



**Sluta störta projektet
Brinkeby i Himalaya
SM, mm.**



SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET

Nummer 1 • 1999

Svenska Skärmflygförbundet,
SSFF

Idrottens Hus, 11 tr
Storforsplan 44
123 87 Farsta

Hemsida:
<http://www.paragliding.se/>

Telefon:
08-605 65 12
Alla vardagar 12.00 - 15.00

Fax:
08-605 65 14

Postgiro:
414 08 58-4

Flygsportförbundet:
08-605 65 17

Skärmtrycket:
ISSN 1104-5590

Material till Skärmtrycket
skickas till:
Christer Wesslund
Ringvägen 54
118 61 Stockholm

e-mail:
skarmtrycket@paragliding.se

Ansvarig utgivare:
Tomas Gustafsson

Layout:
tobbeidé

Prenumeration för icke
medlemmar:
120:-/helår
Inbetalas på pg: 414 08 58-4
Skriv namn, adress på blanketten

Framsida bild:
Flygning i Himalaya,
foto Peter Brinkeby.

Manusstopp för Skärm-
trycket 2 1999: 1 maj

Viktig information

Sluta Störta projektet

SSFF:s styrelse har med USK i spetsen dragit igång ett stort projekt, kanske det största sedan SSFF grundades, som berör varje skärmflygare i detta land. Projektet går under namnet Sluta Störta. Målsättningen för projektet är att trenden med ett ökande antal olyckor inom skärmflygningen skall vändas. Information kommer att komma fort-löpande i de medier som SSFF använder sig av dvs främst Skärmtrycket och på SSFF:s hemsida www.paragliding.se. Men även andra mindre officiella kanaler som skärmflyglistor kommer att användas.

Bakgrunden till målsättningen är att antalet olyckor har nått en oacceptabelt hög nivå. Skärmflygningens existens i Sverige är i dagsläget hotad pga. för många olyckor, olyckorna måste minska. Detta skall bla. ske genom projektet Sluta störta. Medlet för att nå målet är att genom utbildning öka kunskapsnivån rejält hos alla svenska piloter, detta skall i sin tur leda till säkrare och roligare flygning. Grundförutsättningen för arbetet är faktumet att flygsäkerheten kan påverkas och skall påverkas.

Vid upptaktsmötet för nya USK togs olika ideer upp som skall bearbetas till en handlingsplan som skall fungera som stöd i arbetet för alla inblandade, detta för att tillse att målet nås. Dessa ideer var:

- Ta del av segelflygets säkerhetsarbete.
- En statistikperson/konsult skall utvärdera ALLA olyckor i Sverige utifrån vissa hypoteser om vad som kan orsaka olyckor. Vad har hänt? Varför? Hur förhindra?
- Tyskt, Franskt och Brittiskt säkerhetsarbete skall tas del av genom kontaktpersoner i och utom förbundsstyrelsen, olycksstatistik skall utvärderas. Har något land vänt en olyckstrend, vilka åtgärder vidtog? Vilka är grunderna för arbetet där?
- Utbilda paramasters/säkerhetsansvariga/klubbfunktionärer, instruktörer, steg 3 och föredömen.
- Ta fram manual på hur säkerhetsarbete kan bedrivas på klubbnivå. Kolla segel och motorflygförbundens säkerhetsmanualer för klubbar.
- Håll rikstäckande seminarium om omdöme, syfte: förståelse för reglerna som förlängning och kodifiering av omdöme, varför de finns och historik om skapandet.
- Eventuellt skall 2 årskontroll av skärmar och selar införas, eller åtminstone en stark rekommendation om detta för att medvetandegöra att utrustningen falerar ibland och därför måste undersökas av kunnig person med viss utrustning för att säkerställa att utrustningen är luftvärdig. 3 haverier 1998 pga. materialfel.
- Inför ett teoripass som handlar om omdöme/flyg säkerhet på alla nivåer av utbildningar, detta skall bla. innefatta omdöme, risk management, worstcase scenario.
- Blame and punish tänkande skall förändras till detect and correct tänkande. Detta skall ske genom att anmälan och olycksrapportering sker anonymt i skilda kanaler. Offentliggör förändring av synsätt i skärmtrycket, syfte: att ta bort mörkertalet och öka validiteten på olycksutvärderingarna. Indragning av licens när någon gjort något allvarligt som innebär uppsåtligt åsidosättande av tydliga och klara regler, indragning av licens kan bara ske efter anmälan om detta. Tillse att anmälningsvägen kommuniceras ut till nya och gamla i sporten. Anmälnings systemet skall utformas så att någon polisstat med angivare inte uppkommer.
- En enkel checklista för skärmflygning skall utarbetas, plastas in och distribueras med exempelvis skärmtrycket till alla piloter som stöd för säkerhetstänkandet.

- Självstudiekurs mellan kurserna med syfte att ta bort känslan av att ha hamnat ensam och utan stöd efter kursen, anmäl till säkerhetsansvarig i hemklubben att man är nykomling, något slags faddersystem bör utarbetas.
- Säkerhetskurser i Sverige.
- Den del av provet som gäller teoripasset omdöme och säkerhet får inte vara några fel på.
- Person som kraschat skall intervjuas som levande affisch under seminariumet.
- Varje skola/instruktör skall skriva artikel i skärmtrycket för att hålla igång debatt och rörelse i det synliga säkerhetsarbetet.
- Centralprov, gör bank med frågor på diskett som skall sättas ihop till prov som kan förändras vid behov.
- Olycks och omdömeskapitel skall skrivas och skall ingå i utbildningsboken.
- Uppdatera utbildningspärmen och likrikta utbildningarna.
- Synliggör vad förbundet gör genom att publicera vad som diskuteras på mötena på "listan" och i Skärmtrycket för att synliggöra vilket arbete som görs för att främja säkerheten.
- Etablera tvåvägs informations/debatt kanal genom skärmtrycket och listan se till att få in de bidrag till säkerhetsarbetet som finns ute i landet.

Det finns källor med utsinlig kunskap om hur vi skall arbeta för att minska antalet olyckor men det avgörande är DITT förhållningssätt till din säkerhet. **Säkerheten angår oss alla, ansvaret att inte krascha vilar på DIG därför vill vi ha Dina synpunkter på hur Vi i Sverige skall minska antalet olyckor och framförallt att du tar del av den kunskap som finns för att DU oavsett DIN tidigare erfarenhet skall utvecklas till en säkrare pilot.**

USK genom Peter Pettersson

Bidrag till debatten skickas till SSFF idrottens hus el. usk@paragliding.se

Arbetsfördelning USK

Klubbkontakter

- Jonas Svedberg klubbinfo, klubbarbete, TK
- Jonny Carlén, sekreterare, utbildning och info av säkerhetsansvariga/paramasters i klubbarna
- Marcus Albers, utbildning och info av säkerhetsansvariga/paramasters i klubbarna
- Micke Sörensen, utbildning och info av säkerhetsansvariga/paramasters i klubbarna, ansvarig för utarbetande av checklista

Olycksrapportering

- Micke Gill, statistik, ansvarig för utformning av rapportunderlag
- Ulf Cannerfelt, utformning av rapportunderlag, ansvarig för utformandet av detect and correct rapportvägar
- Fredrik Bergner, statistik
- Martin Agfors, uppföljning av olycksrapporten

Utländskt säkerhetsarbete

- Simon Fulford, Storbritannien
- Marcus Albers, Tyskland
- HP Fallesen, Frankrike

Teorimaterial till seminarier

- Björn Härdstedt, utformar seminariematerial, teorimaterial, olycks och omdömeskapitel till boken
- Putte Pettersson, inhämtar

Information och kontakter

- Putte Pettersson, informerar inom gruppen, informerar utom gruppen
- HP Fallesen, kontakter med andra förbund och organisationer, kontakter med föreläsare

Luftrummet har krympt.

Tre skolor har inlett ett samarbete, Svenska skärmflyg gruppen, som garanterat kommer att förenkla ditt liv som flygare. Genom större utbud, smidigare utbildningar och – lägre priser.

Några exempel: Provflyg skärmar från Advance, FreeX, Gradient, Gin Gliders och Nova – i selar från Sup Air eller Woody valley. Fler märken än hos nån annan. Hos vem som helst av oss.

Vi har ett gemensamt lager av nytt och begagnat, här finns det alltid något som passar dig. Alla skärmar som vi säljer är testade och besiktigade i något av Svenska skärmflyg gruppens tre testcenter.

Påbörja din flygutbildning eller vidareutbildning hos en av oss – och slutför den hos nån av de andra två.

Tillsammans med våra instruktörer kan du resa till världens alla hörn, på flygupplevelser du aldrig vågat drömma om. Vi arrangerar mer än 25 resor per år.

Vill du lära dig flyga med motor är det inget problem. Vi utbildar dig och snart kan du även köpa vår nya helsvenska paramotor Viking.

Läs mer på Svenska Skärmflyg gruppens nya hemsida, www.skarmflygning.com eller slå någon av oss en signal. Håll utkik. Det här är bara början.

Väl mött.



0456-70600
Pierre

AVENTYRS CENTER

för säkra äventyr.

031-15 94 34
Christer



STOCKHOLMS
SKÄRMFLYGSKOLA

08-717 98 78
Simon och Putte



SVENSKA SKÄRMFLYG GRUPPEN

www.skarmflygning.com



Min första skärm



Jacob Ancker under sin rosa Custom Sails Alien 22.

Min första skärm. Vintern 1991 skulle det äntligen bli av. Det var längesen jag gick kursen och jag hade alltid gått och trängt efter en egen skärm. Efter ett förfärligt gnetande på jobbet hade jag äntligen 10 000 på kontot. Så såg jag annonsen, den var i Kollaps tror jag som Skärmtrycket hette på den tiden. Custom Sails Alien inklusive 2 selar för 9000 kr! Jag ringde upp med bultande hjärta för jag visste ju inte vad Custom Sails Alien var för någonting. Han som svarade försäkrade att det var en fin skärm. Han hade minsann fått termik i den osv. Killen bodde i ett höghus i Norrköping. Han visade sig vara brandman i vapenfri tjänst. Han visade upp selen och instruktionsboken. Han verkade pålitlig så jag gav fan i att provflyga. Eftersom skärmen då var utrustad med styrsele vilket inte var något för nybörjare skulle han byta till den gamla selen åt mig. Jag fick återkomma. Nervös lämnade jag stället igen. Tänk om han hittade en ny köpare? Näväl jag fick den och tre dar senare bar resan iväg till Frankrike och Chamonix. Jag hade inte haft tid att provflyga. Jag bilade ner till Frankrike tillsammans med min far. Det var jul och egentligen inte så mycket snö. Efter några dagar vart det flygväder. Farsan ville inte vara med så jag åkte själv upp på le Brevent som jag hört var ett bra flygställe. Väl uppe började jag trassla med

skärmen. Det visade sig vara perfekt backvind på starten och ganska kraftig sådan faktiskt. Skulle jag kunna springa igång? Ett par misslyckade uppdragningsförsök visade att så inte var fallet. Och hur var det nu man drog upp? Var det i a och b-remmarna eller bara i a-remmarna? Näväl, tur var väl det för det visade sig att jag glömt benremmarna. Jag började svettas! Det här gick inte bra! Nå upp till andra sidan av toppen! Le Brevant ser ut som en plåt som sticker ut från bergsidan. På andra sidan borde det gå att hitta en start för mer nordliga vindar. Efter en del rekognoserande stötte jag ihop med två fransmän som också ville flyga. Jag talade ingen franska och de ingen engelska. De pekade ut en bra plats och var beredda att hjälpa mig. Första starten blev pinsam då jag frontade och landade pladask på magen i snön nedanför. De var över hövan vänliga och drog mig upp igen! Jag iväg! Nu gick det bra! Jag flög ut över dalen. Då jag passerade stupkanten infann sig en sagolikt hissnade känsla! Skulle jag klara det här? Näväl jag blev snabbt varse den kraftiga nordvinden som rädde ute i dalen och kunde inte njuta av utsikten längre utan skulle koncentrera mig på att nå landningen. Jag funderade på den alternativa landningen som skulle ligga vid liftstationen. På lägre höjd blåste det mindre och jag valde huvudlandningen.

Man kan säga att jag nådde landningen precis. En sjö ligger söder om den och jag hade mina funderingar på att landa i den. Fransmännen startade inte. Efter denna min första flygning blev det faktiskt inget mer den resan. Flyget blev 8 minuter.

Yxbocken

Nu var det hem att nöta i Yxbacken hemma i Norrköping. Det var kul. Egentligen är backglidningar roligast. Skärmen kom med till Åre under våren. Vinden låg så att starten över Tväråvalvet var valet. Däruppe träffade jag flygare. Jag var nyutrustad med hjälm för det hade blivit obligatoriskt vid årsskiftet. Efter ett par flyg åkte jag hem. Nästa dag var jag där igen. Minns den som fin. Tyvärr hade jag glömt hjälmen denna dag. Däruppe råkade jag på Peter Nietlisbach som undrade varför jag varken hade hjälm eller nödskärm? Han lät riktigt sur. Jag blev sur och menade att jag bara glömt hjälmen och detta med nödskärm kände jag inte till! (Sa jag för jag visste vagt att man kanske skulle ha det om man flög högt). Diskussionen blev inte bättre. Leare gubbe hade jag aldrig träffat! Darrande av ilska utverkade jag tillstånd att flyga på platsen om jag hade hjälm men fick inte flyga ut över Åresjön p.g.a. avsaknaden av nödskärm. Argument om att jag ändå inte kom högre än 150 m hjälpte inte. Att någon sådan kunde styra över mitt liv så! Då han gått strök en klubbmedlem över och jag fick låna en hjälm. Jag flög inte över Åresjön vid det tillfället men vädret låg inte åt det hållet heller.

Åre

Nästa gång jag var i Åre var vid samma tid året därpå. Jag hade en nyinköpt nödskärm som jag inte visste hur jag skulle sätta fast. På Hummeln mötte jag Annika Olsson. Snyggare kvinna hade jag sällan skådat! Hon hjälpte mig med nödskrämen. Flyget ut över dalen var skönt. Draklanda såg litet och långt borta ut. Jag mindes i desperation killen i segelflygklubben som fastnat med sitt segelflygplan i tågens kraftledning. Det gick bra. Jag minns inte om det var det här året polaren fick prova skärmen i grustaget i Järpen. Vi fick plocka ut honom upp och ner ur en videbuske. Vi har upplevt mycket min skärm och jag men jag skall inte trötta ut er med alla historier.

Flygegenskaper

Den har öron precis som Freex. Dessa är av modell större. Svängegenskaperna är lika Freex. Alltså mycket lättsvängd. Den svänger också djupt, alltså bankar kraftigt. Höjdförlusten vid sväng är avsevärd. Ett sjunk på minst 3 m/s är inte ovanligt (vid sväng). Minsjunk är ca 1,8 m/s. Hastigheten är 42 max (=trimfart vilket nog är riktigt!). Den har ingen speed. Bärremmarna är 2 st. på varje sida. Inslag. Den har ganska lätt för inslag, speciellt frontinslag. Detta går snabbt och man förlorar inte mer än några meter. Spinnegenskaperna är inte roliga då den roterar mycket snabbt.

Ur instruktionsboken

Area: 24,2 m²
Caïssons=Linor(?): 11,5 m
Allongement=sidoförhållande(?): 3,6
Hastighet: 20-42 km/h.
Min-sjunk: 1,6 (Optimistiskt, anges utan sele utav någon anledning)
Max Glidtal: 5,6 (I verkligheten snarare 4,5)
Pilotvikt: 70-85 kg
Prix conseille: 12 600 Frs
Material: Torray 42 g och Pollyant 32 g. (Något slags nylon) Den är mycket stark och tycks inte ha fått någon porositet genom åren!
Suspentes (=linor?)=Kevlar! (verkar inte så!)
Vikt inklusive sele: ca 5 kg

Jacob Ancker

Säljaren av skärmen räkar vara redaktören för denna tidning. Red. anm.

Nyhet! Target

Den senaste utvecklingen från Pro Design.

DHV 2
50 km/h!

En kombination av topprestanda och säkerhet för dig som kräver det bästa!

Kom och provflyg själv!

TARGET

För mer information kolla in:

<http://www.pro-design.at/>

eller ring

SKÄRMFLYGSKOLAN

08-744 49 77

skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com
i Stockholm



0456-706 00

sky-adv@algonet.se
i Sölvesborg



Karl-Magnus Rutgergsson på väg in för landning vid Kolbäcksfältet.

Det var ett par nummer sedan vi pratade med våra nystartare. Det är tre piloter som är i början av sin flygkarriär (när det gäller skärm...) som vi valt att följa under den första tiden. Som ni kan läsa nedan har det hänt en hel del sedan vi hade kontakt sist.

1 Vi börjar med att fråga hur det har gått med flygandet sedan vi hördes av sist?

Bertil Ivert: Trots den vädermässigt risiga sommaren blev det en del flygningar på Tvetaberg utanför Södertälje och i oktober hade jag loggat 30 flyg och 4 flygtimmar.

Karl-Johan Rutgergsson: Själva flygandet har gått bra, och utan incidenter, men... och som ett direkt svar på fråga två, så är tiden i luften lätt räknad. Vi har ju knappast varit bortskämda med "högtrycks-väder" i det här landet, så att gott om flygtillfällen har det varit om.

Per Nordquist: Jag vinschade en del under sensommaren för att kunna ta steg 1 nere i Turkiet i Oktober. Jag, tre till av mina elevkurskompisar och åtta andra

piloter åkte med Peder Dyrsén på Äventyrscenter ner till Ulö Deniz. Det var helt kanon och passade mig perfekt. I början av veckan var det ganska lugnt i luften så det blev "bara" nedflyg, som dock gav en halvtimme i luften. Äntligen fick man lite tid att testa trasan och göra sig hemmastadd i selen. När man mot slutet av veckan hade mognat lite började också termiken komma tills man äntligen kom till det läget att man kunde stanna så länge man ville. Man kan säga att vädermakterna gav förhållanden som följde min utveckling perfekt på den resan. Väl hemma som nybakad steg 1:a så möttes jag av bedrövligt väder. Hösten och förvintern har ju inte varit rolig. Dock har det blivit lite vinschningar, lite hangning i Lökken och några bergs-flyg i Branäs.

2 Har det blivit någon timme i luften kanske?

Per Nordquist: Tack vare Turkietresan, där jag fick nästan 10 timmar, så har det blivit 11 timmar i luften. Här hemma har jag tyvärr ännu inte lyckats hålla mig uppe. Man önskar väl att några flyg skulle vara mer än 5 minuter, men 5 minuter är ju klart bättre än att stå på backen. Väderförhållandena kan ju nästan bara bli

bättre än vad de varit hittills, samtidigt som jag förhoppningsvis utvecklas och kan flyga även under förhållanden som kanske inte är perfekta, så jag är optimistisk.

3 Har du varit utomlands (med instruktör) och provat dina vingar?

Bertil Ivert: I november åkte jag till Parapente Tropical i Motril nära Malaga. Nio dagars koncentrerat flygande, nästan 7 timmar på 22 flygningar - en aktiv semester! Lärde mig väldigt mycket tack vare vår duktige instruktör Antonio men främst insåg då hur mycket jag har kvar att lära. Det roligaste där nere var ett par fina topplandningar och en timslång hangflygning.

Karl-Johan Rutgergsson: Nej! Tyvärr... men det är något jag ser fram emot att få göra.

Per Nordquist: Förutom Turkiet har jag varit i Danmark, också det med Peder, och flugit i Lökken. Tyvärr var vinden väl hård och vred sig hela tiden, men framåt eftermiddagen blev det i varje fall flygbart så att man kunde testa på lite hangning. Vi kom upp i luften, och i och med det så får man vara nöjd.

4 Har du kommit vidare i licensgraderna och kanske uppnått steg 1?

Bertil Ivert: I december åkte jag med Stockholms Skärmflygskola till Sälen. Kunde komplettera mina bergsflyg och ta min Pilot 1 licens.

Karl-Johan Rutgergsson: Nej!

Per Nordquist: Jepp, steg 1 togs i som sagt i oktober. Funderingar framåt vad det gäller licensgrader känns väl inte så aktuella, men visst skulle steg 2 framåt hösten smaka mumsa.

5 Om du tittar tillbaka på ditt flygår vad har varit roligast? Vad har varit tråkigast? Vad har du retat dig mest på?

Bertil Ivert: Det tråkigaste har varit den höga olycksfrekvensen inom vår sport under året, med många svåra personskador. Fenix har tagit ett bra initiativ och startat en serie seminarier i flygsäkerhet under våren. En konsekvens är ju också att försäkringsavtalet med Trygg Hansa blivit uppsagt. Jag hoppas att SSFF kan arbeta fram en ny bra försäkringslösning.

Karl-Johan Rutgergsson: Det roligaste (om man då bortser ifrån själva flygandet) har nog varit att få lära känna nya människor, med liknande intressen som jag själv har. Dels människor med flygerfarenhet, och dels dom som liksom jag har en hel del kvar att lära. Det tråkigaste???? VÄDRET!! Alla kategorier.

Per Nordquist: Roligast var ju helt klart termikkurvet nere i Ulö Deniz. För första gången fick jag känslan av att jag verkligen flög, och inte bara sakta sjunk nedåt med viss framåtfart. Något riktigt trist har inte skett, jag och mina flygarkompisar har inte råkat ut för några större missöden, så det tristaste är väl de gånger man hoppats kunna flyga men framförallt vinden har djävlat med en. Man skattar ju inte ihjäl sig av att sitta och vänta på bättre förhållanden. Jag retar mig väl mest på vädret naturligtvis, men även på att det ska vara så svårt att hitta bra flygställen för en relativt oerfaren pilot i närområdet (under 2 timmars resa). Jag är kanske en hare som inte testat de ställen som finns i närheten mera, men jag är i varje fall en oskadad hare :-)

6 Nu går vi mot ljusare tider...hur ser flygplanerna ut inför Våren/Sommaren?

Karl-Johan Rutgergsson: Det som för närvarande ligger närmast i tiden är att jag tillsammans med min brotplanerar att dra upp till Are för att jaga lite bergsflyg, och skulle det visa sig att vädret och tiden tillåter



Karl-Magnus (bror till Karl-Johan) Rutgergsson på väg upp vid samma vinsch som nedan.

utbildning för Pilot 1, så är det inte helt uteslutet att vi försöker oss på att även "ta detta" vid samma tillfälle. Senare under våren och sommaren är det bara att se till att utnyttja dom tillfällen för flygning som ges. På sikt, skulle jag vilja kunna vara med och sköta vinschningen från vinschen, och känna att jag kan göra mej nyttig på det sättet. Det verkar, åtminstone dom gånger som jag har varit på Kolbäcksvinschen, att det behövs fler vinschoperatörer för att även få rotation då den verksamheten. Kan inte vara kul att sitta i vinschen för länge och se på då ens klubbkamrater sticker till väders.

Per Nordquist: Närmaste ljusglimten är en vecka i Alicante i början av Mars. Jag hoppas naturligtvis på bra förhållanden och 10 timmar i luften. Förutom det så är det väl tänkt att man ska komma iväg på små trippar till Skåne- och Danmarkshangen samt att naturligtvis utforska och flyga på de hang som finns här i Västsverige. Sedan finns ju förhoppningen om att vinscha upp och hitta Blåsan med stort B.

7 Vad rekommenderar du en kille eller tjej som vill börja flyga att göra just nu?

Bertil Ivert: Det råd man kan ge till någon som vill börja är att ta kontakt med närmaste skärmflygskola (se sista sidan). Pröva ett tandemflyg och jag lovar: du kommer också att bli biten.

Karl-Johan Rutgergsson: Att genast ta itu med sin önskan om att börja flyga, att söka olika alternativ och jämföra dom med sin önskan om att få komma upp i luften. Jag tror att skärmflygningen står sig slätt i jämförelse, då det är en förhållandevis billig och rolig flygsport. Sen är det bara till att anmäla sig för utbildning. Gå inte omkring och dröm, gör någonting åt det istället.

Per Nordquist: Att utan att bli nedstämd förstå att vädret långt ifrån alltid är perfekt. Att därför inte resa bort en vecka för att gå elevkursen om inte allt talar för att de hinner med alla flyg under veckan. Allt för många bökar alldeles för mycket med att resa fram och tillbaka mellan hemmet och utbildningsorten. Dessutom borde man vara medveten om kostnaden att köpa utrustning eftersom det är i stort sett omöjligt att fortsätta flyga utan egen utrustning.

8 Har du haft någon kontakt med SSFF under året? Varför då? Hur blev du bemött?

Karl-Johan Rutgergsson: Jag hade lite kontakt med SSFF direkt efter elevkursen för att få information om förfarandet med elevkortet och själva licensen, och jag har ingenting att klaga på.

Per Nordquist: Nej, jag har inte haft någon direkt kontakt med SSFF och har ingen åsikt alls. Den kontakt jag har haft vad det gäller licensuppträdning tycker jag funkade bra.

9 Har du hittat någon klubb? Fungerar den bra?

Bertil Ivert: Är medlem i Fenix - en mycket bra och välskött klubb. Hög aktivitet. Ett fint gäng.

Karl-Johan Rutgergsson: Jag är medlem i VSK, och den lilla erfarenhet jag har skaffat mej av klubben så har jag förstätt att den fungerar bra.

Per Nordquist: Jag är med i Västra, och tycker det funkar bra. Liksom alla klubbar finns det ett antal eldsjälur som alla medlemmar har mycket att tacka för. Jag vill gärna slå ett slag för träffarna sista torsdagen varje månad. Då kan man ta en öl, lite gott käk, prata med andra piloter och kanske se en fräck video på "vår" pub som f.n. är Södra Liden på Kungsgatan i Göteborg.

10 Vilka mål hoppas du uppnå under året?

Bertil Ivert: Målet för i år är förstas licensgrad 2. Jag ser verkligen fram mot att få börja med distansflyg.



Karl-Johan Rutgergsson på väg upp vid Kolbäck.

Karl-Johan Rutgergsson: Jag har inga höga pretentioner, men pilot 1 hade jag tänkt att skaffa mig, och som tidigare nämnts vill jag kunna fungera på vinschfältet även praktiskt, inte bara glänsa omkring i luften.

Per Nordquist: Att känna mig säkrare i min hantering av utrustningen utan att bli övermodig och att på allvar komma igång "vardagsflygningen" på hemma hangen. Dessutom finns ju kanske en liten förhoppning om att plocka steg 2 framåt höstkanten. Viktigast är dock att utveckla flygningen för att på så sätt kunna flyga mera.

11 Vilken skärmtidning läser du helst?

Bertil Ivert: De skärmtidningar jag läser är Skärmtrycket och Cross Country - båda informativa och bra.

Karl-Johan Rutgergsson: Skärmtrycket :-)

Per Nordquist: Jag läser faktiskt bara Skärmtrycket och VSK:s klubbblad regelbundet. Mest info får jag via Internet, dels genom skärmflyglistan (e-posta parag-swe-list-on@lists.heliter.se om du vill gå med (nedlagd nu men se www.paraglding.se för alternativ som dykt upp. Reds amn.) och dels genom surfande.

12 Har du något som du vill tillägga, om skolningssystemet, försäkringar eller kanske något helt annat?

Bertil Ivert: Sammanfattningsvis: Mitt första år som skärmflygare har varit mycket positivt - inte minst tack vare alla nya vänner.

Per Nordquist: Försäkringar är ju ett hett ämne som man troligtvis vet mer om när denna tidningen kommer ut än vad jag vet nu. Ansvarsförsäkring är det ju inget snack om, den måste vi ju ha, men vad det gäller olycksfallsförsäkring är det svårare. Kanske är det bättre att man erbjuder någon typ av försäkring, men gör den frivillig vilket ger möjlighet för egna individuella lösningar för de som kan fixa sådana. Jag tycker absolut att förbundet via licensen ska erbjuda ett fullgott försäkringsskydd, dock kanske med frivilliga beståndsdelar. Skolningssystemet tycker jag fungerar bra och diskussionen om klubbinstruktörer vill jag inte blanda mig i. För övrigt tycker jag att vi borde förbjuda vindstyrkor över 10 m/s och införa restriktioner mot alltför byig vind. Cumulus Nimbus borde standardiseras som molnbild och regn borde enbart tillåtas falla nattetid.

Foto: Karl-Johan Rutgergsson



Tävling i Bulgarien - kanske SC?

Min första resan med PG piloter var 1994. Då kom jag ditt med danskarna från Cumulus Club i Köpenhamn. Jag är medlem i klubben och då gjorde vi två resor. I maj månad flög vi från Sopot huvudsakligen. Då tränade piloterna sina första sträckor och roligaste var när 5 landade på stadion i Karlovo. De anställda klagade att vi hade förvandlat stadion till en internationell flygplats. Andra resan var i september, då flög dansken Preben Björkman bulgariskt rekord på 51 km. Han stannade 5 t 2 min i luften för att han flög i motvind på höjd. Den andra piloten som tog samma sträcka, Lars Bondo, landade kort vid ett snapsbryggeri vid en by där han roade sig utan att kunna bulgariska tills-upphämtningen kom. Året efter följde svenskarna med och vi hade en grupp av svenska och danska piloter. Då flög vi från 5 olika startplatser. Med nästa grupp-svenska piloter upplevde vi en riktig "low save" av Per Jutemar, som fångade blåsan 20-30 m över landningen. Molnbas låg på 1.000 m och han flög då nästan 3 mil. Vid upphämtningen hittade vi honom framför 12 0.5l ölfaskor klagande på att han lyckades dricka för 15 spänn.

Resor

Jag kommer att organisera resor till sommaren 1999 i juli och augusti månad. Två veckors resa kommer att kosta 6.900:- och inkludera:- T/R flygbiljett från Arlanda/Kastrup till Sofia,- alla övernattningar med frukost och lunch paket,- alla transporter i Bulgarien

till startplatserna och upphämtningar, flygning från tre huvudstartplatser från 400 upp till 1.300 m AGL. Svensktalande personal med erfarenhet av flygresor. Intresserade piloter kan börja planera och välja följande perioder: juli månad: 03-17, 07-21, 10-28, 14-28, 17-31 juli/ augusti: 21.07-04.08, 24.07-07.08, 28.07-11.08, 31.07-14. 08 augusti: 04-18, 07-21, 11-25, 14-28, 18.08-01.09 Min.antal piloter blir 6 per resa. Det är möjligt att organisera en vecka eller 10 dagars resa under perioden. Jag hoppas att SM i Sverige kommer få bra flygväder, men ändå funderar jag på alternativ med Sverige Cup i Bulgarien (Det är inte klart hos SSFF:s styrelse om en SC får gå utomlands. Reds anm). Perioden som jag föreslår är: 24-31 juli, 28.07-04.08, 31.07-07.08 och 04-11.08. Jag antar att SSFF kan välja bästa alternativet som passar PG flygkalendern för 1999.

Klubbar

PG klubbar, instruktörer och piloter är välkomna att kontakta mig för mer information och upplysningar om resorna. "Dead line" för bokning av platser blir 31 maj 1999. I Bulgarien finns räddnings helikoptrar med "Röda Korset" som ingriper ifall olycka inträffar. Det är viktigt att piloterna är försäkrade, precis som i alla länder vi flyger. Till Påsk brukar vi åka till Laragne, Frankrike. Det är vänligt att vi är en blandad grupp PG och HG piloter, som delar samma hotell, flygställe, termiker, landningsplatser, fransosko... osv.



Det fungerar bra och i år planeras resan 01-11.04. Vi lämnar Sverige från Helsingborg med hyrda minibussar och piloterna i varje minibus delar hyran, färjebiljetten, och soppan, för hela resan. I Frankrike betalar vi 240 FF på hotellet med full pension (frukost, lunchpaket och smaklig kvällsmat). Vi tycker att detta är pris värt, speciell är vi förtjusta i kvällsmaten som vi tycker mest om, efter jakuzzin och bastun. Det går att landa bakom hotellet också. Runt omkring finns det gott om bra startplatser för alla vindriktningar. Termiken på våren kan lyfta piloterna över 3.000 m och där uppe är det kallt! För resan till Laragne kan jag kontaktas innan 15.03 på 042-141371, 0708-324251 eller e-mail: oggy@swipnet.se

Text och foto: Ognian Ougrinov



Fakta SM i Kittelfjäll

SM99



Plats: Kittelfjäll
Datum: 4 - 11 juli (9-11 juli är reservdagar)
Deltagaravgift: 1000 kr.
Garanterat 1:a pris: 10.000 kr kontant. Ev. vinstskatt betalas av vinnaren.
Anm. avg till postgiro: 677 555-5; Skärmflygarna Västerbotten/Ångermanland
Samband-radio: Repeater finns.
Mobiltelefon: Telia GSM 900 och Telia NMT 900/450 fungerar i området.
Regler: av SSFF antagna regler för tävlingar.
Kamera: Obligatorisk. Film tillhandahålls av arrangören.
Karta: Tillhandahålls av arrangören.
Mat/boende bekostas av den flygande själv. Möjlighet till hotell, stuga, camping, husvagnsuppställning. Ytterliga uppgifter kommer i SKÄRMTRYCKET och på klubbens hemsida: <http://www.outdoor.se/skarmflyg> så snart som möjligt! (inkl. boende- och transportalternativ)

Alla ska verkligen känna sig välkommen till ett trevligt arrangemang! Håll tummarna för vädret! Även normmän och finnar kommer att inbjudas!



Ekholmsnäs Lidingö

Lidingö Rytthärförening håller hästtävlingar helgen 15-16 maj 1999. Skärmflyg dessa dagar går således ej att genomföra i den populära Ekholmsnäsbacken. Hälsar Lidingö Rytthärförening. Något att tänka på alltså håll skärmflygningens anseende högt och låt hästarna använda skidbacken och dess närhet i fred just den helgen.

Kurs i Spanien?

Är du intresserad av att gå kurs i Spanien med en engelsk instruktör... kolla då in denna hemsidaadress som handlar om just det. <http://www.eclipse.co.uk/frenzy/>



Information kommer att gå ut till de enskilda klubbarna.

Varmt välkomna! *Ordförande Mark Presson*

Tigra
Bagheera
Allegra
Sierra
Santana
Prima

BRAUNIGER

Peterson Sport AB

Bergsängsvägen 68 521 30 FALKÖPING
Tel & Fax 0515-711 21, 070-600 11 21
[WWW.fly.to/apco](http://www.fly.to/apco)
tomas.peterson@mailbox.swipnet.se

A
P
C
O

Liten skola med stor personlig service

Billigt boende vid Gesundaberget

Bo på flygskolan endast 10 min från berget. Bastu, dusch, wc, pentry och komplett teorisal. Alla är välkomna! Endast 80:-/natt.



TURKIET V38 - 39

För sjätte året i rad åker vi till Ölü Deniz vid medelhavskusten. Ett vädersäkert flygställe! Starta på 2.000 m höjd och landa på stranden.

Det perfekta stället för uppgradering till pilot 1 och 2.

Dalarnas SKÄRMFLYGSKOLA

Dalarna Stockholm Åre
Mia Tenlén & Martin Annsberg
0250-202 55, 070-555 78 58
www.skarmflyg.w.se

I OMLOPPSBANA ÖVER HIMALAYA Del 1

Stanken från gatorna och gränderna i Dehli är enorm. Smutsen, eller rättare sagt skiten, ligger överallt. Små indier springer till synes planlöst fram och tillbaka och försöker desperat att prångla på oss ett eller annat. Som nyanlända turister med oförskämt rena klöder, ser vi nog ut som vandrande dollarsedlar. Det tog inte lång tid innan jag själv blev ordentligt lurad på ett "litet, exklusivt, handgjort" rese-schackspel. Nåja, är man en dum turist så...

Det verkar som om allt som går på hjul är med i någon slags tävling. Riksbussar, cyklar, moped, bilar och lastbilar fyller upp allt tänkbart existerande utrymme vid rött ljus för att snabbt och effektivt kunna vinna delsträckan fram till nästa rödljus. Den absolut viktigaste säkerhetsattiraljen på ett asiatisk fordon är tutan. Utan tuta kommer man ingenstans. Då är det ingen som hör dig och då existerar du inte. Det tutas ofantligt mycket. Allt är kaotiskt. Allt är amorfunda. Allt är fascinerande.

Bob Drury, som har varit i Dehli flera gånger tidigare, gick med vana kliv genom små gator och gränder, som för mig framstod som en olöslig labyrint. Robbie Whittall såg en aning svettig ut, men hade inga större problem att hänga med. Jag själv däremot hamnade på efterkälken, något som skulle komma att bli min paroll under hela resan. Fötterna värkte och svetten läckade. "Killar, vänta!" skrek mitt inre medan mitt yttre bot ihop. Herregud, hur ska det här gå, undrade jag. Om jag har sådana problem att gå på asfalt (eller om det nu var skit) hur skulle det då gå uppe i bergen? Visst är det vansinne att dra iväg till Himalaya på ett fysiskt krävande äventyr bara ett år efter min olycka som nästan gjorde mig rullstolsbunden. Men det är heller aldrig någon som har beskyllt mig för att vara särskilt förnuftig.

Sherpas

Två dagar senare kom vi fram till Keylong som ligger i gränzonen mellan djungel-berg och hög-alpina berg (ca 3 000 m). Härifrån var planen att flyga över Shingla La passet som låg på 5100 meter och in i Zanskaarbergen dit ingen annan någonsin hade flyglat förr. Vi ville flyga i mäktiga miljöer och utmanande luft. Jag lovar att vi fick så vi teg.

Vi ville gärna spara på energi, och lärligt talat tyckte vi att det var förbuktat jobbigt att knuta oppför ett berg med 35 kg på ryggen. Vår fixare på Hotellet sa att han kunde grejja fram tre sherpas för en billig peng.

Vi mötte upp med tre väldigt unga killar. Jag tittade på mina vänner som hade samma tvivelaktiga tankar "orkar dessa gossar verkligen bära vår utrustning". Ifall Indien hade haft en barnombudsman så skulle han nog ha ett par synpunkter om han fick höra talas om detta, så hade även vi, men enligt våra nyfunna vänner var det för sent att ta tillbaka arbetserbjudandet och de involverade betydade oss om sin kvalitet och kapacitet. När vi gick genom staden slog jag ner blicken mot marken för att slippa ögonkontakt med motande. Hur ser det här ut egentligen? Tre starka västerlänningar och tre inhemska himal. tonåringar som bar på säckar nästan större än de själva! Pinsamt.

Dagen såg fantastisk ut. Solen stekte och värmden den indiska myllan. Luften vibrerade med termik och himlen var klarblå. Efter att ha gjort oss starkklara på rekordtid kastade vi oss ut mot okända luftström.

Höjdsjuka

Termiken skyfflade upp oss med raketfart närmare och närmare Stratopausen. Genast började jag känna av hypoxia (höjdsjuka) eftersom vi inte hade tagit oss tid att aklimatisera. Huvudet snurrade, det var svårt att tänka klart och armarna kändes som bly, det kändes som att vara asfull (inte för att jag någonsin blir det!). Jag försökte att andas medvetet med överdrivet djupa andetag för att kompen-

sera för syrebristen, men spänningen och utsikten från 6000 meter i Himalaya under en glidskärm är så överväldigande att det är lätt att glömma bort sådana trivialiteter som att andas. Termiken var som väntat stark och brutal. Faktum är att jag aldrig har provat på hårdare termik någonstans i världen. Dessutom är luftdensiteten på denna höjd väldigt låg, vilket ger skärmen helt nya flygegenskaper. Hastigheten, både horisontellt och vertikalt, är betydligt högre vilket ger extremt dynamiska svängegenskaper. G-kraften i en helt vanlig termiksväng är klart klämbär. Våra seltar var packade till bristningsgränsen med utrustning och gjorde hela ekipaget besvärande tungt och ökade på farten och bromstrycket ytterligare lite.

Jag tror nog att vi alla tre hade samma tanke när vi drog oss allt närmare Shingla La-passet: aaaaaaaahh-vad-häftigt-men-läskigt-och-hur-f-7-ska-jag-våga-tå-kort? Jag vågade inte släppa bromsarna många gånger under det flyget. Jag var tvungen att fästa med armarna som en liten galning för att bibehålla en någorlunda kontrollerad flygposition. Jag har nog aldrig sett min skärm så många gånger bakom, framför eller nedanför mig under ett och samma flyg.

Genom Shingla La på 6 200 m höjd

Vi närmade oss passet med imponerande fart. Jag hade hamnat lite lågt och var tvungen att gå nära de respektfulla vertikala klipporna som sköt upp från dalbotten. Bob var i samma situation och vi skrivade oss upp tillsammans mot Robbie som nedfrusen väntade strax under molnbas. Det tar inte många minuter att öka flyghöjden med ett par tusen meter när medelstiget oftast är över 5m/s, så han behövde inte vänta alltför länge. Väl förenade strax under molnbas var det ingen tvekan om vart vi skulle flyga härnäst. Vi gled tillsammans över Shingla La med molnen i örönhöjd. Jag var tvungen att kolla varion flera gånger för att bekräfta höjden. 6 200 meter... Här uppe måste man väl nästan ducka för satelliter, tänkte jag. Utsikten var anslående. Landskapet är otroligt kargt i Zanskaar. Inte ett hus, inte en människa, inte en kossa, inte ens några träd växer här uppe. Men jösses vad det är vackert! Färgerna och klarheten i luften här uppe liknar ingenting jag har sett tidigare.

Det var svårt att absorbera allt. Att försöka kontrollera skärmen tog det mesta av koncentrationen. Vid det här laget var jag så yr i huvudet att jag knappt visste vad som var upp och ner. Mina armar kändes som bly och det enda jag ville var att gå ner och landa. Naturligtvis hade jag hunnit skaffa mig en ordentlig "Dehlimage" som fick mig att känna mig extra kass. I mitt huvud hade det smugit sig in en liten gubbe som konstant envisades med att slå med en slägga från insidan.

Jag var nu ett par kilometer före mina kamrater så jag försökte att kontakta dem på radiön. Den var helt död och när jag såg mig om efter Robbie som jag trodde var strax bakom mig, fann jag bara tomrum. Vad tusan, tänkte jag, ensam i Himalaya, utan en aning om var jag är, utan mat (vi delade på köksutrustningen och maten, ingen av oss var självförsörjande utan vi var alltid beroende av varandra) och definitivt utan civilisationens trygghet. Starkt jobbat P.B!

Vilken extrem kontrast mot flygningen på Løkkens sanddyner i Danmark veckan innan. I detta läge önskade jag nästan att jag var där igen. Paniken spred sig alltmer, samtidigt som krafterna försvann. Till slut fick jag syn på Bobs gula Edel ett par kilometer bakom mig. Jag flög genast mot min enda trygga punkt. Vill i samma blåsa försökte jag skrika "jag fixar det inte längre, jag måste landa", men rösten bar inte riktigt. Till slut lyckades jag kraxa "var är Robbie?". Bob skrek, pekade och viftade med armarna men hur jag än ansträngde mig kunde jag inte koncentrera mig tillräckligt för att förstå vad han sa. Jag beslöt mig för att flyga precis som Bob. Bara följa efter det gula, suddiga objektet, det kan väl inte vara så svårt?



Efter vad jag tyckte var en evighet, började Bob dra öron och spirala sig nedåt. Jippie, tänkte jag, det måste betyda att vi ska landa. Men menar han verkligen här? Vi var nu ett par kilometer förbi passet och det fanns fortfarande inget tecken på liv eller Robbie. Lycklig över beslutet började även jag med att försöka förlora höjd. Bigears funkade inte eftersom de ville poppa ut av sig själva hela tiden och jag var för utmattad för att hålla LA-linorna. Att spirala ner var otänkbart med tanke på den ökade G-kraften. Jag skulle ha svimmat direkt! Alternativet var att försöka hitta nedgående luft och sakta sjunka ner mot dalbotten, två tusen meter längre ner. Det tog tid.

Till slut fick jag syn på Robbies röda Firebird som låg utspridd på den uttorkade flodbädden. Efter ytterligare ett par evigheter kunde jag sätta ner fötterna på marken. Lycklig, utmattad och med en sprängande huvudvärk, föll jag ihop i en hög på marken där jag skrattande och gråtande kunde pusta ut. Robbie hade försökt en alternativ väg där han trodde att luften inte skulle beto sig så brutalt. Han hade fel och blev borrad ner till marken där han landade. Det visade sig att det var en fem dagars trekking tur tillbaka till Keylong och en lika lång march till närmsta väg åt andra hållet. Vi var alla övertygade om att dalen var full av tänkbara startplatser.

Innan vi for iväg på vår lilla expedition, skojade vi om att i värsta fall, får vi väl gå i ett par dagar. Jag med mina kassa fötter slog bort denna i-värsta-fall-tanken. Nu var vi precis där. Vi hade nu gjort en av världens värsta tänkbara uteländningar. "Vi måste hitta en startplats imorgon", tänkte jag.

Vi tyckte alla tre att det skulle duga alldeles utmärkt med en lite lugnare dag imorgon. Skönt, tänkte jag, det var fler än jag som höll på att skita i byxan idag. Vi var definitivt överens om att detta var det mest radikala flyg som någon av oss har upplevt.

Vi gjorde en liten campingplats där vi insvepta i skärmarna kunde avnjuta frystorkade delikatesser under en otrolig stjärnhimmel i total ensamhet. Det enda ljud som jag kunde höra var flodens brusande. Detta hade jag drömt om länge. Jag sov gott den natten.

Fortsättning i nästa Skärmtryck hälsar Peter "Brinkis" Brinkeby.

Foto: Peter Brinkeby



Midnight Sun Cup 1999 -A different event



Bodoe Hang- and Paraglider Club (BHPGK) invites all passionate hangglider (HG) and paraglider (PG) pilots to the 23rd Midnight Sun Cup in Bodoe, Norway.

This year's event will take place the first weekend of July, starting on Friday 02.07 at 0200 pm and lasting until Sunday 04.07 at 0300 pm. The first briefing will be at 0700 pm on Friday evening, and the competition is planned with 3 windows: between 1100 pm Friday night and 0200 am Saturday morning, Saturday between 1100 am and 0200 pm and finally Saturday between 0400 pm and 0700 pm. Sunday is spare in case master weather doesn't agree.

In 1998 this plan worked a 100 %, giving 73 competitors an unforgettable experience under the midnight sun, and qualifying 38 of them for the Midnight Sun Squadron. The best weather conditions in "man's memory" allowed flying close to 24 hours each day, and since Sunday was all free flight, Saturday evenings social events were also a great success.

The competition classes are divided according to the Norwegian SafePro (SP) and ParaPro (PP) hangglider and paraglider certificate system:

SP and PP stage 2 certificates include pilots having finished their basic flight training including high altitude flights. They are still considered as students. These pilots have normally less than 60 altitude flights, and are allowed soaring only under instruction. SP and PP stage 3 requires more than 60 high altitude flights, minimum 7 hours in flight, minimum 3 flights longer than 20 minutes, and minimum 2 hours flight soaring. This is the easy soaring stage. SP and PP 4 includes more experience and allows advanced soaring and thermalling, while SP and PP 5 allows X - country flying.

Since the Midnight Sun Cup's objective is to allow competition flying for all pilots regardless of experience, with less prestige and yet more fun, the competition classes and their rules are:

- SP 2: Hangglider students. Spotlanding only in the competition. Soaring allowed qualified by instructor.
- PP 2: Paraglider students. Spotlanding only in the competition. Soaring allowed if qualified by instructor.
- SP 3, 4 and 5: Hangglider pilots (should possibly equal the British club pilots). In addition to spotlanding, points are given for passing pylon markers spread in the terrain. The further away, the more points, but all will be lost if not reaching the landing field.
- PP 3, 4 and 5: Paraglider class equal to SP 3, 4 and 5.
- Ladies Cup: Best female competitor regardless of certificate, HG or PG.



Prices are given to the three best in each class, and in addition we have:

The Water price: Encounter of the third degree with salty water.

The Walk price: Well, if you didn't reach the landing field, and we were told....

Flying between 1100 pm and 0200 am also qualifies for membership in the Midnight Sun Squadron - this however also requires that you participate in the ceremonial baptising on Sunday afternoon.

Short about our main flying site: 340 metres altitude difference, smooth soaring conditions on the sea breeze, occasionally medium thermals, a 10 km's long ridge, landing field right below by the beach with camping and club house facilities. Minibus transportation all the way up. Distance record from the site is 38 km's.

Barbeque and "ground games" are arranged in the evening and we put as much weight on this as on the competition itself. New this year: join us on the local club trip to the Lofoten Islands the week following the cup - after seeing them while soaring during the cup you will not regret visiting them a short voyage by boat across the fjord. Another alternative is to travel inland from Bodoe and beat the county record of 55 km's in good thermalling conditions.

Travelling to Bodoe is easiest by plane from ex Oslo, a trip which costs from £ 100 to £ 150 for both ways with a discount ticket. We recommend accommodation at the cup site in tent or rented caravan, but cabins are also available 3 km's away, while the city and hotels are 9 km's away.

For additional information contact:
Ola Sakshaug
Hunstadv. 112 a
8022 MOERKVED
NORWAY

Phone + 47 75 56 09 91 private, + 47 75 52 11 90 work or + 47 90 19 26 36 mobile
E-mail olasaks@online.no

Or visit our website at <http://www.atlantis.no/BHPGK/>

Regards, Ola.

säkerhet och prestanda

Arcus

18.000 kr

Introduktionserbjudande tom 30 april -99.

Testprotokoll från DHV:s test av Arcus:

Start	1
Planflykt	1
Sväng	1
Symmetrisk stall	1
Frontinslag	1
Assymetriskt sidoinslag	1
Motstyrning assymetr, inslag	1
Fullstall, symmetrisk utgång	1
Fullstall, assymetrisk utgång	1
Spinn från sväng	1
Spiral	1
B-stall	1
Landning	1-2
Frontinslag med speed	1-2
Sidoinslag med speed	1-2

DHV 1/1-2, suverän skärm för dig som vill känna dig helt trygg i din skärm och samtidigt ha superprestanda. 1,1 m/s i sjunk, 37 km/h i trimfart och 49 km/h med speed. 5 i sidoförhållande



Se även swings hemsida: www.swing.de



SKY SPORT
SKÄRMFLYG • ÅRE

Skysport Åre, Årevägen 3, 830 13 Åre
0647-511 86, 070-569 90 89
skysport@skysport.se www.skysport.se



KURSER

- TAG STEG 1 LICENS I ÅRE V13-14.
- UPPLEV ETT SOMMARÄVENTYR. GRUNDKURS I ORSA V23-35.
- HÄNG MED PÅ HÖJDARFLYG TILL TURKIET 20 SEPT.

STARTPAKET

APCOS NYBÖRJARPAKET FRÅN 22.000:- INKLÖSELE, NÖD-SKÄRM OCH RYGGSKYDD.

TESTFLYG

APCOS NYA ALLEGRA MED AIRBAGSELE - LIKA BRA PRESTANDA SOM FUTURAN FAST STANDARDKLASSAD!

WWW.FLYSPORTS.SE FÖR DE HETASTE NYHETERNA! TEL/FAX 0250-446 27.

Tommas bekänner och ryter

Jag tänkte berätta lite vad som kan hända under en flygkarriär. Detta för att visa att vi alla gör misstag, det är på tiden att vi börjar lära oss av varandra så att inte gamla misstag upprepas och leder till att vi skadar oss. Vi skall komma ihåg att på varje olycka går det minst 10 tillbud..

för stort. Jag packade snabbt ihop skärmen och drog iväg i farsans ilsket röda "Nipponracer". "Inte kan man stå och leka ankare på ett fält när vinden är nästan rätt?" tänkte jag när jag for iväg.



Martin Scheel från Swing har koll på grejerna, testar sidoinslag på sin Swing Arcus.

Vi börjar i Sverige. Jag hade just köpt en ny skärm. Senaste tävlingsmodellen som skulle vara säkrare än vad skölskärmar var och ha bättre prestanda än det mesta. Med skärmen i baktluckan stack jag ut för att balansera med underverket. Det blåste fina nordvindar så jag var inte orolig för att bli tvungen att springa runt med skärmen. På fältet gick allting bra. Lyftkraften i de 28 kvadratmetrarna kändes som ett markant drag i grenen varje gång vinden friskade i. När jag stätt ett tag på det fina fältet, utan buskar och träd började tankarna snurra runt i huvudet. "Det kanske var rätt vindriktning för den lokala skidbacken?" Det gick inte att bara stå och dra i tätarna, flygsuget blev alldeles

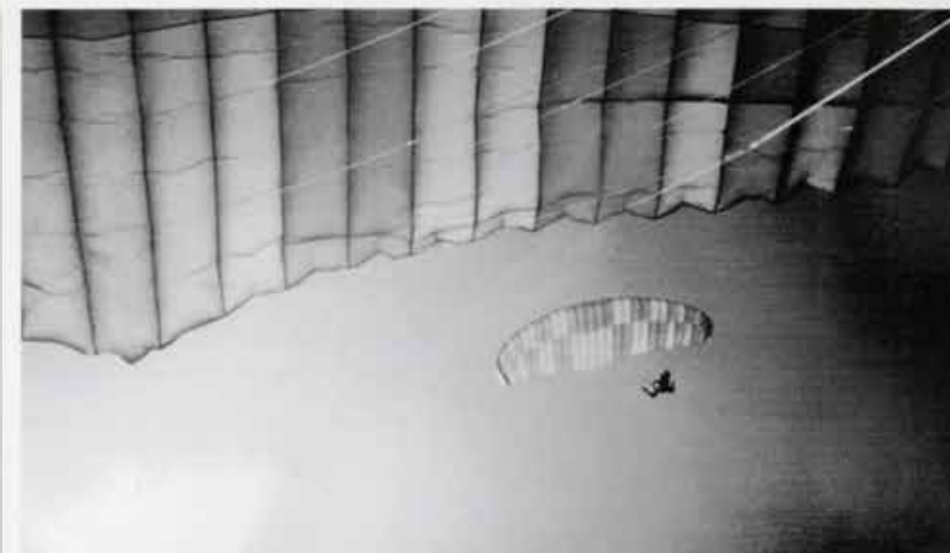
Färden ut mot skidbacken gick med något över tillåten fart, tror jag, jag var alldeles för upphetsad för att bry mig om att titta på de japanska visarinstrumenten. Bilen hade bara 70 hästar så det gick inte att köra så fort ändå, eller? Med en snygg sladd stannade jag vid backen. Upp med skärmen på ryggen. Och så bar det av uppför backen 100 fallhöjdsmeter. Hade jag haft varion igång så hade den nog visat +5 i stig minst, man var ju som sagt lite sugen. Det var lite nysnö i backen. Träden vajjade i den friska nordvinden, men det tänkte jag inte så mycket på riktningen var ju nästan rätt... "Har jag flugit i denna vindriktning förut?" frågade jag mig själv.

Mot skidbacken

Balanseringsövningarna på fältet upprepades på toppen av backen. Det var inga problem att få upp ekipaget. Den var stadig och säker det fanns ingenting som kunde stoppa mig...vinden kom lite snett från vänster men jag hade koll på grejerna "Här ska flygas" var min enda tanke. Med ett par tröppande steg som hade fått en dansare på operan att stirra avundsjukt på mig for jag ut i det element som vi alla älskar, LUF-TEN. I Luften blåste det, ja det vill säga min fart framåt var inte enorm. Eller "var den över" huvudtaget. Jag släppte upp bromsarna och accelererade till full fart. Det var ju ända en tävlingsskärm en av de snabbaste som fanns. Det här är ju lugnet själv. "PANG", sa framkanten. Instinktivt drog den rutinerade piloten (20 h) i bromsarna och framkanten kom ut. Men det blåste fortfarande som hur en av Philips härblåsar. Jag backade nästan eller stod still. "Upp med händerna" som Clinton sade. Det var en naturlig reaktion, lika naturlig som att kissa när man är nödig. "PANG" sade skärmens, som jag nu förstod, något instabila framkant. Det fanns nu inte så mycket kvar av den höjd som jag från början hade (fina prestanda). Med en duns satte jag mig ned i skidbacken. Det gick bra jag hade tur i oturen och landade väldigt mjukt. Det var en skräckupplevelse som kunde ha slutat mycket illa. Kotkompression var inte riktigt uppfunnet bland oss skärmflygare då, men det skulle komma att ändras på...tyvärr. Jag packade ihop mina saker det var helt klar inte rätt dag att prova den nya skärmen.

Frågor man ställer sig

Varför gick det bra? Jag kan inte skylla på annat än turen. Det vore löjligt att säga att jag i mitt dåvarande arbete måst utveckla snabba reflexer eller dylikt. Det har inte ett dugg med saken att göra. Mina reflexer för skärmen i fråga var fullständigt urdåliga. Jag överreagerade och fick betala med en försvunnen stolthet.



Tommas fotar en kollega under en av dåtidens tävlingsskärmar.

Jag hade tur som slapp betala med kotkompression eller något ännu värre? Om någon undrar hur jag landade kan jag berätta det: Rakt ned på ändan! Visst är det kul med fallskärmslandningar, men när det händer något går det fort och då är vi inte beredda, inte någon av oss.

Ingen av oss som flyger skärm är osårbar. Speciellt inte de som anser det själva, speciellt inte de.

Nollvision - Tommas moraliserar

Jag har nu börjat en rent personlig kamp mot alla tillbud som förekommer inom sporten vi alla älskar. Det får vara nog med stupstarter i tränga lägen och försök till hangflygning på små kullar och granithällar i vind-

styrkor som egentligen man inte borde gå i närheten av en skärm i... Det får vara nog på machoinställningen bland skärmflygare att det skulle vara något extra häftigt att kurva sig upp i moln och klara sig. Det får helt enkelt vara nog med dårar som gör livsfarliga saker som de rättfärdigar med ett simpelt fäntigt och fruktsamt oansvarigt "MEN DET GICK JU BRA" För det är nämligen bevisat att det inte går bra...det är bara att gå upp på SSFF:s kansli och väga pärmen som alla olycks- och tillbudsrapporter samlas i. Den är alldeles för tung, ja den är rent löjligt tung speciellt med tanke på att alla olyckor inte ens rapporteras.

Tommas Gustafsson

SKÄRMFLYGSKOLAN

KURSER

Elev till steg 3, helg och veckokurser.

RESOR

Spanien V15. 10-17 April
Frankrike V22. 31 maj - 6 juni
Danmark V30. 24-31 Juli
Spanien V41. 9-16 Oktober
Spanien V42. 16-23 Oktober
Passa på att gå en steg 1 eller 2 kurs i Spanien.

VINCHNING

Varje helg i Grillby 6,5 mil utanför Stockholm, mellan Kungsängen och Enköping.
Ring för aktivitetsinfo: 08-744 49 77.

UTRUSTNING

Vi saluför ett tiotal olika skärm-tillverkares sortiment samt diverse tillbehör. Nytt & Begagnat i lager.

TESTFLYG

Du har möjlighet att under vinchdagarna test Pro Designs skärmar: EOLE "Nybörjarskärm", RELAX "DHV 1-2" eller nya TARGET "DHV 2".

NYHETER

TARGET: DHV 2, snabb (50 km/h!!!), säker, lättstartad och bra handling. Skärm för dig med krav...

PRO DESIGN!

Ring för mer information!
Hälsningar Annika & Andreas

SKÄRMFLYGSKOLAN

Tel. 08-744 49 77

Mobil. 0708-44 49 77,

0705-11 65 30

e-mail:

skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

PARAMOTOR PERFORMANCE - M3



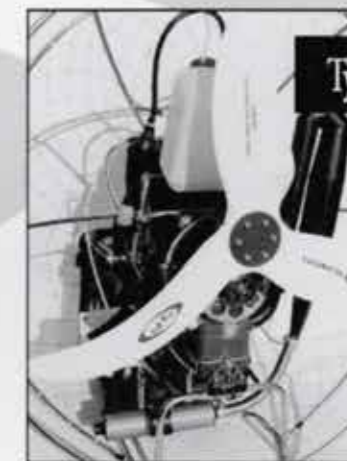
Kraftfull!

- 50kg's tryck vid 6700rpm
- Låg infästningspunkt för skärm
- 130kg max pilotvikt
- Lättstartad, -kort startsträcka!



First Class!

- Svensk, - byggs i Stockholm
- 23,5 kg med elstart
- Sup'Air sele
- Rostfri bur



Tyst!

- Ljuddämpare, 54db på 100m!
- Avstämt avgassystem!
- 3st kolfiberblad 800gr!
- Korrekt inbyggt kullager

Tel: 070-586 65 05

Fax: 08-6471057

Email: magnus.agnwik@idg.se

www.paramotor.se PARAMOTOR PERFORMANCE
Box 5185
S-102 44 STOCKHOLM

Nya tag i Jämtland

Den anrika klubben Frösö Häng- & Skärmflygklubb har bytt namn till Flygklubben Offerdal. Det sker tillsammans med en rad andra förändringar i klubben. Vi har t.ex. påbörjat byggnationen av ett flygfält i närheten av Almåsa skidanläggning (ca 6 mil från Östersund, 6 mil från Åre). Almåsa flygfält kommer att bli unikt i sitt slag. Längden blir ca 800 meter i ost-västlig riktning. Det kommer att vara öppet året om för skärm- och hängflyg, ultralätt och segelflyg. FK Offerdal har idag omkring 30 medlemmar, men vi räknar med att växa de närmaste åren. Två av skälerna är det nya fältet samt våra erfarenheter från flygning i fjällvärlden. Men vi hoppas även kunna locka till oss medlemmar genom en aktiv satsning för att främja säker flygning.

Olyckor och tillbud

Det har på senare tid skett alltför många tillbud och olyckor. Vi arbetar målinriktat för att öka säkerheten vid flygning med skärm och vinge. Många saker går helt i linje med Förbundets "USK Stuta Störta", men vi har även en del egna åtgärder. Minst en gång om året träffar vi Östersunds fallskärmsklubb för att diskutera flygsäkerhet, personlig färdighet, material, packa om nödsäkringar mm. Vi kör med mental träning. Vi kommer att vidareutbilda oss bland annat i meteorologi samt i hjärt- lungräddning. Vi skall förse start- och landningsplatser med vindstrutar. Vi har infört en enkel tävlingsverksamhet som främjar att man flyger tillsammans istället för att dra i väg på egna turer. År man minst fyra piloter så kan man arrangera en tävling. Man väljer fritt om det skall vara pricklandning, distansflygning, balansering genom hinder-

bana eller något annat. Vinnaren erhåller lika många poäng som man är deltagare osv ner till siste man som får en poäng. Resultaten redovisas på hemsidan. Förresten: ballongpiloter släpper ALLTID en eller flera sonderingsballonger med helium för att kolla vindarna även på höjd. Vad kan vi göra för att kontrollera vindförhållandena innan vi startar?

Fler norska piloter

Vi kommer att utöka samarbetet med piloter i klubbar utanför vår egen. Vi vill ha fler norska piloter i Sverige samtidigt som vi är ivriga på flygning på andra sidan kölen. Men vi vänder oss även till medlemmar i Sydsvenska klubbar för att bistå dem med vinterflygning alpin miljö. Vill ni bogsera så gör vi det med vinsch eller skoter, vill ni flyga berg så gör vi det i en fantastisk fjällmiljö eller vid en skidanläggning.



FK Offerdals styrelse ser ut som följer:
Ordförande:
Martin Hedberg 070 - 601 04 05
Vice ordförande:
Tommy Åsell 070 - 657 30 92
Sekreterare:
Hasse Paulsson 070 - 592 41 10
Kassör: Johan Einebrant 070 - 327 98 22
Sektionsansvarig skärm:
Fredrik Genstrand 070 - 512 38 39
Sektionsansvarig hängflyg:
Sven Björkebaum 063 - 856 53
Säkerhetssamordnare:
Sven Björkebaum 063 - 856 53
Hemsida: <http://www.fly.to/offerdal>
Och slutligen: Offerdal kan enkelt beskrivas som större delen av fjällen och plattlandet norr om Åre/Östersund upp till norska gränsen där den svänger in i Sverige. Offerdalsbygden har stolta traditioner och en erkänt vacker natur med både åkermark, sjösystem, skog och kalvfjäll. Välkomna till vår klubb och våra flygområden.

/Martin Hedberg, ordförande FK Offerdal.

Information från styrelsen

Information om licensavg. och försäkringar 1999

SSFF extra årsmöte 990130 beslutade om en stadgändring så att styrelsen fick rätt att fastställa försäkringspremien. De klubbar som var representerade på årsmötet var överens om att licensen även i fortsättningen skall innehålla en olycksfallsförsäkring. Det efterföljande SSFF styrelsemötet samma dag antog den enda offert som inkommit från de tillfrågade försäkringsbolagen. (Från Trygghansa). Denna offert medför en höjning av den totala licensavgiften och styrelsen beslutade därför att en extra licensförnyelse skall genomföras. (Styrelsen beslutade även att anlita professionell hjälp i försäkringsfrågan och ha klart med en förhoppningsvis förbättrad försäkring i September 1999 inför förnyelsen år 2000.) De piloter som hittills har skickat in om licensförnyelse kommer att få ut en licens giltig till 990430. För att efter det erhålla en licens så måste licensinnehavaren genomföra en extra licensförnyelse.

Den totala licensavgiften för 1999 kommer att bli: Ordinarie Pilot: 1160 kr (varav 325 kr förbundsavgift, 835 kr försäkringspremie)

Instruktör eller Pilot 3 licensinnehavare med tandembehörighet: 1720 kr (varav 325 kr förbundsavgift, 1395 kr försäkringspremie)

Take Off Avgift för Elever: 1160 kr (varav 325 kr förbundsavgift, 835 kr försäkringspremie)

Observera att den licensavgift som piloten redan inbetalat i den ordinarie förnyelsen för 1999 kommer att tillgodoräknas piloten i den extra förnyelsen. Reduktioner för betalning i god tid och elevkurs sent under 98 kvarstår också.

Instruktioner och anvisningar om exakta belopp att betala in för den enskilde piloten kommer att distribueras till klubbarna och instruktörer snarast. (Observera att piloternas betalningar inte skall ske direkt till SSFF, utan klubbarna kommer att administrera den extra licensförnyelsen, och SSFF kommer att dra pengar via autogiro som vid en ordinarie förnyelse.)

För SSFF, Jonas Svedberg Luleå 1999-01-31

Försäkringsavtalet finns på webben.

Tävlingskalender 1999

Datum	Evenemang	Arrangör
15 mars	Distansligan startar	Västra SFK
20-25 april	PWC Monte Cornizzolo, Italien	PWC
13-16 maj	Sverige Cup deltävling (Kolbäck alt Branäs)	Västra SFK
22-24 maj	Sverige Cup i Väckelsång vid Växjö i samband med SLAKTARVECKAN	Club Parapente Syd
6-7 juni	DM Övre Norra Dundret alt. Kittelfjäll	Glidflygarna Luleå
25-30 juni	Prel. Norskt, (och troligen Nordiskt) Mesterskap, Kössen, Österrike	(OPK Konkurrens Kommitte-PG)
4-11 juli	SM-99 Kittelfjäll, Västerbotten, Sverige	Skärmflygarna Västerbotten/Ångermanland
2-18 juli	VM Pinzgau, Austria	FAI
22-23 augusti	prel. DM Kolbäck	Västra SFK
30 september	Distansligan avslutas	Västra SFK
27 Juli - 13 Augusti - 2000	EM-00 Garmisch Partenkirchen, Germany	

Förhoppningsvis kommer en till Sverige Cup tävling att hållas på sensommaren. Arrangörer ta chansen! Rapportera SC, DM, KM, distansflygveckor planering resultat och uppdateringar till: tk@paragliding.se

SM till Kittelfjäll

Jag har äran att meddela att SSFF styrelse beslutat att godkänna Västerbottens ansökan om SM-arrangemang 1999 i Kittelfjäll. Under 4/7-10/7 (~vecka 27).

Tidpunkt:

Tidpunkten är justerad från originalansökan med en vecka (enligt överenskommelse), för att inte krocka med ett eventuellt Norsk/Nordiskt-Mästernsarrangemang innan VM.

Olyckligtvis krockar SM nu med VM, och de som blir uttagna att representera Sverige i VM kommer inte att ha möjlighet att delta på SM i Kittelfjäll. Grunderna för detta är att ett SM i Sverige behöver de bästa möjliga statistiska väderförutsättningarna för att lyckas och sist men inte minst en framåt klubb/arrangör som vill arrangera ett SM!

Beslut om exakta och formella regler för utbetalning av ev. garantibelopp tas på nästa SSFF styrelsemöte.

Mer information finns på:

<http://www.paragliding.se> under Tävlingskommitten.

Med stort hopp om ett framgångsrikt och roligt SM. // Jonas Svedberg, för SSFF, Luleå 1999-02-14

SSFF vill tacka

Listmaster Tony: SSFF vill tacka Tony Helinsky för den insats han gjort genom att starta och driva skärmflyglistan. Under tiden från dess start för tre år sedan till dags dato har forumet utvecklats och likaså "diskussionerna". Den femtedel av Sveriges piloter som har varit prenumerater har kunnat erhålla färska rapporter om allt från rekordflyg till detaljrika teknikresonemang. (En länk till en ny epostlista kommer att finnas på SSFFs hemsida)

Janne J: SSFF vill tacka Janne Järnesjö som hastigt bestämt sig för att trappa av och minimera sina åtaganden för SSFF till ett absolut minimum. Janne har drivit tävlingskommitten under många år (6 tror jag) och var med att genomföra vårt första utomlands SM. Janne har också fört SSFF framåt i IT-åldern, han har bla sett till att SSFF tidigt funnits till på "Webben" samt skapat en finurlig elektronisk rankingdatabas där piloterna själva kan mata in sina resultat. Stort tack för allt detta goda ideella arbete!!

För SSFFs styrelse, Jonas Svedberg

Stulen skärm återfunnen

Vid en husrannsakan i Stockholm har en skärm; Apco Aviation beslagtogs av polisen i Huddinge. Chansen är minimal att det är en skärmflygare som man gjorde husrannsakan hos...Därför skickas denna efterlysning efter rättmätig ägare ut. Återfås mot beskrivning. Jerker Mohlund tel 08-401 79 27 hos Huddingepolisen vet mer.

Kansliet

SKYTEKNIK



Edel Atlas DHV 1-2, Saber DHV 2, Sector den överlägsna tävlings-skärmen 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-, Sup-Air- & Woody valley-selar. Icaro hjälmar, NSD kläder, Flytec & Bräuniger instrument, 2 meters radio, kängor mm.

Finns även i Stockholm på **Absolut Spel** OLOFSGATAN 12 tel 08-226444. Öppet: 14.00-18.00 mån-fre, för mer info. kontakta mig Roland Sky Teknik, tel/fax 0510-540249, mobil 070-7672140.

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

Insändare

Inbjudan till Svenska Distansligan 1999

Ja, nu var det dags igen. För 8:e året anordnas Svenska Distansligan. Ingenting är ändrat. Det är med andra ord precis som vanligt, tror jag. I skrivande stund vet jag ej om förslaget med att slopa rankingpoängen från Svenska Distansligan har gått igenom. Personligen tycker jag att det vore synd. Svenska Distansligan är den enda tävling på hela året som garanterat blir av.



Förra året -98, slog rekord i antal anmälda. Hela 76 piloter var anmälda. Dock var det endast 26 piloter som redovisade distanser. Det dåliga vädret satte käppar i hjulet för många distanssatsningar.

1998 års totala segrardistans var blott 155,1 km. Att jämföra med åren innan då segerresultatet har legat mellan 300 och 400 km.

De flesta utmaningar och tävlingar har en drömgräns. I Svenska Distansligan känns det som om 500 km på 5 flyg skulle kunna vara en sådan gräns. Låter kanske för många som en helt ouppnåelig bedrift. Segerresultatet från -95 var dock väldigt nära, 485 km.

Så tveka inte, häng med i Svenska Distansligan -99 och flyg målinriktad distans hela året. Börja redan nu att be till vädergudarna om bättre väder så att årets tävling blir spännande och rafflande.

En separat inbjudan till alla licenserade steg 2-3:or kommer inom kort på posten. I denna medföljer regelverk och 2 st distansrapporter.

Så här gör ni för att anmäla er.
Allt du behöver göra är att sätta in 100,- på VSKs Pg: 78 79 74 -5. Fyll i Namn, Klubb och Skärm på inbetalningskortet. Skriv tydligt! Sedan är det bara att flyga så långt du bara kan.

Tävlingen pågår från och med 15/3 till och med 30/9.

Observera ordningen: betala först och flyg sedan!

Distanser utförda innan betalningen är utförd godkänns ej!
Lycka till!

Ansvarig för -99 års Svenska Distansliga är Lennart Möllgård, Västra Skärmflygklubben. Eventuella frågor besvaras så gott det går på:
tel: 031-234092 eller 031-598826
E-mail: VCC2.LENNARTM@MEMO.volvo.se alt. Lennart.Mollgard@bnord.se

Testvecka i Åre nu i dagarna

Vecka 13 (29/3-3/4) arrangerar Åreklubben en testvecka för DHV 1, 1-2 och 2 skärmar i Åre (Skärmar med högre klassning är inte portförbudna men klubben gör inget för att förevisa dem). Det blir säkert en väldigt kul träff för oss skärmflygare. Klubben har fått tag i skärmar från ett femtontal olika skärmmärken.

I samband med denna testvecka inbjuds elevlicensare och steg 1 piloter till ett öppet KM 2/4-3/4 med reservdag 4/4. Övriga piloter är välkomna att friflyga.

Kontaktperson Michael Sörensen: 070-782 28 28; michael.malin@swipnet.se

2 m radio lagligt!

Många piloter i norrland har efterfrågat en SSA Cept 2 kurs. (Med en Cept 2 får man lagligt använda en 2 m radio och man har mycket mer säkerhet och bredare kommunikations möjligheter, via repeateranläggningar o.s.v. och innehav av radion blir laglig i hela världen). SSA kanske kommer att bjuda på kurs, lärare, o.s.v. och SSA vill naturligtvis ha fler radioamatörer.

En Cept 2 licens gäller både 2 m och 70 cm! Kursen är preliminärt planerad att äga rum runt höstkanten efter XC-säsongens slut.

Tid: en helg i oktober eller november.
Plats: Högrännagården 6 mil NV om Örnsköldsvik.
Kostnader: Kursen är (kanske) gratis, boende 100 SEK / bädd (plus mat). Kontakt: Mark Presson via e-post: mark@starofhope.org Eller vanlig post: SFK Västerbotten/ Ångermanland, Mark Presson, Kärrsjögården, 890 54 Tre-sjö

Jag skulle behöva veta hur många som är intresserade? Om detta låter intressant kan ni skicka en intresseanmälan till mig så fort som ni kan. Jag håller kontakt med SSA och de vill kunna planera kursen i god tid.

Mark

Radannonser, bifoga 20:-/annons

Firebird Genesis M
DHV 2 - 3. Totalvikt 80 - 100 kg Prisförslag 5000:-
0470 / 16773 Åke
Knotan@rocketmail.com

APCO XTRA-28
Komplett skärmflygutrustning med APCO Secura Top Pro sele utrustad med nödskärm, airbag och ryggplatta. Dessutom Flytec 3010 vario samt Nocal Epic hjälm och en radio av enklare modell.
Pris: 10 000 kr
Ring David: 08-16 61 39

Prodesign Challenger 25
A-klassad Nyskick med komfortsele, ryggmonterad nödskärm, speed, säck, 7000:-
Prodesign Eole M
Sprillans ny A-klassad med speed och säck 12500:-
Sprillans ny Flytec 4010 vario med extra Windwatch 3000:-

Fickskrivare till vario (Flytec, Bräuniger)
Epson P-40 1000:-
Tandem Prodesign
nyskick 10000:-
08-765 72 22 kväll Tomas Lund

Airwave-Fusion 2st
strl.25 och 27.
Pris 16 000 resp. 17 000kr
0250 / 202 55 Martin

Airwave Fusion L
blå/vit, lite flugen Apco sele utan nödskärm
kristiansen@telia.com
031-847489, 0707-454971 Torbjörn

Tjenare Nisse!

Hur har du det? Här är det mesta sig likt fast vi är några i klubben som tänker byta skärm inför säsongen. UP...nu blir du väl nöjd din gamla entusiast? DIN tjat har väl elagit rot...Du har väl hört om UP:s nya? Kenta tänker antligen byta ut sin gamla skärm! Det gör ju det hela både trevligare och säkrare för oss övriga på fallet...Jag förstod att han skulle tända till på UP:s nya GAMBIT, den verkar vara bästa köp just nu för dom som vill ha en skärm som är klassad DHV 2-3. Han är så peppad att han tänker börja tävla igen. Självt testade jag en UP GROOVE, DHV 1-2. Den var kanon. Jag vill ha prestanda, men säkerheten är ändå viktigast för mig. Den var verkligen lättvändig, men trots det hade man stor säkerhetsmarginal i bromsarna. Den har v-celler och man har minskat den totala linlängden med nästan 10% från din Classic. Jag har testat en massa olika skärmar och nu är jag säker: Let's Groove! Kasst att det inte går att flyga hos dig. Jag skulle inte ta ett sånt jobb för alla pengar i världen...nästan. Kom snart hem så sätter vi fart på säsongen!
Mvh. Lasse

FAKTA:

1. Riktiga vänner gör att man längtar hem.
2. Skärmarna kommer från UP Sweden 019-323246
3. Mer detaljer från nätet: <http://www.up-online.com>
4. Vi sparar pengar från färgannonserna och använder dem mycket hellre till att skicka en katalog till dig.

ULTRALITE PRODUCTS
PARAGLIDING

Godkända skärmflyginstruktörer

Skola	Klubb	Tel	Fax	e-post
Adventure SFS Lars Ekenstam Bergsgatan 9 112 23 STOCKHOLM	Cirrus SFK	08-6522388 010-2183389	08-201790	
Per Jutemar Parkgatan 11 112 30 STOCKHOLM	Cirrus SFK	08-6523745 070-5528997		
Torkel Bergqvist Villa Nordhem 186 97 BROTTBY	Cirrus SFK	08-51241457 010-6985407		
Ede Äventyr & Upplevelser Tommy Åsell PI 1098 Ede 830 50 OFFERDAL	Åre SHFK	0640-30626 0706-573092		http://home1.swipnet.se/~w-13158/ede.htm
Dala Skärm Flyg Skola Martin Annsberg Stenis 3091 792 91 MORA	Dala H&SKFK	0250-20255 0705-557858		info@skarmflyg.w.se http://www.skarmflyg.w.se
Mia Tenlén Stenis 3091 792 50 MORA	Dala H&SKFK	0250-20255 070-3765006		
Flysports Peter Wicander Holen 2587 794 92 ORSA (Vinteradress: Åre Kläppens Fjällhotel, 830 13 ÅRE, 0647-506 30, 0647-132 50)	Dala H&SKFK	0250-44627 010-2559075 070-6381070	0250-44627	info@flysports.se http://www.flysports.se
Funway Tomas Lund Korsfaravägen 150 181 40 LIDINGÖ	HVTO	08-214141 010-2285000		
Mad Moose Anders Magnerfelt Lillskogsvägen 9 139 00 VÄRMÖ	SFK Pegasus	08-57162137 070-5246708		
Moguls Inc Box 47 (Stenheden 47) 780 67 SALEN Peter Ahlbin	Silens SFK	0280-20616 070-6260616	0280-20636	flyg@moguls.se http://www.moguls.se
Tony Ekström	Silens SFK	0280-206 16 070-6260614	0280-20636	
Peterson Sport AB Tomas Peterson Bergängsvägen 68 521 30 FALKÖPING	Västra SFK	0515-711121 070-6001121	0515-711121	tomas.peterson@mailbox.swipnet.se http://www.fly.to/apco
Sky Adventure Pierre Rosén Sandviksvägen 6 294 74 SÖLVESBORG	Parapente Syd	0456-70600 070-6409343	0456-70600	sky-adv@algonet.se
Skysport Årevägen 3 830 13 ÅRE Andreas Hedström Lars Hedström Fredrik Lindholm	Åre Sk&DfK Åre Sk&DfK Åre Sk&DfK	0647-51186 070-6540697 010-2559089 070-3114000	0647-51186	paragliding@skysport.se http://www.skysport.se
Stockholms skärmflygskola Simon Fulford Gamla Skolvägen 34 133 35 SALTSJÖBADEN	Fenix SFK	08-7179878	08-7179878	
Peter Pettersson Mickelsbergsvägen 121 125 54 ÄLSVJÖ	Fenix SFK	08-4649991 0708-133952		
Skärmflygskolan Arvodesgatan 10 129 33 HÄGERSTEN Andreas Illerfelt	HVTO	08-7444977 070-8444977 0705-116530	08-196507	
Annika Olsson	Åre Sk&DfK	0705-116530		
Åre Skärm Flyg Skola Årevägen 60 830 13 ÅRE Pernilla Hammar Peter Nietlisbach	Åre Sk&DfK Åre Sk&DfK	0647-50391 070-5720880 010-2245151	0647-50551	
Äventyrscenter Aventyrscenter Odinsgatan 20 411 03 GÖTEBORG Christer Ericsson Peder Dyrsén Jesper Eklöf	Västra SFK Västra SFK Västra SFK	0705-461699 0705-416 371 0708-792726		
Övriga Dominique Bon BP 65 F-737 01 Bourg St Maurice FRANKRIKE	Rotormännen SFK	+33-79077509	+3379073070	

Klubbadresser

Artic Hanggliding & Paragliding Club
c/o Johan Sjöström
Terrassgatan 5, 981 35 KIRUNA

B-Stallet
c/o Anders Jauring
Ekhagsvägen 11, 104 05 STOCKHOLM
08-655 46 03

Cirrus Skärmflygklubb
c/o Mats Lindberg
Fjällstigen 17 A, 141 41 HUDDINGE
08-689 97 10

Club Parapente Syd
c/o Henric Fröjd
Arkiygatan 18 A, 223 59 LUND
046-211 85 02

Dala Häng- & Skärmflygklubb
c/o Robin Fjällström
Kallmora Skola, 794 92 ORSA
0250-501 96
dala@orsa.mail.telia.se

SkFK Fenix
Lars Rheborg
Långkärrsvägen 42, 187 43 TÄBY
0708-11 24 94

Björn Hårdstedt
Zinkensvägen 42
117 41 STOCKHOLM
Aktivitetstel. 08-668 68 88
www.velodrom.se/fenix

Flygklubben Dundret
c/o Jouini Nirhola
Luleåvägen 20A/J Karlsson, 982 34 GÄLLIVARE
0970-238 68, 0970-23 740

Flygklubben Spinn
c/o Lars Flygborn
Gustaf Clasens gata 46, 603 78 NORRKÖPING
011-17 29 24

Friskisportarnas SFK Värnamo
c/o Harald Hulthén
Kvarningsgatan 18, 331 34 VÄRNAMO
0370-467 51, e-mail: fsk@bigfoot.com
www.bigfoot.com/~fsk

FK Offerdal
c/o Brett Simpson
Björneborgsvägen 9, 830 13 ÅRE
0647-321 15
www.fly.to/offerdal

Glidflygarna Luleå H&SKFK
Jonas Svedberg
Lingonstigen 73, 973 33 LULEÅ
0920-195 85

HOTING SFK
c/o Bert Tjartund
Kyrkviken 3298, 830 80 HOTING
0671-105 92

Hudiksvalls Skärmflygare
c/o Kjell Bylund
Jakobbergsvägen 20, 7 tr. 824 30 HUDIKSVALL
0650-133 57, 010-251 25 41

Hunflens Skärmflygklubb
Ronny Nilson
Åsgatan 14, 780 50 VANSBRO
0281-100 90

Linköping Häng- & Skärmflygklubb
c/o Johan Hellström
Majeldsgatan 1 A, 582 63 LINKÖPING
013-12 18 06, e-mail: johan.hellstrom@saab.se

Razor SFK
c/o Märten Brink
Ahlströmergatan 32, 112 47 STOCKHOLM
08-654 39 42

Roslagens Skärmflygklubb
c/o Bert Nystrand
Vegagatan 38, 761 32 NORRTÄLJE
0176-168 28

Rotormännen Skärmflygklubb
c/o Peter Hernfalk
Sikvägen 61, 135 41 TYRESÖ
08-721 43 79

Skärmflygklubben Pegasus
c/o Anders Dillman
Hökmossevägen 7, 126 38 HÄGERSTEN
08-18 13 89

Smålands Skärmflygklubb
c/o Fredrik Pettersson
Backegårdsgränd 8, 331 33 VÄRNAMO

Silens Skärmflygklubb
c/o Peter Ahlbin
Box 47 (Stenheden 714), 780 67 SALEN
0280-206 16 (även fax), 070-626 06 16
e-mail: flyg@moguls.se

Västerbotten Ångermanland SFK
c/o Mark Presson
Kärrsjögården, 890 54 TRE-SJÖ
0662-410 53, 010-224 91 70, 070-662 90 71
mark@starofhope.org

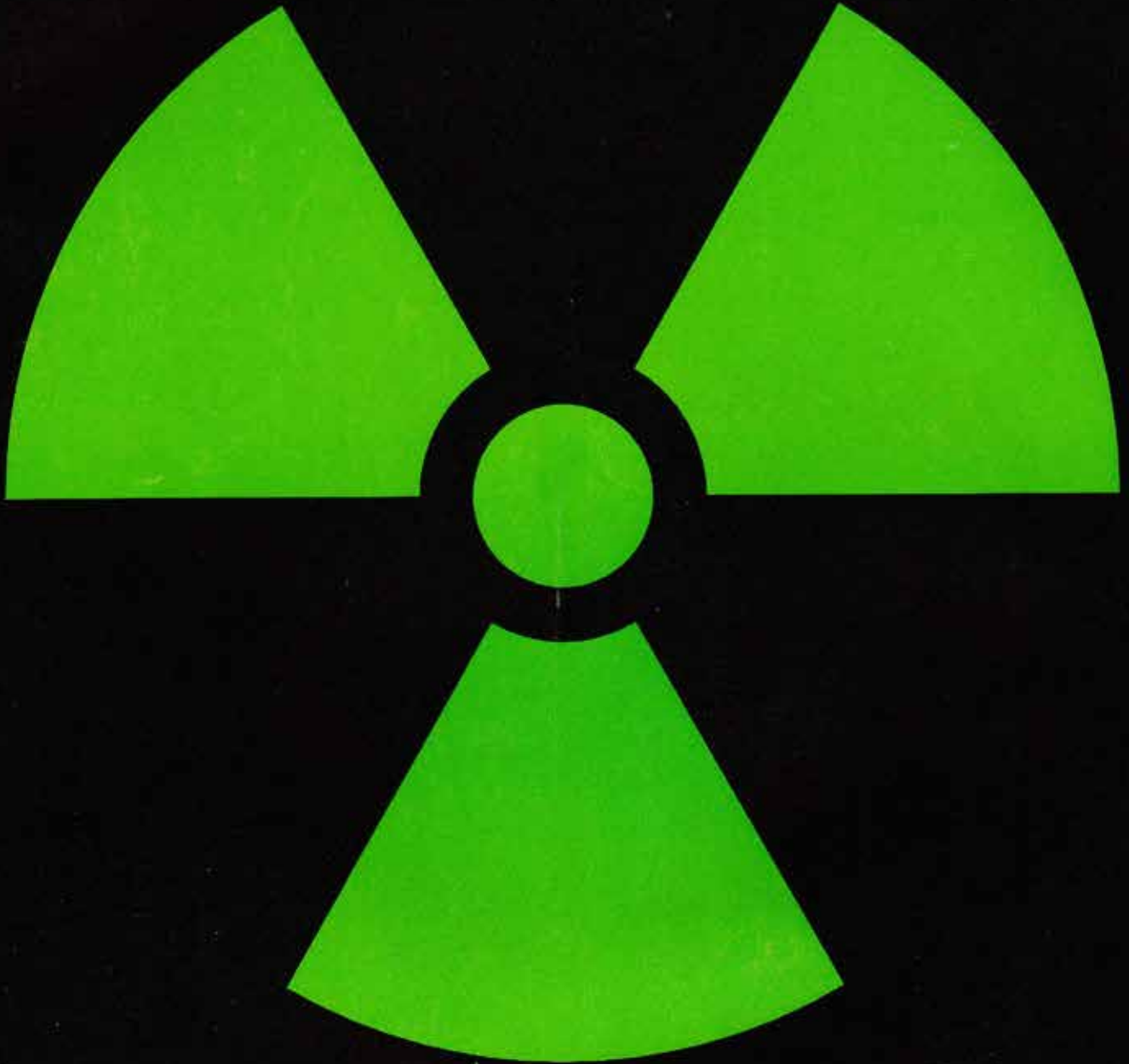
Västra Skärmflygklubben
Box 4022, 431 04 MÖLNÄS
031-44 62 18

Åre Häng- & Skärmflygklubb
Box 32, 830 13 ÅRE
0647-502 79, 0647-201 82 (fax)

Örebro Häng- & Skärmflygklubb (Örhänget)
c/o Harald Pettersson
Västermovägen 24 D, 732 49 ARBOGA
0589-183 46



B



ÄVENTYRS CENTER
för säkra äventyr.



SVENSKA SKÄRMFLYG GRUPPEN