infästningar för bättre profil och framförallt bättre hållbarhet. Slätare bakkant samt en betydligt bättre sträckning i duken. Nya bärremmar med möjlighet för både hög och låg ikrokning. Reaction är load-testad och godkänd för 8-6 Mycket bättre stabilitet. Mycket bättre startegenskaper än sin föregångare.

Finns i 4 snygga färger och finish.

Reaction är, utan konkurrens, världens säkraste och stabilaste vinge för paramotorflygning! Den fullständigt revolutionerande paramotorskärmen Reaction har, med sina häpnadsväckande prestanda, blivit det självklara valet för världseliten inom sporten.

Du behöver dock inte vara världscup-pilot för att flyga Reaction. Den är konstruerad för att flygas av alla som vill ha det bästa!

Reaction's förmåga att skära igenom den grymmaste turbulens är revolutionerande. Reaction har världens högsta topphastighet som en effekt av denna revolutionerande säkerhetsteknik!

Reaction har betydligt bättre stabilitet och hastighet i jämförelse med sin föregångare. Reaction har en beräknad stabilitetshöjning som bedöms till 3 ggr. högre i jämförelse med "äldre" modeller.

Topphastigheten är 64 km/tim. Högre hastigheter har uppmätts! Reaction flyger snabbare, stabilare och säkrare.

Startegenskaperna är avsevärt förbättrade ytterligare i jämförelse med sin föregångare. Reaction har en ny i-krokningsmöjlighet i bärremmarna, som gör det möjligt för piloter med såväl höga som låga fästpunkter på sin paramotor, att få en bekväm höjd på sin flygposition med armarna!

Bromsa skärmen för min, sjunk och du stiger som en raket på korta fält och trånga starter.

Reaction är godkänd för 8 G. En följd effekt av dimensionering är att den tekniska livslängden förlängs ytterligare i jämförelse med äldre modeller.

Reaction har naturligtvis alla samlade egenskaper som detta utvecklingsprojekt har fört med sig över tiden, konceptet har förädlats ytterligare till det bättre. Reaction har en modifierad intern ventilering av skärmen. Det innebär att Reaction enklare och snabbare fylls med luft och lyfter därför avsevärt snabbare från marken än sin föregångare. Reaction har integrerad progressiv styrning som förbättrar egenskaperna vid skarpare svängar med högre bankning.

Reaction är det bästa för professionella piloter som ställer de högsta kraven att vill leverera sina uppdrag till kunder i tid, eller piloter som helt enkelt vill flyga det bästa :-)

Sverige distributör: Sky Adventures Sweden AB
Möjlighet att provflyga Reaction finns nu i Stockholm, skåne och blekinge. Kontakta oss för att boka din tid.

Pris: 25.900:-

Pris vid köp av 2 st Reaction: 50.000:-

Livet är skoj.

Man vet aldrig vad som händer nästa dag, och lika bra är väl det. Hade man vetat vad en liten skärmflygkurs skulle leda till så skulle jag nog ha tyckt att det lät lite osannolikt. Plötsligt hamnar man i olika sammanhang som känns väldigt otippade. Är det någon som känner igen mitt resonemang?

Vad jag funderar på just nu är denna funktion, redaktör för Hypoxia. Hade någon sagt det så hade man väl trott dom var galna! Ibland leder en liten sak till en annan. Bakgrunden till denna comeback av Hypoxia var att styrelsen för SSFF bestämde att vi skulle skicka ut ett informationsblad om allt det nya som händer just nu. Gladeligen tog jag på mig uppgiften och tyckte efter ett tag att det är lika bra att försöka få igång tidningen när man ändå höll på.

Nu är vi några glada entusiaster som sparkat igång tidningen igen. Den har ännu inte hunnit ta sin riktiga form än, bl.a. beroende på att redaktionen inte hunnit jobba ihop sig ännu.

Ett stort tack till gamla redaktionen som gjorde ett suveränt jobb! Tidningen var proffsig både till yta och innehåll. Till stor del kommer nog den nya tidningen att påminna om den gamla, men en hel del nytt blir det också.

En målsättning är att Hypoxia skall vara en levande och aktuell tidning med inslag från hela landet. Vi planerar bl.a. att ha ett gäng lokalreportrar över hela landet, som bevakar sin landsända för tidningens räkning. Tidningen skall även ge tips på resmål och bidra till läsarnas fortbildning inom flygningen på många olika sätt. Tyvärr har vi inte hunnit få med någon olycksstatistik eller så mycket info från tävling i detta nummer, men det kommer att dyka upp i kommande nummer. Övriga detaljer vad gäller innehåll återkommer vi till.

Jag hoppas att du som läser detta är glad över att tidningen är tillbaka, det har känts som att många har saknat den och att enbart en nätupplaga inte är tillräckligt i nuläget. Hoppas att skrivklådan väcks hos er alla och att vi får massor av insänt material. Känner du för att vara delaktig i framtida Hypoxia, hör av dig!

Med förhoppning om att detta nummer är i er brevlåda innan jul så önskar redaktionen er en GOD JUL och Gott Nytt År!

/ Nina Sölverud

Ny F.o.D. (Föreskrifter och Definitioner)

En ny F.o.D.kommer att gälla fr.o.m. 1/1 2006. Den finns för nedladdning på www.paragliding.se, men kommer även att skickas ut till samtliga medlemmar i samband med nästa nummer av Hypoxia som beräknas komma ut i mars.

Acronyheter

Ett arbete med förslag till nya regler för acro har skett under 2005 av bl.a. Fredrik Gustafsson i Åre. Detta arbete, som är en anpassning av de norska reglerna, ligger till grund för de nya regler som träder i kraft i och med nya F.o.D. De stora nyheterna är att man vid acroflygning skall ha dubbla nödskärmar, man skall vara P3 med acroutbildning samt att acro får utföras över land med avslut min 100 m över marken. En diskussion pågår även inom Tävlingssektorn om ett eventuellt landslag i acro.

Kallelse årsmöte 2006

SSFF årsmöte kommer att hållas i Stockholm Söndagen den 19:e mars 2006. Klockslag och plats meddelas i samband med utskicket av årsmöteshandlingarna (senast 8 veckor innan mötet) samt på www.paragliding.se. Deadline för motioner är den 3/2. SSFF har ambitionen att anordna kringaktiviteter som till exempel föreläsningar i samband med detta. Hör gärna av dig till någon i styrelsen om du har idéer.

Ny olycksrapportering

En ny förbättrad olycksrapport med uppgifter om Paramotor finns nu att ladda ner från www.paragliding.se. Så skriv ut en uppdaterad version och stoppa i selen. Olycksrapporten kan med fördel även fyllas i på nätet.

Felmonterade nödskärmar

Det senaste året har det inträffat vid ett antal tillfällen att nya nödskärmar från fabrik varit felaktigt packade med bl.a. linorna över kalotten. Har du köpt ny utrustning, se till att ta ut och kontrollera att din utrustning fungerar. Har du inte kompetensen själv, ta hjälp av någon som kan. Det kan vara falsk trygghet att tro att allt är i sin ordning p.g.a. att det är nytt. Rapportera alltid fabrikations-/materialfel för att undvika framtida onödiga olyckor. Ett litet mail till kansliet räcker (bifoga dock gärna foto)!



Foto: Heléne Kihlström

Begagnad utrustning

För dig som letar eller vill sälja begagnad utrustning finns några hemsidor på nätet som är bra. Förutom klubbarnas Köp och Sälj sidor finns tex: www.molnbas.nu/torget eller www.flysale.biz.

Nytt utbildnings och licenssystem

Vårt Utbildnings- och licenssystem är, som de flesta säkert vet, under översyn och renovering. Arbetet har börjat från utbildningen för Elevbehörighet/Student och har kommit fram till och med Pilot 1. Från och med 2006-01-01 kommer förändringarna att gälla. Arbetet med Pilot 2 och uppåt fortsätter under 2006. Nedladdning av dokument kan ske på www.paragliding.se

Eftersom det kommer att innebära förändringar i Instruktörernas arbetsätt kräver SSFFs styrelse att den som vill förnya sin instruktörslicens för 2006 har utbildning i hur systemet fortsättningsvis fungerar. Utbildningstillfälle erbjöds under Instruktörsseminariet i Orsa 19-20 Nov 2005 och erbjuds under Klubbseminariet i Stockholm 21-22 Jan 2006. Instruktörer som missar de här tillfällena och som ändå vill förnya sin Instruktörslicens får avtala med SSFF/USK om utbildning på egen bekostnad.

Inbjudan till klubbseminarium

USK kommer att hålla ett klubbseminarium helgen 21-22 januari 2006 i Stockholm. På agendan står information och diskussion om de förändringar i Utbildnings- och Licenssystemet som träder i kraft från och med årsskiftet. En inledande diskussion om hur Pilot 2 och uppåt ska se ut i framtiden är också planerad.

SSFFs styrelse tycker att seminariet är viktigt och har för avsikt att subventionera reskostnad och rimlig övernattningskostnad för en klubbrepresentant från varje klubb. Fler representanter är givetvis välkomna men vi vågar inte lova för mycket i förväg när det gäller ersättningen till ytterligare deltagare eftersom vi måste få koll på totalkostnaden för arrangemanget först. Undersök intresset i klubben och gör en preliminär anmälan till min e-postadress så fort ni kan: hpairborne@rocketmail.com.

Definitiv bokning vill jag ha senast onsdag 4 januari.

Håkan Polanik, för SSFFs Styrelse

Licensförnyelse 2006

Blanketten "ANSÖKAN OM FÖRNYELSE AV SKÄRMFLYGLICENS" skall fyllas i och skickas in till din klubb. Din loggade flygtid under 2005 skall fyllas i på "Logga flygtid" på www.paragliding.se.

Klubben sammanställer medlemmarnas licensförnyelse och rapporterar dessa till kansliet enligt anvisad excelfil. När kansliet har fått uppgifterna och kontrollerat flygtidsloggen från webben så utfärdas och skickas licensbrickan till piloten. På detta sätt får ej förbundet reda på din nya adress så om du vet att du har bytt adress under året, var god med-

delat förbundsansliet info@flygsport.se, alternativt ring på 0515-37155. Glöm inte att ange ditt licensnummer.

För 2006 års förnyelse så är MEDI den kollektiva olycksfallsförsäkringen från AXA, vårt nya försäkringsbolag.

För dig som redan har en personlig olycksfallsförsäkring som täcker skärmflygning finns möjlighet att teckna BAS. BAS kan dock inte tecknas av Instruktor eller Tandempilot. Detta pga. att MEDI/MAXI även innefattar försäkringsskydd MEDI för tandempassageraren under flygning.

Observera dock att vid uppgradering till MAXI så gäller det ej tandempassageraren. Denne har fortfarande försäkringsskydd MEDI.

SSFF rekommenderar samtliga att teckna minst MEDI. Denna olycksfallsförsäkring gäller dygnet runt året runt i hela världen. Om du skulle vilja uppgradera din MEDI till MAXI under året, betala in mellanskillnaden på 500 kr till SSFF:s postgiro. Ange namn, licensnummer och vad inbetalningen gäller för. Licensen och försäkringen är giltig tom 061231.

Nytt larmnummer (till Nord Assistance) från och med årsskiftet är +46 8 646 33 00

Tjejeveckan 2005

Sista veckan i juli anordnade Åre Skärm och Drakflygklubb för tredje gången en Tjejevecka. Ca. 20 tjejer från hela landet deltog. Åre visade upp sin bästa sida under en vecka med flygning fem dagar av sju. Vi vill passa på att tacka alla hjälpsamma människor som gjorde veckan möjlig. Tack till Annika Olsson, Andreas Hedström, Per Sellin, Kjell Forsberg, Vanja Eggesvik, David Kentfield, "Sune", Håkan Polanik, Anita Hedström, Peter Deichmann och Ulrika Borg. Tack också till Skysport för er frikostighet med bland annat lån av ladan. May-Lis Farnes, en av deltagarna, har skrivit en artikel om arrangemanget som dessvärre inte fick plats i detta nummer. Den kan läsas på:

www.paragliding.se/skarmtrycket.

Nina Sölverud och Helene Kihlström

Filmen om tjejeveckan i Åre 2004

Tre år i rad har det arrangerats en tjejevecka i Åre. 2004 gjordes en film om arrangemanget. Nu kan du köpa den!

Varför inte utöka ditt flygfilmsbibliotek och beställa filmen om tjejeveckan i Åre 2004? Filmen följer några av tjejerna i deras flygningar och sociala umgänge under flygveckan. De som sett filmen gillar den avslappnade stilen som gör att många lockas till vår sköna sport. Visa den för vänner och bekanta! Syftet med filmen är att marknadsföra sporten och inspirera icke-flygare.

I nuläget har filmen vistats på tv kanalerna Sport-Expressen samt Student TV i Lund. Filmen kommer även att skickas till de som betalt in "Take-off kit" i år. Filmen gjordes av dokumentärfilmarna Malin Benett Blomquist och Katja Hugo. SSFF är huvudfinansiär och följande klubbar/skolor bidrog även de till att projektet kunde genomföras: Skysport, Skärmflygskolan, Skärmflygklubben Göteborg, Club Parapente Syd samt Njord skärmflygklubb. Pris för filmen är 60 kronor, gå in på www.paragliding.se för att se hur du kan beställa.

Nina Sölverud

Behöver klubben pengar?

Sök bidrag via handslaget!

Regeringens miljardsatsning på ungdomsverksamhet, Handslaget, är nu inne på sitt tredje år och FSF har tilldelats 601.000kr att fördela bland sina underförbund och dess klubbar. FSF har bestämt att dessa pengar ska användas till projekt som riktar sig mot något av följande områden:

Öppna dörrarna för fler
Satsa på flickorna
Hålla tillbaka avgifterna
Delta i kampen mot droger
Intensifiera samarbetet med skolan

Låt er inte avskräckas av misstankar om byråkratiskt krångel. Ansökningsblanketten är enkel att fylla i så det enda som behövs är en bra projektidé. I princip skulle alla idéer som involverar ungdomar i någon form kunna generera bidrag och en förnying av medlemskåren skulle de flesta klubbarna behöva!

Kolla in www.paragliding.se för länkar och exempel på projektförslag.

Peter Alzén

Rankingen updaterad

<http://www.paragliding.se/t2.asp?p=64106>

Besiktningsmän paramotor

Dessa har utbildats av Ronny Thobjörk som nu slutar. De nya är fr. vänster:

Gustav Malmborg, Broaryd. Lars Flygeborn, Norrköping. Claes-Åke Eriksson, Tierp. Pär Johansson, Piteå. Håkan Pettersson, Olofström samt Per Linnstrand, Stockholm. Mer information med bland annat kontaktuppgifter kommer att finnas på www.paragliding.se.



Världen förändras - vart går SSFF

Från ordföranden. Text: Riikka Viikuna Foto: Peter Blomqvist

I början av oktober fick jag en chans att hålla ett föredrag för 60 finska flygsportare från olika flygsportgrenar. Blev tillfrågad eftersom jag en gång i tiden jobbade för Finska flygförbundet. Föredragets rubrik var: "Är allt bättre i Sverige – skillnader mellan svenskt och finskt föreningsliv." Det finns nämligen enorma skillnader i organisationsformer och inte minst i beslutsprocessen som är kulturförknippade.

Så här efteråt är jag övertygad om att den svenska organisationsmodellen med åtta juridiskt självständiga grenförbund och paraplyorganisationen FSF är bättre än den finska modellen. I vårt östra grannland finns ett flygförbund indelat i grenkommittéer som till exempel inte har mycket inflytande på ekonomin.

Varför är jag övertygad? Nyckeln är motivation. Flygsportgrenarna är olika och vi skärmflygare vill jobba för skärmflyg, på samma sätt som segelflygpiloter vill jobba för segel och modellflygarna för sina intressen. Detta utesluter naturligtvis inte samarbete mellan grenförbunden. Motivationen är ytterst viktigt, glädjen att få vara med likasinnade människor är den kraften som håller kvar de många frivilliga som gör arbetsinsatser inom svenskt skärmflyg. Här tänker jag inte bara på förtroendevalda inom förbundet, utan även på er alla som deltar i klubbarnas verksamhet, organiserar resor, kvällsutbildningar, tävlingar med mera.

Från styrelsens sida kan jag säga att vikten av säkerhetsarbete och utbildningssystem har varit det största ämnet under året och här har vår mycket motiverad USK dragit ett enormt lass. Bra jobbat! Extern PR och intern information till medlemmarna har också lyfts fram i arbetet. Paramotorflygning är ett område där mycket finns att göra, även om arbetet rullar på bra just nu.

Det är dock solklart att det kommer behövas ännu fler kompetenta människor i skärmflygets ideella verksamhet. Vi är ibland ganska sårbara. Det blev väldigt tydligt i fallet med denna tidning, ett stort tack till Nina som under sommaren tackade ja till ansvaret att fortsätta tidigare redaktionens arbete.

Samtidigt förändras världen runt omkring oss - vi står framför nya "arbetsuppgifter". Sådana är till exempel hur vi ska hantera de nya avgifter som luftfartsmyndigheterna har flaggat för, hur påverkar olika europeiska luftfartbestämmelserna oss, hur ska vi hantera trycket mot flygställen särskilt i närheten av storstäderna, hur kan vi sköta ansvaret för olycksutredningar som vi kommer att få inom kort, kan vi hålla våra försäkringar i framtiden eller blir förhandlingarna tuffare och så vidare.

Under nästa år ska skärmflyg-Sverige grundläggande diskutera vad som egentligen är viktigt för framtiden och hur ska vi arbeta så att ännu flera vill och kan vara med i skärmflygning. Jag personligen tycker att vi ska granska SSFF: s medlemskapsformer. Är det verkligen det bästa för oss att någon som tar 1-2 års paus från flygning inte kan vara medlem i förbundet, även om han eller hon vill?

För att kunna utveckla skärmflyg ska vi ha backglidningsbackar och andra flygställen där människorna finns, inte för långt borta från städerna. Mitt personliga intresseområde är utvecklingen på denna front, också i det politiska arbetet det kräver. Min målsättning inför 2006 är att fokusera på att bevara de befintliga flygställena och förhoppningsvis skapa nya. Här ska jag snegla på Frankrike, där skärmflygställen ses som idrottsanläggningar. Med många och bra flyg-



14 maj 2005.

Den dagen förlorade vi en vän, landslagspilot och medlem i den förra Hypoxiaredaktionen, Lena Alfredsson, under vinschning på en nybörjarkurs i hängflyg. Hon är saknad av många.

Tove Andersson, Katarina Åkerman, Ola Gustafsson

Himlen är oskyldigt blå
Som ögon när barnen är små
Att regndroppar faller som tårarna gör
Det rår inte stjärnorna för
Älskling, jag vet hur det känns
När broar till tryggheten bränns
Fast tiden har jagat oss in i en vrå
Är himlen så oskyldigt blå

När vi växte upp
Lekte livet, vi var evighetens hopp
Det var helt självklart att vår framtid skulle bli
Oförbrukat fri
Somrar svepte fram
Och jorden värmdde våra fötter där vi sprang
Rågen gungade och gräset växte grönt
Och hela livet var så skönt

Himlen är oskyldigt blå
Som ögon när barnen är små
Att regndroppar faller som tårarna gör
Det rår inte stjärnorna för
Älskling, jag vet hur det känns
När broar till tryggheten bränns
Fast tiden har jagat oss in i en vrå
Är himlen så oskyldigt blå

Frusna på en strand
Flög vi med drakar medan tiden flöt iland
Vi var barn som ingen ondska kunde nå
Och himlen var så blå
Nu tar molnen mark
Jag var förblindad av att solen sken så stark
Men mina ögon kommer alltid le mot dig
Kan det begäras mer av mig

Himlen är oskyldigt blå
De djupaste hav likaså
Att regndroppar faller som tårarna gör
Det rår inte stjärnorna för
Älskling, jag vet hur det känns
När broar till tryggheten bränns
Fast tiden har jagat oss in i en vrå
Är himlen så oskyldigt blå

Text: Kenneth Gärdestad





Foto: Lennart Karlsson

Flygställen hotas när Stockholm växer

Text & foto: Björn Hårdstedt

Att det är trångt om utrymmet i Stockholm, det är uppenbart för oss som bor i denna hektiska stad. Än trängre blir det, särskilt om man ägnar sig åt något som kräver speciella platser, eller som kan förarga någon. Skärmflygarna i Stockholm kan förlora flera av sina etablerade flygställen i länet, när staden växer och förtätas. Flygare, skyttar, ryttare, fallskärmshoppare, motocross- och streetraceåkare – det är andra grupper som drabbas av utvecklingen.

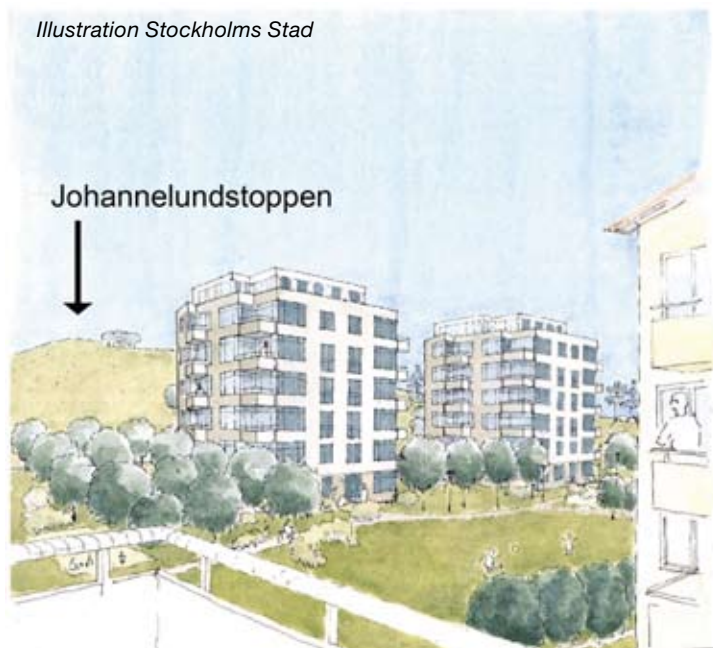
Stockholm var en ganska mysig småstad för inte så länge sedan. Det var en tolerant stad där det fanns utrymme för de flesta. Även om man ägnade sig åt lite knasiga fritidssysselsättningar så fick man plats. Det är till exempel inte mer än 30 år sedan som det fanns ett segelflygfält centralt i Stockholm (Skarpnäck). Men staden växer så det knakar, och varje liten markplätt drar till sig kommunplanerarnas och marknadskrafternas intresse. Frågan är: ska Storstockholm bli ett enda Megatropolis? Ska bostäder, arbetsplatser och handelsplatser fylla varje ledig markruta, så att inga ytor blir över för spontana aktiviteter? Och ska de få områden som möjligen blir över klassas som naturreservat, så att tillgången till dem ändå blir starkt begränsad?

Frågan är en realitet idag för oss som bor och flyger i Stockholm. Flera av våra bästa flygställen hotas, eller har redan tagits över av andra intressen. Den allra bästa backen för ostvind, Ekholmsnäs på Lidingö, har blivit golfbana. En annan fin ostsluttning, den gamla delen av Botkyrkabacken, har fått sin landning bebyggd med förråd. Den populäraste backen för västvind, Johannelund, där skärmflygningen föddes i Stockholm, kommer att hamna i rotor bakom ett nytt bostadsområde. Backen där vi flyger på nordvind hela vintern, Granholmstoppen i Tensta hotas av ett naturreservat som ska skydda en bäck där en ovanlig fisk bor. Samma sak gäller vinterhanget Klövberget, men där är det en uggle som är viktigare än människorna. På

Gärdet får vi inte vinscha längre, det har elaka tanter med hund satt stopp för.

Som om inte allt det här vore nog, presenterade Järfälla kommun nyligen sina planer för "Barkarbystaden", vilka förutsätter att Barkarby flygfält avvecklas. Där finns en livaktig flygklubb med många vackra experimentflygplan, och där finns norra Europas finaste vinter-skärmflygfält. Om motorflygarna måste flytta från Barkarby ("inte vårt problem vart" svarade planarkitekten när vi undrade vart de skulle ta vägen) så skulle ett skärmflygfält möjligen kunna skapas på gräsyrtorna som blir kvar. Men kommunbiologerna kommer tveklöst att invända att det skulle hota samma ovanliga fisk som simmar nära Granholmstoppen.

Illustration Stockholms Stad



I några av de här fallen kan man förstå att det finns ett "överordnat samhälleligt intresse" av att bygga bostäder i en region dit alla verkar vilja flytta. Men långtifrån alltid.

Att golfen, skärmflygarna och fritidskontoret i Lidingö inte kunnat komma överens om sambruk av den fina backen på Lidingö, är en skandal utan motstycke. Det är också ett nederlag för gemenskapen i den svenska idrottsrörelsen, när mäktiga idrotter med pengar slänger ut mindre idrotter från sina anläggningar. Ekholmsnäs har använts av hängflygare sedan urminnes tider, men det imponerade inte på dem som bestämde.

Lika obegripligt är det hur stadsbyggnadskontoren i både Stockholm och Järfälla missat att ens notera skärmflygarnas existens, trots att vi i god tid skrivit till kommunerna och berättat om hur betydelsefulla Johannelund och Barkarby är för oss.

Att fiskar och ugglor är viktigare än människorna, i en stad som ändå byggs igen med betongförorter och stormarknader, är ett hyckleri bortom allt förnuft. Tvåhundra meter åt ena hållet får vi inte vara, för där rullar man ut byggkranar. Tvåhundra meter åt andra hållet får vi heller inte vara, för där hotar vi att allvarligt skada naturen. Hallå – är det någon hemma?

Den här utvecklingen ger oss skärmflygare en massa extrajobb. Visst, demokrati innebär att man måste vara beredd att tala för sin sak. Men när vi möter dogmatiska motkrafter, då tryter ibland orken. Alla brev, alla telefonsamtal, alla möten vi smitit från jobbet för – puh.

Ändå dras vi inte med motorflygarnas stora bekymmer – buller.

Det arbete som vi lägger ned etablerar oss ändå som "sakägare". De brev som många flygare skrev till Stockholms stad i vintras, resulterade i att vi bjöds in till ett möte med idrottsborgarrådet, och har blivit lovade ersättning i någon form när Johannelund bebyggs. Ett förslag är att höja Granholmstoppen med sprängmassor från tunnelbyggen i närheten, så den funkade på väst också. Då får den rara fisken i bäcken något att titta på.

Kontakter har också etablerats med Järfälla kommun angående Barkarby. Proaktiva kontakter tas regelbundet med Tyresö kommun angående Klövberget. Visst hopp finns om en utveckling vad gäller Ekholmsnäs. Dessutom har ett arbete inletts inom Riksidrottsförbundet, som handlar om hur tätortsnära idrottsanläggningar kan skapas, bevaras och utvecklas. Där är Skärmflygförbundet och klubbarna i Stockholm självklart med och påverkar. Så läget är inte nattsvart, men kräver en massa jobb. Det gäller även luftrummet, där flygtrafikledningen på Arlanda blivit betydligt mer svårflirtad på senare år.

Vi har inte så stora krav egentligen. Vi vill bara att det ska finnas några backar, bergsknallar och gräsfält, och lite luft ovanför, där vi kan få ha kul när vi inte jobbar för att försörja oss och landet.

Det är väl inte för mycket begärt?



Ekholmsnäs på Lidingö är i nuläget stängt för skärmflygare. En golfanläggning har tagit över backen, trots att det fortfarande är fullt möjligt att flyga i dess övre del.

An advertisement for Äventyrscenter. The background is a photograph of a person paragliding over a landscape with a mountain in the distance. The text is in yellow and black. On the left, there is a vertical logo that reads "ÄVENTYRSCENTER" with a mountain icon. In the center, there is a list of activities: "Butik", "Resor", "Kurser", "Nova", "Airwave", "Gjn", "Windtech", "UP", "Apco", "Kites", "Paramotor". At the bottom, there is contact information: "Tel. 031-159434, 0705-416371", "Butik mån-tis 12:00-18:00", "www.aventyrcenter.se", and "aventyrcenter@aventyrcenter.se".



SverigeCupen i Kittelfjäll 2005

Text: Stefan Rolén
Foto: Ulf Nylander

Det började redan veckan innan. Dorotea Anders hade åkt upp på måndagen och rapporterade kanonväder och kanonflyg: "gick ner och landa efter ett par timmar men man skulle ha kunnat flyga hela dan"!

Jaja, brukar låta så när man bombar ur ;) Ringde dock Ulf i Örnsköldsvik direkt, han skulle ta ett snack med chefen och på tisdag eftermiddag var vi på väg. Efter en snabb proviantering i Vilhelmina började vi närma oss fjällvärlden och det ser verkligen bra ut på himlen. När vi kör ner mot Dikanäs vid åttatiden så märker vi hur enormt hög molnbasen verkar mot fjällen! Vi tippar på 3.000 meter och fjällkedjan framför oss är obeskrivligt vackert i kvällssolen. Bara att hoppas att vädret håller i sig, till i morgon åtminstone...

Nästa dag så är vi en förväntansfull grupp flygare som tar oss de 500 höjdmetrarna upp på berget.

Peder startar först och stiger som en kork i en stor blåsa och försvinner, japp, det funkar men det är ganska långt mellan cyklerna. Självt så kommer jag iväg men det bär inte så jag sticker ut till ravinen och gnetar mig upp i en liten blåsa, vänder tillbaka till hanget men det är fortfarande noll bärighet, det berömda guldfiskminnet kopplades tydligen in och det blev en ofrivillig topplandning; På't igen och nu går det bättre, lyckades haka på en lite bättre blåsa som tar mig upp över kammen och jag ser ett moln bildas framför, tar mig dit och det stiger i en stor fin blåsa.

Ulf kommer och gör mig sällskap och vi slutar inte att kurva förrän GPSen visar på 2854 meter och vi är i slöjorna.

Det var alltså sant! 3000 meter igår var nog inte enbart önsketänkande. Det känns som jag ser halva Svenska fjällvärlden och lite av den Norska och naturligtvis så har jag ingen kamera!

Klockan är bara drygt ett än, sommartid, ska man hänga kvar och se om man kan piska Robert på absoluta höjrekordet? Eller distans? Molngatorna går mot nordväst och det finns bara vildmark. Det skulle kännas bra pinsamt om man skulle bomba där och fjällräddningen kontaktas för att plocka upp en galen krympling med krycka som "hoppat" med en skärm och blåst ut mitt i ingenstans. Det vore nått för kvällspressen det.

Men det skulle vara en dödssynd att inte försöka göra något en sådan här dag. Ulf kommer förbi och ropar "vi stick till Grönfjäll" så det blir fullspeed, krabbades genom sjunket mot ett lovande moln. Tar vi oss upp där tar vi oss till Matsdal lätt, ett annat bra flygställe ca 25 kilometer från Kittel.

Men vi blir varse om att finns det stig, så finns det sjunk, mycket sjunk. Framme vid vårt lovande moln så är vi på lågan och försöker desperat ta de små blåsor som drifftar av 45 grader in mot fjället. Vi inser att vi är för lågt för att kunna kurva säkert så vi landar vid sista vägen mot fjället.

Hmm... Vi sparade oss till tävlingen, ja, så var det nog!

Tävlingen ja, den började på fredagen med lika lovande prognos men med västlig vind som egentligen är det bästa, bästa starten finns på väst och det är lättare att lägga banor. Enda nackdelen är att man måste gå en bra bit och slåss med bremsen på vägen! (För er sörlänningar som inte vet vad en "brems" är så kan jag berätta att det är en "liten" blodtörstig fågel som kan bli rätt jobbig i längden när man går på fjället. Ett tips är att inte sparka dom åt huvudet, då blir de bara ännu elakare och jobbiga, sikta på magen istället, då tappar de luften och lämnar dig ifred, ett tag i alla fall.)



På väststarten funkade hanget bra, en bana på 43 kilometer lades mot Dikanäs - Daikanvik. August och Magnus var snabbast iväg (Hot shots ni vet) och resten av piloterna startade i en strid ström. Bröderna Gustavson stilade med snygga topplandningar på grund av knut och glömd vario och startade om igen (snyggare än mig veckan före). Efter att ha tagit starten glider vi ut mot dalen och fältet har spridit ut sig bra, kurvar med Hans G ett tag ute i dalen tills han sticker snett in mot Henriksfjäll och nästan hela armadan hänger på nestorn dit som bremsen på en svettig fjällvandrare.

Jag mjölkar ur det sista i blåsan och kommer lite på efterkälken och det är tur för mig, för ingen hittar något på Henriksfjäll! Det är bara ett stort blått hål nu så jag glider ut mot Dikanäs och är på lågan igen... Alla börjar att ramla ner när jag och Mats hittar en svag liten blåsa på en myr 100m upp. Mats är en inbiten vänstervridare, jag vill helst gå åt höger (inget politiskt dock) men nu får jag ge mig och det går uppåt trots allt, vi klarade oss med en hårsmån och lycklig speedar jag mot Dikanäs.

En mil innan mål kommer jag ännu lägre igen, under hundra nu men är på ett hygge som bara måste funka och det är något litet där, nu när jag är ensam och får gå åt favorit-

hållet så måste det gå... Då ringer mobilen som jag glömt att slå av och varion får spel! Attans. Glöm varion! Känn blåsan, känn blåsan! Efter en halv minut som kändes som en evighet slutar det att ringa. Varion slutar att få spel och ja, jag är kvar i blåsan och den ökar på. Visade förresten en hängflygare barografen från flyget och han undrade varför ska ni med skärmar flyga så lågt då? Hrmff!

Det går upp för mig att jag kommer nog att flyga i mål, kanon! Men jag vill flyga mer, inte bara speeda mot mål det vore synd på en så bra dag! Möter August och tänker att han måste ha varit vid målet redan (hot shots ni vet) och är ute och friflyger nu. Kanske en out and return? När jag flugit förbi målet drar jag med Svedberg, som kommit ikapp efter att ha lyckats rundat blåhålet vid Henriksfjäll på baksidan, mot Vilhelmina.

Vi får flyga en timme till, Svedberg landar, jag lyckas gnetta mig en knapp mil till innan jag landar i motvind då ett Cb kollapsar mot Vilhelmina. Vilket kanonflyg, men det slår ändå inte hemfärden! Jag hade landat på en fäbodvall vid en mindre grusväg i Norrlands inland och när jag packat min skärm och linkat upp till den lilla vägen så kommer då direkt en dubbeldäckad linjebuss! Det är Vilhelminabussen som går en gång om dan! Det är nog mer tur än alla låga räddningar jag gjorde den dan! Busschauffören vill inte ens ha betalt och vi plockar upp en lite förvånad Svedberg efter vägen. Den dagen var nog Kittelfjäll bättre än Brasilien! Tja, vad ska man säga, personligt höjd och distans rekord i Sverige på samma vecka plus bra infrastruktur. Jag blev då riktigt nöjd i alla fall.

Det blev bara det heatet då lördagen ställdes in på grund av överutveckling och söndagen också var tveksam och många hade långt och köra hem så...

Om vädret hållit i sig som veckan före hade det kunnat bli riktigt bra! (Om "Om" hade funnes hade katta vare kung! som min gamla mormor skulle ha sagt.) Vädret kan man tråkigt nog aldrig styra men hela området har dock en enorm potential. SM skulle vara kul att göra där igen. Det är trots allt lite kortare än att åka till Kina. Välkomna nästa år då kör vi igen. Kittelfjäll är en allt för oflugen pärla så kom dit och flyg!

Tävlingen vanns av Mats Arcadius före Magnus Österberg och August Sandberg.

Ordföranden har ordet

Hej!

Min första text var inskickad till tidningen som "Mitt sista ordföranden har ordet..." eftersom jag tänkte avgå som ordförande vid årsmötet den 13 nov 2005. Men jag fick i sista stund, innan pressläggning, möjlighet att ändra min text eftersom det inte gick att få fram någon som ville efterträda mig som ordförande.



Jag fortsätter alltså 1 år till.

Det är inte av någon kontroversiell anledning som jag ville avgå utan bara för att jag tycker att det är dags för någon annan att ta över. Jag känner att jag efter 5 år kanske gör det som minst krävs av en ordförande men inte det där lilla extra som jag gärna skulle vilja. Det där lilla extra skulle t.ex. behövas nu då medlemssta-

tistiken har en sjunkande trend och så haft under många år. Den trenden har jag och styrelsen inte lyckats vända (dock har nästan alla flygförbunden samma trend).

Tiden som ordf. har varit väldigt rolig, givande och lärorik trots några tunga perioder. En del har jag utträttat och en del har jag inte utträttat av det jag borde. Vilken av listorna som skulle bli längst skall jag låta vara osagt. Jag tycker att styrelsen är en grupp duktiga och kompetenta hängflygare som det är väldigt lätt att samarbeta med. Vilka de är kan ni se på vår hemsida www.hangflyg.org. Jag tycker konferensen och årsmötet som var helgen den 12-13/11 var både rolig och givande och tycker att jag av det blivit uppmuntrad att fortsätta 1 år till. Jag skall fortsätta sköta det som krävs och om möjligt även få fram det där "lilla extra" som jag nämnde innan. När jag tillträdde som ordförande för 5 år sedan såg jag det som en stor ära att bli vald till det och jag ser det fortfarande som en stor ära att få detta förtroende. Under det kommande året skall det väl sedan förhoppningsvis kunna vara möjligt att få fram en ny ordförande till nästa årsmöte.

Kort om konferensen och årsmötet:

(Det får bli en utförligare text i annat nummer och p.g.a. knappt om tid har jag har lånat en del text som Tomas S skickat ut på hängflyglistan på nätet).

Uppslutningen var som vanligt tyvärr inte så stor, 14 per-

soner på konferensen och 10 på årsmötet. Men det finns mycket att diskutera så tiden blev knapp på lördagen. Nästa år får vi nog förlägga en del av konferensen även på söndagen.

Under säkerhet diskuterades ganska länge olyckan i Sala. Den direkta olycksorsaken och åtgärder p.g.a. den, spekulerades inte i eftersom haverikommissionen inte är färdiga med rapporten ännu. Men en del förändringar gällande administrationen av licenser och behörigheter kommer att göras.

När det gäller PR & återväxt så finns det inget klart recept på hur vi skall komma tillrätta med den vikande medlemstrenden. Vi kommer att fortsätta sponsra flyglägar/flygcentrum under ett antal veckor nästa år. Vi skall sponsra nya instruktörer mer. Reklam via Internet har viss genomslagskraft och vi skall därför driva ett förändringsarbete av hemsidan m.m. Instruktörernas roll är naturligtvis viktig och vi har i dagsläget 4 stycken som vill utbilda sig till nya instruktörer och det känns mycket roligt. Cay visade några nya snygga tröjor som han skall trycka upp för försäljning. Tomas S hade med sig en hemmabygd simulator där man hänger på riktigt i en sele och styr ett hängflygsimulatorprogram på en dator som kan användas för att locka nya elever m.m. m.m.

Nytt i styrelsen:

Peter Isacson avtackades och Andreas Ohlsson ersätter, med ansvar för tävlingar. Vi hälsar därför Andreas välkommen tillbaka i styrelsen.

Ingemar Hammarström avtackades och vi välkomnar Robin Strandberg istället, som kommer vara den som tar över insamling av olycksrapporter/störningar. Per Andersson tar över sekreterarposten.

Vi välkomnar även Bengt Höök som ställde upp till valberedningen och han kommer även försöka hitta en person till, eftersom det skall vara 2 personer där.

Jag tackar för mina 5 år och ser fram emot det kommande.

Med vänlig hälsning!

Lars Redhammar

Ordf. SHF



Är det farten som dödar?

Text: Roland Hugosson
Foto: Johan Rees

-Farten dödar! Inom flyget är det den låga farten som dödar. Alla har hört hur farligt det är att flyga för långsamt nära marken.

På finalglidet vet till exempel alla flygare att man alltid ska ha extra fart för att undvika att vingen stallar när man går igenom vindgradienten. Den här extrafarten lägger jag mig till med redan i nedflygningssektorn, eftersom hela landningsvarvet sker nära marken. Jag håller bygeln vid naveln.

Visar det sig att jag ligger lågt på medvinden så kan jag mata av lite på farten och vinna lite höjd. Jag flyger snabbt igenom eventuella sjunkområden/luftgropar och har marginal vid eventuella vindkantringar. På finalen behöver jag inte dra fart för att flyga säkert genom vindgradienten (då kan jag koncentrera mig på annat). Jag får snabba respons på alla styrutslag, och jag minimerar risken för stall i branta finalsvängar.

Det här är speciellt viktigt vid små trånga landningsfält då landningsvarvet blir lågt och tight, som på Åres Draklanda. Det fältet har fyra betänkligheter – som utgöts av dess fyra sidor. På ena långsidan finns Åresjöns badovänliga, iskalla vatten och på andra långsidan finns Statens järnvägars elgrill, specialdesignad för att värma upp frusna hängflygpiloter.

Landar man åt öster avslutades fältet av en ladugårdsvägg, av ordinär icke flexande rödmålat plank.

På grund av fältets långsidor så lägger man alltid medvinden längs med sjöstranden. Lägger man medvinden längre från fältet kan man få problem att nå in på fältet ifall man kommer för lågt på grund av felbedömning eller sjunk. (Att lägga medvinden över elgrillen är alldeles för nervöst.) Nackdelen är att man inte får plats med ett 2x90-landningsvarv utan man måste göra en, mer eller mindre, snäv 180-graders sväng in på fältet.

Problemet med denna finalsväng är att det blir betydligt svårare att korrigera eventuella fel i höjddled. Hamnar man för lågt kan man, om man har hög fart, omvandla denna till extra höjd genom att successivt släppa av på farten och omvandla den till distans utan höjdförlust. I annat fall kan man endast göra en så flack sväng som möjligt lite tidigare på medvinden; och hoppas på att finalen blir kortare än fältet (ladväggen är hård). Vanligtvis så ligger man dock för högt, och hur ska man korrigera det när man inte kan förstora landningsvarvet utan att hamna långt bortanför fältet?

Låg jag högt i landningsvarvet på Draklanda så lärde jag mig att maximera farten och breda ut selen med

fötterna och därmed ökade sjunkhastigheten. Jag lade mig också till med ett annat trick ifall detta inte räckte – jag bankade omkull vingen utan att ge höjdroder i finalsvängen. Följden blev en vingglidning som avslutades så fort jag tryckte ut speedbaren och gav svängroder. Det här funkar väldigt bra för att tappa höjd vid trånga fält med höga bantrösklar.

Det här landningsförfarandet kräver överskottsfart och erfarenhet. Ska man öva detta så ska det ske på hög höjd; vingen svarar mycket snabbare på roder än vid trimfart. Börja med att prova att flyga vingen i olika hastigheter. Öva sedan på vingglidning genom att först prova med en mindre tidsfördröjning mellan omkullbankning och höjdroder innan du ökar höjdförlusten med ökad tidsförskjutning.

Finns det utrymme (på stora fält utan hinder) gör jag alltid ett stort 2x90-varv eftersom det alltid är lättast att bedöma sättningspunkten. Men vid små trånga fält med höga hinder på långsidorna eller kortsidorna, då det behövs, gör jag 1x180-varv. Alla landningsvarv görs med rejäl fartvind brusande runt brallorna, (selen öppnas i god tid i nedflygningssektorn).

Flyg högt och länge och landa "snabbt".



En flygtur vid molnbasen

Text & foto: Johan Rees

Jag hänger under en hangglidingvinge i Provence i södra Frankrike. Under mig har jag en bedårande vacker dal med majs- och veteodlingar. Ovanför mig tornar ett majestätiskt berg upp sig och når 2700 meter över havsytan. Blickar jag framåt ser jag några av mina kompisar som också nyligen har startat. Precis som mig ligger de där och letar efter uppåtvindar som gör att de kan ta sig högre upp längs berget. Just nu känns det överkligt att jag för bara tio minuter sedan stod på startrampen och var nervös inför min första start här.



När man ska starta väntar man först på ett tillfälle då vinden blåser jämt och fint, och i riktning mot en. Då lyfter man upp vingen på axlarna och springer nedför en backe. Redan efter första steget känner man att vingen flyger av sig själv. Ett par steg senare har man dessutom tillräcklig fart för att vingen även ska orka lyfta piloten. Då flyger man!

Känslan när vingen tar tag i en och man börjar flyga är alltid lika härlig. Efter starten svänger jag vänster för att följa bergssidan bortåt i hopp om att kunna hitta de uppåtvindar som bildas av att vinden pressas upp längs berget och av att luft nära marken värms upp och stiger.

Min flygkarriär började förra sommaren då jag tillbringade en vecka i Orsa för att lära mig flyga. Hittills har jag gjort runt 15 flyg men aldrig lyckats hitta tillräckligt med lyft för att kunna hålla mig kvar i luften i mer än tio minuter. Här längs bergssidan börjar jag dock känna att jag stiger. Min variometer bekräftar den känslan; lyft med en meter per sekund. Jag fortsätter bort längs bergssidan under konstant lyft. Nu börjar berget vika av inåt så jag vänder om och sätter kurs tillbaka mot starten. Här ser jag att jag befinner mig en bra bit högre upp än mina kompisar som står redo att starta. Säkert 100 meter högre. Nog för att jag har känt lyftet hela tiden, men det är ändå skönt att se det med egna ögon. Trots avsaknad av allt vad motor heter jag har lyckats ta mig högre upp i lufthavet.

Flygturen fortsätter fram och tillbaka längs bergskedjan. Höjdmätaren visar att jag nått 1500 meter, 1600, 1700, 1800 1900 meter över havet. Självt gillar jag bergsbestigning och är tämligen förtjust i höga höjder. Visst vore det skoj att nå över 2000 meter! Uppe på de här höjderna börjar det hittills trädbevuxna landskapet övergå i gröna slätter, och inte långt upp finns inget annat än sten, grus och lite snö. Uppåtvindarna finns kvar, men är nu mer koncentrerade på vissa ställen och lyser totalt med sin frånvaro på andra ställen. Här gäller det att så ofta som möjligt befinna sig i de områden där det lyfter. Om inte tvingas man vika av ut från berget och landa, vilket naturligtvis är det sista jag vill.

Den höjdvinst jag har åstadkommit hittills gör att jag vågar bege mig längre bort längs bergskedjan och ändå vara säker på att nå den utsedda landningsplatsen. Dock känner jag att jag börjar sjunka på väg bortåt. Under mig ser jag en gigantisk ravin som leder hela vägen ner till dalen. Sjunket är inget jag behöver oroa mig för då jag har god höjd, men det vore som sagt skoj att nå 2000 meter.



Just som den tanken far genom mitt huvud känner jag hur vinden sliter tag i vingen.

Med en riktig kraftansträngning flyttar jag hela min tyngdpunkt så långt åt sidan som möjligt för att få vingen att svänga tillbaka till den ursprungliga kursen. Jag vet dock att sån här turbulens ofta är ett tecken på att det kommer kraftigt lyft lite längre fram.

Rätt som det är känner jag ett kraftigt drag i hängstroppen som jag hänger i från vingen. Variometern tämligen skriker ut att jag har hittat lyft. 5m/s, 7m/s...9m/s. Känslan i magen påminner starkt om den då man åker någon av de häftigare attraktionerna på ett nöjesfält. Innan jag vet ordet av har jag med råge passerat mina 2000 meter.



Jag fortsätter flyga fram och tillbaka längs berget och kollar in alla häftiga klippformationer från olika vinklar. Min tidsuppfattning är totalt utslagen när jag gör något sånt här men jag uppskattar att jag har varit uppe en bra stund nu. Jag tittar uppåt och ser att jag inte har mer än ett par hundra meter kvar till molnbasen. Lyftet så här nära molnen är jämt och kraftigt. Jag behöver inte längre leta efter lyft

för att kunna ta mig högre. Nu när jag börjar närma mig molnbasen förstår jag äntligen innebörden med ordspråket "There is no place like cloudbase". Det är en mycket speciell känsla att befinna sig här uppe.

Under hela flyget hittills har jag sett flera av mina flygande kompisar runt omkring mig, ovanför och under. Helt plötsligt är jag nu helt ensam här uppe, och de andra är minst 500 meter längre ner mot dalen. Jag är alltså helt ensam här uppe i molnbasen. Jag cirklar runt och njuter av livet, men känner samtidigt att det börjar bli rätt kallt. Dessutom får man inte flyga in i moln då sikten är nära nog obefintlig och det enligt säkra källor inte är någon höjdare att flyga in i vare sig andra hängflygare eller i ett stort berg.

Jag viker så av österut längs en svagt sluttande bergskam. Den högsta höjd jag läste av från höjdmätaren var 2470 meter. När jag följer bergskammen lättar så molnen på min högra sida och jag ser ett gigantiskt bergsmassiv med lodräta klippväggar, insvepta i molnhavet. Detta samtidigt som en flock på runt 20 korpar passerar framför mig på bara ett par vingbredders avstånd (Mina vingar, inte deras). Detta är ett ögonblick som för evigt har etsat sig fast på näthinnan, och som aldrig går att beskriva. Det måste bara upplevas. Det är svårt att göra något annat än att bara se och njuta av ögonblicket.

Efter ytterligare en stunds flygning, då jag sansat mig efter alla häftiga intryck, börjar jag orientera mig. Långt nordöst om min position ser jag ett bergsmassiv högre än alla andra. Mont Blanc - Alpernas högsta berg. Ett berg som jag vid två tillfällen har försökt bestiga. Berget är delvis insvept i moln, men dess siluett är inte att ta miste på.

Flyget fortsätter på varierande höjd ett tag till. Ner en bit för att värma sig och så upp till molnbasen igen. Jag leker

och testar nya saker. Gör 360-graders svängar, stallar vingen, kör så fort jag kan och bara har skojs. Selen som normalt är så bekväm att ligga i börjar dock kännas lite hård. Jag känner att jag är trött i varenda muskel efter att ha styrt vingen genom termiken. Det är ett svårt beslut att ta men jag bestämmer mig för att gå ner för att landa.

Från den höjd jag befinner mig på tar det en bra stund att tag sig ner till landningen som ligger på 900 m.ö.h. När jag väl börjar närma mig gäller det att planera inflygningen. Jag vet sedan tidigare att landningsfältet är rätt trångt och omgivet av majsodlingar. Det är ingen katastrof att landa i majs. Det jobbiga kommer då man ska bära ut vingen ur den två meter höga vegetationen.

Innan landningen börjar jag med att kolla på vindstruten från vilket håll det blåser. Man ska alltid landa i motvind för att ens egen hastighet relativt marken ska bli så låg som möjligt. Jag flyger med vinden och då jag känner att höjden är den rätta svänger jag upp mot

vinden. Vegetationen är inte lika hög innan fältet som efter så jag siktar på att landa så tidigt på fältet som möjligt. Jag drar fart på vingen för att minimera störningar av eventuella kastvindar.



Sedan planar jag ut på ungefär en meters höjd. Kommer jag nå in på fältet? Jag fortsätter plana tills jag känner att vingen inte har tillräcklig fart för att kunna flyga mer. Då pressar jag hastigt upp vingen vertikalt mot flygriktningen; en manöver som kraftigt bromsar in hastigheten. Vänster fot tar mark, sedan höger, och jag står stabilt på marken två meter in på fältet! Även om flygning på hög höjd är en fantastisk

känsla så är det få saker som känns så bra som en riktigt lyckad landning.

Det är svårt att jämföra olika saker man gör, men trots att jag provat på ganska många olika aktiviteter måste jag säga att flygningen uppe vid molnbasen i det här landskapet är bland det absolut häftigaste jag någonsin har gjort.

Det sägs att oavsett vad man tänker säga så har någon annan redan sagt det bättre. Jag vet inte om det är sant eller inte men jag tänker avsluta med ett klassiskt citat av Leonardo daVinci:

“Once you have tasted flight, you will forever walk

the earth with your eyes turned skyward, for there you have been, and there you will always long to return.”

Flyget som beskrivs ovan gjorde jag under en resa till Frankrike, ordnad av Skånes DrakFlygKlubb. Artikeln är tidigare publicerad på <http://www.utsidan.se/ddb/lashorna/artiklar/984.htm>

Erik Rehnfeldt vässar fridistansrekord

Text: Erik Renfeldt
Artikeln tidigare publicerad på paragliding.se

Under den årliga tävlingen i Quixadá i Brasilien är det vanligt med mycket långa distanser. De flesta piloterna åker hit just för att vässa sitt personliga rekord och kanske även ta sig över drömgränsen 300 km. Detta var också Eriks mål detta år, vilket till slut föll på plats. Erik slog Peter Brinkebys gamla rekord på 271 km med ett nytt rekordflyg på 277 km.

Quixadá var inte riktigt som vanligt i år. Det var 10 års jubileum och många piloter kom för att vara med, 55 stycken. Men allt var väl organiserat och fungerade bra. Vad som ställde till det lite var att förhållandena på starten var om möjligt ännu starkare än vanligt. Några dagar fick vi vänta ett bra tag innan vi lyckades komma iväg. Det var tyvärr ganska många piloter som hade lite problem vid starten och ett antal fick erfara hur det känns att bli blåst över starten och ner på läsidan (det fick jag erfara mitt första år här).

På grund av den kraftiga vinden så var termiken ganska sönderblåst och det var svårt att hålla sig uppe. Många var de piloter

som fick åka hem igen utan att ha lyckats med något personligt rekord. Men de som lyckades hålla sig i luften flög riktigt långt. Petra Krausova lyckades att ta nytt världsrekord i fridistans, 302km, och angivet mål, 247km, under samma flyg!



Fram till den sista dagens flygning såg det ut som att jag skulle bli en av dem som skulle få åka hem igen utan något nytt personbästa. Sista dagens flygning räknades inte till tävlingen och ett mål sattes i Poranga 215km så att alla skulle hinna tillbaka till prisutdelningen. Jag hade sagt att om jag kommer dit och förhållandena fortfarande är bra och klockan inte allt för sent så kommer jag att fortsätta att flyga. Men då skulle jag vara helt på egen hand och utan någon upphämtning.

Som det nu blev så kom jag till Poranga hyfsat tidigt så jag bestämde mig för att fortsätta för att försöka slå Peter Brinkebys rekord på 271 km som han flög här i Quixadá för några år sedan.

(fortsättning sidan 35)



Red bull giants of Rio

Text & foto: Peter Isacson

Brasilien har under mina senaste tre besök haft mera äventyr att bjuda på än jag egentligen önskat!! Jag börjar med att sammanfatta senaste resan som var November 2004. Det äventyr jag hamnade i året innan sparar vi till nästa nummer.

Något bekymrad över att vintern skulle bli helt utan resor (pga nytt arbete med allt vad det innebär) så blev jag både glatt överraskad och något tveksam till det förslag jag fick en tisdagskväll när telefonen ringde, en viss Colting (en av Sveriges största triatleter) som för tillfället var helt obekant för mej presenterade sej och förklarade att han ringde åt Red Bull som var i full färd med att anordna en stor internationell stafett med simning, mountainbiking, löpning och....ja faktiskt hängflyg som grenar.

Anledningen att jag blev glad är väl inte så konstigt, särskilt inte när sponsorn skulle stå för fiolerna.

Min tveksamhet kanske däremot verkar konstigt men med Brasilien i

färskt minne från VM 2004 och allt strul med tullar och frakt av vinge, samt det faktum att det var ett ytterst illa valt tillfälle att be om ledigt från mitt jobb så var min tveksamhet mera än måttlig.

Men vad sjutton, hur ofta får man sådana erbjudanden tänkte jag och tackade ja på stående fot. Ledigheten löste sig bättre än väntat men jag hade många frågor gällande tävlingen, dessa bollades vidare till ett forum på internet som hade som uppgift att ta hand om deltagarnas frågor, och även om jag redan hade bestämt mej för att åka så förblev de flesta av dessa obesvarade fram till tävlingsdagen.

Avresa i antågande och mycket skall ordnas däribland fotografering. Skrata inte, som den atlet man ju är så har jag alltid vetat att fotomodelljobben skulle komma. Skratta inte sa jag! Nåväl lite självironi får jag väl bjuda på. Vi hängflygare gjorde oss bäst med selen på bredvid de vältränade unga gossar som representerade de andra grenarna.

Landvetter i svinottan medveten om att det ofta tar lite extra tid att checka in en vinge, och där hade jag alltför rätt, det sket sig nämligen helt och hållet. Flygbolaget (Luf...nsa) som faktiskt tagit med vingen i bokningen vilket oftast är den svåra delen vägrade sedan att ta vingen på planet. Mina tappra försök att övertala dem att ändra sej övergick från vädjande till språk som inte lämpar sig i skrift. Tack vare goda vänner som jagade telefonnummer till tänkbara personer att hyra utrustning av så fick jag tag på en skapligt konkurrenskraftig vinge på plats, detta visade sig senare vara en mycket tursamt drag så tack (L..tha..) för att vingen blev kvar i Sverige.

Evenemangen runt tävlingen var mycket påkostade och hängflyget har förmodligen fått en hel del positiv PR tack vare denna stafett. Blir det flera tillfällen hoppas jag att vi får chansen att visa upp vår fantastiska sport som enligt mej stod för det spektakulära i denna tävling. Själva stafetten skulle gå till så att

simmaren skulle växla till cyklisten som skulle ta sig upp till hängflygstarten. Min uppgift skulle sedan om vädret hade tillåtit vara att runda Rios berömda staty, flyga ner till stranden (Ipanema) och göra en 100 m lång låg-flygning (på max 3m höjd). Till sist pricklanda i en cirkel med radien 5 m och avsluta med att ta mej fram för att växla till löparen som var siste man. Hängflygarnas uppgift visade sig snart vara minst sagt svår, särskilt med tanke på vindförhållanden som rådde vid tillfället.

Banläggningen ändrades från plan A till plan B till plan C och att runda den berömda statyn blev det tyvärr inget av. Mina farhågor om att vädret skulle spela oss ett spratt besannades och den alltför trånga "20 vingars stora start" som borde rymt 80 riggade vingar (80 lag från världens alla hörn) förvandlades pga tidvis backvind till en väntplats där folk riggade huller om buller på vanligt Brasilianskt manér dvs totalt kaos. Detta var ett av de tillfälle jag var glad att min vinge blev kvar i Sverige.

Min tur kom att starta och jag var nr 45 av rampen. Innan start var läget på starten som sagt kaotiskt och eftersom man inte kunde se målet som låg

på ett 1:17 glid från starten och var skymt av ett berg så frågade jag hur många som redan var i mål. Svaret var 30 -35 st.

Det var då jag tog ett av mina sämre beslut under min karriär som hängflygare, det var så att en 15 min tidigare svag hangvind som hjälpt folk in i mål nu var ett svag nersvep som fick mej och ett 10 tal andra att landa kort.

Inget att hetsa upp sig över kan tyckas men när jag insåg att stranden var proppfull med folk och att höjden inte skulle räcka tillbaka till en lugnare strand blev livet genast obehagligt spännande för en gammal man som jag.

Liksom ett fåtal andra i samma situation valde jag att göra mitt livs första vattenlandning för att undvika att skada någon på stranden. Det hela avlöpte väl tack vare grunt vatten och en viss portion flax.

Vingen fick sej dock en känga då vågorna vred runt ett antal av latterna som därför fick en ny och mindre bra profil för att uttrycka sej lindrigt. PS! om du har på känn att du kommer att kvadda din vinge, res med L..hansa så kan du istället kvadda någon annans

vinge. BRA VA?!!!!

Med facit i hand borde jag varit mera kritisk till banläggningen eller helt enkelt avsått att flyga den dagen. Totalresultatet var inte lysande för oss men heller inte så rättvisande för något av de lag som fick en sen hängflygstart, till stor del pga att vädret gjorde hängflyget mindre lämpligt som stafettgren just denna dag.

Vinnande lag var Australien med "Little John" som flygande deltagare i deras lag.

Två blev ett Brasilianskt lag men Nene Rotor som hängflygare. Trea blev USA som låg först när dom växlade från cykel till hängflyg (Curt Warren).

Avslutningen till hela evenemanget var en förstklassig tillställning på den berömda sockertoppen som man endast kan nå med linbana.

Resultat och massor av info. finns att hitta på:

www.redbullgiantsofrio.com

Svenska laget bestod av:
(Grenarna i nämnd ordning.)
Jonas Colting- Havs simning
Björn Andersson - Mountainbike
Peter Isacsson - Hängflyg
Patrik Tjårdal - Löpning



Startplatsen ovanför Sao Conrado. Skärmflygare startar nedanför, hängflygare en trappa upp på rampen. Landning på stranden nedanför.



Klubbspecial Järvsö

Text: Bengt Pettersson
Foto: Lars Öje

De senaste 15 åren har skärmflygningen legat nere helt i Järvsö. Då, i början av 90-talet, hade man som mest ett tiotal medlemmar. Under 2002 var vi tre killar som gick elevutbildningen i Åre och därefter har vi fortsatt att satsa på sporten. Vi har väckt upp några gamla flygare och hittat några aktiva som bor i Järvsö, men hittills flugit på andra orter. I denna stund har vi ännu inte bildat någon klubb, men tanken finns och vi har börjat lägga upp planer. Vi tror att vi skulle kunna starta upp en klubb med ett tiotal medlemmar idag.

Skärmflygning i Järvsö sker på Öjebergets skidanläggning. Toppen ligger på ca 390 meter och landningen i byn ligger på ca 180 meter, en fallhöjd på 200 meter alltså. Vi är lite begränsade vad det gäller startriktningar, bäst flyger man vid sydlig till östlig vind, men även starter mot nordost fungerar. För det mesta får vi lugna nedflyg, men det har vi sagt sig i sommar att vi kan få några fina dagar med timmar av hangflyg då sjöbris från öster drar in. Vi flyger året om och transport till startplats sker med stol-lift eller släplift på vintern. På sommaren tar man sig snabbt med bil ända upp till toppen.

Boende, restaurang och pub finns året runt mitt i skidanläggningen. Ett trevligt boende är Timmerstugan, som ligger bara 50 meter från skidbacken och restaurangen med after ski. Stugan har två lägenheter med plats för sex personer per lägenhet, den ligger på en hylla med en otroligt vacker utsikt över byn och Ljusnans dalgång. För större grupper erbjuder Alpbyn ett bra boende med vandrarhem

för upp till 50 personer, samt åtta lägenheter med sex bäddar i varje. Alpbyn ligger lite längre ner på bergets norra sida i anslutning till barnbacke och serviceanläggning.

Våra planer är att kunna vinscha inom en snar framtid för att öka antal flygdagar. Vi håller på att utbilda oss för detta just nu. För de som vill komma till Järvsö för att flyga skärm kan vi erbjuda bra boende nära start och landning. Vi har ett ganska stort utbud av aktiviteter året runt.

Fakta Järvsö Öjebergets Skidanläggning

Klubb: Järvsö Skärmflygklubb
(ännu inte registrerad hos SSFF)
Fallhöjd: ca 200m
Start: 390m.ö.h
Landning: 180m.ö.h
Antal lokala piloter: ca 10st
Flygbara vindriktningar: S till NO
Flygsäsong: året runt
Transport vinter: stol och släplift
Transport sommar: bil
Faciliteter: året runt finns boende och restaurang
Anm: sjöbris från öster hangbar sommartid sen em/kväll
För mer information ring:
Bengt Pettersson 070-625 04 19
Lars Magnusson 070-322 22 32



Mayrhofen i Zillertal

Text & foto: Marko Wramén

I österrikiska Tyrolen döljer sig en riktig pärla. Klassiska skidorten Mayrhofen ligger uppkrupen i sydändan av Zillertalen, omgiven av berg på tre sidor. Vackra vyer, utmärkt vandring och skidåkning samt jodelbarer lockar turister året om. För friflygare finns ännu fler attraktioner.

Utsikten från liften är betagande. Under mig betar pittoreska milkakor på sommarängarna. Pinglandet från klockorna



de har runt halsen är mycket rogivande, och ackompanjeras då och då av en rovfågels skri. På en klippa sitter ett murmeldjur och solar sig, fet och fin efter en lång sommar. Väl uppe på toppen, som heter Penken, återstår bara en kort promenad innan jag kan breda ut skärmen och lyfta i den svaga nordostliga vinden. Med 1.400 sköna höjdmetrar mellan mig och landningsplatsen har jag ett långt och härligt flyg framför mig. Än bättre blir det av att termiken har börjat vakna till liv. Ibland är livet lätt att leva!

Mayrhofen (3.760 invånare) i västra Österrike är ett mecka för såväl skärmflygare som drakflygare. Med åtta olika officiella startplatser och två officiella landningsplatser går det att flyga i nästan alla vindriktningar utom västligt. Under vintern är förhållanden lugna och stillsamma med vissa möjligheter till termik i februari. I april börjar termiken röra på sig ordentligt och sedan har man rejält lyft fram till juni-juli. Sedan lugnar det sakta ner sig inför vintern igen. Både det österrikiska distansrekordet (254 km) och världsrekordet i distans för tandemflyg (131 km) är satta här. Ett annat tecken på de fina flygmöjligheterna är att stora delar av de österrikiska landslagen i drakflygning och skärmflygning bor i byn. Här finns en mängd restauranger, hotell och pensionat, äventyrsbad och en mängd butiker. Byns enda flygskola heter Zillertal Flugschule och drivs av Manfred Dornauer. Det finns dessutom flera företag som bara syslar med tandemflyg och ett företag som specialiserat sig på kurser i termik och distansflygning.

En av de populäraste starterna är Penken, på 2.010 meters höjd över havet. Du kommer upp via en kabinbana och en stollift (båda öppna året om utom i november). Skärmflygare betalar reducerad taxa (2005 var det 8.30), vi åker ju bara på ena hållet. Här kan man flyga i vindar från nord till ost, vilket är de vanligaste i Mayrhofen. Det är också här nästan alla tandemflyg görs. Startplatsen är jämn och fin, men kan bli lite trång när alla vill upp samtidigt. Förbered all utrustning vid sidan om innan du går ut på starten så blir alla glada.

Skulle vinden ha vridit till mer sydlig bjuds det på en rejäl promenad från Penken till Finkenberg (2.080 m ö h) där det

går att lyfta med vindar från syd till väst. Här är starten större men terrängen mer ojämn.

En annan höjdare är starten vid Melchboden uppe på Zillertaler Höhenstrasse (2.000 m ö h). Hit tar du dig med egen bil, taxi eller via flygskolan. Vägen upp är privat så varje bil måste betala 10 € per passage. På toppen betalar du 4 € i startavgift som är giltig för flera starter hela dagen. Här finns två startplatser, en stor och ganska jämn för nordostliga till ostliga vindar och en lite mer ojämn och brantare för sydostliga till sydliga vindar. Det är här många av distansflygen startar eftersom området bjuder på riktigt fin termik på förmiddagen.



Lite längre ner på Zillertaler Höhenstrasse ligger byn Perler. Här finns också en start (1.150 möh) som ofta används för nybörjarkurser. En brant grässlätt ger lyft i sydostliga till

nordostliga vindar och mycket goda möjligheter för termik.

Schafskopf (fårskallen) är en riktigt hög start på 2.300 meters höjd, men hit är liften bara öppen på vintern.

Alla starter som hittills nämnts ligger på dalens västra sida. På eftermiddagen kan det vara bättre att starta på ostsidan av dalen, eftersom solen ligger på fint där. Alternativt startar man på till exempel Penken och flyger tvärsöver dalen för att glida på en blandning av termik och hangvindar på andra sidan.



Vill du starta på ostsidan är Ramsberg (1.200 m ö h) ett bra alternativ. En bred och mycket brant grässlätt ger bra lyft nästan direkt, och det går att starta i de flesta vindriktningar utom västligt eftersom starten ligger skyddad. Hit kommer du också med bil. En svårare men högre start på ostsidan av dalen är Steinerkogel (1.300 m ö h) som också

nås med bil. Här flyger du i sydvästliga till nordvästliga vindar.

Ett av de finaste flyg jag någonsin gjort var från Ahorn (2.000 m ö h). Det är berget som avslutar hela dalen och som nås via kabinbana. Här har du fantastisk utsikt – norrut breder Zillerdalen ut sig med Mayrhofen precis nedanför, och söderut reser sig snöklädda bergstoppar på den italienska sidan.

Vi åker upp med kabinbanan vid femtiden och vandrar sedan i tio-femton minuter till en buskig och ojämn start. Men belöning väntar ovanför i form av gudomligt lyft och undersköna vyer. Snart är jag uppe på 2.300 meters höjd och här blir jag hängande i en timme, tills solen och magen signalerar att det är dags att dra sig tillbaka till jordelivet.



Jag landar på Bruggerstube (600möh), som är den trevligaste officiella



(fortsättning Mayrhofen)

landningsplatsen. Stort landningsfält och både restaurang, camping och flygskola precis intill gör stället märkta populärt. Det finns till och med lekplats för de som har barn med sig.

Själv har jag lekt färdigt för dagen och avslutar med en kall öl och en bit mat vid uteborden precis vid landningen. Och massor med flygsnack på en salig blandning av språk.

Fakta Mayrhofen

Penken (ost-nord), 2.010 möh. Nås med kabinbana, 8,30 € per resa för skärmflygare)

Penken Finkenberg (syd-väst), fallhöjd 2.080 möh. Zillertalen Höhenstrasse Melchboden (nordost-ost, sydost-syd). 2.000 möh. Nås med bil (avgift per bil för privat väg, ca 10 € /passage. Startavgift 4 € /dag). Zillertaler Höhenstrasse Perler (sydost-nordost), 1.150 möh. Nås med bil.

Ramsberg (ostsidan av dalen) 1.200 möh. Nås med bil. Steinerkogel (sydväst-nordväst) 1.300 möh. Nås med bil. Svår start.

Ahorn (nord) 2.000 möh. Linbana, 8,30 €.

Schafskopf, 2.300 möh, nås med lift, öppen bara på vintern.

Landningsplatser

Bruggerstube. Utmärkt landningsplats, 600 m ö h, med flygskola, restaurang och toalett precis vid sidan om. Edenlehen (630 möh) är ännu en landningsplats syd om centrum.

Flygskola

Zillertaler flugschule (www.zillertaler-flugschule.com) har kurser, prova-på-dagar och tandemflyg. Viss uthyrning. Kan ordna transporter och guidning för 18 € /dag (exklusive eventuella liftavgifter).

Austrian Arena (www.austrianarena.com) håller kurser i termik och distansflygning och guidar inom samma områden.

Boende

Det finns gott om hotell och pensionat i byn, men boka i god tid för vintersäsong. B&B kostar 20-25 € per person.

Ta sig dit

Man kan flyga till München (190 km från Mayrhofen, tåg till Jenbach 90 minuter, 53 € t/r), Salzburg (175 km, tåg 100 minuter, 56 € t/r) eller Innsbruck (75 km, tåg 20 minuter, 11 € t/r). Från Jenbach tar man den smalspåriga Zillertalbahn till Mayrhofen (1 timme).

Med bil kör du via München på A8, sedan A93 och A12. Ta av på B169 mot Mayrhofen/Zillertal vid Wiesing.

Mer info

www.mayrhofen.at

Tibbes termiktips

Dessa termiktips är riktade till dig som är hyfsad nybörjare, d.v.s. förmodligen steg 1 och uppåt ;) Du behärskar din skärm vid balansering, kan både framåt och bakåtstart och har flugit på flera olika flygställen och starter under din minst 1-åriga flygkarriär.

Bli en kung på balansering

Det här låter hårt, men du har inget i termik att göra om du inte behärskar din skärm på marken och behärskar den bra. Om du inte har tid att öva balansering och backglidning, har du inte tid att flyga termik. Så var det med det. Googla ordet dogmatisk. Det har inget med hund eller mat att göra. Slå sedan upp ordet lat-aschul. Det är jag och du, om du inte tror mig.

Avvakta rätt ögonblick

Gör dig klar snabbt och snacka sen! De som snackar mest får minst flugit och de som flugit längst får fri bira på after-fligheten, eller? Vänta på RÄTT startvind för att få bäst termik efter starten, inte perfekt startvind. Ofta är det 0-vind eller backvind på starten när det är som bäst där ute. Bland annat därför ska du kunna balansera din skärm bra. Du missar helt enkelt termiken om du väntar på perfekt vind. Starta gärna aldeles innan, eller i början av en termisk period.

Bogsering

Vid bogsering om du kommer in i en blåsa, bör du vifta allt vad du kan med benen, signalen för att få draget lösare. Därefter släpper du linan i blåsan. Att tro att du får mer "value for money" genom att bogsera linan ut är bara drömmar. Resten av ditt bogserdrag kommer du förmodligen att befinna dig i sjunkande luft och det är mycket svårt att hitta tillbaka till blåsan. Anledningen till detta är att ni förmodligen bestämt en bogserplats där vinden ligger på. Alltså driver blåsan förmodligen mot dig. Den triggas och tilltar i styrka i kanten på fältet...den kanten där du just startade ditt bogserdrag. Om det finns en dunge eller avsmalning mitt i, kan det vara den som gäller förstas. Visst, det här är en generalisering och i egenskap av en sådan finns utrymme för avvikelser. Kolla ändå nästa gång när någon tar en blåsa på "ditt" bogserfält och örfila upp mig sen.

Naturen har cykler

Exempel är årstider, dagar PMS och termik. Medan du gör dig iordning, håll ett getöga på moln och vimplar. Växlar vinden med jämna mellanrum? Ser molnen ut att tippa åt något håll? Skillnader i temperatur? Gamla segelflygare brukar säga att "när damerna hela tiden klär av och på sig är de antingen och shoppar eller sitter på fältet en bra termisk dag".

Sitt inte ner

Så fort du släpper bromsarna efter start kommer termikblåsan, så släpp inte bromsarna efter starten. Hitta ett sätt att komma hyfsat tillrätta ändå. När du är gott och väl ute i luften, kan du ta bägge handtagen i ena handen och sätta dig ordentligt. Om du måste använda bägge händerna för att sitta skönt, kanske du ska se dig om efter en ny sele? Enligt DHV's statistik sker runt 80% av alla skador direkt efter starten. (anm: måste nog kolla upp detta)

Låt skärmen flyga

När du kommer till en termikblåsa kommer skärmen förhoppningsvis att dyka lite, ta fart och sedan är det dags att börja svänga åt det håll som skärmen inte vill. Använd kroppen i första hand, kontrollhandtagen i andra hand. Detta ger skärmen lite mer fart att svänga med om du måste tigha till kurvan för att hålla dig kvar i blåsan.

(Bakgrundsfoto: Micke Wadlund)

ÅRE

Skysport 2006

VÄLKOMMEN

till en ny säsong i Åre. Liftarna har öppnat. Kurser arrangeras kontinuerligt under hela vårvintern, sommaren och hösten. Ta bergsbehörighet, P1 eller P2 licens hos oss. Eller bara kom och samla flyg och upplev Åreskutan, med landets högsta fallhöjd 1.040 meter. Kombinera gärna skärmflyg med skidåkning och provåk backarna där alpina VM skall arrangeras 2007. Vi erbjuder boende vid Draklanda. 50 m till liften. 50 m till landningen. Boka boende på vår hemsida, eller ring!

KURSER

Samla flyg
Bergsbehörighet
Bogserbehörighet
Grundkurser, Pilot 1/2/3
Tandem
Hang och termik
Paramotor
Avrostning
Privatlektioner
Markhanteringskurser
Säkerhetskurser
Flygsafaris med snöskoter och helikopter

AKTUELLT I BUTIKEN

Skärmar

Ozone Buzz DHV 1-2
Ozone Rush DHV 1-2
Ozone Addict DHV 2
Ozone Mantra DHV 2-3
Ozone Geo DHV 1-2
Ozone Magnum Tandem
Swing Arcus 4 DHV 1/1-2
Swing Mistral 3 DHV 1-2
Swing Astral 4 DHV 2

Selar

Swing Connect Light
Skyline Core
Woody Valley Peak

Paketpriser på både ny och begagnad utrustning

Inbyte av beg. skärmar

Service av utrustning -2 års check, linbyte, ompackning av nödskärm.

För senaste info om nya produkter samt priser, se vår hemsida!

OZONE

SWING

WOODY VALLEY

SKYLINE

FLYTEC

www.skysport.se

Surfa in för senaste nytt från Åre, kolla in väderkameran, senaste flygbilderna, filmer mm

Foto: Fredrik Gustafsson

www.skysport.se | info@skysport.se **SKYSPORT**
Skärmflygskola | Butik | Boendeanläggning | Öppet året runt
Skysport AB | Årevägen 173 | 830 13 Åre | 0647-51186

Skysports veranda vid landningsplatsen Draklanda





Det är inte bara Yvonne Dam som vill välta flaskan.

Adrenalin på hanget!

*Text: Kristoffer Stenbeck
Foto: Jan Löfgren*

Sky Adventures hangtävling (inofficiella hang SM)
Kåseberga 2005.

En dag i juli med blytyngda moln och höstrusk avgjordes Sky Adventures hangtävling i Kåseberga. Två dagar var avsatta för tävling för att ha marginal med vädret. Det visade sig att en dag med jämn måttlig/hård vind räckte för att skapa en spännande och utslagsgivande dag. Konceptet för hangtävlingen var enkelt. Två och två flög man i omgångar, en kvalomgång och en finalomgång. Kvalomgången gick ut på att få så bra tid som möjligt medan finalomgången gällde att slå ut sin motståndare.

Under banan gällde det att korsa en linje och sedan på tillbakavägen välta en colaflaska som utgjorde precisionsmoment. Start och landning skedde på stranden på den lägre delen av hanget pga. den hårda vinden. Piloterna gjorde sig redo genom att lägga ut skärmarna i hanget för att sedan

på angiven signal dra upp skärmen och sticka iväg. Tävlingsledaren Niklas Sandberg lyckades lägga en bana som var snabb och inte medgav mycket utrymme för misstag. Jag var själv lite för laddad första heatet och lyckades få med mig hela stolpen som colaflaskan stod på.

Bland de deltagande piloterna fanns celebret besök av SM-mästaren Peter Sjöstedt som inte riktigt lyckats ställa om taktiken 'Hm var ett tag sen man hanga.' hördes från det dolda. För denna dag gällde det att hålla sig lågt så man kunde komma ner till flaskorna och välta dem. Hamnade man för högt fick man kämpa för att tappa höjd och det är inte alltid så lätt när det blåser 10 m/s och lyfter rejält.

Vår egen räddningsledare Magnus 'även kallad Smegol' Wilson kom väl förberedd med hela sin bil full med uppblåsbara madrasser, stabilisatorer, bårar, plåster, solstol ja till och med en räddningsradio.



Som tur var blev han tämligen sysslolös ända tills det att tävlingen var avbruten då en viss flygare skulle ta sig (utan skärm) ner från hanget och "stuga" foten. Hmm farligt det där med flygning.

Allt som allt var tävlingen helt kanon. Spännande heat med mycket action och adrenalin gjorde det till en riktig fest för både deltagare och åskådare. Sen att Pierre och Niklas (Sky Adventures) hade snickrat "i hopa" en kiosk på hjul gjorde inte saken sämre. Gratis Red Bull till alla och trevliga människor gör att jag kommer tillbaka för att försvara mitt guld nästa år. KOMMER DU?

Fakta Hangflygning

Hangflygning kan utföras när vind blåser mot en ås, berg eller sanddyn tex. Luften pressas uppåt av objektet på marken och ett uppvindsområde uppstår.

Vanliga missförstånd:

- Om man är skåning kan man flyga hang.
- Om man har flugit mycket annat, kan man flyga hang.
- Man kan hanga utan att kunna balansera bra.
- Man bör parkera bilen så nära hanget som möjligt.

Våra svenska hangflygmästare genom tiderna:

1. Kristoffer Stenbeck, Ozone Vulcan, CPS
2. Thomas Persson, Gin Gangster, ClubParapenteSyd
3. Fredrik Angrimer, Ozone Vulcan, Fenix Skärmflygklubb



Thomas "det viktigaste är inte att vinna, utan att var snygg" Persson



Kalle får smaka på sanden.



Spitzenhängler von vänster Thomas "Fritz" Persson, Kristoffer "Nusscrack" Stenbäck, Fredrik "500" Angrimer

Hur kan man förbättra informationen mellan klubbarna och SSFF?

När jag valdes in i styrelsen för snart två år sedan kände jag att det skulle vara bra om man lyckades få till en bättre kontakt och kommunikation mellan styrelsen och klubbarna runt om i landet. Något som jag insett är att det här tar tid, framförallt i början innan man har lyckats etablera en kontakt som är mer regelbunden och naturlig.

Självklart så går det inte att ha en regelbunden kontakt med varje enskild pilot i hela landet. Man får i stället rikta in sig på en eller några representanter för varje klubb och sedan hoppas att dessa kan sprida informationen och samla åsikter så bra som möjligt i den egna klubben.

Hur har det gått i år? Jodå det har gått bättre, inte perfekt men bättre. Vi har haft kontakt med representanter från de flesta klubbarna. Vissa har varit väldigt positiva till att vi söker kontakt medan andra har varit svårare att få till en diskussion med. I vissa klubbar har det också varit ganska täta kontakter med personer utanför klubbstyrelsen, vilket är roligt. Det är väldigt positivt när medlemmarna är engagerade och bryr sig om att försöka påverka i den riktning som de tycker är rätt. Det behöver inte vara väl förberedda tal man framför när man ringer, utan det är okey med vilka små åsikter som helst.

Vi har i år haft pengar budgeterade för att kunna besöka klubbarna. Tyvärr har tiden inte räckt till för att besöka så många klubbar som vi önskat, men förhoppningsvis är det ett arbete som kan fortsätta nästa år. De träffar som vi fått till har känts som mycket givande och jag tror att klubbarna uppfattat det så också.

Vad har vi fått fram vid våra kontakter under året? Ja det är naturligtvis många olika saker, men vissa åsikter kommer från flera. Svar och åsikter beror mycket på hur stor klubben är, var den håller till, vilka licenser medlemmarna har och liknande. Just därför är de här kontakterna så viktiga för att få en förståelse för hur olika ett beslut kan påverka de olika klubbarna. Till viss del har samtalen styrts lite grann av den samling frågor som vi har haft till stöd för att samla information om klubbarna och deras verksamhet.

När redaktionen för vår förbundstidning kände att de hade gjort tillräckligt och valde att sluta vid årsskiftet och vi inte lyckades hitta några nya som var villiga att axla manteln så innebar det som ni har märkt att vi blev utan tidning.

Några av våra frågor till klubbarna har handlat just om Hypoxias vara eller inte vara och att eventuellt hitta nya personer till redaktionen. Vi har också frågat om det skulle räcka att ha tidningen på nätet eller om vi ska ha den som papperstidning. Några har tyckt att det är helt okey med en nättidning men vi har känt att det är fler som vill ha den som pappersvariant. Rundringningen innebar dock inga större framgångar vad det gällde att hitta nya redaktionsmedlemmar. Innehållsmässigt så har det funnits en önskan om fler reportage från Sverige och klubbar runt om i landet. Inte så mycket artiklar om tävlingar utan mer sådant som rör "normalflygarna".

En del klubbar har fört fram önskemål om att man vill att styrelsen ska hjälpa till med att ta fram material eller utbildningar som skulle kunna hjälpa den säkerhetsansvarige i klubben att få en klarare bild av sin roll och ett stöd i hur han eller hon kan jobba. Det har

också framgått att en del inte har speciellt stor vetskap om vad styrelsen jobbar med, vilket bekräftar att vi kanske inte har varit speciellt bra på att sprida information. Sen har vi ju naturligtvis haft många kontakter med medlemmar runt om i landet angående det nya utbildningssystemet.

Har det hela inneburit några förändringar? Ja en hel del har hänt, till exempel så har vi infört något som vi kallar "Månadsrapport", en kort sammanställning av en del saker som vi pysslat med under den gångna månaden. Rapporten läggs ut på SSFF:s hemsida och på säkerklubblistan. Vi har också tänkt göra så att medlemmarna ska kunna anmäla sig på hemsidan för att få rapporten skickad via e-post. Vad det gäller Hypoxia så har vi som ni märker med hjälp av ett antal tappra och en stor arbetsinsats lyckats få till ett nummer av tidningen.

Sen får man hoppas att vi har tillräckligt med intresserade för att kunna ha en redaktion som orkar köra vidare med tidningen nästa år. I arbetet med utbildningssystemet har vi försökt att ta till oss så mycket som möjligt och besvara de frågor och funderingar som har dykt upp.

Styrelsen har ambitionen att göra ett bra jobb och fatta kloka beslut. Självklart kan inte alla vara nöjda med allt vi gör men jag är ganska säker på att om vi kan ha en bra dialog mellan klubbarna och styrelsen så är chansen större att det blir ett bra resultat. Jag hoppas att ni, trots att vi har lång väg kvar, tycker att vi ändå är på rätt spår när vi försöker jobba med att förbättra kontakten med klubbarna.

Vi har delat upp klubbarna som följer:
(Vill ni så kan ni naturligtvis kontakta vem ni vill i styrelsen.)

Claes-Åke Eriksson: Njord Skärmflygklubb, Norrköpings Skärmflygklubb

Hans-Peter Fallesen: Skärmflygklubben Älleberg, Smålands Skärmflygklubb

Henrik Nilsson: Paraclub 2000, Skärmflygklubben Göteborg, Västra Skärmflygklubben

Håkan Polanik: Bohusläns Skärm & Hängflygklubb Konvektionen, CPS

Johan Enoksson: Frisksportarnas Skärmflygklubb, Linköpings Häng- & Skärmflygklubb, Örebro Skärm- & Hängflygklubb

Lisa Liljeberg: Fenix Skärmflygklubb, Paragliding Friends Gotland, Skärmflygklubben Pegasus

Nina Sölverud: Hunflens Skärmflygklubb, Sälens Skärmflygklubb, Sällskapet Flygarna HVTO

Magnus Österberg: Cirrus Skärmflygklubb, Rotormännen Skärmflygklubb, Skärmflygklubben Branäs Wings

Peter Alzén: Flygklubben Dundret, Flygklubben Offerdal, Glidflygarna Luleå Häng- & Skärmflygklubb, Norrskan Häng- & Skärmflygklubb, Piteå Flygklubb, Ö-Viks Vingar

Peter Lindh: Dala Häng- & Skärmflygklubb, Skärmflygklubben Dalmåsarna, Skärmflygklubben Solskärmarna

Pär Jönsson: Razor Skärmflygklubb, Åre Drak- & Skärmflygklubb

Riikka Viikuna: B-Stallet, Pilot Skärmflygklubb



Kurt Hagström, eldsjäl och en av grundarna, presenterar senaste tillskottet till NVRS*



Sektionschef Hans-Olof Dahlberg beskådar Per Linnstrand i luften.



Paramotor i samhällets tjänst

Text & Foto Fredrik Wik

En man är försvunnen. Han kom aldrig till mötet efter sin motorcykeltur. När oroliga kollegor ringer polisen bedömer de läget som allvarligt och startar tillsammans med Nacka Värmdö Räddningssällskap en personefterforskning. Från luften får Per Linnstrand syn på mannen. Han ligger till synes livlös ute på ett fält. Via radio kan Per från luften dirigera en motorcykelpatrull till rätt plats och inom kort anländer också en cykelpatrull med sjukvårdsutrustning och personal som tar hand om den skadade mannen.

Ovanstående scenario är fullt möjligt och det förevisades den 8 september på Gärdet i Stockholm. Åskådare var bl.a. representanter från polisen, länsstyrelsen och Svenska Skärmflygförbundets styrelse. Ansvariga för arrangemanget var Nacka Värmdö Räddningssällskap som är en frivillig, ideell organisation som står till samhällets tjänst vid olika nödsituationer. De samarbetar med räddningstjänsten vid större olyckor, t.ex. bränder och tågolyckor, eller hjälper polisen med t.ex. efterforskning av försvunna personer.

Räddningssällskapet kallas ut i skarpa situationer cirka två gånger per år och har bl.a. hjälpt till i samband med den stora branden i Tyresta nationalpark. En annan gång bistod de vid sökandet efter en gammal förvirrad dam som en morgon gick ut i snön i morgonrock och tofflor. Räddningssällskapet är en av de s.k. frivilliga resursgrupper som vuxit fram de senaste åren. De frivilliga resursgrupperna förstärker samhällets resurser vid bl.a. större olyckor eller

personefterforskning. Idag består organisationen av ca 250 medlemmar med varierande bakgrund och kompetens. Utöver ovan nämnda resurser finns hästpatruller, orienteringsklubbar, scouter, första-hjälpenpersonal, trossgrupp, hundpatruller från brukshundsklubben m.m. Organisationen har vuxit fram under 23 år och är idag ett komplement till den lokala polisen och räddningstjänsten.

Tomas Peterson och Per Linnstrand, båda bosatta på Ingarö (Värmdö kommun) och medlemmar i Cirrus skärmflygklubb, kom i kontakt med räddningssällskapet och kände att dom kanske kunde bidra med sina paramotorekipage. Under året har Tomas och Per deltagit i ett par övningar och uppvisningar. Mottagandet har varit positivt och formerna för samarbetet börjar sakta ta form.

Michael Guste är ställföreträdande sektionschef och ser flera fördelar med att knyta paramotorpiloter till organisationen. –"En pilot får en god överblick över ett område och har också ett attraktionsvärde för t.ex. barn som gått vilse. De lockas kanske fram från skogen då en helikopter kan verka skrämmande." Michael berättar också att en helikopter har vissa begränsningar och ställer bl.a. krav på en flygplats i närheten för påfyllning av bränsle. En paramotor kan förhoppningsvis bli mycket effektiv, billig och flexibel i samarbete med exempelvis en motorcykelpatrull som servar med bränsle. Gräsfält eller ängar blir enkelt tillfälliga start- och landningsplatser.

Personefterforskning, spaning efter

giftalger, undersökning av skadade stränder vid oljeutsläpp, rekognoscering efter stormar är bara några av de användningsområden som diskuterats.

Naturligtvis har en paramotor sina begränsningar. Som alla skärmflygare vet är hård vind något vi har svårt för. Detta fick Per Linnstrand erfara under uppvisningen. Trots hård och byig vind lyckades han visa vad erfarenhet och bra utrustning kan göra. Han kom upp i luften till åskådarnas förtjusning och skärmflygarnas lättnad. Flyget gick bra fast det kanske var lite "gungigt". Som bonus och avslutning på kvällen kunde vi sedan se hans flygtur när hjälmkameran kopplades in till en projektor.

Tomas och Per har med glädje tagit sig an uppgiften och ser nya roliga utmaningar med sin flygning. Att kunna använda sin hobby till något som är nyttigt för samhället och rädda människor borde locka flera piloter i landet. Ta reda på vad du kan bidra med eller skaffa dig information från din lokala räddningstjänst, Nacka Värmdö Räddningssällskap www.nvrs.se eller Cirrus Paramotorsektion, en sammanslutning av cirka femtio paramotorpiloter i Stockholm och Mälardalen, www.cirrus.nu

En av åskådarna var Johan Henschen som för närvarande går en paramotorkurs. Han har tidigare varit med i försvarets frivilligorganisationer men konstaterade att detta verkade mycket intressant och givande, för "det är roligare att träna på att rädda folk än hur man har ihjäl dom".



Ett distansflyg på franska

Text: Anders Eriksson
Foto: Fredrik Gustavsson

En skärmflygares erfarenheter från ett episkt flyg under utbildning i Frankrike.

Molnets kalla och fuktiga luft slog emot mig som en blöt trasa i ansiktet. Som genom ett trollslag hade den annars så varma medelhavsluften blivit obarmhärtigt rå. Härifrån syntes inte solen längre. Jag fick en association av att jag hade hamnat i helvetet men jag var för högt upp för att kunna vara det...

Med hjälp av det lilla tygstycke som vi skärmflygare kallar flygskärm eller paraglider hade jag lyckats kurva upp mig till molnbas.

Platsen var Lachens i franska Alpes Maritime strax norr om Antibes på Rivieran. Från den här höjden, drygt 2000 meter, kunde man omöjligt urskilja några finare detaljer på marken under. Det var en överklig känsla när jag svävade fram in och ut genom dimslöjorna i molnets underkant. Ovanför mig bredde min Ozone Rush ut sig som en jättelik uppblåst vinge till synes fullkomligt oberörd där den plöjde fram genom molntussarna. Jag kände hur jag gled in i ett slags meditativt tillstånd, en slags vaken dvala med muskulaturen avslappnad men ändå beredd.

Ett turbulent ryck i selen störde min illusion av en lugn tillvaro bland molnen. Ytterligare ett ryck, denna gång kraftigare. Långt bak i huvudet ringde väckarklockan och jag hörde min kompis och tillika skärmflygsinstruktör Fredrik Lindholms förmanande ord; "Vad du än gör, se alltid till att ha tryck i linorna när du flyger!"! Jag kände lite på vänster bromshandtag. Löst. Inget motstånd. Löst som min trasiga

handbromsvajer på min gamla Volvo. Jag gjorde ett stelt och halvhjärtat försök att pumpa in luft på den instabila sidan men utan resultat.

Plötsligt viker sig hela vänster skärmhalva neråt och blir hängande som ett jättelikt elefantöra. "Skit, inslag!" konstaterar jag. Adrenalinpåslaget är blixtnabbt på max. Om jag inte var fullständigt vaken innan så är jag det garanterat nu! Det är konstigt hur mycket man hinner tänka på några mikro sekunder. "Måste pumpa ut inslaget!" Styr emot." Men inte för hårt så skärmen stallar." "Nej fan, viktstyr istället!" "Ja, just det..."

Men innan jag ens har hunnit påbörja en motmanöver har skärmen slagit ut till sin normala profil alldeles av sig självt. Jag andas ut en suck av lättnad och nästan lite rusig av adrenalinet börjar jag småfnittra för mig själv. Trots det bestämmer jag mig för att överge min osäkra plats bland molnen. Jag viker av mot sydost med den s.k. sockertoppen som mål. Långt före mig kan jag se mina kompisar Börje och Åke. Jag är glad att dom inte är närmare så dom kan höra mitt tonårsfnittr...

Flygturen över dalen till Sockertoppen går smärtfritt. Långt borta i nordöstlig riktning kan jag se att den tidiga snön har lagt sig vit på bergen i Mercantours National Park. Kontrasten mellan de vita bergen, de omgivande kalkstensklipporna och dalarnas gröna växtlighet är oslagbart vacker. Mitt glädjerus förstärks, lycklig över att ha hittat en sysselsättning som både är mentalt och estetiskt belönande.

När jag slutligen når Sockertoppens nordliga kam så har jag tappat ca. 600 höjdmeter. Efter att inte ha haft nå-

got lyft på 10 minuter så börjar min vario nu återigen att pipa. Jag vänder av mot höger och följer den branta kalkstenskammen söderut mot själva bergstoppen. Luften är fortfarande termisk och jag stiger konstant där jag hangar, ofta med bara några meter tillgodo ovanför bergskammen. Strax före bergets sydligaste spets slår jag 180 grader och börjar hanga tillbaka mot det håll jag kommit. För varje meter framåt genererar jag även någon meter i höjd. Efter några vändor fram och tillbaka har jag en höjd på ca. 100 meter ovanför bergstoppen. Efter ett par misslyckade försök att kurva upp ytterligare höjd så flyger jag ut i dalen noga med att inte hamna i lärotorn. Mitt mål blir nu Col de Bleine. Men för att komma dit måste jag över två dalar och sedan hanga utefter bergskammen ca. 7 km till Col de Bleine.

Plötsligt hör jag i min flygradio att både Åke och Börje har landat välbehållna. Med ens känner jag mig trött och okoncentrerad.

Jag tvingar mig själv att fokusera på flygningen. Även ute i dalen är luften termisk. Trots det kurvar jag inte upp

mer höjd utan fortsätter mot bergskammen norr om Col de Bleine. De 3 kilometerna mellan Sockertoppen och kammen går hårt åt min fina höjd och nästan framme vid kammen börjar jag nästan misströsta om jag överhuvudtaget ska nå den. Men det gör jag och med vinden i ryggen börjar jag sedan hanga söderut. Det går fort. Mycket fort. Jag uppskattar min markhastighet till mellan 60-70 km/h. Tyvärr lyckas jag knappt plocka någon höjd utan "nollar" dvs. bibehåller höjden.

Nedanför och till vänster om mig är det bara en massa klippor och till höger skog. Jag börjar leta landningsplatser. Här och var finns små kalhyggen och ängar i skogen nedanför. Långt till höger förbi vägen mellan Greolieres och Lachens finns en mängd större fält med inhägnader för djur. Helt klart potentiella landningsplatser för vilken lågsniffande distans skärmflygare som helst. Utom kanske den där betesplatsen med en grupp "kor" utan spenar... Men med nyvunnen mental fokus har jag bestämt mig för att sälja mig dyrt och verkligen glida ut all höjd för att komma så långt det bara är möjligt.

Ett tag tror jag faktiskt att jag ska

komma ända fram till Col de Bleine. Men ca 500 meter innan känns det som om någon "drar ut proppen" och jag sjunker som en sten. Nu finns bara två val; nödlandning i någon intet ont anande fransmans trädgård eller hos fårskallarna nedanför vägen. Jag väljer det senare alternativet och drar skarpt till höger och det inbjudande gräsfältet ett par hundra meter sydväst om byn Thorenc.

Foto: Johan Enoksson



Landningen går perfekt och trots att jag direkt trampar i en jättelik hög med fårskit helt osynlig i det halvhöga gräset, så småvisslar jag när jag packar ihop min skärmutrustning. Jag

NU STARTAR STOCKHOLMS FRIFLYGSKOLA

Skärmflyg Hängflyg Paramotor



Tomas Peterson
070-600 11 21

Markel Neideman
08-41 00 57 08

Pelle Linnstrand
070-575 16 94

tpsport@3mail.se

www.tpsport.se





1000 meter Berg - om att bygga om ett berg

Text & foto: Pär Jönsson

För alla skärmflygare som besökt Åre så är nog startplatsen 1000 meter berg ett välkänt begrepp.

För icke-Årebor så är nog namnet ett smula besynnerligt.

1000 m berg anger inte som en del tror starthöjden, vare sig över havet eller över landningsfältet Draklanda. (Dessa är 1.280 m ö h respektive 905 m) Namnet är i stället en beskrivning utifrån liftsystemet. Startplatsen ligger nämligen strax öster om 1000 metersliftens bergstation/avstigning.

1000 m. starten är Åres genom åren mest populära och använda året runt. Mycket tack vare dess läge, en kort promenad från Kabinbanans och Olympiagondolens bergstationer och att de lämpliga startvindarna är SSV-SO samt i normala fall vårtermik. Däremot har förhållandena på startplatsen ej varit perfekta. Vintertid har ytan varit för liten för alla de flygare som vill använda den och på sommaren har den på grund av ojämnheter varit mindre lämplig för minde rutinerade flygare.

Åre Skärm & DrakFlygKlubb har därför de senaste åren lagt ned både stora summor pengar och många timmars arbete för att förbättra den. Att jobba med markplanering på 1.280 m över

havet utan tillgång till väg och entreprenadmaskiner etc. har ställt till särskilda problem inte minst med planering och genomförande. Att dessutom bygga så hållbart att de orkan-vindstyrkor som ej är ovanliga på Åreskutans topp ej gör allt arbete förgäves, komplicerar både konstruktion och utförande.

Efter många olika försök de senaste åren så har lösningen till slut blivit att dels med gemensamma krafter rulla ned alla stenblock som fanns i närheten i den grop som fanns på den ursprungliga startplatsen och därefter fylla upp hela startytan med "hasopor", som är återvunnet bränt glas från Norge. Ett material som i vårt grannland mest används till fyllnad runt husgrunder och vid vägbyggen. Anledningen till att Åreklubben valde det, är att det är extremt lätt i förhållande till fyllnadsvolym. Detta är mycket viktigt eftersom all materialtransport upp på berget skett med helikopter. Då är vanligt fyllnadsmaterial som t.ex. bergkross uteslutet.

På den utjämnade ytan av krossat och bränt glas har man lagt ut impregnerade ledningsstolpar och ovanpå detta lagt ut tunga begagnade nålfiltmattor (som den påpasslige klubb-

medlemmen Stefan Rolén ordnat från pappersmasseindustrin) i flera lager. Mattorna har sedan fästs i stolparna med bult och stolparna har förankrats i berget. Runt kanterna har sedan jord och torv lagts ut som ska minimera risken att vindarna kommer in under mattan och förvandlar hela konstruktionen till ett gigantiskt segel.

Nu hösten 2005 har halva startplatsen gjorts i ordning. Kostnaden har hittills varit över 210.000 kronor som Åre Skärm & DrakFlygKlubb finansierat genom medlemsavgifter, flygavgifter och EU-bidrag. Till dessa belopp ska över 1.000 ej avlönade arbetstimmar av klubbmedlemmar läggas till. 2005-2006 får bli testsäsong som förhoppningsvis blir avstampen till att sommaren 2006 fortsätta ombyggnaden och slutföra den så att hela startplatsen blir färdig. Sedan väntar också startplatserna i Tväråvalvet (NV) och Röda Rappet (V/SV) på förbättringar. För att lyckas med allt detta krävs nya uppoffringar av klubbmedlemmar och andra frivilliga samt fortsatt förhållandevis hög medlemsavgift och många gästande piloter som välviligt och frivilligt betalar flygavgift eller löser stödmedlemskap i Åre Skärm & DrakFlygKlubb.

Skärmflygarens parlör

Följ Hypoxias skärmflygarparlör. I varje nummer kommer en användbar fras på ett antal olika språk. Klipp ut och lägg i skärmsäcken.

"Jag är ledsen att jag råkade landa i din trädgård."

Slovenska - Oprostite, ker sem pristal na va'em vrtu

Finska - Anteeksi että laskeuduin puutarhaanne.

Litauiska - Atsiprasau kad nusileidau jusu sode

Serbiska - Izvinite sto sam sleteo u vas vrt

Ryska - Prostite mne, ja prizemljaj v vash sad

Lettiska - 'Atvainojiet par to, ka piezem'eejos j'uusu darz'aa.

Polska - Przepraszam bardzo, ale wglondowalem w waszym ogrodku.

Engelska - I m sorry I accidently landed in your garden.

Italienska - Sono estremamente dispiaciuto di essere atterrato nel sou giardino.

Rumänska - Siut foarte dezolat pentru am aterizat înfîmplator în gradina dumnevastra.

Franska - Je suis désolé d'avoir atterri dans ton jardin.

Norska - Jeg er lei for at jeg landet i hagen din.

Danska - Undskyld, jeg kom til at lande i din have, alter-

nativt: Jeg er ked af at jeg landede i din have.

Tyska - Es tut mir leid dass ich im Ihrem Garten gelandet habe.

Spanska - Me perdona de que aterrice en su jardin sin querer.

Portugisiska - Eu sou pesaroso que eu aterrei em seu jardim.

Turkiska - Üzgunum, yalislikla bahcenize indim.

Afrikaans - Ek is baaie jammer dat ek in jou tuin geland het.

Albanska - Uaaa!!! Më falni!

Pa dashur futa hundët në parashuten tuaj.

Nina Sölverud, Helene Kihlström och Tibor Berki med hjälp av ett flertal språkkunniga som Riikka Vilkkuna, HP Fallesen, Paul Hammar Rognøy och Marko Wramén.

Världsmästarna regerar!

Paramania & PAP har tagit sina ledande positioner inom flygsporten paramotor till ytterligare häpnadsväckande nivåer. Startegenskaperna för motorvingen Revolution är ren Science Fiction. Vingen är imponerande snabb med samma överkliga autostabilitet som sitt syskon Reflex - världens säkraste motorvinge. För vardagspiloten som vill flyga året runt i Sverige, med ojämförbar säkerhet, finns det inget alternativ till Revolution! För den motorpilot som ägnar en större mängd timmar åt sin flygsport, är Action:s arvtagare Action GT ett uppenbart val. Sjunktal, glidtal & topphastighet för Action GT har höjts rejält för denna världens snabbaste motorvinge. PAP Ros 125 förhållande mellan bränsleförbrukning och dess enorma kraft har fram till nu endast varit en ouppnåelig dröm för paramotorpiloter. Action GT & PAP Ros 125 har tillsammans dominerat nationella & internationella paramotortävlingar under 2005.



Paramotor Supplies

Generalagent för PAP & Paramania Powerwings

08-51011574 www.flyga.se

paramotorsupplies@flyga.se

Styrelsepresentation



Magnus Österberg
Klubbtillhörighet: Cirrus
Jobbar till vardags med: Civilingenjör, chef för hårdvarukonstruktion på Net Insight AB.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Leder och Administrerar all tävlingsanknuten verksamhet

Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: En idiot-säker räddnings-pryl som förhindrar alla olyckor
Favoritflygställe: Annecy
Skärm: MAC Magus & MAC Bitch
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): En extra GPS, pisseslang & kamera
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: George Bush (you figure it out)
Håller mig vaken om nätterna: För lite tid för kärlek eller för lite vin
Min största last: Gott Vin
Kännetecken: Kanotsele med periodisk hängkuk



Peter Alzén
Klubbtillhörighet: Glidflygarna Luleå.
Jobbar till vardags med: Kärnkraft.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Bidragsexpert och norrlands-representant (trots småländskt ursprung) .
Vilken är din högsta önskan för alla

medlemmar: Kunna flyga utan byråkratiska hinder.
Favoritflygställe: Elmia och Narvik.
Skärm: Swing Ventus 2, på utgång dock.
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): tyvärr inte handskar eller vatten men dock ett glatt humör.
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Min far.
Håller mig vaken om nätterna: Int myck.
Min största last: Bananer, den optimala maten!
Kännetecken: Gyllene hjälm.



Nina Sölverud
Klubbtillhörighet: Åre SDFK
Jobbar till vardags med: Huvudsakligen som sjuksköterska men ibland som massör och färdledare.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Försöka synliggöra skärmflygningen i Sverige, dvs PR.

Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att alla piloter får fantastiska och säkra naturupplevelser.
Favoritflygställe: Beror på dagsformen.
Skärm: GIN Oasis
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Sodikobok, en mindre operationsutrustning och jägarsnus (nötter, choklad o torkad frukt).
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Någon som kört

fast i livet.
Håller mig vaken om nätterna: Vare sig järnvägen eller E14 som jag bor mittemellan.
Min största last: Spisbröd.
Kännetecken: Myror i brallan och tidsoptimist.



Riikka Vilkuna
Klubbtillhörighet: B-stallet
Jobbar till vardags med: Miljöfrågor, och studerar utvecklingen Östeuropa.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Ordförande och mycket intresserad av arbete med våra flygställen.

Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att alla kan flyga på sitt sätt och njuta av detta "tredimensionella schack i luften".
Favoritflygställe: Ställen i Lappland under vartiden och vissa ställen i Provence (men egentligen är jag en plattlandspilot).
Skärm: ProDesign Jazz (DHV 1-2).
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Tanken att vara närvarande, lite pengar, en mobiltelefon.
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Bono från U2.
Håller mig vaken om nätterna: Under senaste tiden filmer av Andrej Tarkovski.
Min största last: Vill vara med i för många saker.
Kännetecken: Kvinnan som pratat Muminsvenska :-)



Claes-Åke Eriksson
Klubbtillhörighet: Njord
Jobbar till vardags med: Sjukbidragstare/strateg
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Har hand om paramotor frågor
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Bättre väder

Favoritflygställe: Bulgarien och Sverige
Skärm: Swing Arcus XL, Reflex, Swing Astral Twin
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Första Förband, Snus och lite pengar
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Prinsessan Madelene
Håller mig vaken om nätterna: Ev. lite värk
Min största last: Snus
Kännetecken: Lång och underbett

Independence Merlin (DHV 1)

Inklusive: Nödskärm, Sele, hjälm, flygoverall

Pris: 26 500kr

Independence Dragon 3 (DHV 1-2)

Inklusive: Nödskärm, Sele, hjälm, flygoverall

Pris: 28 900kr

Intropris på Firebird Eagle DHV 2

Pris: ord 22 500 nu 20 900kr.

Tävlingspilot kontakta för sponsoravtal.

Firebird Spider (DHV 1-2)

Inklusive: Nödskärm, Sele, Hjälms, Flygoverall

Pris: 28 900

7UP: Revolution inom nödskärmar som imponerar i DHV:s tester. Klarar nästan att halvera testhöjden i öppningstestet, i stort sett helt pendlingsstabil, öppnar snabbare i låga farter, lägre chock vid öppning i höga farter, inte svårare att packa.

För mer info om prylarna kolla in hemsidan www.skyteknik.se - Mail: skyteknik@telia.com - Tel: 070 - 7672140, 0510 - 540249



Pär Jönsson
Klubbtillhörighet: Åre
Jobbar till vardags med: Fastigheter och opinioner.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en

mening: Säkerhet och byråkratiguide.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Mer flygning som ger säkrare piloter.
Favoritflygställe: Åre i Sverige och Lachens i Provence.
Skärm: Svart Skywalk Tequila Small
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Mobil, nåt att dricka, första förband samt sunt förnuft.
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Darin för då skulle många unga tjejer vilja flyga, vilket skulle vara ett lyft för vår sport.
Håller mig vaken om nätterna: Hur jag äntligen ska kunna vinna PPC, Åres PoängPlockarCup.
Min största last: Iskall O'boy med varma kanelbullar.
Kännetecken: Svart flygare OBS ej att förväxla med "svartflygare".



Johan "Kassören" Enoksson
Klubbtillhörighet: Friskrportarnas SFK
Jobbar till vardags med: Ja, det undrar jag

med, men det borde vara Elektronik.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Fördela pengarna rättvist i sandlådan(ursprungligen smålänning) samt lobba för SNFA (Swedish Nude Flying Association).
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att få flyga mycket och säkert.
Favoritflygställe: Många, men Vågå (Norge) i midnattsol.
Skärm: Advance Sigma5
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Nu mera sk. "Våtservetter", helst Mobil och trevliga vänner att Parawaita tillsammans med!
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Kronprincessan Victoria.
Håller mig vaken om nätterna: Spöket laban.
Min största last: Lakrits, speciellt saltasillar (dvs lätt mutad).
Kännetecken: Ganska pratglad på ra-

dion, någon som har ett extra batteri?



Hans-Peter Fallesen
Klubbtillhörighet: B-stallet.
Jobbar till vardags med: Inredningsarkitekt.
Beskriv din uppgift

i styrelsen med en mening: Historiskt uppslagsverk.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Ekonomiskt oberoende
Favoritflygställe: Lachens, Provence.
Skärm: Pro Design Titan 2
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget):Mitt förstånd, min respekt och mina änglar
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot:George Bush, och att han kraschar allvarligt.
Håller mig vaken om nätterna:Ja
Min största last:10 kg övervikt.
Kännetecken: Gråhårig styrelseinventarie.



Håkan Polanik
 Klubbtilhörighet:
 Åre SDFK
 Jobbar till vardags med: Arbetslös sjöman
 Beskriv din uppgift i styrelsen

med en mening: Renoverar, mekar och trimmar Utbildnings- och Licenssystemet samt snackar för mycket på styrelsemötena.

Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Få bort dom förb#ää#de olyckorna!

Favoritflygställe: +2000 m GND.

Skärm: Röd-svart som jag börjar bli lite för tung/fet för.

Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger(vario o gps undantaget): Olika beroende på årstid samt vario o GPS.

Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Den som vill men inte vågar.

Håller mig vaken om nätterna: Själv-censurerat textavsnitt. Ej lämpligt för känsliga personer!

Min största last: Glass.

Kännetecknen: Måttligt vimsig och förvirrad.



Henrik Nilsson
 Klubbtilhörighet:
 Skärmflygklubben
 Göteborg SFG
 Jobbar till vardags med: Projektledare inom IT system för kollektivtrafik

Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Meckar med webben

Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att lyckas med att kasta sig mot marken och missa

Favoritflygställe: Morlanda Orust, som håller på att bli en golfbana =(och Ancecy

Skärm: Orange-grå UP-Kantega och en Synkmaster 997DF.

Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger(vario o gps undantaget):

Kaffe, Erika och rena underkläder

Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Stadsplaneraren i Göteborg (så vi får lite nya flygställen)

Håller mig vaken om nätterna: Sömnlöshet och Nicklas

Min största last: Begynnande mage (den börjar bli tung)

Kännetecknen: Liten orange prick mot en blå himmel



Lisa Liljeberg
 Klubbtilhörighet:
 Cirrus
 Jobbar till vardags med: F.n. mammaledig banktjänstekvinnan på SHB.

Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: USK hangaround med intresse för utbildning.

Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Komma ut i luften o flyga.

Favoritflygställe: Finns alltid GULD-KORN där det är flygbart.

Skärm: Lila Bandit.

Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget):

Vatten, mörk choklad och radio.

Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Fler tjejer borde testa själva.

Håller mig vaken om nätterna: Småbarns mor sover som en stock mellan skriken...

Min största last: Godtrogen tidsoptimist.

Kännetecknen: pratglad o solbränna .



Peter Lindh
 Jobbar till vardags med: Som tekniker på Syntronic AB i Gävle.
 Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Att

försöka påverka de andra i styrelsen i en riktning som jag tror på och få till beslut som är bra för skärmflygsverige. Klubbtilhörighet: Skärmflygklubben Dalmåsarna.

Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att de får massor av fina flyg utan olyckor och många sköna parawaitingstunder med trevliga flygkompisar.

Favoritflygställe: Ovanför de andra så att de ser vilken fin undersida det är på en blågul Vulcan.

Skärm: Blågul Ozone Vulcan M.

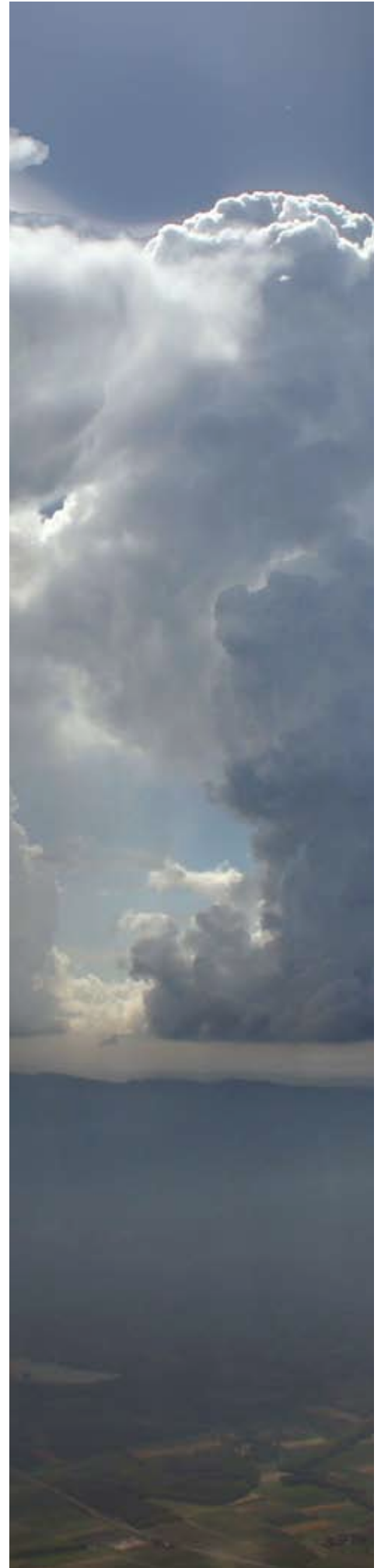
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger: Tandtråd, vatten och Dextrosol.

Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Mina söner när de blir tillräckligt gamla.

Håller mig vaken om nätterna: Det skulle ni bra gärna vilja veta men så blir det inte.

Min största last: Aspartam.

Kännetecknen: Kommer inte gärna ner förrän kompisarna bestämt meddelar på radion att det är dags att åka hem.v



Annonsera i Hypoxia!

Du hjälper oss att hålla en hög nivå på tidningen, samtidigt som du får ut ditt budskap till din kundkrets, som läser den om och om igen...

Hör av dig till Åsa Björknert senast den 26:e januari:
070-821 37 72

asabjorknert@hotmail.com

och maila sedan original i högupplöst format till vår stora mailbox på

hypoxiaannonser@gmail.com

(fortsättning Erik vässar fridistansrekord)

Förhållandena blev mycket svaga mot slutet av dagen och många gånger trodde jag att det var färdigt för mig. Men jag hittade lite svagt stig och lyckades kurva / drifta vidare. När jag passerade 260 km började jag bli nervös, skulle det lyckas. En svag blåsa till och mycket gnetande senare lyckades jag passera 271 km och var fortfarande på 1500 m och jag visste att det var klart, jiiipieeee. Jag glider ut min höjd och landar efter ca 7 1/2 timmes flygning 277 km från startpunkten. Snart efter jag landat blir det mörkt och jag vandrar genom ödemarker i totalt mörker, ganska spännande.

Upphämtnings föraren i Poranga (215 km) bestämde sig för att komma och hämta mig, fantastiskt snällt. Vi får kontakt på radion och han lyckas ta sig fram till några hus där jag väntar bland grisar och nyfikna bybor. Jag såg väl ut som en utomjording med min säck, pannlampa och radio apparat. Sedan återstod bara en 5 timmars bilfärd på brasilianska grusvägar innan vi var tillbaka i Quixada vid 01.00, mycket smidigt med XCeara mått mätt.

Sedan somnade jag nöjd och tänkte att jag måste komma tillbaka nästa år igen eftersom jag fortfarande inte har uppnått mitt mål att flyga 300km. Nästa år så djä.....!

Ha det gott / Erik Rehnfeldt



Som mångårig samarbetspartner erbjuder STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA dig professionell rådgivning och alla ADVANCE-produkter för testflygning.

ADVANCE

Imported by:
Stockholms Skärmflygskola
mobil: +46 708 34 14 15
simon@skarmflyg.com
www.skarmflyg.com

Thank you for flying ADVANCE

SVERIGES BÄSTA PRISER

Våra nya lätta motorer
SNAP 100, Pris: 39.900:-
Miniplane Top 80, Pris: 37.900:-

Skärmar
Zulu DHV 1-2, DULV,
Klassens ljus
Pris: 22.900:-

Mamboo DHV 1-2,
Bästa glidtalet i sin klass
Pris: 23.500:-

Paramotorpaket
Ett bra paket för dej som ska börja flyga
paramotor men samtidigt vill ha en bra
säker friflygskärm:
Skärm: Gin Bolerb + DHV-1, DULV
Paramotor: Miniplane
Nödskärm: One-G
Pris: 58.800:-

Ett paket för dej som vill ha det bästa
möjliga för motorflygning på marknaden:
Skärm: Reaction, Afnor Standard
Paramotor: Snap 100 paramotor
Nödskärm: One-G
Pris: 65.800:-

12 bra anledningar att handla din flygutrustning av oss

- 1 Vi har Sveriges bästa priser.
- 2 Vi skickar den bästa utrustningen för DEJ och dina behov, eftersom vi är importörer för de främsta fabrikaten i världen..
- 3 Vi har sålt skärmflygutrustningar och paramotorer sedan 1990 (15 år).
- 4 Vi ger bästa tänkbara back up och service.
- 5 Vi erbjuder dej inbyte av din gamla utrustning vid köp av ny.
- 6 Vi har ett stort sortiment av demoskärmar, paramotorer och selar, som kan provflygas.
- 7 Vi har superbra kompletta skärmflygpaket till absolut oslagbara priser.
- 8 Stort lager med snabba leveranser.
- 9 Tax free försäljning utanför EU.
- 10 Handla "on line" 7 dagar i veckan året runt.
- 11 Perfekta backar och hang utanför dörren för att prova utrustningar.
- 12 Vi erbjuder våra räntefria lån 4-24 månader, 4000-60.000 kronor.

Varför köpa det näst bästa...

Sky Adventures Sweden
::: +46 (0) 411 52 74 78
::: info@skyadventures.se
::: www.skyadventures.se