



# SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET  
Nummer 3, 1998



## Brinkis om SM -98 Junilyftet -98 Sverige Cupen -98

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF  
Idrottens Hus, 11 tr  
Storforsplan 44  
123 87 Farsta  
Telefon: 08-605 65 12  
Alla vardagar 12.00 - 15.00

Fax: 08-605 65 14  
Flygsportförbundet: 08-605 65 17  
Hemsida: <http://www.paragliding.se/>  
Postgiro: 414 08 58-4  
Skärmtrycket: ISSN 1104-5590

Material till Skärmtrycket  
skickas till: Christer Wesslund  
Ringvägen 54  
118 61 Stockholm  
e-mail: [skarmtrycket@paragliding.se](mailto:skarmtrycket@paragliding.se)  
Ansvarig utgivare: Tomas Gustafsson

Manusstopp för Skärmtrycket 4 1998: 1 december

# Junilyftet -98

## Äntligen lördag morgon.

Jag och 2 av mina barn, Moa och Lisa, packar bilen med tält,sovsäckar,kläk m.m.och ger oss av mot Gesunda och det efterlängjade Juni-lyftet. Vädret ser bra ut för en gångs skull.Även om prognosen för lördag och söndag är ytterst osäker.Många har nog avstått att åka upp pga väderprognosen är osäker. Under hela resan upp till Gesunda blåser en rätt stark syd-väst, men med lite tur har sjöbris tagit över så att det går att starta österut mot Siljan. Cumulusarna är feta och fina så om det inte är flygbart på berget blir det nog vinchning på Talhed,tänker jag när jag med jämna mellanrum försöker ringa upp till Gesunda för att få en lägesrapport. Ingen svarar,typiskt.Här sitter man i bilen när alla andra är i luften. Resan tog 4 timmar inkl. stopp för kisspaus, glass och käk.

## Framme

Vi kommer fram vid 11 tiden bara för att konstatera att Sydvästen är för stark och tagit överhanden,av sjöbris finns inte ett spår. Än en gång tvingas jag lyssna på hur fint det var tidigare på dagen och hur ännu mycket finare det var på fredagen när alla andra var där men inte jag. Typiskt,det börjar kännas tätt att behöva lyssna till hur fint det var när alla andra var där men inte jag.Men man får väl ta det som mental träning.Vad gäller flygning så är dagen förmodligen redan körd,så jag och barnen går in på Tomteland och träffar tomten,häxor och tomtensisar och kåkar på restaurang "Röda mulen" eller något i den stilen. På Tomteland finns aktiviteter både för små och stora barn. Själv fastnade jag för en liten hydraulisk grävska i en sandlåda som jag matade 5-kronor i,skitkul om man som jag aldrig fått köra en riktig någon gång.Allt ska det göras pengar på, till och med att leka i sandlådan! Senare på dagen bestämmer

Oststarten vid Gesunda



sig några av oss att ta sista liften upp på berget, för att åtminstone få ett nerflyg senare på kvällen när vinden förhoppningsvis har mojnät. Vi sitter och ugglar i några timmar på toppen, men den sydvästliga vinden ser bara ut att öka.Så vi bestämmer oss för att knalla över på andra sidan berget för att åtminstone få göra en backglidning.På vägen dit får vi se 2 stycken om möjligt ännu mer desperata piloter än vi,som gör sig startklara på nordstarten i stundtals kraftig backvind.Vi sätter oss en stund för att kolla in dessa 2 medvindskanoner och deras startförsök.det ser inte helt kontrollerat ut,så en av oss går ner till dom för att be dom hänga med till sydväst-starten. Vill där blåser det betänkligt mycket och är rätt så byigt,men en av pojkarna från nordstarten sticker direkt och får ett nedflyg som sopar undan det

sista spåret av tveksamhet,det är inte läge att starta om man inte är en hårdvindskanon. Hjärtat sitter i halgropen några gånger men till slut landar han lyckligt.Så här efteråt när man rannsakar sig själv så låg faktiskt ansvaret mycket på några av oss som bara stod och tittade på, utan att ingripa,det hela kunde ha slutat på ett helt annat sätt. När vi gick ner från berget den kvällen kom regnet så vi skippade tältet och kröp in i en av stugorna som var ledig. På kvällen var det sedvanlig grillning,med stationär flygning på ljugarbänken. Det avhandlades allt från världsfred till hur lång en karbinkrok ska vara. Jag somnade nöjd drömmande om fina flyg på söndagen. Prognosen var visserligen inte alltför lovande, men vem tror på dom numera!?

## Söndag

Söndagen kunde bara inte bli bättre,alla fick flyga så mycket dom kunde eller ville. En och annan skärm dekorerade som vanligt träden och skogen nedanför starten blev lite kortare i år med. Någon landade till och med inne på tomteland i en jättetal. Ryktet säger att både häxor och tomtensisar var inblandade i nedtagningen av piloten och att själva Tomten trillade i dammen när han skulle hjälpa till. Allt slutade emellertid lyckligt och jag tror ingen blev skadad. Det vore intressant om några som hamnade i träd eller liflinor skrev några rader om sin upplevelse. Det måste finnas en hel del lärorikt för alla i en sådan beskrivning. Om inte annat får vi väl läsa om incidenterna i haveri-rapporterna, eller?? Lisa och Moa var på toppen hela dagen utan att knorra alltför mycket.Jag var ner ibland och tog en fika och ibland gjorde jag bara ett överflyg på låg höjd för att förvissa mig om att allt var lungt.

Tandem Min dotter Lisa vet hur hon ska få mitt hjärta att vekna och plånboken att öppna sig. Hon satte in stöten när jag landade för att ta en fika på toppen. Förmodligen hade jag ett lyckligt flin på läpparna när jag landade och när livet leker är det lättare att få ett ja, det vet varje barn. Lisa ville flyga och driftig som hon är hade hon redan kollat vilka som flög tandem och hur mycket det kostade. Lisa som vid det här laget har avverkat åtskilliga tandem-piloter både i Sverige och på andra ställen fick ett långt flyg med Andreas Illerfeldt, nästan 40 minuter. Den gången var det jag som fick sitta och vänta,men det gjorde jag så gärna. Det börjar bli dyrt med alla dessa tandemflyg,och jag har en liten flygsugen dotter till,(Moa 6 år) så jag får nog börja fundera på om det inte lönar sig att ordna det här med tandmbehörighet. Jag startade 6 gånger den dagen och topplandade 4 gånger, 3,5 tim. i luften. Starterna var rena njutningen och samma start-mönster varje gång,några lätta steg mot kanten,kicka från och direkt efter start vika av åt höger,ta höjd utmed berget, vända tillbaka med bra höjd över starten,sen var det bara att klättra. Tyvärr funkade inte min vario men jag gissar

att vi var mellan ca 300-500 m över toppen. Vid ett tillfälle roade jag mig med att räkna skärmar, jag fick det 18 st, men det var säkert fler emellanåt. På toppen pågick starter hela dagen och turisterna satt bänkade för att beskåda dessa märkliga människor som springer rätt ut och "kastar sig utför stupet" med tyg och linor över huvudet. Jag tycker förresten själv, att bara sitta där uppe och titta på allt som händer är en stor del av nöjet. Under söndagen var det stundtals ganska stark lä-termik/sjöbris med en sydvästlig grundvind och det var uppenbarligen så att några av oss inte borde ha flygit den dan,med tanke på alla trädlandningar och halsbrytande starter. Någon fick uppleva hur förödande det kan vara att flyga i lärotorn. Andra hamnade i trubbel när piloten inte hade koll på tyget eller tvekade i starten. Sitter man en stund och studerar olika start-tekniker inser man snart hur mycket sanning det ligger i det man fick lära sig på elevkursen, om hur viktigt det är att praktisera balansering och backglidning och att göra det ofta. Har man väl lärt sig att behärska sin skärm i starten, även under starka förhållanden, så kan man faktiskt få rätt häftiga flyg i småbackarna trots att man bor i Stockholm. Något som jag tycker saknades på årets Junilyft, var en person som övergripande kunde bedöma lämpligheten för olika licensnivåer att flyga,samt en samling och genomgång innan flygningarna började, för att ge dom som inte flygit där tidigare lite referenser och hållpunkter för en säkrare flygning. Även om det är så att det åligger varje pilot med licensgrad 2 och uppåt, att kunna göra en sådan bedömning samt ingripa om något ser ut att inte stämma. Men det är inte så lätt som det är sagt, att med så mycket folk på plats,klampa in och förhöra sig om resp.pilots behörighet m.m. Som sagt det finns många dimensioner att ta hänsyn till, för en inbiten skärmflygare. Det är inte bara att leta blåsor och tanka höjd, det gäller att alla i sin närmaste omgivning får sitt och att hela tiden samla poäng inför nästa resa. Det är lite av allt det här som gör Skärmflygning till världens vackraste sport.

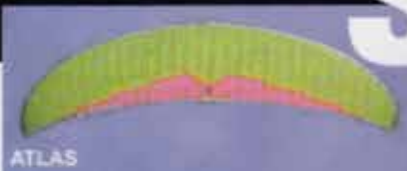
Anders Eklind

## Ordlista för skärmflygare

**Accelerationsfas** - sista stegen fram till ny start, innan stora besvikelsen  
**Autorotation** - sladd på österr. alpvägar  
**B-stall** - österr. dialekt, egentligen: beställ (mera öl)  
**Blåsa** - gör sig påmint vid längre flygningar  
**Distans** - västerbotnisk måttenhet på virilitet  
**Distans** - saknas av många piloter gentemot sin sport  
**Dra öron** - straff vid utlandningar  
**Flat-spin** - lesbisk textilproduktion  
**Fri distans** - kontrollerad vilseflygning  
**Föhnmoln** - hårtorkens effekt på mjäll  
**Häng** - mkt. lämplig för distansflyg pga korta sträckor vid hämtning  
**Inducerat motstånd** - självförfällt NEJ!,när man nämner att man ska flyga till helgen  
**Instruktör** - enda personen som kan rekommendera det skärmmärket han säljer  
**Instruktör** - idol.gud,säljer skärmar med förlust (i förtroende sagt)  
**Kontrollfas** - "har alla sett min nya Fly-Suite?"  
**Lovart** - kärlekskonst  
**Nödskärm** - insiktsskydd vid utedass  
**Parachuting** - att låtsas skjuta jmf. parapsykologi  
**Paragliding** - att låtsas flyga  
**Pay out** - lösa ut sin panke flygarkompis från puben  
**Platåfas** - (hur fan kom det med här?)  
**Porositetstest** - test om öl kan komma ut genom huden,krävs minst 6 starköl  
**Restmotstånd** sista hindret när man redan har lovat att diska,dammsuga,passa barn osv  
**Stationär flygning** väntan på bättre/starkare/svagare vind (vanl. i Linköpingsklubben)  
**Stationär vinsch** - icke fungerande vinsch; se Linköpingsklubben  
**Störtspiral** - preventivmedel som har trillat ur  
**Uppdragningsfas** - när skärmflygare dras upp ur vattendrag  
**Utlandning** - övernattnig hos icke lagvigd  
**V-max** - egentligen ganska v-modig  
**V-min** min skärms toppfart  
**V-trim** - valktrimmer, kolla i TV-shop

Thomas Krainer - vauDe Svenska AB

# SKYTEKNIK



ATLAS



SABER



Edel Atlas DHV 1-2 Saber DHV 2 sector den överlägsna tävlings-skärm 2 år i rad nytt Sector TX Respons DHV 2-3 Galaxy tandem & Edel selar Firebird Ignition DHV 1-2 Flame DHV 2 Nytt Rocket DHV 2-3 cult Monster tandem & Firebird selar Sup-Air selar & Woody valley selar & Icaro hjälmar & NSD kläder & Flytec & Bräuniger instrument 2 meters radio kängor mm finns även i Stockholm på OLOFSGATAN 12 PÅ Absolut SPEL tel 08-226444 öppet 14.00-18.00 måndag-fredag för mer information kontakta mig mvh Roland Sky teknik tel-fax 0510-540249 mobil 070-7672140

<http://hem.passagen.se/skytek>  
E-mail: roland.andersson@lidkoping.mail.telia.com

## SKÄRMFLYGSKOLAN

### RESOR

Spanien 10-17 oktober  
Spanien 17-24 oktober  
Spanien 14-21 oktober  
Österrike februari

### VINCHNING

Grilly 6,5 mil utanför Stockholm, mellan Kungsängen och Enköping. Varje helg under hela hösten!

### TESTFLYG

Du har möjlighet att under vinchdagarna testa PRO DESIGN'S skärmar: EOLE en nybörjarskärm med mycket prestanda. RELAX en DHV 1-2 klassad prestanda-skärm med otroligt bra egenskaper (testad i senaste "Fly & Glide" där dom hävdar att den är en föregångare i sin klass och för andra tillverkare att sträva efter!)

Ring för mer information!  
Hälsningar Annika & Andreas

## SKÄRMFLYGSKOLAN

Tel. 08-744 49 77 Mobil. 0708-44 49 77, 0705-11 65 30  
e-mail: skärmflygskolan@haninge.mail.telia.com

## Vi rensar vårt lager från begagnade skärmar.

### PRO DESIGN

Corrado Challenger 23, 65-85 kg, 20 tim, grön, säker 1:a skärm ..... 9.500:-  
Corrado Challenger 25, 85-110 kg, 15 tim, blå, säker 1:a skärm ..... 10.000:-  
Compact 33, 75-95 kg, 2 tim, gul, för helgpilot (pilot 1-2) ..... 15.000:-  
Pro-Feel 35, 85-105 kg, 20 tim, blå, pilot 2 ..... 14.000:-  
Pro-Feel 37, 100-125 kg, 15 tim, gul, pilot 2 ..... 14.500:-  
Challenger C 25, 85-105 kg, 90 tim, gul, handling!!! (DHW3) ..... 7.000:-  
Contest 48, 85-105 kg, 90 tim, gul, täv/högprestanda, nya linor ..... 6.000:-

### NOVA

Xyon 24, 40 tim, blå, högprestanda ..... 14.000:-

Alla skärmar inkluderar säck. Vi kan även erbjuda paket där även sele, räddningsskärm och hjälm ingår.  
(vikt angivelserna i annonsen är startvikt)

# Sverige Cup i Falköping

Fredagen bjöd på CB regn och stark vind, och vi öppnade fönstret kl. 15.00 då CB-utvecklingen och vinden lugnat ner sig, men molnbasen var ca 700 m!!

På fredagen var uppgiften "Speed to goal" (mål-flygning på tid) 34 Km. Johan Appelqvist blev dagens "Hero" han flög 21 km med högsta höjd 550 m!! Näst längst kom Tord Björkqvist med 12 km. Vi behövde 4 st över minimidistansen 8 km. Resten av fältet var samlat 3-5 km i vindriktningen, i sina desperata försök att hitta något lyft.

Lördag inställt, stark vind. Några turistar på Falbygden, andra drar till Liseberg, minigolf m.m. På kvällen samlas vi alla på den "(ö)kända" puben Casablanca och äter middag. Stämningen är god fast flygningen inte blivit vad vi hoppats på. Några provar på Falköping "häftiga uteliv" och verkar lite trötta på söndags-breakingen.

Söndagen såg lite bättre ut prognosmässigt. Arlanda-meteorologen lovade svagare vindar, 5-6/8, upp-brytande på e.m., alltså en strimma hopp. Vi öppnade

fönstret kl. 12.00 och uppgiften var som på fredagen "Speed to goal", men lite mer norrut till Götene ca 31 km. Tyvärr visade det sig att solinstrålningen och termiken inte räckte till för att få ett giltigt heat. P-O Moström

Ola Orädd och en startkö



som dragit "spiken" nr. 1 båda dagarna, hade ett god-läge att vänta ut rätt startögonblick. P-O med sin örn-blick för termik, startar 16.26 och får dagens blåsa.

# SC Kittelfjäll - otur med vädret

SC Kittelfjäll - otur med vädret... Femton piloter och några friflygare hade åkt upp till Kittelfjäll för att prova på ett flygställe där inga tävlingar tidigare hållits. Vädergudarna har inte visat sin absolut bästa sida men alla piloter har fått flyga. Helklart på tidigare morgnar men det blev fort molnigt. Termiskt båda dagarna med 7-8/8 moln. Bra startplatser. Såväl ost, syd och väst-tarter är användbara.

Bäst gick det för Johan Appelqvist som kurvade upp till molnbas på 2300 meter och flög iväg ca 2 mil österut där det tyvärr blev 8/8 på eftermiddagen. Sin första flyg i distansligan i år! Tillsammans med hanget så var han i luften över 2 timmar.

## Söndagen

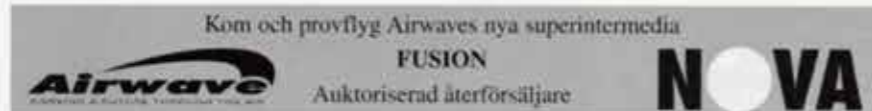
Start på oststarten (starthöjd ca 400 meter). Rakt på. Några kom direkt iväg och lekte på det termiska hanget. Johan visade sig även här på styva linan och drog iväg efter hela Kittelfjället. Sen drog han iväg vidare mot Henriksfjäll - 8,1 km bort, vände där och gick tillbaka. Totalt 16,2 km: svenskt rekord - men tyvärr inte fotat och deklarerat! Johan Sjöström drog vidare förbi Henriksfjäll men det var 8/8 då så han flög bara ut höjden. Alla andra fick bra med tid på hanget och i termiken!

## Lördagen

Vi började med sydstarten (starthöjd 400 m). Några kom iväg och hangade och kurvade termik. Men vinden som från morgonen var svag blev mer o mer västlig. Därför gick vi över till väststarten (15-20 min gång på samma nivå). Perfekta startförhållanden där. Rakt emot 3-6 meter per sekund. Efter ett tag var en svärm skärmar i luften. Det sprack upp delvis till 5/6 cumulus.

## Liten skola med stor personlig service

- Elevlicenskurs med bergsbehörighet och boende
- Fortsättningskurser
- Prova-på-dagar



## UTLANDSRESOR

Brasilien, Spanien - termik, sträckflyg (XC)  
Israel, Lanzarote - termik, hang  
Turkiet - termik  
Danmark - hang

## Dalarnas SKÄRMFLYGSKOLA

Dalarna Stockholm Åre

Mia Tenlén & Martin Annsberg  
0250-202 55, 070-555 78 58

kolla in vår hemsida: [www.skarmflyg.w.se](http://www.skarmflyg.w.se)

4 m/s i stig och över 1000 m!!!! Nu började det bli oro i startledet! Tord fick något svagt stig på lågan och drev iväg. Erik Blidmark var nästa som fick till det. Han gnetade upp sig till molnbas-1000m, men det verkade vara väldigt svårt att fånga blåsa, för Erik kom inte längre än 12 km. P-O stod vid Stenums kyrka 1 km kortare. Tord kämpade i trätoppshöjd till 7 km. 4 av 16 skulle över 8 km för giltigt heat - Tyvärr.

Tävlingen fick alltså inget giltigt heat och SverigeCupen borde därmed vara avgjord. Kolla in förbundets sida för resultat i tidigare tävlingar.

Jag vill tacka alla deltagare som ställde upp även om oddsen var dåliga. Inga sura miner, däremot en hel del ironi över sommarvädret -98:) Vi hade en osedvanligt jämn fördelning av piloter från hela landet. Västra -5 st, CPS-3, B-Stallet-3, Razor-1 och Västerbotten -4. Ännu ett stort tack till mina medhjälpare: Roger, Jimmy, Molle, Roland och Anki. Utan er hjälp hade vi inte kunnat fixa tävlingen - ett suveränt team.

Tomas Peterson

## Måndag

Regn, regn.

## Tisdag

Upp på berget! Luffen spårade ur, men efter en timme igång igen. Bana ca 40 km med 4 brytpunkter och möjlighet till Out-and-return-rekord. Fönstret öppnades 14.30-16.30. Lätt lyft från början, efter en timme började molnen överutvecklas. Med 16-tiden kraftiga CB. Fönstret stängdes. Sen kom regn och åska! Inget godkänt heat. En del flyg på hang/termik blev det i alla fall. På kvällen blev det bastu och utebad i vedupplad träd med fjällutsikt! Där satt vi i 2 timmar och bara njöt!

## Torsdag

Heat 2 Dagens uppgift 23,3 km bana med 4 fotopunkter + mål. Fotopunkt 1-2-3 out-and-return 14,2 km efter kontrollmätning. (Banläggarna trodde vid briefing att det var svenskt rekord, vilket det efteråt inte visade sig vara ....) Fönstret var öppet från kl. 11.30-13.30 Ett bra startställe. Alla kom iväg och hangade/kurvade sig iväg. Segrade gjorde Jonas Svedberg i överlägsen stil. Han kom ensam i mål! Så här såg ställningen ut före fotogranskningen. 1. Jonas Svedberg 23,3 km 2. Mats Arctaeadius och Johan Sjöström 20,8 km vardera 4 Johan Appelqvist 15,4 km 5 Håkan Johansson 8,5 km Fotogranskningen visade att Mats Arctaeadius missat fotopunkt 1. Istället för att fota "Oppalia" hade han flugit 1 km längre bort och fotat ett hus nere vid en sjöstrand. Hade denna fotopunkt varit deklarerad så hade han klarat av uppgiften: svenskt rekord. Nu var den ju inte deklarerad i förväg. Han fick därför noll poäng för sin fantastiska insats i heatet!

## Fredagmorgon

Briefing. SMHI har just lämnat en prognos: Regn fredag, lördag och söndag. Vi besöt samställt att ställa in fortsatt tävlande. Tyvärr! För prognosen var helt fel! Lördag och söndag blev två kanondagar, men då var vi på annat håll! Slutställningen blev som det enda heatet där Jonas Svedberg visade sig överlägsen med att ensam komma i mål! Vi gratulerar till en fin insats!

Sammanfattningsvis var de deltagande mycket nöjda med flygen i Kittelfjäll (Se särskild rapport). Med hotell, lift och bra startplatser är det fråga om det inte är sveriges bästa distansflygställe med start från berg?

P-O Moström

# Sverige Cup Åsele - Sveriges bästa tävling någonsin?

Vi hade lyckan att få in kall luft från norr dagarna före under Åseletävlingen över kristihimmelsfärdsdagarna i maj. Klart på morgnarna varje dag. Svaga vindar. Termiken kom snabbt igång och det blev snabbt 6-7/8 moln. Sen öppnade det sig och det började delvis hagla! Men det var ett snällt hagel som det gick att närma sig med respekt. Vi var 15 piloter som var beredda för häftiga flyg!

## Dag 1.

Första start 11.00. Uppgiften: out-and-return försök på svenskt rekord 34 km. Tyvärr parkerade en cumulusmolngata under flera timmar fältet så det var



Briefing dag 1 på fältet

svårt att ta sig iväg. Men strax före fönstret stängdes så öppnade det sig och att tillräckligt många kom på minimidistans för att det skulle bli ett godkänt heat. Längst kom Mats Arctaeadius med sin Mac Heaven.

- Heat 1
1. Mats Arctaeadius 23 km
  2. Leif Karlsson 18,3 km
  3. Fredrik Bergner 14,0 km
  4. P-O Moström 11,5 km
  5. August Sandkvist 5,0 km

## Dag 2.

Första start 10.20. Uppgiften: 33,8 km bana med en brytpunkt efter 16,3km. Termiken mycket stark med upp till 9 meter i stig. Man fick trixa sig mellan hagelskurarna för att ta sig fram! En pilot kom i mål: Mats Arctaeadius med en medelhastighet på 26,3 km/tim. Godkänt heat.

- Heat 2:
1. Mats Arctaeadius, 33,8 km
  2. Mats Hjulström 22,5 km
  3. P-O Moström 20,2 km
  4. Jonas Svedberg 20,0 km
  5. Hans Karlsson 19,0 km

## Dag 3.

Dagens uppgift: 57,5 km bana med en brytpunkt efter 24,3 km. Vädret var optimalt. Perfekt cumulusmolnighet med 2500 meter i molnbas. Stigen var kraftiga och många fick uppleva stig på 9-10 meter i sekunden! Det blev även den här dagen ett trixande mellan hagelskurarna som dock avtog under dagen. Den som först skulle klara banan skulle kunna ansöka om svenskt distansrekord mot definierat mål. Mats



Målskytaren Mats Arctaeadius rekord av Mats

Arctaeadius hade tur i lottningen och i starten och kom iväg snabbt! Till slut hade alla lämnat fältet! Men huj vad det var kallt på höjd. Minus 15 grader i molnbas. Fyra piloter tog sig i mål. Mats Arctaeadius var den förste och har för evigt skrivit in sig i historien för ett svenskt rekord. Snabbast var P-O Moström i Apco Tigra med 2 tim och 13 minuter en medelfart på 25,9 km. Heat 3:

1. P-O Moström, i mål med tiden 2 tim 13 min
2. Mats Arctaeadius, i mål med tiden 2 tim 19 min
3. Fredrik Bergner, i mål med tiden 2 timmar 36 min
4. Hans Karlsson, i mål med tiden 2 tim 43 min.
5. Johan Sjöström, 28,3 km

## Dag 4.

Sista dagens tävlande. Därav blev fönstret öppet kortare än vanligt. Vädret var på morgonen klart med måttlig nordlig vind. Snabbt tilltog cumulusaktiviteten och det blev 7/8 moln. Vid briefing kl. 09.30 blåste det snett på startplatsen. Ny briefing utlystes till kl. 10.00. Fram till briefing utkämpades en fotbollsmatch i högsta klass! Efter en 20 minuters stenhård match med många entusiastiska dribblingar, skott och inlägg visade det östra lagen sin klass och segrade med 2-1 efter en heroisk insats i långkalsonger, vinterkängor och skoteroveraller! Vid den nya briefing öppnades fönstret. Dagens bana



Landningen med väststart och västhang i bakgrunden.



Västkorsning tagen från 2000 meters höjd vid Ångermanälven!

- 19 km med en brytpunkt. Vinden hade möjnat och det började släppa från fältet. Först iväg kom P-O som harvade på 300 meters höjd i 3 km. Sen kom Henning iväg och tog sig upp till molnbas. Drog förbi första fotopunkt och kom i mål. Därefter lyckades Mikael Ulfsparré ta sig iväg och landade han också i mål. Efter det kom Mark iväg och flög 7 km. P-O 6 km. Hans Karlsson tog sig snabbt i mål liksom Mikael Jarås. Det såg upplagt ut för godkänt heat!!! MEN. Det visade sig att de båda Mikael missat fotopunkten! Heatet blev därmed inte godkänt! Trots detta flögs 95 km under dagen!!

Slutsegrare blev Mats Arctaeadius som blev 1:a, 1:a och 2:a på de tre heaten. Men denna serie tog han även hem Sverige Cupen totalt! Vi böjer oss och hurrar i skyn för en stark insats!

1. Mats Arctaeadius 2422 poäng
2. P-O Moström 1737 poäng
3. Hans Karlsson 1310 poäng.
4. Fredrik Bergner 1223 poäng
5. Jonas Svedberg 770 poäng

## Succé

Tävlingen i Åsele blev en succé! Alla fick flyga och känna på sommarsäsongens bästa termik med hög molnbas och kraftiga stig! Tredje dagens heat med ett svenskt rekord på 57,5 km torde vara det bästa skärmflygheat som någonsin har flugits i Sverige! Åsele flygplats visade sig vara ett fantastiskt flygställe som vi tidigare aldrig använd oss av. Vi bodde "flott" på Åsele camping med bra stugor, kabel-TV, varmt vatten, kök och frukostservering! Klubben fick också inviga sin repeateranläggning under dagarna. Fyra fantastiska flygdagar var till ända med goda flyg, god stämning och en fantastisk känsla i kroppen över de flyg man fick uppleva! Totalt flögs det 691 km under fyra dagar av 15 piloter!

Text och foto  
P-O Moström, Västerbottens Skärmflygklubb

## Slutresultat SverigeCupen -98

1.	Mats Arctaeadius	MAC Heaven	2422
2.	P-O Moström	Apco Tigra	1899
3.	Hans Karlsson	Apco Futura	1566
4.	Jonas Svedberg	Apco Futura	1299
5.	Fredrik Bergner	Swing Ventus	1294
6.	Leif Karlsson	Apco Futura	945
7.	Johan Sjöström	Airwave XMx	901
8.	Johan Appelqvist	FreeX Spark Pro	737
9.	Hjulström	Nova Xyon	573
10.	Sandkvist	Nova Xyon	522
11.	Wästgård	Nova Xyon	312
12.	Ulfsparré	MAC Heaven	282
13.	Blidmark	Airwave XMx	187



# Insändare

## Hej Skärmtrycket

Som blivande skärmflygare fick jag tag på ett nummer av Skärmtrycket (2 98) och redan på sidan 2 blev jag chockad. Vad är det för organisation som jag kommer att bli medlem i. En organisation där Ordföranden för SSFF går ut som officiell person och representant för Sveriges skärmflygare och använder sig av ord som "friflygfärdiga portföljbäare" "Berusade av makt och befriade från förstånd" "flygförståndhandikappade" mm. HP Fallesen uppvisar dessutom Sveriges skärmflygare till att ta till våld och orsaka personlig skada. Detta genom att ta sikte och landa på personer som enligt honom har en avvikande åsikt (flygförståndshandikappade). Att som officiell person framföra dessa synpunkter kan inte på något sätt gynna Sveriges skärmflygare och dess arbete med att skapa en gemensam hållning för alla amatörflygare.

Vänligen  
Stefan Andersson

## Benremmar

### Hej!

I senaste numret av Skärmtrycket fanns ett väldigt bra instalg om hur man förbereder sig för flygning. Jag har läst detta flera gånger då jag är E-lie. Där nämns att det är nästa omöjligt att komma upp om man glömt att spänna eller i värsta fall stänga benremmarna och man halkar ner och blir hängande med bröstremmen under hakan. Jven att 2 piloter i Italien omkommit på grund av detta. I Juni kom en diskussion på mailin-glistan om Benremmar som glömt att fästas. Diskussionen varierade mellan olika sclar och bra check lista, men Tibor kom med ett inlägg några dagar senare jag bifogar detta. Jag provade att hänga upp selen högt, och med hjälp av en stol klättra jag in i selen spännde bröstremmen. Sedan kana fram och halka ner men armarna uppåt i ett obekvämt Y och bröstremmen under hakan. sparkade undan stolen så fötterna inte hade någon kontakt med marken. Följde Tibors råd och satt i selen igen på 3 sec. BUS enkelt men det kan vara bra att prova på backen först.

Sven Adner VSK  
Alla borde prova detta

### Hej!

Eftersom jag kollar av mailen lite oregelbundet under sommaren ligger jag lite efter i diskussionerna. Här är dock en grej som kan rädda liv, så jag måste vidarebefordra den:

Häng upp din sele och "torrbryt" lite en dag när vädret är dåligt. Försök att åla dig upp när du hänger med bröstremmen till hakan och sittbrådan i svanket, dvs som det kan bli när man glömt benremmarna. Det krävs en vältränad person om detta ska lyckas, även vid en torrövning. Det blir ännu svårare i luften där allt vinglar och ger vika.

Försök sedan istället att göra en halv kullerbutta bakåt och ta i med fötterna i "bäremmarna" du hängt upp dig i. Vips glider man in i sätet, även om man hängt i hakan. Detta kräver knappt ens en gymnastisk person, bara en med sansen i behåll.

Förresten så har jag glömt bröstremmen flera gånger. En gång i Venezuela märkte jag det inte förrän i moln-bas när jag skulle fota starten. Trist om man skulle trilla FRAMÅT och bli hängande! Någon som har en lösning? Inte? Häpp.

Tibbe

## Hallo!

I senaste skärmtrycket under rubriken "...att förbereda sig är guld" nämndes dödsolyckor orsakade av start utan "stängda" benremmar. Det motsvarar ungefär hg-piloterna som glömmar att krokafast upphängningsstroppen i vingen, fast dessa verkar klanta sig därvidlag i större omfattning. Många har klarat sig trots detta men mer eller mindre nöd och näppe, och åtskilliga har mist livet på grund av detta. Under hg-VM i år var det så många som fem av dessa topppiloter som glömde att kroka i sig inför uppboget. När det gäller våra selars benremmar, så har det hänt ett originellt dödsfall fredagen före Stuba Cup '98. En 51 årig kvinnlig pilot hade glömt att stänga beremmarna. Hon kom inte långt, men hamnade så olyckligt i ett träd, att hon stryptes av sin bröstrem. Den mycket erfarna norr-mannen Frode Halse hade beskrivit en egen upplevelse i Cross Country en gång, det stod också om den i Fri Flukt på IΩ sida. Hela redogörelsen är högst intressant, jag kan här endast ge en kort sammanfattning:

St. Andre Les Alpes 16 sept. 95  
Baklänges uppdragning i kraftig termik. Konstaterar 20-30m över backen att benremmarna är öppna. Hänger med armarna i selen "Tänker" Detta slipper du inte levande ifrån, vilket idiotiskt sätt att dö på" Bra stig (4,7m/s enligt barograf) ger på kort tid 300m över starten B-stall ute-slutet, handtaget till nödskärm omöjligt att nå. Provar spiral trots oro för centrifugalkraften, kommer ner lite men tröffar turbulens med flera våldsamma skärreaktioner i följd. Efter detta där Frode med möda och tack vare tidigare styrketräning förmått hänga kvar, väljer han att uppsöka sjunket i stället för att försöka åstadkommer det. Flyger till bergets läsida och dess rotorer. Får det ena massiva inslaget efter det andra, med bara ett bromslinehandtag för parering (hängar fastkrokad med vänstra handen runt högra handleden) och med bröstremmen under hakan. Kommer efter 15 minuter ner de 1000m till dalens botten. Gör med sista krafter undanmanövrar men slår till slut i medvind i ett träd, en telefonstolpe och sedan en asfalterat väg. Slutkörd och mörbultad konstaterar Frode att han inte hade brutet något. Samma kväll avslutas resan med ett flyg till.

Peter L

## Enkät Kittelfjäll

Utvärdering av Norrland Open veckan i Kittelfjäll 1998 Ett frågeformulär utdelades till samtliga flygare. Av 16 piloter lämnades 11 svar in. Av dessa var 4 st Steg 3 piloter övriga 7 steg 2 piloter. Betygsskala: 1=dåligt, 2=godkänt, 3=bra, 4=mycket bra, 5=toppen

### Fråga 1

Min åsikt om Kittelfjäll som flygställe?

	Betyg/antal
Antal som svarade på frågan	11 st
Medelvärde totalt	4,5
Medelvärde för Västerbottenspiloter	4,2
Medelvärde för piloter i övriga klubbar:	4,8
Medianvärde totalt	4,5

Lämnade kommentarer till betyget av piloter:

- \* Flygningen bättre än Åre
- \* Trevlig flygning, bra startplatser, lärorik flygning
- \* Väst, Ost, Syd helt perfekt.
- \* För att vara i Sverige är det ett kalasställe. Liknar en alpdal. Blandad flygning.
- \* Alpinliknande förhållanden. Bra för väst, syd ost. Nord kan ge svår/farlig flygning. Fler stolar på liften behövs. Bra startplatser.

### Fråga 3:

Min åsikt om klubbens arrangemang?

	11 st
Antal som svarade på frågan	11 st
Medelvärde totalt	3,7
Medelvärde Västerbotten	3,4
Medelvärde Övriga klubbar:	3,9
Medianvärde totalt	3,5

Lämnade kommentarer till betyget av piloter:

- \* Bra tävling och en avslappnad atmosfär
- \* Mycket bra. Gjorde verkligen ett bra jobb. Bra bansättning.
- \* OK. Bra val av ställe. Bra med priser. En målfunktionär och en ansvarig för meteorologi hade varit +
- \* Kunde varit fler funktionärer och mer jävlar anammal" Boende bra ordnat. Trevlig stämning.
- \* Mer flygerfarenhet behövs av området för framtida tävlingar. Mer sponsring/samarbete med flygskolorna/aktörerna kan ge bättre priser o högre status, men sponsorena kräver mer uppmärksamhet/reklam i gengäld. Ett mycket trevligt arrangemang.

### Fråga 4:

Min åsikt om att ha framtida tävlingar i Kittelfjäll/Matsdal?

Antal som svarade på frågan	10 st
Medelvärde totalt	4,5
Medelvärde Västerbotten	4,4
Medelvärde övriga klubbar:	4,6
Medianvärde totalt	4,5

Lämnade kommentarer till betyget av piloter:

- \* Jag tror att det finns bra möjligheter här
- \* 20 stolar i liften, stenröjning av 2-3 startplatser. Bra Nordstart vore extra plus
- \* Flygmässigt stor potential. Negativt: Ej påliglig lift (kan förbättras), tyvärr ej bilväg i Matsdal (till start). Starter bra men kan röjas ytterligare.
- \* Mer inflygning. Flygerfarenhet behövs för kommande banläggningar mm. Området behöver också få testas av fler gästpiloter, vilket svenska kuppen mfl arrangemang verkar för.
- Övriga kommentarer:
- \* Jag tror inte att paven har en dubbelsäng!
- \* Tack för en trevlig vecka och flyg!
- \* Minst lika bra som Åre. Dock krävs mer kondition här!
- \* Fortsätt att arrangera tävlingar, det gör ni mycket bra. Utan Er vore Sverigeuppen ganska torftig

P-O

## Skärmklassning

Jag har lite funderingar ang. klassning av skärmar. De som vi oftast talar om är ju AFNOR och DHV:s klassningar. Hur är skärmar klassade i SHV? Finns det fler?

\* SHV har tidigare testat enligt AFNOR (och innan dess enligt ACPUL), men har nu börjat testa enligt DHV-normen också.

Vad gäller för svenska piloter? Måste en skärm vara klassad i AFNOR eller DHV för att försäkringen skall gälla vid en eventuell olycka?

Vad jag förstår så gäller försäkringen även om man inte följt FoD till punkt och pricka. Om du tex flyger med 1 gram över klassningens tillåtna maximivikt så flyger du en oklassad skärm. Om det då händer en olycka kan jag inte tänka mig att försäkringen inte gäller. Däremot är det risk att du blir av med licensen om du flyger en skärm som du inte har befogenhet att flyga enligt FoD, och blir du av med licensen så har du ingen försäkring. Om du har steg 3 kan du flyga prototyper, dvs oklassade skärmar.

Är det någon som har bra koll på olika klassningar av skärmar?

Det är enklast om du själv läser på de olika test-normerna. De går att hitta på webben. Se tex big-air och www.dhv.de, en sammanställning fanns även i ett gammalt skärmtryck. Läs sedan i FoD och klubb-manualen (som för håller på att uppdateras precis nu).

Det pratats också en hel del om en "ny" norm för tävling kallad F1, det innebär i stort sett att man kommer att tävla med skärmar i en säkerhetskategori nära AFNOR Performance och DHV 2-3/DHV3

mvh Jonas

# Insändare

## Tjenis penis flygar Sverige.

Jag kan väl aldrig i min vildaste fantasi tänka mig att skärmflygar stölder vore ett kriminellt lukrativt arbete. Hursomhelst så finns det många långfingerade idioter på våran planet och även om jag inte känner till hur stor svarta börsen är för glidskärmar på den internationella marknaden så kan jag iallafall dra ett par ljugar historier om stölder. Jag och Bruce (-Goldsmith som är min "chef" och förövrigt fick en son igår klockan fem) lämnade en prototyp, som jag jobbade med just då, i bilen och gick för att äta en pizza i Grasse (stad nära mitt hem). Naturligtvis var bilen så gott som renrakad när vi kom tillbaka. Förutom en mycket värdefull prototyp (dom är gräsligt dyra att göra!) stal dom sele, vario, GPS, klätterpylor och en massa annat tjafs som jag hade samlat på mig. Ett par månader senare ringer en av våra återförsäljare i Franrike, Matthew de Quillac som i sin tur fick ett telefonsamtal från en kille som hade en kompis som ville sälja en skärm (hoppas ni hänger med!). Killen hade frågat vilken typ av skärm det var och den nu mycket misstänkte tjuven svarade - "Bruce Goldsmith prototype". Efter lite dealande kunde vi iallafall köpa tillbaka det mesta av skärmflygsprylarna för 3000 Pfr (4000 Sek?) på en liten skum bar i Syd Frankrike. Under PWC i Como i år hände det ytterligare ett par skumma stölder. Airwave gör normalt prototyper till våra 6 bästa piloter. Detta för att testa nya ideer kolla hur bra vi är på att göra super högpresterande monster. Dagen före tävlingen i Italien gav jag Kaspar Henny hans nya prutto. Stackars Kasper klistrade sponsor logotyper överallt under hela natten. Nästa dag provflög han skärmen och det visade sig att den var alldeles för stor för honom så han bestämde sig för att flyga sin gamla skärm. Under den kvällen hade Kaspar 1st megany (oflygbar) prutto liggandes i bilen tillsammans med en väldigt ny och dyr MTB, en gammal skärmflygsutrustning, varios, GPS, pass jaa.. en himla massa godisbitar för den långfingerade. Vad tror ni han råder på kvällen? Jo, bilrutan gick på något konstigt sätt sönder och Kaspars nya prutto flög ut genom rutan. Resten av prylarna förblev orörda!!!! Under för-VM i Pinzgau i Österrrike förra veckan hände samma historia med Richard Gallon. Han hade en splirrans ny (UP) prutto i bilen tillsammans med en Nova X-pert. Båda skärmarna blev stulna men inte övrigt stöldbegärligt som fanns där. Richard är tvärsaker att någon öststats tillverkare har börjat själva prototyper från dom stora tillverkarna för att kopiera. Så mitt herrskap, är det någon som vill slå ihjäl lite dödtid och leka 007 så finns det perfekta scenariot här. Industri-spionage och skärmflyg? Jaa.. varför inte!

Johan Enoksson

## Norrlandsflygställen

När man åker E4 norrut från Stockholm kommer man söder om Ö-vik till...

## SKULEBERGET

Lift till toppen som även går sommartid för lata. 300 meters fallhöjd. Ostsydostlig vind. Brisen blir klockren från klockan 12 till 16. Även möjligt att starta väster eller norrut för hang! Det går att ligga 300-600 meter över start vid bra förhållanden. Har själv ett fyra timmars flyg där!

Vidare 5 mil efter E4 mot Ö-vik kommer den sugna hangflygaren till....

## ÅSBERGET

På vänstra sidan strax före Ö-vik. Bilväg till toppen! - Härligt för den late! 200 meter i fallhöjd. Bristen klockren vid 12-16 tiden - oftast. Termiskt hang ibland. Mats har haft 1000 meter över start! På vintern - möjlighet till väg! När har varit nära 1000 meter över landningen! Vidare efter E4 2 mil norr om Ö-vik kommer den sugna hangflygaren till....

## BERGVATTSBERGET

Det när man genom att köra in vid Husum förbi flyg-platsen. Ett 100 meters berg med fina men vassa start-platser... Rakt syd... Fina termikgivande åkrar nedan-för... Går att flyga distans ifrån (Visst fan jag skulle ju inte prata om distans - glöm det...) Bra hangberg!

## Fri Flukt

Från Norsk Aero Klubb har vår klubb fått ett ex av den nya tidningen: FRI FLUKT - ett HG/PG magasin i Norge som man kan prenumerera på. Priset är 100 Nkr per år som sätts in på: NAK, Postboks 383 Sentrum 0102 Oslo. Konto: 0803 44 88607 och man märker girot med "Abbonement Fri Flukt" och givetvis sätter ut sitt namn och adress. Nr 2 som jag har i min hand är en tidning på 52 sidor med ett flertal sidor i flerfärg. Tidningen innehåller ett flertal artiklar med olika innehåll: Översikt över skärmar på marknaden, Vågå presenteras, VM i Hanggliding, En artikel om CB, Om att kasta nödskärm, en intervju med vinnaren av distansligan 97 för HG. Presentation av en del andra flygställen, jubileer, sladder mm En sak som jag finner aktuellt är Normännens register över rekord: De har en lång rad rekord för varje flygställe! För Troms, Nordland, Møre, Rogaland, Opp-land, Buskeryd, Telemark. Dessutom noterar de speci-ellt de kvinnliga rekorden! Något att ta efter i Sverige? Det är uppmuntrande att norrmännen lägger ner ansträngningar att ge ut en HG/PG tidning! Ett initiativ som manar svenskar till att prenumerera!

P-O

## Varning

Detta är en varning till alla er som använder karbiner SOM INTE är läsbara! Om dessa karbiner inte är läsbara så kan en lina, bromshandtag eller något annat fastna i den olästa karbinen på marken eller i luften. Detta kan ju hända förökande säker använd alltid läsbara karbiner OCH se till att de är LÄSTA. (Läsbara karbiner = Skruvkarbiner). Intressant kommentar. Själv har jag tagit bort alla snabbspännen från utrustningen. Jag hade det förut för att säkra kamera o dyl. Även snabbspännen vid speedlinorna är farliga, trots att de levereras som standard från många tillverkare. Det har hänt mig att jag efter markhantering vid start med vridning framåt och bakåt ett par gånger har flugit ut med en bromslina i snabbspännet. Här har Advance en intressant lösning med spänne utan skruv men där linan ändå inte kan tränga in. (samma lösning har jag för övrigt på min gamla flaggstång). Riktigt färgigt är det om skärmen har dykt mer än 90 grader och man faller igenom med slaka linor. Då gäller det att inte ha något som linor kan fastna i, man är tillräckligt illa ute ändå. Jag tror det var Afte Ohlsson som berättade att vid ett tillfälle då han hade fått framkanten i ansiktet, hade en A-lina fastnat i en sådan där vinkel-hake man har till snörena längst upp på kängorna. Då gällde det att ha marginal till marken. Sådant ska inte finnas på kängor man flyger med.

Johan Enoksson

## Norrlandsflygställen

När man åker E4 norrut från Stockholm kommer man söder om Ö-vik till...

## SKULEBERGET

Lift till toppen som även går sommartid för lata. 300 meters fallhöjd. Ostsydostlig vind. Brisen blir klockren från klockan 12 till 16. Även möjligt att starta väster eller norrut för hang! Det går att ligga 300-600 meter över start vid bra förhållanden. Har själv ett fyra timmars flyg där!

Vidare 5 mil efter E4 mot Ö-vik kommer den sugna hangflygaren till....

## ÅSBERGET

På vänstra sidan strax före Ö-vik. Bilväg till toppen! - Härligt för den late! 200 meter i fallhöjd. Bristen klockren vid 12-16 tiden - oftast. Termiskt hang ibland. Mats har haft 1000 meter över start! På vintern - möjlighet till väg! När har varit nära 1000 meter över landningen! Vidare efter E4 2 mil norr om Ö-vik kommer den sugna hangflygaren till....

## BERGVATTSBERGET

Det när man genom att köra in vid Husum förbi flyg-platsen. Ett 100 meters berg med fina men vassa start-platser... Rakt syd... Fina termikgivande åkrar nedan-för... Går att flyga distans ifrån (Visst fan jag skulle ju inte prata om distans - glöm det...) Bra hangberg!



Allt detta inom Öviks kommun!  
(Fan nu blev det kommunreklam igen...)

PO

## Hallo!

En gång vid vingschning på Kolbäck 1997 drogs jag själv fram och samtidigt skärmen upp på sedvanligt sätt. Sedan blev det dock något oöver det vanliga. Skärmen svängde tvärt till vänster (öster) så att skogsbrynet kom hotande nära (det var skogen som kom emot mig som jag tänkte på just då och inte på "lock-out" som sidan). Det fanns inget annat att göra än att dra i höger bromshandtag, vilket jag också gjorde, och inte lite heller. Det fick jag göra hela tiden tills det var dags för release. Efter det drog jag i enstaka stamlinor tills trasset på min Futura 32 redde ut och vingen antog sin rätta form. Hela tiden medan jag höll nere höger bromshandtag var jag glad över att vingen inte stallade. På Kittelfjäll träffade jag en annan pilot som befunnit sig i samma situation utan att komma så lindrigt undan. Han var där på semester med familjen samt ett större antal skruvar i ena underarmen och en skena som höll alla på plats (eller kanske tvärtom). Han hade ställt skärmen under uppboget vid Örebro och störtat p.g.a. lintrassel.

Jag själv har fått en läxa genom min egen upplevelse, och skulle jag glömma den så kan jag alltid titta på den på en video som visar starten. Som jag skrev i våras så skulle även en minnesvärd bild kunna vara en hjälp i sammanhanget. Om han som störtade vid Örebro hade sett den tidigare omskrivna bilden ur Fri Flukt, så hade han kanske och kanske inte lagt ut sin skärm och sina linor mera omsorgsfullt...

I teorin skall man visserligen även vid vingschning och bogsering kolla skärmen m.a.p. lintrassel när den kommit upp över piloten, men i praktiken tillämpas det sällan. Den i mitt tycke enda som kan ingripa vid lintrassel under uppboget är den som håller i radion, men då krävs det att han är mycket uppmärksam och meddelar bogseraren mycket snabbt.

Det finns antagligen bara två sätt att undvika start med hoptrasslade linor: antingen att lägga ut skärmen och linorna ytterst omsorgsfullt till mycket svag vind, eller att tillämpa baklängesuppdragning så fort vindstyrkan tillåter det. Baklängesuppdragning går ju även att tillämpa vid vingschning, men detta görs sällan.

Vare sig de vill ha den eller inte (de fick i våras sidan ur Fri Flukt faxad till sig) så skall jag maila jpeg-filerna som jag fick av Geir Dyvik med bilden av den norske piloten som startar med "linknute" till Skärmtrycket. Därmed har jag gjort mitt i detta sammanhang.

Peter L. (nu försedd med internet mail på polyeten-fabriken!)

# Subjektiv Norrlandsrapport

Prognosen på torsdag för södra Sverige var för veckoslutet ett lågtryckspassage och efter det en oflygbar vindhastighet, alltså valde jag att resa iväg norrut kl.23 på fredagkväll. Kl. 3 blev det frukost norr om Örebro - en underbar morgon (halvkvart).

Lördag kl.5 vid Fagersta var det dags att lägga sig i grönskan under ett myggnät och sova gott till 09:30. Före Gävle kom den första av flera av eftermiddagens lätta skurar. Före Sundsvall fick jag för första gången på åtskilliga veckor känna syrendof. Från Örnsköldsvik körde jag inåt landet till Kärrsjö. Där hos Mark P. kunde jag till min förvåning utan större mygg- och knottbesvär ta en kvällspromenad vid 23 tiden i det öppna området vid sjön.

Söndagsmorgonen var solig, fram på dagen mulnade det och under färden mot fjällen regnade det periodvis. Framme vid Kittelfjäll hade jag tänkt att sova i min madrassförsedd bil. Jag hittade också ett något av-sides beläget ställe, men myggornas anstormning fick mig att fly och sälla mig till de andra i stugorna. Det visade sig vara bäst, ty under natten började regnet.

Måndag bjöd på regn hela dagen av varierande intensitet. Några packade om nödsäckar, andra tittade på video på hotell Kittelfjäll, där skärmflygarna i stugorna var i stort sett de enda gästerna. Jag fick intrycket att Kittelfjäll främst är ett vinterställe. Innesittandet hade ingen positiv inverkan på min sinnesstämning. Femdygnsprognosen måndag kväll framkallade de första funderingarna på tidigare-lagd hemresa, trots trevligt sällskap av både norr- och sörlänningar.

På tisdag var det möjligt att efter hand se fjälltopparna igen, och till slut var det dags att ta liften upp. När första lasset (4 dubbelstolar) var på väg upp, så spårade kabeln ur (för första gången på 2 år enligt liftskötaren). Somliga tappra och energiska började ta sig upp till fots, men för mig med diskbräcket var det uteslutet. Dessutom bjuder det emot med svett drivande uppstigningar medan attacken av mygg och knott pågår. Liften återstartades dock efter ett tag och vi åkte upp.

Från toppstationen var det en bit att gå söderut på fjället, men det var lätt. Stannade man, så blev man omsvärmad, så ock vid startområdet, medan vi väntade på att termiken skulle vrida och komma stadigt uppför västsidan. Ett tag efter det att fönstret hade öppnats så startade Mats A. som första. Han och en till fick så småningom landa. Självt hade jag tröttnat på att gå omkring och vänta, sitta ville jag inte m.a.a. blodsugarna. Kommentarer om att det är bra med proteintillskott när man andas in myggor eller att dom svärmar mycket men sticker lite var en liten tröst. Jag startade som tredje pilot och var på väg mot samma myr som de första när jag fick lite lyft och arbetade mig upp igen. Då startade två Xyon piloter från Norrland, dessa lämnade så småningom fjället och flög söderut till dalens väglösa sida. Det var djärvt, dessutom låg racets första fotopunkt åt det andra hållet. En sörlänning med tävlingsskärm hade också startat, han landade en stund senare och uppgav till min förvåning, att skälet var att det var för skönt. Jag flög själv en Futura, som är märkbart "vingligare" än min Vision, men tyckte att det var helt ok den dryga timmen som jag höll på tills skuggning tvingade mig

ner. Tillbaks vid stugan kom det väntade skyfallet. De följande dagarna skulle antagligen också bjuda på eftermiddagsregn och jag hade föga hopp om några större höjder eller distanser, så jag reste därifrån 18:30, med avsikt att kolla några flygställen på väg söderut. Körningen under den trots spridda f.d. regnmoln ljusa natten var trevlig. Jag hade tänkt att ta mig till Ede Äventyr i Offerdal och kolla denna trakt, men enligt telefonsvaret var de i Spanien(!), så det var bara att direkt fortsätta mot Orsa, där jag kröp till kojs kl. 05. På onsdag vaknade jag 10:30 i hyfsat skick. Fina molngator täckte himlen. När jag en timme senare var startklar hade en drakflygare redan hållit sig uppe i en timme enligt Peter W. Jag hade bråttom med tanke på det väntade

Norrälänningen Fredrik Bergner kurvar i Lecco, Italien.



vädret på eftermiddagen, men under tre drag hade jag otur, det var bara varierande sjunk. Det hade varit en perfekt dag för uppbogsering med trike till en av molngatorna, ett av få tillfällen då en drake hade varit att föredra... Vid halv ett tiden började skurarna som väntat, så efter en dusch fortsatte hemresan. På toppen av Hovfjället norr om Torsby kunde jag äntligen göra resans första övernattning i bilen, och som flera gånger tidigare (då på väg mot Branäs) var det helt underbart. Milsvid utsikt runt HELA horisonten, tystnad och inga särskilda mygg- och knottproblem i den mycket lätta brisen.

Torsdagsnatten gav utmärkt sömn och morgonen var underbar, men varmfronten var på gång västerifrån, så jag snabbade mig iväg kl. 9. Efter frukosten på Tössebergsklätten vid Frykensjön mellan Sunne och Torsby var det dags att kolla startplatsen. Ett lovande flygställe, men vinden var nu i starkaste laget. Dessutom

bedömer jag den startplatsen som ÄNNU vanligare än Hunneberg O. Att rycka upp ljungen med rötterna är inte heller någon bra lösning, den skulle behöva ersättas med en lågt krypande marktäckare (finns redan fläckvis där) eller stenplattor för att förebygga att sanden spolats bort. En enskild lösning skulle kunna vara att tillfälligt lägga ut och förankra en duk (som t.ex. den typ som används mot morotsflugor el. dyl. i grönsakslandet), som sedan linorna kunde ligga säkert på. Den kan ju sedan tas bort igen tillsammans med bilen, Kl. 12 i Sunne kom de första regnstänken. Kvällen femdygnsprognos styrkte mig i min uppfattning att det inte var helt fel att åka hem.

## Några slutsatser:

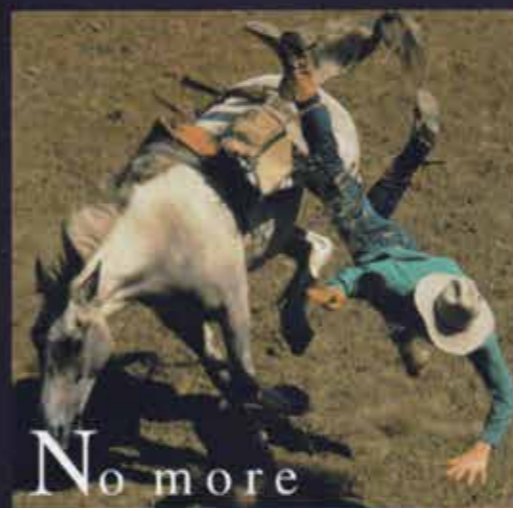
Jag har kommit till fördjupad insikt om att jag personligen helst inte vill stanna ett större antal dygn på samma ställe när jag semesterar. Jag borde ha åkt dit som friflygare och kanske tjänstgjort som "Vorflieger" (jag föredrar att inte kalla mig själv för "dummy") i stället för att satsa 500 kr i tävlingsavgift när jag egentligen saknar tävlingsambitioner. Mitt syfte var att flyga långt och/eller högt under organiserade former, det (höjden/distansen) har inte uppnåtts. Jag körde 1200 km via Kärrsjö till Kittelfjäll. Gröndalen (vid Hemsedal) i Norge verkar nu ligga närmast nästgård, och där var det i det närmaste myggfritt både vid starten och landningen de gånger jag har varit där. Åker jag så långt norrut igen, så gör jag det före myggsäsongen och jag vill i så fall inte köra själv. Näst år blir det kanske sommarflygning på Island, där man slipper mygg- och knottproblem.

För alla som har orkat läsa ända hit, kommer nu en eventuell bonus: Efter ett tips i en kvällsblaska om att allergipiller kan hjälpa vid insektsbett hade jag laddat upp med en 14 dagarsranson (ifall jag hade fortsatt i Vindeln) piller. Efter tisdagens myggattack, där jag blev stucken på undersidan lären genom byxorna mens jag åkte i liften, samt vid vristerna när jag tog av och på overallen, så tog jag ETT piller av detta medel mot hösnuva. Normalt skulle jag ha rivit mig en hel del på vristen efter dessa bett - men nu hade jag inga som helst problem med klåda (kanske liksom

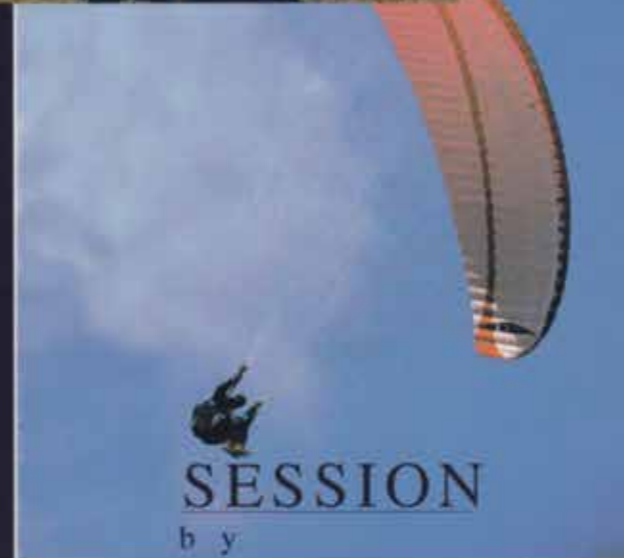
norrälänningarna, vars kroppar är vana vid blodsugarnas utsöndringar?) Jag behövde inte ens ta en ny dos efter ett dygn! Jag hade erbjudit några andra sörlänningar detta då ännu oprövade medel. De avböjde, men jag anser mig verkligen kunna rekommendera det åt alla som ogillar klåda, som ju är en del av kroppens reaktion genom histamin som undertrycks genom detta anti-histamin-piller.

Dessa rader skriver jag på natten på fabriken. Jag skulle egentligen haft min första semesterdag nu, men det är personalbrist och jag ställer gärna upp. Jag kan i alla fall skryta med bedriften, att under en normal längdighet enligt skiftecykeln ha kört till polcirkeln och tillbaka. Det gör ingen här om i första taget, och inte jag heller.

Peter Loeskow



**AIREA**  
Of  
Sweden  
PARAGLIDING EQUIPMENT



Session är en okomplicerad skärm. "No more rodeo" Aldrig tidigare har det varit så enkelt att flyga termik. Även när förhållandena inte är de bästa, känns handlingen direkt, utan att vara nervös.

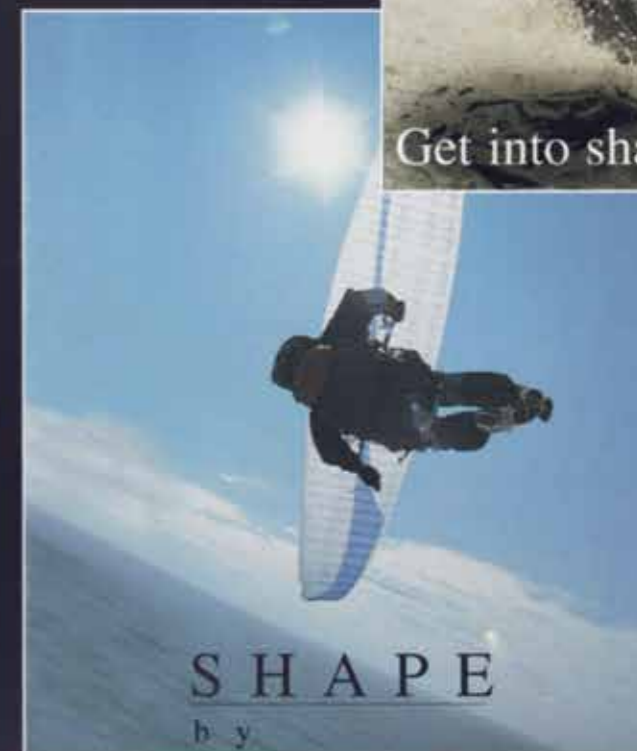
DHV 1-2, ACPUL standard. Topp hastighet otrimmad 40 km/h med speed 46 km/h

## ÖVRIGA-NYHETER

• TANDEMSELE-DIWAN, En tandemsele med delad sittplatta, vilket gör det betydligt enklare för dig som flyger mycket tandem. Ryggskydd och högsta komfort.

• X-SIDE, En sele för den kräsne piloten. Sidmonterad nödskärm, sid- och ryggskydd. Kraftigt förstärkning i tyg och bottenplatta.

AIREA-har idag ett komplett program med skärmar, selar och tillbehör för skärmflygning. Är du intresserad av våra produkter hittar du oss på internet. Eller slå en signal, så skickar vi vår broschyr.



Shape är en intermedia med hög säkerhet och mycket flygglädje. "Do you want to get in shape?" Go fly one! Responsiv och direkt handling. En skärm för crosscountry och distansflyg.

DHV 2, ACPUL performance. Prestanda, tillräckligt.



SKÄRMFLYGSKOLA  
ELEVKURSER  
STEG 1, 2 & 3  
RESOR OCH ÖVRIGA  
ARRANGEMANG - SE KURSPLAN.  
PÅ VÅRA INTERNETSIDOR,  
ELLER RING FÖR INFO.

www.moguls.se  
ring för broschyr. 0280 206 16

# SM i le Grand Bornand -98



Starten i Grand Bornand arena för årets SM

Jag blev tillfrågad om jag kunde tota ihop en ljugar historia om SM. Näh, aldrig livet sa jag först, men grabbarna började tortera mig något så fruktansvärt så jag gav efter i slutet. Om texten nedan behagar någon som känner sig berörd, varsegod! Om inte, tryck på "delete" knappen.

## Dag 1

Jocke är borta. Han är en ung, grymt entusiastisk pilot från VSK som påminner en smula om mig själv med sitt oorganiserade och oansvariga levande. Dagen innan tappade Jocke c:a 5000 riksdaler, GPS, vario och annat smått och gott från sin sele som enligt rykten var lite trångt packad. Dragkedjan gick tydligen sönder. Kan hända vem som helst. Faktum är att det har hänt mig under en PWC tävling -96 där jag blev "påtvungad" en GPS-svart-låda som skulle dokumentera topp piloternas positioner under hela tävlingen för media och publikens beskådning. Dragkedjan i min sela gick liksom Jockes, sönder och organisatorerna förlorade c:a 40 000 Skr av utrustning. Som jag sa, kan hända vem som helst.

Jocke hade en bra idé. Polarna letar på marken med hjälp av apostla hästarna medans han tjugigt flyger omkring ovanför i sin skärm och lågsniffande letar upp de förlorade godsakerna. Bra plan tyckte alla tills Jocke iklädd endast shorts får fatt på dagens första blåsa och börjar skruva sig uppåt i Stratosfären till c:a 4000 meter. Polarna blev inte särskilt imponerade när Jocke blev en allt mindre prick på horisonten

Jocke flaxade iväg till Schweitz (imponerande distansflyg) och landade i Sion, ringde sina före detta polare och frågade snällt om dom kunde hämta honom eftersom han inte hade varken pengar, pass, kläder eller skärmsäck med sig. Naturligtvis hade de uppringda bättre planer för dagen och Jocke var tvungen att gå till polisen och Svenska konsulatet för att tiggas pengar och hjälp. Han fick ett äpple att äta och spenderade natten inlindad i sin skärm i en busskur någonstans i Geneve medans vi andra hade en hyfsat bra tävlingsdag.

Under tiden visade Pierre Naville att han var en kompetent tävlingsledare, med mycket erfarenhet av området, med att sätta en lagom svår 40 km bana runt om i området där åskadarna kunde betrakta hela racet från La Cha (start berget). Jag tror att de flesta deltagarna var hyfsat imponerade över Le Grand Bornands roliga, men ibland tekniskt svåra flygning. Tord Björquist som var en av favoriterna, var bara en av många som på någon del av banan klantade till det och fastän jag själv var läskigt nära att följa "Tårtans" exempel, kunde jag snika till mig en första plats. 12 lyckliga skärmflygare sågs gå över mållinjen

## Dag 2

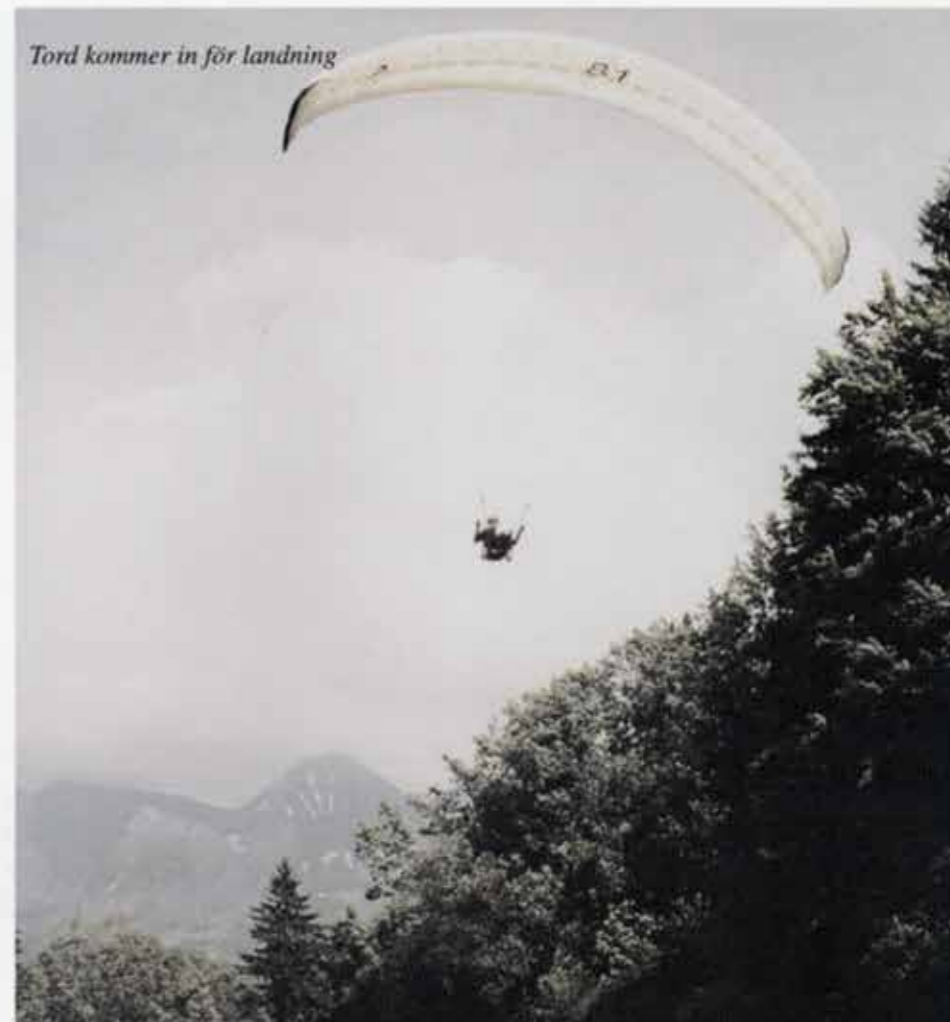
En utmanande bana på 58 km blev målet för dagen. Fantastisk flygning över Annecy sjön och tillbaka till LGB var enligt Herman det mest fantastiska flyg som han någonsin har gjort. Tufft racende i äkta världscup stil med starka blåsor och vackra glid gav de flesta hemkomna piloter ett leende som höll sig till nästa dag. Ett flyg av den kalibern får man inte ofta. En klassiker.

Jag och Tårtan lyckades tillsammans med en Japan ta en stark ledning som vi höll ända in i mål. Tord gick först över mållinjen med endast några sekunder till mig och Japsen. Under tiden fastnade Jonas Svedberg på ett lågt hang tillsammans med vanliga friflygare i Annecy. Jonas fastade länge, blev kvar lite till och efter det så kom han inte riktigt iväg...

Efter ytterligare några timmar gav Jonas upp, då kom blåsan som han hade väntat på så länge och lyfte honom upp till vad vi andra tyckte var normal flyghöjd. Därifrån kunde han glida in i över mållinjen efter nästan 6 timmars flygning (Tårtan, japsen och jag fixade det på 2.45!) Jocke kom tillbaka.

## Dag 3

Morgonen fylldes med stralande solsken som vi vid det här laget började bli vana vid. Positiva och glada åkte alla upp till starten där Pierre briefade (nytt Svenskt



Tord kommer in för landning

ord kanske!?) om dåligt väder på eftermiddagen men ett kort heat med landning innan kl 15.00 skulle vi nog kunna klämma in.

Banan sattes till 31 km och alla flaxade iväg under en hyfsat låg molnbas jämfört med dagarna innan. Jag och Peder flaxade väl kanske mest med armarna när vi helt plötsligt och absolut helt oväntat finner oss väldigt lågt och väldigt sent efter starten. Självt så fortsatte jag med lågsniffande hela banan medans Peder på något vis flög ikapp ledar gruppen en aning. Många olika vägval med en hel del svåra passager, gav en mycket intressant bana som igen togs hem av Tord Björquist. Imponerande.



SM segraren spanar mot himlen.

Johnny Bergholtz flög väldigt bra hela banan tills... kortslutning i hjärnan gjorde att han flög åt helt fel håll när egentligen bara finalglidet återstod. Resten av klungan han var med (inklusive lille mig) spettede med fullgas mot mållinjen medan Johnny bestämde sig för att ta en extra, egen fotopunkt åt andra hållet vilket också gjorde att han bombade ett par km från mål. Hans lilla manöver kostade honom antagligen en sjätte plats i SM.

Exakt klockan 15.00 kom den hårda dalvinden som Pierre hade utlovat. Puh, hann precis att avsluta ytterligare en utmärkt tävlingsdag.

Resten av tävlingen blev inställd pga vind och åska. Drygt 70 tävlande med uppkattat 40 grouppies spenderade dessa dagarna med att utforska vad Haut-Savoie kan erbjuda i form av skärmflygs substitut. En viss go-kart bana i Thones fick säkerligen ett ekonomiskt uppsving när jag själv och ett tjugotal andra halvgalningar gjorde upp om SM titeln i skärmflygar-karting. Canyoning, klättring, MTB, downhill-skateboardning, ost/fondue-ätning, simning och en hejdlös massa öl var andra substitut som kom till användning.

Kort och gott så hade jag själv en fantastisk vecka och jag hoppas att alla ni andra som var där tycker likadant. Tack för att ni kom.

Peter Brinkeby

VSK VSK VSK. Dominansen är total från Västra Skärmflygklubben. Deras piloterna är överlägset bäst när det gäller SM. Ridan tidigare är har de varit varit högt i resultatlistan men i år är det nästan löjligt. Vad kan vi i övriga Sverige göra? Dags för Cirrus Skärmflygklubb och Västerbottens klubben att hetsponsra några egna förmågor. Skärmtrycket redaktionen kan inte annat än buga och lyfta på hatten Gratis till de "Goo gubbarna" från det som de själva kallar Sveriges fransida!

Redaktionen

# Resultat SM -98

Nr	Namn	Klubb	TOTALT
1	Peter Brinkeby	Västra	2815
2	Tord Björkqvist	Västra	2505
3	Nicolas Hervy	Västra	2129
4	Leo Orbing	Västra	2049
5	Johan Mårtensson	Västra	2044
6	Jonas Svedberg	Luleå	1894
7	Peder Dyrssen	Västra	1889
8	Oscar Green	Västra	1857
9	Mattias Säll	Västra	1817
10	Eric Blidmark	Västra	1814
11	Tibor Berki	Åre	1721
12	Tony Ekström	Sälens	1670
13	Johnny Bergholtz	Västra	1647
14	Ola Ricketun	Västra	1642
15	Herman Grönkvist	Västra	1566
16	Mikael Kjellman	Åre	1425
17	Patrik Saethe	Västra	1391
18	Zolt Hegmegi	Västra	1348
19	Mikael Jarås	B-stallet	1340
20	Henrik Bolander	B-stallet	1335
21	Birgita Varga	CPS	1332
22	Ola Oredsson	B-Stallet	1257
23	Peter Mannerst	Roslagen	1076
24	Thomas Gustavsson	Razor	1026
25	Björn Henriksson	Västra	971
26	Janne Järnesjö	Cirrus	969
27	Johan Appelqvist	CPS	931
28	Per-Åke Torlund	Pegasus	931
29	Lasse Ericsson	Västra	812
30	Lennart Möllgård	Västra	784
31	Patrik Nietlisbach	Åre	707
32	Fredrik Bergner	B-Stallet	702
33	Ola Olsson	Razor	625
34	Johan Ahlberg	Västra	558
35	Martin Annsberg	Dala	557
36	Ulf Andersson	Pegasus	535
37	Johan Sjöström	Artic	507
38	Lena Alfredsson	B-Stallet	502
39	Claes Mårtensson	Västra	467
40	Åke Kindblad	Värnamo	440
41	Erik Hermansson	Cirrus	438
42	Anette Gårdhagen	Västra	390
43	Jonas Ostwald	Västra	372
44	Mårten Brink	Razor	334
45	Carl Bejvel	CPS	286
46	Mikael Liljeholm	Pegasus	286
47	Oliver Thurman	Västra	283
48	Petter Nilsson	Pegasus	245
49	Bertil Liljedahl	Pegasus	239
50	Anna Ryd	Cirrus	136
51	Tony Helinsky	CPS	130
52	Tove Andersson	B-stallet	127
53	Anders Magnerfeldt	Pegasus	61
54	Anders Jauring	B-stallet	46
55	Mia TheniEn	Dala	0



Nicolas Hervy spanar ned på Annecy sjön under heat två



Vändpunkt tio skördade en del offer!

Västra Skärmflygklubben tackar sina generösa sponsorer



SKY TEKNIK



**PETER WICANDERS  
SKÄRMFLYGSKOLA**

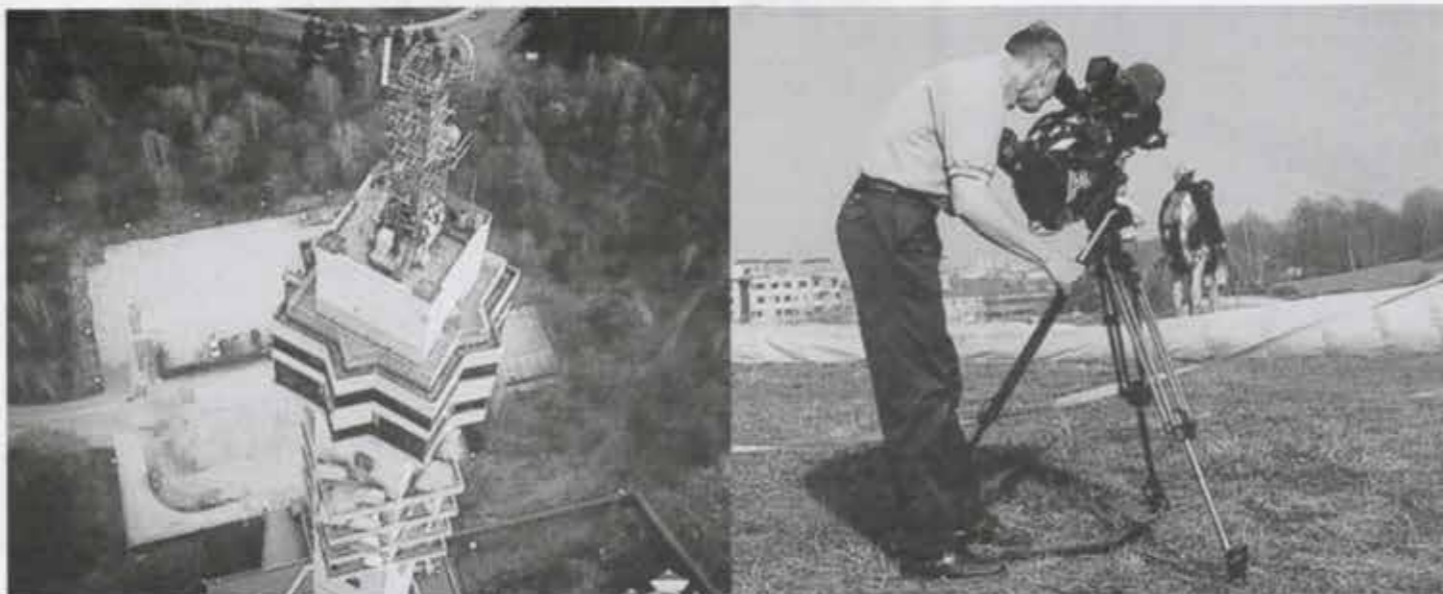
[www.flysports.se](http://www.flysports.se)

APCO AIRWAVE NOVA UP & BEGAGNAT  
tel/fax: 0250-446 27 0647-506 30 070-638 10 70

På spaning efter  
bättre väder



# Världens vackraste huvudstad från ovan



I alla sista stund fick vi klart med tillstånden. På valborgsmässoaftons morgon kom pappren från kommun och polis, och vi skickade snabbt ett sms-meddelande till medlemmarnas telefoner. Lars Rheborg fanns på plats vid Tekniska museet med första vinschen redan före tolv, och otaliga piloter sprang av och an medan Björn H och Putte hämtade den andra och en hyrd fyrhjuling (en Yamaha 350). Solen gassade och vinden låg väldigt bra. En ljum ostlig bris, förstärkt av sjöbris på eftermiddagen, och tidvis mjuka behagliga termiska förhållanden. Vi flög tre av fyra möjliga dagar. Söndagen regnade bort, men då var alla ganska trötta. Det mesta fungerade ganska bra. På linbrott – inte ett enda på torsdagen. På fredagen blev kön för singelflyg väldigt lång, och rörde sig skenbart som i knäck. Några piloter som kommit från andra klubbar för att flyga blev besvikna när det drog ut på tiden. Till slut började vi hämta tillbaka vinschlinorna parvis, för att effektivisera. På så sätt var en lina alltid klar för flyg meddetsamma linan före dragits ned till vinschen. Ni som aldrig kom i luften, vi lägger det på minnet och ser att ni prioriteras nästa gång vi flyger på Gärdet, sannolikt under Vattenfestivalen (Det gjorde man också. Reds. anm.)

Med utsikt över tretton av Stockholms fjorton öar. På bildentill höger flyger piloten i riktning rakt mot Djurgårdsbron. Strandvägen ovanför höger tår. Djurgården-Södra Waldemarsön med Nordiska museet och Vasamuseet ovanför vänster tår. Uppe till vänster syns Södermalm, och framför från vänster Kastellholmen och Skeppsholmen. Skeppsholmsbron under renovering syns tydligt, den leder över till Blasieholmen, som inte är en ö utan en halvö där bland annat Nationalmuseum och Grand Hotell ligger. Bakom finns Gamla Stan, och det höga tornet bakom slottet är Riddarholmskyrkan på Riddarholmen, där nationens grundare ligger begravda. Till höger om Gamla Stan ser man Helgeandsholmen med Riksdashuset, samt lilla Strömsborg. Bortom Riddarholmen Riddarfjärden, med Kungsholmen och Stadshuset till höger. Vattnet som fortsätter rakt upp i bild leder till Bromma och Drottningholm, men först passerar man i tur och ordning Långholmen, den gamla fängelseön där Gripen trillade ned, Reimersholme, också till vänster bortom Långholmen, samt Lilla och Stora Essingen, över vilka Essinge leden går. Saknas gör Beckholmen som ligger utavför bild till vänster. Sveriges Television är det stora komplexet nere till höger i bild. Starten/landningen ligger precis utanför bild till höger.



Reportaget kommer från Skärmflygklubben Fenix hemsida som finns på [www.fenix.se](http://www.fenix.se). Där kan dessa bilder ses i färg.

Björn Hårdstedt text och foto  
Klemmens foto



S  
W  
I  
N  
G



ASTRAL

DHV 2

Vinnare av glidtalstävlingen  
**Stubai -98**

- Ofattbart enkel att starta
- Marknadens bästa handling
- Introduktionspriser och paketpriser
- Inbyte-vi byter in Din gamla skärm

SKYSPORT - Årevägen 3 - 830 13 Åre - 0647-511 86, 010-255 90 89  
hemsida: <http://www.skysport.se> e-mail: [skysport@skysport.se](mailto:skysport@skysport.se)

# Trycket tar några "Nystartare" på

Skärmtrycket har kontaktat några personer som nyss har gått kurs. Vi ville veta lite hur de tänker och hur det går för dem med sitt fortsatta flygande. Här följer den e-post intervju som vi har genomfört...håll till godo.

**1. Vad heter ni och varvar kommer ni ifrån?**  
Per Nordquist, från Göteborg, 32 år gammal.  
Karl-Johan Rutgersson Höviksnäs på Tjörn 41 år.  
Bertil Ivert, Stockholm, 58 år

**2. Berätta lite om din bakgrund, har du andra äventyrliga intressen eller annat av allmänt intresse?**

**Per:** Jag arbetade som Lastbilschafför, men slutade och var ute och reste ett år. När jag kom hem i lågkonjunkturens 1992 så fanns inget riktigt jobb till mig, så jag satte mig på skolbänken och pluggade systemvetenskap. Idag jobbar jag med systemutveckling för ett konsultföretag här i Göteborg. Jag har inte sysslat så mycket med äventyr, förutom att jag hoppade lite fallskärm vid 16 års ålder (gjorde 14 hopp) och vattenskidåkning som jag höll på en del med en del i yngre år, men numer bara åker sporadiskt. I övrigt har det största intresset under uppväxten varit bilar, och då främst amerikanska sådana av lite äldre modell. Den sista jag hade var en Cadillac 54:a (såld -94)

**Karl-Johan:** Jag är född och uppvuxen på Tjörn tillsammans med två bröder (en äldre och en yngre) vilken den yngre tog sin elevlicens samtidigt som han tog min. Redan som barnben har väl flyg varit ett stort intresse, men som tyvärr inte varit möjligt att praktisera. Vid sexton års ålder sökte jag till flygvapnet som fältflygare men föll ur då vi var en grupp på ca. sjuttiofem personer kvar. Sedan bildades familj, jag har två grabbar, 13 & 16 år gamla som i dag bor tillsammans med mej, då deras moder bor på annat håll, möjligen var det väl så att jag såg en möjlighet att "komma upp i luften" då jag blev utan kvinnfolk i huset, och då dessutom en skärmflygslicens bedömdes inte vara alltför ekonomiskt ansträngande. Under nära nog hela nittiotalet så seglades det en hel del, första båten införskaffades -91 som var till mycken glädje, främst då vid semestertid. I takt med att grabbarna växte upp, så ökade kraven på utrymme och komfort vilken kulminerade under sommaren -96, varför båten såldes och en större (32 fot) införskaffades. Vid denna tiden så började jag dessutom att gasta för en vän på hans båt, vid lite olika regattor som han deltog i med varierande resultat, inte minst Tjörn runt. Min båt fick dock säljas hösten -98 då den blev en alltför tung ekonomisk börda att bära på då man är singel, och tanken på att börja skärmflyga tog vid. Ändå är närvaron och kärleken till havet, alldeles för påtaglig och alltför svår att bryta, så jag har dessutom skaffat mej en begagnad (mycket begagnad) kajak som jag ger mej ut med på vattnet med då tillfälle ges. Ett annat intresse som tar ett ganska stort utrymme i tillvaron är musik, själv spelar jag lite grann och försöker vara aktiv i fritidsföreningens musiksektion på min arbetsplats, då vi försöker träffas med jämna mellanrum och lira lite. Men min älskade grabb har nog tagit detta med musik lite på mera allvar än vad jag har gjort, då han spelar med i två olika grupper plus att han läser ett program på gymnasiet med musikinriktning. Även den yngre har ett musikalliskt påbrå, och spelar trummor. Förvisso just nu endast i hemmet, och försök har gjorts med att bilda en grupp, som tyvärr föll, men det kommer. Så att, som ni förstår så finns musiken runt omkring mej.... ständigt.

**Bertil:** är flygkapten i SAS. Han började i Flygvapnet

1960. På 70-talet sysslade han lite med segelflygning och fallskärms-hoppning.

**3. Hur kom du i kontakt med Skärmflygning?**

**Per:** Vi hade svensxa för en kompis, och fixade ett fallskärms-tandemhopp till honom. Vi var då några kompisar som snackade om att börja hoppa, och jag tänkte "Tja, det kan man väl prova på igen". Det var bara det att jag strax innan hade sett repotaget på TV när Peder Dyrsen och gänget var nere i Spanien och flög, och jag tyckte att det verkade ju vara en kul grej. Efter diverse diskussioner hit och dit resulterade det i att jag och kompis Stefan Hansson anmälde oss till en av Äventyrscenters kurser och började flyga. Innan TV-programmet var den enda kontakt jag haft när man sett de som flygit i Hemsedal och Åre när man varit där och åkt skidor.

**Karl-Johan:** Jag kan inte med bestämdhet säga när jag första gången fick höra talas om skärmflygning, men det har funnits nå'nstans i bakhuvudet en lång tid. däremot kommer jag ihåg att min yngre bror hade tankarna om certifiering då jag fyllde trettifem år. Tyvärr blev det ingenting då, men då vi hade bestämt oss under hösten -97 tog vi kontakt med Sky sport i Åre och beställde tid för kurs V. 22 i år. Varför vi valde just Åre berodde på att bergsflygen som ingick i kursen lockade, vilket vi senare kom att förstå att vi var inte dom enda som lockats av detta.

**Bertil:** Vid skidsemestrar i Åre och i Frankrike har jag ofta sett skärmflyg och funderat på att prova. Den 1 maj i år råkade jag passera Gärdet där Stockholms Skärmflygskola höll till. Gjorde ett tandemflyg och antecknade mig bums för nästa kurs som faktiskt började följande dag.

**4. Vad hade du för förväntningar inför kursen och din start på flygkarriären?**

**Per:** Att man relativt snabbt skulle komma upp i luften och att det skulle vara ett kul gäng som man skulle träffa.  
**Karl-Johan:** Jag hade väl inga bestämda förväntningar om just kursen, utan dom förväntningar som fanns just då gällde väl mest hur jag skulle kunna fortsätta själva flygandet på egen hand efter kursen. (ungefär som när man tog körkort, och bara väntade på att få ge sej iväg på sin första biltur i egen regi)

**Bertil:** Snabbt beslut - det gäller att ta chansen när den dyker upp!

**5. Efter avslutad elevlicenskurs, hur gick dina tankar då?**

**Per:** Att det är lite krångligare rent praktiskt än vad jag först hade trott. Dels backar man ju lite inför den ganska stora ekonomiska investering som måste till ganska fort eftersom det visar sig vara så gott som omöjligt att hyra sig fram i början, och dels så är man så beroende av mer erfarna piloter som elevlicensare. Men så tänkte vi (jag och Stefan) över det lite, och vi tyckte ju att det var förbannat kul att flyga, så det slutade med att vi bestämde oss för att satsa och beställde grejer. Det där med beroendet av mer erfarna piloter för att kunna flyga tänkte vi att det fixar sig alltid, vilket

det också har gjort. En eloge till de som känner sig berörda. Sedan har ju vädret varit skit den här sommaren, men sådant händer. Det har visat sig att sex av de tio av oss som gick kursen ihop har köpt skärmar idag.  
**Karl-Johan:** Då gällde det att så snart som möjligt se till att få ansluta sej och begära medlemskap med en klubb, för att sedan vidare ta sig till en plats avsedd för höjdflyg under organiserade former.

**Bertil:** Ser fram mot att nå Pilot 1 så att jag kan få flyga utomlands.

**6. Vilka mål har du med din skärmflygning? Har dina mål förändrats före och efter kursen?**

**Per:** Mitt främsta mål är att ha roligt. Jag har inga större ambitioner att tävla i nuläget, men naturligtvis är det roligare om man blir bättre och bättre. Det främsta målet just nu är väl att fixa steg 1 i höst. Innan kursen så var nog också målet att så så snabbt som möjligt nå steg 1, men då först och främst var man ju då tvungen att ta sig upp i luften. Naturligtvis hoppas jag att träffa fler och fler andra piloter att flyga med. Det är ju mycket roligare om man är ett gäng.

**Karl-Johan:** Målet med skärmflygning är naturligtvis, med stöd av mina tidigare förklaringar om mitt livslånga flygintresse, att få flyga. Att få flyga någorlunda kontrollerat. Jag är absolut ingen tävlingsmänniska, så att få flyga under tävlingsformer är ingenting som tilltalar mej. Men jag måste nog säga att termikflygning är det som lockar mest. Mina mål har på intet sätt ändrats efter kursen, snarare stärkts. Visst har det dykt upp ett och annat efter kursen som man inte hade en aning om före densamma, p.g.a. okunskap, men det ser jag inte som några större hinder.

**Bertil:** Målet är att ha detta som en trevlig hobby - avser inte i första hand att tävla.

**7. Hur långt har du kommit, har du skaffat egen utrustning och egen flygerfarenhet?**

**Per:** Jag har köpt mig en Fusion efter goda råd från många håll. Det är ju inte så lätt att veta vad man vill ha som nybörjare, men än så länge är jag helnöjd. Vädret har ju ställt till det för oss, så det har endast blivit 7 vinnningar efter kurslut än så länge, förutom en del backglidningar och balanseringsövningar på egen hand.

**Karl-Johan:** Knappt hade vi kommit hem efter kursen, då vi hade gått igenom det material av listor med begagnade skärmar och tillbehör, som vi fick med oss ifrån Åre. Det blev ett paket som vi hade diskuterat med Lars Hedström på Sky sport om, och som han hade tagit fram åt oss bestående av en tre år gammal APCO spectra och en ny silhouette (stavas det så?) sele med tillhörande kevlarskydd och en två år gammal nödskärm. Balansövningar har genomförts i ganska riklig mängd, och ett febrilt sökande fortgår efter en lämplig plats att backglida i. En del backglidningar har gjorts i ett gammalt grustag inte långt från där jag bor, för att inte bli alltför "ringrostig" Västra skärmflygklubben i Göteborg, som vi båda har blivit medlemmar i, har tillgång till en vinst strax utanför Vårgårda, som vi har försökt att ta oss till för att jaga höjdflyg. Då vi båda är skiftarbetare och arbetar helger, och då vädrets makter som bekant inte har varit på, i alla våran sida, så har vinstningarna hitilldags uteblivit. Vi for dit en lördag i början av Augusti på eget bevåg, men vädret hann att bli försämrat på vägen dit, så när vi kom fram, var vi var på plats kort sagt, helt ensamma. Det var bara till att vända och köra hem igen.

# pulsen

**Bertil:** Skaffade egen utrustning - en Flair - direkt efter kursen. Tyvärr har den något blåsiga sommaren inte medgivit så mycket flygning som önskat.

**8. Hur ser den närmsta framtiden ut, vad är nästa delmål?**

**Per:** Närmaste målet är att flyga minst 10-15 höjdflyg till under Aug-Sep, för att åka till Turkiet första veckan i Oktober och där plocka steg 1 under Peders överseende. Förhoppningsvis ska det dessutom bli någon dagstrip till Danmark för att prova på ett hang innan Turkietresan.

**Karl-Johan:** Närmsta delmål är, som kanske förstogs i det förra svaret att få jaga lite höjdflyg. Bl.a. kommer en resa över en långhelg till Åre att genomföras någon gång under vintern -99, och förhoppningsvis så har vi genomfört utbildningen för pilot 1 licens lagom till sommarsäsongen -99.

**Bertil:** Närmaste delmål är bergsbehörighet och Pilot 1.

**9. Lycka till!**

Tack!  
Tomas Gustafsson

# Ordförande har ordet

**Vad är priset för frihet?**

Skärmflyg är en relativt ny sport och SSSF är det yngsta förbundet ibland flygsportförbunden. För luftfartsmyndigheterna är vi så unga att vi inte ens existerar, dvs. svenskt skärmflyg är inte reglerat. Inom SSSF har det sedan starten -89 arbetats för att få en BCL godkänd. En av SSSF:s främsta anledningar för en BCL har varit att få en "lagstadgad" roll som den instans som reglerar skärmflyg i svenskt lufttrum. Vi har nu efter 10 års väntan fått en remiss på en BCL för skärmflyg. Det får vi väl tolka som att luftfartsmyndigheterna börjar inse att vi existerar. Stora delar av förslaget är bra (fattas bara annat då det är vi själva som skrivit det) men det finns också inslag som kraftigt begränsar friheten. Dessutom ställer det helt nya krav på vår organisation i frågor som tex. ansvarsområden, och därigenom krävs helt andra resurser från SSSF:s sida. Resurser som vi inte har idag. För att klara dessa krav kan vi komma att behöva köpa dessa resurser. Jag har själv varit aktiv pilot sedan -87 och aktiv i SSSF sedan -91. Min strävan och målsättning har hela tiden varit en balans mellan reglering och frihet. Under årens lopp har jag hört allt ifrån rop på förbud till bitska kommentarer om regleringsmaffia. Varefter åren har gått och att vi seriöst har drivit SSSF med våra Föreskrifter och Definitioner har gett att vi i praktiken "accepterats" av luftfartsmyndigheterna. När nu luftfartsmyndigheterna vill "lagstadga" skärmflyg är det en mångfacetterad problemställning vi ställs inför. Reglering, lagar, förbud,

förordnanden, myndighetsansvar, administration. Med en BCL är tiden förbi då vi själva kunde bedömma och avgöra vad som är bäst för oss skärmflygare. Men verkligheten i dagens (i mitt tycke) överreglerade svenska samhälle börjar hinna ikapp oss. Mot bakgrund av alla våra allvarliga olyckor börjar myndigheterna få upp ögonen på oss. Ropen på reglering blir allt flera. Det är dags att betala priset för friheten.

HP Fallesen  
Ordf. SSSF





**BRAUNIGER**  
IQ BASIS  
-Kvalité till rätt pris.



Silhouette med  
Cygnus Airbag



Airfoam med  
kevlarskiva &  
sidoskydd



www.fly.to/apco  
- en populär sida ca 10.000 träffar  
på drygt ett år!

Ring oss eller närmaste återförsäljare:  
**Petersons Sport AB**  
Bergsängsvägen 68 tel.& Fax: 0515-711121  
521 00 Falköping Mobil: 070-6001121

**SANTANA** (på bilden) och **SIERRA** klara i DHV 1-2 +AFNOR Standard i alla storlekar!! APCO har lyckats igen! Flygglädje-Prestanda-Trygghet-Kvalité. APCO:s nya Performance-skärm -En tämjä TIGRA - kommer i höst. Vi fortsätter med succén: APCO TAKE-OFF Kit - kompletta paket Med SANTANA eller SIERRA, Sele, Airfoam, Nödskärm och Integral-hjälm. Du tjänar 15-20 %! APCO:s nödskärm MayDay- slår nya rekord, över 20.000 sålda! 3 års garanti på APCO:s slitstarka silicon-behandlade tyg. Air Xtream - Ny overall, ändras lätt med dragkedja till tävlingsärmor & ben av Lycra.

# Olycksrapporter 971101-980731

Nedan följer en kort redogörelse för var och en av de olyckor och tillbud till olyckor som inrapporterats till SSFF mellan nov. 97 och juli 98. Olyckorna kommer att detaljstuderas vid instruktörsseminariet senare i år. Förloppet på olyckorna är en kort sammanfattning av olyckan som följs av en kort kommentär. Kommentaren är menad som en generell eftertanke snarare än en analys av olyckan i fråga.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 970420 Luleå

PILOT: Man 46 år 93 kg, pilot 1  
SKÅRM: AFNOR Standard (1 år)  
SKADOR: Sårskada och hjärnskakning  
FÖRLOPP: Piloten balanserade på isen, utan hjälm, tappade fotfästet, föll och slog i huvudet.

**KOMMENTAR:** Man kan inte nog poängtera hur viktigt det är att alltid bära hjälm när man är ikopplad.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 971023

**Alicante, Spanien**  
PILOT: Man 25 år 80 kg, pilot 2. (drygt 90 h)  
SKÅRM: DHV2 (3 mån)  
SKADOR: Stukad fot  
FÖRLOPP: Piloten hangar och gör en 360° sväng in mot hanget, hakar i ett mindre träd så att skärmen dyker, utan att tappa flygförmågan, ekipaget fortsätter sedan ned i ett buskage.

**KOMMENTAR:** Missbedömning i kombination med övermod. Piloten klarade sig relativt bra pga sin rejäla skyddsutrustning i form av sele med tjock rygg och sidoskydd samt hjälm.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 971116

**Valle de Abdalajis, Spanien**  
PILOT: Kvinna 31 år 55kg, Instruktör  
SKÅRM: DHV (6 mån)  
SKADOR: Fraktur på fotled och språngben  
FÖRLOPP: Piloten försöker landa på en grusväg. En termikblåsa släpper med pluslandning som följd. Skärmen sjönk kraftigt precis innan landning och piloten slog i en sten med foten.

**KOMMENTAR:** Att utelanda kan ofta vara lite trivigt, särskilt om terrängen är ojäm. Därför är det extra viktigt att ha rejält på fötterna (vilket den här piloten också hade).

## OLYCKA MED PERSONSKADA 971121

**Alicante, Spanien**  
PILOT: Man 27 år 60 kg, pilot2 (51h)  
SKÅRM: AFNOR Standard (1,5år)  
SKADOR: Knäkompresion (sårskada 10 stygn)  
FÖRLOPP: Piloten skall starta i nollvind på en stenig startplats. Skärmen får ett frontinslag i samma ögonblick som piloten kliver över kanten. Han rutschar en bit nerför kanten.

**KOMMENTAR:** Nollvindsstart i stenig terräng är bl. det svåraste man kan göra, därför gäller det att ha full kontroll på sin utrustning innan man provar på detta.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980325

**Ystad (Ale stenar)**  
PILOT: Man 35 år 85 kg, pilot2 (90h)  
SKÅRM: ACPUL C ('93)  
SKADOR: Kotfraktur  
FÖRLOPP: Piloten skall topplanda på ett hang men missar lite. Han försöker bromsa upp skärmen för att "backa" in över hanget men bromsar för mycket och stallar skärmen och faller till marken från ca 6m höjd.  
**KOMMENTAR:** Att flyga sakt nära stallgränsen ökar riskerna mångfalt.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980517

**Stockholm (Johannelundstippen)**  
PILOT: Man 38 år 70 kg, elevlicens  
SKÅRM: ACPUL A (1år)  
SKADOR: Kotfraktur  
FÖRLOPP: Piloten backgled och hamnade i lä bakom en trädridda och kraschade från ca 5m höjd.  
**KOMMENTAR:** Piloten uppmärksammar inte faran med lärotor bakom träden. Att det är farligt att flyga i lä vet alla piloter. Det är kanske svårt för en oerfaren pilot att räkna ut vad som orsakar lärotorer på olika ställen. Därför är det alltid bra att ha någon mer erfaren pilot med sig som man kan rådfråga.

## TILLBUD TILL OLYCKA 980523

**Väckelsång (Lidhem)**  
PILOT: Man 28 år 75 kg, elevlicens  
SKÅRM: DHV 1-2 (ny)  
SKADOR: Inga  
FÖRLOPP: Vid vinschning skär skärmen ut till vänster varvid vinschväjaren drogs över och skadade en SWIFT som stog på marken, vinschningen fortsatte dock som vanligt.

**KOMMENTAR:** Att ha gott om fritt utrymme för vinschväjaren kan vara bra, särskilt om vinden är lite sned.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980610

**Lökken, Danmark**  
PILOT: Man 39 år 70 kg, instruktör  
SKÅRM: DHV 2-3 (ny)  
SKADOR: Bäckfraktur (på piloten, passageraren oskadd)  
FÖRLOPP: Piloten och dennes 6-åriga dotter flyger tandem i singelskärm. De började "tappa" hanget och piloten försöker svänga snävare varvid ekipaget är på väg in i negativ. Piloten motbromsar varvid skärmen är på väg att ställa. Piloten släpper upp bägge bromsarna men skärmen är på väg in i negativ igen. Piloten försöker hålla ekipaget på rätt köl men kraschen är oundviklig.  
**TROLIG ORSAK:** Skärmen var ej lämpad som tandemskärm (högprestanda). Tandemgalgen kan ha bidragit till sämre känsla hos piloten (bromsläget förändras i jämförelse med hur det är utan galge). Dessutom var skärmen för tungt lastad.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980612

**Molanda, Järpen**  
PILOT: Kvinna 17 år 65 kg, elev under utbildning  
SKÅRM: AFNOR Standard ('98)  
SKADOR: Spricka i ländkota  
FÖRLOPP: Under uppboisering börjar pilotens skärm skära ut åt höger. Bogseroperatören släpper genast av på draget utan att kapa linan. Piloten korrigerar inte, trots konstanta uppnaningar från bogserledaren. Bogseroperatören kapseade linan och skärmen pendlade ut. Nu började piloten också följa bogserledarens instruktioner att styra mot vinden, bogserlinan drogs nu över några låga träd, linan fastnade aldrig i träden men skärmen började ändå dras nedåt av motkraften. Piloten landade hårt och i motlut.  
**KOMMENTAR:** Drabbades piloten möjligen av paralysering?

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980613

**Annecy, Frankrike**  
PILOT: Man 31 år 86 kg, pilot2 (80h)  
SKÅRM: ACPUL C ('93)  
SKADOR: Kotfrakturer samt fraktur på revben och div. blåmärken.  
FÖRLOPP: Piloten flyger på låg höjd längs en bergkam och får ett stort inslag. Skärmen går in i rotation som piloten inte lyckas häva innan han slår i marken.  
**KOMMENTAR:** Äldre tävlingskärm, låg höjd och turbulens kräver extra försiktighet.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980614 Näsby

PILOT: Man 41 år 75 kg, pilot1 (9h)  
SKÅRM: DHV 1-2 (6 mån)  
SKADOR: Fraktur på vänster handled.  
FÖRLOPP: Vinschstart, skärmens linor på vänster sida var ihoptrasslade, piloten motbromsade med höger broms varvid skärmen ställade och piloten trillade på rygg från ca 3m höjd. Han försökte ta emot sig med vänster hand.  
**KOMMENTAR:** Det är önskvärt att draget är så lågt i initialskedet att piloten och operatören hinner se om något är fel på skärmen innan piloten byter från marken.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980617

**Öludeniz, Turkiet**  
PILOT: Man 28 år 75 kg, elevlicens under utbildning till pilot1 SKÅRM: DHV 1-2 (nästan ny)  
SKADOR: Fraktur på mellanhandsben  
FÖRLOPP: Vid start får piloten ett inslag varvid skärmen roterar och piloten tappar balansen. Han trillar och skadar handen.  
**KOMMENTAR:** Balanseringsövningar med sin egen skärm gör att man lättare upptäcker och kan åtgärda den här typen av "störningar" i starten.

## OLYCKA UTAN PERSONSKADA

**980621 le Grand Bornand, Frankrike**  
PILOT: Man 24 år 90 kg, pilot5 (280h)  
SKÅRM: Prototyp (6 mån)  
SKADOR: Inga  
FÖRLOPP: Piloten går in för landning och kommer in för högt. Han gör S-svängar men försöker sen att landa på en parkering bredvid landningen, där han, pga penningingen från S-svängen, krockar med en parkerad bil.  
**KOMMENTAR:** Det är alltid bra om man planerar sin inflygning i god tid.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980701

**Grönklitt, Orsa**  
PILOT: Man 57 år 82 kg, elev under utbildning  
SKÅRM: ACPUL A ('96)  
SKADOR: Underbens/ fotledsfraktur  
FÖRLOPP: Backglidning, eleven får inte tillräcklig fart utan springer ner för hela backglidningsbacken utan att lyfta. Han faller olyckligt vid foten av backen och bryter benet.  
**KOMMENTAR:** Osäkerhet har sannolikt spelat in här, samt det faktum att många i medelåldern har lite sämre fysik och uthållighet än de hade i sina ungdoms år.

## TILLBUD TILL OLYCKA 98????

**Tvetaberg, Södertälje**  
PILOT: Kvinna 57 år 60 kg, elev under utbildning  
SKÅRM: DHV 1-2 (ny)  
SKADOR: Inga  
FÖRLOPP: Vinschning, piloten drev av och skär ut till vänster trots att vinden kom in 20° från höger. Piloten svängde inte tillbaka trots upprepade uppmaningar över radio.  
**KOMMENTAR:** Känslan av att vara helt ensam i luften kan paralysera den bäste i början av karriären. Möjligen skulle tandemflyg minska risken för dessa typer av insidenter.

## OLYCKA UTAN PERSONSKADA 980709

**Hammars backar, Ystad**  
PILOT: Man 27 år 85 kg  
SKÅRM: ACPUL A ('94)  
SKADOR: Inga  
FÖRLOPP: Piloten blåste över hanget, tog mark men hann inte få ner skärmen utan draggades/lyftes av vinden. Pilotens speed fastnade i takracket på en parkerad bil. Takracket lossnade och for in i en annan bil innan piloten tog mark och kunde få ordning på grejerna.  
**KOMMENTAR:** Olyckligt att bilen stod parkerad just där. Även om man inte planerar att landa bakom hanget kan det vara bra att om möjligt hålla det området fritt om olyckan skulle vara framme.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980716

**Piedrahita, Spanien**  
PILOT: Man 24 år, pilot3 SKÅRM: DHV 2  
SKADOR: Skada på aorta, kollapsad lunga, frakturer på höger lår och underben, öppen fraktur på vänster underben samt skadade ryggkotor.  
FÖRLOPP: Tävlings, piloten kurvade i svag termik tillsammans med en mängd andra tävlingspiloter. Piloten kolliderar och fastnar med en annan pilot. De bägge piloterna faller från 10-20meters höjd och slår i marken.  
**KOMMENTAR:** Många skärmar i luften i samband med tävling medför givetvis ökade risker. Man kan inte alltid räkna stenhårt med att väjningsregler åtföljs till punkt och pricka då det händer att piloter helt enkelt inte ser varandra.

## OLYCKA MED PERONSKADA 980717

**Gesunda, Mora**  
PILOT: Man 40 år 75 kg, elev under utbildning till bergsbehörighet SKÅRM: AFNOR Standard (ca 6 mån)  
SKADOR: Mindre kotförskjutning. FÖRLOPP: Piloten flög diagonalt på finalen istället för rakt som han blivit tillsagd. Han flög då in i en parkerad husbil.  
**KOMMENTAR:** Piloten koncentrerade sig antagligen på sin fotograferande fru som stod vid landningen.

# Information från styrelsen

## Kallelse till Årsmöte

Denna kallelse är skickad till alla klubbar 980806. Verksamhetsåret 1997/98.  
Plats: Sal Norrland, Idrottens Hus Plan 12, FARSTA (utanför Stockholm) Datum & tid: lördag 981205 kl 13:00  
Motioner som önskas bli behandlade av årsmötet skall vara poststämplade senast 981020.  
Motioner skall komma från klubbarna. Har du något att ta upp? Kontakta din klubb.  
SSFF styrelse

## Inför förnyelsen gäller följande

Listor för förnyelse kommer att skickas ut under hösten. Klubbens medlemsansvarige ansvarar för att listan finns kansliet tillhanda senast 990131. Avgiften för vanliga piloter (E-licens till steg 3) blir 700 kr + klubbavgift om listan finns på SSFF:s kansli senast 990131. OBS! OBS! Det är inte meningen att du som enskild pilot skall betala in pengar till SSFF:s konto. Pengarna skall gå via din klubb! Det betyder att du måste betala till klubben absolut senast fem bankdagar innan 990131. Finns inte pengarna på din klubs konto tillgängliga för autogirering detta datum blir avgiften 750 kr + klubbavgift. **Tack för att du har koll!**

Elever som påbörjar sin kurs efter 980901 skall betala in 450:- till sin klubb så att SSFF kan autogirera innan 990131. Elever som släpar med detta får betala 500:-. **Du som är instruktör se till att informera dina höst-elever så att de inte förlorar pengar. Det blir dyrt nog än då för de som går höstkurs!**

Instruktörer och tandembehöriga steg 3 piloter betalar in dubbel försäkringsavgift vilket blir 700 kr + 430 kr + klubbavgift. Efter 990131 blir det till att laxa iväg 750 + 430 kr + klubbavgift. Alla betalningar till din klubb förstås. Som ovan så är det ditt ansvar att klubben har dina pengar på sitt konto i så god tid att SSFF kan autogirera innan 990131. **Tack för att du som är rutinerad pilot har koll!**

Anm. tandembehöriga Steg 2 piloter får endast flyga med licencierade SSFF piloter som redan är försäkrade genom sin egen licens och behöver inte betala dubbel försäkringsavgift.

## USK

Förändringarna i FOD gäller från 1/1-99 USK vill påpeka att det inte är tillåtet att flyga tandem med DHV 3 skärmar även om man är inom gällande viktområde. Alla SSFF-piloter kommer snart att få hem en ny version av FoD i brevlådan som kommer att gälla från 1/1 -99. Föränd-

istället för att koncentrera sig på själva landningen. Att tänka på annat än flygning när man går in för landning kan lätt få tråkiga följder. Försök därför att hålla koncentrationen hela vägen ner.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980718

**S:t Ulrich, Italien**  
PILOT: Man 33 år 83 kg, pilot1 (35h) SKÅRM: DHV 2 (ca 15 flygtimmar)  
SKADOR: Fraktur på ryggkotor. FÖRLOPP: Piloten känner att förhållandena i luften börjar bli väl stökiga och bestämmer sig för att gå ned och landa. Ca 20m över marken kollapsar skärmen och piloten sjunker väldigt snabbt mot marken, han landar i princip lodrätt.  
**KOMMENTAR:** Trots att piloten rådfrågat piloter med mer erfarenhet ändrade sig förhållandena mycket fort. Det råfer ofta förhållanden i utlandet som är svårare att bedöma än de förhållanden som vi är vana vid i Sverige.

## OLYCKA MED PERSONSKADA 980722

**Vågå, Norge**  
PILOT: Man 37 år 83 kg, pilot2 (60h)  
SKÅRM: (ca 3 år)  
SKADOR: Kotfraktur samt fraktur på axel (skärmflyg-piloten), bruten handled (hängflygpiloten)

ringarna är de som blivit påkallade av tidigare årsmöten, erfarenheter från utbildning och lärdomar från incidenter och olyckor. Nedan beskrivs nyheterna i en kort icke helt uttömmande sammanfattning.

## Allmänna regler

Här har skett lite finputsning, viktiga förändringar är bla att:  
\* Nya rekommendationer och krav på utrustning: Selen bör ha ryggskydd och piloten skall bära stabila skor med stöd för ankeln. (Kravet på fotbeklädnad är motiverat av de många olyckor med fotskador som förekommit.)  
\* Precisering av definitioner för tillbud till olycka.  
\* Skärmflygning med motor regleras inte av SSFF.  
\* Ett förtydligande av grunder och åtgärder för indragning av licens  
\* En ny paragraf som beskriver enkla regler angående pilotens fysiska hälsa.

## Ny licensgrad 1B ej Berg

Denna licensgrad gör det möjligt för piloter som mycket sällan flyger på berg men har möjlighet att flyga på annat sätt, att tidigare flyga på egen hand. Det gäller tex de som mest vinschar och/eller hangar. Det gör det också möjligt att på ett enkelt sätt kunna uppdatera sin licens och sedan flyga med mer erfarna piloter på våra närbelägna utländska hang. Nya inträdes och förnyelsekrav Pilot 3 har from 990101 säkerhetskurs som inträdeskrav. Förnyelsekravet för Pilot 3 är ökat till XX(30) timmar. Instruktör får 150 timmar som inträdeskrav. De nya förnyelsekraven gäller from förnyelsen YY(inför flygåret 2000).

SSFF/USK genom Jonas Svedberg

## TK

**Rekordflyg - Där satt den!**  
Svenskt rekord. Mats Arctaedius har flugit 57,5 km mot utsatt mål under tävlingarna i Åsele. Grattis det var på tiden! (Redaktören flög 1996 50 km mot angivet mål men filmen i kameran tog slut...abbans)

## SM 99

Vi vill ha ett SM 1999 också! SSFF mottager med glädje alla ansökningar om att få arrangera SM. Bara att skicka in!

## Sverige Cup 99

Visst skall Sverige Cupen fortsätta 99 också? Ansök om att få arrangera nu! Bidrag utgår med 5000 för varje arrangerad tävling.

FÖRLOPP: Skärmflygpiloten gör en öger-äng på hanget och får hanget på sin högra sida. Han lander då en hängflygpilot som flyger rakt emot honom. Ingen av piloterna hinner med att göra en undannömer. Hängglidaren sliter sönder vänstra delen av skärmen som går i spinn och kraschar ner i berget.  
**KOMMENTAR:** Att flyga med och bredvid andra typer av flygfarkoster innebär alltid en ökad risk då förstärkelsen för varandras flygegenskaper och fartresurser inte är hundra procentiga, när du flyger med häng, motor och segelflygare, se till att ha så goda marginaler som möjligt och visa tydligt dina avsikter i luften.

## SUMMERING

Tack, alla piloter som rapporterat om sina missöden. Tack vare era rapporter kan andra kanske undvika att göra egna "dyrköpta" erfarenheter. Olyckorna som rapporterats har varit av skiftande karaktär, men många kännetecknas av att onödigt stora risker har tagits. Därför vill vi uppmana dig att se till att de risker du tar alltid är väl avvägda.

## FLYG!

SSFF USK genom Marcus Albers och Jonas Svedberg

## Allmänt

### Klubbbidrag

Gör något bra ansök om klubbbidrag åt din klubb. SSFF har en pott som varje år delas ut i bidrag till klubbverksamhet. Förra året sökte endast Cirrus och CPS bidrag båda för vinschverksamhet. Halva potten betalades ut med motivering att det inte var tillräckligt motiverat att betala pengar till reguljär klubbverksamhet. Men sök för tusan SÖK.

## Radannonser, bifoga 20:-/annons

**PRO-FEEL 35 Pro Design Intermediate** flygskärm i toppskick. Specialfärg helgul. Totalvikt 85-105 kg. Modern, söker, kul, hög kvalitet. Flugen ca 12 timmar under två veckor i Spanien. Nypris nov -96, 28000:- säljes för 18000:-, ev kan en Woody Walley sele säljas för ett par tuselappar. **Tel 08-661 62 63**

**NOVA Xyon 26**, blå/vit, 130 timmar.  
**Tel. arb: 031-13 69 30** eller nich1@iname.com, Nicolas

**PRESENTKORT** värde 5000 kronor vid köp av valfri Airea skärm säljes för 3000 kronor.

**Tel.Arb: 031-13 69 30** eller nich1@iname.com, Nicolas  
**ADVANCE EPSILON 26-93** Stabil och säker B-klassad skärm, vit/lila. Pilotvikt 70-90kg, flugen endast 10 tim. bra skick Edel nödskärm och Advance sele, speed system, ryggplatta och hjälm. Bra för nybörjare eller steg 1. Pris 12000kr. Martin. **Tel 08-560 300 92**

**PRO-FEEL 35 PRO DESIGN INTERMEDIATE** flygskärm i toppskick. Specialfärg helgul. Totalvikt 85-105 kg. Modern, säker, kul, hög kvalitet. Flugen ca 12 tim. under två veckor i Spanien. Nypris nov -96, 28 000:- säljes för 18000:-, ev kan en Woody Walley sele säljas för ett par tuselappar. Filip Jämeahag. **Tel 08-661 62 63**

**FREEX SPEAR M 45 H 40** flyg 85-110 kg totalvikt. Snabb framåt och åt sidan men långsam neråt. 15 000 svenska pengar. Oja Orädd. **Tel. 070-642 59 94**

**DYNEEMA-LINA** 35mm, 1170 meter, blå/vit, helt oanvänd, originalförpackad, lämplig för abrollvinsch. 4500 kr. Anders **Tel. 046-158751**

**AIRWAVE RAP AIR SELE (L)**. En av marknadens säkraste selar nästan nyskick. Nypris 6500:-. NU endast 5000:- med karbiner. **Tel. 031-225396, 0707-152609**

**NOVA PHOCUS 26 -95** flugen 27 tim, Gulgrön pilotvikt 75-95kg, bra skick, porositets testad. Pris: 9000:-. **Tel. 0490-35318, 070-4684680**

## Godkända skärmflyginstruktörer

Skola	Klubb	Tel	Fax	e-post
<b>Adventure SFS</b> Lars Ekenstam Bergsgatan 9 112 23 STOCKHOLM	Cirrus SFK	08-6522388 010-2183389	08-201790	
<b>Per Jutemar</b> Parkgatan 11 112 30 STOCKHOLM	Cirrus SFK	08-6523745 070-5528997		
<b>Torkel Bergqvist</b> Villa Nordhem 186 97 BROTTBY	Cirrus SFK	08-51241457 010-6985407		
<b>Ede Äventyr &amp; Upplevelser</b> Tommy Asell PI 1098 Ede 830 50 OFFERDAL	Äre SHFK	0640-30626 0706-573092		http://home1.swipnet.se/~w-13158/ede.htm
<b>Dala Skärm Flyg Skola</b> Martin Annsberg Crafoordsväg 14, 1 tr 113 24 Stockholm	Dala H&SKFK	08-309439 0705-557858		
<b>Mia Tenlén</b> Hällansvägen 18 A 792 50 MORA	Dala H&SKFK	0250-20255 070-6222272		http://www.skaermflyg.w.se
<b>Flyfsports</b> Peter Wicander Holen 2587 794 92 ORSA (Vinteradress: Äre Kläppens Fjällhotel, 830 13 ÄRE, 0647-506 30, 0647-132 50)	Dala H&SKFK	0250-44627 010-2559075 070-6381070	0250-44627	info.flyfsports.se
<b>Funway</b> Tomas Lund Korsfaravägen 150 181 40 LIDINGO	HVTO	08-214141 010-2285000		
<b>Mad Moose</b> Anders Magnerfelt Lällskogsvägen 9 139 00 VÄRMDÖ	SFK Pegasus	08-57162137 070-5246708		
<b>Moguls Inc</b> Box 47 (Stenheden 47) 780 67 SÄLEN Peter Ahlbin	Sälens SFK	0280-20616 070-6260616	0280-20636	flyg@moguls.se http://www.mogul.se
<b>Tony Ekström</b>	Sälens SFK	0280-20616 070-6260614	0280-20636	
<b>Peterson Sport AB</b> Tomas Peterson Bergängsvägen 68 521 30 FALKÖPING	Västra SFK	0515-711121 070-6001121		
<b>Sky Adventure</b> Pierre Rosén Sandviksvägen 6 294 74 SÖLVESBORG	Parapente Syd	0456-70600 070-6409343	0456-70600	sky-adv@algonet.se
<b>Skysport</b> Ärevägen 3 830 13 ÄRE Andreas Hedström Lars Hedström Fredrik Lindholm	Äre Sk&DfK	070-6540697 010-2559089 070-3114000	0647-51186	paragliding@skysport.se http://www.skysport.se
<b>Stockholms skärmflygskola</b> Simon Fulford Gamla Skolvägen 34 133 35 SALTSJÖBADEN	Fenix SFK	08-7179878	08-7179878	
<b>Peter Pettersson</b> Mickelsbergsvägen 121 125 54 ÄLVISJÖ	Fenix SFK	08-4649991 0708-133952		
<b>Skärmflygskolan</b> Arvodesgatan 10 129 33 Hägersten Andreas Illerfelt	HVTO	08-7444977 070-8444977 0705-116530	08-196507	
<b>Annika Olsson</b>	Äre Sk&DfK	0647-50391	0647-50551	
<b>Äre Skärm Flyg Skola</b> Ärevägen 60 830 13 ÄRE Pernilla Hammar Peter Nietlisbach	Äre Sk&DfK	070-5720880 010-2245151		
<b>Äventyrscenter</b> Äventyrscenter Odinsgatan 20 411 03 GÖTEBORG		031-159434	031-159468	www.aventyrscenter.se
<b>Christer Ericsson</b> <b>Peder Dyrsén</b> <b>Jesper Eklöf</b>	Västra SFK	0705-461699 0705-416 371 0708-792726		
<b>Övriga</b> Dominique Bon BP 65 F-737 01 Bourg St Maurice FRANKRIKE	Rotormännen SFK	+33-79077509	+3379073070	

## Klubbadresser

<b>Artic Hanggliding &amp; Paragliding Club</b> c/o Johan Sjöström Terrassgatan 5, 981 35 KIRUNA
<b>B-Stallet</b> c/o Anders Jauring Ekhagsvägen 11, 104 05 STOCKHOLM 08-655 46 03
<b>Cirrus Skärmflygklubb</b> c/o Mats Lindberg Fjällstigen 17 A, 141 41 HUDDINGE 08-689 97 10
<b>Club Parapente Syd</b> c/o Henric Fröjd Arkivgatan 18 A, 223 59 LUND 046-211 85 02
<b>Dala Häng- &amp; Skärmflygklubb</b> c/o Robin Fjällström Kallmora Skola, 794 92 ORSA 0250-501 96
<b>SFK Fenix</b> c/o Jonny Carlén Frövigatan 7 124 70 Bandhagen 08-86 51 10, aktivitetstelefon 08-647 05 03
<b>Flygklubben Dundret</b> c/o Jonni Nirhola Luleåvägen 20A/J Karlsson, 982 34 GÄLLIVARE 0970-238 68, 0970-23 740
<b>Friskisportarnas Skärmflygklubb</b> c/o Harald Huithén Kvarnängsgatan 18, 331 34 VÄRNAMO 0370-467 51
<b>Frösö Häng- &amp; Skärmflygklubb</b> c/o Brett Simpson Björneborgsvägen 9, 830 13 ÄRE 0647-321 15
<b>Glidflygarna Luleå H&amp;SKFK</b> Jonas Svedberg Lingonstigen 73, 973 33 LULEÅ 0920-195 85
<b>HOTING SFK</b> c/o Bert Tjälund Kyrkviken 3298, 830 80 HOTING 0671-105 92
<b>Hudiksvalls Skärmflygare</b> c/o Kjell Bylund Jakobbergsvägen 20, 7 tr, 824 30 HUDIKSVALL 0650-133 57, 010-251 25 41
<b>Linköping Häng- &amp; Skärmflygklubb</b> c/o Johan Hellström Majeldsgatan 1 A, 582 63 LINKÖPING 013-12 18 06, e-mail: johan.hellstrom@saab.se
<b>Razor SFK</b> c/o Märten Brink Ahlströmögatan 32, 112 47 STOCKHOLM 08-654 39 42
<b>Roslagens Skärmflygklubb</b> c/o Bernd Nystrand Vegagatan 38, 761 32 NORRTÄLJE 0176-168 28
<b>Rotormännen Skärmflygklubb</b> c/o Peter Hernfalk Sikvägen 61, 135 41 TYRESÖ 08-721 43 79
<b>Skärmflygklubben Pegasus</b> c/o Anders Dillman Hökmossevägen 7, 126 38 HÄGERSTEN 08-18 13 89
<b>Smålands Skärmflygklubb</b> c/o Fredrik Pettersson Bockegårdsgränd 8, 331 33 VÄRNAMO
<b>Sälens Skärmflygklubb</b> c/o Peter Ahlbin Box 47 (Stenheden 714), 780 67 SÄLEN 0280-206 16 (även fax), 070-626 06 16
<b>Skärmflygarna Västerbotten</b> c/o P-O Moström Strandvägen 18D, 912 34 VILHELMINA 0940-13226, 010-6754333
<b>Västra Skärmflygklubben</b> Box 4022, 431 04 MÖLNDAL 031-44 62 18
<b>Äre Häng- &amp; Skärmflygklubb</b> Box 32, 830 13 ÄRE 0647-502 79, 0647-201 82 (fax)
<b>Örebro Häng- &amp; Skärmflygklubb (Örhänget)</b> c/o Harald Pettersson Västernovägen 24 D, 732 49 ARBOGA 0589-183 46

# Kittelfjäll, en introduktion



När dalkarlen Lasse Larsson kom vandrande längs Vojmån i början av 1800-talet möttes han av de mäktiga fjällmassiven i Kittelfjäll. I väster stupar Borkafjäll 1311, rakt ned i Borkasjön, söderut tornar Marsfjällmassiven 1530 meter upp i skyn och i öster ligger Grönfjäll och Klippfjäll med sina 1300 meter över havet. Själva Kittelfjällsmassivet med sina 1225 meter är inte heller fy skam. I detta landskap slog sig Lasse med familj ned för att odla upp jord, fiska och jaga. Utan att ha tankar på det skärmflygmecka det skulle bli 200 år senare.

## Starter

Det finns tre huvudsakliga starter uppe på fjället: 1.S-SO starten, alldeles i närheten av sitlliften i öster (350m, 50 SEK). På den branta starten kan 20-25 skärmar lägga ut samtidigt. 2.Väststarten, vid toppen av flygarpasset med utsikt över Borkasjön och den norska fjällvärlden. Också denna start räcker till många piloter (15-20). För att ta sig hit får man skräva från liftens toppstation upp till passet, det tar ca 15 minuter att gå (med en tung säck). 3.Oststarten, 40 meter högre upp än Väst och ca tre minuters ytterligare promenad med ett fint hang. Åsen där man startar är hyfsat smal och väl brant så här kan max fyra-fem skärmar läggas ut samtidigt.

## Landningar

Huvudlandningen ligger alldeles nedanför hotellet, (se bild 2). Den är stor men omringas av en del mindre elledningar så var uppmärksam. När man flyger på väst så landar man på myren alldeles bredvid vägen mot Norge(Saga-vägen). Denna landning delas av en elledning så se ned. Utelandningsplatser uppe på fjället är det gott om, nere i dalarna så finns det en hel del gläntor att utnyttja, men håll alltid ögonen öppna för el- och tele-ledningar som verkar vara vanligare här än myggen.

## Flygningen

Vid högttrycksväder börjar Kittelfjällets-sydostkam lyfta runt 11, om man inte lyckas hålla sig kvar i första försöket går det att "topp"-landa överst i skidbacken på kalfjället och ta nya tag. Sedan kan man flyga längs den 3 km långa sidan i jakt på det stora lyftet. När du fått hyfsad höjd kan du söka dig mot vråken halvvägs till Henriksfjäll i öster, tänk på att det bildas en klart märkbar en SO-dalvind här som kan göra det lite tur-

bulent i gränsskiktet. När du väl kurvat dig upp på Henriksfjället har du flera alternativ, tex sticka ut på plattlandsflygning mot Dikanäs eller ta ett hopp via Grön och Klippfjäll mot Matsdal, (och sedan tillbaka igen!!)

Det lite lägre men utmärkta osthanget gör att man vid ostliga vindar antingen kan söka sig mot termiken på Kittelfjällsmassivet eller helt enkelt ligga och vänta på att granskogen nedanför skall göra rätt för sin existens. Får du höjd kan du sedan hoppa över till Borkafjäll, men märk väl att det blir en lång promenad tillbaka om du landar på andra sidan än. Västlig vind, nu får hanget vid flygarpasset visa att det gör rätt för sitt namn. Nedanför finns torr myr och granskog som gör att även NV styr upp mot hanget sommartid. En lokal sjöbris kan förekomma som slår sönder termiken men ändå möjliggör ett dynamiskt lyft. Om man kommer iväg hyfsat tidigt från väst är detta det bästa utgångsläget för långa medvindben österut mot mer och mer bebyggda trakter.

## Transporter och avstånd

Kittelfjäll ligger 40 mil från Luleå och det är lite längre till landets övriga metropoler. En bil är mycket bra att ha men inget krav, att lifta i Västerbottens inland har aldrig varit ett problem. Busslinjer finns det också även om bussarna ibland inte är större än en MB 300E. Man får helt enkelt ta sig en liten semester för att flyga här. Fiskejakt, paddling och natur i allmänhet är andra roliga sysselsättningar i området.

Hotellet hyr ut fina stugor och har en trevlig utevedvattenbastu som man inte skall missa. Det finns även boendemöjligheter på Campingen och i Grönfjäll.

*Författat av Jonas Svedberg, Glidflygarna Luleå, (med en tjuvitt i hotellets turist-broschyr.)*



**B**

*Vi har en välförsedd skärmflygbutik, vi ordnar även besiktningar ompackningar och reparationer, (du har fria årliga besiktningar av din skärm så länge du själv är ägare till den).*

**AIRWAVE - APCO - NOVA - FREEX - CRISPI - BOREAL - WOODYWALLEY - OAKLEY  
SKYSYSTEMS - CYGNUS - CHARLEY - FUN2FLY - SPORTLITE - FLYTEC - BRÄUNIGER**

*Vi arrangerar skärmflygresor, tävlingar,  
nybörjarkurser och allehanda fortsättningskurser.*

**RESOR** Boka vinterns resor redan nu för att vara säker på plats. (Alicante 27/2-6/3, 6/3-13/3 Sydafrika)

**NYTT!** Nybörjarkurser i Spanien  
23-29/1, 20-27/2, 13-20/3



# NYBÖRJARPAKET

## ERBJUDANDE 1

Apco Santan inkl. Siluettesele med nödskärm, karbiner och tjock ryggsköld. 26.000:-, oavsett storlek. DHV 1-2.  
*Stabil och snäll skärm! En skärm som kommer att bli din vän under flera år!*

## ERBJUDANDE 2

Airwave Harmony inkl. Siluettesele med nödskärm, karbiner och tjock ryggsköld. 27.000:-, oavsett storlek. DHV 1-2.  
*En ulv i färakläder!  
Underbar handling!*

## ERBJUDANDE 3

Nova Xact inkl. Siluettesele med nödskärm, karbiner och tjock ryggsköld, 28.000:-, oavsett storlek. DHV 1-2.  
*Byggt som en högprestanda skärm, men trygg!*



*Kanske önskar du någon skärm eller vill du hellre ha en airbaggsele? I praktiken kan vi göra paket erbjudande på alla våra produkter!!!*

*Paketerbjudande förutsätter dock att du köper en komplett ny utrustning*

# ÄVENTYRS CENTER

*för säkra äventyr.*

Vanligen öppet mån-tisdag, 12.00-19.00.

Odinsgatan 20, 411 03 Göteborg. Tel 031-15 94 34. Fax 031-15 94 68.

E-mail: [aventyrscenter@aventyrscenter.se](mailto:aventyrscenter@aventyrscenter.se) Internet: [www.aventyrscenter.se](http://www.aventyrscenter.se)

ÅTERFÖRSÄLJARE: Sky Adventure, Sky Sport, Flysport,  
Moguls Inc, Mad Moose, Dalarnas Skärmflygskola, Ede Äventyr.