



HYPOXIA

SKÄRMTRYCKET #3:2004

DHV 1-2 **3**
Mistral



SWING



Skysport Åre 0647-51186

www.skysport.se
www.swing.de



Skribenter i detta nummer:

Mikael Wadlund, Åsa Karyd, Peter Loeskow, Björn Hårdstedt, HP Fallesen, Nils Norrsell, Hans Berg, Peter Mannerstråle, Lars Redhammar, Ronny Helgesen, Ola Gustafson, Lena Alfredsson, Tove Andersson

Redaktion:

Lena Alfredsson (skärmflyg)
Tove Andersson, chefredaktör (skärmflyg)
Cay Westerholm (hängflyg)
Ola Gustafson (skärmflyg)
Katarina Åkerman (skärmflyg)

Grafisk form:

Andreas Karperyd

Ansvarig utgivare:

Tove Andersson

Redaktionellt material:

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till Cay Westerholm på hypoxia@hypoxia.se

Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till: tove.andersson@zlbbehning.com

Prenumeration för icke-medlemmar:

120:-/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4.
Ange namn och adress på blanketten.

Annonser:

Bokningsansvarig: Katarina Åkerman
katarina.akerman.fulford@nacka.se
tfn: 08-717 00 94
Gamla skolvägen 34
133 35 Saltsjöbaden
Instruktioner om formatet ges på:
www.paragliding.se/skarmtrycket
Annonsmaterial skickas till:
andreas@freq.se

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.

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
Fax: 0515-372 74
Postgiro: 414 08 58-4
Flygsportförbundet: 0515-371 55
Skärmtrycket: ISSN 1651-6052

Omslagsbild:

Foto: Andreas.Karperyd
Plats: Point Percée, Frankrike,
med rekordslaktaren Jonas Böttiger i skärmen.



ledare



Tove på Salafället. Foto: Andreas Karperyd

Linorna sjunger för mig. Karbinerna knakar rytmiskt. Jag hänger stel som en glasspinne i benremmarna under skärmen i min första bogsering. Utsikten är säkert hänförande 300 meter upp i luften, men jag är alldeles för koncentrerad på det där medvind-bas-final för att njuta av den.

Att vara nybörjare kan vara både dramatiskt och underbart. Det viktigaste i livet är nog att aldrig sluta uppleva saker och lära sig, vare sig man hänger under skärmen eller sitter framför den med tangentbordet i knät och Hypoxia-artiklar utspridda över hela golvet.

När jag började arbeta med Hypoxia för snart två år sedan stod jag inför en utmaning, precis som då jag stod på Orsa-fältet och stirrade på den långa navelsträngen som sträckte sig från mig till den bruna rishögen i andra änden. Det har hänt mycket sedan dess och jag har lärt mig massor. Jag har haft mycket roligt tillsammans med redaktionen, men det har också känts tungt när det har blivit fel och våra läsare har varit missnöjda. Allting har sitt slut och så även min tid som redaktör. Efter nästa nummer säger jag och övriga i skärmflygredaktionen adjö. Vi hoppas att vi kan överlämna ansvaret till några andra som är intresserade och ber dig som är nyfiken på redaktionsarbete att kontakta styrelsen.

När vi i den nya Hypoxia-redaktionen satt ner i slutet av 2002 och diskuterade hur vi skulle utforma och planera kommande nummer föddes idén att göra några nummer med specifika teman. Ett resultat blev förra årets akronummer. Efter diskussioner med styrelsen kom vi överens om att ta fram ett nybörjarnummer med syftet att informera dig som är nyfiken på sporten om vad skärm- och hängflygning är och hur man kommer igång. Det har blivit framskjutet två gånger, men resultatet är vad du idag håller i din hand. Här kan du läsa om vad som krävs och hur man går vidare som nyskolad elev efter avslutad kurs. Den största målgruppen är elever och piloter i början av sin utveckling, men tidningen innehåller mycket matnyttigt som även du som är gammal inom sporten kan komma att ha nytta av och blicka tillbaka till. Om man som erfaren pilot alltid skulle se sig själv som nybörjare skulle man nog lära sig mycket mer och kanske var mer ödmjuk.

Tänk på det.
Tove



Skärm Tuareg pris 23.900:-

Motor SMN 100 pris 40.000:-

Pilot B - O Brännberg, Piteå

Sverigeledande -på paramotor

Passa på att köpa våra förmånliga paket nu med introduktion 2 dgr. i priset!

Skärm Bolero+ dhv-1, dulv, SMN 100 paramotor - 59.000:- 1.664 mån / 36 mån.

Skärm Oasis dhv 1-2, dulv, SMN 100 paramotor 60.000:- 1764:- mån / 36 mån.

Skärm Tuareg dulv, Easy 100 paramotor 63.000:- 1850:- mån / 36 mån.

Samtliga skärmar är givetvis utmärkta för friflyg. Modellerna är klassade både i DHV och DULV.

I alla paketen ingår paramotortrimmers.



Easy 100 43.000:-



Smn 100 40.000:-

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



Oliver Thurman. Foto: Andreas Karpavicius



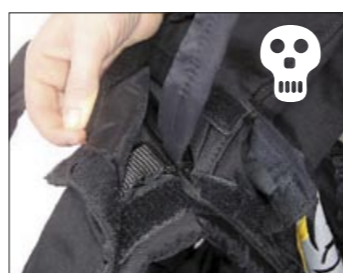
Jonas Böttiger. Foto: Andreas Karpavicius

Svenska skärmflygrekord noteras i olika klasser, kategorier och moment. Klasserna består av Sverige och Utomlands, kategorierna består av Standard, Kvinnlig och Tandem och momenten består av Distans, Höjd och Hastighet. I klassen Utomlands måste rekordet överskrida det svenska för att noteras.

Skärmflygförbundet gratulerar Oliver, Robert och Jonas till de fina flygen.

Tryckfelsnische har varit framme!

Bild 1 och 2 i säkerhetsmeddelandet på sid 17 i förra numret blev förväxlade. Redaktionen ber om ursäkt för detta.



Felaktig infästning.

Något för dom riktigt petiga

I framkanten på cellväggarna finns det mer eller mindre stora bitar av någorlunda styv polyesterfilm, avsedda att ge form åt vingprofilen och att sprida belastningen från A-linorna. Denna mylar är styvare än ripstopnylon, men mindre styv än stålplåt. Den kan vikas och i värsta fall även skrynklas, men skärmens konstruktör ville att den skulle vara platt och slät. Det är odiskutabelt, att man bör akta mylaren vid nedpackning



av vingen. Detta är mer eller mindre svårt, beroende på om vingen är försedd med ganska små rektangulära mylarbitar eller större som täcker stora delen av främre cellväggen. Den som redan tillämpar ett för mylaren skonsamt sätt att packa skärmen kan gott fortsätta med det och sluta läsa här. Den som undrar hur undertecknad gör, får läsa vidare.

Min original-Arcus hade ganska små rektangulära mylardelar som var lätta att placera på varandra. En Arcus 3 har däremot jättestora mylardelar. Som rekommenderas t. ex. av Gin så placerar jag nu varannan mylarbit på varandra, vilket gör att en vinghalva läggs ihop "som ett dragspel" (även kallat cellpackning). Detta är enkelt som tvåmansjobb, men svårt för en enda person. De mylarbitar som jag har lagt på varandra, håller jag därför i läge med en plastklämma. Den typ som syns på bilden finns i två storlekar hos Clas Ohlson. När jag har lagt den ena vinghalvans mylar plus resten på den andra vinghalvan, så gäller det att rulla ihop seglet från bakkanten. För att då bibehålla ordningen vid framkanten, buntar jag ihop denna med ett resårband.

Peter Loeskow

Paratent. En ny alternativ flygsport.



Foto: Björn Flodman

Bilderna visar ett tvåmanstält plus ett antal liggunderlag som sugns in i ett CB och försvinner..... Det tältet sågs aldrig igen. Inkommet från en orienteringsträff i Jukkola, Finland. Vi funderar på om man kan starta utan vinsch i Finland, Kan också ses som på ett bevis på att molnsug existerar. Inskickat av Anders Nordström.

Rekordslakt i skärmflyg sommaren 2004

Den 15 maj 2004 flög **Oliver Thurman** det längsta tandemflyget i fri distans någon någonsin flugit i Sverige. Under en tävling i Kolbäck flög Oliver med passagerare 64,1 km. Tidigare rekordhållare var Carl Bejvel med ett flyg på 42,1 km från 2002.

Den 31:a maj slog **Robert Eriksson** det ovanligt gamla rekordet i absolut höjd som sedan 1994 har hållits av Torkel Bergquist med 2 674 meter. Robert lyckades pressa höjden till 2 804 meter. Redan tidigare under året hade en annan pilot varit och utmanat höjdrekorde men tyvärr var piloten över höjdbegränsningen den aktuella dagen och rekordet kunde därför inte godkännas av förbundet.

Jonas Böttiger, B-stallet, flög i slutet av juli fem nya svenska rekord på fyra flyg: ett i distans i triangel och fyra i hastighet på trianglar. Endast en av rekordformerna fanns tidigare registrerad (endast preliminärt), och det var triangelrekordet som Erik Blidmark ansökt om. Jonas startade sina flyg i Chamonix i Frankrike.

Jonas rekord, som än så länge är preliminära, är:

29 juli 2004	FAI Triangel utomlands	25 km	Hastighet	32,7 km/h
29 juli 2004	FAI Triangel utomlands	75 km	Hastighet	23,6 km/h
31 juli 2004	FAI Triangel utomlands	100 km	Hastighet	22 km/h
2 aug 2004	Tur och Retur utomlands	100 km	Hastighet	19,2 km/h
31 juli 2004	FAI Triangel utomlands	100,5 km	Distans	

HAVE YOU GOT YOURS ?

WWW.FLYOZONE.COM

Mojo NEW DHV1 Stress free flying and that Ozone feel.

5 Sizes, Colours :



Nu säljer vi 2004-års elevskärmar till bra priser!
Skysport Åre 0647-51186 www.skysport.se



Ale Stenar, Käseberga. Foto: Björn Hårdstedt

Vi hoppar inte, vi flyger

sid: 6 Text & Bild: Björn Hårdstedt

Skärmflygning är en underbar äventyrssport, full av både action och naturupplevelser. Om du lär dig flyga skärm kan du göra människans urgamla dröm om att kunna flyga till verklighet. Med en utrustning som går att bära på ryggen, och utan annan hjälp än luftens rörelser, kan du flyga många timmar och långa sträckor utan att sätta fötterna i marken. Det enda som behövs för att komma iväg är ett berg, en kulle, eller någon form av vinsch eller bogseringsfordon för att dra upp dig i luften. Väl fri på egen hand i luften är det uppåt du vill ta dig, inte nedåt. Det är därför vi inte pratar om att "hoppar" – för vi hoppar inte, vi flyger!

Skärmflygning är något av det mest fascinerande man kan ägna sig åt. Men det är tvärtom vad många tror ingen adrenalinsport. Att kurva termik med rovfåglar över spetsiga bergstoppar, leka i timmar på ett kusthang, eller glida mil efter mil över margula sädesfält, är upplevelser som ligger närmare en naturupplevelse än adrenalinkick. Samtidigt är det en sport som kräver uthållighet och tålamod. Det kan bli långa resultatlösa resor om man har otur med vädret. Man får ibland trösta sig med den hänförande utsikten från bergstopparna där man sitter utan att kunna flyga. Det är också en sport som kan vara farlig om man slarvar eller är vårdslös, på samma sätt som dykning, klättring eller motorcykelåkning. Det kräver att man vet vad man pysslar med. Det gör ont att trilla i marken, om man så bara ramlar från en stol. Gott omdöme hjälper en bra pilot att ha roligt utan att ta dumma risker, och att lära sig och utvecklas i rätt takt utan att jäkta. I den här sporten behöver man inte ta risker för att ha roligt. Man har kul även när man följer manualen. De flesta skärmflygpiloter är män, och det är synd för det här är en sport som lämpar sig synnerligen väl även för kvinnor. Skärmflygning är en tekniksport mer än en kraftsport, och den som söker adrenalinkickar har nog roligare på Liseberg eller Gröna Lund, om det inte lockar att hoppa ut ur flygplan. Normal skärmflygning är mer "flow" än "rush".

Närmsta släktingarna är inte fallskärmshoppare, vilket många tror, utan friflygsporter som segelflyg och hängflyg. Skärmflygningen har, rent materialmässigt, utvecklats ur fallskärmshopparnas styrbara rektangulära skärmar. Men själva flygningen har mer gemensamt med segelflygplan och hängflygvingar. Fallskärmschopparna vill ju ned, medan vi friflygare vill UPP. På senare tid har en ny sport uppkommit som utvecklats ur skärmflyget, nämligen kite-flygning, så man kan lugnt säga att utvecklingen går vidare.

Det svenska intresset för skärmflygning väcktes på allvar i slutet av 80-talet. År 1988 hade flera självutnämnda instruktörer startat kurser och man insåg att någon form av organisation behövdes. Under hösten bildades det som utvecklats till dagens Skärmflygförbund. Skärmflygandet har vuxit på hängflygets bekostnad. Den främsta orsaken är att skärmflygutrustningen är så smidig att ta med sig. Medan hängflygvingarna kräver taktäck och fordonstransport, och tar tid att montera, kan hela skärmflygutrustningen stuvats i bagageutrymmet, sättas i en liftstol eller bäras långa sträckor på ryggen. Den kan också tas med som bagage på utlandsresor. Skärmen är helt enkelt mer praktisk, med resultatet att man flyger mer. Men hängflygvingen är mer "brutal", det kan inte förnekas, med högre toppfart och bättre glidtal, vilket bland annat gör hängflyg mindre känsligt för motvind.

Nere i Europa är det vanligaste att man flyger i alpin miljö, och startar högt uppe på ett berg. I Sverige har vi ont om höga berg att starta ifrån. Egentligen är det bara Åre, Sälenfjällen och Dundret i Gällivare som kan kallas "berg". Resten är kullar av varierande höjd, till exempel populära Gesundaberget vid Siljan. Branäs i Värmland är ett specialfall – man startar på vad som känns som ett berg, men som egentligen är platån längs Klarälvens dalgång, och själva flygningen går huvudsakligen över skog utan några berg att tala om.

I delar av landet där kullarnas höjd normalt inte möjliggör höjdflyg, det vill säga att man kan ta sig åtminstone 100 meter över marken, bedrivs en stor del av flygningen som "plattlandsflygning" med bogserstart. Klubbar och skärmflygskolor använder då olika former av vinschar för att dra upp piloterna några hundra meter i luften. Runt Stockholm, Göteborg och Malmö sker så gott som all höjdflygning på det här sättet.

Förutom att starten sker med hjälp av en lina, är plattlandsflygningen annorlunda än bergsflygningen. De som försöker hålla sig i luften länge letar efter termikblåsorna på ett annat sätt än vid bergsflyg. Man har inget berg till hjälp om termiken uteblir, utan är hänvisad till att läsa moln och terräng. Men visst går det att flyga långt över plattlandet. Svenska rekordet 15 mil sattes med start i Orsa och färden gick mesta-dels över platt mark.



Ekholmsnäs-backen, Stockholm. Lär dig utnyttja dina lokala flyställen. Om tycker att det blåser lite för hårt, även om andra flyger, starta då lite längre ned i backen och pröva dig fram. Foto: Björn Hårdstedt

En annan typ av flygning som är väldigt populär är hangflygning. Att "hanga" innebär att man håller sig i luften genom att flyga i den luftkudde som bildas framför ett topografiskt hinder när vinden ligger på. Det kan vara en klippa som sluttar åt samma håll en längre sträcka, en kuststräcka med sandklinter, eller till och med skidbackar eller byggnader. Den finaste hangflygningen i Sverige finns nog nere på skånska sydkusten, vid Hammar och Käseberga. Men även i Göteborg och Bohuslän, vid Vättern, i Stockholm och på bergsorterna som nämndes tidigare, finns fina hangflygställen. Fördelen med Käseberga är att det fungerar nästan jämt. Nu har vi pratat om flygning då man är i luften länge. Men det tar ett tag innan man kommer dit. Nu kommer de goda nyheterna: Det är lika roligt att "nybörjarflyga" på egen hand, dvs backglida och balansera skärmen stående på marken. På platser med många kullar i olika vindriktningar, till exempel Stockholm, är det folk ute och luftar tyget nästan varje dag, och det är lätt att träffa flygkompisar. Dessutom är det inte bara nybörjarna som är ute på småkullarna, tvärtom ser man många av de mest erfarna och skickliga piloterna backglida och balansera närhelst vädret tillåter. Gissa varför de har blivit så duktiga!? Just det, att övning ger färdighet är synnerligen giltigt när det gäller skärmflygning.

Det svenska klimatet och bristen på bra berg i landets tätbefolkade delar gör att utlandsresor är en självklar del av den aktive skärmpilotens flygintresse. Alperna, Spanien, Turkiet, Sydafrika, Brasilien – det finns mängder med spännande platser att besöka för dem som vill flyga. Men för att få full behållning av en utlandsresa, och komma hem helskinnad, bör man ha hållit på ett tag och skaffat sig erfarenhet. Att genomföra sin första utlandsresa i samband med att man uppgraderar sin licensgrad till Pilot 1, kan vara ett bra sätt att bekanta sig med förhållandena i ett tuffare flygklimat.

För erfarna piloter som söker nya utmaningar, kan det vara spännande att prova på att tävla. Skärmflygtävlingar går normalt ut på att man så snabbt som möjligt ska flyga längs en bana som kan vara några mil lång, och om möjligt ta sig i mål. Förutom SM och internationella tävlingar, genomförs flera tävlingar varje år i serien Sverige Cup. Flera klubbar har också kommit igång med tävlingar i lättsammare form, som till exempel går ut på att man ska nå och runda bestämda platser i klubbens flygområde.

Ytterligare en utmaning har tillkommit på senare tid för den mycket erfarne piloten, nämligen acroflygning. Det går ut på att behärska sin flygutrustning i spektakulära manövrar som delvis påminner om motorflygets avancerade flygning. Acroflygning-



Nina. Ta för vana att alltid balansera en stund innan du gör dagens första start på vinschfältet. Du blir varm i kläderna, och kan kolla att utrustningen är i skick och inga linor trasslade. Foto: Björn Hårdstedt

en innebär att man medvetet försätter sig i extremt instabila flyglägen, och det är INGET för nybörjare. Acroflygningen har varit omdiskuterad, men det känns som om den blir mer och mer accepterad även i Sverige, även om det ännu finns få svenska skärmflygare som skulle kunna göra anspråk på att kalla sig acroflygare. Vilken nivå du strävar efter när det gäller flygning beror kanske på din livssituation för övrigt, med jobb, familj och ekonomi. Oavsett om du håller flygningen på en stillsam nivå eller om du blir helbiten och vill flyga jämnt, så finns till din hjälp klubbar, instruktörer och flygkompisar. Ta tillvara deras erfarenhet och entusiasm för att göra skärmflygningen till en hobby som berikar ditt liv och får dig att leva så där extra mycket ibland. "Att flyga är att leva" är ett slitet uttryck, men ändå fortfarande ett träffsäkert uttryck för den lyckta man känner en bra flygdag.

Följ med _____
Åre skärmflygskola
_____ på ditt livs äventyr

pilot 1, 2 eller 3
kurs ingår i priset

Missa inte
chansen att mel-
lan den 27 Okt och
den 17 Nov följa
med till Chile un-
der en 3 veckors
cross-country-tour

Patrik Nietlisbach Tel:070-242 13 36
areskarmflygskola.se
info@areskarmflygskola.se

Instruktörer Skärmflyg 2004

Aktuell lista med instruktörer finns också på http://www.paragliding.se -> instruktörer

Skärmflygskolan i Åre, Skåne. Skärmflygskolan i Åre är en av de största i världen.

Stockholms Skärmflygskola
www.skarmflyg.com, infotel 08-4648222
Simon Fulford, Mia Tallinger Tel/fax 08-717 98 78,
Mob 0708-34 14 15, simon@skarmflyg.com
Mikael Undmark Tel 08-531 41 02, Mob 0708-88 41 02, mikael.undmark@telia.com
Jonas Böttiger Tel 08-34 57 23, Mob 070-510 33 43, jonas@bottiger.se

Vår huvudinriktning är vinschning i Tvetaberg men skolan anordnar även resor. Utbildar inom paramotor, alla licensgrader och behörigheter, oftast under helger med några intensivkurser på sommaren. Ordnar även säkerhetskurser. Butik finns vid Botkyrkabacken.

Fenix
Björn Hårdstedt
www.velodrom.se/fenix, infotel 08-668 68 88
Tel 08-668 27 21, Mob 0708-88 27 21, fenix@chello.se

Huvudsaktligen verksam i Fenix Skärmflygklubb. Inga nybörjarkurser, utan mest fortbildning och utbildning av klubbfunktionärer, till exempel bogserbehörighet, hangbehörighet samt utbildning av vinschförare och startledare. Bogserutbildningen ges året runt på Fenix fina flygfält i Barkarby och Malmby, hangutbildningen för det mesta i Skåne.

Frisksportarna
Harald Hultén
Tel 0370-467 51, Mob 070-537 10 23, harald.hulten@gnosjo.se
Skolar i Värnamo under hela året och erbjuder samtliga behörigheter och licensgrader. Utbildningen genomförs på vinsch, mestadels under helgkurser. Bergsbehörighet erbjuds under våra resor.

Flysports
www.flysports.se
Peter Wicander, Tel 0250-446 27, Mob 070-638 10 70, info@flysports.se
Daniel Mattsson, Mob 070-306 90 25, paragliderdanne@spray.se
Skolar hela året på vinsch i Orsa och bergsflyg från Gesundaberget eller på resor. Erbjuder utöver samtliga licensgrader och behörigheter även paramotorutbildning. Enbart veckokurser. Säljer begagnad och ny utrustning.

Sky Adventures
www.skyadventures.se
Pierre Rosén, Tel 0411-52 74 78, Mob 070-860 02 21, pierre@skyadventures.se
Tibor Berki, Tel 0647-66 47 00, Mob 070-225 58 24, flyg.flax@telia.com
Lars Agnas, Tel 046-211 55 28, Mob 070-636 88 59, lars@skyadventures.se
Niclas Sandgren, Mob 070 874 04 99, niclas@skyadventures.se

Heltäckande skärmflygskola i Käseberga med kurser hela året runt, resor, shop, paramotor och boende. Tandemflyg och prova på dagar är populära inslag för många företag och grupper. Mestadels hangflygning men även kurser på vinsch.

Åre Skärmflygskola
www.areskarmflygskola.se
Patrik Nietlisbach, Mob 070-242 13 36, info@areskarmflygskola.se
Fredrik Lindholm, Mob 070-311 40 00, info@areskarmflygskola.se

Åre Skärmflygskola har i huvudsak utbildning från berg men även utlandsresor. Utbildning sker både under intensivveckor och helgkurser hela året runt. Fokus på uppgraderingar upp till pilot 3, men även grundkurser, behörighetsutbildningar, säkerhetskurs och akrokurser.

Dalarnas Skärmflygskola
www.skarmflyg.se
Martin Annsberg, Mia Tenlén, Tel 0250-202 55,
Mob 070-555 78 58, info@skarmflyg.se

Utbildar främst elevbehörighet under veckokurser med bogsering i Orsa Tallhed och från berg (Gesunda), men samtliga behörigheter och licensgrader erbjuds. Verksamhet hela året runt med boendeanläggning, försäljning och teorilokaler i byn Vika.

Skysport
www.skysport.se, Tel/fax 0647-511 86, paragliding@skysport.se
Andreas Hedström, Mob 070-654 06 97
Lars Hedström, Mob 070-569 90 89
Fredrik Gustavsson, Tel 0647-512 76, Mob 070-722 36 72, fredrik@carpe-diem.se
Håkan Polanik, Mob 0731-80 67 27, hpairborne@rocketmail.com
Lars-Anders Jonsson, Tel 0647-512 88, Mob 070-311 60 14, lajонsson@hotmail.com
Martin Kjellman, Mob 070-311 38 69, cumulus@telia.com

Verksamheten är koncentrerad kring Åreskutan och pågår året runt. Skolan, kontor och butik ligger fr. o. m 2005 vid landningsfältet Draklanda. Erbjuder samtliga licens-grader och behörigheter under veckokurser och veckoslutskurser. Säkerhetskurser, acrokurser, motor- och flygsafari med helikopter. Även privatkurser enligt önskemål.

Skärmflygskolan Laminair
www.skarmflygskolan.se
Thomas Morsing, Tel 08-644 21 19, Mob 070-556 86 62, thomas@morsing.se
Tomas Peterson, Tel 0515-71 11 21, Mob 070-600 11 21, tomas.peterson@mailbox.swipnet.se
Ori Levin, Mob 070-826 33 76 (Hjälpinstruktör)

Skolans huvudinriktning är utbildning inom alla kategorier samt resor. Butik och kurslokal finns på Råggatan 11, Södermalm, Stockholm. Skolning efter behov året runt, dvs vecko-, helg- eller blandad skolning.

Andreas Illerfelt
Tel 08-744 49 77, Mob 0708-84 41 00

Annika Olsson
Tel 08-744 49 77, Mob 0705-11 65 30

Friflygskolan
Jonny Carlén
Tel 0515-188 91, Mob 0708-86 01 10
info@friflyg.com

Mad Moose
Anders Magnerfelt
Tel 08-15 66 41, Mob 070-540 81 95

Sälens Skärmflygskola
Tony Ekström
Tel 0280-334 24, Mob 070-626 06 14
info@skarmflygning.nu

Äventyrscenter
Peder Dyrssen, Christer Ericsson, Peter Skoglund
Tel 031-15 94 34, Fax 031-15 94 68
aventyrscenter@aventyrscenter.se

Termikk & rotor
Ronny Helgesen, Tonny Karlsen
Sinsenveien 40, N-0585 Oslo
Tel +47 22 09 05 22, Fax + 47 22 09 05 23
ronny.helgesen@termikk.no

Albatross Hängflygklubb
c/o Michael Andersson
Yttervik 193
931 91 Skellefteå
Tel 0910-78 60 16
http://host.bip.net/albatrosshfk

Arctic HG & PGC
c/o Juha Liikamaa
Idrottsvägen 26
981 39 Kiruna
Tel 0980-838 12

Bohusläns Skärm & HängFlyg Klubb Konvektionen
Hans P Eckert
Mastholmsgatan 4
456 43 Kungshamn
0523-389 88
070-249 55 80
http://www.fullyfledged.com/bshfk/

Dala H & SFK
c/o Robin Fjellström
Seminariegatan 33A
791 36 FALUN
Tel 0702-592105
http://www.algonet.se/~opel/flyg/

Drakflygklubben Stockholm
c/o Vaclav
Hunduddsvägen 51
115 25 Stockholm
Tel 0702-105508
http://www.angelfire.com/ut/dfks/

Köpings Flygklubb
c/o Markel Neideman
Box 28
15321 Järna
http://home7.swipnet.se/~w-74332/

Dundrets Flygklubb
c/o Håkan Johansson
Kraftstations v 606
982 38 Gällivare
Tel 0970-131 69
hakan@gallivare.mail.telia.com

Flygklubben Offerdal
c/o Johnny Eriksson
Tallåsvägen 33
831 42 Östersund
063-12 48 27
jonny.eriksson@zeta.telenordia.se

Glidflygarna Luleå H&SFK
c/o Viktor Ölen
Furugatan 6
974 42 Luleå
http://www.glidflygarna.se

Gwaihir
c/o Ove Norberg
Gibraltargatan 82/178
412 79 Göteborg
Tel 031-7780806
Mob 0739-746494
www.gwaihir.info

Hammars HFK
c/o Paul Kiraly
Tranesvägen 6
273 92 Tomelilla
http://www.torget.se/users/h/habrok/hammars.htm

Den andra stora förändringen är kvalitetssäkring av utbildningen. Alltför många pi-loter har fått licens utan erforderlig utbildning – så kallade "Cornflakeslicenser". Alla inblandade har ett ansvar i att detta har fått förekomma. SSFF:s styrelse för att den inte tidigare gått till botten med problemet, de instruktörer som utfärdat "Cornflakes-licenser", samt de piloter som accepterat att de inte fått vad de betalt för. Du som pilot skall ställa mycket höga krav på din utbildning och inte bara vara nöjd med att få hem en ny fin bricka med en högre licensgrad. Du skall i slutet av all utbildning ställa dig frågan: Har jag fått utbildning för att klara av de nya befogenhe-ter jag fått?

Hängflyg Klubbar 2004

Aktuell lista med klubbar finns på http://www.hangflyg.org/klubbar.html
En Instruktörs-pool finns på http://www.hangflyg.org/

Hängflygklubben i Åre, Skåne. Hängflygklubben i Åre är en av de största i världen.

Linköpings H & SFK
c/o Märten Mårtensson
Upplandsgatan 2
602 18 Norrköping
Tel 011-187928
http://clover.se/lhsf

Norrsken Häng & Skärmflygklubb
c/o Robert Eriksson
Såvägen 8
934 41 ERSMARK
Tel 0910-723236
Mob 0703-154431
http://www.flygare.info/

SDFK
Konrad Höije
Ruben Rausings gata
221 86 Lund
Tel 046-133193
Mob 0733-364779
http://www.sdfk.com

Stockholms HFK
c/o Lars Matsson
Ulrika Jansdotters väg 30
179 98 FÄRENTUNA
Tel 08-56042590
Mob 070-6437120
http://fly.to/shfk

Sundsvalls Hänggäng
c/o Mattias Hagglund
Fjädersvägen 2
85631 SUNDSVALL
Tel 060-17 33 11

Sunne Flygklubb
c/o Robin Strandberg
Köpmangatan 14
671 31 Arvika
Tel 0570-18109
Mob 070-36 51154
www.eximo.se/hangflyg

Ållebergs HFK Ikaros
c/o Leif Johansson
Smedjegatan 9 B
522 33 Tidaholm
Tel 0502-144 86
Mob 070-727 37 99
http://home.swipnet.se/drakberget

Åre S & DFK
Box 32
830 13 Åre
Tel 0647-66 47 00
http://www.flygare.nu/index.asp

Örebro Skärm & Hängflygklubb
c/o Göran Andersson
Furuvägen 3
640 10 Högsjö
http://www.friflyg.nu/

Ö-viks Vingar
http://hem.passagen.se/oviksvingar
c/o Max Thorén
Tjärn 117
891 92 Örnsköldsvik
Tel 0660-37 26 62
Mob 0702-225 57 44

Ställ krav på din utbildning

Sid:9 Text: Mikael Wadlund / Ordförande SSFF

En man sa en gång: "Det spelar ingen roll hur licenssystemet ser ut. Vi instruktö- rer måste ändå i slutändan lära våra elever att flyga – det finns inga genvägar". Ett faktum som stärker denna teori är att de utbildningssystem som fungerar internationellt är mycket likartade. En gemensam nämnare är att det tar tid att bli en självständig pilot.

I Sverige är vi helt övertygade om att god utbildning är en av nyckelfaktorerna till säkerhet och rolig flygning. Vissa delar av detta har historiskt inte fungerat helt tillfredställande, varför nuvarande system är under viss omarbetning. Utan att gå in på detaljer kan nämnas att intentionen är att elever och piloter skall ges möjlighet till mer flygning utan att säkerheten går förlorad. Det ska uppnås bland annat med hjälp av utvidgning av behörigheter.

Den andra stora förändringen är kvalitetssäkring av utbildningen. Alltför många pi- loter har fått licens utan erforderlig utbildning – så kallade "Cornflakeslicenser". Alla inblandade har ett ansvar i att detta har fått förekomma. SSFF:s styrelse för att den inte tidigare gått till botten med problemet, de instruktörer som utfärdat "Cornflakes-licenser", samt de piloter som accepterat att de inte fått vad de betalt för. Du som pilot skall ställa mycket höga krav på din utbildning och inte bara vara nöjd med att få hem en ny fin bricka med en högre licensgrad. Du skall i slutet av all utbildning ställa dig frågan: Har jag fått utbildning för att klara av de nya befogenhe-ter jag fått?

En acceptabel P1-utbildning är inte bara tio flyg du betalar extra för. För att få den utbildning du behöver måste du självklart få återkoppling på de flyg du utför. Som P1 får du bland annat börja flyga termik, därför skall du givetvis få både teore- tisk och praktisk utbildning i detta. Efter utförd P2 kurs anses du vara en mycket "komplett" pilot. Du skall därför ha fått en gedigen utbildning som gör att du kan ta ansvar för din egen flygning. Så om du känner att du inte kan svara ja på frågan: "Har jag fått utbildning för att klara av de nya befogenheter jag fått?" Skall du ställa frågan: "Varför har jag inte fått vad jag betalt för?"

Lyckligtvis håller merparten av all skärmflygutbildning i Sverige mycket hög klass och de instruktörer vi har förtjänar generellt en medalj för det arbete de utför. Men ibland tycks det gå lite för fort. Vi kan tillsammans hjälpas åt att höja säkerheten genom att ställa krav på den utbildning som genomförs.

Vad gör jag om jag inte är nöjd med utbildningen?
1. Prata i första hand med din instruktör under kursen.
2. Skriv ner det du var missnöjd med i utvärderingen.
3. Vänd dig direkt till förbundet.

Skärmflyg Klubbar 2004

Aktuell lista med klubbar finns också på <http://www.paragliding.se> -> klubbar

Glidflygarna Luleå Häng & Skärmflygklubb

Glidflygarna Luleå Häng och Skärmflygklubb är verksamma från Piteå i "söder" upp till Kiruna i norr. Idag har vi cirka 40 medlemmar. Klubben inriktar sig på att anordna skärmflygresor till framför allt de svenska fjällen. Det flygs även hang och termik på hemmaplan, bland annat på bergen Lill Kanis i Älvsbyn och Dundret i Gällivare. Klubbens målsättning är att varje år rekrytera fyra skärmflygare och två hängflygare. Klubben har även flera duktiga tävlingspiloter (ingen nämnd, ingen glömd) som visat framfötterna i flera stora tävlingar de senaste åren. Alla häng- och skärmflygpiloter är välkomna till Glidflygarna Luleå Häng och Skärmflygklubb.

www.glidflygarna.se
Viktor Ölen, Mob 070-684 67 90

Norrskan Häng och skärmflygklubb

Klubben verksamhetsområden är Västerbotten och Ångermanland. Största delen av flygningen sker på vinsch i Åsele, Gargnäs och bergsflygning i Kittelfjäll, samt på en hel del mindre ställen runt om i Västerbotten. Klubben vänder sig till alla med licens för häng- eller skärmflyg.

www.flygare.info
Robert Eriksson: robert@hemma.ac,
Mob 070-351 14 07

Åre Skärm & DrakFlygKlubb (ÅSDFK)

Klubben är på grund av de goda förhållandena inriktad på bergsflyg och vänder sig till alla som flyger i Åre. Vi har cirka 140 medlemmar, från elever till Mike Kung! Nästa sommar kommer klubben stå med "bergsteam" varje vecka, för att hjälpa klubbens medlemmar på berget. Välkomna till Åre!

www.flygare.nu
paragliding@telia.com, lars@skysport.se,
Tel 0647-51186

Ö-viks Vingar

Ö-viks Vingar håller till i Örnsköldsvik. Verksamheten innefattar både häng- och skärmflyg. Vi är ett tiotal medlemmar idag, mest skärmflygare. Nya medlemmar som är intresserade av att vara med är välkomna. Vårt hemmaflygställe är Åsberget i centrala Ö-vik. För övriga platser och mer information, se vår hemsida! Vi har även en vinsch som kan användas både sommar och vinter.

Max Thorén. Max.thoren@home.se
Mob 070-225 57 44
<http://hem.passagen.se/oviksvingar/>

B-Stallet

B-stallet är en skärmflygklubb med mycket låg medlemskostnad. Aktiviteter: nödskärmspackning och paramotor. Medlemmar flyger till rabatterat pris på Stockholms Skärmflygskolas fält i Tvetaberget, Södertälje. Där kan du också få hjälp med din utrustning och få råd och tips av instruktörer angående din flygning.

Ordförande och kontaktperson:
Jonas Böttiger, jonas@bottiger.com.

Skärmflygklubben Branäs Wings

Skärmflygklubben Branäs Wings är en liten klubb med verksamhet i Värmland. Klubben riktar sig främst till erfarna lokala piloter, men hör gärna av er för lokala tips och råd om ni kommer till Branäs och vill flyga.

Hans Jansson, Mob 070-548 46 25,
hassemann@telia.com

Cirrus Skärmflygklubb

Cirrus är en av Sveriges äldsta och största skärmflygklubbar med stor samlad flygerfarenhet. Hemma i Stockholm flyger vi på något av vinschfälten (såsom Tärnafältet och Grillby) eller på de fina backglidningsbackarna runt om i stan. Gesunda vid Siljan är något av ett hemmaberg för Cirrus, men många av våra nyare piloter har börjat sin flygkarriär i Åre och känner sig hemma där. Flertalet piloter i Cirrus förlägger traditionellt nästan all sin flygning utanför Sverige. Varje torsdag kl 18 träffas vi i vår klubblokal och pratar flygning, planerar nästa resa eller tittar på en flygvideo. Läs på klubbens hemsida om vilka aktiviteter som är på gång eller ring vår telefonsvareare.

www.cirrus.nu
Tel 08-6059040.

Fenix Skärmflygklubb

Fenix började som en uppstickarklubb för nybörjare, men är nu Sveriges största skärmflygklubb. Här finns såväl "rookies" som framgångsrika tävlingspiloter. Vi är väldigt bra på att ta hand om nya medlemmar, med en omfattande flygverksamhet med utbildade funktionärer i tjänst varje helg. Så om du just tagit din elevlicens, bor i Mälardalen och tar ditt flygande på allvar, är vår klubb ett bra val.

www.velodrom.se/fenix

Skärmflygklubben Solskärmarna

Dum vivimus vivamus - låt oss leva när vi lever - är värmlandsklubbens motto. Klubben är fem år och har drygt 40 medlemmar. Vi flyger vanligtvis på Hösås, Tøssebergsklätten, Branäs och Sysslebäck samt på vinschfälten Brattforsheden och Fryklanda i Torsby. Norge ligger nära och varje år försöker vi ordna klubbresa dit. Vi kännetecknas av ett brett engagemang och entreprenörskap för det fria flyget, med säkerhet som förtecken. Klubben är till för alla, oavsett licensgrad, men präglas framförallt av elever och pilot 1:or. Sista torsdagen i månaden träffas vi på något ställe i Karlstad. Kom och ljug med oss då, eller ta en blåsa upp från något av våra flygställen över den vackra nejden! Välkommen!

Christer Walderik, 070-688 40 85,
C.Walderik@home.se
www.Solskarmarna.com

Bohusläns Skärm & Hängflygklubb Konvektionen

Klubbens verksamhetsområde är Bohuslän och Dalsland. Verksamheten innefattar både häng- och skärmflyg på de lokala flygställena, viss vinschverksamhet, hängflygutbildning och resor. Målgruppen är skärm- och hängflygpiloter som vill flyga och utvecklas i en trevlig gemenskap.

www.fullyfledged.com/bshfkm
Hans p Eckert, hansp.eckert@telia.com
Tomas Söderqvist, tos@fullyfledged.com

CPS - Club Parapente Syd

CPS är en skärmflygklubb i södra Sverige, med medlemmar från Skåne, Halland, Blekinge och Småland. Vår ambition är att vi ska vara den skojigaste klubben i Södra Sverige och arbetar för att alla ska vara glada och ha roligt tillsammans. Vi arrangerar olika skojigheter typ resor, klubbdaggar, avrostningskurser och naturligtvis den årliga klubbfesten. Vinschverksamheten är belägen till våra fält i Hörlinge och Sjöbo. Klubben har ett gediget motorarbete. Vi arbetar för att introducera, organisera och informera medlemmar och andra som är intresserade av paramotorflyg.

www.cps.to
Infotel: 044-21 24 24

Skärmflygklubben Göteborg

Skärmflygklubben Göteborg är en klubb för alla pilotkategorier men med en extra satsning på dig som är nybörjare. Kommunikationen inom klubben sker främst genom klubbens mailinglista, vår websida och på naturliga mötesplatser som Karebyfältet och diverse hang i omgivningen. Minst 50 procent av klubbens styrelse består av piloter med E eller Pilot 1 licens, detta för att främja att nya elever inte kommer i skymundan från de mer erfarna. Vår verksamhet är främst Västkusten men vi ordnar klubbresor till såväl svenska fjällen, Danmark och övriga Europa.

Ordförande Sune Cullberg
sune@skarmklubben.nu
Mob 073-531 02 01

Linköpings Häng- & Skärmflygklubb

Linköpings Häng- & Skärmflygklubb är en förening med ändamål att främja intresset och utövat av häng- och skärmflygning. I dagsläget är dock hängflygsverksamheten tyvärr vilande på grund av brist på utövare i klubben. Klubben är idag relativt liten med runt 30 medlemmar och verkar främst som kontaktnät med hjälp av en e-postlista och hemsida där bland annat klubbarrangemang/flygresor samordnas. Dessutom har vi hand om den nödvändiga administrationen gällande licenser och så vidare. Ett långsiktigt mål är att börja med vinschning i klubben, men ett eget fält saknas idag. Hemvist är Linköping, men medlemmar finns och är välkomna från hela Östergötland med omnejd.

<http://www.clover.se/lhsf/>

Smålands Skärmflygklubb

Klubben bedriver skärmflyg med och utan motor. Vi jobbar för att det ska finnas en fungerade vinschverksamhet, möjligheter till hang samt att den som är intresserad av paramotor ska ha någon att flyga med. All verksamhet bedrivs med högt säkerhetstänkande. Genom samarbete med andra klubbar samordnas resor, vinschning på andra fält, seminarier samt klubbträffar. Vi är idag cirka 60 medlemmar. Klubbens upptagningsområde är cirka 10-12 mil kring Värnamo. Men självklart är alla välkomna.

<http://smalands-sfk.conect.se/index.html>

Skärmflygklubben Ålleberg

Skärmflygklubben Ålleberg är verksam i Skaraborg/ Västra Götaland och är inriktad på vinschning samt flygning på Ålleberg. Klubbträffar och videokvällar anordnas. Alla kategorier av piloter är välkomna!

Jonny Carlén. Mob 070-886 01 10
www.svenskidrott.se/o/skfkalleberg
info@riflyg.com

Piteå Flygklubb

Piteå Flygklubb riktar sig till alla flygintresserade med mottot "allt flyg under ett tak". Paramotorflyg, i mån av vinschning friflyg. Långnäs, Kyrkbyn. Piteå Flygplats (ESNP)

www.fly.to/pfk

Västra Skärmflygklubben (VSK)

VSK är cirka 115 medlemmar i alla licensgrader från norr till söder men majoriteten är från Göteborg med en klick i Falköping. Vi flyger på de lokala termiska hangen eller med vinsch, främst då på Kolbäcksfältet eller på Äventyrscenters vinsch. Vi välkomnar alla licensgrader och brukar träffas på en privat restaurang sista torsdagen varje månad för att snacka och titta på film.

www.vsk.info
E-postlista <http://uk.groups.yahoo.com/group/VSK/>

Örebro skärm- & hängflygklubb - ÖSHFK

10 kilometer söder om Örebro har ÖSHFK sin lokal och hangar samt tillgång till icke trafikerad väg i såväl N-S som V-Ö riktning för bilbogsering med mycket goda landningsutrymmen runtomkring. Trikebogseringar genomförs. Alla som har elevlicens och uppåt är välkomna till ÖSHFK.

Klubbordförande Erik Svedlund,
Mob 073-727 53 01
Skärmflyg Melle Jönsson,
Tel 019-323 246, Mob 070-609 90 10
Hängflyg Bengt Höök, Mob 070-710 06 06
Trike Tord Olsson, Tel 019-125 848,
Mob 070-525 43 94
www.friflyg.nu
infotel: 019-611 54 01

100 % made in EU

SKY
PARAGLIDERS

www.sky-cz.com

www.rpmSport.net

Fides DHV 1 : 15100 kr

Atis DHV 1-2 : 17600 kr

Brontes DHV 2 : 18700 kr

Metis Tandem : 23200 kr

För mer info,
ring 0708-199 550 eller e-post: info@rpmSport.net

SSFF

Sid:12 Text: Åsa Karyd

Skärmflygförbundet – vad är det?

Ett skämt som icke svenskar brukar dra om oss är att så fort vi är mer än en person som gör något tillsammans, eller har ett gemensamt intresse, så bildar vi en klubb. Vi låter det vara osagt om det är orsaken till att Skärmflygförbundet bildades i slutet på 80-talet.

Att organisera sig med klubbar i ett förbund är en förutsättning för ett medlemskap i Riksidrottsförbundet (RI) som möjliggör att vi kan tävla i nationella och internationella mästerskap i skärmflygning. Skärmflygförbundet är anslutet till RI genom ett medlemskap i Flygsportförbundet (FSF), där även fallskärm, hängflyg, ballong, modellflyg, motorflyg, konstflyg och segelflyg är anslutna.

Att vi är ett förbund är även lämpligt för att tillskrivas det ansvar vi har för att bedriva skärmflygning inom Sverige. Rent generellt så säger inte Luftfartsverket så mycket om våra förehavanden så länge vi följer de allmänna regler som gäller för civil luftfart (Bestämmelser för civil luftfart, BCL) och inte slår oss för ofta eller för mycket. Det finns dock vissa krav som vår organisation måste följa, och som vi reglerar i bland annat Föreskrif-



Åsa Karyd. Foto: Andreas Karpenyd

ter och Definitioner (FoD), men det är självklarheter för varje sund pilot.

En vanligt förekommande uppfattning är att hela styrelsen jobbar heltid med flygfrågor och häckar på kansliet i Falköping. Så är inte riktigt fallet. Alla som arbetar inom SSFF, på så väl styrelse- som klubbnivå, gör det på sin fritid utan någon ersättning. Däremot köper vi tid av Flygsportförbundet och det är därför vi har tillgång till Linda Bringmar. Linda sitter på kansliet och är spindeln i nätet. All formell kontakt går genom henne. På så sätt blir allt sparad på ett och samma ställe även om styrelsen byts ut med jämna mellanrum.



Styrelsens roll i förbundet är att tillvarata medlemmarnas intressen, se till att sporten bedrivs på ett säkert sätt och bevaka externa intressenter. Givetvis sker detta med varierande kvalitet beroende på styrelsemedlemmarnas erfarenheter, engagemang och möjlighet till att avsätta tid. Styrelsearbetet kommer alltid att komma i tidigast tredje hand efter familj, vänner och ordinarie jobb. Stundtals kan man ifrågasätta varför man sitter inne och "skrivbordsflyger" på sin dyrt förvärvade fritid, men det är en utmaning värt namnet och synnerligen lärorikt. I slutändan är det ändå ett imponerande arbete vi skärmflygare har uppnått genom åren. Med mycket små medel i form av tid och pengar har vi gått från "galna lakansflygare" till en stabil och professionell organisation.

Frågor: karyd@home.se

Läs mer:
www.paragliding.se
www.airsport.se
www.rf.se
www.lvf.se

Drakflygets barndom

Så började det Sid:13 Text: Nils Norrsell



Foto: Nils Norrsell

År 1974 på våren läste jag i en veckotidning en nyhet som för mig var mycket stor. Någon hade flugit med drake från Åreskutan. Jag blev omedelbart intresserad av att skaffa mig en sådan drake. Hos Vattenskidspecialisten i Stockholm fanns den och den levererades snabbt.

Ett problem var att rigga den. Inga instruktioner fanns så jag fick ringa till försäljaren och fråga hur man skulle göra hål i seglet för att få igenom bultarna. Du kan bränna hål med en cigarett svarade han. Hur gör man när man ska flyga, frågade jag då. Han föreslog att jag skulle hoppa från ett brospann. Eftersom något sådant inte fanns i Helsingborg, där jag höll till, kom jag själv på idén att springstarta i Glumslövs backar och det visade sig fungera. Jag lyckades göra flygningar som varade 6-7 sekunder och var begeistrad.

Hemma i Jönköping inventerade jag alla backar och stup som fanns och det blev en massa flygningar, en del med tider på upp till 40 sekunder. Draken var en typisk Rogallovinge med en spetsig nosvinkel på 80 grader. Det gick att landa genom att "fallskärma" rakt ner. Denna teknik kom väl till pass när jag flög från Tabergstoppen. Inga större landningsytor fanns. En gång flög jag över en granskog med 20 meter höga träd. Vid landningen stannade jag upp på "lämpligt" ställe och sedan var det som att åka hiss ner mellan granarna.

Eftersom jag inte hade någon lärare fick jag komma på allting själv. Naturligtvis gick det inte alltid så bra. En av de tidigaste malörerna som jag minns var när jag och Lars Nordqvist, som då också hade börjat flyga, var på det som vi kallade för danska hanget på den södra delen av Ålleberg. Flyghöjden var för det mesta 1-2 meter. Jag råkade flyga in i ett taggträdsstängsel och fick ena benet i kläm mellan två trådar och varje gång vinden tog i klämdes jag fast hårdare. Jag var glad att jag inte var ensam.

Fler entusiaster tillkom med tiden och en av dem, Christer Litander från Hjo var ingenjör. Han tyckte att nosvinkeln borde vara 110 grader och byggde en egen drake. Seglet bestod av sådan svart plast som man har i trädgårdsland och ytan var ganska stor. Den var lättstartad och flög lugnt och majestätiskt. Han gjorde en provflygning från Brunnstorpsberget i Huskvarna. Jag beställde direkt en av honom.

Några drakflygare från Göteborg inbjöd till tävling vid ett grustag i Fjäräs-Bräcka. Efter start från kanten skulle man pricklanda cirka 25 meter längre ner. Jag gjorde strax före tävlingen ett försöksflyg och lyckades landa exakt rätt med min plastdrake. Stort intresse väcktes när jag började frisera vingkanten med en sax då jag tyckte att draken drog lite snett. Spänningen både hos mig och publiken var hög när det blev min tur att tävla. För mig blev den för hög och jag missade målet kapitalt. Någon tröstade mig med att en bidragande orsak var att jag hade bättre glid än de flesta andra, om vilka han skämtsamt sa att de hade glidtal ungefär som ett piano. År 1975 köpte jag en amerikansk drake, Phoenix 6, som hade det på den tiden unika glidtalet 1:6. Vid en flygning med den gjorde jag min första looping helt ofrivilligt. Jag flög nerför Järabacken i Jönköping. Draken flög långt och jag var tvungen att flyga under en telefonledning med hög fart. Masttoppen gick emot ledningen och loopingen gjordes på cirka 3,5 meters höjd. Min första 360-graderssväng gjordes för övrigt också på den höjden, men den gången hade jag hjälp av en telefonstolpe nedanför Isabergs slalombacke.

Drakflygarna blev fler och det ordnades utflykter till ställen där det gick att hangflyga. Mycken möda ägnades åt att montera filmkameror, som visade pilotens huvud och armar samt terrängen under honom, vanligtvis från två till 50 meters höjd. Klubben Icaros bildades i Göteborg med Erwin Kjellerup som ordförande. På mötena visades filmer, som kunde vara riktigt underhållande, exempelvis när man visade misslyckade landningar, den ena värre än den andra. Det sägs ju att skadeglädjen är den enda sanna glädjen.

Man fick slita mycket med att bära sin drake på den tiden. Känslan när man satt i sin gunga och flög nerför en slalombacke eller liknande var härlig. Ibland var man så nära marken att man kände grässtråna och då och då fick man avbryta en flygning på grund av att höjden över marken var för låg. Vi som flög då hade alla drömmen om att kunna glida längre och högre, men jag tror inte man kunde ha haft roligare än vad vi pionjärer hade.



Foto: Nils Norrsell



Jaha, då har man höjt tekniknivån i bilen med hjälp av GPS-tekniken också. Jag har införskaffat ett program som jag laddat ner i min lilla handdator, som jag även har kopplat en GPS-mottagare till. Man kan ladda ner de flesta av Europas länders kartor med i princip samtliga gatunamn. Då finns till och med Europavägarna med.

Med detta kan man bland annat göra följande:

- få veta exakt var man är.
- knappa in den adress man skall till och då få veta genom karta, pilar samt en röst (om man vill, men det vill man inte särskilt länge) på värtalig rikssvenska precis hur man skall köra.
- få veta hur långt det är och hur lång tid det tar mellan platserna (beräknat på de aktuella vägarnas hastighetsbegränsningar).
- exempelvis få en varning om man kör för fort. Den funktionen har jag inte på.
- se vad som finns i närheten i form av restauranger, sevärdheter, affärer, bensinmackar, kulturminnen, sportarenor, biografer, ja till och med vinodlingar och sedan navigera dit.

Ja, det finns många fler funktioner men nu börjar ni nog undra om jag försöker sälja något eller är sponsrad på något sätt, nej ingetdera. Jag är bara väldigt intresserad av vissa tekniker, i detta fallet möjligheterna med GPS. De flesta vet ju att GPS har underlättat för oss flygare när det gäller att hitta rätt, och jag tror att när det gäller framtiden så är det enbart fantasin som sätter gränserna. Ovanstående exempel gör ju lätt att fantasin skenar iväg när det gäller framtida möjligheter vad gäller termikflygning och teknik. Varför inte en liten handdator med GPS, vindmätare samt en minikamera med värmeökande system som skannar av omgivningen när man flyger och lägger in symboler i kartan som visar var termiken finns. Dessutom räknar programmet fram och visar vilken termik som är bäst framför en. Den beräknar samtidigt hur långt man kan nå med nuvarande termisk aktivitet (beräknat utifrån redan utförd flygning). Man kan naturligtvis få besked om landningsplatser inom räckhåll samt en varning om de börjar bli för få. Varför inte en servomotor som kan förflytta kroppen så att vi även kan koppla in en autopilot? Ja, man kan komma på många fler funktioner som kan vara bra och en del av dessa nämnda kan faktiskt vara till nytta. Allt detta är idag enskilt

tekniskt möjligt, men det mesta vill vi nog inte ha, eller hur? Okej, det är kul att filosofera om framtiden men nog om detta. Vi får se om tio år om någon av dessa fantasier då är självklarheter. När det gäller skärm- och hängflygning så har vi ju valt det mycket på grund av enkelheten att komma upp i luften. Det tycker jag vi skall försöka bevara, om inte för annat, så för säkerheten. Detta har jag nu exempelvis blivit påmind om några gånger i bilen när jag suttit och navigerat istället för att köra bil.

Nu skulle detta nummer vara speciellt inriktat till er nybörjare och jag hoppas att det kommit in bidrag från instruktörer och andra som gör att det också kan användas som ett sådant. Nu har ju Cay fixat så att det även finns ett komplement till Hypoxia och vår hemsida i form av en webvariant av tidningen. Det blir intressant att se vad det utvecklas till. Adressen är: www.hypoxia.se. Året har ju inte erbjudit bästa tänkbara väder i Sverige när det gäller vår sport, men de flesta tävlingarna föll ut väl, vilket är väldigt roligt. Tyvärr blev det för få anmälda till den sista tävlingen. Vi har även noterat ett nytt rekord av Peter Dahlbom i form av den fantastiska sträckan 255 kilometer rak bana. Stort Grattis!

En viktig händelse i höst är "Tjejer flyger" – helgen 3-5 september i Borlänge som Flygsportförbundet anordnar tillsammans med alla grenförbunden. Som många av er vet har vi inom hängflyget inte många flygande tjejer så jag hoppas att många tjejer åker dit och blir intresserade. När ni har detta nummer i er hand har helgen redan passerat, så läs mer på flygsportförbundets hemsida www.airsport.se hur det gick.

Efter att varit runt på lite olika platser kommer årets konferens och årsmöte att förläggas i Stockholm igen. I skrivande stund är inte datum helt spikat men det blir troligen en helg i slutet av november. Mer info kommer på vår hemsida www.hangflyg.org Om inte förr så ses vi då!

Flyg högt, långt, snabbt, ofta och länge!



Foto: Hans Berg



Flygsommaren 2004 går nog inte till historien som den bästa i mannaminne. Vädret har grusat flygningen för många och nu när hösten är här, med sina kortare dagar, blir det längre mellan flygen. Jag hoppas därför att de flyg ni fått har varit minnesvärda och trevliga.

Styrelsen har under sommaren gått runt lite på sparlåga. Många av oss har haft semester på skilda håll, men nu till hösten är det full fart igen. Arbete med utveckling av utbildningssystemet, paramotor (och den nya nu gällande BCL:n) samt klubbkontakter ligger högt upp på agendan. Tyvärr kommer vi att vara en man kort. Mark Presson har på egen begäran lämnat sin post som vice ordförande. Orsaken är att han och hans familj under en längre tid kommer att flytta utomlands i arbetet. Jag vill tacka Mark för allt han gjort för skärmflygning i Sverige de senaste åren. Vi kommer sakna hans erfarenhet och engagemang.

En fjärdedel av medlemmarna i SSFF är förstaårs-flygare. Detta nummer är speciellt riktat till er. Personligen minns jag mycket väl hur det var i början och blir ofta avundsjuk på de elever jag pratar med - ni har så mycket roligt framför er. Min enda tröst är att de gamla rävarna hävdar att man aldrig slutar att utvecklas.

Tre fluffiga råd, till dig som inte flugit så länge, från farbror Micke:

- **Välj dina flyg och flyg för din egen skull.**
- **Lyssna på de gamla rävarna – de har varit med om saker du inte vill uppleva.**
- **Det finns inga dumma frågor, bara dumma svar – en klyscha, men ack så sann.**

Det sista rådet gäller även, vad jag brukar kalla, skrivbordsflygningen (styrelsens arbete). Undrar ni någonting om förbundsarbetet – hör av er!



Mikael Wadlund framför Aiguille du Midi. Foto: Andreas Karperyd



Foto: Hans Berg

att flyga

Sid:16 Text: Hans Berg

Se även www.hangflyg.org & www.hypoxia.se



Foto: Icaro Laminar



Foto: Icaro Laminar

De flesta är ganska nöjda med att knata runt på jorden. Kanske skänker flygning en tanke, men inser snabbt att det är alldeles för besvärligt och farligt för att ge sig in i. De som inte ger upp vid denna insikt utan sätter igång och lär sig flyga har samma vision som många mer eller mindre kända flygare och visionärer genom tiderna.

Hängflygets rötter

Den moderna hängglidaren har sitt ursprung i Rogallovingen som utvecklades av Francis Rogallo för att ta fram en styrbar landningsskärm för återvändande rymdkapslar. För rymdkapslarna kom man fram till att det var enklare och säkrare att landa med rund-kalott i havet. Efter en del experiment med trikeliknande farkoster utrustade med denna typ av vinge etablerades dock deltavingen av typ Rogallo.

Utvecklingen mot Rogallovingen som en "leksak och sportredskap" satte fart 1963 då tre australiensare, John Dickenson, Bill Moyes och Bill Bennet, bytte ut sina ej styrbara vattenskidvingar mot Rogallovingar. Samtidigt som australiensarna experimenterade Volmer Jensen och Richard Miller med bambu-byggplatt Rogallos i södra Kalifornien. Amerikanarnas vingar var gjorda för att kunna startas och landa på fötterna men hade problem med styrbarheten eftersom man styrde med hjälp av parallella stänger som man hängde i med underarmarna. Australiensarnas vingar var utvecklade för bogsering med vattenskidbåt, för små för fotstart med hög flyg- och sjunkhastighet, men styrbara tack vare den triangulära styrbygeln och selen av typ gunga. I och med Bill Bennets uppvisningar i USA 1969 då han bland annat rundade frihetsgudinnan med sin vattenskidvinge satte utvecklingen fart. Styrbygeln anamades för fotstartade vingar och utvecklades bland annat av Dave Kilbourne, som i september 1973 blev den första som flög hang med en Rogallovinge.

Den moderna hängglidaren

En modern hängglidare är något helt annat än Rogallovingarna som användes under 70-talet. Säkerhet och god manöverbarhet (handling) är lika viktigt som bra prestanda. Dagens vingar kan delas upp enligt följande.

Vingtyper
Skolvingar Typ Spiral. Används bara under utbildning.
Äldre nybörjarvingar Typ Moyes Mars, Tecma Medium och Lamouette Atlas. Ofta en prisivärd 1:a vinge, dock begränsad med avseende på flygbogsering.
Modern nybörjarvinge Typ Moyes XT, Thalhofer Joker och Laminar Easy. Har betydligt bättre utvecklingspotential och är lämpliga även för flygbogsering.
Rekreativsvingar Typ WillsWing U2, Laminar R och Aeros Discus.
Kingpostlösa vingar Typ Laminar Zero7, Moyes Litespeed, WillsWing Talon med flera.

Flygningen

Från att handla om att hålla sig uppe i några minuter har flygningen utvecklats till sträckflygning med sträckor på hundratals kilometer på flera tusen meters höjd. Man startar från kullar, berg, eller med hjälp av vinsch/flygbogsering.

Hur börjar man?

I Sverige grundutbildar man hängflygare både i backar och genom bogsering med hjälp av markbunden vinsch, skoter eller bil. I grundutbildningen lär man sig starta, landa, flyga med rätt hastighet, kurskorrigera och svänga, bedöma vind och terräng för att kunna

välja rätt plats och anpassa sin flygning efter terrängen. Andra viktiga moment i grundutbildningen är hur man hanterar utrustningen. Exempelvis hur man riggar och kontrollerar en vinge. Efter grundutbildningen har man fortfarande väldigt mycket att lära innan man är en "Pilot". En av de viktigaste sakerna man lär sig under grundutbildningen är att kunna bedöma förhållanden och egen förmåga för att kunna flyga under säkra förhållanden. Med denna kunskap kan man fortsätta sin vidare utveckling delvis på egen hand och delvis med instruktör som träder in och utbildar i de nya moment som kommer efter hand.

Hur kommer man vidare?

Efter grundutbildningen får man en elevlicens med behörighet för den typ av flygning som man har gjort under utbildningen. För att komma vidare måste man träna och förfina det man har lärt sig. Man måste också ha en plan för hur man skall utvecklas som pilot. Tittar man på elevkortet, som man får efter grundutbildningen, framgår vad som bör klaras av för att man skall utvecklas till en kompetent hängflygare.

Från elevkortet:
1. Backglidning
2. Höjdflygning
3. Markbunden bogsering
4. Flygbogsering
5. Hangflygning
6. Sträckflygning

Vilken som är den naturliga vägen avgörs mycket av var man bor och flyger. Man bör också räkna med att resa en del och på så sätt bredda sin erfarenhet och kompetens. Är man grundutbildad i backe är nästa naturliga steg att skaffa sig höjdflygkompetens. Det kan man göra antingen genom vinsch/fordonsbogsering

eller genom höjdflygning från berg. En annan möjlighet kan vara att utbilda sig i flygbogsering tillsammans med instruktör i en tandemvinge. I Skåneklubben har man under många år kombinerat backglidning, vinschning och resor till alperna för att ge en bred och användbar utbildning. Var sommar arrangeras resor till flygplatser i alperna med säkra och varierande flygförhållanden. Deltagarna på dessa resor brukar vara elever med stor spridning i tidigare erfarenhet. En del har precis avslutat en grundutbildning i backe. Andra har både backglidning, höjdflygning och bogserbehörighet. Oavsett tidigare erfarenhet ger resor av denna typ väldigt bra utveckling. Även om man är relativt erfaren har man stor nytta av att åka iväg på denna typ av arrangemang eftersom man kommer till nya platser tillsammans med instruktörer som känner till eller tar reda på vad som är bra att veta om stälлена. När man är en grupp har man också möjligheten att sätta gemensamma "dagsuppgifter" för att träna sträckflygning, utelandningar med mera. Har man fått sin grundutbildning med hjälp av markbunden bogsering bör man skaffa kompetens och erfarenhet av backglidning så fort som möjligt eftersom backstarten är en av grundstenarna och nödvändigt både för att kunna bergs- och hangflyga.

Låt det ta den tid det kräver

Både som färsk och relativt erfaren hängflygare kommer man att "drabbas" av vända för vad man håller på med. Man kan känna olust inför flygningen och hittar lätt andra saker som prioriteras före flygningen. Detta är en helt naturlig reaktion som säkert har att göra med både insikten "Att det är upp till en själv" och att den "kick" och tillfredsställelse som de första enkla flygningarna ger klingar av och man har mer tid för eftertanke. Genom att ta det lugnt i sin flygning och stanna på den svårighetsnivån man befinner sig kommer man över obehagsförnimmelserna och suget efter att utvecklas kommer tillbaka. Det är även viktigt att man alltid är

försiktig, avsiktligen håller sig "ett steg" under sin begränsning och aldrig lägger till mer än en ny sak åt gången när man lär sig något nytt. Förutom detta skall man sträva efter:

Lär känna din utrustning väl

Du måste vara 100 procent trygg i din vinge och ligga bekvämt och avslappnat i selen. Att man trivs med vingen, är säker på egenskaperna vid start, landning och under flygning har mycket större betydelse för hur bra du flyger än vingens prestanda. Det är inte ovanligt att en pilot med en nybörjarvinge kurvar ifrån och flyger bättre än en oerfaren pilot med en högpres-tandavinge. Man skall sträva efter att lära känna sin vinge och utvecklas så långt den tillåter innan man byter till en vinge med högre prestanda tidigt. Säker start såväl i svag vind som under blåsiga förhållanden. Sluta aldrig att sätta prestige i att göra en säker och stilren start! Jag har sett fler misslyckade eller nästan missade starter vid bra startförhållanden än vid svåra. Orsaken är enkel – Är det svåra förhållanden skärper man sig mer. I enkla förhållanden har man lättare för att slarva och kan till följd av det råka ut för problem!

Landning

En klar strategi och plan för landning. Jag hoppas att alla får lära sig den klassiska 2 gånger 90° landningen, samma som segel- och motorflygare använder. Med denna som utgångsläge tar man sig ner på ett säkert sätt under väldigt varierande förhållanden. Du får inte vara nöjd med att komma ner helskinnad med raka bygelben. Genom att alltid sträva efter den perfekta landningen kommer du att kunna utvärdera varje landning mot detta. Du får en massa feedback och kan slipa dina landningar efterhand. När du vet att du är duktig på att landa kommer du att kunna flyga på mer krävande ställen. Koncentration, prioritering och fokusering på vad som är viktigt. Man kan förvänas över hur många tabbar man ser om man står på ett land-

ningsfält i alperna. Trots att piloten flyger bra landar han illa. Jag tror att den vanligaste orsaken till detta är att han "slutar flyga innan han har landat". Det vill säga tappar koncentrationen och slarvar i landningen, vilket resulterar i en osäker och dålig landning. Att landa en hängglidare är svårt. Det krävs mycket koncentration för att göra en perfekt landning. I en kritisk situation är prioriteringen och fokuseringen på problemen och på vilket sätt man skall lösa dem på oerhört viktigt. Vad som är kritiskt är också direkt beroende på hur stor erfarenhet du har. När du hamnar i en besvärlig eller kritisk situation måste du alltid fatta en rad beslut. Du ska vara beredd att omvärdera besluten om det visar sig att förutsättningarna har förändrats.

Ödmjukhet och omdöme

Ta hänsyn till de brister du har i erfarenhet och förmåga. Diskutera med andra och lyssna på deras synpunkter och råd. Var observant på väder och vind. "Det är alltid bättre att stå på marken och vilja upp i luften än att vara i luften och vilja komma ner på marken". Ta reda på vad som är bra och dåligt med den plats eller det område du skall flyga i.

Målet

Målet för din instruktör har varit och kommer att vara att ge dig tillräcklig kunskap och erfarenhet för att träna vidare och utvecklas på ett säkert sätt. Så länge du är "elev" måste du gå igenom och praktisera nya moment tillsammans med instruktören. När du har gjort det ligger ansvaret hos dig själv. Hängflygets stora frihet är till viss del ett resultat av detta förtroende och ansvar. Alltså, ut och flyg! Håll kontakt med dina instruktörer men försök samtidigt att förfina och utveckla det som de har lärt dig. Dina egna mål sätter du själv.

Kan man tävla i frihet = skärmflygning?

Ja, och det är kul, utvecklande och socialt. Den sociala biten får man i stora doser eftersom man beroende på vädret håller på mer eller mindre med parawaiting. En större samling av tävlingspiloter brukar resultera i att mycket snack om flygning, tips, skrönor och allehanda information förmedlas samtidigt som trevliga kontakter knyts.

Vad tävlar man i?	
1	Balansering (en alltför ofta bortglömd gren som ger väldigt mycket)
2	Pricklandning
3	Längst tid i luften
4	Gissa sin tid i luften
5	Släppa bomb mot mål (dock mindre påsar med sand eller vatten)
6	Distans: både fri och mot angivet mål, exempelvis Sverige Cup och Distansligan.
7	Flyga en förutbestämd bana på tid, exempelvis Sverige Cup och Paragliding World Cup.
8	Cats cradle, med ett antal förutbestämda vändpunkter som man kan flyga till. Den som tar flest och de längst bort vinner. Exempelvis Poängplockarcupen i Åre.
9	Hangtävling med olika moment, exempelvis "Kick the bucket", som har använts nere på Hammars backar.
10	Akrobatik, vilket är förbehållet en handfull piloter i Sverige för tillfället, om ens det.

Vem tävlar man emot?

I de flesta fallen är det främst en tävling mot sig själv, att lyckas bättre hela tiden. Men visst kan det motivera med motståndare: klubbkamrater exempelvis. Och vill du kliva upp en nivå kan du ställa upp i Sverige Cup eller Distansligan. Vill du ha ännu tuffare motstånd söker du sig till en så kallad FAI kategori 2-tävling, som det finns en mängd av. Bland annat Nordiska Mästerskapen, Norge Cup och inom en snar framtid kanske Sverige Cup. Är du riktigt het på gröten och kvalificerar dig till Paragliding World Cup, av elaka tungor kallad Parawaiting World Cup, får du tävla mot de bästa i världen.

Var tävlar man?

Tag en världskarta, blunda och kasta en pil. Med stor sannolikhet träffar den i ett område där det arrangeras en tävling. Vi får väl räkna bort allt som har med H2O



Svensk briefing på SM/NM, Laragne. Tibor Berk, Erik Blidmark, Lars-Anders Jonsson, David Willemoth, OPeter Sjöstedt, Oliver Thurman, Mikael Jarås, Christian Månsson, Janne Järnesjö, Erik Rehnfeldt, Magnus Österberg, Lena Alfredsson. Foto: Andreas Karperyd

att göra om man inte vill tävla mot Mike Kung om att vara snabbast över Engelska kanalen.

I Sverige arrangeras det tävlingar från norr till söder, från väst till öst. Det är bara att gå in på förbundets hemsida och titta; där finns en mängd tävlingar som det har tipsats om till förbundet. Därtill har vi alla klubbar ute i landet som anordnar klubbävlingar, exempelvis Poängplockarcupen i Åre eller Cirrus distansliga.

Vilken extra utrustning behöver man?

För distans-, ban- och rekordflygning behövs en godkänd GPS som kan verifiera det flyg du har genomfört. För andra tävlingsformer behövs ingen specifik utrustning utöver den vanliga. Ett undantag är akrobatikflygning som kräver särskilda skärmar som klarar de höga belastningarna.

På www.pwca.org kan du se vilka GPS:er som är godkända i tävlingsammanhang. Observera dock att det inom en snar framtid kommer ett krav på att höjd också måste lagras i GPS:en. Detta kommer tyvärr att räkna bort en gammal trotjänare som Garmin 12, såvida man inte skaffar en separat lagringsenhet. Selen är en viktig del i olika former av tävling. Ju längre tid du är i luften desto bekvämare sele bör du ha. Sex timmar i luften med ont i ryggen får vem som helst att tända av. Ett tips är att hänga upp selen hemma, rigga teven och videon så du kan se den från selen, och sedan se alla delar av Sagan om Ringen. Mår du bra efter det är den troligen okej. För att simulera verkligheten lite mer, drick några pilsner under filmen så att du garanterat blir kissnödig. Försöka sedan att kissa när du sitter i selen. Är du en hane luta dig fram i selen och kissa i en burk, och är du en hona använde en inkontinensblöja och känn värmen sprida sig under rumpen. Hanar kan med fördel också använda Putteslangen. Fråga närmaste tävlingspilot för mer information om hur den fungerar.

Hur tränar man inför tävling?

Flyg, flyg och flyg alltid med hela din utrustning. Det må hända se väldigt konstigt ut att flyga omkring med GPS, variometer och radio på Hammars backar, men allting som hamnar framför dig kommer alltid att stjäla en viss uppmärksamhet innan du blir van. Om nu folk klagat och ger gliringar då du flyger med en GPS på Hammars backar, le bara och begrunda hur adrenalinstinna de kommer att vara inför start i sin första Sverige-cup-tävling, ovana med all utrustning som de är. Varför hålla på att fippla med all sin utrustning när man vet att det bara blir ett nerflyg? STRESS är det viktiga ordet. Är man van med att ha all sin utrustning med sig blir man van vid det och det sänker på så vis stressfaktorn. Detta gör garanterat att du flyger säkrare och säkerhet är något vi inte kan få för mycket av inom skärmflygning och då speciellt i tävlingsmomentet.

Vem kan man fråga om tävling?

Swepools piloter är till för dig. De flyger inte bara upp surt förvärvade medlemspengar vid EM och VM, utan vill ge tillbaka i form av kunskap och tips. Tävlingspiloter generellt delar gärna med sig av sin kunskap.

Lite webbtips:

www.paragliding.se. Under tävling och dokument hittar du alla tävlingsregler och tävlingsförslag.
www.fai.org. Under paragliding och dokument finner du "Sporting Code Section 7", vilket är de internationella tävlingsreglerna.
www.pwca.org. Här finns annat matnyttigt gällande tävling.

EM 2004 går av stapeln 1 – 12 oktober i Kalavrita, Grekland

Representerar Sverige i landslaget gör följande piloter:
 Erik Rehnfeldt, Club 2000
 Peter Sjöstedt, Fenix
 Magnus Österberg, Cirrus
 Åke Kindblad, Frisksportarna
 Mikael Jarås, Cirrus
 David Willemoth, VSK

Du kan följa tävlingen direkt på webben www.europaparagliding.net och via förbundets webbplats, som vi förhoppningsvis kommer att kunna hålla uppdaterad från Kalavrita.

Ranking

Svenska rankingen juli 2004		
1	Erik Rehnfeldt	11 444
2	Peter Sjöstedt	10 814
3	Magnus Österberg	10 645
4	Mikael Jarås	8 614
5	Johan Sjöström	8 075
6	Lena Alfredsson	7 563
7	David Willemoth	6 405
8	Åke Kindblad	6 404
9	Anna Rydh	5 863
10	Peter Brinkeby	5 502
11	Lars-Anders Jonsson	5 446
12	Andreas Karperyd :)	5 043

Hela resultatlistan och den fullständiga rankingen finns på www.paragliding.se

Erik Rehnfeldt svensk mästare i skärmflygning

Efter två godkända tävlingsuppgifter om 28 och 42,9 km korades 2004 års svenska mästare, Erik Rehnfeldt från Club 2000. Han flög så bra att han också vann Nordic Open före Ewa Cieslewicz, Polen, och Mads Syndergaard, Danmark. Nordisk mästare (serieklass-skärmar med en klassning upp till DHV 2-3) blev Tor-Erik Stranna från Norge före Åke Kindblad, Sverige och Tony Karlsen, Norge.



Erik Rehnfeldt. Foto: Andreas Karperyd



Tor-Erik Stranna. Foto: Mikael Jarås.

Tävlingen inleddes lite långsamt med två inställda omgångar innan två godkända uppgifter kunde flygas. Första uppgiften bjöd på en snabb bana, som slutade tidigt för ganska många som besvikna landade direkt efter start. Andra uppgiften blev längre och mer tekniskt utmanande. Båda dagarna bjöd på en molnbas runt 2 600 meter och stark termik.

Lagresultat klubbar SM		Lagresultat länder NM	
1	Åre SHFK	1	Sverige
2	VSK1	2	Danmark
3	Fenix	3	Norge

Resultat svenska mästerskapen			
	Namn	Skärm	Poäng
1	Erik Rehnfeldt	MAC Para Magus	1 315*
2	Åke Kindblad	Firebird Hornet SP	1 275
3	Mikael Jarås	Airwave Magic FR	1 168*
4	Erik Blidmark	Airwave Magic	1 150
5	Peter Sjöstedt	Gin Glider Boomerang 3	1 124*
6	Lena Alfredsson	Gin Glider Boomerang 3	1 040*
7	Lars-Anders Jonsson	Advance Omega 5	925
8	David Willemoth	Independence Radical	869
9	Andreas Karperyd	Gradient Saphir 2000	841
10	Christian Månsson	Gradient Aspen	810

Piloter med * har fått 10 procents resultatavdrag på grund av dispens för att flyga med en open-klassad skärm. De fullständiga resultatlistorna hittar du på www.it-palvelu.com/nordic2004/

Swepol 2005

Satsar du inför den kommande säsongen 2005 på att tävla på riktigt? Ansök till Swepool 2005.

På förbundets hemsida under tävling/Swepool hittar du ansökningshandlingar. Swepool är det organ inom SSFF som skall träna presumtiva och varande landslagspiloter. Genom Swepool skall de beredas möjlighet att utvecklas inom sporten. Uttagning till Swepool sker en gång per år, normalt i slutet av oktober inför det kommande året.

Ansökan skall vara landslagsledaren Peter Mannerstråle tillhanda senast 2004-10-31. Tillsammans med Tävlingskommittén tar han ut deltagarna i Swepool på basis av





Start, SM, Laragne. Foto: Andreas Karperyd



Det är viktigt att ha hjälm när man flyger. Annecy. Foto: Andreas Karperyd

vad händer efter din grundkurs?

Sid: 21 Text: Åsa Karyd & Mikael Wadlund

Grattis, du har klarat din grundkurs i skärmflygning och står där med 30-tusen kronorsleendet som bara stoppas av dina öron. Men vad händer nu?

Som nybörjare i sporten kan man uppleva att man är något begränsad. Det är många saker man inte får men så gärna vill. Att sitta på ett flygställe och se alla andra kurva termik upp till molnbas kan vara minst sagt deprimerande. Alla har vi den vägen vandrat. De duktigaste piloterna är ofta de som använde den tiden till att studera de mer erfarnas kloka och mindre kloka beslut i luften för att senare, med mer erfarenhet, flyga både högre och längre.

Din instruktör kommer att ge dig stabila grunder i de olika licensstegen för att du sedan ska kunna utvecklas på egen hand. Ett förträffligt sätt att göra detta på är att hitta flygkamrater som kan agera som mentorer. Men välj dem väl, en pilot med hög licensgrad är inte automatiskt en lämplig mentor.

För väldigt många är en utlandsresa med instruktör den viktigaste händelsen efter grundkursen. Det är då man kan bygga ett större kontaktnät inom flygningen, få tid att i lugn och ro bekanta sig med skärmen och inte minst se den där platsen man aldrig annars hade rest till. Har du möjlighet att åka på en resa – gör det, det är ett minne för livet.

Skärmflygning är inte att samla flyg inför nästa licenssteg, det är att samla positiva erfarenheter. Den pilot som utvecklas snabbast är inte den som skyndar fram utan den som inte räkar ut för några negativa erfarenheter. Generellt kan man säga att det krävs mångdubbelt så många bra flyg för att komma över ett dåligt. Klyschan; det är bättre att sitta på marken och längta upp än att sitta där uppe och längta ner har inte uppkommit av en slump.

Försök att hitta en fullärd pilot och du kommer att misslyckas. Oavsett om du är ny i sporten eller gammal i gomet kommer du hela tiden ha utmaningar att anta. Den enda skillnaden är att du som ny har det mesta framför dig, ta vara på det privilegiet. Hitta din flygning, det som ger dig mest av den här sporten. Flyg på dina villkor, ta vara på varje ögonblick som du svävar fritt och njut av de unika möjligheterna som vi har.

Tänk efter före

Sid:22 Text:HP Fallesen. SSFF/Försäkringsansvarig

Grymt viktigt att veta om våra försäkringar

Jag tror (och hoppas) att alla som håller på med skärmflygning är medvetna om att det är en risksport vi utövar. Hur stor risken är kan vi diskutera i spaltmeter efter spaltmeter. Faktum kvarstår dock, det har hänt och kommer att fortsätta hända allvarliga olyckor inom skärmflygning hur mycket vi än jobbar med säkerhet, utbildning och regelverk.

Bästa sättet att minimera riskerna tror jag är att förbereda sig så bra som möjligt. Där handlar det givetvis om att skaffa sig erfarenhet genom utbildning och praktik. Men det handlar lika mycket om att omsätta denna erfarenhet till flygkompetens. Med flygkompetens menar jag en insikt i och förståelse av sin egen förmåga som pilot. Ett bra är att tänka efter – före! Tänk dig in i olika svåra situationer som kan uppstå runt start-flygning-landning och hur du skulle reagera och agera i dessa situationer.

Men det handlar inte enbart om själva flygmomenten utan även om förberedelserna inför flygningen. Har utrustningen kontrollerats? Titta på linor och lininfästningar, selens sömmar och karbiner, nödskärmens infästning och när packades den om senast?

Till förberedelserna hör även några saker som lätt glöms bort när flyglusten är på topp och årets första flyg står inför dörren. Jag tänker här på licens och försäkring. För att få flyga skärm så krävs en giltig licens. Men det räcker inte med att ha en giltig licens, den ska dessutom medföras vid all flygning. Genom licensen och SSFF så har du automatiskt en grupp-försäkring som täcker ansvar (så kallad tredje-man) och olycksfall. Försäkringen gäller i hela världen med undantag för krigszoner mm. Ansvarsförsäkringen gäller ej i USA. Läs mer i försäkringsvillkoren. Olycksfallsförsäkringen finns i tre nivåer, Bas – Medi – Maxi.

Bas ger enbart ersättning för invaliditet och dödsfall. Bas ersätter bland annat inte hemtransporter och sjukhuskostnader. Ersättningen vid invaliditet är dessutom mycket låg. SSFF rekommenderar Bas enbart till de som redan har en (eller flera) bra olycksfallsförsäkring/er som täcker skärmflygning. Var här väldigt nogga med att läsa det finstilla i försäkringsvillkoren. Skärmflygning är hos de flesta försäkringsbolagen klassat som högrisksport. Är du osäker så kontakta ditt försäkringsbolag. Men be dom lista samtliga sporter försäkringen ej täcker istället för att fråga om den täcker skärmflyg. Skulle du råka ha en av de få försäkringar som täcker skärmflyg och du frågar om det, kanske försäkringsbolaget börjar kolla upp den statistik som finns och då är risken stor att vi "förlorar" ett försäkringsbolag till.

Medi är en alltäckande olycksfallsförsäkring som bland annat ersätter hemtransporter, sjukvårdskostnader, rehabilitering. Ersättningsnivån för invaliditet är också högre än för Bas.

Maxi är samma försäkring som Medi med enda skillnaden att den ger ett högre ersättningsbelopp vid invaliditet. Vad många kanske inte känner till är att olycksfallsförsäkringarna Medi och Maxi också är en helt ordinär olycksfallsförsäkring som även täcker andra olyckor över hela i världen, dygnet runt, året runt. Således ett mycket bra komplement i ditt allmänna försäkringskydd.

Du vet väl också att olycksfallsförsäkringar faller ut med "full" ersättning från samtliga försäkringsbolag till skillnad från sakförsäkringar (typ stöld) där bolagen sinsemellan delar ersättningen så att du bara får en gång värdet. Alla villkor, ersättningsnivåer och vad som ersätts hittar du på vår webbplats www.paragliding.se/forsakringar När det gäller skärmflyg och försäkringar så är det faktiskt tvärt emot vad jag skrivit i rubriken. Här ska du tänka före – efter är det för sent!

Plan Joux, Frankrike. Foto: Andreas Karperyd



freshen UP
your senses



UP
feel free - fly UP.
www.up-europe.com

MAKALU 2
Basic DHV 1-2
Test fly it now!



Vi hoppar inte...

vi flyger!

Provflyg UP!
Kuna DVH 1
Makalu 2 DVH 1-2
Kantega DHV 1-2

Butik och samlingsplats:
Råggatan 11, Stockholm
Mobil: 0708-26 33 76



Skärmflygskolan

www.skarmflygskolan.se

Dani Martinez, Kapten för Spanska Paramotorlandslaget. Dani är rankad som nr 1 bland världens tävlingspiloter. Dani's tävlingsmateriel är PAP 1400TDL & Action 27.



Flyg som världsmästarna!

Spanska Landslaget, som alla flyger PAP ryggsäcksmotorer sedan lång tid tillbaka, har dominerat internationella tävlingar under många år med upprepade vinster av Världsmästerskap & Europeiska mästerskap. Den fullständigt revolutionerande Paramotorvingen Action har med sina häpnadsväckande prestationer som en löpeld blivit det självklara valet för över hälften av piloterna inom världseliten! Action har trots sina extrema data med bred marginal snällaste elevklassning pga den överlägset säkra Reflex-teknologin. Du behöver alltså inte vara världscupspilot för att uppskatta Action. Den är konstruerad för att flygas av alla som vill ha det bästa. De enkla startegenskaperna, de övertygande glid/sjunk-prestanda och det innovativa styrsystemet gör att Action säkert tar dig fram till målet genom mycket turbulent luft med en hastighet som du inte trodde var möjlig. Action fungerar naturligtvis utmärkt att segelflyga även utan motorkraft.



Paramotor Supplies
Generalagent för PAP, Reflex & Action.
08-51011574 www.flyga.se
paramotorsupplies@flyga.se



Vad behöver jag för utrustning?

Sid:24 Text: Ola Gustafson

Utbildningen är fixad och du kan äntligen titulera dig elevlicensare inom skärmflygsvärlden. BRA JOBBAT! Då var det bara en liten detalj att lösa innan det är dags att kasta sig ut i lufthavet; just det, utrustningen. Det är en del prylar man bara måste ha på en gång, medan man kan vänta med andra. En liten guide till utrustningsdjungeln är det minsta man kan begära, och här kommer den.

FoD (Föreskrifter och Definitioner), som är förbundets skrift med bestämmelser som reglerar vår verksamhet, säger att en pilot skall bestyrkas så här:

-En hjälm som uppfyller de europeiska kraven för så kallade luftsporthjälm eller skidhjälm. Alltså de flyghjälm som du kan köpa i skärmflygsbutiker eller de flesta normala skidhjälm. Integralhjälm är frivilligt, men rekommenderas varmt om du vill ha tänderna i tryggt förvar. Hjälmarna skall uppfylla de europeiska standardnormer som gäller och dessa finns på Skärmflygförbundets hemsida. Tänk inte ens på MC- eller moppehjälm! De är alldeles för tunga och inte tillåtna.

-Kängor som skall vara stadiga, ha stötabsoberande sula och gå upp över anklarna. De flesta normalhöga vandringskängor uppfyller dessa krav, däremot inte vissa jägarkängor med helt löst läderskaft. Hypoxias utmärkta formgivare Andreas, med mer titan än ben i vänsterfoten, berättar gärna mer om detta.

-En sele som skall ha ett penetrationskydd, dvs en slags platta som förhindrar vassa föremål att tränga in i ryggen och rumpan. Dessutom skall det finnas ett dämpande skydd som tar upp stötar och på så sätt hindrar ryggen att tryckas ihop. En airbag är ett utmärkt skydd som kan kombineras med de övriga ryggskydden. Det är givetvis viktigt att du sitter skönt, så försök om möjligt att hänga upp selen och prova.

-En nödskärm skall användas om du förmodar att din höjd kommer att bli högre än 30 meter. Denna skall packas om en gång om året, men SSFF rekommenderar att det görs var 6:e månad. Köper du begagnat, kolla när och av vem den senast packades.

-En loggbok. För att kunna se hur mycket både du och

din skärm har flugit. Loggbok säljs i de flesta skärmflygsbutiker. Du kan även använda den webb-baserade loggboken på <http://www.kkpg.no>. Förutom det som FoD föreskriver rekommenderas varmt ett par handskar, även när man flyger på sommaren. Om man gör en vurpa skrappar man lätt upp händerna och dessutom har linor en tendens att ge brännsår när man tar i dem.

Av det ovan nämnda är det åtminstone kängor och hjälm som man skall börja med att köpa, även om man har tänkt sig att låna skärmpaketet i övrigt. Att låna skärm av sin skola eller någon klubb är något som kan fungera ett tag men blir påfrestande i längden. Förutom att skärmen bara blir tillgänglig på villkor man inte helt kan styra över själv, så vill man lära känna sin skärm och bli duktig på just den och också ha full koll på skicket. Dessutom finns det givetvis en säkerhetsaspekt på att vara väl influgen på sin utrustning. Så nu till den vitalaste delen i din utrustning, skärmen.

Klassning

Något som du knappast undgått är att folk pratar om skärmar som är "ettor", "ett-tvåor" eller något liknande.

Det man då just har hört handlar om skärmens DHV klassning. Alla skärmar som vi normala piloter flyger är nämligen klassade, antingen av DHV, AFNOR eller båda. Är det AFNOR som klassat pratar man istället om klasserna "Standard", "Performance" och "Competition". DHV är idag den testorganisation som har högst status och som har blivit den vanligaste måttstocken. När en skärm klassas så provocerar man fram onaturliga flyglägen som spinn, inslag och stall, och betyget sätts efter hur skärmen återhämtar sig. En lågt klassad skärm, alltså en nybörjarskärm, skall gå tillbaka till normalt flygläge utan ingrepp från piloten och dessutom relativt snabbt. En högre klassad skärm tar längre tid på sig att komma tillbaka till normalt flygläge och för de högsta klasserna krävs ett aktivt ingripande av piloten. Dessutom testas beteendet i allt från start, landning och normalflygning till spiral, B-stall och öron.

DHV har sammanfattat beteendet hos skärmarna i de olika klasserna så här:

Klassningar enligt DHV	
DHV 1	Skärmar med enkla och förlåtande flygegenskaper. Detta motsvaras av AFNOR Standard.
DHV 1-2	Skärmar med snälla flygegenskaper. Detta motsvaras av AFNOR Standard.
DHV 2	Skärmar med krävande flygegenskaper och potentiellt dynamiska reaktioner vid turbulens och pilotmisstag. För piloter som flyger regelbundet. Detta motsvaras av AFNOR Performance.
DHV 2-3	Skärmar med mycket krävande flygegenskaper och potentiellt häftiga reaktioner vid turbulens och pilotmisstag. För piloter med omfattande flygerfarenhet och som flyger regelbundet. Detta motsvaras av AFNOR Competition.
DHV 3	Skärmar med mycket krävande flygegenskaper och potentiellt mycket våldsamma reaktioner. Mycket små utrymmen för misstag. Lämplig för piloter på mycket hög nivå.

Det förtjänas dock att påpekas att klassningen bara talar om hur en skärm återhämtar sig från ett onaturligt flygläge som provocerats fram och alltså inte hur ofta skärmen tenderar att hamna i detta flygläge. Det skadar heller inte att titta i DHV:s testprotokoll och se hur betygen är fördelade och hur många det finns av varje sort. Kom ihåg att det är det högsta klassningsbetyget som ger skärmen sin klassning oavsett om den har ett, eller alla, moment med detta betyg, En skärm med klassningen 1-2 kan alltså ha en eller alla betyg med 1-2, men dock inget högre än 1-2. Klart som korvspad?

Det fina är att man idag kan få samma prestanda på en DHV 1-klassad skärm som man fick på en DHV 2-klassad skärm för några år sedan. Utvecklingen går lyckligtvis även här framåt. Klassningen säger inte direkt något om skärmens prestanda, men däremot ger den en indirekt indikation. Detta gäller som sagt bara för skärmar från samma tidsperiod. Frestas alltså inte att köpa en för högt klassad skärm i tron att du skall få roligare i luften. För några år sedan var de 1-klassade skärmarna ganska trista saker, men även där har det hänt mycket och man kan ha mycket kul även med dessa skärmar.

Som elevlicensare är det inget högre än en 1-2:a som är tillåtet, medan en pilot 1 får flyga en skärm med klass 2.

Tipset är att inte stressa med att skaffa en vassare skärm. Det är både roligare, säkrare och effektivare om man flyger sin snällare skärm på 100 procent än om man sitter och är halvskraj för sin vassare skärm och flyger denna på 70 procent av sin kapacitet.

Köper man begagnat så är det några saker man skall tänka på. Timmar och årsmodell på en skärm är visserligen viktigt, men som vanligt är det förstås det faktiska skicket som räknas. Är skärmen mycket flugen utomlands där solen är stark kan även en nyare skärm ha blivit porös. Porositeten, dvs om skärmens tyg släpper igenom luft, kan tyvärr vara svårt att kolla. Om man kan blåsa genom duken, är den definitivt för porös. Många skolor har utrustning att kolla detta med. Om skärmen är mycket vinschad kan skärmens linor har töjts.

Kolla om linorna är bytta nyligen. Har skärmen några synliga skador? Lite små lagningar i duken är inget att bekymra sig över. Lagningar av större sort skall vara gjort av någon fackman. Balansera upp skärmen om möjligt och se så att allt ser normalt ut.

Se till att du ligger i skärmens viktintervall. Som nybörjare kan man gott ligga lite åt det lättare hållet i intervallet. Det gör skärmens beteende lite lugnare och man hänger lättare kvar i luften när man som pilot 1 kanske flyger lätt termik. När man flugit ett tag och vill börja flyga i starkare förhållanden så föredrar många att vara lite högre upp i intervallet. Vikterna som står angivna i manualerna och i skärmen är som regel ikrokningvikten. Detta är vikten på pilot med utrustning utan skärmens vikt. Alternativt anges flygvikt, då inkluderas även skärmens vikt.

Ett sista tips är att prata med mycket folk. Där finns mycket information att hämta. Annan utrustning är:

Första förband

Finns små fina paket att köpa med allt du kan behöva om du eller någon kamrat slår år.

Radio

Så fort man åker på flygresor måste instruktören kunna prata med dig.

Variometer

Efter ett tag så kommer du vilja veta om det går upp eller ned och hur högt du är, något som är riktigt svårt att avgöra på känsla.

Detta var grundpaketet. För alla er nya prylgalingar i den här sporten har jag glädjen att meddela att det finns i stort sett hur mycket som helst att köpa, stort som smått, nyttigt och mindre nyttigt.... Det finns bara en sista visdom att delge: Glöm inte bort att det ändå är du som pilot som är den viktigaste faktorn för din framgång och säkerhet inom skärmflygning.

Sveriges billigaste paket pris
Sol Ellus dhv 1-2 (toppbetyg i tester)
Sol Magic sele med eller utan airbag
Nödis Sol Savemax
välj mellan overall eller stormsäck.
allt för endast
23999 kr inkl moms

ELLUS
ELLUS
DHV1-2

world of possibilities
(10-180 km)
world of possibilities

www.skyteknik.com

Det lönar sig alltid att kontakta Sky Teknik **www.skyteknik.se** **Mall: skyteknik@telia.com** **tel: 0510540249 0707672140**

Foto: Andreas Karperyd

Ett gäng råd & tips

Sid:26 Text: Mikael Wadlund

I över 100 år har människan flugit i farkoster som blivit allt mer sofistikerade och komplexa. Att dessa konstruktioner kräver underhåll och regelbunden service för att bibehålla sina goda egenskaper förstår vi.

Skärmflyget har som bekant en betydligt kortare historia, men utvecklingen har varit stor sedan starten och även våra till synes enkla flygfarkoster kräver sin del av underhåll och service. Om utrustningen hanteras och underhålls på rätt sätt håller den förvånansvärt länge. Hanteras den ovarsamt eller vårdslöst kan den vara fördärvad och rent av livsfarlig innan säsongen är slut.

Underhåll

Först och främst skall givetvis tillverkarens rekommendationer följas – läs manualen! Har du köpt en begagnad utrustning och inte fått med en manual kan den vanligtvis erhållas från den svenska återförsäljaren, eller direkt från tillverkaren.

Tips och Råd

Utöver tillverkarens rekommendationer finns det några generella tips och råd. **Solljus** - Solens UV-strålning bryter ned nylon. Det är därför viktigt att begränsa tiden för bestrålningen så långt det är möjligt. Det vill säga, låt inte materielen ligga i solen! **Vatten** - Blöt nylon tappar cirka 20 procent av sin brottstyrka, men återfår full styrka så snart det har torkat. En fuktig skärmduk (speciellt nödskärmen) angrips fort av mögel och riskerar att bli förstörd. Fuktig skärmflygsmateriel bör därför torkas så fort som möjligt. Om materielen har varit utsatt för salt eller förorenat vatten måste det sköljas ordentligt i rent vatten. Undvik klorerat vatten från badbassänger och liknande. Klor verkar nedbrytande på nylon. **Rengöring** - Normal rengöring bör inskränkas till att borsta bort lera från sele/hölje, och till att skaka eller dammsuga ur jord och sand ur skärmens celler. Tvättning av skärmflygsmateriel bör ej göras i onödan. Använd aldrig rengöringsmedel! **Förvaring/Transport** – Lämpligast transporteras din utrustning packad i skärmflygsäcken, då är den bäst skyddad mot mekanisk åverkan. Vid förvaring under längre tid bör utrustningen ligga där det är rent, torrt och mörkt.

Besiktning och service

Du ansvarar själv för att din utrustning är i flygvärdigt skick. De flesta tillverkare kräver (eller rekommenderar) att du regelbundet kontrollerar och servar din utrustning. Vanligtvis är kontrollintervallet ett till två år, eller efter 100 timmar (det som inträffar först). Under en sådan kontroll går man igenom hela skärmen och säkerställer att allt från linor till duk är okej. Efteråt får du ett protokoll som återger skärmens kondition. Denna besiktning kan göras av skärmens återförsäljare.

Nödskärmen är kanske den viktigaste delen i utrustningen ur ett säkerhetsperspektiv. Det klassiska citatet "The reserve parachute is not your second chance but

rather your last chance" åskådliggör på ett målande sätt hur viktigt det är att den sköts och vårdas på ett bra sätt. Nödskärmen skall packas om en gång per år men det är rekommenderat att den packas om varje halvår.

Hur nödskärmen skall packas beror på tillverkare och modell. Packningen skall ske enligt tillverkarens manual och utföras av en person som har praktisk erfarenhet av "hantverket". Det är alltså ingenting man gör som nybörjare utan överläter till instruktörer eller andra erfarna packare. Innan ompackning är det lämpligt att den ligger upppackad och luftigt under något dygn för att "luftas".

Checklista före start

I princip alla flygformer har en "pre-flight check list" som man skall gå igenom för att säkerställa att material och andra omständigheter är i sin ordning före start. I Sverige har vi (ännu) inte en gemensam checklista för skärmflygning, men här är ett förslag.

Mickes Checklista	
Pilot	Kängor på och knutna. Selens spännen till bröstrem och benremmar knäppta. Hjälm på huvudet och hakband knäppt. Nödskärm: Handtag åtkomligt men ej löst.
Linor	Alla linor inklusive bromsar fria. Bärremmar: fastspända och i ordning.
Skärm	Framkant öppen. Pilot i centrum.
Vind	Styrka och riktning är lämplig.
Luftrum	Inga andra piloter i tänkt startriktning. OK att starta!!!

Självklart är det viktigt att underhålla de stora komponenterna skärm, nödskärm och sele det viktigaste men man får inte glömma andra delar av materielen som exempelvis kläder, fastsättning av instrument och andra prylar vi väljer att ha med oss. Även om en trasig handske, dålig radio eller läckande vattenpåse inte leder direkt till en olycka kommer piloten förlora viss fokus på flygningen.

Använd hösten och vinterns mörka och oflygbara dagar till att fylla på din utrustning. När solen sedan tittar fram till våren är den i prima kondition och redo för nya fina flyg.



Checklista/Piloter: Kängor på och knutna.
Foto: Andreas Karperyd.

Kontroll av skärmflygutrustning

Sid:27 Text:Ronny Helgesen, Termikk&RotorA/S
Översatt av Peter Loeskov

Under skärmflygutbildningen läggs ibland för liten tonvikt på utrustningen och kontrollrutiner för denna. Detta är en viktig del av flygningen och bör tas på allvar.

Det är inte svårt att göra en helgenomgång av flygutrustningen, men det tar tid. Termikk&RotorA/S rekommenderar en noggrann kontroll minst en gång per år, samt efter händelser då utrustningen har kommit in i ledningar, träd eller andra ting som kan skada den, eller om ägaren anser att utrustningen har blivit utsatt för slitage. Efter en hård landning bör selen granskas med avseende på revor, och då särskilt bärande delar av den.

Lägg ut hela skärmen och börja med granskning av ovanseglet. Kontrollera cell efter cell. Se efter så att alla sömmar är hela. Utvändiga sömmar på toppduken har en tendens att haka upp sig i kvistar eller ljung på startplatsen, så att tråden dras ut. Sömmen längst ut på bakkanten skrapar i marken under varje start, den måste inspekteras nogga. Underseglet granskas på samma sätt. Dessutom tar man tag i linorna och sårar på dem. Börja med A-linorna och arbeta dig "bakåt". Titta efter skador i duken intill lininfästningarna. Linfästena är konstruerade för belastning rakt nedåt, inte utåt sidorna. Om en lininfästning har blivit utsatt för belastning åt sidan, kan det lätt bli en reva i duken intill fästet.

Cellernas mellanväggar kontrolleras med avseende på revor. Om skärmens framkant slår hårt i backen, så kan cellväggarna explodera. Detta syns under flygning genom att några celler verkar vara väldigt stora. Det kan också leda till att skärmen börjar dra åt ett håll. På skärmar med V-ribbor är det trångt att komma in i vingen för att kontrollera väggarna. Det bästa är att hänga upp skärmen i bakändan, så att du kan se in i den från cellöppningarna
Linor kontrolleras för att se om kevlarkärnan är knäckt eller polyesterhöljet är skadat. Kevlarlinor har en tendens att knäckas nere vid skruvkarbinhakarna som sitter i bärremmarna. Om du lyfter karbinhaken och håller i sömmen vid linöglan, så att linan hålls horisontellt, så kan du lätt se om fibrerna inne i linan är knäckta. Stället där de knäcks är i överkanten av det lilla plasticskyddet som sitter överst på sömmen, då detta är en styv punkt som linan bryts emot. Om linor viker ner 90 grader där sömmen slutar, så är det på tiden att byta dem. Ta så linorna en och en mellan tumme och pekfinger och följ linan från botten till topp. Du kommer då att känna alla ojämnheter i linan. Kläm inte för hårt eller dra fingrarna för fort, för då blir de varma av friktionen. Kontrollera inne i öglorna, där linorna sitter ihop (förgrenar sig) samt öglorna som sitter i karbinhakarna.

Karbinhakarna som samlar bärlinorna kontrolleras m.a.p. korrosion och att gängorna är oskadade. Muttern skall skruvas fast med fingrarna och efterdras lätt med nyckel. Om man drar åt för hårt är det lätt att skada gängorna. Bärremmarna kollas m.a.p. riv- och brännskador. Vid baklängesstart ligger den ena styrilinan på bärremmar, och om den bromsas snabbt under uppdragningen, så kan det bli "brännskador" på bärremmen. Kontrollera även styngnen i bärremmarnas sömmar, samt invändigt i öglan som hänger i karabinhakarna. Huvudkarbinhakarna kontrolleras m.a.p. korrosion och slagskador. Om du har fjäderlås i dem, så kan du ge dem en droppe symaskinsolja. Aluminiumkarbiner försvagas mycket, om de utsätts för slag mot exempelvis sten.

På selen är det viktigt att kontrollera dess webbing (remmarna). Det skall inte vara riv- eller andra skador på den. Kontrollera även styngnen i sömmarna där "webbingen" har sytts samman. Sittbrädan granskas så att den inte har några skarpa kanter som kan skada remmarna. Bärremmarna till nödskärmen kontrolleras så att den inte har några revor. Öglan, där reserven är fäst, skall vara sydd på ett sådant sätt, att "knuten" inte kan glida från sida till sida. Använd eventuellt en karbinhake för att förbinda nödskärmen och selens upphängningsremmar. Var nogga med att den är stark nog. Woody Valley rekommenderar att karbinhaken till nödskärmen tål två ton.

ANNECY

CHALET CHAVENETTE

Med otroligt vacker natur och lättillgänglig flygning för alla nivåer, nybörjare som proffs, anses Anney av många vara ett av världens bästa flygställen. Kom och bo hos oss och upplev det själv tillsammans med bekvämt boende och god mat.

KURSER!

anmal dig nu!

XC-Kurser med ERIK REHNFELDT

Med sina många distansflyg i Anneyområdet och sin fåvingserfarenhet guidar Erik er till nya framsegel och fantastiska flyg. Kontakta oss för mer information.



ACRO/SIV-Kurser med Greg Blondeau

Greg är en av de första som började ägna sig åt Acro flygning. Han är medlem i Franska landslagel och nu en av de bästa SIV/Acro instruktörerna.




www.annecy.nu

erik&anna@annecy.nu Telefon +33(0)450 327986

ÄVENTYRS CENTER

Butik Resor Kurser



Nova
Airwave
Gjn
Windtech
UP
Apeo
Kites
Paramotor

Tel. 031-159434, 0705-416371
Butik mån-tis 12:00-18:00
www.aventyscenter.se
aventyscenter@aventyscenter.se

B**POSTTIDNING**
 Returadress
 Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
 Box 750
 521 22 FALKÖPING
**GIN**

Go your own way.

Gin när endast det bästa är gott nog.

Succén Zoom DHV-2, 24.900:- "Termikjägaren".

Färdiga paket:

*Yeti,dhv1 "4.7 kg flygmaskin med sele!" 19.900:- 615.- mån / 36mån.

Bolero + dhv 1, "Klassikern" 28.900:- 764.- mån / 36 mån.

Oasis dhv 1-2 "Trotjänaren" 29.900:- 885.- mån / 36mån.

Gangster dhv-2 "Glädjespridaren" 30.900:- 920.- mån / 36mån.

I paketen ingår Gin Gingo-sele, max komfort och säkerhet i överlägsen design.

One-G nödskärm från Gin.

* Yeti lev. med specialsele.

Förmånlig finansiering hos oss 3.000 - 60.000:-, 4 - 60 månader.

Gingo sele 4.900:-

Generalagent

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



Återförsäljare

Friflygskolan- friflyg.com

Dalarnas skärmflygskola- skarmflyg.se

Sälens skärmflygskola- skarmflygning.se

Stockholms skärmflygskola- skarmflyg.com