



SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET

Nummer 3 • 1999





100% FLYGGGLADJE!



0647-511 86, www.skysport.se

Ordförande har ordet

Ja denna sommar går verkligen till historien. Jag tänker inte sprida några superlativ då ni nu säkert redan sett, läst och hört sådana till leda. Så jag kastar mig direkt in i SSFF:s bistra verklighet. För min del så handlar det om vår försäkring. Sen förra årsmötet har jag haft ansvaret för att undersöka möjligheterna att hitta någon form av förändring av vår försäkring. Då främst med tanke på den skenande premien. Det har inte varit någon tacksam uppgift vill jag lova. Det är ju inte precis någon lysande förhandlingssits jag har när jag träffar försäkringsbolagen och presenterar vår olycksstatistik. Här följer en kort resumé av vad vi diskuterar i styrelsen just nu och som kommer att bli en stor och betydelsefull fråga för beslut på kommande årsmötet.

För försäkringsbolagen så är vi en liten grupp som sysslar med en högrisksport och tillika en hårt olycksdrabbad sådan. Det gör att en gruppolycksfallsförsäkring blir väldigt dyr och ger ett förhållandevis dåligt skydd. Olika saker angående vad försäkringen ska täcka och inte har varit uppe på diskussion. Men faktum kvarstår. Det extra försäkringsskydd vi får utöver det redan knapphändiga (och kontinuerligt nedskärningsutsatta) lagstadgade socialförsäkringsskyddet, är mycket dåligt. Jag har träffat representanter för Konsumenternas Försäkringsbyrå, som är en oberoende stiftelse som jobbar för oss försäkringskonsumenter. Vi har diskuterat vår situation och deras råd till oss var att se över vårt skydd på privatsidan. De menar att där har vi större möjlighet att hitta försäkringslösningar som ger bättre täckning och till lägre premier. Så nu infinner sig de stora frågeställningarna. Skall vi som förbund kräva olycksfallsförsäkring och ska vi i sådana fall tillhandahålla en sådan? Eller ska vi överlåta detta ansvar på individen? Eller kan man tänka sig att vi enbart har en ansvarsförsäkring (premie ca. 50,- per år) och

sen får piloten själv ombesörja sitt skydd och aktivt sätta sig in i sin egen försäkringssituation. Det är ju faktiskt så att försäkringsbehovet är oerhört olika beroende på vilken situation man är i livet.

Ett tänkbart scenario skulle kunna vara att vi har en förbundsavgift/licensavgift på ca. 350,- vilket inkluderar ansvarsförsäkring och administrativa kostnader för förbundet. Sedan kan SSFF undersöka/informera och rekommendera de försäkringsbolag där det går att teckna privata olycksfallsförsäkring som täcker skärmflyg. SSFF kan även rekommendera försäkringsbolag vars hemförsäkrings resesydd täcker hemtransport vid olycksfall (risksport) utomlands. SSFF kan även rekommendera separata reseförsäkringar som täcker skärmflygning (om de finns?). Dessutom bör alla som är anställda kontrollera via sina arbetsgivare vad de har för försäkringsskydd genom kollektivavtalsförsäkringar. Hela detta scenario bygger således på att i slutändan är det den enskilde piloten/individ som själv avgör vilket försäkringsskydd han/hon vill ha. Detta är som sagt stora viktiga och avgörande principiella ställningstaganden som jag anser att vi måste fatta beslut om på kommande förbundsstämma. Så sätt dig ner i ett par minuter och fundera över följande:

- Vad händer om jag i morgon skulle dö?
- Vilken ersättning/hjälp vill jag då lämna till mina anhöriga?
- Vad händer om jag i morgon skulle bli rullstolsburen?
- Vilken ersättning/hjälp vill jag då ha?
- Vad är jag villig att betala för detta?

Flyg försiktigt!

HP Fallesen
Ordf.

Paramotor Supplies

Generalagent för Reflex flygskärmar & PAP ryggsäcksmotorer
Tel/fax: 08-510 115 74 Hemsida: <http://www.flyga.com>

Reflex

- Elvklassad i säkerhet och handling
- Snabbare än de flesta tävlingskärmar
- Maximalt trimmad flyghastighet= maximal stabilitet. (Speed möjlig & säker att läsa)
- Friflygning, tandem, paramotor, trike med samma vinge (70-370 kg)

Omöjligt? Nej, Reflex är en unik, patenterad revolution och redan en legend bland internationella piloter.

Den enda vingen på marknaden utvecklad för all motoriserad flygning, med samma enorma säkerhets och prestandaegenskaper vid friflygning.

"Reflex, has taken the fear out of paragliding"

Beställ Reflexvideon för endast 20 Kr!

Via hemsida, eller fax/tel Frakt +postens avg. tillkommer



- Powerful
- Robust
- Compact

PAP, the original

- Erkänt professionellt byggd utrustning för motoriserad aviation
- Enormt genomtänkt & stryktålig konstruktion i rostfritt stål
- Beprövade väl valda komponenter för högsta driftssäkerhet
- Blandande totalitet som efter många år är legendarisk på marknaden
- Marknadens mest kopierade

The speed you need, the safety you crave.

- Legendary stability
- Phenomenal speed
- Lightning fast re-inflation times
- Hands-free flying!
- Wing tip steering
- Wide flight envelope - more time in the air and less on the ground

Beställ oss på www.flyga.com och läs allt om sporten paramotor, samt varför Reflex & PAP



SKÄRMTRYCKET

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

Redaktion:

Tomas Gustafsson
Helena Tängdén
Christer Weslund

Material till Skärmtrycket skickas till:

Christer Weslund
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

Framsidesbild:

Med Nova över alperna.

Manusstopp för Skärmtrycket 4
1999: 12 november



Franska Samoëns med höjdskillnad på 1080 meter

Läge

Samoëns som ligger i franska regionen Haute Savoie, nära Ancey och Chamonix, är idealiskt med sina två startplatser – Les Saix och La Bourgeoise – i olika väderstreck. Det är alltid en av startplatserna som fungerar.

Nivåskillnad

Les Saix 950 meter och La Bourgeoise 1080 meter

Startplats

Les Saix och La Bourgeoise med Samoëns i dalen.

För att komma till Bourgeoise tar man väg D354 från Samoëns mot bergspasset Col de Joux Plane. En kilometer före sjön (på 1627 meters höjd) finns en liten väg åt höger i syd-sydvästlig riktning som leder till startplatsen. Sista biten tar ungefär tio minuters att gå.

Till Les Saix åker man åt andra hållet från Samoëns mot Vercland upp till toppen tills vägen tar slut. På vintern går det kabinbana till Saix.

Landningsplats

Mitt i Samoëns centrum finns landningsbanorna, stora fält bredvid fotbollsplaner och simbasängen. Brisen stiger upp från dalen och är därför västlig.

Svårighetsgrad

Lätt, Samoëns passar även nybörjaren. Däremot måste man tänka på att man inte får flyga över det skyddade området Sixt-Passy.



St André les Alpes - en klassiker



Läge

St André ligger i de provensalska alperna inte långt från Digne. Det är ett av skärmflygningens riktigt klassiska ställen. Trots rykten om stark termik och tuffa förhållanden är det ett av de bästa flygställena alla kategorier.

Nivåskillnad

Nivåskillnaden ned till huvudlandningen nere vid byn är cirka 700 meter.

Startplats

Det finns startplatser i ost och väst. Oststarten kan bara användas de tidiga morgontimmarna innan termiken slår igång på västsidan. Då förvandlas oststarten till en farlig plats. Västarten är uppdelad. På den södra delen är det bara tillåtet att starta med vinge. På den norra delen är det bara skärm som gäller. Starta inte på vingstarten även om skärmstarten är full och inte en vinge kan ses så långt ögat kan se. Det retar bara de bofasta piloterna. För att komma till starten tar man antingen sin egen bil via skyltar mot col d'Allos och sedan står det skyltat åt vänster strax innan man far ut ur St André "Decollage". Man kan också hör med skolan om de har plats i bussen upp till starten så kan man åka med dem och därmed slippa att lifta upp till starten för att hämta bilen. Skolan ligger vid det stora fältet som utgör huvudlandningen. Fältet ligger på höger sidan vid sjön när man kommer till St André söderifrån.

Landningsplats

Det finns en landning framför västarten i dalen. Den används inte speciellt ofta eftersom det oftast bär på det här flygstället. Huvudlandningen ligger nere i byn och är ett jättefält vid sjön som är svårt att missa. Framåt eftermiddagen så blir det stökigt eftersom dalarna möts precis vid landningen. Så alptaktiken flyga tidigt landa tidigt eller flyga tidigt landa sent gäller för högsta säkerhet.

Svårighetsgrad

Steg 1-2 flyger med fördel innan 11 från oststarten och efter 19 på västarten. Däremellan rekommenderas steg 3. OBS klockan 19 är inte termiken slut. Den håller på sommaren på ända fram till 22.

PARAMOTOR PERFORMANCE - M3



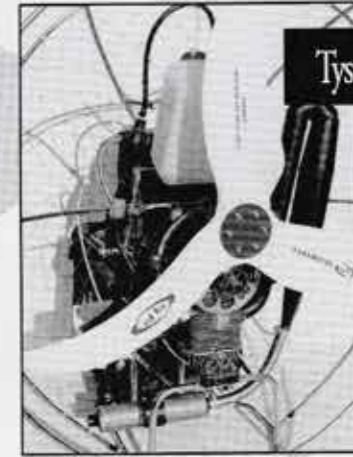
Kraftfull!

- 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



Edel skärmar 99

Edel Atlas dhv 1-2
Edel Promise dhv 2
Edel Response dhv 2-3
Edel Millennium
Edel Prime Tandem

SKYTEKNIK



Firebird Skärmar 99

Sky Teknik's utrustning från de här företagen
Sup-Air Selar & overaller mm
Woody Valley selar & NSD Kläder
Jcaro Hjälmor & Nocal hjälmor
Bråniger Vario Flytec Vario

Firebird Ignition dhv 1-2
Firebird Booster dhv. Nytt
Firebird Rocket dhv 2-3
Firebird Monster Tandem



Sky Teknik har breddat sitt utbud på skärmar med Gin och Ozone två helt nya märken på marknaden. Kontakta Sky Teknik det lönar sig alltid !!

Finns även i Stockholm på OLOFSGATAN 12 PÅ Absolut SPEL tel 08-22644
öppet 1400-1800 mån-fredag för mer information kontakta mig mvh Roland Sky teknik
tel-fax 0516-540249 mobil 070-7672140 e-mail roland.agnwik@idg.se mail@idg.se
Hemsida <http://tv.hvskytteknik>

Del två av Tour Europa -98



Torre kämpar med Löökenhangets underliga vindar.

Torsdag 25 juni. Tävlingsdag 3, mera flygning
Patrik, Ingemar, Torre, Katarina och Tomas startar innan tävlingen och beger sig sedan av mot Ancey igen.

Vid briefing berättar Pierre att hård vind förväntas komma in på eftermiddagen varför ett kortare heat läggs upp med sista landningstid 15:00. Dagens uppgift går via lifthjulet (Tete des Annes) 2 km i NO, till ett hus med rött tak (Chalet de Cuillery) i dalen ovan LGB 3 km i NV, sedan skall vi ta oss till lifthuset (Cret du loup) ovan byn Clusaz, tillbaka och fota toppstugan på La Cha och sedan ned till landningen, totalt ca 30 km flygning. Som vanligt kommer jag inte iväg förrän lite senare, Spitzten och blivande Spitzten är redan ute och letar efter det röda huset när jag kommit ut i luften. Jag får lite höjd tillsammans med ett tio-tal andra skärmar som ligger ovan starten och beger mig samma väg som första tävlingsdagen mot lifthjulet. Och det visar sig fungera bra, sedan blir det ett nytt territorium

som jag aldrig flugit i förut, en mäktig gräskam sträcker sig bort mot andra vändpunkten men den ger inget vidare lyft. Tillsammans med Blå Gnistan hittar jag ändå en termikblåsa som lyfter upp oss ovan kammen och vi beger oss mot vändpunkt två. På vägen ser jag Johans turkosa Saber på andra sidan dalen som verkar funka hyfsat, och innan vi andra kommit över är han ovanför Pnte Blanche på 2400. Halvvägs över dalen lokaliserar jag fotopunkten och tar ett par bilder. Väl över dalen så bär det hyfsat men inget stig vill fortsätta ända upp. Efter idogt letande tillsammans med en pilot i en Vertex lyckas jag lokalisera en blåsa som bär mig upp ovan Pnte Blanche upp till 2800. Skönt att vara uppe i svalkan nära molnen igen, men när jag väl försöker flytta mig framåt längs åsen mot Roc de Tours så märker man att det blåser lite mer än tidigare dagar, min GPS indikerar en framåtfart på runt 20 km/h med svag speed. Det är ganska tomt på skärmar i luften men jag hinner se Johan

snedda iväg till Clusaz. För att slippa kämpa i motvind under det kommande glidet mot Clusaz så går jag fram halvvägs mellan korset på Lachat och de Suet innan jag tar ordentligt med höjd (2900) och sticker mot byn i fjärran. Över byn så siktar jag på några mindre cumulus ovan kammen i byns södra utkant, men de ger inte så mycket utan jag får dyka in mot slalombacken nedanför vändpunkten. Halvvägs dit och ca 100 meter under fotopunkten börjar det lyfta och efter ett tag hittar jag en blåsa som jag kan centrera samtidigt som jag tar fram kameran och fotograferar. När det är avklarat så letar jag mig framåt i blåsan för att slippa det förmodade häftiga molnsuget högre upp, efter ett tag börjar det stiga med 4+ och jag drar öron och speed för att komma ut på lagom höjd i molnets framkant. Väl ute ur suget på 2900 så riktar jag mig mot toppstugan på La Cha som jag närmar mig med god medvindsfart. Med lite flax så kommer jag fram på 2200 möh ungefär 200 meter ovan fotopunkten utan att kurva en enda gång, nu är det bara att ta sig ned till huvudlandningen. Med öron och speed går det ca 30 km/h men 1200 höjdmeter tar ett tag att bränna upp, jag blir så trött i 'öron'-fingrarna att jag åker en bit med ett halvt A-paket för att få tillbaka blodcirkulationen. Efter målgång, på finalen får jag ett termiskt lyft över gräset och är tvungen att göra en gir och landa i väggrenen. En glad Johan är redan i mål och mycket nöjd sedan han gjort sitt bästa race hittills i tävlingen. Klockan är strax efter två och piloter rullar i mål en efter en, till och med Brinkeby som varit illa ute tillsammans med Peder i början av loppet. Exakt klockan 15 när sista piloten sätter ned fötterna och ringklockorna från byns kyrka slår så börjar det blåsa upp, tala om bra prognos. Anna gör sitt bästa heat och lyckas ta sig till och förbi första TP.

I Ancey har steg 1 Patrik (med steg 2 ambitioner) letat upp bra termik på Tänderna och letar febrilt på radion efter sin instruktör. När han inte får kontakt ropar han att han skall ta sig en CrossCountry tur till andra sidan sjön i förhoppningen att instruktören skall höra. Instruktören på marken har glömt bort vilken Patrik det är och frågar Tomas som står bredvid honom på marken - "Är han duktig eller dum?" varvid Tomas självklart svarar - "Han är du...". Hemma på logementet i byn åter vi sedan god pasta och dricker 10 frassars vin. Vid 10 tiden på kvällen dyker Micke och Nettan upp efter en dag på Autobahn de tar in i tvåbäddssviten mitt emot oss som kostar hela 120 FF per dag (med egen dusch).

Fredag 26 juni. Vilodag nästan

Dagen börjar inte bra, Johan får först sina tävlingsfoton från gårdagens heat underkända, all flygningen efter första vändpunkten ger honom därför i stort sett inga poäng alls, sedan ställs dagens tävlingsheat in också. En kraftigt förkyld Anna stannar hemma, vi andra åker på en liten turisttripp. Vi navigerar oss genom Ancey för besök på ett växlingskontor och en sportbutik. Innan vi ger oss av mot Gorge de Fier, en ravin som skurit sig ned genom berget under många år. Vi läser om betjäntens och hans avhuggna händer som skall finnas någonstans i ravinen och blir skrämde av en orm som hamnat i ett prekärt läge mitt på ravinens vägg och sticker

ut sitt huvud genom mossan. Senare på kvällen efter det vi trott att regnet dragit förbi, letar vi oss upp till skol- och morgonstarten i LGB. Efter anvisningar av en lätt förvånad bonde kör Patrik med en orolig Tomas längs en allmer avsmalnande ko-stig. Väganvisningarna visade sig dock vara korrekta och vi kom fram till en fin startplats, men precis när vi tagit oss upp till själva starten och skall ta ställning till om vi skall flyga eller inte så ökar vinden och det börjar regna igen. Så det blir en stillsam dag utan flyg men med pasta med Patriks färska tonfisksås till middag.

Lördag 27 juni. Flygning i värme och sjötermik
Inget tävlingsheat idag heller, Johan och Anna stannar sjuka hemma men vi andra gör några flyg i stabila Plan-Fait, där japanerna håller på att

Alien-Johan tar en välförtjänt slurk på Plaine-Joux landningen.



trimma linlängderna på sina Boomerang-skärmar. Det är fruktansvärt varmt så vi åker på eftermiddagen upp till Forclaz starten vid Ancey för att svalka oss, äta och titta på vädret. Vi ger oss av på studiebesök till Coche Cabane starten och sedan hittar vi igen den nya kvällsstarten med 780 meters fallhöjd. Katarina, Tomas, jag och Ingemar hinner iväg innan väderutsikterna och backvind ställer till det på starten. Tomas och jag hittar ett märkligt sjölyft i ånden på sjön där vi glider omkring med 0.2 m/s i sjunk. Ingemar hinner också utnyttja det, men blir insvept i regn på finalen. Vi tar betäckning tillsammans med ett tjugotal cyklisterna under solskyddet på landningen innan vi blir upphämtade av bussen.

Söndag 28 juni. Vilodag

Jag tar en biltur över Aravi-passet och kollar in boendemöjligheterna i Plateau d'Assy vid flygstället Plaine Joux i Chamonixdalen, den söndagsstängda turistbyrån gör det svårt att boka något. På hemvägen möts jag av tutande fransmän som kör två i bredd och viftar med flaggor i ruset efter en seger i fotbolls-VM. Vägen hem över Col de la Colombiere visar sig vara hyfsat bra, men smal. SM-banketten på kvällen inleds lite dramatisk då en flicka svimmar utanför, men Fenix-Björn gör en stark insats bland oroliga föräldrar och skråniga göteborgare. Prisutdelningen fortskrider

med många tal från Brinkeby som vann i alla klasser. I den öppna tävlingen följdes han av danske Mads och japanske Kenji, i NM följdes han av Mads och Tord, i SM kom Tord 2:a och Nicolas Hervy 3:a. Självt får jag gå upp och välja ut ett pris som tolvva i den öppna delen av tävlingen.

Måndag 29 juni. Friflygning i Plaine Joux och Forclaz

Vi åker iväg till Plaine Joux, ett flygsäkert ställe med 700 meters fallhöjd och utsikt över Mont Blanc, där jag, Johan och Anna flugit mycket tidigare år. Vi äter först lunch och väntar länge så att vi skall vara säkra på att få lyft. Termiken är dock lite underlig och stabil, men med hjälp av en vinge så fixar jag lite höjd och försöker gå upp mot fiket på Varan som är dagens mål. Men trots att man kommit ett par hundra meter upp så bär det inte vidare och termiken är lite brötig. Jag ledsnar lite och chansar istället på att hitta riktiga blåsor ute i dalen men utan framgång. En efter en landar vi. Micke i sin nya Futura får så mycket lyft på finalen att han måste släppa förbi Atoll-Katarina. Väl nere bestämmer vi att vi provar med ett kvällsflyg i Ancey-Forclaz istället för att stanna kvar.

Mickes bil passerar 100 grader celsius på vägen upp till starten när el-fläkten kinkar och det blir tyvärr inget fluget för honom. Vi andra trängs med tyskar och holländare på starten. Kvicka Patrik kommer iväg tidigast av oss och lyckas göra en höjdvinst innan trängseln blir för tuff. Jag väntar själv till sist med Katarina och vi hinner bevittna en trädlandning alldeles bredvid starten. Piloten fick en störning precis i startögonblicket som han aldrig korrigerade, utan han for som en Zombie rakt in i träden på sidan på starten. Han klarar sig dock fint, trots att han hamnade på det brantaste stället. Sedan beskådar jag och en holländsk instruktör när en tandem-fransos försöker starta, med för mycket broms. Två gånger lyckas han ställa ned skärmen och efter två påtalanden om att inte bromsa fattar han fortfarande inget. Tredje gången så får han hjälp av termiken och kommer iväg. Självt får jag ett fint flyg där jag hinner känna på två B-stall och en ordentlig spiral ovan sjön, ett av de lugnaste flygen jag gjort.

På kvällen åter vi ute, på en restaurang med utomordentlig Pizza och goda menyer. Micke firar att bilen är hel med att beställa in en cafe 'avec'. När personalen väl förstätt vad Micke menar att 'avec' skall innehålla så får han in en råvgiftsliknande cognac.

Tisdag 30 juni, vilo och turistdag

Bilen börjar vägra starta, när övriga gänget skall iväg till Chamonix och Aguille du Midi, men med hjälp av idogna tum-attacker på dieselpumpen så hostar den till livs. Jag stannar och kollar in LGB till fots, skriver vykort och handlar T-shirt, mat och lite Haute Savoie vin. Jag betalar även boendet som hamnade på låga 35 Frassar per natt.

Onsdag 1 juli. Resdag mot Danmark

Eftersom vädret i Alperna inte ser så lysande ut så beger vi oss hemåt ungefär vid 10-tiden. Via Schweiz och Autobahn mot Lökken. Vi gör avstickare till en lokal kebabrestaurang i centrala Freiburg och hinner även med en nattlig bonusvisit på Reeperbahn.

Checklista för skärmköp

- Hög kvalitet**
- Säkerhet**
- Bra service**
- Bra pris**
- Känt fabrikat**
- Snygg design**
- Hög prestanda**
- Paketpris**
- Selar**
- Kläder**
- Instrument**
- Tillbehör**
- Räddningskärmar**
- Skärm för min kundskapsnivå**
- Ring UP**

ULTRALITE PRODUCTS
PARAGLIDING

UP Sweden 019-323246
<http://www.up-online.com>

Johan ravar loss i Lökken och känner historiens vingslag dunka.



Torsdag 2 juli. Hårdvindhängning Lökken

Vi kommer fram till Lökken vid sjutiden, bageriet är öppet och Patrik köper ut morgonbröd. Vi letar oss fram till hanget och Patrik plockar fram sin skärm och provar ett

skutt. Men sedan somnar alla på ängen bredvid bilen, när vi vaknar ser det ut som midsommardagsmorgon, med lealösa kroppar liggande där de fallit. Det går fortfarande inte att hanga så vi beger oss till ett pensionat och

med hjälp av flytande-dansk Katarina förhandlar vi till oss bra rum. Vi skaffar sedan pengar och fyller magen i Lökken by. När vi sedan tar en promenad på stranden ser vi några som flyger trots att vinden är skapligt sned.

Hanget visar sig fungera men det är marginellt och man måste hålla sig mycket nära kanten för att stanna kvar. Tappre Torkel gör fem promenader från stranden och upp igen innan han får grepp om hanget. Det marginella lyftet gör det lite svårt att mötas men i stort sett kan alla flyga samtidigt. Jag flyger i en timme och lyckas i slutet ta mig fram och tillbaka längs hela de långa hanget. En del svåra passager gjorde att hangningen blev en kul utmaning. Det blåser dock upp och fartmarginalerna blir mindre och mindre. Jag får låna Tomas Sabra 25:a som visar sig fungera mycket bra på det smala hanget. Men till slut har vinden ökat så mycket att man tvungen att ligga framför hanget för att inte komma för högt och spolas med över hanget. Katarina tränar Atoll-balansering på stranden och jag hinner även göra ett kort Atoll-flyg. Men utan speed på Atollen känns det inte så kul. Jag tar även en del bilder på Johan som nu flyger Rave under hangkanten. Vinden ökar mer och mer och till slut blir det svårt för Johan att hålla sig nedanför hanget utan han blåser upp och gör en ofrivillig baklängeslandning uppe på ängen. I "vild" balanseringslek på stranden har Torkel lyckats med konststycket att draggas genom Tomas skärm som får sig två små revor.

Fredag 3 juli. Lökken och hemåt

Vi ger oss av mot hanget på morgonen och det blåser mycket, jag är mycket tveksam till att flyga i den sneda hårda vinden utan avvaktar ett bra tag. De andra är inte lika tveksamma utan flyger genom att strandstarta. Men när Johan flugit klart så lånar jag hans Rave och gör ett par flyg i en vind som ligger minst 45 grader snett mot hanget. Fartkänslan i medvindsbenet på 1 meters höjd ovan hangkanten kan inte överdrivas, här gäller det att ta hänsyn till pendlingen för att inte smacka in i hanget. På Fredrikshavn-Göteborgsfärjan gör vi sedan upp alla räkenskaper och köper Tax-free varor. Patrik tackar för sig i Göteborg och sent på kvällen släpper vi av Katarina i Kristinehamn.

Lördag 4 juli. 'Gen'-vägar i mellansverige.

Jag kör ringlande småvägar mellan Kristinehamn, Bollnäs och Hudiksvall efter telefontips från brorsan, bussens dieselpump går allt sämre och sämre i och med att dieselmängden minskar. Men väl efter ett par mil på E4:an hittar vi en mack som har fungerande bränsleautomater klockan 05:00 på morgonen. Drygt en timme senare är vi i Söråker. Och det blir en skön sovpaus för mig och Johan innan nästa flygresa om ett par timmar (Kittelfjäll). De övriga: Tomas, Ingemar och Torkel har ytterligare 54 mil till sin resas ändpunkt.

Faktaruta

Längsta flyg: 59 km, 5hr 59 min.
LGB-Annecy-LGB
Totalt antal flyg: 19
Total flygtid: 1058 minuter
Minibuss-sträcka: 5748 km
Antal dopp i Nordsjön: 2

Olivier Lasmarias, fransk instruktör i Orsa:

"Att inte flyga en svensk sommarnatt - det är att gå miste om något ljuvligt"

ag var nyfiken. En fransman som lämnar Frankrike för Sverige. Eller ännu mer. En kärnflygare som lämnar Frankrikes flygväder för Sveriges regn och rusk. Det låter konstigt. På något sätt måste han vara galen.

För att vara galen ser han väldigt normal ut. Dessutom kan Olivier Lasmarias förklara varför. Hon heter Annika. Och är svenska. Men isst finns det andra saker som gör att en fransman kan välja Sverige. Dalarna och Orsa, till exempel. Sedan två säsonger tillbaka arbetar Olivier som instruktör hos Peter Wikander.

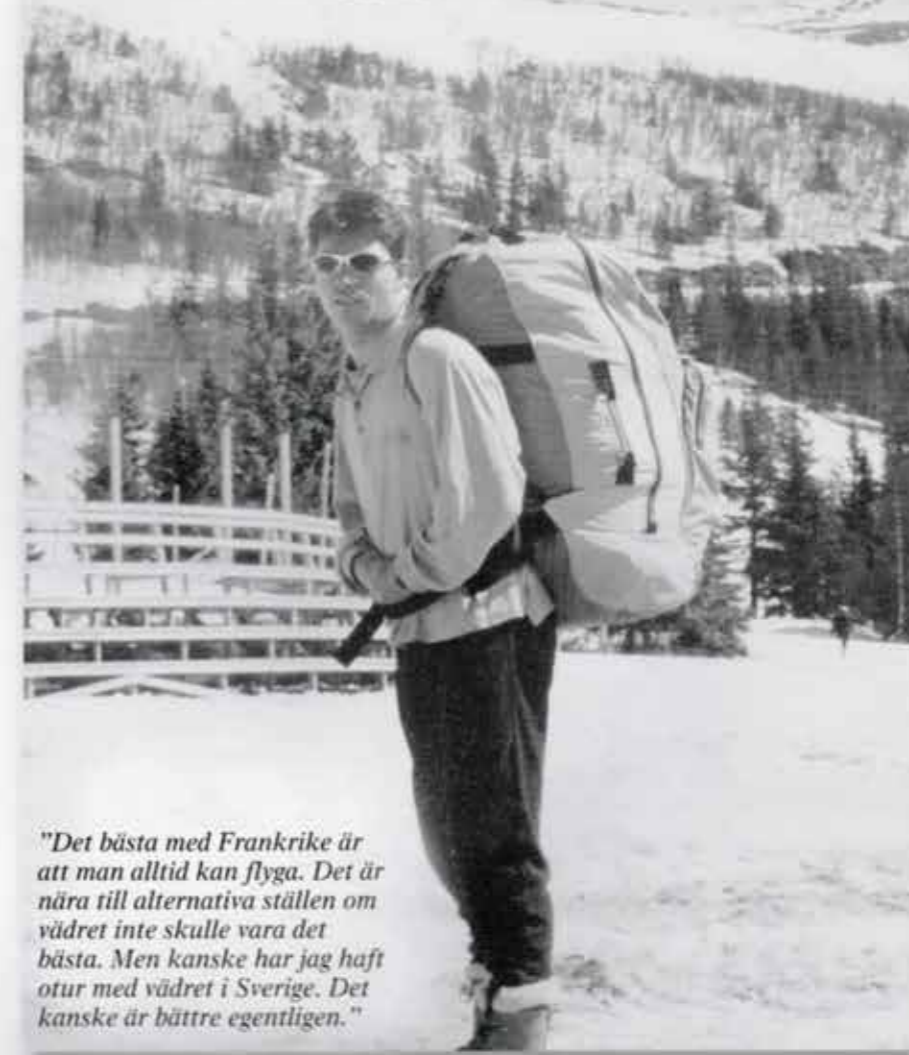
– Att flyga distans i Orsa är en upplevelse. Det är så vackert med orörd natur och fåtalig bebyggelse. Och så annorlunda från Serre Chevalier, säger Olivier på svenska med den inaste franska brytning.

Men det som mest skakar om en fransman är de svenska sommarnätterna. Ljus dygnet runt, efter fyra somrar i Sverige vet han vad han ålar om. Annars är det klart att Serre Chevalier också har sina fördelar. Där går alltid att flyga eftersom man enkelt kan välja alternativa startplatser. Till skillnad från Sverige, där det är det långt mellan olika startplatser om man är på fel ställe. Orsa - Åre till exempel. Det är en bra bit.

Oändligt med skog

Trots begränsade möjligheter för skärmflygning är Olivier nu i Sverige. Som så ofta är det motsatser och nya upplevelser som drar en livet. Som skog till exempel.

– För en fransman är det fascinerande att se så mycket skog, mil efter mil. Samtidigt gäller det ju att ha tillräckligt med höjd under istansflygningen för att se var man bäst kan landa, säger Olivier, som tillbringar största delen av sin tid i Orsa när han inte lever stadsliv i Stockholm.



"Det bästa med Frankrike är att man alltid kan flyga. Det är nära till alternativa ställen om vädret inte skulle vara det bästa. Men kanske har jag haft otur med vädret i Sverige. Det kanske är bättre egentligen."

Dyra personliga försäkringar

Under vinterhalvåret arbetar Olivier i Serre Chevalier som skidlärare och skärmflyginstruktör.

– I Frankrike är skidlärare mer ett riktigt jobb. Och det är väl inte så konstigt med tanke på det vintersportland som det ju faktiskt är. Samtidigt är det inte alldeles lätt att vara skärmflyginstruktör. Det krävs dyra personliga försäkringar.

Finns det då något som skiljer svenska skärmflygare från franska?

– Ja, men det är inte tekniken. Utan istället det fokus som svenskarna har på att uppdatera sin licens. Det har blivit viktigare att gå från elevlicens till pilot 1, från pilot 1 till 2 och så vidare, än att flyga i timtal för att skaffa sig erfarenhet och för att uppleva. Själva målet har blivit att uppdatera licensen istället för att flyga.



"Det bästa med Sverige är sommarnätterna, distansflygen i Dalarna och möjligheten att träffa på en björn vid landningen."

Text: Helena Tängdén, fascinerad av Frankrike, och som nog själv föredrar Haute Savoie framför Dalarna.

RESOR TILL SÖDRA SPANIEN

Följ med till soliga Spanien

vecka 43 och 44 1999. Vecka 10 och 11 2000

Flygskola med internationella instruktörer, lång flygerfarenhet och stor kännedom av området guidar dig under veckan.

Områdena runt Motril och Granada erbjuder Termik och Hangflygs-möjligheter, resorna är öppna för alla licensgrader.



Pris: 3.500,- för det ingår transfer Malaga flygplats, logi med frukost, transporter till och från flygställena.

För mer info eller bokning ring:

Tomas Morsing
070-556 86 62 eller
08-644 21 19.
Christer Wesslund
0708-33 55 32 eller
08-669 99 85.

SM 99 - svensk alpflygning

Så då fick Västerbotensklubben tillfälle att visa vad de går för i skärmflygtävlingar på riksnivå. Visst visste vi att de var duktiga efter vinster och höga placeringar i distansligan. Men de hade inte riktigt visat framförterna i SM-sammanhang. En snabb anblick på resultatlistan ger vid handen att det gick ganska bra för dem på hemmaplan. Den totala VSK-dominansen från fjol är helt klart bruten. Men vi kanske skall börja historien från början.

Vi var tre gamla kompisar som satte oss i Fredriks Bergners bil för att bege oss upp till det första SM som arrangerats i Kittelfjäll i den svenska fjällvärden. Fredrik träffade jag första gången nere i en alphy vid namn Bourg St Maurice. Han flög en snäll UP-skärm och kurvade väldigt bra för att flyga termik för första gången. Fredrik är originalnorrlänning med sina rötter i Umeå. Hans lugna yttre döljer en vildhjarna men det är det inte så många som känner till. Jag minns när jag sa åt Fredrik att öva sig på att göra 360 över Anneysjön. Det gjorde han. Jag har sällan skadat

Byn

Vi gled in för full maskin (Saab) till den lilla byn i Norrland. Ja, by förresten, en liten områdesbeskrivning kanske är på sin plats. Kittelfjäll består av några hus utslängda utmed en väg. Det enda som talar om var byn börjar och slutar är vägskylden. För det ligger hus både före och efter skylden på ungefär liknande avstånd. Nåväl, det finns ett hotell och på det skulle det hållas briefingar under veckan. Många briefingar skulle det visa sig. Det som dock faller i blickfånget när man kommer åkande längs landsvägen är bergen. Det finns berg i Sverige det vet alla som varit i Sälen och Åre. De kan vara höga och på sina ställen ganska branta men det hör till ovanligheterna att de är så där branta som bergen är utomlands. I Kittelfjäll är bergen branta, mycket branta. Dalgången är trång, visst finns det värre saker man sett, men det är brutalt för att vara Sverige, mycket brutalt.



En samling glada SM-deltagare

Dag 1

en flygskärm och en snälla svänga. Han fullkomligt ramlade ur skyn. Snabb uppsläppning och naturligtvis reagerade skärmen på den inbyggda rörelseenergin med ett litet testprogram helt av sig själv. Historien slutade lyckligt men Fredrik såg lite skakig ut på landningen. Med oss var också Ola (Orädd) Olsson som jag träffade första gången i den gamla Topp XV butiken i Norrköping i slutet på 80-talet. Han för land och rike runt med teleskidor och springskorna i bagaget. Det föll sig så att han gick en skärmflygkurs något år före mig och när det var dags att skriva det första steg 1-provet i den svenska skärmflygningens historia hamnade vi vid Olas köksbord i en park i Norrköping. Han bodde nämligen i en park då. Det var inte så illa som det låter. När renoveringen av hans dåvarande lägenhet var klar flyttade han ifrån parken. Nåväl nio år senare satt vi i Fredriks bil på väg till bra fiske och massor av mygg.

Tomas dvs. jag som skriver började med att få ont i magen. Riktigt ont i magen till och med. När de andra för iväg på briefing på söndagseftermiddagen så stannade jag hemma på soffan och undrade vad jag gjorde så långt bort hemifrån. Det var inte många positiva tankar som gick genom min hjärna den eftermiddagen. Det brukar som bekant inte kännas speciellt upplyftande att ligga ensam hemma när de andra är ute på skoj. Det var inget kul den här gången heller. I alla händelser började jag känna mig piggare framåt tre snåret. Så jag gjorde det enda man kan göra om man inte vill bestiga berg med skärmsäck. Jag gick nedför, till älven. Där slängde jag mina spinnare och wobblers uppströms i min jakt på den berömda fjällöringen medan kompisarna satt någonstans högt upp på berget. Det var fina drag som försvann de timmar jag stod vid den lilla älven. Klockan sex började

jag bli smått desperat när jag slängde en blick uppåt. Gissa vad jag såg? Skärmar i alla storlekar som kurvade högt över mitt huvud. Tävlingsledaren Mark Presson hade till slut släppt iväg det stora startfältet från det blåsiga flygarpasset. Heatet var ett "Race to goal" till Dikanäs. Så där en 25 km. Skärmarna kurvade och det såg riktigt kul ut trots min oroliga mage som gjort att jag bara längtade hem och inte alls ville flyga. Det såg helt fantastiskt ut, om jag skall vara ärlig. Skärmarna jagade varandra i de lugna men svaga kvällsblåsorna. Vann dagen gjorde hemmasonen Hans Karlsson. Snudd på fusk förresten eftersom han ju har sprungit i skogarna där med koll på varenda möjlig termikkälla - klart att han skulle dra det längsta strått och vara en av tre som tog sig i mål den dagen. Men han hade lite problem att hitta mällinjen som låg vid en skogskant. Alla som hade radion på kunde höra Hans, lätt desperat, fråga efter mällinjen på nödfrekvensen. Oliver från VSK (en av Kalvarna dvs. ungdomarna i VSK som gör slarvsylta av alla duktiga medelåldersflygare i alla tävlingar) tog sig i mål som god tvåa. Mats Hjulström knep tredjeplatsen. Alla var glada det var ju första dagen och redan hade ett godkänt heat gått av stapeln.

Dag 2

"Hej allesammans jag heter Mark och jag är jätteglad". Vi hade snabbt börjat lära oss att gå på briefingarna nu efter en dag i Kittelfjäll. Tävlingsledaren Mark visade sig vara en snäll farbror som delade ut kläder och kepsar både till höger och vänster. Stämningen på briefingarna var hög och en eloge måste ges till Mark som verkligen såg till att bjuda på sig själv. Ett extra plus skall han ha för att han uppmärksammade även icke-tävlande-piloter och såg till att de togs om hand så att de inte gav sig ut utan kunniga, mer erfarna piloter, i Kittelfjälls branta berg. Mycket bra! Jag tror att detta starkt bidrog till att tillbuden var få på SM och att inga olyckor skedde.

Jag var nu kry och sugen. Jag var bland de första som kom fram till den något rangliga liften som tog oss upp på berget. En kort briefing och vi gav oss av till starten en bit bort. En nog så tung promenad men den glömde man snart bort. Starten visade sig vara mycket brant vilket gjorde den något vanskelig. Men det var aldrig några problem. Ett par piloter kom iväg ganska tidigt på bland annat en av kalvarna Oliver som försvann rakt upp efter att ha flugit baklänges ett par "timmar" och funderat på hur han skulle hålla bromsarna och åt vilket håll han skulle snurra för att få näsan framåt i färdriktningen. Oliver är en duktig pilot så han fick ordning på grejorna och sedan försvann han och en annan skärm upp i skyarna och termiken dog. Till saken hör att en varmfront skulle komma enligt prognosen. Som alla vet brukar varmfronter innebära regn och utsläckt förhållanden. Men Mark hade mutat vädergudarna och efter någon timme såg jag att vimpeln började böja sig åt rätt håll. Jag fattade bromsarna och väntade tills vimpeln visade svag backvind. Då gjorde jag mig beredd att starta, termiken var på gång. Starten gick hyggligt. Ola hade någon kvart innan

gjort en riktig "rocken-roll-start". Men det var lite för tidigt så han försvann nedåt i trätopphöjd. Vad jag inte visste var att när jag startade hade Ola landat halvvägs ned till landningen och var nu på väg uppåt med älgkliv. Hans Karlsson hade också gjort en liknande resa något innan. I alla händelser hittade jag en bra blåsa utanför starten som jag vräkte runt Xtran i. Det gick fort uppåt.



men det pep inte. En snabb blick på varion visade en tom display. Variometern hade stängt av sig. Det var inget att göra än att fortsätta kurva. Luften hade fyllts av skärmar. Jag såg Tord (Björqvist) kurva lite över mig en bit bort. Många piloter hade startat i samma ögonblick. Uppe i molnbas fick jag tid att slå igång varion. Vi tre-fyra skärmar som var först upp i molnbas siktade nu in oss på nästa kant.

Jag kanske skall berätta vilken bana som bestämts. Det var återigen "race to goal", med två brytpunkter. Första brytpunkt var dammen i Grönfjälls by och sedan ett hus vid korsningen upp till Grönfjäll och sedan hem till Kittelfjäll. Vi dök alltså iväg mot kammen som låg någon halvmil bort över kalfjället. Alla flög tillsammans, utom Tord. Han valde att gå mera direkt på brytpunkten med påföljd att han kom lågt över vildmarken. Jag såg honom långt ned bland fjällbjörkar och renlav från min position högt upp. Det såg ut som han fick slita för att hänga kvar. Vi kom fram till kammen och jag valde att ta det lite lugnt och observera vilka vägar de andra piloterna tog. Genom att spana på dem kom jag fram till att jag skulle hålla mig lite framför kammen och ta lite plattlandstermik. Det visade sig fungera riktigt bra. Det pep i varion och jag gick till framkanten av molnet ovanför och fick en riktigt bra skjuts uppåt.

Dammen i Grönfjäll

GPS:n visade mig fram till Grönfjäll och sa mig att det skulle vara 800 m till dammen. Jag spanade efter en norrländsk damm. "Int" kunde jag se någon damm. Jag letade och letade, efter betong, dammluckor elledning till "Tjockhult" osv. Men inte såg jag något sådant. När GPS:n började visa att vi var mycket nära målet så började jag fotografera hysteriskt. Jag tror att jag klämde av en sisådär fjorton bilder på Grönfjäll. Till slut såg jag en liten damm i betydelsen ankdam, eller som Svandammen i Uppsala. Det enda som fattades var en fontän. Dammluckor och elledningar stod inte att finna så långt ögat kunde se. Det var intressant. Mina kollegor från molnbasen gjorde en extra tur runt vändpunkten. Jag skulle gissa att de flög bort till Storuman och

vände eller nått. Mitt letande efter dammen gjorde att jag flög väldigt snävt runt den. Vilket ju i slutändan var bra. Jag hade mycket bättre höjd än de andra när vi närmade oss vändpunkt 2. Nu fanns det inte cumulus över huvudet längre, det var bara tomma skyar som mötte oss. Marken närmade sig oroväckande fort. Jag smet runt turmpointen på 200 meter och jagade Hasse K fram till en landning utmed den breda vägen. Till saken hör att Hasse försökt sälja sin Futura till mig ganska länge. Jag har påpekat att Xtran fungerar bra. Nu fick jag vatten på min kvarn och Hasse var inte sen med kommentaren "Du behöver ju ingen ny skärm." "Jag svarade "Va mygg det är!" "Vars då nånstans" svarade norrlänningen... "Va mygg det är" "Var då sa Hasse" Det var innan jag visste att han var immun... Hans bror sågs tillsammans med en massa andra skärmflygare på en myr. De fäktade och viftade och luktade, insmetade med myggmedel som det var. Leif (Hans bror) stod där i kortbyxor och kortärmad t-shirt. De fuskar!

VSK med i toppen

Heatet vanns av Lasse Ericsson (VSK...) han gled ifrån oss med sin "spitzenskärm". Tony Ekström och Johan Appelqvist landade på samma ställe, vilket de gjort dagen innan också. De började bli ganska bra kompisar vid det här laget. Själv delade jag fjärde platsen med Hans.



Ingen kom i mål. Många kom ganska nära varandra. Ett kul heat. Vi blev upphämtade av en rysk tjej som inte kunde ett ord svenska och inte så många ord engelska. Vår ryska var inte så lysande heller men hon körde oss rätt. När vi efter en liten upphämtningsrunda passerade vår landningsplats stod det tjockt med skärmflygare utmed vägen. Ola Orädd slängde upp tummen precis när vi passerade. Folkabussen var dock proppad så Ola fick stå kvar med ett leende på läpparna. Fredrik skulle också placera sig. Han var en av de sista som kom iväg.

Dagar med briefing

Stämningen på kvällen var mycket god och uppsluppen. Två godkända heat redan efter två dagar. Det här skulle minsann bli en godkänd tävling utan problem. Men ack vad vi bedrog oss. Briefingarna avlöste varandra. Nästan alla

dök upp på den utan att knorra. Man kunde ju kanske få en keps eller en fleecetröja. Mark hade mycket att prata om och det var lite småtrevligt att lyssna på honom. Men mot slutet av veckan var det inte så många glada miner längre på hotellet bland "kastullfjällen". Sista dagen såg dock bra ut men liften spårade ur och vi kom sent upp till Flygarpasset. Och det var kanske tur för det kom en rejäl kallfront och vinden ökade. Mark stängde fönstret innan någon taggad pilot hann ge sig upp. Bra Mark! Det hade varit farligt att flyga i dessa förhållanden och det hade varit än farligare att tävla. Det var imponerande att se att tävlingsledningen höll måttet. Alla ville ha en godkänd tävling inte minst Mark. Men det blåste massor och det var inget att göra åt det. Tänk om alla tävlingsledare kunde ha det civilkuraget. Zolt uppvisade liknande kalla nerver på SC i Branäs tidigare i våras. Imponerande!

Jag, Ola och Fredrik packade våra grejer i Saaben och för hemåt. Våra placeringar var 30, 22 och 8. Kul att det gick bra för Fredrik som var rejält besviken efter SM i Grand Bornand. Han skulle komma att avsluta säsongen med en FAI triangel på 31 km vilket inte är fy skam heller. Ola såg också gladare ut än efter GB SM. Kittelfjäll är ju hans gamla skidåkarmarker så det var nog kul att se sig om lite. Han fick till ett sträckflyg i Östergötland på 35 km så han gjorde också en

fin avslutning på säsongen. Nog hade vi i och för sig velat flyga mer. Den lilla flygning vi gjorde visade på ställets potential. Det är utan tvekan ett mycket bra sträckflygställe. Det är inte så långt till nästa berg som i Åre och termiken verkar inte ligga på latsidan även senare på dagarna. Men vi var ganska nöjda ändå. En av dagarna hade jag stuckit iväg och fiskat med Tony Ekström och han visade var man skulle kasta ut sina drag. Jag drog ett par fiskar inte så stora men de var mina. Tony drog naturligtvis tre stycken rejäla rackare. Det blev öringsmiddag och det var rätt trevligt att vara där uppe i norrland i alla fall, men fiskehistorierna sparar jag tills vi ses på någon startplats där vinden är för hård. Då skall jag berätta. Om sländkläckning och Öringar.

Tomas Gustafsson



Flygdagar i Stockholmsområdet

Flygfest på Vallentunafältet med skärmflygare från Cirrus

Vallentuna flygträff som anordnas av Lions varje år blev flygträff med kärnor från hela landet. Skärmflygklubben Cirrus var representerade med tio piloter, och det blev riktigt mycket flygning. Skärmflygare, ultralätt, helikoptrar och motorflyg turades om att starta i traditionell kördning. Flygare kom från när och fjärran. Även veteranmotorcyklar och bilar hade uppvisning. Lördagen ägnades åt att iordningställa montrar, träffa flygare, flyga och på kvällen bjöd klubben på årtsoppa ur Åke's jättegryta som stod och puttrade vid klubb-stugan. Söndagen var publikdag och vi flög i stort sett hela dagen med avbrott för uppvisningar som krävde rent luftrum.

Försvaret utförde en imponerande uppvisning med helikopter och simulerade anfall (mot publiken), helikoptern backade tillbaka i kanske 200 km/h in i en skogsficka för att sedan backa rakt upp i skyn. DC3 skapade halv storm när den drog igång propellrarna för start, och tätt efter drogs en skärm upp i luften igen. Det var väldigt snävt, men en flygledare med handradio kallad "tornet" höll allt under kontroll. Montrarna stod tomma hela söndagen. Här var det så mycket aktivitet att ingen hade tid eller lust att stå där. Programmet var verkligen tätt med något i luften hela tiden. Skärmarnas prestanda imponerade på många. Helikopter- och motorflygpiloten kommer efter flygträffen även att börja skärmflyga.

av Björn Mattisson och Anders Eklind

Cirrus uppvisning på Tullinge flygdagar

Mellan helikoptrar, fåglar, motorflygplan, segelflygplan, radiostyrt och fallskärmshoppning hade Cirrus och Skärmflygskolan två uppvisningsdagar på Tullinge flygplats den 21-22 augusti. För första gången på tio år deltog skärmflygare i evenemanget – och överraskade.

Cirrus och Skärmflygskolan ställde upp med en egenhändigt (av Tomas Morsing) gjord monter mitt i utställningshangaren. Intresset var över förväntan och det var knappt att det räckte med en man i montern. Vi skärmflygare tilldelades en egen sektor i form av en tårtbit mellan landningsbanorna. Vi bogserade på gräset och meddelade oss via flygradion inför varje start. Flygledning fanns enbart som kontrollorgan och det var upp till varje flygsport att hålla reda på vilka flygregler som gällde. Helikoptrarna tog genvägen över kanten av vår sektor ibland, men det fungerade ändå bra. Båda dagarna kom flygningen igång på eftermiddagen med fin termik, speciellt på söndagen. Tyvärr fick man lämna blåsan när den drev in i fel sektor, men några höll sig uppe länge. Utsikten var spännande och jag fick till och med sällskap av en vanlig fågel däruppe. Flera åskådare provade på att göra tandemflyg. På lördagskvällen var det fest och grillning med flygklubbarna, och en del sov kvar på flygplatsen. Arrangörerna var imponerade av hur professionellt vi agerade vilket gör att vi kanske välkomnas även nästa år.

Tack till Björn Ågren som agerade spindel i skärmflygnätet!

av Björn Mattisson

NOVA - GIN - CRISPI - BOREAL - WOODYWALLEY - OAKLEY - FREEX - SPORTLITE
SKYSYSTEMS - CYGNUS - CHARLEY - GRADIENT - FLYTEC - BRÄUNIGER - PARAMOTOR

Vi arrangerar skärmflygresor, tävlingar, nybörjarkurser och allehanda fortsättningskurser.

RESOR Boka vinterns utlandsresor redan nu för att vara säker på plats.

NYTT! Nybörjarkurser i Spanien under vintern.



NYBÖRJAR-PAKET

ERBJUDANDE 1

Gradient Topas inkl. sele med nödskärm, karbiner och tjock ryggsköld. 23.500:- oavsett storlek. DHV 1-2.

Högpresterande kanon pris!

ERBJUDANDE 2

Gin Bolero inkl. sele, nödskärm, karbiner och tjock ryggsköld. 30.000:- oavsett storlek. DHV 1.

*En ulv i fårakläder!
Underbar handling!*

ERBJUDANDE 3

Nova Exact inkl. sele, nödskärm, karbiner och tjock ryggsköld. 28.000:- oavsett storlek. DHV 1-2.

*Byggt som en högprestanda skärm, men trygg!
Optimal motorskärm.*

Paketerbjudande förutsätter att du köper en komplett ny utrustning.

Vi har en välförsedd skärmflygbutik, vi ordnar även besiktningar ompackningar och reparationer.

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 Internet: www.aventyrscenter.se

5h 30 min över Skåne och Småland



Norr om Bjärnum, vy åt norr in i Småland



Speedar mot de två bruna områdena mellan molnskuggorna med förhoppningen om att hitta en termikblåsa.



Min utsedda landningsplats vid byn Låveröd utanför Rydaholm.



Osby. Molnen österut i brakgrunden blev med tiden mycket mörka

Södra Ljunga med Ljungby i bakgrunden

Sista dagarna i juli i år bjöd på förträffligt flygväder i södra Sverige och själv gjorde jag ett fantastiskt flyg. Då väderutsikterna var så bra tog jag ledigt från jobbet torsdag och fredag för att med några andra CPS:are flyga från vindschen i Hörlinge utanför Hässleholm. På torsdagen var vi fem och alla kom iväg på distans – och tre gjorde det på första draget. Jag flög 14,5 km sent på dagen.

På fredagen startade jag som fjärde man. Tony och Fredrik drog iväg västerut på första draget och Staffan hade otur och kom upp i sjunk. Mycket svag vind betydde att man nästan låg still över landskapet när man kurvade. Jag hade ungefär 2-3/8 Cu hela flyget. Molnbasen var under eftermiddagen ca 2200-2300 möh. Öster om min flygrutt bildades 8/8 Congestus och ev. Cb med rikligt regn. Väster om flygrutten var det klar himmel, förutom lite tunna högtryckscirrusar.

På 1400 möh mot Bjärnum

Jag startar i backvind 13.15 och hittar snabbt ett stig som jag sakta gnetar mig upp i. Kommer upp på 1400 möh och drar sen vidare i riktning Bjärnum. Nästa blåsa tar mig upp till ungefär 1800 möh – och sen tar alla andra blåsor mig upp till ca 2000-2200 möh. Jag var bara under 1000 m en gång, på 600 möh. Flygrutten går rakt över Bjärnum, mellan Verum och Osby, öster om Delary, väster om Pjätteryd, över Södra Ljunga, Ryssby och landning nära Rydaholm. När jag vid 18-tiden ligger över Ryssby och kurvar i dagens sista termiksuckar, har jag sällskap av en segelflygare som vinkar och

fotograferar. Klockan 18.45 landar jag på en liten äng vid en stuga i skogen nära Rydaholm. En kontroll med GPS:en visar att jag flugit 91km! Yabadoo!

Efter några hundra meters promenad träffar jag i nästa hus ett pensionärspar som sett mig gå ner inför landning över grantopparna. Jag får varmt mottagande med kaffe och bullar. Hmm hur komma hem? Det visar sig gå ett tåg från Rydaholm 21.06. Jag får skjuts till stationen där lokalblaskan dyker upp för en kort intervju. Mycket trött sätter jag mig på tåget mot Hässleholm. Vilken fantastisk dag!!

Mot solbelysta områden

Det kanske kan vara intressant för er övriga att veta hur jag flög rent taktiskt. I stadig kurvning på väg uppåt noterade jag hela tiden hur molnskuggorna låg över landskapet. De områden som legat i sol en bra stund, såg ut som kalhyggen och låg nära en molnskugga, blev nästa mål när jag nått ca 2000 möh. Jag flög *inte* mot nästa moln utan mot områden som varit solbelysta länge. Det blev ofta mellan moln istället. Det fungerade mycket bra! Mellan stigen i kraftigt sjunk speedade jag normalt 50 procent men tidvis hade jag full speed. Jag försökte hålla flygrutten i västra kanten av det område som hade 2-3/8 Cu eftersom jag ville hålla mig från området med överutveckling österut. Distansflygning på plattland är den största flygupplevelsen. Jag går fortfarande med ett leende på läpparna.

Anders Kronvall



Så här såg det ut i Värnamo Nyheter den 3 augusti 1999.

<http://fly.to/flygskolan>

SKÄRMFLYGSKOLAN

KURSER

Elev till steg 3, helg och veckokurser.

RESOR

Spanien 2 veckor i april
Österrike maj säkerhetskurs
Danmark 1 vecka i juli
Spanien 3 veckor i oktober

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

Besök vår butik på Råggatan 11, STOCKHOLM.
Öppet: Torsdagar 17.30-20.00. Övrig tid ring oss!

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

<http://fly.to/flygskolan>

VM 1999 - världsmästerskapet som regnade bort

Mycket har skrivits och mycket kommer att skrivas om VM 99. Allt är dock inte riktigt rättvist. När det är dåligt väder som i VM 99 så får organisatörerna väldigt stor del av uppmärksamheten. Om de inte hade gjort något hade alla varit förstående. Vädret vet vi ju kan ställa till det och vi kan acceptera det. Vi är vana. Inte ens om det regnar oavbrutet i 2 veckor ställer vi organisatörerna till svars. Men om det gör något och det blir fel då får organisatörerna ta hela den samlade, uppdämda irritationen. Visst, organisatörerna gjorde en hel del general-fel. Det lyssnade inte på nödfrekvensen vid ett tillfälle, de tillät start i moln, start i stark backvind och cancelerade inte heat trots CB i banan. Lyckligtvis ledde de inte till något allvarigare, vilket skall erkännas berodde på tur.

De otäcka olyckorna som kom att färga tävlingen i brist på annat kan vi däremot förmodligen inte skylla på någon. Att som amerikanska landslaget skriver att det var pga av en "Gustfront" som kinesiske piloten hamnade i elledningarna, är inte riktigt troligt. En mängd piloter kurvade ovanför. Ingen jag pratade med nämnde något om en "Gustfront". Tvärtom var det väldigt stabilt enligt Angus från Australien. Att skriva som Hugh i tryckta Cross Country att "vattendroppar på glasögonen kunde varit en orsak" är som han själv påpekar ren spekulation men också ett uttryck för att man vill hitta en syndabock och gärna hos organisationen.

Själv sköt jag upp starten så sent som möjligt eftersom jag var så bakfull att sprängmarschen i regn och medvind för att starta in lockade...alls. (vem trodde det skulle bli heat dagen efter?) Lyckligtvis cancelerades heatet innan jag hann samla mig till start men kanske hade den kinesiske piloten ett snurrande panorama precis som jag.

Skadad åskådare

Dagen efter leker en mexikansk landslagspilot värslöst över start, får ett inslag och kraschar in i tre åskådare. En av de skadade åskådarna var äldre och fick andningssvårigheter. Inte heller detta kan man skylla på organisationen men det är ju en katastrof för skärmflygningen. Detta skulle vara det VM med mest mediabevakning någonsin. (Fängelse och/eller böter kan vänta mexikanen f.ö.)

Vid detta laget har jag redan åkt hem så deprimerad på skärmflygning att jag inte ens kunde lyssna på musik i bilen på vägen hem. Alternativsporter passerade i revy.

Det enda man egentligen kan lasta organisationen för är att de inte cancelerade första heatet där några piloter kastade nödskärm pga av hårda vindstyrkor vid bergstopparna kring en turpoint. För att förstå att detta bara var tur att inget värre hände, kan jag berätta om en av Brasilianerna som kom in mot en fotopunkt på toppen av ett berg. Han blev överraskad av den hårda motvin-



Peter Brinkeby



Peter Mannerstråle



Leo Orbing

den. Kom inte fram utan hamnade i rotorn. Efter att ha fått inslag så börjar han falla ner mot marken. Fallet hejdas av att skärmen fastnar i en utskjutande klippa och han finner sig hängande på tre av sina kevlarlinor, 30 meter ovan mark. Efter att ha svingat sig in mot berget lyckas han klättra sig upp i säkerhet med endast ett brutet revben. Helikoptern kommer efter en timma trots att helikopterstationen befinner sig vid foten av



Tibor Berki

berget. Bara några minuter senare befinner sig jag och Leo Orbing på samma ställe och jag har sällan varit så rädd i luften. Att landa var inte heller att tänka på eftersom det var så turbulent att man nästan säkert hade skadat sig. Jag, precis som alla andra tävlingspiloter, har en oerhörd hög tröskel innan jag väljer att cancelera heatet för mig själv utan att tävlingsledningen sagt något men detta menade tävlingsledningen att vi skulle ha gjort. Enligt Brasilianerna skall Walter Holztmuller [AUT] ha bett organisatörerna att cancelera heatet efter att han landat i mål. (Detta trots att han även hade en landsman först i mål.) Organisatörerna lyssnade genomgående inte på sina landslagspiloters råd.

Pilotkvalitén

Faktum är att kvalitén på genomsnittet av piloterna i en FAI tävling (VM, EM) är lägre än i PWC där ranking hårdare bestämmer vilka som får vara med. PWC tillåter dessutom max 110 piloter och att VM tillät 250 piloter borde ha gett en fingervisning om organisationens prioriteringar. Som om inte detta vore nog så kommer ju en hel del piloter från helt andra delar av världen, flyger i området för första gången och har ingen aning om hur de skall tolka vädret. John Pendrys kommentar till VMet var att han aldrig under hela sin 20 åriga karriär har varit med om en lika vädermässigt dålig tävling. Vi hade 14 dagar, två veckor med så dåligt väder att inte ett heat kunde genomföras! Sanningen är nog den att organisationen hade tur att den inte kan anses vara skyldig till något av det som hände men de får ändå utstå hård kritik och på något ologiskt sätt känns det ändå rättvist. Själv hoppas jag att jag aldrig någonsin behöver tävla under dessa premisser någon gång i framtiden.

nic (svenska.xcmag.com)



Grenoble

Tog steg 1 licens i Grenoble St Hillare v 37, 38 och maj år 2000. Flygstället där skärmflygarnas karneval äger rum.

Nybörjarkurser

Håll utkik på nätet efter våra nybörjarkurser i Åre och Dalarna. Startar våren år 2000.

Startpaket

Apcos nybörjarpaket till kanonpris. Från 22.000:- inkl sele, nödskärm, ryggskydd och hjälm. Vi saluför även Apcos nya Allegra med airbagssele och Apcos Bagheera. En del begagnade skärmar finns på lager - fynda på www.flysports.se.

www.flysports.se Titta på vår hemsida för de senaste nyheterna

TEL/FAX: 0250-446 27. MOBIL: 070-638 10 70.

Landslagsledarens reflektioner

Detta var fjärde gången jag ledde de svenska piloterna vid ett landslagsuppdrag. Av tidigare erfarenheter från liknande uppdrag började jag med det svåraste... att få tag på de piloter som skulle vara med i laget. Att hitta billigt och bra boende, ordna hyrbil osv var en enkel match i jämförelse med detta. Till slut, efter en del oklarheter, detektivarbete, mailande och telefonerande var laget klart.

Sju piloter i svenska laget

Peter Brinkeby - Behövs det någon presentation???

Peter Mannerstråle - har till största delen varit verksam i Australien och Nya Zeeland och har tävlat PWC sedan förra året.

Leo Orbing - en ung förmåga som har hunnit samla på sig en hel del erfarenheter. Han har tidigare ställt upp i svenska landslaget vid World Air Games.

Johan Mårtensson - Svensk mästare 1997. Har under våren flyttat tillbaka från USA för att bo i en folkbuss och åka omkring i Europa för att tävla PWC.

Tibor Berki - som under denna säsong visat att han tillhör världsklassen. Han bor i Tyskland och arbetar på en flygfirma mellan PWC-tävlingarna. Nicolas Hervy - ännu en svensk pilot som bor utomlands, Frankrike. När han inte tävlar arbetar han på flygtidningen Cross Country som layoutare. Anette Gårdhager - som under EM 98 var

tvungen att avbryta på grund av skada. Nu var hon skadefri och tävlingsstugen.

Från Gerloz-Pass till Zell am See

Tävlingsarenan var förlagd i Bramberg-Neukirchen, Österrrike, i en dal som i sträckflygarkretsar även kallas "Pinzgauer promenadväg" med en väst-östlig sträckning på ca 50 km från Gerloz-Pass till Zell am See. På turistinformationerna i detta område trängs flygkartor med tips på lämpliga banor i olika svårighetsgrader med vandring, cykel och klätterkartor. Det säger en hel del om området för en skärmflygare! Detta var ett område som skulle skilja agnarna från vetet.

250 piloter i startfältet

Efter några strålande träningsdagar, där några tog sig en tur till Kitzbühl för att äta lunch och besöka hängflygpiloter sätta armar och huvud på spel för en tävling i hastighetsflygning, kom min första chock. På första lagledarbriefingen fick vi alla klart för oss att det skulle bli 250 piloter i startfältet!

Det blev stora diskussioner om säkerhet, men alla var inskrivna och tävlingsledningen bedyrade att det inte skulle vara något problem om alla höll sig till reglerna. Startområdet skulle vara stort nog.



Annika Olsson

Heatet

Första heatet var en bana på 107,8 km. Alla svenskar kom iväg bra i starten Tibbe gick i mål som fjärde pilot och Brinkeby som tjugotonde. Brinkeby hade flugit utan speed (styrup-pinnen gick sönder i luften så han fick reparera den i luften med speeden).

Ett elakt Cb-moln hade börjat bygga upp tio km från mål. Över radio får jag frågor från piloterna om tävlingen är avblåst pga. Cb. Tävlingsledningen avblåser inte.

Några piloter ligger längst banan för att försöka vänta ut Cb:t. Detta blir inte någon angenäm upplevelse. Många piloter landar i kraftiga och turbulenta vindar. Till slut ser vi Johan komma glidande tillsammans med regerande världsmästaren John Pendry. Johan är synbart skakad av denna obehagliga upplevelse. Det han berättade från detta flyg är en historia för sig! Peter M. blir 101, Nicolas 138, Leo 141 och Anette 192 (25 bland tjejerna). Resultatet av dagen är allt annat än lysande: fyra skadade piloter och en del räddningsskärmskast. Dagen efter blir det som väntat, en massa protester som senare avslås av FAI juryn. Dagarna som följde efter denna första tävlingsdag blåser och flyter bokstavligen ihop. Ett lågtryck parkerar sig över Österrike och VM-arenan. Vi fick hitta på en massa annat att fördriva tiden med.

Otåliga lagledarmöten

Själv deltog jag på en massa lagledarmöten där säkerheten diskuterades, det kändes som déjà vu. Av någon anledning förändras ingenting. Det var samma problematik: Ska tävlingarna anpassas till de mest oerfarna piloterna? Hur stort ansvar ska läggas på piloterna själva att bedöma väderförhållanden? Ska tävlingsledningen blåsa av om det ligger Cb längs med banan? Etc. Själv tycker jag att tävlingsledningen självklart har ansvar att se till att göra tävlingen så säker som möjligt. Det är ju uppenbart att piloter tar stora risker i samband med tävling. Så länge inget beslut tas i FAI så förändras inget inför kommande VM och EM framöver.

Aktiviteter i regnet

Meteorolog Dr Herbert Pimpel som specialiserat sig på föhn och kallfronter höll en mycket intressant föreläsning. Vi förstod i alla fall att detta skitväder skulle hålla i sig!
Vi gjorde utflykter till Zell am See, Innsbruck, Lienz. Badade i Thermalbadet i Kaprun, körde inomhus go-cart, tittade på vattenfall, cyklade, vandrade, spelade TV-spel och sov. En del sena kvällar blev det också.
Vi hade en mycket bra laganda i alla lägen. Fru Harms som vi bodde hos höll ordning på oss alla under mottot: "Ordnung muss sein!". Till frukost rapporterade hon om eventuella händelser under kvällen och natten som berörde oss. Vi visste allt om varandra.
Trots det usla vädret skickades vi (läs lagledarna) upp på starten för ett eventuellt heat. Till slut kunde inte brasilianerna hålla sig längre. För att visa sitt bristande förtroende för vädret och tävlingsledningen som tvingade upp oss på topprestauranten tog de på sig snorkel och cykelpomp och hade till alla piloters förtjusning samba-session på toppen.

Leo en av de åtta bästa i världen på att landa

Efter påtryckningar från tävlingens sponsorer så ordnades ett inofficiellt VM i precisionsflygning. En utslagstävling där tre piloter från varje land deltog. Tibbe, Anette och Leo var våra svenska hopp.



Anette Gårdhagen



Johan Mårtensson



Nicolas Hervy

En startplats i molnbas på ca 200m höjd, två "touch and go" märken och pricklandning som avslutning.
Leo slog ut sina konkurrenter och blev en av de åtta som gick till final. Finalen var dagen efter och Leo fick tyvärr inte kvittera ut någon vinnarcheck.

Ett VM som regnade bort

Ju fler tävlingsdagar som regnade bort desto mer desperata blev tävlingsledningen. Nu började de diskutera möjligheten att genomföra två heat på

en dag för att få VM:et godkänt. Detta tillsammans med en massa oklara regler resulterade i många stora diskussioner på lagledarmötena. Puh!

En av de sista dagarna satte dom en bana i väderförhållanden utan termisk aktivitet samt molnbas strax ovanför starten. Denna dag hände den mest tragiska och oförklarliga olyckan under VM. En pilot från Taiwan flög rakt in i en elledning under final till landning och brändes så allvarligt att jag i skrivande stund inte vet om han

överlevde. Elledningen var mycket synlig i slutet av ett stort fält som hade varit lämpligt att landa på. Det ryktades om att piloten bar glasögon som var blöta eller immiga. När det blev klart att det inte skulle bli något godkänt VM var det många piloter som lämnade Österrike. Efter påtryckningar från lagledare och piloter så genomfördes ett heat den sista dagen.

Kluven till tävlingen

Personligen var jag kluven inför detta VM som regnade bort. Å ena sidan kunde det ha blivit en otroligt bra tävling på grund av flygområdet och om vädret hade varit på vår sida. Våra svenska piloter skulle ha gjort bra ifrån sig. Tibbe och Brinkeby var ju på god väg. Å andra sidan tror jag att det hade blivit en massa olyckor på grund av det stora startfältet samt många oerfarna piloter. Vi fick alla en känsla att tävlingsorganisationen hade accepterat det otroligt stora startfältet av ekonomiska skäl. Dessutom visade organisationen stora brister i säkerhet och erfarenhet. En av de stora bristerna var till exempel att den som lyssnade på nödfrekvensen inte kunde engelska samt att nödfrekvensen inte var avlyssnad hela tiden!

Tack till de svenska tävlingspiloterna

Jag vill passa på att tacka de svenska tävlingspiloterna:
Leo - inte visste jag att du var en sådan hejare på karaoke!
Johan - trots att du lyckades att radera ut GPS:en. Men du var bra på baklänges-hukspringning med kudde!
Tibbe - att du var en sådan hejare på att diska glas i baren, men vill man ha något att dricka och inte har några pengar så...
Mannerstråle - hur hade vi klarat oss utan ditt svenska kök!
Brinkeby - jag blev överraskad av ditt intresse för träd, nöträd!
Anette - du visade oanade talanger i fasadklättring, undrar om det norska laget förstod att det var du som stal deras helium ballong med ventil!
Nicolas - som var den ende trovärdiga att lura Brinkeby snabbt ur sängen genom att springa in i rummet spela stressad och hämta skärmen för dagens tävling (trots öregn).
När VM väl var över fick vi stälände solsken och kunde avsluta vistelsen i Neukirchen med härlig flygning!

Annika Olsson

APCO Aviation Ltd.

Apco -99

Apco använder duk som är silikonbelagd vilket gör att man får betydligt längre Livslängd. Detta gör att man kan lämna 3 år eller 250 timmars garanti mot porositet.

Apco Millenium-lotteri. Alla som köper en skärm under -99 deltar i en utlottning där första pris är 20 000 dollar + 3 st vinner vad ni betalt för er skärm, 10 st vinner sele m. airbag och nödskärm, Sammanlagt 100 fina priser!!!

Allegra. Mycket arbete har man lagt ner men så blev också resultatet något utöver det vanliga, eller vad sägs om bättre prestanda än föregångaren Futura, bättre handling och standard klassning i afnor. Fyra storlekar

Storlek	Vikt(pilot,utr.)	Pris
x-small	60-75 kg	23 900:-
small	73-90 kg	24 300:-
medium	85-105 kg	25 100:-
large	100-120 kg	25 500:-

Bagheera. Målet med Bagheera var att undvika den vanligtvis smärtsamma kompromissen svängningen där prestanda offras för handling och säkerhet. Bagheera är kompromisslös, den visar ojämförbar prestanda i kombination med utmärkt säkerhetsgenskaper och handling. Performance-klassning i afnor och DHV 2. Klarar med god marginal kraven i den nya tävlingsklassen Formula 1. Fyra storlekar

Storlek	Vikt(pilot,utr.)	Pris
x-small	60-75 kg	24 900:-
small	73-90 kg	25 300:-
medium	85-105 kg	25 900:-
large	100-120 kg	26 300:-

Sierra. Skärm med mycket brett pilotregister från den ambitiösa nybörjaren till XC och Termikjägaren. Stabil och lättstartad och standard klassning i afnor förutom den minsta som har performance DHV 1-2

Storlek	Vikt(pilot,utr.)	Pris
25	60-75 kg	20 900:-
28	70-90 kg	21 800:-
30	85-105 kg	22 500:-
32	100-120 kg	22 900:-

Santana. En stabil och mycket lättstartad skärm. Påminner om Futuran i form men med lite mindre sidoförhållande. Passar perfekt för nybörjaren prioriterar säkerhet och stabilitet. En skärm att utvecklas med. Standard klassning i afnor och DHV 1-2.

Storlek	Vikt(pilot,utr.)	Pris
25	60-75 kg	19 200:-
28	70-90 kg	20 000:-
30	85-105 kg	20 400:-
32	100-120 kg	20 900:-

Futura 42. Omtyckt tandemskärm med prestanda i klass med dom bättre Intermediärskärmarna. Ett världsrekord i bagaget. 104km out and return. Pris: 29 500:-

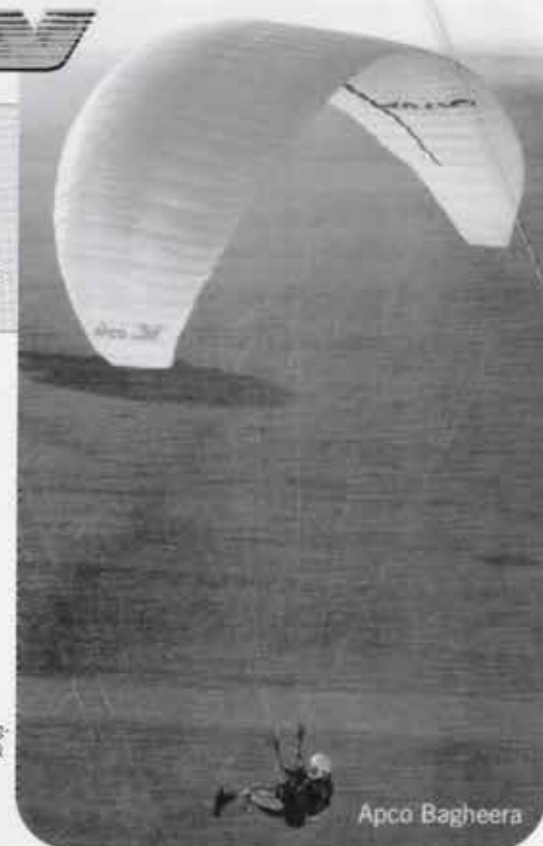
SELAR
Silhouette. Nedbantad Countour. Ekonomi och kvalitet i ett paket. Nu förbättrad. Gott om plats för APCOs dämpande skydd alternativt Dignus airbag. Pris med airbag 4400:-, utan airbag 2900:-

Contour. Det bästa du kan få tag i. Dubbla svankstöd, säteslutning och ett semikors inbyggt under en neoprensköld, noggrant konstruerat ytterskal och många fickor gör denna sele idealisk för sträck och tävlingsflygning. Pris 3980:-



Brauniger flyg-instrument IQ BASIS
Pris 2795:-

*APCO Service - Torbjörn Björkqvist hjälper dig med nya linor och reparationer tel 070-645 20 54



Apco Bagheera

PETERSONS SPORT AB

Bergsängsvägen 68, 521 30 FALKÖPING
Tel och Fax: 0515-71 11 21, Mobil: 070-800 11 21
www.fly.to/apco tomas.peterson@mailbox.swipnet.se eller hos närmaste återförsäljare

Radannonser, bifoga 20:-/annonser

Apco Spectra 27. Komplet skärmflygutrustning säljes pga nytt utrustningsköp. Skärmen är A-klassad med max hastighet 45 km/h. Hook-in vikt 70-90 kg (din vikt + 15 kg).

Apco Top Sele med kevlar ryggsäck och nödskärm, Apco PP16, Apco bekväma och rymliga säck, komplett speedsystem, 2 st krokar, alla manualer och original reparationsatts. Pris 10 000 kr. Ring Louise Friedrich 036-10 06 16 eller 070-575 31 37.

Fun 2 Fly Profile 30. 80-100 kg. Fun 2 Fly sele+ryggsäck. Apco nödis PP-18. Lazer hjälm stk 60, releaser mm. Inköpt juli -96, helt oanvänt, säljes för 19 000 kr. Ring Anders 0470-91 433, 010-652 40 88.

Samba 26, uttagen 95-96, flugen ca 20 min, nyskick 15 000 kr. Ring Staffan Agesand 08-756 87 39.

Airea Aspect M. Standard, dhv 2, viktområde 75-110 kg. Flugen ca 5h. Nödskärm, sele "dimensionvolo" med tjockt ryggskydd, integralhjälm och ryggsäck. Mycket bra och lättflugen skärm. Pris 20 000 kr. Ring Svante 018-14 14 23 (Uppsala).

Apco Prima 27, pilotvikt 70-90 kg, lila/vit, sele med nödskärm. Ryggsäck och hjälm. Pris 7 500 kr. Ring Bernt 08-35 44 43.

Apco Santana 28, viktområde 70-90 kg, komplett med sele och nödskärm. Uttagen 9808, flugen ca 2h. Nypris 26 000 kr. Säljes för 22 000 kr. Ring Ove 070-637 55 17.

Apco Spectra 25. Perfekt nybörjarskärm - steg 1, 60-75 kg (pilotvikt). A-klassad. Säker skärm med bra prestanda. Flugen ca 10 h. Mycket bra skick! Inkl rejäl Apco-säck. OBS! Priset: 7 000:-

Airwave MXM 28. Viktområde 85-110 kg. Flugen ca 70 h. Fint skick. Comp-klassad. Fin handling och prestanda! Säljes till dig med steg 2 eller 3. Vräks bort BILLIGT. Ring och bjud! Pris-ide: 5000:-

Apco Top Secura med hårt + mjukt ryggskydd inkl. nödskärm Mayday PP16 (även airbag finns). Mycket fint skick. 3500:-

Lubin RX-98 med airbag, hårt + mjukt ryggskydd, breddad sittplatta, quicklock, inkl. nödskärm Mayday PP16. 4000:-

Integral Kiwi evolution, vit, stl. 56. Väldigt lite använd. 850:-

Integral SupAir, lila, stl. M (väldigt stor!) 600:-
UP, vit, stl L=59/60 (ej integral), 250:-

I integralhjälmarna är mikrofon och hörlur snyggt inbyggt (märks ej). Sladd finns till Shinwa. Kopplingsanvisning finns om du vill ansluta till egen kom.radio.

Stormsäck, modell Sky System. 150:-
Releaser med kabiner. 150:-
Paketpris kan ordnas.
Tel: 0372-304 88, 0705- 41 30 03

Castelluccio paramotor Mach 3 med elstart och 4-bladig propeller (10 timmar totalt), sele (Woody Valley Model), nödskärm, batteriladdare, cykelställ för dragkrok och överdrag för motorn. 27.000:-

Nova Phönix 28U 1993, sele Apco Aviation Contour med ryggsäck, karbiner, nödskärm. 12.000:- Paket pris: 35.000:- Tel/Fax: 044-547 67 greger@spindel.nu

Up vision M med sele i kanonskick. Flugen 8 timmar på vintern i alperna. Således endast bergsstarter med snö, skärmen är som ny. UP sele med räddningsskärm. I selen finns ballast tank för vatten. Hade tänkt mig runt 10 000:-. Jag är öppen för bud!
Maila baxfehl@hotmail.com eller ring 0707693886 : 08-6496481.

ITV Merak, beg. tandemskärm, bra prestanda, roligt att flyga, bra skick. Torkel 08 - 512 414 57.
Vinch, hembyggd, Volvo 66 motor med variomatik monterad på täckt släpvagn, två trummor, 2 x 1.200m kevlar lina, 80cc motorcykel för linhämtning. Per 08 - 652 37 45.
Sigma nödskärm, beg 1 500 kr. Torkel 08 - 512 414 57.

ITV sele med integrerad ITV nödskärm 3.500 kr Torkel 08 - 512 414 57.

Icaro 2000 airbag, ny, kan monteras på alla selar. 1.600 kr. Lasse 08 - 653 23 88

Edel Saber M, ny, pilotvikt 60-80 kg, DHV2/Performance, gul med lila framkant, perfekt termik och XC skärm. Per 08 - 652 37 45.

Lubin sele, nästan ny, endast 1 000 kr. Lasse 08 - 652 23 88.

USK olycksutvärdering

I denna sammanställning kommer ett antal olyckor att utredas med utgångspunkt i vad som orsakat olyckan och hur den hade kunnat undvikas. Skuldfrågan är helt ointressant i sammanhanget, en inskickad olycksrapport kommer aldrig att leda till någon som helst bestraffning av något slag. Besträffning kan bara ske efter en separat anmälan till förbundet. Det viktiga är att vi kan lära något om varför olyckor inträffar och hur vi kan lära oss att skada oss mindre.

Olycka med dödlig utgång

Kössen, Österrike

Man 26 år

Elev under utbildning till steg 1

Svag vind, lätt kvällstermik

Skador: Brutet nacke

Under pilotens tolfte flyg på platsen avvek han från den förutbestämda flygrutten och flög in i ett område väster om berget där det inte går att landa. Vid ett troligt landningsförsök fastnade den vänstra vingspetsen i en gran och slet av de översta fyra metrarna av trädet som fastnade i linorna i skärmen. Piloten föll 15 meter ner i ett stenröse med brutet nacke som följd.

Denna tragiska olycka berodde troligen på att piloten börjat känna sig säker och därmed kanske överskattat sig själv och sin flygfarkosts möjligheter. Piloten har inte observerat vart han varit på väg, glömt eller struntat i instruktörens tidigare givna flygrutt.

Olyckan aktualiserar frågan om var gränsen går mellan tjuv och information, om instruktören för tolfte gången på ett nytt sätt gått igenom med piloterna var man inte skall vara och dessa upprepat och bekräftat hade olyckan kanske kunnat undvikas. Som instruktör utgår man från att information som lämnats och uppfattats av piloterna finns kvar hos piloterna och även styr deras framtida handlande. En pilot är dock alltid ansvarig för sin egen säkerhet och skall för sin egen och andras säkerhets skull alltid flyga på ett sätt som minimerar riskerna med sporten, detta har inte skett här därför har olyckan inträffat.

Olycka med personskada

Molanda, Järpen

Man 47 år

Utb. till elevlicens

0-1 m/s V

Skador: Brutet nyckelben

Vid bogserstart rakt mot vinden på pilotens sjunde flyg sätter sig piloten ned när skärmen kommit upp men ändå inte bär ännu. Detta leder till snubbel framlänges och ett brutet nyckelben. Den svaga vinden kräver mer fart på benen. Oerhört svårt att svara på vad som hade kunnat förhindra olyckan, ev. hade mer information om verkan av svag vind före start kunnat påverka.

Olycka med personskada

Möhättan, Munkedal

Man 57 år

Steg 2

Stark termik och måttlig vind (4-9 m/s ?)

Skador: Brutet lårben, krossad armbåge, inre bildning.

Vid flygning på termiskt hang under starka termi-

ska förhållanden och för skärmflygning relativt stark vind har piloten vid försök att fånga lyft, fått ett stort inslag och ställt andra sidan av skärmen varvid skärmen först svängit in mot berget och sedan har hela skärmen kollapsat. Vid skärmens öppnande efter fullstallen har piloten träffat berget i pendlingen i det efterföljande dyket. Piloten har själv angett orsaken till olyckan som för låg beredskap för inslag. Kombinationen av att vara ensam, flyga vass skärm, förhållandevis ringa erfarenhet (70 tim), starka turbulenta förhållanden under den mest termiska perioden av dagen (kl 15) och avancerat flygställe har lett till en olycka som kunnat kostat piloten livet. Att stanna på marken till senare på dagen hade troligen lett till en utomordentligt trevlig flygdag med nya trevliga historier att berätta för flygarvännerna. Piloten hade med sig mobiltelefon lätt åtkomlig, detta räddade förmodligen livet på honom då han ringde 112 och kunde få hjälp. Mobiltelefonen är ett lysande hjälpmedel i klass med nödskärm när det gäller att begränsa skador och alltså att tänka på.

Olycka med personskada

Laholm

Man 20 år

Elevlicens

Stark vind

Skador: Brutet lårbenshals

Piloten har vid backglidning kommit in i stark vind som fått ekipaget att backa, piloten vände skärmen och flög därefter med vinden in över hanget. För stark vind för en oerfaren pilot med långsam skärm (Prima). Vad hade kunnat varsla om stark vind? Tänk igenom vad som tyder på fel förhållanden på ditt flygställe. Numret till SMHI flygväder är 020-581000 och den prognosen brukar ge en bra uppfattning om vinden även på lite högre höjd.

Olycka med personskada

Wilderness, Sydafrika

Man 33 år

Steg 2, 400 tim

Vind 8-9 m/s

Skador: Brutet rygg, nervskador

Vid hangflygning i hård vind gör piloten 3 wingovers varav den tredje resulterar i ett 80 % inslag, skärmen roterar ca. 500 grader innan markkontakten. Trolig yttre orsak till olyckan kan vara en rotor uppkommen pga. något sned vind i kombination med instabilt flygläge. Piloten har själv skrivit en artikel till Skärmtrycket med en inblick i hur det är att upptäcka att ryggen har gått av och att man inte kan röra sig.

Olycka med ringa personskada

Hestra skidbacke

Man 36

Utbildning till elevlicens

Nollvind

Skador: blåmärken

Vid backglidning har piloten flugit in i en parkerad bil efter så kallad mental låsning. Vid utbildning ska i synnerhet flygställets lämplighet bedömas under rådande förhållanden. Flygning har skett trots att en bil uppenbarligen har varit

möjlig att flyga på.

Olyckan leder osökt tankarna till diskussion om riskutvärdering och värsta fall studier. Vilka risker finns på flygstället idag? Vad kan värsta möjliga scenario leda till för konsekvenser?

Utvärdera ditt flygställe med utgångspunkt från: Var kan det bli rotorer?

Var är det möjligt att flyga in i hinder om jag träffas av turbulens?

Vart kan jag draggas om jag klanter mig? Kan jag slå mig?

Vilka förhållanden kan bli farliga?

Vilka signaler på fel förhållanden finns?

Olycka med personskada

Värgårda flygfält

Man 17 år

Utbildning till elevlicens

Skador: Sydd med 17 stygn

Piloten har flugit in i en bil på flygfältet. Svårt att utläsa vad som egentligen hänt med anledning av en något bristfällig rapport. Resonemanget i olyckan ovan dock tillämpligt i alla delar.

Olycka med personskada

Gräsmyr, Västerbotten

Man 40 år

Steg 1

Lungt

Skador: Brutet ben (Fibula)

Piloten har vid backglidning ställt skärmen på för hög höjd vid landning och vid nedslaget på knölig mark trampat snett och brutit benet. Piloten har själv uppgett att en skärm inte skall ställas på detta sätt vid landning. Detta aktualiserar frågan om skärmen har betett sig på ett normalt sätt? En skärms beteende förändras av:

Töjda och krympta linor i olika delar av skärmen

Porös skärm (mindre vanligt)

Töjning och krympning av seglet

Förändring av bromslinornas längd

Ett bra sätt att kolla din skärm är att lämna in den för besiktning hos din återförsäljare och på så sätt få en värdemätare på skärmens skick. Ett problem är att seglets töjning och krympning inte kan kollas med mindre än att man dissekerar skärmen helt eller låter en mycket erfaren pilot provflyga den. Du som går i begagnat tankar, kräv ett besiktningssprotokoll vid köp eller låt själv besiktiga skärmen. Det kan visa sig vara en god investering och spara avsevärda pengar i framtiden och kanske rädda ditt liv.

Olyckor med ringa personskador

Det har inträffat ett antal tillbud vid starter som inte lett till skador men som har klarlagt behovet av startträning och backglidningsträning. Om du skall åka utomlands och flyga och vet med dig att du inte har backglidit på länge, bege dig ut och träna. Backglidning är fortfarande det bästa sättet att öva basfärdigheter och du får garanterat ut mer njutbar flygning av din utlandsresa.

Flyghjärna!?

Ett litet ord och hälsning från en som blivit klokare på ett lite för jobbigt sätt. Det har skrivits och sagts en hel del om varför vi har tillsynes helt onödiga olyckor i sporten. Min olycka i februari i år är ett bra exempel. Ofta finns det underliggande faktorer som gör att dessa olyckor inträffar. Allt från rent slarv till faktiskt ren otur. Helt fria från olyckor blir aldrig skärmsporten, det är lika korkat som nollvisionen i biltrafiken. Jag hoppas dock att anledningen till min olycka skall kunna hjälpa er att fatta rätt beslut om ni står i en liknande situation.

Min olycka hände vid hangflygning i relativt hård vind. Jag flög ett par vändor och gjorde några ganska milda wingovers. Jag gör aldrig mer än två wingovers i rad då jag flyger på ett hang. Närheten till marken gör det viktigt att ha maximal kontroll på skärmans rörelser. Efter ca 15 minuters flygning gör jag helt ologiskt en

tredje wingover på det ställa av hanget där man kan misstänka en viss turbulens. Denna tredje wingover är dessutom skarpare än något jag gjort någonsin under min karriär som skärmflygare. Jag kan efteråt komma ihåg vad jag tänkte " äh, jag drar till en gång till". Fullständigt hjärnsläpp. Resultatet ett stort inslag, ett och ett halvt varv och sedan i backen.

Varför gör man då detta efter 9 års flygande utan skador och med den ökande respekt jag har genom att ha sett många olyckor. Den starkast bidragande orsaken i mitt var mental obalans. Jag hade första dagen på resan fått hosta och lite feber. Hostan hade försvunnit men jag hade feber, knappt 38 grader, när jag flög. Varför utöva en sport med livet som insats när man är sjuk och inte kan vara 100% koncentrerad på uppgiften? Vid hangflygning vet vi alla dessutom att ett misstag är lika med krasch pga av närheten till

Kallelse till årsmöte 1999

Välkomna på årsmöte 1999.

Plats: IdrottensHus Farsta. Tid klockan 11:00

Klubbarna kommer in med motioner inskickade på papper senast 1999-10-25 (Poststämpeln gäller!)

Motioner per e-post kommer inte att beaktas.

Välkomna!

Styrelsen 1999

Insändare

Minnesord över Magnus Berglund

En dag mitt i sommaren sitter vi på starten i Kössen och pratar om hur bra vi har det, att tillsammans få flyga ut över detta underbara landskap. Att denna dag skulle sluta som den gjorde kunde ingen föreställa sig.

Vid klockan sex på eftermiddagen denna dag var katastrofen ett faktum. Magnus hade under en svår landning slagit i så hårt att nacken brutits. Efter någon dag kunde en minnesstund hållas på platsen och vi var många som inte kunde förstå meningen med detta. Blommor och minnesljus tändes till minne av en flygarvän.

Tack Magnus för den tiden du kunde vara med i vårt gäng med din entusiasm för flygningen. Vi kommer aldrig att glömma detta som hänt och Anna, Peter, Annika, Johan och alla andra i din närhet finns i våra tankar.

Vännerna i Smålands Skärmflygklubb genom Fredrik Pettersson.

Armbågar är ömtåliga

Det som är förargligast när jag tänker på min störtning på berget är, att det denna dag fanns två armbågsskydd – i min bil. (I våras störtade jag på ett berg i närheten av Munkedal och skadade bland annat en armbåge).Lårbenet behövde s.a.s. gå av för att stoppa fallet, men att krossa armbågen var mindre nödvändigt. Framför allt hade alla dess benbitar kunnat följa med mig till sjukhuset, om jag hade haft ett skydd. I stället försvann en del på vägen, med åtföljande undermåligt operationsresultat. Dessutom var säret både förorenat och infekterat, vilket ett skydd också hade förhindrat. Dessa armbågsskydd köpte jag en gång med tanke på eventuell dragningsrisk, men sedan blev jag så starkvindsäker med Futuran att de kändes onödiga. Nu har jag ändrat åsikt i frågan. Att använda armbågsskydd från och med startförberedelse till och med landning innebär visserligen en del obehag (vikt och kostnad är dock obetydliga), men det är ingenting jämfört med den obehag en skada på denna komplicerade led (som egentligen är två) innebär.

marken. Efter att ha flugit i 9 år är dessutom hang inte det som triggar mig mest. Lite soaring is boring blir det efter att ha hängt där ett tag med samma utsikt. Hade jag gjort detta misstag vid termikflygning med mer luft under mig hade jag efter ytterligare ett halvt varv fixat till inslaget. Med detta inte sagt att termikflygning och feber hör ihop!

Min lilla moralkaka är därför att flyg ej när ni av någon anledning kan misstänka att ni ej kan vara 100% fokuserade på uppgiften, t ex feber, baksmälla, depression osv. Kunskap och yttre omständigheter är mycket lättare att bedöma och relatera till. Om inte för er egen så för min skull ta en funderare på den mentala biten innan ni startar. Jag är delvis förlamad i benen pga av mitt misstag. Jag går men kan ej springa. Tänka på att alla de kotkcompressioner vi haft är bara en härsman från min situation där en liten benflisa från kotan skadar ryggmärgen permanent. Jag få leva med mitt rörelsehinder resten av mitt liv och jag hoppas att alla ni som läser detta är kloka nog att leva med skärmflygningen på ett begävat sätt resten av ert liv.

Om någon undrar något är ni självklart välkomna att höra av er.

Ola Ricktun

070-6420868

ola.ricktun@mediamg.se

Fallskärmslandning

I teorin kan man slippa skador på armbågen genom att göra en s.k. fallskärmslandning. I praktiken kan det dock vara svårt att förhindra, att armbågen sticker ut utanför övriga kroppsmassan och slår i marken, när man själv slungas omkring – i synnerhet om man ännu håller i bromshandtagen. Även om ett armbågsskydd inte kan förhindra att leden skadas, så kan det göra, att skadan blir mindre svår än den annars hade blivit.

För dem som kanske tycker att min armbågsskada på berget är ett enstaka fall och därmed knappast grund till allmängiltiga slutsatser, vill jag nämna Ann Ekberg i Borås. Hon slog sönder armbågen på vingschäftet (denna risk tyckte jag då var närmast obefintlig för mig!). Det var hennes vänsterarm och hon är vänsterhänt, vilket medförde en kvarvarande tioprocentig invaliditet.

Peter Loeskow, Stenungsund

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	08-5124157 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
Olivier Lasmarias Björholmsplan 25 116 63 Stockholm	Pegasus	08-6899710 070-7688464		
Funway Tomas Lund Korsfaravägen 150 181 40 LIDINGÖ	HVTO	08-214141 010-2285000		
Mad Moose Anders Magnert Lillskogsvägen 9 139 00 VÄRMDÖ	SFK Pegasus	08-57162137 070-5246708		
Moguls Inc Box 47 (Stenheden 47) 780 67 SÄLEN				flyg@moguls.se http://www.moguls.se
Peter Ahlbin	Sälens SFK	0280-20616 070-6260616	0280-20636	
Tony Ekström	Sälens 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 Sweden AB Pierre Rosén Niclas Sandgren Sandviksvägen 6 294 91 SÖLVESBORG	Parapente Syd	0456-70607 070-6409343	0456-70600	sky-adv@algonet.se
Skysport Årevägen 3 830 13 ÅRE		0647-51186	0647-51186	paragliding@skysport.se
Andreas Hedström Lars Hedström Fredrik Lindholm	Åre Sk&DfK	070-6540697 010-2559089 070-3114000		http://www.skysport.se
Stockholms skärmflygskola Simon Fulford Gamla Skolvägen 34 133 35 SALTJÖBADEN	Fenix SFK	08-7179878	08-7179878	
Peter Pettersson Mickelsbergsvägen 121 125 54 ÄLVSJÖ	Fenix SFK	08-4649991 0708-133952		
Skärmflygskolan Arvodsgatan 10 129 33 Hägersten				skarmflygskolan@haninge.mail.telia.se http://fly.to/flygskolan
Andreas Illerfelt	HVTO	08-7444977 070-8444977	08-196507	
Annika Olsson	Åre Sk&DfK	0705-116530		
Åre Skärm Flyg Skola Årevägen 60 830 13 ÅRE		0647-50391	0647-50551	
Peter Nietlisbach	Åre Sk&DfK	010-2245151		
Äventyrscenter Äventyrscenter Odinsgatan 20 411 03 GÖTEBORG		031-159434	031-159468	www.aventyrscenter.se
Christer Ericsson Peder Dyrsén Jesper Eklöf	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
Ekshagsvägen 11, 104 05 STOCKHOLM
08-655 46 03

Cirrus Skärmflygklubb
Råggatan 11, 118 59 Stockholm
08-689 97 10

Club Parapente Syd
c/o Henric Fröjd
Arktivgatan 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 Härdstedt
Zinkensvägen 42
117 41 STOCKHOLM
Aktivitetst. 08-668 68 88
www.velodrom.se/fenix

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

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

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

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 Tjälund
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

Hunfens 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
Ahlströmervägen 32, 112 47 STOCKHOLM
08-654 39 42

Roslagens Skärmflygklubb
c/o Bernd 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
Hökossvägen 7, 126 38 HÄGERSTEN
08-18 13 89

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

Sälens Skärmflygklubb
c/o Peter Ahlbin
Box 47 (Stenheden 714), 780 67 SÄLEN
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 MÖLNDAL
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

BOLERO

SOME GOT HOPES AND DREAMS
WE HAVE WAYS AND MEANS
[PRAS]

Flying Facts:

Five Sizes: optimum weight ranges

Four Risers: Safety/Speed

Three + one colour combinations:
you choose

Two much performance: yes!

DHV 1: no comment

Gin
GLIDERS

Turnpoint Fastline GmbH
Rudolf-Diesel-Str. 29a
D-82216 Germlinden
Fon: + 49 (0) 81 42 / 4 12 63
Fax: + 49 (0) 81 42 / 187 13
Turnpoint@t-online.de
www.gingliders.de

SKY
ADVENTURES
0456-706 00
sky-adv@algonet.se
Sölvesborg



*"Du känner
skillnaden"*

Säkerhet - DHV 1/1/2
 Handling - direkt
 Vinschning - lättstartad
 Fart - 49 km/tim



Swing
The Art of flying

SWING SVERIGE

SKY SPORT
SKÄRMFLYG • ÅRE

0647-511 86

www.skysport.se

Dalarnas
SKÄRMFLYGSKOLA

0250-202 55

www.skarmflyg.w.se