

Pas på! Swooping er farligt!

Men hvad er det, man skal passe på?

Vinteren kedede mig og gav mig lyst til at lave et lille skriv omkring nogle tanker!

Jeg vil gerne forsøge at belyse og gennemskueliggøre mit bud, på en god progression. Jeg synes selv, at jeg har været ansvarlig og dedikeret – Men jeg er ikke perfekt. Jeg laver også fejl – hav gerne dette in mente.

Da jeg selv startede i sporten, i 2010, husker jeg Torben Tiedemann hamre en 630'er af på sin Comp Velo. Jeg tænkte at det så vanvittigt sejt ud og begyndte allerede dér at interessere mig for det og efterligne så meget som grej og evner tillod.

Men jeg havde en følelse af, at det virkede sindssygt abstrakt og anede ikke hvor man skulle starte.

Der sidder sikkert mange nye og gamle i sporten derude og læser med nu.

Og en erfaren springer har garanteret på et tidspunkt sagt, at du virkelig skal være forsigtige, når det kommer til drej tæt på jorden.

Så **HVAD** betyder det? **HVOR** og **HVORNÅR** skal man passe på?

Hvad er det rent faktisk, der menes? Hvor f***** starter man?

Hvis jeg skulle koge hele "artiklen" ned til én sætning, ville det være:

Swooping, er produktet af så meget viden og situationsfornemmelse med skærmflyvning, at du kan manipulere/styre din skærm til at udføre farlige manøvre, sikkert.

Derudover:

Hvis du ikke kan visualisere/forudsige, hvad der kommer til at udspille sig, så pas rigtig meget på, eller sig nej.

Få en neurotatovør til smide det ind på frontallappen! 😊

Hvordan startede "lave drej"?

Lang røverhistorie kort:

Spring blev trivielle for erfarne legebørn, som begyndte at eksperimentere, for at bibeholde "sjovheds-niveauet".

Producenter lyttede til springerne og begyndte at designe skærme, som kunne flyve længere og længere horisontalt.

Nyere springer ser op til deres rollemodeller og vil gerne involveres i det "seje" og sjove.

Den generelle viden omkring emnet blev større og større på vores lille jordklode og konkurrencer blev større.

Hvordan har min rejse været?

Siden Torbens vanvittige swoop, har jeg haft i baghovedet at ville det samme. Jeg har fået coaching af Torben inden jeg tog til New Zealand hvor jeg fik meget hjælp af de super erfarne springere. Ved siden af tips og tricks, læste jeg i "The Parachute and it's Pilot" og skrev noter til mig selv, samtidig med at jeg de-briefede videoer fra mit eget GoPro og videokamera på jorden. Jeg sad derudover om aftenen og søgte yderligere info – på bl.a. Dropzone.com – omkring skærmkontrol. Alt handlede om skærmflyvning for mig. Jeg begyndte også at Speedfly, med henblik på at blive dygtigere i skydive skærmflyvningen.

Med 73kg nøgenvægt, har min skærmprogression groft illustreret, været således:

**Speedfly er nævnt: Hertil har jeg øvet at trække vand ved landing ved søer og øvet recovery arc¹ på bjerget.*

**Konkurrencer er nævnt: Her har jeg 9 ud af 10 gange selv modtaget coaching til træningen, før konkurrence start. Så anse det, som det yderligere antal gange, jeg selv er blevet undervist – nogle gange op til 5 dage i streg. Groft estimeret, er jeg blevet undervist i skærmflyvning, sammenlagt ca. 120 dage i mit liv – R.I.P. pengepung.*

Årstal:	Spring antal:	Skærmtypen og - størrelse:	Viden/undervisning/manøvre:
2010	0-25	NAV-240	- Elev skærmflyvningsøvelser
2011	25-80	NAV-220 Storm-170	- Elev skærmflyvningsøvelser - Kim Turbo skærmflyvningskursus.
2012	80-200	Storm-170 Sabre1-170	- Torben coaching hver onsdag. - Webber skærmflyvningskursus. - "Parachute and it's pilot" bogen - Internetsøgning af skærmkontrol. - Manøvre, landing: <ul style="list-style-type: none">o Dobble fronts, straight-in.
2013	200-350	Sabre2-150	- Marius (NZ) dedikeret coaching hver tirsdag i 6 måneder + det løse tips og tricks. - Speedfly (ca. 30 take-offs + skræntflyvning) - Bog + Infosøgning internet + noter. - CP Konkurrencer: 1 - Manøvre, landing: <ul style="list-style-type: none">o 90°
2014	350-750	Sabre2-135	- Marius (NZ) dedikeret coaching hver tirsdag i 6 måneder + det løse tips og tricks. - Speedfly (ca. 50 take-offs + skræntflyvning) - Infosøgning internet + noter + Bog. - CP Konkurrencer: 1

¹ Den tid, det tager for din skærm at gå fra et dyk, til den flyver horisontalt igen.

			<ul style="list-style-type: none"> - Manøvre, landing: <ul style="list-style-type: none"> o 90° drej på gates. o 270° drej på gates. o Freestyle: SwitchBlade, Ghost rider, Carve/Boomerang.
2015	750-850	Crossfire2-109	<ul style="list-style-type: none"> - Marius (NZ) dedikeret coaching hver tirsdag i 6 måneder + det løse tips og tricks. - Speedfly (ca. 100 take-offs + skræntflyvning) - Infosøgning internet + noter + Bog. - CP Konkurrencer 2015: 5 - Manøvre, landing: <ul style="list-style-type: none"> o Samme som Sabre2-135.
2015	850-1000	Crossfire2-99	<ul style="list-style-type: none"> - Samme som på Crossfire2-109. - Freestyle: tilføjet Blindmand træning.
2015	1000-1300	Velo-90 JVX-96(ca. 10) JVX-79(ca. 10)	<ul style="list-style-type: none"> - Samme som på Crossfire2-99. - Freestyle: tilføjet kombinationer af moves.
2015 2016	1300-1650	Comp Velo-79	<ul style="list-style-type: none"> - CP Konkurrencer 2016: 6
2016 2017	1650-2000	Comp Velo-75 Valkyrie-79 Valkyrie-75 Helix-75	<ul style="list-style-type: none"> - CP Konkurrencer 2017: 3
2017	2000-2200	HK-75	
2018- 2021	2200-2950	HK-75 HKT-69	<ul style="list-style-type: none"> - CP Konkurrencer 2018: 4 - CP Konkurrencer 2019: 3 - CP Konkurrencer 2020: 1 - CP Konkurrencer 2021: 4
2022	2950-3150	HKT-69 AW2-75	Pensioneret Swooper og passioneret Freeflyer med Emil på vores hold "Link" 😊

Skader?

Jeg er aldrig rigtig kommet til skade. Jeg har én gang forstuvet en ankel. Og én gang forstuvet en storetå, som sad fast i noget lyng. Derudover har jeg fået en del milde tæsk fra freestyle swooping.

Men jeg vil også anse mig selv, som et påpasseligt "Wild Child". Og rent subjektivt, har jeg aldrig været til fare for mig selv. Set i bakspejlet, ved man ikke hvad man ikke ved – Og jeg har skam været en del af Dunning Kruger-effekten². Heldigvis, har der været mange, som har holdt mig lidt tilbage. Listen af disse folk, er ca. lige så lang, som dette skriv.

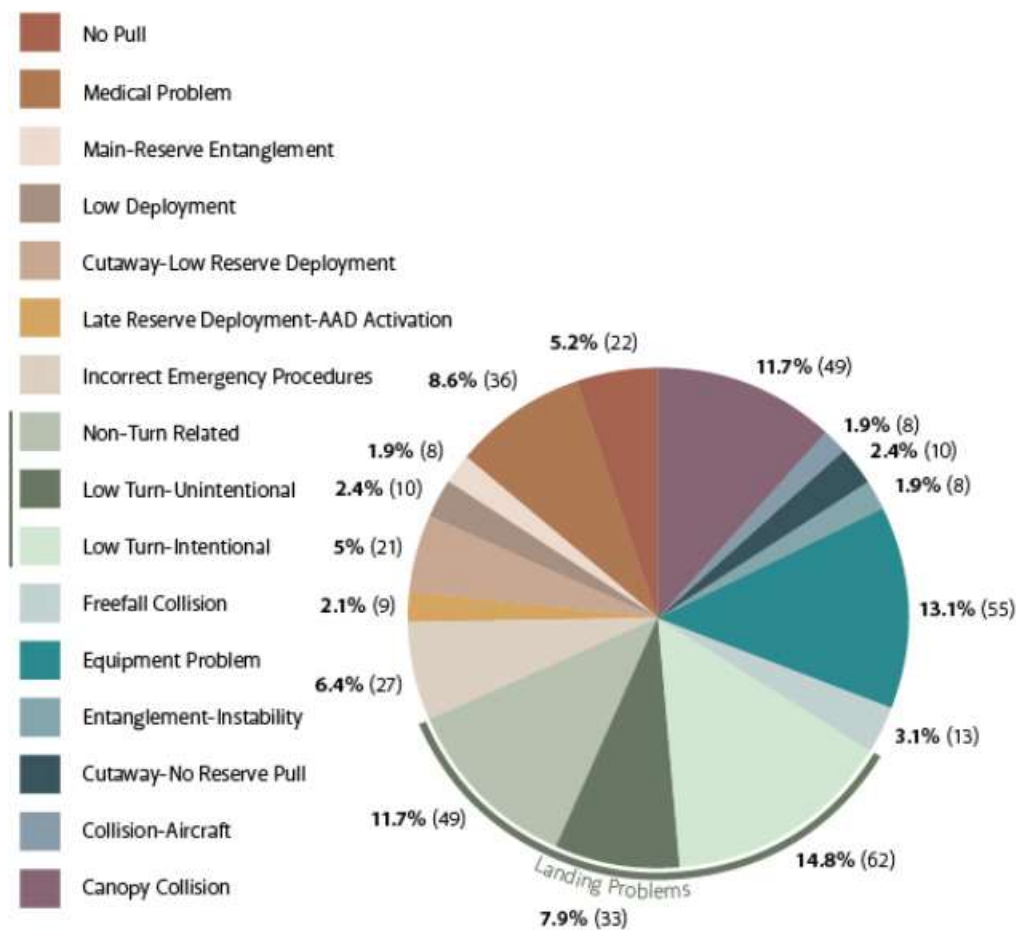
Hertil, skal det også siges, at jeg altid har prioriteret fysisk træning, for evt. at undgå små-skader. Og det har virkelig været godt givet ud, i forbindelse med freestyle swoop-træning – Hint: Av.

I skrivende stund er jeg 30 år gammel. Og hånden på hjertet, så ville jeg ikke i nuværende situation, være villig til at gå igennem samme progression med freestyle swoop, hvis jeg skulle starte nu. Lidt sørgeligt, men sandt.

² https://en.wikipedia.org/wiki/Dunning%E2%80%93Kruger_effect

Lad os kigge lidt på statistikker fra USPA:

20-Year Fatalities by Cause



3

Dødsulykker grundet landingsproblemer består tilsammen af 34,4 %. Hertil skal det siges, at der de sidste 20 år, har eksisteret utrolig sikre skærme. Så... menneskelige fejl?

14,8 % af tilfældene, er direkte forsøg på lave drej.

7,9 %, hvor lave drej ikke var intentionen.

11,7 %, hvor lave drej ikke havde noget med sagen at gøre.

Men kig på de to første og se bort fra den sidste.

Ca. 23 % af alle dødstilfælde, de sidste 20 år, er pga. lave drej. Og her snakker vi **ikke** alle de ulykker, hvor folk overlever – Dem kan man finde mange videoer af, inde på facebook-gruppen SoFPiDaRF(OBS: ikke for sarte sjæle) og få stykker på Friday Freakout.

³ <https://uspa.org/Discover/FAQs/Safety> - USPA "20 -Year Fatalities by Cause"

Men hvorfor går det galt?

Mit bud:

1. Downsizing kultur

I gamle dage, var en 200 kvadrat fod skærm meget lille. Blandt venner, omtales en mellem-loaded Velo 96 i dag, som en begynderskærm til canopy piloting (eller "swoop") konkurrencer.

Det skal man virkelig ikke lade sig snyde af – på trods af mere viden og erfaring indenfor emnet.

En Velo 96 kan flyve og dykke meget hurtig.

"modern canopies at 1.4 wing loadings typically fly at about 30 mph straight and level, toggles up. They can hit speeds of up to 50 mph coming out of a turn"⁴

F.eks.: Hvis du vejer **85kg (+10 grej)** og flyver en **150 sq/ft skærm**, er din **Wing Load 1,4**.

Din Wing Load, er din vægt (+ ca. 10 kg grej) i amerikanske pund(kg*2,2), divideret med skærmstørrelsen.

F.eks.: $((85+10) * 2,2) / 150 = 1,4WL$

Tjek evt. WL her:

https://pureskydive.com/canopy-wing-loading-calculator/?weight=143&eq_weight=22&size=120

50 mph er ca. 80 km/t. Det er hurtigt, hvis ting går galt. Der er ikke meget tid til at reagere. Og jo mindre skærme du flyver, jo mindre tid har du til at reagere, hvis du laver fejl. Og hvis du ikke har styr på basics i en "stor" skærm, samt været ude for damage-control situationer, har du svært ved at forudsige, hvad der sker.

Mindre skærme kan være attraktive, da det potentielt vil give en mindre container, som mange synes ser pænere ud.

Det kan være at du er pisse træt af, at din skærm ikke kan flyve fremad i mere end 8 m/s. (*Hint: overvej at blive på jorden, som løsning*)

Der findes meget mere viden derude omkring downsizing, som jeg ikke vil uddybe alt for meget her. Men kig i vedhæftede, for at få muligheden for at studere det – som jeg kraftigt vil opfordre til.

Kort og godt: Downsizing og/eller skærmskift kan være fandens værk og burde virkelig respekteres. Det burde være en velovervejede beslutning.

Jeg har desværre været direkte vidne (og gudskelov ikke pårørende) til en person, med flere 1000 spring i en stiletto, flyve en nykøbt valkyrie 103 så lavt og hårdt i jorden til en konkurrence, at personen døde på stedet. Og det er utrolig ubehageligt, som man sikkert kunne forvente.

Derudover vil jeg også gerne bryde et lille tabu: Det er okay, at gå op i størrelse. Du har min større respekt, hvis du velovervejede up-size'er, end hvis du downsizer.

Til sidst: En skærm kan også blive for stor til dine evner. Det kan sagtens lade sig gøre, at blive "holdt tilbage" af din skærm.

⁴ <http://www.skydive-safety.com/Articles-Canopy-Flying-High-Speed.htm>

2. Dunning-Kruger-effekten

Kort og godt: Jo mere du ved, desto mere forstår du, hvor meget du mangler at vide.

Og omvendt: Jo mindre du ved, desto højere sandsynlighed er der for, at du tror du ved nok.

Så... YOLO no FOMO let's go?

Jeg havde min "sky-god" periode fra omkring spring 80 til 180. Jeg glemmer aldrig de danske FS mesterskaber i 2012 (tror jeg?) hos NJFK. Jeg sad i baren og snakkede med en god ven, som havde samme alder og antal spring som mig. Efter en tids hyggesnak, sad vi i stilhed med vores halvfærdige øl og gloede 45 grader ned i jorden begge to. Efter 15-20 sekunders stilhed sagde jeg stille: "Der er noget jeg har indset imens vi har været her". Han kigger og siger stille og roligt: "Hvad er det?". Jeg svarer: "Vi er seriøst virkelig dårlige til alle discipliner og har en vanvittig lang vej igen". Han kigger ned i jorden igen og svarer: "Jeg sad seriøst og tænkte på præcis det samme".

Når det kommer til skærmflyvningen, ser jeg mange som går videre til f.eks. et 270 graders drej, før de har mestret et 90 graders drej. Det er også en meget lang snak, som jeg ikke vil kede jer med her.

Spørg evt. en ven eller instruktør omkring deres syn på dine evner.

3. Intuitiv vs. Mekanisk flyvning

Flyver du på intuitiv føling eller på data og muskelhukommelse?

Jeg har hørt en historie om de "gode gamle dage" i Swoop konkurrencer. Og der fandtes angiveligt folk, som lagde store skrig-farvede 2x2ish meter mærker ud på jorden, ved deres flyveplan's punkter.

Det er meget fint osv. – Men her er det svært at følge planen, hvis vinden skifter retning eller styrke. Det er skide svært at planlægge efter vejrforhold.

Et andet eksempel: Der er rigtig mange, som tæller sekunder i deres 270 graders drej. Og det er også en rigtig god idé til at blive bedre og konsekvent, ingen tvivl om det. Men det tager heller ikke højde for, hvis man f.eks. bliver ramt af lidt termik.

Et tredje eksempel: Mange bruger muskelhukommelse på deres 2-punkts flare. Igen – det er rigtig fint. Men rammer man et vindstød eller turbulens midt i landingen, vil man stige en smule og dit flare er derfor ikke det samme som det plejer, på trods af at du har gjort præcis som du plejer.

Kort og godt: det er fint at have rutiner og en bundsolid plan. Men nogle gange, skal man også være i stand til at mærke, hvad der sker i situationen – Situationsfornemmelse! Det lyder måske dumt – men kig på hvor mange små-justeringer fugle laver, når de flyver.

Hvordan træner du situationsfornemmelse?

Kiting, high-pulls, leg og eksperimentér (indenfor rimelighedens grænser og med råd), lav dedikerede skærmflyvningsspring evt. med lidt flocking. Og som tunnel coaches tit siger: "Mærk efter / MÆRK / FØL".

4. Fysiske og psykiske forhold

Er du træt? Har du tømmermænd? Er det lang tid siden, at du har sprunget? Er du mentalt til stede?

De er alle sammen vigtige og må ikke undervurderes, da de påvirker din reaktionsevne og dømmekraft.

Afrunding:

Hvad skal du gøre og hvordan søger du viden?

- Tjek alle de fine links og referencer i dette dokument! 😊
- Hvilken skærm skal du bruge?
 - o Du skal kunne overskue trafikken, landingsretningen, vindforholdene og landingsområdet – Selv i "Oh Shit"-situationer.
 - o Du må ikke være stresset, mere end højst nødvendigt (*lidt og tilpas mængde adrenalin, hjælper dig til at være tilstede og tænke klart – For meget adrenalin, og du kan ende i en Fight/Flight situation og evt. panikke = 1'er ser dig lave farlige ting = DU ER GROUNDED!*)
Jokes aside – Du skal ikke være til fare for andre eller dig selv.
 - o Du skal være tryk i skærmen, selv i sidevind og medvind med potentiel turbulente vindforhold.
 - o På din nuværende skærm, skal du være utrolig bekendt med dit nød flare og drej i gul og rød zone, som du blev introduceret for ved elevuddannelsens skærmflyvningsøvelser – du skal kunne redde dig selv fra et FOR LAVT drej eller helt undgå at komme dertil.
- Hvornår holder skærmen dig tilbage?
 - o En skærm KAN blive for stor til dine evner. Hvis du mestrer din skærm og du virkelig keder dig, selv i en 270'er, kan en mindre skærm give dig mere "range", som kan give dig flere muligheder i forhold til sikkerhed.
- Hvilken hastighed skal du øge drejet/farten?
 - o Tommelfingerregel:
 - Du skal **kede dig** lidt i det du gør allerede.
 - Du skal **kunne visualisere og forudsige** de ting du har tænkt dig at gøre (gælder også for evt. opvisninger) – Kan du **ikke visualisere** det for dig, SÅ OVERVEJ AT ET GODT GAMMELDAGS "NEJ TAK". Ellers, så øv i højden over dit Hard Deck, indtil du har manøvren på rygraden.
- Hvornår skal du deltage til konkurrencer?
 - o Nu! Og rådfør dig med en konkurrenceerfaren springer i forhold til det psykologisk spil, som kommer til at køre inde i hovedet på dig. Bedste personlig erfaring, aftaler jeg med mig selv at kører med 70-80% performance, inden konkurrencen går i gang.
- Er det, det værd?
 - o Et brækket ben kan stoppe dig fra at træne/have det sjovt en hel sæson. Så vær hellere lidt for høj, end lidt for lav.
 - o En brækket ryg og nerveskader, kan potentielt stoppe dig fra springe helt, eller lave andre fede ting, resten af dit liv – så hav det med i overvejelserne, når du presser dine grænser.
 - o Derudover: Jeg har det vanvittigt sjovt. Altså helt absurd sjovt. MEN: Du har det garanteret også vanvittigt sjovt, når du har haft et fedt spring med nogle andre – Altså den type spring, hvor man står og griner på jorden med de andre. Jeg vil ikke nødvendigvis sige, at jeg har det sjovere!

Glædelig jul og godt nytår! Pas på jer selv i den kommende sæson!

Nyttige Links til info/viden:

Downsizing:

- DFU Faldskærmsbestemmelser regler: GB nr. 45. "Hovedskærme til springere med C-G-Certifikat.
- "Shannon Pilcher on Downsizing":
 - o https://www.youtube.com/watch?v=eJCjHCuHq5c&ab_channel=PerformanceDesigns
- "Jason Moledzki on Downsizing"
 - o https://www.youtube.com/watch?v=eGK4eSmvlaw&ab_channel=PerformanceDesigns
- "Downsizing" – Will Penny:
 - o <https://www.skydivemag.com/new/downsizing/>
- "Parachute downsizing criterion":
 - o <https://www.bigairsportz.com/pdf/bas-sizingchart.pdf>
- "5 things to ask before downsizing":
 - o <https://www.skydivemag.com/new/5-things-to-ask-before-downsizing/>
- "Downsizing checklist for skydivers":
 - o <https://www.nzaerosports.com/blog/downsizing-checklist/?v=dd65ef9a5579>

Generel sikkerhed:

- Pete Allum artikel "The Two Ways to die"
 - o <https://www.skydivemag.com/new/2018-04-04-speedfly-safety-1/>
- Hard deck:
 - o <https://www.skydivemag.com/new/2017-09-21-when-should-you-cut-away/>
- Gode vaner:
 - o <https://www.nzaerosports.com/blog/flying-habits-to-start-for-highly-effective-canopy-pilots/?v=dd65ef9a5579>

Skærmkontrol:

- "25 ways to become a better canopy pilot"
 - o <https://www.nzaerosports.com/blog/25-ways-to-become-a-better-canopy-pilot/?v=dd65ef9a5579>
- Rear riser stalls:
 - o https://www.youtube.com/watch?v=zS-NpRSUowA&list=PLFfhO7WNmG6qQHMBvGnrYnwxgZeOW8n2Q&index=10&ab_channel=AXISFlightSchoolTV
- Front riser kontrol:
 - o https://www.youtube.com/watch?v=lyZ6822a1xY&list=PLFfhO7WNmG6qQHMBvGnrYnwxgZeOW8n2Q&index=20&ab_channel=AXISFlightSchoolTV
- Langt spot:
 - o https://www.youtube.com/watch?v=sGeTqaGS46Y&list=PLFfhO7WNmG6qQHMBvGnrYnwxgZeOW8n2Q&index=32&ab_channel=AXISFlightSchoolTV
- Bog om alt skærmkontrol:
 - o "The parachute and it's Pilot"

Skærmflyvningskurser / coaching:

- **Flight-1:** <https://flight-1.com/courses/series/flight-101>
- **Alter Ego:** <https://thealteregoproject.com/instructors/>
- **FlySafe:** <https://www.flysafe.fun/>
- **Andre** selvstændige coaches rundt omkring i Europa: Spørg folk, som måske ved det 😊
- **Mig?** Skriv en PB.