

SKÄRMTRYCKET

NUMMER 3 → 2000



<http://fly.to/flygskolan>



KURSER

Elev till steg 3, helg och veckokurser.

RESOR

Spanien 2 veckor i April 2001
Österrike Maj säkerhetskurs 2001
Danmark 1 vecka i Juli 2001
Spanien 3 veckor i Oktober 2001

VINCHNING

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

UTRUSTNING

Skärmar, selar, instrument, nytt och begagnat i lager.
Ring för mer info.

TESTFLYG

Hos oss kan du provflyga:
Gin BOLERO och BANDIT.
Pro-Design EOLE, RELAX, TARGET,
MAD MAX och även nya superskärmen
EFFECT (DHV 1, 51km/h!!!)

NYHETER

Pro-Designs nya EFFECT, DHV 1
Woody Valleys nya sele "MIX" och X-ACT 2

BUTIK

Besök vår välsorterade butik på RÅGGATAN 11, STOCKHOLM.
Öppet: Torsdagar 18:30 - 20:00
övrig tid: ring så kommer vi.



Ring för mer information!

Tel. 08-744 49 77

Mobil 0708-44 49 77,

0705-11 65 77

e-mail:

skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

<http://fly.to/flygskolan>



HÄR ÄR VI!

Vi var nere för räkning ett tag men nu är vi tillbaka i högform. I din hand håller du nu ett späokat nummer med artiklar från jordens alla hörn. Du kan läsa om flygning i Australien, Frankrike och Strängnäs. När det här skrivs jobbar vi för fullt med tidningen och när den ligger i din brevlåda är vi förhoppningsvis ute och flyger. Mer om det i framtida nummer. Vi jobbar ständigt med trycket för att det skall bli bra. Samtidigt är det era bidrag som gör att tidningen blir vad den är. Artiklar är alltid välkomna. Men också alla tänkbara frågor om sporten till vår planerade frågespalt. Skicka dem redan idag så kan vi få med några frågor med svar redan i nästa nummer.

Vi vet också att det finns en massa amatörfotografer "out there" som kanske inte har någon bra artikel till sina fina bilder. Skicka in dem till oss så kan vi göra vår tidning ännu finare. Vi tar gärna papperskopior, det är svårt att scanna bra. Vi petar gärna med det. Skicka in ba! Olyckan med fatal utgång som hände hemma i Sverige överskuggar mycket av det som förknippas med flygning i dagarna då detta skrivs. Vi tänker på de som drabbats. Läs ordförande Marks reflektioner längre in i detta nummer.

Flyg med ett leende. Det skall vara kul!

Redaktionen

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF

Idrottens Hus, 11 tr
Storforsplan 44
123 87 Farsta

Internet:

<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

Omslag: franska tänder

Redaktion:

Tomas Gustafsson

Helena Tängdén

Christer Wesslund

Annonsmaterial till Skärmtrycket skickas till:

Christer Wesslund

Marmorgatan 11, 12tr

118 67 Stockholm

christer.wesslund@swipnet.se

Manusstopp Nr 4 2000: 20:e november

Redaktionellt material skickas till:

tompers@telia.com

Ansvarig utgivare:

Tomas Gustafsson

Grafisk Form:

Andreas Karperyd

Prenumeration för icke medlemmar:

120:-/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4

Skriv namn, adress på blanketten



SURFA IN HÖSTREAN PÅ WWW.SKYSPOORT.SE
NÄTETS MEST VÄLSORTERADE SKÄRMFLYGBUTIK

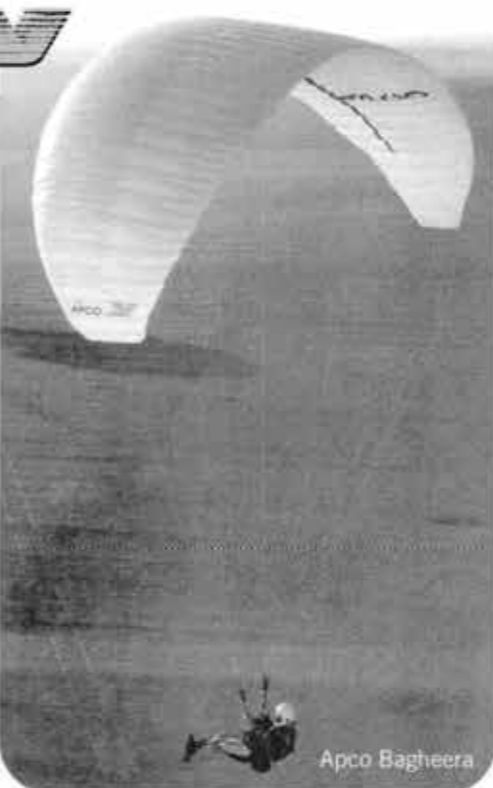
Apco - Ozone - Swing - Woody Valley - Flytec - Never say die - Young Pirates
Skärmflyg-Butik-Boendeanläggning-öppet året runt

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

APCO Aviation Ltd.

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 Millennium-lotteri. Alla som köper en skärm till juli 2000 deltar i en utlottning där första pris är 20 000 dollar + 3 st vinner vad ni betalt för er skärm, 10 st vinner sele med airbag och nödskärm, sammanlagt 100 fina priser!!!



Apco Bagheera

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,-

Sierra. Skärm med mycket brett pilot-register från den ambitiösa rybbjöraren 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,-

Selar. Nedbantad Countour. Ekonomi och kvalitet i ett paket. Nu förbättrad. Gott om plats för APCOs dämpande skydd alternativt Cygnus airbag. Pris med airbag 4400,-, utan airbag 2.900,-

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 3.900,-

Bagheera. Målet med Bagheeran var att undvika den vanligtvis smärtsamma avvägningen där prestanda offras för handling och säkerhet. Bagheera är kompromisslös, den visar ojämförbar prestanda i kombination med utmärkta säkerhetssegenskaper 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,-

Fiesta. APCOs senaste skärm. Målet var att göra den säkraste skärmen på marknaden "bomb proof". Vi tror att dom lyckats! Passar perfekt för rybbjöraren som prioriterar säkerhet och stabilitet. Prestanda räcker långt upp i licensgraderna. En skärm att utvecklas i. En ren DHV 1:a även fullspeedad!

Storlek	Vikt (pilot, utr.)	Pris
small	73-90	18.800,-
medium	85-105	19.300,-
large	100-120	19.800,-

Ryggskydd. Airfoam - ett ryggskydd med delade luftkuddar för maximal dämpning + kevlarsocka som penetrationskydd. Pris: 850,-

Caps - Samma som airfoam men plats för PET-flaskor... ett utmärkt skydd. Perfekt när du behöver barlast och dricka med dig. Pris: 750,-

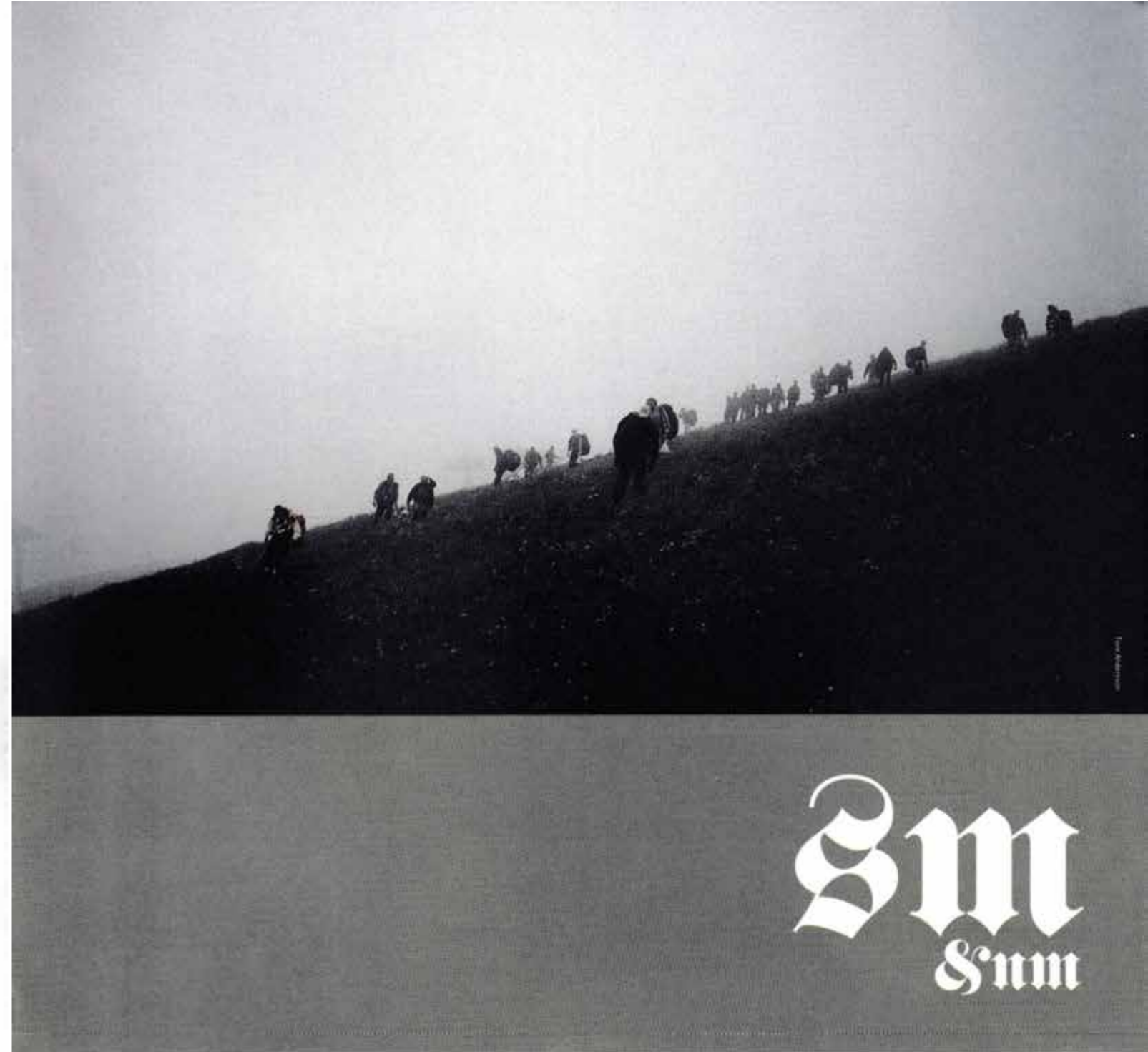


Brauniger flyg-instrument IQ BASIS. Pris 2795,-

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

PETERSONS SPORT AB

Bergsängsvägen 68, 521 30 FALKÖPING
Tel och Fax: 0515-71 11 21, Mobil: 070-600 11 21
www.fly.to/apco tomas.peterson@mailbox.swipnet.se
eller hos närmaste återförsäljare



SM

Moguls SKÄRMFLYGSKOLA

Boka NU vinterns grundkurser till oförändrat pris. Efter januari räknar vi med prishöjning.

Utbildning • Tandemflyg
Resor • Försäljning

Året runt!

general agent för
AIREA paragliding equipment

Moguls Inc. 780 67 Sölen, 0280-20616, fax 0280-20636,
E-mail flyg@moguls.se, www.moguls.se

Paramotor Supplies

Generalagent för Reflex Flygsäckmar & PAP ryggsäcksmotorer
Tel/Fax: 08-51011574 Hemsida: www.flyga.com

Vinnare i European Paramotor Championship-2000
Nu med 3 motoralternativ:

Solo 210: Klassikern
Top 80: 1/2 bränsleförbrukningen

Corsair: 172cc men 68 kg dragkraft
- Flyg dubbelt så långt
- Bränsleekonomi & brutala Centrifugalkoppling
- Stillastående propeller vid tomgång

Flyger när andra stannar på marken...

Beställ Reflextvåren för endast 20 Kr!
Via hemsida eller Fax/Tel, Frakt + postens avgifter tillkommer

Reflex has taken the fear out of paragliding!

en patenterad revolution i säkerhet och prestanda

PAP 12 år med legendarisk kvalitet

Läs allt om sporten Paramotor, samt varför Reflex & PAP på www.flyga.com

NÄR VI FLÖG NER LÖRDAG DEN 1/7 PÅ EFTERMIDDAGEN SÅ VAR VÄDRET BÄSTA TÄNKBARA. STRAX FÖRE LANDNING I GENEVE SÅG VI ETT 20-TAL SKÄRMAR I LUFTEN ÖVER LA SALÈVE. BÄSTA TECKNET PÅ BRA VÄDER. MED TAXI TOG VI OSS TILL LE GRAND BORNARD OCH ATMOSFÄREN KOM SMYGANDES RAKT IN I SJÄLEN. MÅNGA PILOTER HADE HAFT BRA FLYG SAMMA DAG OCH DAGARNA INNAN. STÄMMNINGEN VAR PÅ TOPP. DE FLESTA DELTAGARNA VERKADE NU VARA PÅ PLATS FÖR ATT HINNA TRÄNA LITE FÖRE TÄVLINGEN. TRÄNINGSDAGARNA INNEHÖLL VARIERANDE VÄDER, IBLAND LITE MYCKET VIND MEN DOCK ÄNDÅ FLYGBART.

TÄVLINGEN DAG 1, ONSDAG.

Vädret är nu lite si och så. Briefing på toppen, La Chat. Efter ett antal uppskjutna briefings ställer Dennis Cortella in dagens heat.

DAG 2, TORSDAG.

Bättre väder och briefing på La Chat. Cortella lägger en 54 km bana längs Aravis-kedjan. En bra legd bana med 18 piloter i mål, varav 2 piloter med GPS-strut (Leo och Calle Bejvel).

1. Ronny Helgesen, Norge.
2. Peter Brinkeby, Sverige.
3. Mads Syndergaard, Danmark
4. Ari Sahlström, Finland

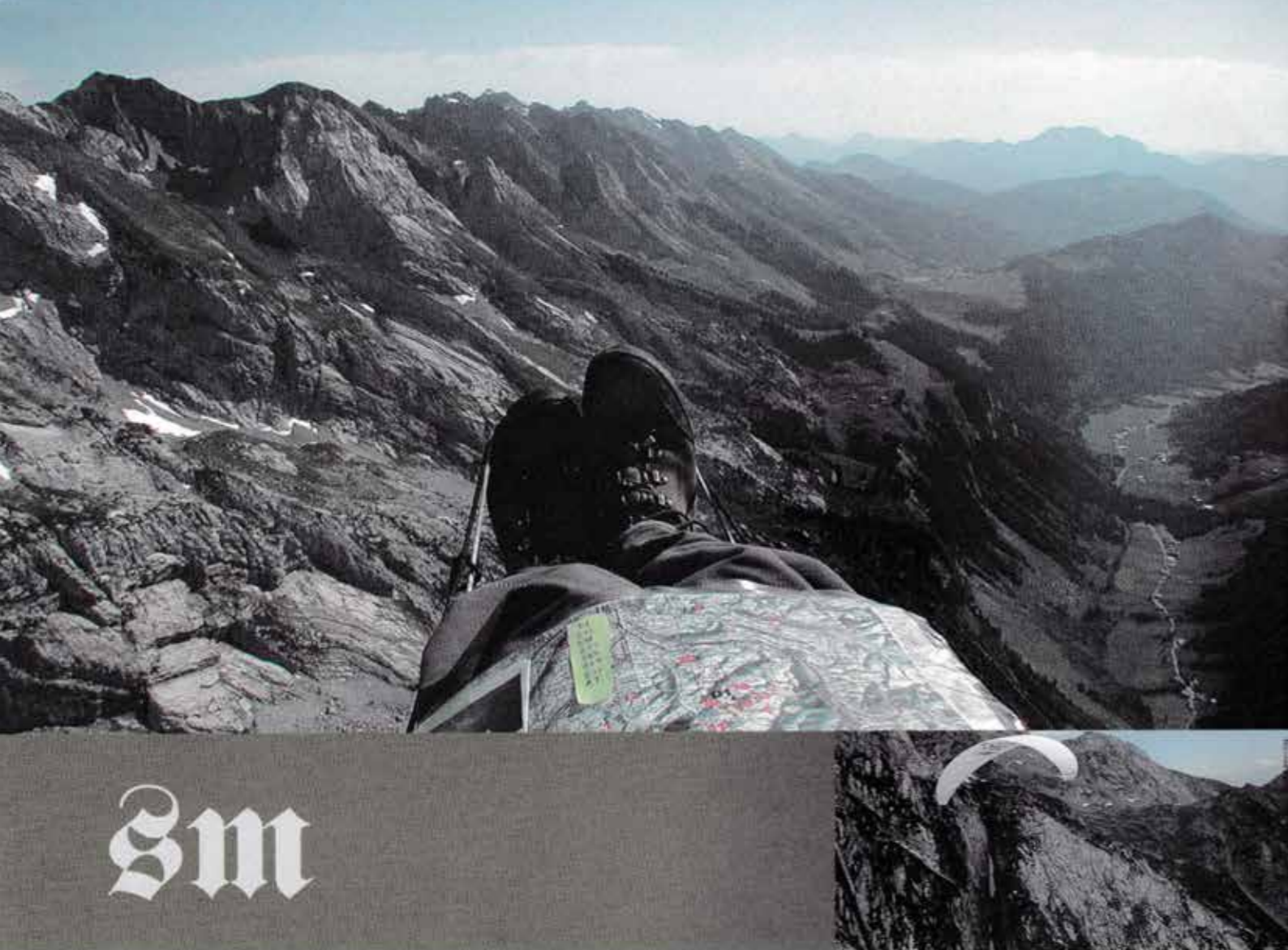
Alla nationer representerade på topp 4.a. Ronnys taktik var att hålla sig högt (vilket han gjorde) och ta sig runt banan som en av de fem första. Mads taktik var att flyga snabbt. Det gjorde han men det blev

vadigt lågt. Ronny som hade bra koll på Mads uppfirån så lite skärmsamt "Mads är förmodligen lite höjdrädd" ;)

Peter Brinkebys Edel Response hade fastnat i posten, så han fick snabbt låna en Proton från den lokala flygskolan. Så det där med att flyga in sig på en ny skärm verkar bara vara bullshit. Skärmen visade sig dessutom ha förkortade B-linor, så man kan säga att han B-stallade sig runt banan.

DAG 3, TORSDAG.

Bra väder men med vind från söder. Briefing på La Chat. Efter ett antal uppskjutna briefingar så läggs till slut en bana på drygt 4 mil. Även denna bana längs Aravis eftersom vinden skall vrida och komma från väst dvs liknade förhållanden som i första heatet. En svår bana med hänsyn till S-SV vinden. Ju längre västerut man flyger längs Aravis, desto svårare blir lätermiken. Det var många piloter som fick problem med detta och valde självmant att kasta in handduken, "smarta ur" och landa i dalen. Efter 1,55 minuter avbröts heatet.



SM

SKYTEKNIK

Dalarnas
SKÄRMFLYGSKOLA

Velodrom
SPORT GLASSES

ÅVENTYRS-CENTER

UP

BRAUNIGER

APCO

SKYSPORT
SKÄRMFLYG • ÅRE



FlyIt!

SKÄRMFLYGSKOLAN
ARVODESVÄGEN 10
129 33 HAGERS TEN
SE 08-744 49 77 Fax 08-19 88 07
e-mail: skarmflygskolan@hannige.mail.wiki.com
www.flyitflygskolan



RESULTAT SM

Strax före har en av de norska landslagspiloterna kraschat och han omkom troligtvis omedelbart. Olyckan hände strax före TP 9. Även en svensk pilot skadade sig allvarligt när denna skulle landa efter kanselleringen. Han gjorde en missbedömning av rotern från en trädridd och slog i backen från låg höjd.

Följande dagar var det på gränsen att heat skulle kunna genomföras, inga kanonheat som heat 1 men heat i alla fall. Tyvärr kom lågtrycket bara djupare och djupare över oss så efter ett par dagar beslutade tävlingsledningen och arrangörer att avbryta. Istället anordnades en hejdundrandes bankett av Herman och Peder samma. Trots det ihållande regnet var alla piloter på gott humör.

Johnny Bergholtz,
stånd in arrangör och reporter.

1. Peter Brinkeby	Västra	967
2. Nicolas Hervy	Västra	874
3. Johan Mårtensson	Västra	808
4. Eric Blidmark	Västra	798
5. Johnny Bergholtz	Västra	789
6. Johan Sjöström	Arctic	756
7. Jonas Böttiger	B-stället	731
8. Mikael Kjellman	Åre	720
9. Leo Orbing	Västra	648
10. Peder Dyrssen	Västra	530
11. August Sandqvist	Norrskan	518
12. Johan Blomqvist	Västra	471
13. Erik Li Hermansson	Cirrus	468
14. Martin Kjellman	Åre	442
15. Jan Björenäs	Fenix	441
16. Patrik Saethe	Västra	440
17. Herman Grönkvist	Västra	436
17. Anette Gärdhagen	Västra	436
19. Johan Appeltqvist	CPS	434
20. Åke Kindblad	Frisksportarna	432

54 st svenskar deltog




STORT TACK TILL SPONSORERNA

Dalarnas skärmflygskola: <http://www.skarmflyg.w.se>
Fly It: <http://fly.it/flyit>
Flysports: <http://www.flysports.se>
Peltersson sport/Brauniger: <http://fly.to/apco>
Sky Sport: <http://www.skysport.se>
Sky teknik: <http://fly.to/skyteknik>
Skärmflygskolan (Andreas&Annika): <http://fly.to/flygskolan>
UP Sweden: <http://www.up-europe.com>
Velodrom: <http://www.velodrom.com>
Åventyrscenter: <http://www.avenyrscenter.se>




M3-T



M3 POWER

- Avstämt avgassystem
- 53kg tryck vid 6200rpm
- 130kg max pilotvikt
- 2-3m/s stighastighet
- Endast 24kg med elstart
- Tillverkas i Stockholm
- Korrekt inbyggt kullager
- Ljuddämpare
- Rostfri elpolerad bur

First Class




Intresserad?
Kom och titta på tillverkningen!

Alltid i lager!
Hämta din motor idag!

Reservdelar?
Ring oss! Vi har kanske det du söker!

PARAMOTOR PERFORMANCE AB
Götlundagatan 28
S-124 71 BANDHAGEN
www.paramotor.se - info@paramotor.se

M3-X



M3 POWER

- Original burk
- 45kg tryck vid 6200rpm
- 75kg max pilotvikt
- 1-1,5m/s stighastighet
- Endast 22kg med elstart
- Tillverkas i Stockholm
- Korrekt inbyggt kullager
- Uppgraderbar till M3-T
- Rostfri elpolerad bur

Skandinavien största och enda 100% leverantör av egenutvecklade paramotorer. Ring oss innan vid besök! Tel: 070-586 65 05, Fax: 08-6471057

NOVA - APCO - GIN - CRISPI - WOODY VALLEY - SKYSYSTEMS - CHARLEY
NSD - FLYTEC - VELODROM - SPORTLITE - FUN2FLY - VIKING - DYNAMIT

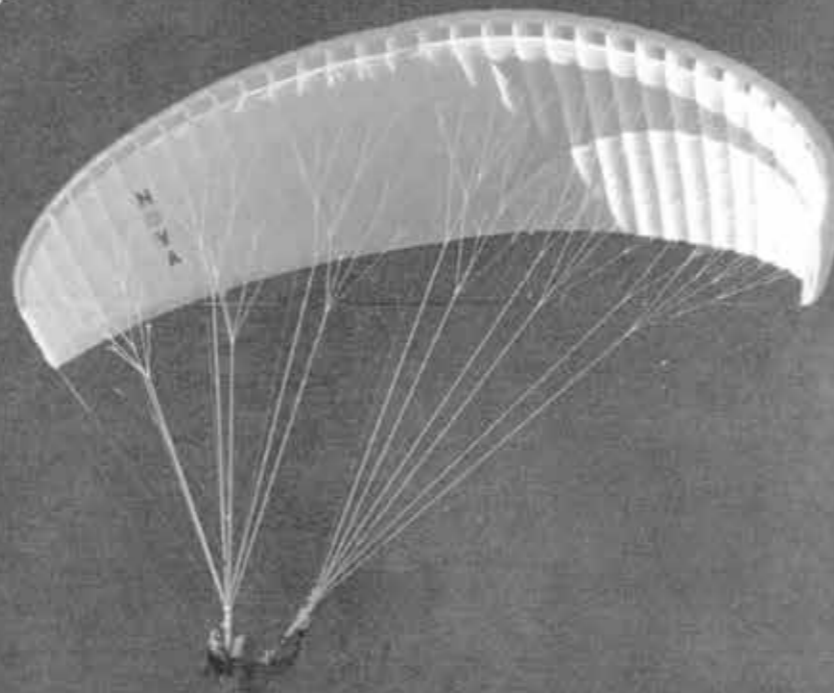
Vi arrangerar skärmflygresor, tävlingar, nybörjarkurser och allehanda fortsättningskurser.

RÄNTEFRITT: Extremt förmånlig finansiering av ditt skärm / motor köp!

P.S. Boka vårens resor redan nu. Spanien, Sydafrika

PARAMOTOR: Skräddarsy din egen paramotor. Kolla in www.aventyrscenter.se

NYHET: vi säljer även Vintec fråga efter paketpriser



VI ORDNAR BESIKTNINGAR OCH REPARATIONER AV DIN
SKÄRM, OMPACKNINGAR AV NÖDSKÄRMAR MM

NYBÖRJAR-PAKET

Nybörjar-paket = Kraftigt rabatterade priser, DHV 1 skärmar

APCO PAKETET

Apco Fiesta inkl sele
Karbiner, nödskärm mm
3 års garanti!

NOVA PAKETET

Nova Phelix inkl sele
Karbiner, nödskärm mm
50km/h enligt DHV

GIN PAKETET

Gin Bolero inkl sele
Karbiner, nödskärm mm
En leksak i luften

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

em

**- VILL DU VARA MED I LANDSLAGET UNDER EM?
JAG FICK FRÅGAN UNDER SISTA VECKAN AV SM I LE
GRAND BONARD (F) OCH SVARET VAR GIVETVIS - JA.
ATT VARA MED I LANDSLAGET HAR VARIT EN DRÖM SEDAN
SOMMAREN 1997 DÅ JAG STOD SOM "HANG AROUND" PÅ
STARTEN OCH SÅG PÅ VM I SKÄRMFLYGNING, TÄNK ATT FÅ
MED BLAND DE 100 BÄSTA OCH TÄVLA FÖR SVERIGE.**

EM startade i Garmish-Partenkirchen (D) med pompa och ståt lördagen 29 juli och höll på i två veckor med 13 möjliga tävlingsdagar. Av dessa så var det flygbart 8 och tävlingsbart 6. Första heat skulle vi flyga 72.4 km med en molnbas på 2600 meter. Jag hade då personligt rekord på 49 km i distans så det såg ju svårt ut att nå målet med min erfarenhet men med över hundra vinddummies omkring mig och 4 timmars härligt kurvande så lyckades jag komma i mål som 60:e pilot. Gissa om självförtroendet ökade, jag flög bättre än två av våra PWC (Paragliding World Cup) piloter som var med i laget. Andra heatet så flög jag knappt halva banan som den dagen var 88.8km och låg då som 50 pilot i resultatlistan. Tredje heatet bombade jag ut efter 5 km och trillade ner i resultatlistan och livet kändes piss.

EFTER REGNET

6 regniga dygn senare så skulle vi flyga drygt 70 km och jag lyckades då flyga 30 km. Femte heatet: molnbasen skulle vara på 3000 meter och vi skulle 7mil igen. Jag var lite sen i starten men lyckades sakt men säkert flyga mig fram genom banan utan att komma upp till molnbas. Efter två timmars flygning så var jag halvvägs i banan och lågt ner och hittade inte mycket att kurva i men så... Bang gick jag in i en 4 metersblåsa som tog mig upp till 2800 meter. Jag flög mot näst sista turnpoint som låg 22 km meter framför mig långt bort i en dal och jag hade inga solklara triggers att flyga mot. På 1600 m så beslutade jag mig för att gå in mot en solbelyst bergssida utan att ha speciellt mycket att landa på om jag inte hittade nått lyft men man måste satsa för att vinna. Jag låg och stök efter bergssidan några meter över grantopparna. Nere på 1400 m så började varion bli gnet pipa och jag lyckades gmeta mig uppåt med 0,5 i stig och puls på 180. Om jag missade denna blåsan så skulle jag hamna i granarna. Efter 10 minuters kurvande så blev blåsan bara starkare och starkare, mitt mål var att nå molnbasen som låg högt ovanför mig och varion visade 2400 meter och 3,5 i medelstig. Sakta sjönk alperna under mig och när jag nådde molnet så visade varion 3744 meter! "Jihaa!" Personligt höjdnerekord och personligt rekord i höjdvinst med 2300 meter. Jag gled som en örn över alperna med ett brett leende på läpparna. Jag kom dock inte i mål pga jag mötte en stark dalvind efter att ha glidit ner till 2000 m och fick landa en mil innan mål, "so what" jag hade flugit rekord.

SISTA DAGEN

Sista dagen så hade jag bestämt mig för att jag skulle komma i mål till varje pris och helst före de där PWC-killarna i laget. Banan vi skulle flyga var en out and return till ett slott ca 25 km bort. Molnbaser på ca 3000 utlovades och bra termik. Jag låg högt och bra i starten och jag gled i bestämd riktning mot min andra blåsa som skulle finnas på andra sidan dalen i lå. Efter mycket stök och njunk så bar det av uppåt med 4,5 i medel och jag lyckades kurva ifrån ett tiotal piloter på min väg mot molnbas. Strax innan molnbas så styrde jag mot slottet som enligt GPSen låg 15 km framför mig det steg fortfarande med över 3 m/s så jag speedade fullt och hade fortfarande lite stig när flög förbi några piloter som harvade runt i en svag blåsa långt under mig. På min väg mot en starkare stig som jag såg mha några piloter framför mig. Upp i molnbas igen och jag hade nu bara 5 km till slottet och 2700 m under häcken. Gled ut till slottet fotade det och vände hemåt, nu skulle det göras mål och fort skulle det gå. Jag skrövade mig upp till 2200 meter ungefär och såg på området där jag kunde speeda i molnsuget men jag kom ner bakom en bergsrygg på 1600 m och fick gmeta mig upp i svagt stig medan de som kom över ryggen styrde hem mot mål. Jag speedade mot en solbelyst sand sida som släppte bra med tanken på hur fort piloterna där steg och mycket riktigt med medelsteg på 4,9 så nådde jag snabbt molnbas och speedade fullt hemåt med stora öron för att inte sugas upp i molnet på 2500 så släppte jag ut öronen och nollade i fullspeed i jag såg hur klungan som kom över bergsryggen nu låg ca 500 meter under och kurvade. "Jippi" jag var förbi de nu skulle jag bara glida den sista milen till mål. Vi hade en turnpoint som låg på vägen. Med gasen i botten så flög jag ikapp några och förbi några och gick i mål med 700 meter tillgodos som andra svensk. Mitt mål var uppnått, i mål före Nicolas Hervy och Oliver Thurmann. Min totala placering blev 45:a av 108 piloter.

**ATT TÄVLA ÄR ENLIGT MIN MENING DET BÄSTA SÄTTET ATT
UTVECKLAS SOM PILOT.**

Du tävlar alltid mot dig själv men försök att bli bättre än de som flyger med.
Det gäller allt inom sporten, t ex att:

- 1.kunna balansera
- 2.kunna starta säkert (och snyggt)
- 3.landat säkert (och snyggt) förestås prick på den plats som du sa innan du startade vara sig om det är bredvid din fika kasse på starten eller 50 km bort vid en bar.
- 4.mellan start och landning kunna hantera din flygutrustning så att du kommer så högt, långt, och så småningom så snabbt som möjligt dit du vill.

Så ta och spring ut med säcken och träna på något som just du behöver bli bättre på, så syns vi i molnbas eller på nått hang.

Kom högt
Johan Appelquist
Club Parapente Syd



BANDIT

DHV 2

The best:
+Handling
+Speed
+Performance
+Safety

North:
Dalarnas Skärmflygskola
Mora
Tel: 070-5557858
e-mail: info@skarmflyg.w.se

East:
Skärmflygskolan
Stockholm
Tel: 0708-444977
e-mail: skarmflygskolan@hanninge.mail.telia.com

West:
Äventyrscenter AB
Göteborg
Tel: 031-159434
e-mail: aventyrscenter@aventyrscenter.se

South:
Sky Adventures AB
Sölvesborg/Malmö
Tel: 0456-70600
e-mail: sky-adve@algonet.se

GIN
GLIDERS

www.ginriders.de
tel. +49 8142 41263
e-mail: turnpoint@t-online.de

→USK

GLADA, FÖRVÄNTANSFULLA

och definitivt i minoritet anlände vi den 4 maj till Maurach vid Achensee i Österrike för att delta i ett säkerhetsmöte anordnat av det tyska häng- och skärmflygförbundet, DHV.

Katarina och jag var de enda kvinnliga representanterna i "The European Safety Harmonisation Committee" som bildades under de två dagar som mötet pågick och vi representerade, efter Norge, den minsta nationen i skärmflygsammanhang på mötet.

På detta underliga hotell Buchau hade DHVs Karl Slezak (arrangör av säkerhetskurser i Achensee) samlat ihop en brokig skara av mer eller mindre experter inom området. De flesta anställda inom flygförbundet, arbetades heltid med säkerhetsfrågor, men några få, såsom vi från Sverige, ideella förbundsarbetare med ett intresse av att försöka höja säkerhetsmedvetandet inom flygsporten.

Närvarande var DHVs ordförande Charlie Jöst, Martin Jursa, med en bakgrund vid DHVs tekniska avdelning, Franco Baccara och Pietro Bacchi från FIVL, Italien, Martin Brunner och Martin Kinzl från schweiziska förbundet SHV, engelske John Lovell och skotske Angus Pinkerton från BHPA, Hannes Weininger, DHV/DeAeCs tekniska avdelning och Ossi Staud, DeAeCs, Österrike. Närvarande var också Marion Varner och Stephane Vieilledent, FFVL, Frankrike, samt norske representanten Olav Kant. Vi saknade bara ett fåtal europeiska nationer. Danmark, Finland, Spanien-var var ni? Deltog gjorde också Björn Klassen från DHV som berättade om

Tysklands "Collision avoidance rules" nyligen harmoniserade med Österrikes flygregler. Ur denna presentation uppstod ivriga diskussioner om olika länders flygregler och det visade sig att de skiljer sig åt avsevärt, se separat sammanfattning nedan.

På mötet presenterades organisationen för häng- och skärmflygförbunden i de olika nationerna, liksom de olika ländernas utbildningsplaner. Sverige var i detta avseende väl förberedd, vi presenterade vår organisation, som i slutet av 1999 uppgick till 736 medlemmar (men i skrivande stund uppgår till 1100), våra utbildningsplaner samt den olycksstatistik som vi hade lyckats rota fram ur SSFFs arkiv. Tyvärr är denna inte komplett, i jämförelse med övriga nationers extensiva rapporter med grafer på allt man kan tänka sig i olycksstatistisk väg. Vi fick se exempel

på utförliga rapporter ur vilka man kunde utläsa att om du ska undvika olyckan bör du (i) se till att vara kvinna och väga över 120 kg (iii) flyga långa flyg (iiii) aldrig flyga i turbulent luft och (iiii) helst aldrig landa. Man bör i dessa sammanhang komma ihåg att statistik kan göras på allt och ingenting. Det viktiga är hur man tolkar den.

Visst Visste Vi att Vår statistik var bristfällig, pga att man inom SSFF inte tidigare har prioriterat säkerhetsarbete, en förklaring till detta är naturligtvis pengabrist, och dessutom vet vi att inrapporteringen av olyckor är bristfällig. Så snälla ni-även om det ger oss mer arbete (USK ordförandes komm.) skicka in era olycksrapporter! Det spelar ingen roll om det bara var ett tillbud till en olycka eller om någonting allvarligt hände. Vi kan alla lära oss mycket av dem.

Vad Vi inte Visste Var att Norge hade infiltrerat det svenska förbundet; vi blev överraskade när Olav lade fram en jämförande rapport mellan olyckor i Sverige och Norge. Norge hade dock "bara" 9 olyckor förra året så bidraget från dem var inte överväldigande, men det kan i sådana här sammanhang väl endast ses som positivt?

Ur nationernas olika rapporter kom vi fram till att sammanställa dels ett dokument med alla nationers förbundsstatistik (denna kommer att läggas ut på SSFFs hemsida) dels att skapa en gemensam databas med olycksstatistik. Detta arbete har redan påbörjats av Tyskland, Österrike och Schweiz. Det är meningen att alla länder ska ha den som stöd i säkerhetsarbetet. Exempel för att utläsa trender.

Mötet resulterade även i att vi tog fram ett formulär för undersökning av medlemmarnas flygvanor och tidigare olyckor. Denna undersökning, som ska göras i alla länder i slutet av 2000, ska dels underlätta upprättandet av databasen med olycksstatistik dels ge en känsla för om konklusioner som fattas ifrån olycksstatistiken är trovärdig.

I tillägg hade vi diskussioner om diverse sätt att öka flygsäkerheten. Bland annat om vem som bör göra nödskärmspackningar. Flera av testpiloterna vid DHV gör aldrig detta själva, de anser att det bör göras av någon som kontinuerligt packar nödskärmar. Englands representanter ansåg att airbags är direkt livsfarligt, och det är de kanske vid landning i vatten! Därför bör de inte användas vid säkerhetskurs. Vi diskuterade ryggskydd, här verkar det som om Sverige har kommit långt, alla de övriga länderna har inte krav på tjocka ryggskydd, eller "harness padding" som de flesta vill benämna dessa, eftersom det egentligen inte är ett fullgott skydd utan endast gör selen lite tjockare! Tyvärr verkar Sveriges krav på tjockt "harness padding" inte ha kunnat minska frekvensen av olyckor med ryggsador. Vi kan se att dessa tyvärr är väl representerade i årets olycksrapporter.

Storbritannien informerade om att de i åtta år har utbildat frivilliga "Safety officers" i bl a olycksstatistik och tolkning av andra piloters bedömningar. Denna kurs riktar sig till kvalificerade piloter och betalas av piloten. Efter utbildning kan dessa, efter klubbens medlåtande, coacha klubbens övriga piloter och arbeta för en säkrare sport. Idag finns 800 coaches i Storbritannien. Kanske detta är någonting som vi kan lära

oss utav när vi utformar en plan för utbildning av paramasters/säkerhetsansvariga i Sverige.

Vi avslutade mötet med en kort session där Charlie Jöst pratade om marknadsföring. Trots att DHV har mer än 30000 medlemmar (PG och HG) är tyska förbundet starkt engagerade i att försöka öka intresset för vår sport. Han presenterade även ett antal utbildningsfilmer som vi tror kan användas i vår utbildning. Dessa kommer att finnas hos USK och lånas ut till instruktörer och klubbar.



Om än i minoritet, är vi båda överens om att de övriga nationerna var mycket glada att vi var där, att vi ville lära oss mer om säkerhet och bidra med vår statistik och erfarenheter. Det bestämdes att nationerna ska mötas igen i Val Vigezzo, Italien, i September för att diskutera fram harmoniserade databasområden/fields som ska användas till den gemensamma databasen med olycksstatistik. Dessutom ska nationella radio- och försäkringsregler diskuteras.

Tove Andersson, USK

USK INFORMATION

BESLUT HAR TAGITS I SSFFs styrelse att kraven för steg 2 licens ändras fr o m 1 januari 2000. Då blir kraven 60 höjdflyg (max 50% vingschning, dvs minst 30 höjdflyg från berg) och minst 40 flygtimmar, varav minst 8 h på hang och 8 h i termik, respektive.

VID ELEVlicENS OCH STEG 1 utbildning ska alltid radio användas. Vi rekommenderar också att radio används vid vingschning av alla elevlicensare.

VI PÅMINNER OM ATT dispens från kravet att genomgå säkerhetskurs för steg 3 licens inte kommer att kunna sökas fr o m 1 Januari 2000.

ACHENSEE

SLUTA STÖTA PÅ VARANDRA I LUFTEN!

På säkerhetsmötet diskuterade vi flygregler i de europeiska länderna. Det visade sig att de skiljer sig åt avsevärt. Tyvärr är det inte lätt att ändra på och harmonisera reglerna, en lång och tidsödande process, så vad vi alla kan göra idag är att titta på övriga länders regler för att vara mer upplysta när vi åker utomlands för att flyga. Det bestämdes att en komplett förteckning över alla europeiska länders flygregler ska sammanställas av Martin Jursa. Denna jämförelse kommer att läggas ut på SSFFs hemsida. Vi kan redan nu ge lite information om vad vi gemensamt kom fram till. Omfattande diskussioner visade att endast tre regler är identiska i alla europeiska länder. Dessa är naturligtvis viktiga att känna till:

1. NÄR TVÅ PILOTER MÖTS SKA DE BÅDA HÅLLA HÖGER, DVS OM DU ÄR OSÄKER PÅ HUR DU SKA VÄJA-HÅLL HÖGER.
2. DEN FÖRSTA PILOTEN I EN BLÅSA VÄLJER KURVNINGSHÅLL.
3. PÅ ETT HANG HAR PILOTEN MED HANGET PÅ HÖGER SIDA FÖRETRÄDE.

Vi hade långa diskussioner om det är rätt att ens ha flygregler. Många av olyckorna i Storbritannien sker pga kollisioner. Orsaken har i många fall visats vara att den ena piloten inte uppfattade faran, medan den andra trodde sig ha företräde! Britterna tyckte att alla flygregler borde avskaffas, eftersom det har visat sig i utredningarna att den ena piloten på detta sätt har krävt sin egen rätt, enligt flygreglerna, istället för att undvika en kollision.

Så flygregler i all sin glans, men de går aldrig före regeln om att alltid undvika kollisioner in i det yttersta:

PRIORITY YOU GIVE-NOT GET DU KAN ALDRIG FÅ FÖRETRÄDE-BARA GE

I Storbritannien står kvinnor för 90% av fallskärmsolyckorna hos nybörjare, medan männen står för 90% av olyckorna hos avancerade piloter. Detta beror antagligen på att kvinnor har en förmåga att låta saker hända dem, medan män är korkade.
Angus Pinkerton, BHPA

SKY TEKNIK

allt inom skärmflyg!

The Magic!

The new high performance paraglider
from Airwave



ICARO



DHV 2
3 Größen
High-tech
parabolic-rib-
technology.
Der neue
Maßstab in
Sicherheit und
Leistung in
dieser Klasse

BOOSTER



Demnächst...
=**matrix**=
...der ultimative 1-



Sky Teknik säljer utrustning från de här företagen
Sup-Air selar & overaller mm, Icaro hjälmar & Nocai hjälmar,
Bräuniger Vario Flytec Vario 2 meters radioapparater mm till bra priser!
Sky Teknik utför 2 års kontroll på samma hårda test som utförs i Tyskland
(dhv test) på linorna och duk.
Kontakta Sky Teknik det lönar sig alltid !!!

Hemsida: <http://fly.to/skyteknik>
Ny e-mail adress: skyteknik@telia.com
Nyhets mail: skyteknik.mailinglist@telia.com
Tel. 0510 54 02 49 mobil 0707 67 21 40



EN OLYCKA HÄNDER SÅ LÄTT

DE SVENSKA OLYCKSRAPPORTERNA VISAR PÅ EN TRÅKIG TREND DÄR OLYCKORNA BLIVIT FLER OCH ALLVARLIGARE DE SENASTE ÅREN. SAMTIDIGT HAR VÅR JÄTTE I SÖDER, TYSKLAND, LYCKATS MINSKA SIN OLYCKSSTATISTIK TACK VARE ETT OMFATTANDE ARBETE SOM GJORT ATT DHV HAR KUNNAT ARBETA FÖREBYGGANDE MED KONKRETA ÅTGÄRDER.

Enligt DHVs olycksrapport är det framför allt de olyckor som sker pga kollaps som har minskat. Troliga orsaker till det är att fler piloter i Tyskland flyger DHV 1 och 1-2 skärmar som har mindre tendens att kollapsa. Kursernas utformning har också förbättrats bl a genom ett nytt kursprogram där "performance-training" (spiral, asymmetrisk, b-stall, öron) och "safety-training" (stall, spin, ev nödskärmkastning) ger piloten bättre känsla och självförtroende till att hantera svåra situationer. Teoretisk utbildning ger också piloten ökade kunskaper om förhållanden och "know-how" inom sporten. Olyckor som gett ryggsador har också minskat då fler och fler använder bättre ryggskydd. Med teknisk utveckling på såväl skärmar som selar klassade inom DHV har man strävat efter säkrare utrustning. Även kontroll av skolor och instruktörer har säkrat kvaliteten för eleverna.

SVENSKA har i år redan redovisat 124 olyckor på 1100 skärmflygare år 2000. Jämfört med DHV som hade 116 olyckor på 21 500 tyska skärmflygare 1999 så har Sverige mycket att lära. Vad är det då som gör att en olycka händer lättare hos en svensk skärmflygare än en tysk? Det kan bero på att vi är ett säsongsflygande folk där vår och sommar är intensiva. Tyvärr är vi då rätt ringrostiga efter en slumrande vinter. En annan orsak är att vi också är ett resande folk som ofta samlar flygtimmar i ett annat land. Tyvärr är vi inte alltid erfarna nog för de förhållanden som vi flyger i. Sist men inte minst är vi ett vinstjukt folk, vilket tyvärr har sina risker enligt alla de olycksrapporter vi fått in. Tyskarna har istället "bara" höga berg, dalvindar, rotoror och stark termik att oroa sig för. Tysken kanske är en säkrare flygare men det kan också vara så att svensken är bättre på att skicka in olycksrapporter? Det som dock är helt säkert är att DHV har betydligt mer resurser att lägga på ett bra säkerhetsarbete. Med 20 stycken heltidsanställda kan de sammanställa statistik, analysera, informera och utbilda sina medlemmar bättre. Därför är det viktigt att Sverige samarbetar och använder oss av vår jätte i söder och t o m lär oss av deras misstag. Deras rapport för 1999 visar på olika olycksituationer som kan hända så lätt som även vi bör påminnas om.

"PILOTFEL" är en term som vi i Sverige också använder oss av och sker när piloten har för lite erfarenheter för förhållandena t ex missbedömningar av väderförhållandena mm, och när piloten har för lite tekniska kunskaper om hur man hanterar skärmen. Enligt DHV så sker 85% av kollapsolyckor p g a asymmetrisk kollaps, resterande beror på frontkollaps. 6/10 leder till att piloten kraschar in i något eller slår i marken p g a att piloten inte korrigerar flygriktningen. 3/10 leder till överkorrigering där piloten ställer en sida eller hela skärmen med resultat av spin eller stall. 1/10 lyckas stabilisera sin skärm varav olycka uteblir (incident). Spiraler nära marken har också orsakat många olyckor. Kravattproblem sker i stort sätt bara hos skärmar över DHV 2 varav de har minskat i Tyskland.

VANLIGASTE STARTOLYCKORNA sker då piloten sätter sig i selen innan skärmen flyger eller då piloten snubblar. Oftast beror det på liten erfarenhet och för lite start och backglidningsträning. Vanligaste landningsolyckorna sker p g a dålig inflygning, piloten är oläroberedd på variationer i luften, står upp för sent i selen, bromsar för tidigt, kollision eller att piloten helt enkelt snubblar vid landning.

ENLIGT DHVS STATISTIK så kan man urskilja att det sker fler olyckor vid alpin flygning trots att man tar hänsyn till att det är den vanligaste flygningen. 70% av olyckorna som rapporterats beskriver stark termik, rotoror, turbulens, stark och byig vind vilket visar att i de flesta fallen har piloten miss bedömt och under estimerat förhållanden som lärorotorer, dalvindar, mm. Nybörjare till hobbypiloter upp till 100 flygtimmar är i störst riskzon p g a oerfarenhet och okunskap medan olyckor hos mer erfarna piloter beror på skärmens känslighet, mycket svåra väderförhållanden samt attitydsproblem där man helt enkelt är för kaxig.

Kollisioner med andra skärmar sker

oftast vid landning, start eller hangflygning dock är det sällan som det leder till allvarigare olyckor enligt DHV, vilket skiljer sig från Storbritannien som haft svåra problem med kollision. Mycket mer farligt är kollision med elledningar, tåg eller luftväjrar. DHV lägger här stor vikt i att analysera flyg och landningsstället väl innan flyg för att undvika överraskningar.

TYSKEN HAR BLIVIT BÄTTRE på "Preflightcheck"! "Preflightcheck" är minst lika viktigt inom skärmflyg som all annan flygsport. Tyvärr slarvas det, vilket gjorde att det 97-98 var flera dödsolyckor i Tyskland pga att selen inte var stängd vid start. 1999 reducerades det till 0. Även olyckor pga tvistade linor mm har också minskats (halverats sedan 97). Orsak till minskning av sådana olyckor är teknisk utveckling på bl a selar och selspännen, olikfärgade linor, färre linor, samt information med bl a utbildningsvideo från DHV. (Går snart att låna hos SSFF).

UTAV 39 NÖDSKÄRMKASTNINGAR som rapporterats har 29 klarat sig utan eller med mindre skador. 10 av fallen har skadorna tyvärr varit värre. 3/10 hade felaktiga nödskärmssystem, där skärmen inte höll för pilotens vikt. 4 av fallen berodde på att nödskärm inte öppnade sig i tid eller fastnade i huvudskärmen. Resterande berodde på inkorrekt landning eller landning i klippig terräng. Trots det ska man inte tveka att kasta nödskärm om situationen kräver det, då statistiken tydligt visar att många av de dödsolyckor som skett skulle kunnat motverkas om nödskärm kastats.

VAD KAN VI LÄRA OSS AV DHVS RAPPORT? Jo, att vi måste bli mer uppmärksamma på att en olycka händer så lätt och att det är mycket upp till piloten att se till att det inte sker. Med hjälp av säkrare skärmar och bättre ryggskydd kan vi skydda oss bättre från svåra situationer, men det är först när vi börjar bearbeta orsakerna till varför vi är i svåra situationer som vi är på väg mot ett säkrare medvetande. **Det är alltid piloten själv som avgör om han/hon ska flyga.** Se därför till att du inför varje flyg är väl förberedd, inte slarvar vid start och landning, medveten om dina egna begränsningar och inte utsätter dig själv för förhållanden som du inte har kunskaper till. På det sättet kan vi öka säkerheten inom sporten och kanske kan skärmflygningen som sport växa vilket DHVs President Charlie Jöst har som mål.

"As much flying as possible, with as many as possible in safe conditions"

Flyg säkert!
Katarina Åkerman Fulford (USK)

USK ←

Feel the Effect



The result of many years of development in aerodynamics and profile design: **The EFFECT is the realization of the best possible performance potential in the basic-intermediate class***. It meets all safety criteria and stands out with fantastic handling, convincing flight performance and a remarkable speed range (max. speed 51 km/h with speed system). PRO DESIGN guarantees best finishing and use of top-quality materials. That is why we now offer you a quality warranty of 3 years or 400 hours airtime. Dial +46 (0)8-744 49 77 or surf our homepage: www.fly.to/flygskolan.

Arrange your test flight!

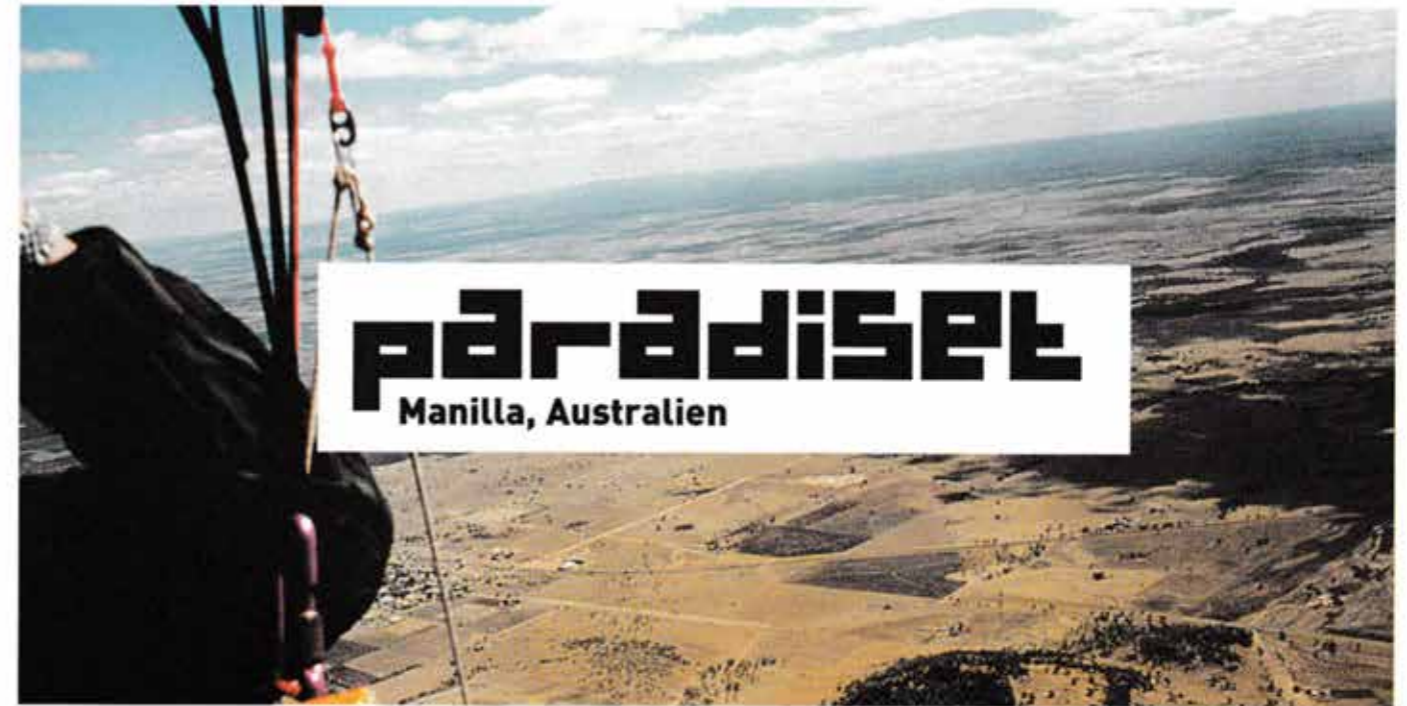


No compromise in safety. Top-quality materials and finishing.
Ongoing research and development.
Paragliders since 1986!

*EFFECT 32/34/36/38 DHV1/1-2 accelerated



Skärmflygskolan 08-744 49 77 www.fly.to/flygskolan



Manilla är en liten stad norr om Tamworth i New South Wales, Australien. Här finns ett litet berg som heter Mt Borah som drar till sig friflygare från hela världen. Härifrån har Godfrey Wenness flugit världsrekordet i fri distans, 335 km. Godfrey bor vid berget och äger större delen av Mt Borah. I vintras gjorde jag en längre resa i Australien och Manilla var en given anhalt.

FLYGNING REDAN FÖRSTA TIMMARN

Min resa för mig under några veckor söderut genom Queensland. När jag når Brisbane börjar jag bli riktigt flygsugen och jag bestämmer mig för att snabbt dra vidare mot Manilla. Efter nattbuss till Tamworth ser jag att det bara finns bussförbindelse till Manilla på eftermiddagen. Vädret är strålande så jag tar taxi efter några timmars väntan. Anländer till Hotel Imperial i Manilla och blir välkommen av Taki och Mikael som väntar på skjuts på terrassen. Har man en skärmsäck på ryggen så blir man snabbt vän med likasinnade. Hotellägarrinnan Colleen har rum ledigt och jag lämpar snabbt av bagaget och får skjuts ut till Godfreys hus där samling sker på förmiddagarna. Efter att ha löst medlemskap och köpt klippkort bär det av upp på berget med "The Basher" med Pete vid ratten. Skärmarna i en vagn och sedan bilen full av förväntansfulla skärmflygare. Man var lika förvånad varje gång det här fordonet lyckades ta sig upp på berget. En liten stund nästan varje morgon brukade Pete och Bob svetsa och meka på bilen innan det bär av uppåt. Första dagen bjuder på mycket stök i luften. "It could have been smoother" som en engelsman sa lite ironiskt på radion. Fick många kraftiga inslag och tyckte tidvis att det var lite otäckt. Det var jag inte ensam om visade det sig efteråt. Dagarna innan hade det varit två nödskrämskast i liknande förhållanden. Eftersom det var första dagen ville jag inte ge mig av på distans. Efter 2,5 timmar hade jag fått nog och kurvade i sjunk över Manilla, 13 km från starten.

DISTANSFLYGNING VARJE DAG

Dagen efter är förhållandena bättre. Känslan är fantastisk när jag kurvar högt över vidderna på väg mot okänt mål. Mitt första distansflyg går till Gunnedah 51 km från start. Det känns bra att landa nära en stad och jag lyckas ganska snabbt lifta tillbaka. De följande dagarna bjuder på distansflygning varje dag. Flygning sker enligt FTR.....follow the road. Det är hett på marken och avstånden är stora. Mycket vatten är ett måste att ha med sig. En av dagarna stappade en hängflygare in i Manilla kl 6 på morgonen efter 13 timmars promenad. Det är lätt att flyga distans här och många gästande piloter slår personligt rekord. Även jag slår personligt rekord när jag får till ett flyg på 103 km. Det är otroligt från vilken låg nivå man kan ta sig upp i blåsor. Man ligger strax ovanför trädtopparna och ska gå in för landning när man hittar stig som man lyckas gnetta sig upp i. Å andra sidan är landningarna inte alltid helt enkla och förutsägbara. Ena dagen låg jag i en och en halv timme och kämpade på mycket låg nivå innan jag lyckades ta mig upp i molnbas. Sen flög jag 67 km. Lustigt nog landade jag på precis samma fält som en japanska. När jag slagit en välbehövlig drill och börjat vika skärmen hör jag en röst bakom ryggen.....där står ju Djunga som jag fick skjuts med i morse. Hon har suttit i skuggan en bit bort. Har inte sett henne i luften och så landar vi på samma fläck efter 67 km! En stund senare kommer Taki och Isaki med bil och så kör vi till närmsta pub för att fira dagen. Mina sista dagar i Manilla bjuder på dåligt flygväder och trångt på starten med ett 50-tal tävlande hängflygare. En stor grupp norska piloter dyker upp anförda av Tonny och Ronny. Min sista eftermiddag i Manilla, sitter vi några flygare på hotellterrassen med varsin öl, och en nyanländ aussie-pilot pratar om att han just kommit till paradiset.....precis!.....det är bra här..... Hit vill jag tillbaka!



FAKTA OM MANILLA

Manilla ligger ca sex timmars bilfärd från Sydney. Det finns tågförbindelse till Tamworth med anslutande buss till Manilla. Man behöver bil i Manilla för att ta sig till och från Godfreys hus (13km) där transport upp på berget organiseras. Har man ingen bil får man försöka lifta från Imperial Hotel. Har man plats i sin bil brukar det vara kutyrmän som stannar och plockar upp folk utanför Imperial. Stället är endast för erfarna piloter som flyger distans. Troligtvis ett av de bästa ställena i världen. Landskapet är huvudsakligen plattland med spridda kullar och några mindre bergskedjor. Sträckflygsäsongen varar från och med november till och med mars. Enligt lokala piloter är det oftast bäst under november och mars. Under högsommaren blir det lätt överutveckling. Att ta sig tillbaka från sträckflygningarna kan vara problematiskt, det är inte alltid lätt att få lift. Man får vara beredd på att sova under bar himmel. Det bästa är om man kan dela på en bil några stycken och sedan hyra en chaufför från trakten som kan hämta upp. Mobiltelefoner fungerar bara runt ett par av dom större samhällena och är inte speciellt användbara runt Manilla. Radio är mycket bra att ha. Man använder UHF-radio med kanaler 1-40. Kanal 1 = 476.425 MHz, kanal 2 = 476.450.....kanal 40 = 477.400. För att flyga i Australien måste man lösa gästmedlemskap i HGFA, (50\$) vilket man kan göra hos Godfrey. För att flyga från Mt Borah måste man lösa medlemskap i flygklubben och för transporter upp på berget löser man klippkort om 6 turer för 20\$. Boende är billigt och det finns flera matställen och ett internetkafé. Om det inte är flygbart är det lite tunt med alternativa aktiviteter, så familjesemestrande skärmflygpiloter kan få problem.

Om du vill flyga långt → flyg till Australien!
Anders Kronvall

OLYCKSRAPPORTER



Olycka med altvartig personskada

April, 2000, kl 12.15
Mallorca, Spanien
Kvinna, 28 år
Elevicens, 11 flyg
Spricka i kota
Advance Epsilon3, DHV 1-2
Klart, 2 m/s

Händelseförlopp: Strax efter start ges instruktionen att svänga höger. Piloten svänger för mycket, lyckas ej korrigera detta och slår ner långs med berget.

Reflektion: Vartför lyssnade hon inte på instruktören? Target-locking?

Olycka med altvartig personskada

Juni 2000, kl 09.45
Mörvikshumeln, Åre
Kvinna, 55 år
Under elevutbildning
Fot- och bäckenfraktur
Apco Prima, skolskärm
Klart till halvklart, 1-3m/s jämn vind och svagt termiskt

Händelseförlopp: 30 m efter start, då piloten försöker sätta sig tillrätta, slår skärmens ena sida in ca 40%. Piloten gör inte som instruktören uppmanar, utan drar ner bromsen på den inslagna sidan till 100%, vilket förvärrar situationen. Skärmen roterar 180 grader och när inslaget kommer ut har skärmen riktning mot berget och piloten slår i marken.

Reflektion: Elever under utbildning är inte tillåtna att flyga i termiska förhållanden, även om dessa är svaga. Piloten hade uppenbarligen inte tillräckligt med erfarenhet för att kunna korrigera inslaget på rätt sätt. Det är också möjligt att piloten blev blockerad och inte följde instruktörens uppmaning. Hörde hon kanske inte radion?

Olycka med altvartig personskada

Juni 2000, kl 14.00
Hornlanda flygfält
Man, 44 år
Pilot 1
Krossad ryggkota, underarmsfraktur
Nova Phoenix, DHV 2
Halvklart, svag jämn vind

Händelseförlopp:Vid vinschstarten driver skärmen åt vänster varvid vinschföraren släpper på draget och piloten korrigerar. När draget sedan ökar igen till 60 kg går skärmen in i stabil ställ/parachuting och piloten faller i marken från 10 m höjd.

Reflektion: Nova Phoenix är en skärm av gammal konstruktion och är bl a känd för sin förmåga att gå in i stabil ställ. Skärmtypen är dessutom gammal och det är möjligt att profilen är förändrad. USKs uppfattning är [?] att det är viktigt att mäta linlängd och porositet på gamla skärmar [?] att gamla skärmar med denna klassning inte borde flygas längre.

Olycka med personskada

Juni 2000, kl 11.00
Hammars backar, Skåre
Kvinna, 22 år
Pilot 1, 23 h
Stukning av fot
Apco Spectra, standard
Klart, 4-5m/s jämn vind

Händelseförlopp: Vid hangflygning avtar vinden och piloten beslutar att landa på stranden. För att undvika taggtråd som ligger på stranden landar piloten i vattenbrynet och springer upp på stranden varvid hon snubblar.

Reflektion: Det är möjligt att piloten kunde ha planerat landningen bättre så att plötsliga manövrar av detta slag hade kunnat undvikas.

Olycka utan personskada

Juli 2000, kl 09.30
Orsa flygfält
Man, 43 år
Under elevutbildning
Inga skador
Gradient impulse, standard
Klart, 2m/s jämn vind

Händelseförlopp: Vid bilbogsering på 100 m höjd försvinner helt plövtigt trycket på skärmens ena sida. Piloten tror att ena

huvudkarbinen har brustit-han kastar därför nödskärm och landar oskadd. Piloten uppfattade inte draget som hårt eller vinden som byg.

Reflektion: Det visade sig att det var karbinen mellan release och sele som brast. Det var en klätterkarbin av aluminium som skulle tåla 650 kgs drag. Anledningen till att den brast kan vara [?] att den inte var stängd [?] en inte fullt stängd karbin har inte samma hållfasthet [?] [?] att den har fått en spricka vid t ex en stöt. Piloten agerade helt korrekt genom att kasta nödskärm. Det var helt rätt av piloten att kasta nödskärm. I övrigt är olyckor som sker pga materialfel mycket ovanligt.

Olycka med personskada

Juli 2000, 11.00
Gesundsberget, Mora
Kvinna, 25 år
Elev under utbildning till pilot 1, 90 flyg
Kotkompression, ev sedan tidigare
Airwave Samba, standard (performance med uppläppta trimmers)

Klart, 1 m/s jämn vind
Händelseförlopp:Piloten får ett inslag i samband med att hon springer för att starta. Hon försöker korrigera, men eftersom hon inte lyfter snubblar hon nerför avsatsen och ramlar.

Reflektion: Det är möjligt att piloten borde ha stannat i tid när hon upptäckte inslaget och inte lyckades korrigera detta. Det är viktigt för alla piloter att öva starter så att de sitter i ryggmärgen, **BACKGLIDNING** och **BALANSERING** är sysselsättningar som många piloter föraktar, men vikten av sådana kan inte understrykas tillräckligt.

Olycka med personskada

Augusti 2000, kl 20.00
Piedrahita, Spanien
Man, 34 år
Pilot 1, 70 h
Brutet nyckelben
Sin gliders Bandit, DHV 2 Standard
Klart, 7-8 m/s något byg vind

Händelseförlopp:Piloten flög hang och övade inflygning inför topplandning över startplatsen, utan avsikt att landa. Vinden ökade varvid piloten inte tog sig fram längre, kom inte åt speeden, och landade i bekanten av startplatsen och blev draggad in i några stenar.

Reflektion: Det är svårt att förutse vindökningar i förhållanden med byg vind, och man bör således inte flyga in bakom ett hang på låg höjd vid sådana förhållanden. Flyg alltid med god marginal!

Olycka med lätt personskada

Juli 2000, kl 16.00
Kvinna, 28 år
Grand Bornand, Frankrike
Steg 2, 170 h
Stukad fot
Sin Gliders Bandit, DHV 2, standard
Klart, svag vind, termiskt

Händelseförlopp: Piloten låg på 100 m höjd och hangade sig upp på en bergskam som låg delvis i la. Det var mycket turbulent och skärmen slog plötsligt in ena sidan efter den andra. Piloten korrigerade antagligen för mycket på ena sidan och skärmen gick in i negativ spinn. Eftersom det inte var långt till marken kastade hon nödskärm, landade på en trädbevuxen bergssluttning och stukade foten. Piloten kände att skärmen hade börjat flyga igen redan när hon höll i nödskärmspaketet.

Reflektion: Det är farligt att flyga låtermik. Olyckan hade kunnat undvikas om piloten hade insett detta. Det är alltid viktigt att hålla god höjd över marken när du flyger, inte minst i alperna! Olyckan skedde under ett SM heat, och i efterhand är det möjligt att banan inte skulle ha lagts här, eftersom flera turnpoints låg i la. USK bedömar det som helt rätt att piloten kastade nödskärm. Det är bättre att kasta en gång för mycket än en gång för litet!

Olycka med altvartig personskada

Juli 2000, kl 16.00
Annecy, Frankrike
Man, 44 år
Pilot 2B, 80 h

Bäckenfraktur

Advance Sigma4, DHV 2-3
Halvklart, jämn vind 7m/s

Händelseförlopp: Piloten skulle topplanda och kom in i rotorn. Med ca 10 m kvar till marken vred sig skärmen och piloten kastades in i en kraftig spiral och piloten landade på sin vänstra sida.

Reflektion: Piloter som tidigare hade topplandat bedömde att det var för turbulent men fick ej kontakt med piloten. Kombinationen stark vind och termik gör att det är farligt att topplanda där rotorer bildas.

Olycka med altvartig personskada

Maj 2000, kl 05.00
Ravinen, Åreskutan
Man, 27 år
Pilot 3BTI, 500 h
Krossad knäskål
Airwave MXM, competition
Klart, 4-5 m/s lätt termiskt

Händelseförlopp: Vid hangflygning missbedömer piloten hastigheten och sjunket, flyger in i hanget och slår i ften och knät vid nedslaget.

Reflektion: Flyg alltid med god marginal.

Olycka med personskada

Maj, 2000, tidig om
Rickstö stenbrott, Brastad
Man, 51 år
Elevicens, 100-tals flyg
Brott på höger underben
Airwave Reaggie, standard
Klart, lätt byig vind 7m/s

Händelseförlopp: Piloten står 20 m in på ett hang, en person ankrar honom och har för stunden förmodligen endast avsikt att balansera. När han drar upp skärmen tappar ankrat taget och piloten draggas iväg 20 m bakåt och faller 5-6 m ner bland sprängstenen.

Reflektion: Piloten har valt ett farligt ställe att träna balansering på. I tillägg är piloter med elevicens enligt FoU endast tillåtna att flyga i max 5m/s (medelvind). USKs uppfattning är också att kan man inte kontrollera sin skärm på marken utan hjälp, pga stark vind eller oertfarenhet, ska man inte stå irokad på en startplats.

Olycka med altvartig personskada

Maj, 2000, tidig om
Malmby flygfält, Strängnäs
Man, 30 år
Pilot 1HB, 84 flyg
Kotkompression
Apco Sentra, standard
Klart, 3-5 m/s, termiska puffar

Händelseförlopp: Vid vinschning lyfter piloten från marken med skärmen bakom sig. Linan brister på 5 m höjd och piloten pendlar i marken. Vinschföraren var under utbildning.

Reflektion: Det är viktigt att skärmen har kommit upp innan man börjar dra och att man inte drar för hårt i början av vinschningen.

Olycka med personskada

Maj, 2000, 20.00
Malungs flygplats, Malung
Man
Pilot 2B
Fot- och handledsfrakturer
Airea Shape, DHV2
Klart, 0 m/s

Händelseförlopp: Vid vinschning släpper piloten A-remmarna innan skärmen har gått in i flygläge. Då påbörjar piloten en kraftig korrigering varvid skärmens ena sida ställas och skärmen går in i negativ spinn. Vinschföraren slår av på draget och piloten landar med fot och hand först.

Reflektion: Skärmen måste vara i flygande tillstånd innan vinschföraren drar. Tyvärr är det här ett vanligt fel vid vinschning/bogsering. Det kan åtgärdas med att själv drar upp skärmen innan draget påbörjas.

Olycka utan personskada

Oktober, 1999

Granada, Spanien

Man 34 år
Student H B, 29 h, 110 flyg
Inga skador

Händelseförlopp: Start i nollvind, kurvar ca 300 meter över start. Vid inflygningen mötte piloten kraftig turbulens, vilket ledde till inslag, autorotation som resulterar till nödskärmkastning.

Reflektion:

a)Vinden hade vänt enligt andra piloter.
b)Termiksläpp
c)Piloten flög inte aktivt
Skulle han ha flygit där över huvudtaget? Fanns instruktör på plats?

Olycka utan personskada

November 1999
Mascher, Pto del Carmen, Lanzarote
Man 48 år
Pilot 2B, 26 h 106 flyg
Inga skador

Händelseförlopp: Vid hangflygning har piloten hanget på höger sida och möter en hangglidare som kommer emot honom på insidan. Piloten svänger åt vänster så hangglidaren kan passera på insidan, men hangglidaren följer väjningsreglerna och väjer åt höger- kollisionen är ett faktum.

Reflektion:

a)Skärmflygaren följde ej väjningsreglerna
b)Båda var för sena med att parera, FLYG MED MARGINAL
c)Skärmflygaren frångick reglerna i gott syfte och gav gott om plats på insidan men

var inte tillräckligt tydlig i hut.
USK håller inte med piloten att det var hangglidarens fel. Man ska alltid följa reglerna.

Olycka med personskada

Februari 2000
Grillby vinschfält, Enköping
Kvinna 26 år
Pilot med elevicens, 53 flyg
Underarmsbrott

Händelseförlopp: Startar och märker att skärmen svänger mot vänster, korrigerar med höger men märker att det är en knut på vänster C-lina. Piloten får instruktion att bromsa mer höger och vinschen får att avbryta. Det hela förvärras av att piloten släpper upp höger broms strax innan nedslaget vilket gör att skärmen går ner i en vänstersväng, samtidigt som piloten instinktivt tar emot sig med utsträckta armar.

Reflektion:

a)Linorna var ej korrekt kontrollerade
b)Motbromsning släpptes efter en stund
c)Startledaren uppmärksammade knuten för sent
d)Vinschen avbröt lite för sent
e)Piloten tog emot sig med armarna
Checka allt ordentligt före start.

Olycka utan personskada

Maj 2000
Grillby vinsch fält, man 46 år
Pilot 2b
Erfarenhet: -
Skada: Inga personskador, buckla och repa på bil.
Skärm: Nova X-ray 24, DHV 2
Sele: Woody Valley X-act, 10-15 cm ryggskydd,

Händelseförlopp: Piloten tappar balansen efter landning och draggas in och över motorhuvn på en bil pga den starka vinden 5-7 m/s. Ryggskyddet tar upp smällen varav inga skador på piloten sker

Reflektion:

a)Piloten var inte beredd på den starka vinden.
b)Bromsade skärmen utan att vända sig om varav piloten föll bakiänges och draggades

Åtgärd:

a)Var alltid beredd på att vinden kan förändras under flyget.
b)Vända sig snabbt vid landningen och dra ner skärmen med c -remmarna.
c)Använd bra ryggskydd då det i det här fallet troligen gjorde att piloten klarade sig från skador.

Olycka med personskada

April 2000

Tossön, Järpen

Man 43 år
Elev under utbildning, 6 backglidningar
Fraktur på fotled
Apco Prima 30
Sele: Apco Siluette

Händelseförlopp: Backglidning i stort sett vindstilla. Eleven startar med springer inte tillräckligt fort för att lyfta och sätter sig för tidigt, varvid ena foten hamnar under selen och viks bakåt eller åt sidan.

Reflektion:

a)Nollvind gör det nödvändigt att springa fortare vid start.
b)Man ställer sig vissa frågor hur är underlaget i backen?
Piloten hade kängor men var de tillräckliga?
c)Eleven hade aldrig backglidit i vindstilla förhållanden, var han förberedd på att det krävdes mer fart för att starta än innan då han startat mot lite vind.

Olycka med svår personskada

Mars 2000
Måttunds skidanläggning, Luleå
Man 23 år
Elevicens, 2 h, 80 flyg
Svåra brännskador
Apco Sabra 27
Sele: UP sittsele, ryggskydd skum 10cm

Piloten flyger långs med berget fram och tillbaka men upptäcker för sent att han är för lågt. Piloten försöker nå landningen men upptäcker kraftledningen för sent och kolliderar med den.

Reflektion:

a)Piloten var ej erfaren nog att flyga hang, så han var mer upptagen med att flyga än att studera terrängen.
b)Piloten skulle inte ha flygit där över huvudtaget. Luftförtstverkets haverirapport poängterar att platsen inte är lämplig för en elevicensare pga då

elevicensare bar får utföra backglidningar utan instruktör. Platsen är högre än vad som avses som backglidning, den kräver inflygning, den kräver väjning av högsparningsledning och/eller träddrå, samt väderförhållandena var termiska vilket inte är tillåtet för en elevicensare?

Åtgärd:

a)Läs terrängen väl innan start.
b)Flyg alltid med goda marginaler.
c)Var medveten om din kapacitet och flyg inte över din behörighet

d)Rekommendation från luftfartsverket är att större ansvar bör läggas hos klubbar att märka upp hinder som t ex en högsparningsledning med varningsskyttar samt ta större ansvar för piloter med ringa erfarenhet och informera dem om behörighet och risker.

Olycka med svår personskada

April 2000
Åre
Man 22 år
Pilot 3BT, 250-300 h
Kotkompression
Swing Ventus Small
Sele:Woody Valley liggssele, ryggskydd

Händelseförlopp: Piloten gör en kraftig sväng på låg höjd för att åstadkomma en sk swoop. Mäter på sjunk och står i marken.

Reflektion: En vanlig olycka bland fältskärmshoppare. Piloten var mycket erlaren men insåg inte begränsningarna. Det har ju gått bra förut. En farlig följa där man måste vara beredd på vindgradient, förändringar i förhållandena mm.

Olycka med personskada

Januari 2000
Malinalco, Mexico
Man 31 år
Pilot 2, 150 h
Fraktur på handled
Bonanza L, 0in, DHV 2-3
Sele: Woody Valley X-act en airbag

Händelseförlopp: Kraftig turbulens troligen pga dåliga flygförhållanden (mjöjligen läroter enligt piloten) orsakar inslag följt av front kollaps som inte korrigeras i tid innan piloten slår i marken.

Kommentar: Piloten säger själv att han kunde kastat nödskärm flera gånger under tiden som han försökte korrigera skärmen, men pga övermod trodde han att han kunde reda ut det utan att behöva kasta nödskärmen.

Reflektion: Kanske skulle Piloten inte flygit överhuvudtaget i de förhållanden som han nu hamnade i. Läs terräng och väder utsikter noga.

Olycka med svår personskada

Juli 2000
Humlum, Danmark
Man 61 år
Pilot 1
2 ryggfrakturer, samt brott i en nackkota.
Nova Axon, DHV 1-2
Kusthang, ca 7m/s

Händelseförlopp: Piloten flyger åt vänster och svänger vänster med vinden in mot hanget för att svänga 180 grader, men tappar höjd och slår i medvinden i hanget.

Reflektion: Tyvärr ett vanligt nybörjarfel där man underskattar skärmens fart med vinden och svänger runt med för lite marginal. Hade piloten istället svängt höger ut från hanget hade han klarat sig.

Olycka med svår personskada

Juli 2000
Molanda flygplats, Järpen
Kvinna 60 år
Elev under utbildning, 10 backglidningar
Fraktur i ryggen, spricka i bäckenben, revben
Swing Arcus 27, DHV 1-2
Klart väder, jämn vind 1m/s

Händelseförlopp:Elev ska utföra sin första bogsering. Startar bra rakt mot vinden men börjar sedan dra mer i bromsarna trots utprepade instruktioner om att släppa upp. Resultatet blir att hon stallar skärmen och faller 7-10 meter.

Reflektion: Det som slår en först är elevens nervositet som måste utlösas att hon inte lyssnar och gör som instruktören säger. Det man kan ta lärdom av en sådan händelse är att alltid se till att eleven är väl förberedd på vad som komma skall. Ett tandemflyg innan ger eleven en känsla för vad ett hödflyg innebär och man kan gå igenom start, bogseringsteknik, mm under flyget. Man kan också urskilja vissa paniktendenser hos vissa elever och ev avråda eller vänta om så är fallet. Inget tyder på att det var fel på kommunikationen enligt rapporten men självklart är en lugn och korrigering radiokontakt a och o när en elev blir stressad.

Olycka med svår personskada

Juli 2000
Rembo flygplats
Man 30 år
Pilot 1 ca 10 h
Kotkompression på första och andra ändkotan
Apco Sentra 28 Standard
Klart, 2m/s, Termiskt

Händelseförlopp: Vid bogsering fick piloten inte upp skärmen ordentligt och vred sig samtidigt som den lyfte från marken. Piloten panikbrosade på ca 7-8 meters höjd och stallade ner i marken.

Reflektion: Vartför fortsatte bogseroperatören att dra när skärmen inte gick upp ordentligt? Fanns det startledare som kunde avbryta när skärmen inte gick upp rakt? Vartor ställade piloten skärmen?

Vid parachuting är det ytterst viktigt att bogseroperatören snabbt uppmärksammar problemet och försiktigt drar ner piloten.

De olyckor som skett under utbildning sker ofta i starten då eleven har mycket att tänka på och är nervös varvid instruktörens instruktioner inte riktigt går fram. Luftfartsverket som gått in och undersökt vissa anser därför att det måste läggas större vikt i vilka fel en elev kan göra i teoriutbildningen för att uppmärksamma piloten.

SKÄRM MYSTERIET



Skärmstäm på bilden har inget med texten att göra

Det hela började sommaren 1999, i juni för att vara lite mera precis. Jag fick äntligen min efterlängtda Bagheera. Det var onsdagen innan SM i Kittelfjäll och det var en fin flygdag. Slutade jobba på Cable City, vid lunchtid. Daniel Bengtsson, som också hade en splittrig skärm följde med ner till Badsjön, för att balansera och ställa in speeden. För att komma till saken... det blev 63 kilometer på premiärflyget

Vecka 44 åkte jag och min kusin Joakim upp till Nalovardo, för att visa upp oss för familjen. Det var dock en vindriktning som inte passade särskilt bra, så vi beslutade oss för att gå upp på toppen bredvid och backglida i stället. Medan vi spatserade över kalfjället, passerade ett par jaktflyg på låg höjd.

Väl där packade vi upp bredvid varandra. Jag startade, draggade lite och gled tillslut i väg ett par meter nerför fjället. Jocke gjorde en liknande start/glidning, men landade cirka 30 meter till vänster om mig. Efter denna "uppvisning" packade vi ihop. När jag kom hem åkte skärmen ner i källaren för vintern.

I början av januari suger det i flygpartarmen igen, så vi åker upp på Nalovardo. Vindriktningen är ok, men vindstyrkan är i överkant. Vi beslutar oss för att göra en backglidning... igen! Vi går upp ca 200 meter i slalombacken. Eftersom backen inte var trampad ännu, så skulle vi starta på ett skoterspår. Jag skulle starta först, så lägger Jocke ut skärmen och jag hoppar i selen. Jag hör ett svagt mummel bakom mig och vänder mig om, till höger. Jocke står och undersöker vingspetsen, som är perforerad... Vad i hela h...? Jocke ser konfunderad ut och jag får en smärre chock.

Jag hoppar snabbt ur selen och vadar genom snön, fram till skärmen. Det ser ut som om svetsloppor har dansat över tyget. Ytan på skärmen är delvis missfärgad, små hål och revor upptäcks allt eftersom vi söker. Vingspetsen, översidan av skärmen, insidan av skärmen, den andra vingspetsen. Till och med sömmen på linorna är upprätt! (Se bilderna.)

Under tiden som gått, har jag fått in olika förslag, på vad som kan ha hänt. **Se listan!**

Jockes skärm klarade sig, men kartfodralet ramlade sönder! Sömmarna var upplösta och kartorna/loggboken förbrända. Vi har kommit fram till att det måste ha kommit på linorna/skärmen, innan jag packade ner den i säcken över vintern. Hålen är formade som halvmånar, efter linorna.

Efter lite efterforskningar hos APCO, så insåg jag att det blir billigare att köpa en ny skärm, än att laga den förstörda. De hade inga teorier... en syra av nått slag!! Ringde till min sponsor, förklarade vad som hade hänt och väntade på det stora utbrottet. Det uteblev! Han skulle kolla om någon försäkring täckte händelsen. Ångerfull som jag var, erbjöd jag mig att köpa en ny skärm om så inte var fallet. Patrik Gustavsson, på Telekrets i Sorsele svarade: - "Inte ska du behöva stå för den helt själv!"

Vad? Är det sant? Vad var det han sade? Jag kunde inte tro mina öron! Sommaren och semestern var räddad! Tack och tusen tack! Så här i efterhand, vet jag fortfarande inte om jag gick eller flög hem...

Jag hoppas att ni, om ni nu kan vaska fram en sponsor, hittar en som är lika förstående som min. Det är värt mycket. Har ni mer förslag om vad som kan vara orsaken till skärmdöden, maila mig!! ASQ@privat.utfors.se August Sandqvist.



Lin-frätskador ?



Vingspetsen

LISTAN ÄR FÖLJANDE:

- Dumpat flygbränsle.
- Myrsyra.
- En lera, som oxiderar till svavelsyra, om den kommer i kontakt med luften.
- Batterisyra.
- Surt nedfall, som blivit frätande.
- Svamp/bär, av nått slag.

SÅ BLIR VINSCHNINGEN SÄKRARE

JAG HAR UNDER ETT FLERTAL ÅR FUNDERAT PÅ OLIKA VINSCHMETODER OCH HUR MAN SKA KUNNA UNDVIKA OLYCKOR VID VINSCHNING.

Problemet med en vinschstart jämfört med en bergstart är att piloten är påverkad av en dragkraft som han inte själv kan styra. Jag anser att det grundläggande vid all skärmflygning är att det måste vara piloten som själv hanterar sin skärm och har möjlighet att kontrollera sin start och flygning, uppvinning är bara ett hjälpmedel för piloten för att utnyttja flygförhållandena även på plattland. Det ger en oönskad möjlighet till termikflygning och distansflygning även om det blåser åt "fel" håll eller är vindstilla.

Vinschning måste ses som ett hjälpmedel att få upp piloter i luften utan tillgång till berg, men samma grundförutsättningar som vid bergstart måste gälla. Det är alltid piloten som avgör när och hur han ska starta. Det har utvecklats olika startmetoder på skilda håll av olika anledningar där man utnyttjar vinschens kraft till att skjuta upp piloten i luften, s.k. katapultstartar som utnyttjades vid flygning med glidare och även modellflygplan.

Idag flyger vi med skärmar som har en relativt låg flyghastighet och definitivt inte behöver hög start-hastighet. Piloten kan själv med normal kondition springa igång sin skärm.

De olyckor jag själv sett vid vinschning eller blivit informerad om har nästan uteslutande varit att skärmen med stor hastighet fallit till marken strax efter start på relativt låg höjd.

Den gamla farhågan till "lock out" har jag aldrig sett eller hört talas om vid skärmflygning på senare år, kanske beroende på att det ändå har utvecklats bättre vinschmetoder än förr.

Däremot tycks inte mycket ha hänt med problemet "parachuting" vid vinschstart och det är allvarligt. I mitt tycke skall det inte finnas någon anledning till olyckor vid start med vinsch som man kan hänföra till vinschmetod, det måste alltid vara piloten som avgör sin egen flygning.

Olyckor vid vinschstart med parachuting anser jag bero på för högt startdrag där skärmen aldrig tillåts komma i flygbart läge, d.v.s den har ingen egen framåtfart och har aldrig kommit upp över piloten innan



Vinschning på Salafältet norr om Stockholm

den dras av vinschen framåt utan tillräckligt inre tryck. Det katastrofala inträffar när denna skärm trots allt nått "säker" flyghöjd och vinschföraren ökar draget ytterligare (eller piloten använder bromsarna) med påföljd att skärmens anfallsvinkel ökar och därmed övergår skärmen från parachuting till stall! Skärmen går helt okontrollerat rätt ner i backen och det går fort, utan möjlighet för piloten att korrigera på den låga höjden. Hade det bara varit frågan om parachuting så hade inget hänt.

Det är lika lätt att landa med en parachuted flygskärm som med en fallskärm. Detta är orsaken till att vi infört en mjuk start vid min vinsch på Kolbäck.

STARTMETOD VID KOLBÄCK

När piloten är ikrokad ges ett grunddrag som enbart sträcker upp linan från eventuella slack på vägen, dragkraften behöver inte vara stor, det räcker att vinschföraren har en direktkontakt med piloten utan någon dragkraft. Piloten ska kunna röra sig fritt utan hinder från vinschen (jämför bergstart)

När piloten ger startkommando så ökar

vinschföraren momentant dragkraften så att piloten känner ett ryck och därefter så springer piloten själv igång sin skärm. När vinschföraren ser att piloten har kontroll på sin skärm (skärmen står fyllt och över huvudet på piloten och i färdriktningen mot vinschen) ökas dragkraften så pass att piloten börjar flyga och lämnar marken. Om piloten inte får ordning på sin skärm så får han aldrig något drag som gör att han börjar flyga, piloten förblir på marken!

När piloten sen när "säker" flyghöjd ökas draget saktat till fulldrag = Naken pilotvikt.

Detta är ett riktmärke som fungerar utmärkt, det kan variera på skärmtyp och vindförhållanden men det viktiga är att piloten har en riktig "flygbild" sett från vinschföraren, d.v.s piloten hänger med ett mellanrum mellan skärmen och kropp som motsvarar minst en kroppslängd mellan pilot och skärm, gärna mer. Detta är viktigt under den första hälften av vinschningen, i slutskedet så avslutar man vinschningen senast när kroppen och skärmen sammanfaller.

Om piloten avviker från kursen mot vinschen så slår vinschföraren av på draget tills piloten har korrigerat färdriktningen, om piloten inte korrigerar så släpps draget helt och hjälper inte det kapas vajern. Vi har aldrig behövt kapa vajern någon gång utan det har räckt med att släppa draget helt. Summa kardedumma gäller att piloten själv måste ha kontroll på sin skärm vid start, annars förblir han på marken, det är säkrast så.



MALMBY, LÄGG NAMNET PÅ MINNET. DET ÄR NAMNET PÅ ÖSTRA SVERIGES NYA SKÄRMFLYGFÄLT, STRAX VÄSTER OM STRÄNGNÄS PÅ DEN SÖRMLÄNDSKA SLÄTTEN.

Sedan valborg i år har Fenix Skärmflygklubb flugit på Malmby nästan varje flygbar helg, vilket resulterat i en mängd fina distanser och platsbundna tvåtimmarsflyg i molnbas. Att säsongen fick en tråkig avslutning med en dödsolycka vid det allra sista flyget, ändrar inte på det faktum att Malmby etablerats som ett riktigt bra ställe för Mälardalens skärmflygare.

Att Fenix skaffade sig egna klubbfält beror på att det i fjol blev för trångt på Södertälje-Tvetaberg när Stockholms Skärmflygskola hade kurser. Barkarby (gamla Svea Flygflottill F8) blev efter ett blöxtsnabbt samarbete med Barkarby flygklubb ett centralt vinterfält. Möjligen det enda skärmflygfältet i Europa som man kan ta tunnelbana till.

Men Barkarbys 1000 fot skulle inte räcka när termiken kom igång, så därför studerade Fenix småskaliga kartor över Sörmland för att hitta någon åker att hyra till våren. Någon gled med blicken västerut på kartorna, och där låg ju faktiskt ett helt flygfält och väntade.



På de civila kartorna heter Malmby "Strängnäs flygplats". Det är en krigsbas med 2000 meter asfaltbana. Vi ringde runt och kollade. Jo, Cirrus hade varit på gång att hyra fältet av Flygvapnet någon gång, men det blev alldeles för dyrt för att vara en lösning i längden.

Vi åkte till Malmby en regnig söndag i oktober för att kolla läget. Det var inte lätt att hitta rätt, men när rätt grusväg till sist öppnade sig var det som att finna ett paradiset i djungeln. Perfekt topografi, brett och fint och stora gräsytor. Till och med vindstrut. Det här skulle bara bli vårt fält, till vilket pris! Men vi anade nog inte hur mycket jobb som krävdes. För att göra en

mycket lång historia kort, så ägnade vi de följande sex månaderna åt intensiva förhandlingar med ungefär varenda militär myndighet som existerar, och en del civila med. Vi gick på möten och skrev brev och ringde telefonsamtal. Krigsbasen är under avveckling, och att fånga dem som för stunden är ansvariga har varit ungefär som en avancerad omgång "musikaliska stolar". Ansvaret bollades hela tiden vidare mellan myndigheterna. När det bara var några få veckor kvar till maj, då vi planerat för invigning, nådde vi till slut en överenskommelse med Flygvapnet om förhyrning av fältet. Det blev inte billigt, men hanterbart.

Nästa nött att knäcka var luftrummet. Malmby ligger under Stockholm TMA:s låga trappsteg, med taket 2000 fot (600 meter). Men bara två km söderut går TMA-tröskeln, som gränsar till ett pilband av segelflygsektorer med fri luft till flyghöjd 60 (cirka 1900 meter beroende på lufttryck). Vi begärde hos flygtrafikledningen på Arlanda att få en sektor med samma höjd som på andra sidan tröskeln, eller att tröskeln flyttades. Och vi lyckades faktiskt övertala dem. Tre dagar före premiären fick vi koordinaterna för vår egen "Sektor Strängnäs", med FL60 på helgerna.

Premiären i valborgshelgen blev mycket lyckad med massor av flyg och perfekt väder. Och redan helgen därpå flögs de första distanserna. Nästan varje helg som någon försökte (vi har ganska få Pilot 2:or i klubben) resulterade i fina distansflyg. Vi väntar fortfarande på de riktiga monsterdistanser vi vet att Sörmland kan bjuda på, och ännu så länge är rekordet beskedliga 21 km, nästan ända ned till Vängsö segelflygfält nära Önesta.

Det går faktiskt att flyga norrut också, men då går man ur sektorn efter några kilometer. Det är ganska kul att flyga på lägan (600 meter) upp över Stallarholmen och ut över "återvändsgränden" Selaön, där man till slut måste landa om man inte vill ut över Mälaren. Det finns tokiga planer på att korsä Mälaren, och fortsätta upp mot Enköping, men det får vänta till nästa år.

Det är kul att ha haft många gäster från andra klubbar på besök på fältet. Flygningen över Sörmland är verkligen fin. Det krävs inte mycket höjd en klar dag för att man lätt ska kunna urskilja Globen och andra landmärken på många mils avstånd. Och utsikten ut över kustens skärgårdar, och över fraktaler av sörmländska sjöar, är härförande.

På lördagskvällarna har vi ofta tagit in på något av vandrarmhemmen i trakten. Det har blivit trevliga helhelger, inklusive restaurangbesök på exotiska orter som Marielund och Stallarholmen.

När detta skrivs i början av september är Fenix fullt sysselsatta med att säkra en fortsättning nästa år. En ny militär myndighet tar över fastigheten, och nya kontakter måste arbetas upp. Ett stort hot finns också i form av Luftfartsverket, som vill flytta skolflyget i hela regionen till Strängnäs. Även om skärmflygklubben varit den största hyresgästen på helgerna i år, finns det andra som knackar på dörren. I början av sommaren arrangeras till exempel tiomila-orienteringen med Malmby som bas, och vad som återstår av våra gräsmattor efter det återstår att se.

Det råder knappast någon tvekan om att de som varit och flugit på Malmby vill dit igen. Vi planerar tillsammans med Cirrus för en utvidgad Mälarcup nästa år, där en deltävling arrangeras på Malmby.

Läs fler reportage från Malmby på Fenix webbsidor www.velodrom.se/fenix/

www.paragliding.se
informationen du behöver

Här är jag tillbaka i Sverige och det ser ut som sommarflygningen har kommit över mig. Jag har just tittat på kartorna över flygställena, som jag besökt och jag kan inte göra annat än dela med mig av vad jag tycker är fantastiskt med min ATOS - den nya stela vingen, den första i min flygkarriär.

ATOSEN HÄMTAS

Jag hämtar min Atos i Tyskland i juli och lyssnar noggrant till alla instruktioner på fabriken. Sedan kör jag ned till Laragne i Frankrike för att träffa en grupp svenska vingpiloter.

Där väntar vi ett par dagar på att Mistralvindarna skall lägga sig och sedan börjar flygningen. Första dagen väntar jag till 17:30 för att starta i lugna förhållanden på min jungfrutur med Atosen.

FÖRSTA STARTEN

Med 15 graders flaps startar jag och det är extremt enkelt i 5-6 m/s vind. Sedan kommer den oväntat starka blåsan som jag direkt cirklar i och följer upp till 2900 m - molnbas! Vad säger man - enkel handling och prestanda som, jag upplever under den första flygturen, är en lycka. 45 minuter högt upp, dags att kolla in landningen. På 2000 meter drar jag i flapsen till 75 grader och tränar på landningen som sker i stående. Landningen är gigantisk, vinden är 4-5 m/s och jag tar mig till nedre änden av fältet för finalbenet.

När jag väl är på finalen blir jag överraskad av att jag tappat all prestanda, farkosten penetrerar knappt i vinden och jag landar praktiskt taget som med en skolvinge mitt i sista svängen. Det andra flyget

Låt mig berätta om mitt andra flyg med den här vingen. Vi startar från Chabre och förhållandena ser jättebra ut. Jag lyfter rakt in i en bra blåsa som jag följer till molnbas på 3000 m ö h. Där följer jag molngatan till Sederon. Naturligtvis flyger jag i "delfinstil" under raden av moln och kommer fram med bara 200 m förlust. Fråga mig om hastigheten nu!! Tja utan flaps och hands off ligger jag på 65 - 68 km/h. Jag drar o bygel och jag når snabbt över 80 km/h. Trycket i bygeln ökar och jag fortsätter envist att dra i den och jag ser 100 km/h på hastighetsmätaren, men bara för en kort stund.

Vid vändpunkten tar jag igen de 200 förlorade metrarna med ett par svängar i 4 m/s lyft. Återigen i dimman från molnet sätter jag fart mot Sisteron. Molnen fortsätter att bildas i den riktningen och 5 km framför staden är jag 400 m lägre under molnet. Då svänger jag mot Chabre och stannar för att tanka 400 meter i 5/m/s stig. Sedan är det en enkel glidflygning tillbaka till starten. Jag tittar på klockan och kan knappt tro mina ögon - 50 minuter för en triangel som är nästan 50 km lång (jag kollade just på kartan igen för att vara säker). Nu vet jag, det här är mitt eget personliga världsrekord.

Sedan flyger jag norr ut till Aspres med en väldigt lång utglidning och jag "lyckas" komma under 2000 meter. Det som är bra med Laragne är den otroliga segelflygsaktiviteten, så jag ser enkelt ett segelplan i en termikkärna. Jag ger mig in i den och följer samma cirkel som det motoriserade segelplanet. Piloten närmar sig för att få en bra blick på min konstiga vinge. Jag fäller ned lite flaps och cirklar snivare för att stiga snabbare. Det känns jättebra att kurva ifrån en annan farkost som har högre prestanda. När jag nu leker i luften flyger jag mot masterna för



göra två andra segelplan sällskap i deras blåsa. Ett par till lekfulla blåsor och sedan har det blivit dags att landa. Det gör jag med erfarenheten att med 75 graders flaps får jag mycket begränsade prestanda. Mitt flyg för dagen innebär nästan 90 km flugen distans inklusive den snabbaste triangeln i mitt liv.

Resan går vidare. Två flyg till i Franska St André och Gap använder jag för att vänja mig vid Atosen. Sedan åker jag på en sightseeing resa på franska rivieran och till Bassano i Italien. Två dåliga flygdagar ägnas åt den lokala grappan, jag gillade verkligen den med den bittra smaken, med sodavatten och skivad citron - jag lyckades dricka 3 på en halvtimme och ändå behålla en stående kroppsposition

Nåväl enligt min plan måste jag ta mig till Bulgarien och nå min destination efter en dag och en halv natt. Mycket stark och het västvind i den norra delen - ingen flygning. Sedan korsar jag Balkan och tar mig till Karlovo för att min son Boril skall få möta sina farföräldrar.



Nästa morgon gör jag sällskap med Nicky, den lokala aktiva hängpiloten, på starten i Sopot. Två piloter till dyker upp från Kazanlak för att titta på Atosen. Roumen Ivanov - en trike tillverkare och hängpilot säger till mig "Hade jag inte sett Atosen med egna ögon hade jag inte trott att den existerade i verkligheten".

100 KM TUR OCH RETUR

Nicky och jag bestämmer oss för ett 100 km tur och retur task västerut till Srednogorie. Jag startar och får tag på ett 3 m/s stig på det vanliga termikstället. Det är skumpig blåtermik och inversionen ligger på 2400 meter. Jag väntar ett par minuter på Nickey däruppe och djupt inne i Balkanberget, njutande av en utsikt jag inte sett på några år. Nicky är ganska lågt och jag bestämmer mig för

"ATOS" FLYING

INCREDIBLE

att följa bergsryggen. 10 km längre bort utan flaps har jag inte förlorat mycket. En stark skumpig blåsa ligger i min väg och jag cirklar några få gånger för att komma till 2500 meter och fortsätta mot Beklemento passet. Efter en höjdtanking till och sedan börjar jag den långa glidningen över Rozzino mot det högre Predalapasset. Dit kommer jag med 1800 m och börjar leta i terrängen efter en bra blåsa. Den träffar mig och turbulensen indikerar början på en ny varm stigande kolonn av varm luft. Jag uppskattar Atosens snälla handling i den här turbulenta första blåsan, kommer högre och lyckas placera vingen i kärnan.

ÖRN SOM HÅLSAR

Stiget ökar konstant och en örn gör mig sällskap på 2500 meter. Vi följer båda reglerna, han/hon försökte en låg passering en gång för att kolla mig på nära håll en gång. men sedan koncentrerar jag mig på flygningen eftersom min Flytec skriker ut 9,5 m/s i stig, starkare än i Owens Valley! Allt det här händer över Vezhen peak (2193 m) och jag kommer



in i dimman från det första molnet som bildas denna dag. 3228 m över havet. Jag glider mot vändpunkten genom dimman av nyligen formerade puffar och jag kommer dit på 2100 meter. För att ta en bild och komma in i en 4 meters blåsa till. Det här är blåtermik som tar mig tillbaka upp till 2400 meter och jag glider tillbaka mot Vezhen berget, där molnen fortfarande håller på att bildas. Jag har inte sådan tur att jag hittar en annan 9,5 m/s blåsa örnerna är inte där heller och i min ensamhet klättrar jag upp till nästan 3000 m över havet. Jag behöver två blåsor till för att ta mig till Sopot och förbi 100 km märket och jag klarar det. Den här delen av Balkan erbjuder inte moln utan ger en lägre inversionsnivå. Den andra dåliga saken är att min blåsa börjar fyllas vilket gör att jag inte koncentrerar mig helt på flygningen. I alla händelser fortsätter jag österut mot Botev berget (2372) 10 km längre fram. Väl där påminns jag smärtsamt om att det finns något viktigt som jag behöver utträtta, företrädesvis på marken och jag byter kurs och flyger tillbaka mot Sopot. Jag landar nöjd och glad. Mitt flyg har tagit 3 timmar och Atosen och jag har flugit 120 km tur och retur. Här måste jag bara tillägga - jag tävlade inte.

Vad kan jag säga mer - om du inte flugit Atos, förstår du nog troligtvis inte vad jag pratar om...

Oggy Oygrinov
oggy@swipnet.se

FAKTARUTA

Yta	13,6 m ²
Spännvidd	12,82 m
Sidoförhållande	12,1
Vikt	33,5 kg
Packmått	5,8 x 0,46 x 0,2 m
Min startvikt	90 kg
Max startvikt	150 kg
Gütdal (max startvikt)	19
Minsjunk (max startvikt)	0,72 m/s
Klassning	DHV

NÄR TRAGEDIN SLÅR TILL Mark Presson

Jag kände inte Rikard men jag saknar honom, nej inte lika mycket som hans familj men det är en tom plats inom mig som aldrig kommer att kunna fyllas. Jag ber er alla som läser detta att be en lite bön för Rikards familj om ni inte kan be, kan ni kanske bara att tänka något positivt och rikta det mot hans familj.

Skärmflygning är färdigt och man kan bli svårt skadad eller dö.

Nej inget snack om säkerhet just här, fast det är alltid piloten själv som avgör om han/hon ska flyga.

Jag var hos SSFF kanslist Jonny Carlén förra veckan och tittade över alla olycksrapporter (USK kommenterar dem i detta nummer av Skärmtrycket) och med en mjuk genomgång ser jag att vi har i princip två problemområden. Jag har pratat med USK-ordförande och hon delade samma generella uppfattning.

Vi har i år haft för mycket "pilottfel" och bogseringsolyckor (Kattis har en bra definition på just pilottfel). SSFF har planerat och jobbar på att göra "bogseringsoperatör" till en befogenhet som man kan få från en instruktör och inte längre från en utbildad bogseringsoperatör. En fullständig kursplan med teori och prov ska vara obligatorisk. Personligen funderar jag på att be styrelsen att sätta krav på minst pilot 2 för att kunna bli bogseroperatör.

För att bli mer kompetent på bogsering måste vi ändra befintliga behörighetssystem. Jag vet att det finns elever som "har känslan" eller "är en klippa att bogsera" men detta är förmodligen ett dåligt argument för att ge bort en befogenhet så enkelt. Detta löfte om ändringar har inte med Rikards olycka att göra. Vi har haft bogsering på SSFF:s sammanträden förut och finputsar bara kursplan osv.

Jag vill nu gå vidare och säga om vi ska ta del av denna kompetens som andra länder kan bjuda och det vill jag göra då ser man att det finns bra förutsättningar att tvinga fram en ny behörighet eller licens som heter något som "Towing leader" eller bogserledare. Detta system används av många och skulle komplettera både bogseringsoperatör och startledare.

Men (!) för skärmflygningen i Sverige tror jag att en pilots rekommendation att vi istället för en

toning ledare skapar istället en behörighet eller licensgrad för startledare, en fullständig kursplan med teori och prov som ska vara obligatorisk.

Dessutom vill jag att SSFF skapar fler regler som säkerställer bogseringsoperationer och skapar ett system av bogseringsnormer, "benchmarking" om du så vill.

Ett exempel kan vara att se till att en erfaren pilot finns med i kedjan. Dessa ändringar kommer att tvinga en hel del piloter att söka sig till platser där fler bogserar eller till skolverksamheter och det kommer att tvinga piloter att betala för kurser hos instruktör eller på klubbnivå. Förmodligen kommer vi att tappa några medlemmar men igen säger jag "ett billigt pris"

För att förstärka alla inblandades kunskaper i bogsering och för att uppnå en hög klass och ett säkert system måste vi betala ett pris och jag som ordförande måste agera.

Mental träning för att säkerställa att alla piloter känner till och kan bedöma sin egen säkra flygram med hänsyn till mental- och fysisk hälsa, och omvärlden (väder osv.)

För många olyckor har hänt p.g.a. piloten befann sig väl utanför denna norm som finns med i skriften eller det som lärdes ut under utbildningen eller som skulle varit i pilotens medvetande. Pilottfel också.

Vi måste se till att eleverna under utbildning, steg 1:or under utbildning och steg 2:or under utbildning, får mer av den mentala träningen och attitydinstruktioner för att bedöma säker flygning. Detta går mest ut på att hjälpa piloten att säga nej till flygning när han/hon inte är hundraprocentigt skärpt. Jag vill inte lyssna till den som säger att man måste prova lite mer för att utvecklas, nej att prova sina egna gränser är prat för erfarna piloter, mycket erfarna. Det jag vill kommunicera är "Go or NO - Fly or Die".

Ett alternativ är att tvinga, ja tvinga alla piloter att genomgå en sorts baskurs för dessa mentala bitar eller kanske ha en sorts (fallskärms) baskurs mellan elev och steg 1.

Några ändringar kommer att vara på plats rätt snabbt och jag hoppas kunna arbeta och genomföra detta arbete för ökad säkerhet kommer att kännas viktigt.

BCL 4.4

Ingen överraskning hoppas jag. Alla har väl läst BCL 4.4 ?

SSFF fick nästan inga frågor från skärmflygare om just BCL 4.4 men vi har plötsligt fått många frågor om motorflygning. LfV är redo att jobba fram en lösning till motorflygning och vi hoppas att det kommer snart. Jag lovar inget. Till dess att ett nytt regelverk träder i kraft så är det BCL:en som lyder: "Denna BCL gäller inte för flygskärmar som är försedda med framdrivningsanordning. För sådana flygskärmar skall BCL som gäller för ultralätta flygplan tillämpas."

Detta betyder just nu att SSFF har en delegering från LfV som ser över och reglerar skärmflygning men SSFF har inte en delegering rörande paramotor eller paratrike eller sk powered parachute.

Vi vill ha en delegering från LfV för dessa och vi jobbar aktiv på det. Jag ska be motorkommittén att informera via <http://www.paragliding.se> när något nytt kommer.

Många frågor mig "Ja, men kan jag flyga?" Svaret är att SSFF inte sanktionerar paramotorflygning i Sverige. Jag råder alla att avstå. Här ni något att bidra med så ring till förbundet. Just nu krävs det folk som kan hjälpa till att undersöka saker och ting under en ledningsgrupp och fler tekniska skribenter.

SVARTFLYGARE

Vi är en reglerad sport och vissa krav måste vi ställa på våra medlemmar. De grundläggande är att piloten måste ha en aktiv licens och följa SSFF:s linje. Om svartflygning uppstår är min rekommendation att förklara för svartflygarna om BCL:en och försäkringen och starkt rekommendera att kontakta närmaste instruktör eller bli medlem i SSFF.

Vad kommer att hända om en icke-licenserad pilot slår i backen? Gäller försäkringen om för olaglig aktivitet? Knappast! Tänk på det. Om svartflygarna inte vill komma med i familjen, då kan man ringa till SSFF eller...

Mark Presson
SSFF:s ordförande

RAO ANNONSER

Komplett skärmflygutrustning
toppskick.Airwave Samba2? 70-90kg,uttagen -96 ej flugen senaste två åren.Sele Apco top inkl. nödskärm,hjälm,snabbsäck,Wasmer vario.Säljes billigt!! 08-6480988
Christian.chrille.andersson@usa.net

Airwave Samba29
lila Airwave rap sele,Apco pp18 nodsk.Pris:13000:-0704-837283

Mac Nirvana 29 -95
Pilotvikt 75-98kg,cericerosa.Flygtid ca:40 tim,Mac sele inkl.nödskärm.Pris:8500:- 0702-465193 dagtid.

2st. kompletta skärmflygutrustningar.
Edel sele med tjockt ryggskydd,nödskärm & Afro vario.Mycket fint skick.ITV skärmar lämpliga för elev & pilot 1.Paketet säljes även vart för sig.Bra priser.0709-273104 el. 08-7333732 Ronny

Komplett utrustning.
ITV Merak27 med få tim.Apco topsecura sele med nödskärm,Nocai integralthjälm,vario.Det mesta i nyskick.Ge ett bud!0455-300238,0709-651129
Roger, roger.gordin@flextronics.se

Apco starlite26
& Apco sele inkl.nödskärm,jethjelm,alto vario2 säljes endast i paket Pris:7000:- 060-126357,0703-152051 Hans.

Justra Stratos Practic,classic.
Skärmen ett knappt använt demoex.från 1992.25kv,66-85kg.Pris 2500:- 08-6685358,0707-390696 Magdalena

Apco Santana.
Standard klassad nybörjarskärm,70-90kg.Apco contour sele inkl.extra ryggskydd & nödskärm,hjälm,kängor.Allt nytt sommaren 1999.Felfritt,använt endast 20 korta flyg.Nypris 30000:- nu 18000:- 08-318340 Staffan.

Jag slumpar bort min Nova Vertex26
take off vikt 85-105kg.Performance,modellen kom 1998, skärmen flugen ca:80 tim. mestadels i alpema = få starter = fint s kick.Pris:5000:- 08-6484922, 0709-941694 Erik.

Apco Contour
sele med tjockt ryggskydd och sidoskydd,karbiner.Utan nödskärm Pris:1800:- 08-6699985, 0708-335532 Christer.

PRO-DESIGN RELAX 36
Kvalitetsskärm, snabb och mycket säker intermediateskärm i toppskick, DHV 1-2. V-celler, flugen 30 h, tillverk-år h98, specialfärg helgul, flygvikt 85-110 kg. Nypris 26 000:- säljes för 19 000:- Filip 08-661 62 63 alt. filip@sludecom.se

Vinsch
byggd på Volvo 66 motor med variomatik, två trummor, 2 x 1,200m kevlar lina, 80cc motorcykel för linhämtning. 08 - 652 37 45

Skärmflygtidning
Cross Country, helårsprenumerering, 6 nummer, 395 kr till PG 160 64 38-8. Prenumerationsombud i Sverige är Adventure Skärmflygskola 070-423 5903

Variometer köpes
allt av intrasse.0150-23078 el. 0707-971236 Erik.

BIFOGA 20 SKR / ANNONS

I DETTA NUMMER UTGÅR KLUBBADRESSERNA PGA DÅLIG UPPDATERING. SE UPPMANING SID 22!



GODKÄNDA SKÄRMFLYGINSTRUKTÖRER

DALA SKÄRM FLYG SKOLA

<http://www.skarmflyg.w.se>
info@skarmflyg.w.se
Martin Annsberg
Stenis 3091
792 91 MORA
Tel:0250-20255 & 0705-557858
Mia Tentén
Stenis 3091
792 50 MORA
Tel:0250-20255 & 070-3765006
Klubb: Dala H&SKFK

FLYSPORTS

<http://www.flysports.se>
info@flysports.se
Peter Wicander
Hölen 2587
794 92 ORSA
Tel: 0250-44627 & 010-2559075 & 070-6381070
fax: 0250-44627
[Vinteradress: Åre Kiäppens Fjällhotell, 830 13 ÅRE, 0647-506 30, 0647-132 50]
Olivier Lasmarias Pegasus
Björholmsplan 25
116 63 Stockholm
Tel: 08-6899710 & 070-7688464
Klubb: Dala H&SKFK

MAD MOOSE

Anders Magnerfelt
Lillskogsvägen 9

139 00 VÄRMÖ
Tel: 08-57162137 & 070-5246708
Klubb: SFK Pegasus

MOGULS INC

<http://www.moguls.se>
flyg@moguls.se
Fax: 0280-20636
Box 47 (Stenheden 47)
780 67 SÄLEN
Peter Ahlbin
Tel: 0280-20616 & 070-6260616
Klubb: Sälens SFK
Tony Ekström
Tel: 0280-206 16 & 070-6260614
Klubb: Sälens SFK

PETERSON SPORT AB

<http://www.fly.to/apco>
Tomas Peterson
tomas.peterson@mailbox.swipnet.se
Bergängsvägen 68
521 30 FALKÖPING
Tel: 0515-711121 & 070-6001121
Fax: 0515-711121
Klubb: Västra SFK

SKY ADVENTURE SWEDEN AB

sky-adve@algonet.se
Pierre Rosén
Niclas Sandgren
Sandviksvägen 6
294 91 SÖLVESBORG

Tel: 0456-70607 & 070-6409343
Fax: 0456-70600
Klubb: Parapente Syd

SKYSPORT

www.skysport.se
paragliding@skysport.se
Årevägen 3
830 13 ÅRE
Tel: 0647-51186
Fax: 0647-51186
Andreas Hedström Tel: 070-6540697
Lars Hedström Tel: 010-2559089
Fredrik Lindholm Tel: 070-3114000
Klubb: Åre Sk&DRK

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA

www.skarmflyg.com
Simon Fullford
Gamla Skolvägen 34
133 35 SALTSLÖBEN
Tel: 08-7179878
Peter Pettersson
Mickelsbergsvägen 121
125 54 ÄLVSJÖ
Tel: 08-4649991 & 0708-133952
Fax: 08-7179878
Klubb: Fenix SFK

SKÄRMFLYGSKOLAN

<http://fly.to/flygskolan>
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Ärvedesgatan 10
129 33 Hägersten
Andreas Illerfelt
Tel: 08-7444977 & 070-8444977
Fax: 08-196507
Klubb: HVTO
Annika Olsson
Tel: 0705-116530
Klubb: Åre Sk&DRK

ÄVENTYRSCENTER

www.aventyrscenter.se
Odinsgatan 20
411 03 GÖTEBORG
Tel: 031-159434
Fax: 031-159468
Christer Ericsson Tel: 070-8492821
Peder Dyrsén Tel: 0705-416 371
Jesper Eklöf Tel: 0708-792726
Klubb: Västra SFK

ÖVRIGA

Harald Hultén
Klubb: Frisksportarnas SFK

Per Jutemar



Vi vill påminna er om att ni är välkomna till årsmötet
Den 2:a Dec 2000 kl.14:00 plan 11
Idrottens hus Farsta Centrum styrelsen

ATT TÄNKA PÅ VID LICENSFÖRNYELSE

Det är snart dags för förnyelse av licenserna. Klubbarna ska ange medlemmars nya adresser med telefonnummer. Alla piloter som förnyar licensen skall, om inte förbundets listor används, ange licensnummer, licensgrad, namn och adress. På elevkort noteras om eleven har betalat förbundsavgift till klubben.

KLUBBSTYRELSE

Idag finns ingen uppdaterad information om klubbarna därför behöver kansliet få uppgift om: klubbnamn, klubbadress och förtroendeposter i klubbens styrelse så som ordförande, sekreterare och kassör med namn med adress, telefonnummer (till bostad, arbete, mobil) och e-postadress. Kontakt med kansliet går bra på telefon, e-post, snigelpost eller fax.

Högt flygande tankar om ett gott samarbetsår 2001
Jonny Carlén
Kansliet SSFF

Klubbstyrelser – SE HIT!

Alla klubbar kan vända sig till SISU (idrottsföreningarnas studieförbund) för att få hjälp med studiematerial vid studiecirklar, medel till en föredragshållare eller kulturevenemang vid ett årsmöte. Styrelserna i varje klubb kan också få hjälp med att strukturera upp styrelsearbetet. Alla SISU avdelningar runtom i landet arbetar olika vilket gör att det kan bli lokala lösningar. Hör av er till ert SISU distrikt och se vad ni kan få ta del av.

B

sky adventures

Att flyga med skärm är att vara en del av naturen, att använda och kontrollera naturens egna krafter.

Vi på Sky Adventures lägger alla våra krafter på att du skall finna rätt utrustning, resor, utbildning, tillbehör m.m.

Vi skräddarsyr startpaket som passar just Dig från 23.000:-

Höst- och vårresor:
Bali och Spanien.

Viking Paramotor:
Succen håller i sig.
Marknadens bästa motorer.

Kolla mer på vår hemsida.



www.skyadventures.se
Tel 0456-706 00

e-post: sky-adve@algonet.se