



# Klart att flyga i

Tunneln är på plats, men det återstår lite fix för att höja mysfaktorn.

Så står den äntligen där, Sveriges första inomhusvindtunnel för vertikal flygning. Nu behöver svenska hoppare inte längre åka utomlands för att känna vinden i ett blåshål, det räcker att man tar sig till Bodyflight i Bromma.

Text och foto  
Tomas Almbo

Genom åren har det funnits många projekt runt om i Sverige med målet att bygga en vindtunnel, men alla har fått ge upp av olika anledningar. Idag finns fortfarande flera aktiva projekt, bland annat Skylab Indoor Skydiving som också planerar att bygga i Bromma. I Partille utanför Göteborg pågår projektet Flycan Indoor Skydive som planerar en ISG-

tunnel, som är tunneltypen företaget Indoor Skydiving Bottrop bygger.

Men vad gjorde då att Martin Dahl och Micha Velasco lyckades nå hela vägen fram och bli först med sitt tunnelprojekt? Och hur blev resultatet? Vi tar det från början.

## Möte på ett fik

Året är 2012, både Martin och Micha är hoppare i Stockholms Fallskärmsklubb. Micha arbetade som jurist och Martin jobbade med personal och ekonomistyrning. De två känner vid tillfället inte varandra men hade på varsin håll funderat på att bygga en vindtunnel i Sverige.

Så en dag hör en bekant till Micha av sig till honom och säger att han har en vän som också vill bygga en vindtunnel i Sverige. Vännern är Martin Dahl. Martin har då under cirka ett år själv undersökt och forskat i möjliga lösningar att få till en tunnel i Sverige. Micha och Martin träffas första gången på ett fik och där

bestämmer de sig att försöka jobba tillsammans.

”Det är extremt viktigt att man funkar ihop om man ska driva sådana här projekt” säger de båda.

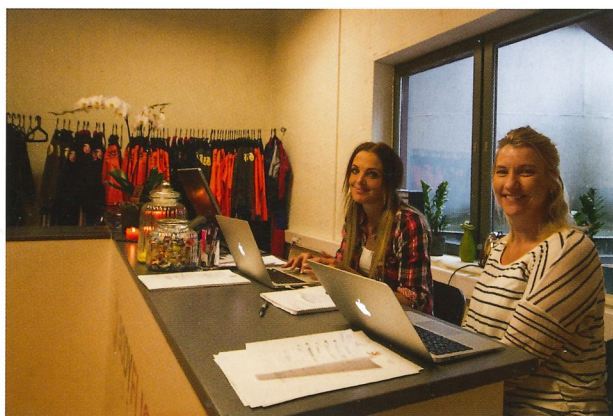
Det första steget blir en resa ner till Bottrop i Tyskland för att träffa Boris på Indoor Skydiving. ”Syftet med resan var dels att träffa Boris och få information om ISG-tunnlar. Men minst lika viktigt var att jag och Micha fick se om vi kunde jobba tillsammans”, berättar Martin. Samarbetet fungerade bra och de två beslutar att de fortsätter samarbetet.

## På jakt efter mark

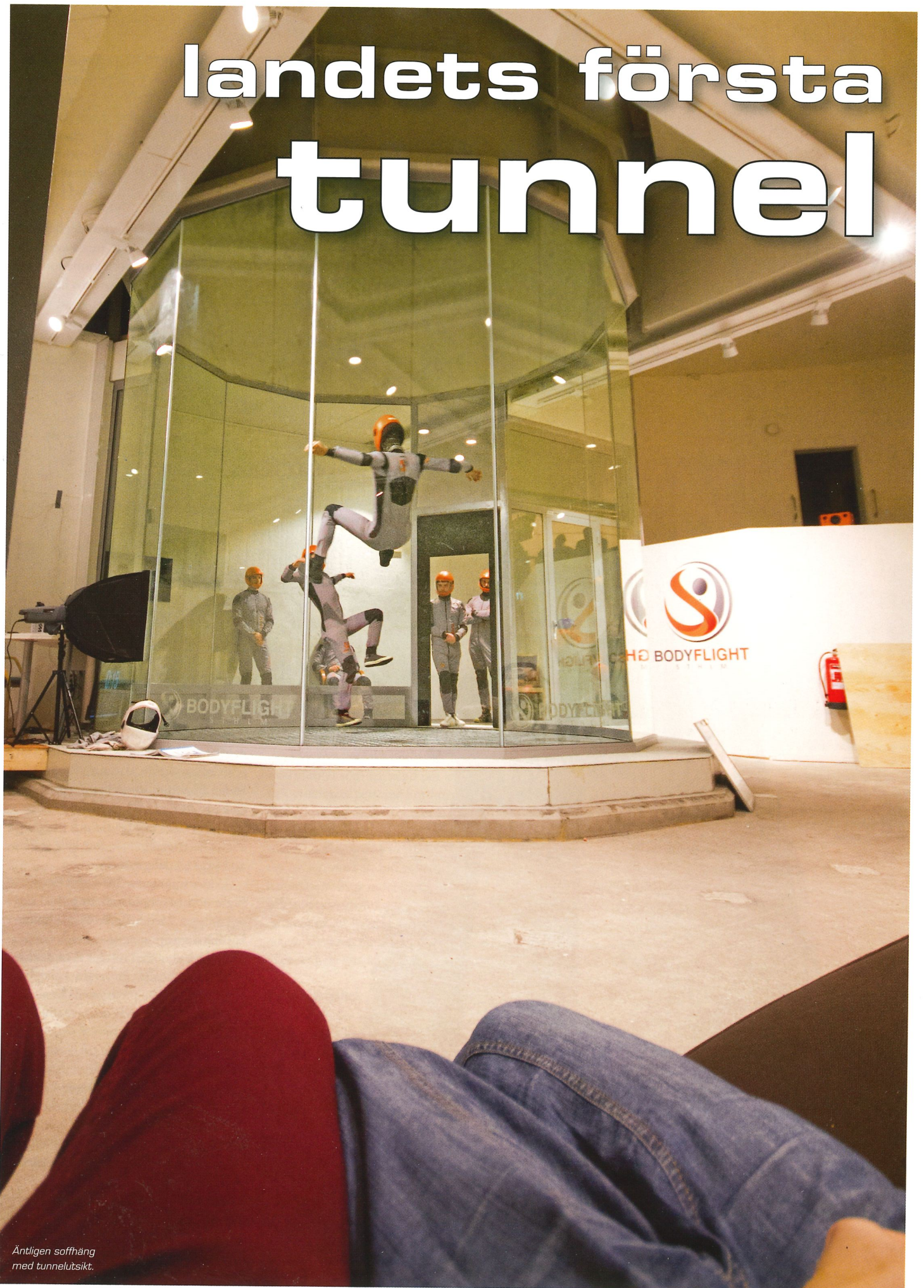
I början av projektet var man inställd på att antingen bygga en ISG-tunnel eller en egen lösning. De undersökte även Skyventures tunnelkoncept men eftersom de skulle ha en procent av intäkterna i tunneln valde man att inte gå vidare med den lösningen.

”Jag tror de har ändrat affärsmodell idag, men vid tillfället såg det annorlunda ut och därför valde vi bort deras lösning”, förklarar Micha.

Välkommen! Anna  
Denise Eriksson och  
Åsa Helén tar emot  
i receptionen.



# landets första tunnel



Äntligen soffhäng  
med tunnelutsikt.



I framtiden tittar man på att bygga en restaurangdel på taken. Utsikten är magnifik med hela Stockholm under fötterna.

Sveriges första vindtunnel är inhyst i Pripps gamla mälteri.



Det som skulle bli avgörande för vilken lösning de till slut valde var helt enkelt hur marken och området tunneln skulle stå på såg ut. Vid tillfället hade de ingen mark att bygga på så nu började jakten att hitta en plats.

”I princip tog vi en karta över Stockholm, hoppade in i bilen och körde runt i alla kranskommuner och letade visuellt efter potentiell mark och byggnader”.

I början siktade de in sig på att hitta en plats i nära anslutning till E4:an. Men när de på senhösten 2013 fick nys om Pripps gamla byggnad i Bromma ändrade de spår. Bygganden är ett gammalt mälteri som slutade med verksamheten 2007 och stått tomt sedan dess. Vid till-

fället ägdes byggnaden av Stockholms stad och det blev intensiva förhandlingar under en kort tid för att övertyga staden om att en vindtunnel skulle passa bra i byggnaden. Samtidigt som förhandlingarna pågick gick ett annat projekt, Svenska Vindtunnel, ut med information om att de ville bygga en vindtunnel i Stockholm.

”Vi hade ingen aning om det och blev lite tagna på sängen”. På grund av det gick Bodyflight ut med information tidigare än planerat. ”Vi kände oss lite tvingade att berättas för hoppssverige att vi fanns”.

Ganska kort därefter poppade det upp ytterligare ett tunnelprojekt i Bromma, Vertikal Vind Stockholm som idag heter Skylab Indoor Skydiving. Det fanns nu alltså tre stycken tunnelprojekt i Stockholm. Bodyflight hade diskussioner med de båda projekten om ett eventuellt samarbete men man beslutade att gå vidare själva. ”Vi hade redan våra roller satta och kände att vi inte ville blanda in fler personer.”

#### Finansiering klar

Stockholms stad gick med på att hyra ut byggnaden och bygglovet godkändes. På grund av det var en befintlig byggnad tunneln skulle byggas i blev val av konstruktionslösning ganska enkel. Det enda som skulle fungera var en egen lösning. Eftersom området är kulturmärkt fick inga ändringar göras på utsidan av mälteriet.

Samtidigt som man började söka finansierare jobbade man på att ta fram en egen konstruktion. Ansvarig för det blev Stefan Burström som tillsammans med en konsultfirma jobbade fram ett koncept. Det lades mycket tid och pengar på denna fas eftersom man inte ville riskera att bygga en dålig tunnel.

Under sommaren 2014 gick Bodyflight ut med erbjudande att teckna aktier i bolaget. Med hjälp av riskkapitalbolag och hoppare som investerade i projektet lyckades man till slut få in det kapital som behövdes för att dra igång bygget. Och i princip på dagen då finansieringen var löst började det invändiga rivningsarbetet.

#### Teknisk lösning

Att göra en egen lösning är inte helt enkelt och osäkerheten hur väl det kommer att fungera i praktiken är stor. Som Martin säger: ”Man vet inte om det kommer att funka förrän fläktarna dragits igång och man flyger i tunneln”.

Det unika med Bodyflight-tunneln är dels att det är den första tunneln som byggs i en befintlig byggnad. Det är även tunneln med högst flygkammare, 22 meter. Sjävla luftflödet blir på grund av



byggnaden mer rektangulärt än andra tunnelkonstruktioner. Fläktkonstruktionen är hela fyrtio meter hög där fläktarna sitter på tjuugo meters höjd.

Så kom dagen då fläktarna skulle dras i gång och tunneln testas. Det var som om hela hoppssverige höll andan. Skulle den egna konstruktionen vara tillräckligt bra för all typ av flygning? Skulle det gå vägen?

Och visst gjorde det det. Knappt några justeringar har behövs göras, luftflödet är mycket jämt och fläktarna har mycket hög kapacitet. "Skulle vi köra på max skulle det nog inte gå att flyga där inne, sådant tryck är det" säger Martin. Tunneln har lovordats av många, bland annat kända tunnelcoacher såsom Petter Mazzeta (f.d. Jönsson) och Alex Aimard. Det har redan hållits flera camps i tunneln, både för mag- och friflygning.

### Framtiden

Förutom Martin och Micha finns Tobias Pontvik och Stefan Burström med i Bodyflights kärna. Tobias har hand om alla personalfrågor medan Stefan ansvarar för IT, boknings- och videobriefingsystem.

"Även här bygger vi egna system eftersom vi inte riktigt gillade de som fanns

att köpa på marknaden". Idag har man utbildat fem svenska hoppare till tunnelinstruktörer som tar hand om nybörjare och ytterligare personal kommer att utbildas.

Just nu är fokus på att slutföra saker såsom att bygga en kaféhörna och göra det mysigt med ett bra häng kring flygkammaren. Byggandet av lagrum med briefing ska slutföras och i framtiden tittar man på att bygga en restaurangdel på taken. Utsikten därifrån är magnifik och man ser hela Stockholm med omnejd.

### En tillbakablick

Varför lyckades just Bodyflight där så många andra har misslyckats?

"Ett svar på den frågan är nog att vi har satsat allt", berättar Martin och Micha.

"Vi sa upp oss från våra jobb och satsade hundra procent på projektet och har jobbat utan någon lön under en lång period".

Budgeten på 25 miljoner höll och nu sitter Bodyflight på en egen väl fungerande tunnelloösning, egna boknings- och briefingsystem som eventuellt kan säljas till andra tunnelprojekt. Det finns ett samarbete med Live-It, bokningskalen-

dern är uppbokad med nybörjare och camps.

På frågan hur de ser på om det skulle byggas en annan tunnel i Sverige är svaret tvådelat. "Så klart skulle det inte vara så kul om det byggs en tunnel till i Stockholm, det tror vi inte gynnar någon. Om det däremot byggs en nere i Partille till exempel, så ser vi det bara som positivt".

Så bor du i Stockholm, ta cykeln till tunneln efter jobbet och flyg några minuter. Är det en regnig dag på ett hoppfält i Mälardalen, ta bilen till Bromma. Bor du längre bort, planera en helg i Sveriges första tunnel.

*Petter Mazzeta coachar Jenny Holmqvist. Två av Bodyflights nyutbildade tunnelinstruktörer, Axel Salomonsson och Markus Krassas, hänger i kontrollrummet.*

*Overaller redo för first-timers.*

