SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
Nummer 1, 1998



FOTO: Louise Loeskow

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Idrottens Hus, 11 tr
Storforsplan 44
123 87 Farsta
Telefon: 08-605 65 12
(Alla vardagar (09.00 - 15.00)

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

Material till Skärmtrycket
skickas till: Christer Wesslund
Ringvägen 54
118 61 Stockholm
e-mail:
www.skarmtrycket@hotmail.com
Ansvarig utgivare: Christer Wesslund

Manusstopp för Skärmtrycket 2 1998: 6 april

Olycksrapporter april - december 1997

OLYCKA 970426 Tvetaberg, Södertälje
PILOT: Man 21 år 80kg, elev under utbildning
SKÄRM: Pro Design
SKADOR Kotfraktur
FÖRLOPP: Under vinschning började skärmen att skära ut till vänster. Piloten korrigerade ej trots att han hela tiden fick kommandot styr höger. Vinschföraren släppte omgående på draget då piloten började skära ut. Piloten landade på baken i pendling och medvind.

OLYCKA 970517 Hvittingfors, Norge
PILOT: Man 30 år 75kg, elevlicens (nybörjare)
SKÄRM: Airwave taboo
SKADOR: 2st skärsår på höger smalben + skrubbsår 17 stygn
FÖRLOPP: Framlängesstart, piloten snubblade och föll in i ett torrt gammalt träd som låg vid sidan av starten.

OLYCKA 970516 Callas, Frankrike
PILOT: Man 38 år 80kg, Instruktör (mycket god erfarenhet)
SKÄRM: UP Kendo
SKADOR: Stukad fot
FÖRLOPP: Piloten landade hårt (fallskärmslandning) pga kraftig turbulens samt stark dalvind.

OLYCKA 970517 Vängsö, Gnesta
PILOT: Man 44 år 81kg, elevlicens
SKÄRM: APCO Starlite
SKADOR: Fraktur höger vadben
FÖRLOPP: För hög landningshastighet

OLYCKA 970606 Dokkedal, Danmark
PILOT: Man 68 år 79kg, Pilot 1 (18 h)
SKÄRM: Pro design challenger
SKADOR: Spiralbrott på vadben
FÖRLOPP: Piloten startade och flög förbi/över en grupp balanserande piloter samtidigt som en av dessa drog upp sin skärm och kollisionen var ett faktum. Piloten som flög slog i backen i hög fart.

OLYCKA 970719 Åre
PILOT: Kvinna 17 år 50kg, pilot 1 (5h)
SKÄRM: ?
SKADOR: Stukning och skrubbsår
FÖRLOPP: piloten startar i för hård vind (7-8 m/s) tappar fotfästet och draggas med vinden. PILOTEN VARNAD

OLYCKA 970712 Gesunda
PILOT: Kvinna 24 år 72kg, elevlicens (nybörjare)
SKÄRM: APCO Prima
SKADOR: Sår på ben
FÖRLOPP: Piloten missbedömde landningen fullständigt och landade i medvind på bilar som stog på parkeringen.

OLYCKA 970716 Branäs
PILOT: Man 35 år 65kg
SKÄRM: APCO Starlite
SKADOR: Brott på fingrar
FÖRLOPP: Piloten drar för länge i A-remmarna och skärmen får frontinslag.

OLYCKA 970723 Åre
PILOT: Man 31 74kg, utl. licens (höll på med konvertering av licens)
SKÄRM: APCO Spectra
SKADOR: Kotkompression
FÖRLOPP: Piloten missbedömde landningen och landade sittandes i sväng.

OLYCKA 97???? Åre
PILOT: Man 37 år 82kg, pilot2 (80h)
SKÄRM: EDEL Sector
SKADOR: Kotkompression
FÖRLOPP: Piloten tänkte inte på vindriktningen vid landningen och landade därför irotor.

OLYCKA 970629 Piedrahita, Spanien
PILOT: Man 26 år 65kg, pilot3 (mycket god erfarenhet)
SKÄRM: Airwave XMX
SKADOR: Bäckenbrott ock kotfrakturer
FÖRLOPP: Finalglidning i relativt stark och byig vind, piloten får två stora inslag i tät följd varav det senare skapar en kravatte och piloten går i backen.

OLYCKA 970803 Åre
PILOT: Man 27 år 75kg, elevlicens (10h)
SKÄRM: APCO Sabra
SKADOR: Fraktur på höger skenben
FÖRLOPP: Piloten startade framlänges och pendlade in i en stor sten nedanför starten.

OLYCKA 970722 Guddarp, Ljungby
PILOT: Man 47 år 72kg, pilot1 (9h)
SKÄRM: Perché Aerologic
SKADOR: Kotkompression
FÖRLOPP: Piloten missbedömde landningen och landade i rotor bakom träd.



OLYCKA 970731 Göteborg
PILOT: Man 52 år 74kg
SKÄRM: APCO Sabra
SKADOR: Öppet benbrott
FÖRLOPP: ? Flög på bergshang, problem vid start.

OLYCKA 970809 Hässleholm
PILOT: Man 29 år 90kg, pilot1 (60h)
SKÄRM: NOVA Xyon
SKADOR: Svullet knä
FÖRLOPP: Piloten gör branta 360svängar, går ur spiralen för snabbt och på för låg höjd med ett stort inslag som följd. Skärmen vrider sig och piloten landar i medvind ien stengärdsgård. PILOTEN VARNAD

OLYCKA 970823 Lidhem
PILOT: Man 35 år 75 kg, elevlicens (nybörjare)
SKÄRM: NOVA Phocus
SKADOR: Fotfrakturer
FÖRLOPP: Vid vinschstart släppte piloten A-remmarna för tidigt och skärmen gick i parachuting. I landningen satte sig piloten på sina egna fötter.

OLYCKA 970823 Lidhem
PILOT: Man 31 år 75kg, elevlicens (nybörjare)
SKÄRM: APCO Sentra
SKADOR: -
FÖRLOPP: Piloten skulle efter start sätta sig tillrätta i selen och lyckades då få tag i nödskärmen som löste ut, piloten landade med nödskärmen ute.

OLYCKA 970710 Herrevads kloster Ljungbyhed
PILOT: Man 50 år 86kg, elevlicenss (7h)
SKÄRM: APCO Starlite
SKADOR: Fraktur på lillfinger
FÖRLOPP: Piloten snubblade i samband med vinschstart.

OLYCKA 970804 Hammars backar
PILOT: Man 37 år 70kg, elevlicens (nybörjare)
SKÄRM: APCO Sentra
SKADOR: Kotfraktur
FÖRLOPP: Piloten flög in i hangkanten i relativt hög fart han drog samtidigt upp benen och landade på baken.

OLYCKA 970819 Åre
PILOT: Man 48 år 82kg, elevlicens
SKÄRM: APCO Sentra
SKADOR: Hjärnskakning, fraktur i handen
FÖRLOPP: Piloten flyger i låg fart då han bestämmer sig för att svänga, detta leder till att skärmen går i spinn. Piloten uppfattar aldrig detta och korrigerar fel vilket medför att skärmen aldrig hinner återhämta sig riktigt utan går in i spinn upprepade gånger ända till piloten slår i marken.

OLYCKA 970925 Lachens, Frankrike
PILOT: Man 30 år 75kg, instruktör (mycket god erfarenhet)
SKÄRM: Airwave Alto XM
SKADOR: Kotfraktur
FÖRLOPP: Piloten skulle topplanda på starten. Vinden hade ökat och vridit, piloten backade och hamnade i rotorn och landade hårt.

OLYCKA 970919 Denizli, Turkiet
PILOT: Man 25 år 70kg, instrukyör (mycket god erfarenhet)
SKÄRM: Airwave XMX
SKADOR: Brott på båda fötterna, kotkompression och hjärnskakning
FÖRLOPP: Finalglidning, piloten flyger mot mål på låg höjd när han får ett stort inslag, höjden var för låg för att han skall hinna korrigera inslaget.

OLYCKA 970729 Lökken, Danmark
PILOT: Man 47 år 98kg, pilot3
SKÄRM: Airwave Alto
SKADOR: Fraktur ländrygg, kotkompression
FÖRLOPP: Piloten flyger in i en annan pilot och slår i backen.

OLYCKA 970823 Lilla edet
PILOT: Man 30 år 82kg
SKÄRM: Firebird flame
SKADOR: Fotledsfraktur
FÖRLOPP: Piloten slog i hårt vid landningen.

Ordförande har ordet!

Mörkret är näst intill ogenomträngligt medan regnet tränger igenom allting. Jag kan inte komma ihåg att jag firat en jul & nyår med så dåligt väder någonsin. Det är nu som flygminnena från i somras hindrar en från att försöka flyga ifrån Katarinahissen utan skärm. Men det kommer en dag med Cumulus, då..... (fast inte från Katarinahissen, och med skärm).

Vi har haft årsmöte med en förhållandevis god anslutning från klubbarna. Roligt var också att så många orkat fatta pennan och skicka in motioner.

Kvalitén på motionerna var av skiftande slag, både vad innehåll och formuleringar beträffar. Mötet biföll några, förkastade andra och några drogs tillbaka av sina klubbrepresentanter. Bokslutet visade på pappret en viss vinst men då ligger en försäkringsskuld till Trygg-Hansa och spökar så i slutänden tror jag -97 gick jämt upp. Vi fick också lite förnyelse i styrelsen. Anette Gårdhagen lämnade oss pga. sin arbetssituation och vi har fått Tord Björkvist som ersättare. Bertil Liljedahl har lämnat styrelseplatsen för att koncentrera sig på tävlingskommittén. Micke Sörensen lämnade sitt styrelsearbete pga. sin otäcka olycka och dess konsekvenser. Han var dock med på instruktörsseminariet i Provence och var väldigt aktiv, så jag har mina förhoppningar om att få hälsa honom välkommen tillbaka någon gång i framtiden. Jörgen Hammer har inte lämnat styrelsen, han bara vilar som för övrigt hela kommittén för motorskärmflyg. Alf Olsson lämnade på egen begäran styrelsen i juni. Jag vill skicka ett STORT TACK till er och de andra styrelsemedlemmarna för all den tid ni tagit av er fritid (arbetstid?) och lagt på arbete för alla andra skärmflygare. Samtidigt hälsar jag Fredrik Bergner, Sture Linnér, Jonas Svedberg och Tord Björkvist hjärtligt välkomna till styrelsen.

När jag nu har ordet och kan prata utan att bli avbruten eller omotsagd (du kan ju alltid skriva en insändare eller ett debattinlägg) tänkte jag deklarera min åsikt om några saker som väckt känslor ute i landet. Vår olycksfallsförsäkringen är en ständig källa till frustrationer för många. I och med vårt nya avtal med Trygg-Hansa så försvann periodiseringen. Trygg-Hansa baserar nu sin premie på det antalet licensierade piloter vi har för året, per den sista dec. Visst är det tråkigt om man som nybörjare i nov. får betala 420:- i skärmflygförsäkring för att sen en månad senare få betala den igen för nästkommande år. Men se det som en engångskostnad (det är ju bara år ett du råkar ut för det) och slå ut det på alla kommande år som du försäkrar dig så tycker inte jag det är mycket att gråta över. När vi är inne på olycksfallsförsäkringen så vill jag be dig tänka efter både en och två gånger. Vår kollektivförsäkring ger ett grundskydd. Men skulle olyckan vara framme riktigt ordentligt så kommer du inte så långt på det invaliditetsskydd som den erbjuder. För att få ett riktigt bra försäkringsskydd i sådana lägen bör du teckna en separat olycksfallsförsäkring som täcker skärmflygning. Christer Wesslund har gjort en rundringning till några försäkringsbolag och frågat. Om detta kan du läsa på annan plats här i tidningen.

SM och plats för tävlingen har livligt debatterats. Roligt att två ansökningar kommit in när vi tidigare i princip fått tvinga klubbar till att anordna tävlingen. Det är ingen hemlighet att jag är stor förespråkare för SM utomlands. Efter att ha närvarat vid så gott som samtliga RM och SM sedan sporten startade kan jag konstatera att: ett av åtta möjliga mästerskap i Sverige och ett av ett möjligt mästerskap utomlands, har hållt klass att kallas RM/SM. När nu våra tävlingspiloter börjar nå internationell nivå kommer också kraven på att SM skall motsvara samma nivå. Men det är inte mitt huvudargument för att vi ska ha SM utomlands? Vad är det då? Jo, VÄDRET!!!. Jag upptäckte redan 1973, när jag skulle dyka, vindsurfa, segelflyga eller vad det nu var för annan sport jag skulle utföra under svenska sommaren att jag bor 300 mil för långt norr ut. Situationen har mig veterligen inte förändrats sedan dess. Vill vi vara säkra på att få tävlingen genomförd måste vi ordentligt söderut. När då omröstningen stod mellan Grand Bornand, Frankrike och Kittelfjäll så var det ingen tvekan om var jag la min röst. Jag beklagar att Skärmflygarna i Västerbotten inte fick SM, Peo och önskar Västra lycka till med arrangemanget.

Nog tyckt för denna gång. Nu önskar jag er alla ett riktigt Gott Nytt Flygår.

HP Fallesen, Ordförande.

Presentation av SSFF:styrelse 1998

HP (Hans-Peter) Fallesen
Ordförande
Klubb Cirrus, Ålder 43, Licens 3B.
Har flugit sedan 1986.
Här har vi själva Mr SSFF som har suttit i varje styrelse sedan 1992 (minst). HP flyger gärna sin Advance i Provence där han har ett hus. Beskrevs som en humla av en av våra rutinerade piloter, dvs han flyger rakt fram utan att veta vad som händer men också utan att tappa någon höjd. Omöjlig att hänga på med andra ord. Har just nu mer en stressigt på jobbigt.
Nyckelord: Camenbert & Renault 4.

Anders Magnerfeldt
USK ordförande
Klubb Pegasus, Ålder runt 40. Licens 3BTI
Har flugit sedan 1990 (minst).
Anders är MR Riksinstruktör och han har liksom HP ett långt förflutet bakom sig inom styrelsen. Han har hårda nypor och utbildar instruktörer i ur och skur. Jobbar inom försvaret och för med sig sina erfarenheter därifrån in i skärmflyget på förbunds, skol och klubbnivå. Har under längre tid suttit rödögd framför datorn för att få klar förbundets utbildningsbok, ett hästjobb. Sågs sist flyga frenetiskt under en FreeX bland Provensanska Alper. Nyckelord: Auktoritet.

Jan Järnesjö
Vice Ordförande SSFF
Klubb Cirrus, Ålder som 40, Licens 3BT.
Har flugit sedan 1989.
Här har vi en gammal vingflygare, Janne började med det 79 och slutade 85 (!). Han är den i styrelsen som står för tävlingsarrangemang och tävlingshantering. Han har även sina händer inne i förbundets Websida. Janne är också en av rävarna i styrelsen som han suttit flera år i. Flyger gör han gärna under sin Nova som har klart tävlingssnitt över sig. Sågs topplanda på Skutan våren 1997 och har ett antal digra flygsemestrar i loggboken. SM 3:a 1997. Nyckelord: "Weberiet".

Fredrik Bergner
Kassör SSFF
Klubb B Stallet, Ålder 29, Licens 3BT.
Har flugit sedan 1990.
Fredrik har kommit in som ny kassör i SSFF efter att Tomas Gustafsson gett sig på mer skrivsidan av styrelsearbetet. Fredrik är norrlänning med ett lugnt yttre, men han kan gå ned i den brantaste 360 eller dra i oväntade linor när han provar en ny skärm. Flygning har skett i bl.a. Norge där han under sin Swing vann en tävling 1997. Har även setts smyga runt i Frankrike i sällskap med Dominique Bon som vissa andra i styrelsen.
Nyckeord: Ulv i fårakläder.

Jonas Svedberg
Ordinarie ledamot SSFF
Klubb Glidflygarna Luleå, Ålder 30, Licens 3BT.
Har flugit sedan 1992.
Jonas är vårt nya norrländska bidrag i styrelsen. Han har ett förflutet som segelpilot(87) hängflygpilot(90), och dykare. En aktiv man som inte är sen att påpeka om något inte sköts enligt uppsatta regler. Har varit på resor i Frankrike och flugit bl.a. i Bourg S.t Maurice hos Dominique Bon. Har synts i resultatlistor från Vindeln. Flyger just nu Apco, och har hand om information och websaker i styrelsen.
Nyckelord: Sakligt lugn.

Tomas Gustafsson
Ordinarie Ledamot SSFF
Klubb Razor SFK, Ålder 29, Licens 3BT.
Har flugit sedan 1990.
Tomas är numera inne på sitt andra år i styrelsen. Han fungerar som sekreterare och Skärmtryckare. Tidigare var han kassör. Tomas har främst ägnat sig åt flygning i Frankrike. Kan och känner till många flygställen i de franska alperna. Älskar att kombinera flygningen med äventyr, som topplandningar med fika och liftning för att komma hem. Har just nu ingen trasa att flaxa under men det kommer. Nyckelord: Skärmlånare.

Christer Wesslund
Ordinarie ledamot SSFF
Klubb Cirrus SFK, Ålder 35 år, Licens 2B.
Har flugit sedan 1994.
Christer är liksom Tomas inne på sitt andra år i styrelsen. Han har hand om Skärmtrycket och sitter med i USK. Crille har inte svårt att framföra sin åsikt och är en pådrivande kraft. Flyger Airwave och reser mycket för att flyga. Lyckas på något vis komma iväg på flygning 10 veckor om året. Nyckelord: Hårdrock och Top Cab

Marcus Albers
Ordinarie ledamot SSFF
Klubb Cirrus SFK, Ålder 27, Licens 2B
Har flugit sedan 1994.
Marcus kom in i styrelsen samtidigt med Tomas, Crille och Birgitta. Han har hand om USK:s frågor med den äran. Skriver brev och trixar. Flyger Nova och tillbringar en del tid i Åre där han ibland bor. Marcus har koll på grejerna och ses ibland skruva i en blåsa över Olympia högt över skidåkarna. Nyckelord: Råkoll och "Chips".

Birgitta Varga
Suppleant SSFF
Klubb Club Parapente Syd, Ålder 30+, Licens 3B.
Har flugit sedan 1993.
Birgitta är Skånes bidrag till styrelsen. Hon styr med ett gemensamma prov till alla instruktörer. Birgitta skruvar som en riktig korkskruv fast uppåt. Ses ofta i molnbas och har stor erfarenhet av internationellt tävlande bakom sig trots sin korta flygkarriär. Har även drömmar om bivackflygning. Har varit med och arrangerat tävlingar i CPS regi. Nyckelord: Fullfart

Sture Linnér
Suppleant SSFF
Klubb Åre SFK, Ålder 60, Licens 2B
Har flugit sedan 1993.
Sture är en helt ny kraft i styrelsen och han har just nu inte så mycket på sin lott men kommer säkert att komma med goda åsikter längre fram. Han är känd som en av sponsorerna till den berömda räddningsplankan i Åre, och bor trots sitt klubbmedlemskap i Danderyd norr om Stockholm. Nyckelord: Pondus.

Tord Björkvist
Suppleant SSFF
Klubb Västra SFK, Ålder 28, Licens 3BT.
Har flugit sedan 1991.
Tord är också en ny kraft i styrelsen. Han har varit en mycket aktiv tävlingspilot under de senaste åren. Har liksom Birgitta deltagit i PVC, VM och WAG och andra större tävlingar. Under 98 kommer han att dra-ned på sitt tävlande. Med sin erfarenhet kommer han säkert att kunna göra nytta inom USK och Tävlingskommittén. Nyckelord: Bulamössa.

Om olyckan är framme!

Om du skulle råka ut för en olycka , vilken ersättning kan du räkna med? För dig som har en extra olycksfallsförsäkring vid sidan av våran kollektiva genom SSFF kan jag rekomendera er att ta kontakt med erat respektive försäkringsbolag och fråga om försäkringen gäller för skärmflyg. Det verkar som de flesta bolag anser att skärmflyg är en högrisk sport och vill därför ta ut en högre premie av oss. Om de överhuvud taget är villiga att teckna en försäkring (!).
Den kollektiva försäkringen från Trygg-Hansa som ingår i licensen är billig och ger ett bra grundskydd.Vid invaliditet och dödsfall är ersättningen inte den bästa, vi kommer till det lite senare. Vad är det då som ingår i den kollektiva försäkringen och hur stora är ersättningarna? **ANSVARSFÖRSÄKRING** ingår med en högsta ersättning på 5 000 000:-. Skulle någon ställa skadeståndskrav mot dig, förhandlar Trygg-Hansa och för även din talan vid eventuell rättegång. Självrisken är 2000:-. **OLYCKSFALLSFÖRSÄKRING** vid skada som medfört kostnader för vård och behandling av läkare eller tandläkare och för resor utgår ersättning i högst 5 år i den mån ersättning inte enligt lag lämnas från annat håll. Ersättning för hjälpmedel och andra åtgärder som läkare föreskrivit som erforderliga för att lindra invaliditetstillståndet och som enligt lag inte ersätts från annat håll ingår. Maxbelopp 10 000:- som Trygg-Hansa på förhand skall godkänna. Vid skada utomlands ingår vård och hemtransport. Det sköts av SOS i Köpenhamn dit man ringer och uppger försäkringsnummret som står på baksidan av licensen. (Försäkringen har nytt nummer men det skall gå bra med det gamla så länge). Vid dödsfall utgår ersättning med 25 000:- till efterlevande. Ersättningen för invaliditetskada under 50% beräknas på 200 000:- om invaliditetsgraden är minst 50% beräknas ersättningen på 400 000:-.
Exempel: Du blir 30%-igt invalidiserad , då utgår en ersättning på 30% av 200 000:- som blir 60 000:-.
Du blir 60%-igt invalidiserad , då utgår en ersättning på 60% av 400 000:- som blir 240 000:-.
Olycksfallsförsäkringen gäller utan självrisk.
Om man skulle råka ut för en riktigt allvarlig olycka som till exempel skulle ge 60%-ig invaliditet kostar det säkerligen betydligt mer än 240 000:- att rehabilitera dig själv och anpassa bilen och hemmet. Nu försöker jag inte avskräcka er från att flyga, men



De är ju inte alltid man landra så här mjukt...

när det gäller den här typen av beslut är det tråkigt att vara efterklok. Jag har ingen större kunskap vad det gäller försäkringar , så jag satte mig ner och ringde till ett antal större försäkringsbolag och berättade att jag är skärmflygare och skulle vilja teckna en olycksfallsförsäkring. **Folksam** och **Alianz** tackade för visat intresse, men sa att dom tecknade inte föräkringar när högrisksporter var inblandade. Nu ska jag lite nerkortat försöka redogöra för vad **Länsfösäkringar, Skandia,Wasa & Trygg-Hansa** har att erbjuda oss skärmflygare och vad det kan kosta. I de priser som jag fick ingår inte några rabatter eller andra erbjudanden. För dom av er som är med i facket går det säkert att teckna billigare försäkringar, men se till att det inte finns några undantag.
Alla bolagen uppger ersättningen i basbelopp. Ett basbelopp är 36 400:- för 1998.

LÄNSFÖRSÄKRINGAR STOCKHOLM

skickade mig en offert med tre förslag, alla innehöll invaliditet, läke-, tandskade- och resekostnader, ersättning vid sjukhusvistelse, kläder, glasögon och dödsfall.

Försäkringsbelopp Basbelopp	Årspremie
20	1.418:-
25	1.708:-
30	1.926:-

Skandia

Skandias olycksfalls försäkring ger dig ett engångsbelopp om du blir invalidiserad på grund av olycksfall. Du bestämmer själv vad pengarna skall användas till. Den ger även ersättning vid medicinsk och förvärvsmässig invaliditet. Med förvärvsmässig invaliditet menas bestående nedsättning av arbetsförmågan med minst 50%. Medicinsk invaliditet är bestående nedsättning av kroppsfunktionen. Du kan välja försäkring gällande för 10-100 basbelopp. Ger även ersättning för läke-, tandskade-, och resekostnader.

Försäkringsbelopp Basbelopp	Årspremie
10	403:-
20	595:-
30	788:-
40	980:-
50	1.172:-

För skärmflygare är premien 300% extra!!!
(Dvs för 50 basbelopp är den 3516:-/år)

WASA

Det här ingår i WASAs olycksfallsförsäkring. Kostnadsersättning, ersättning vid sjukhusvistelse 73:-/dag, sveda och värk, rehabilitering 217 800:-, ersättning för vanprydande ärr, dödsfall 0-125 basbelopp, medicinsk och förvärvsmässig invaliditet 5-250 basbelopp. Premierna är uppdelade efter ålder, dödsfall tecknas separat. I exemplet tar vi 33-34 år som ligger ungefär i mitten. Vi fick inga uppgifter om högre premie för skärmflyg.

Försäkringsbelopp Basbelopp	Årspremie
10	369:-
20	618:-
30	867:-
40	1.116:-
50	1.365:-

TRYGG HANSA

Det här ingår i Trygg-Hansas olycksfallsförsäkring. Läke-,tandläke- och resekostnader, sveda och värk, dödsfall, medicinsk och förvärvsmässiginvaliditet.

Försäkringsbelopp Basbelopp	Årspremie
10	613:-
20	1.100:-
30	1.586:-
40	2.073:-
50	2.559:-

Som information kan vi nämna att det inte är någon förlust att ha flera olycksfallsförsäkringar. Det är nämligen så att ekonomisk ersättning för invaliditet alltid faller ut från alla tecknade försäkringar. Detta gäller dock ej läkekostnader och hjälpmedel som är föreskrivet av läkare.

Försäkringsbolagens offerter tolkade av Christer Wesslund, foto Christer Wesslund.

BRASILIEN
V.11-12, MARS 1998

HÄNG MED PÅ EN SPÄNNANDE RESA TILL ETT FANTASTISKT FLYGSTÄLLE!

Vi erbjuder:
- Flygresa Sverige - Rio t.o.r
- Transfer till Governador Valadares
- Transport upp på berget
- Boende 2 veckor
- Flygguide A. Andersson
- Instrukörer Tenlén/Annsberg

Pris: 14.000 kr

På dagarna flyger vi och på kvällarna dansar vi samba med lokalbefolkningen!

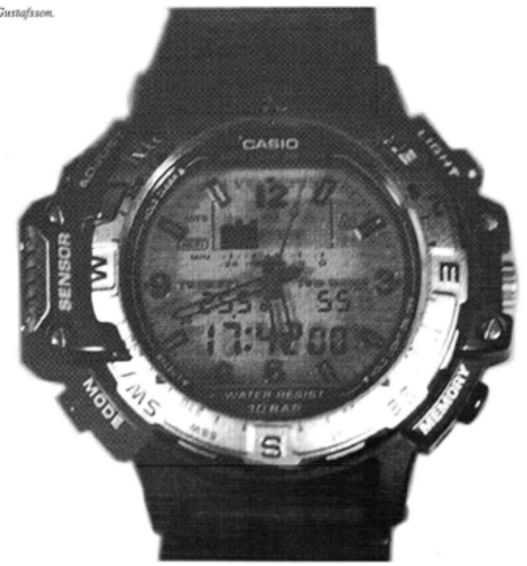
Läs mer på vår hemsida

Dalarnas SKÄRMFLYGSKOLA

Dalarna Stockholm Åre
Mia Tenlén & Martin Annsberg
0250-180 01, 08-33 74 81, 070-555 78 58
kolla in vår hemsida: **www.skarmflyg.w.se**

Casio PRT-50 klocka med höjdmätare!

Text och bild Tomas Gustafsson. Testredaktör



Det finns och har funnits under en längre tid ett antal klockor på marknaden med inbyggd höjdmätare. De brukar vara mycket populära i flygarkretsar. Skärmtrycket har tagit konsekvenserna av detta och testat en av de senaste tillskotten i den här floran. Den tillverkare som har flest klocktyper med inbyggd höjdsensor är Casio utan konkurrens. På modellprogrammet finns ett 10 tal modeller med olika funktioner och prestanda. Klockan som vi testat nu är en analogmodell med digitalvisning i glaset.

FÖRSTA INTRYCKET

"Den ser häftig ut !" Det är ingen tvekan att PRT 50 är en klocka som syns. Med sin svarta design och silverfärgade kompassring sticker den ut, i dubbel bemärkelse. Imponatorvärdet är mycket stort, får man tillfälle att berätta om den inbyggda termometern och barometern är det ingen tvekan om att det höjer ens prestige. När man sedan visar upp den fantastiska belysningen som finns är segern total. "Den här är rätt för mig" tänkte jag när jag fick klockan i min hand.

TEKNISKT BESKRIVNING

- Analog klocka
- Digital klocka
- Barometer 460-1100 mbar,1mbarssteg
- Termometer -20 - +60∞C; 0,1 gradssteg
- Höjdmätare 0-6000 möh; 5 meterssteg
- 50 minnen för höjd, temp och tid
- Höjdalarm och vanligt alarm
- Belysningsfunktion med "Autolight"
- Stoppur
- Pris c:a 2800 kronor

Användning - fantastisk belysning
Det fina som jag tyckte med denna klocka var att man fick en vanlig klocka med visare. Digitalvisning i all ära men visare är ändå det tydligaste och snabbaste att läsa av. Genom att sedan lägga den digitala visningen "gömt" i glaset får man det bästa av två världar. Ett enkelt knapptryck och höjd temperatur och digitalvisning "poppar fram". Det hela är genialiskt i teorin speciellt för någon som jag som tycker att digitalur inte är någon förbättring av konceptet klocka. I praktiken har någonting gått snett dock. Visarna är mycket svåra att se. De har samma färg som bakgrunden, gråsilvriga. Visarna ligger långt ned som i botten på en burk vilket inte förenklar processen. Med digitalvisning blir det helt omöjligt att läsa av visarna, men det gör inget, med höjdmätare, temperatur och digital tid igång, är det inte så intressant att se analogdelen. Kanske är det därför man har gjort visarna i en neutral färg, för att man skall se digitaldelen tydligare när den används. Allt det här förändras när man slår igång belysningsfunktionen. Ett blåaktigt sken lyser upp hela klockan och analogvisarna syns mycket tydligt. Något batterikrävande men bättre finns inte på marknaden. Här har casioteknikerna lyckats.

HÖJDMÄTAREN

Höjdmätaren visar höjden i femmeters intervaller mellan 0 och 6000 meter.Under de tre första minuterna efter att höjdmätarvisningen aktiverats mäts höjden en gång var femte sekund. Därefter mäts höjden varannan minut. Känsligheten i mätaren gör sig påmind. Trots att jag ligger still med min klocka inomhus så slår mätaren på + - 10 meter. Inte något precisionsinstrument som de som vi flyger med dagligdags. Min Aircotec Piccolo vinner med hästlängder. Det går bra att nolla höjdmätaren på en startplats och sedan flyga ned i dalen och se höjden som minushöjd. Med hjälp av en autologfunktion kan man få en läsning av höjd, temperatur och tid en gång i kvarten. 50 minnen räcker till 12 timmars kontinuerligt loggande. Ett slags barograf, men alldeles för långa intervaller för att det skall vara intressant för oss flygare. Det finns dock en manuell variant som aktiveras varje gång man trycker in en viss knapp, bara att trycka in i molnbas och dra vidare. Knappen är liten men det går... Det finns höjdalarm som tjuter varje gång en viss höjdnivå passeras. Klockan bekräftar varje knapptryckning med ett pip. Det piper livligt speciellt när man skall radera höjdminnen...Hur höjdmätaren fungerar vid stora, snabba höjdskillnader som vid flygning har vi inte haft tillfälla att prova. Att det i instruktionsbroschyren står att man inte skall använda klockan för paragliding ser jag bara som ett sätt att komma undan "stupid" amerikansk lagstiftning.

TEMPERATUR OCH ANNAT AV MINDRE VÄRDE

Klockan har en inbyggd temperatursensor...vad man har för nytta av det har jag mycket svårt att förstå. Den sitter på armen och man får ständigt bekräftelse på att armen håller 29,2∞C (!) Om man tar av sig klockan visar den rätt omgivningstemperatur efter en halvtimme (!). Hela prylen tycker jag saknar lite värde....det borde finnas en sensor som klarar av att visa hur kallt det är ute, utan att man måste lägga klockan i snön i en halvtimme först. Klockan har också de vanliga funktionerna alarm, tidur och datumvisning.

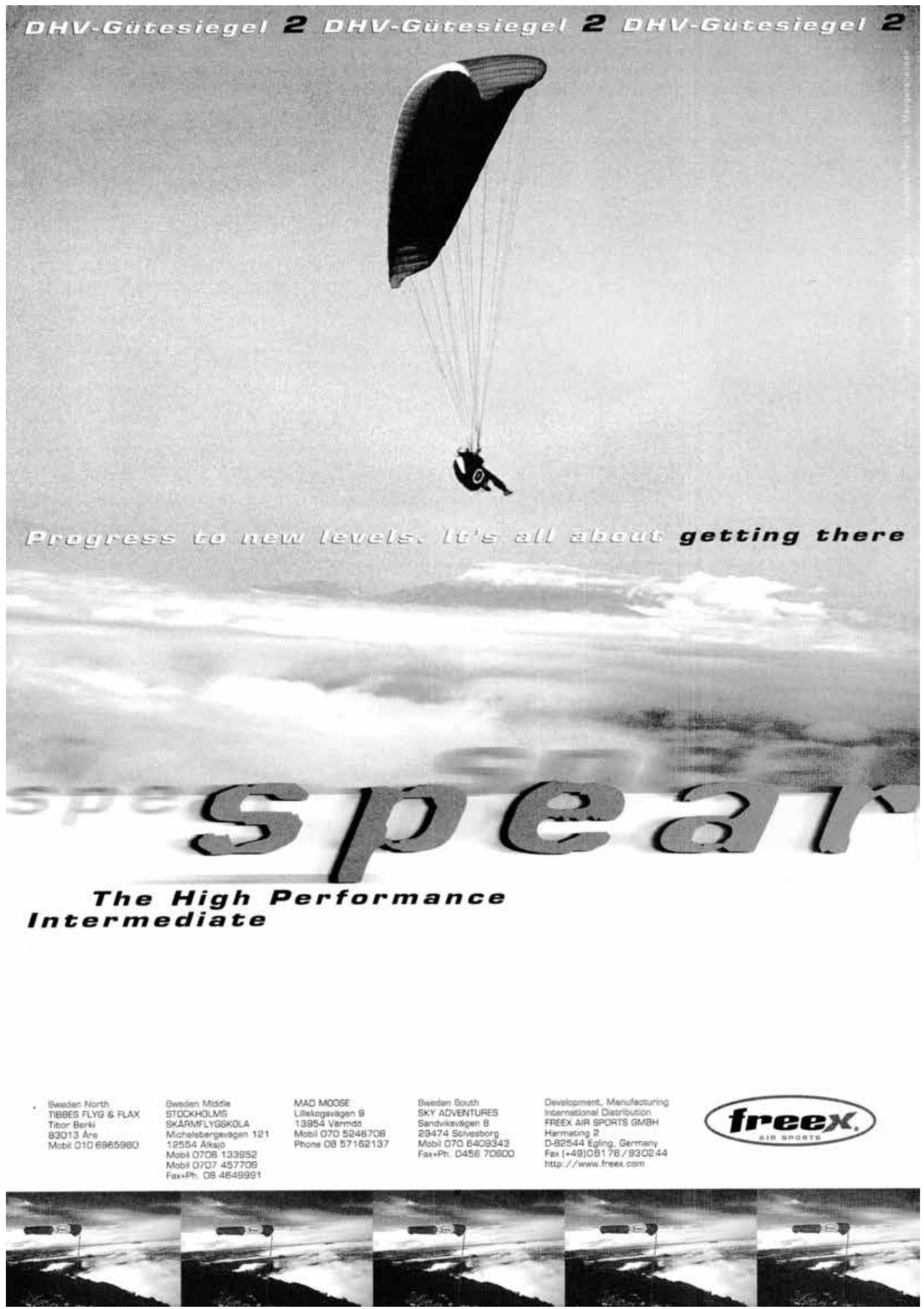
BETYG

Klockan får av redaktionen tre skärmar av fem möjliga. Analogklockan är alltför svårläst för att det skall kunna bli ett högre betyg. Hade det inte varit för den suveräna ljusfunktionen hade klockan inte fått godkänt. Ni som klarar er utan visare bör titta på någon av Casios andra modeller som är rent digitala eller Avocets ur. Ni som vill ha visare som syns kanske skall studera Stuts höjdmätarur och ni som vill ha en exakt höjmätare bör titta på Thomen och de vanliga variometerfabrikanterna , Aircotec, Brauniger Flytec Pretel mfl. De fungerar mycket bättre allihop, men de är klumpigare och få av dem har klocka....!!! Personligen behåller jag Casion tills vidare. Den är läcker på något sätt.

PETER WICANDERS SKÄRMFLYGSKOLA

www.flysports.se

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



Vad har klubbarna att erbjuda?

Vi har skickat ut enkätfrågor till alla klubbar i Sverige för att se vilken verksamhet klubbarna har för nybörjare.

1. **Vem i klubben ringer jag som nybörjare om jag vill gå med i klubben?**
2. **Vilken verksamhet har ni i klubben för nybörjare?**
3. **Finns det möjlighet att låna/hyra utrustning hos klubben?**
4. **Träffas klubben regelbundet på kvällar och helger?**
   I så fall var, finns det kanske någon stampub eller något stamflygställe?
5. **Hur är licensgradsfördelningen i klubben? Finns det erfarna piloter som kan ta med mindre erfarna ut och flyga?**
6. **Har ni klubbresor som nybörjare kan åka på?**
7. **Kan man som icke medlem följa med på dessa resor också?**
8. **Rekommendera några bra nybörjarställen i närheten av klubbens område?**
9. **Har ni någon i klubben som ansvarar för säkerheten hos nybörjare och som lär ut rätt attityd?**
10. **Om man vill flyga i ert område som nybörjare? Har ni någon övrig information om era flygställen, vinschfält, info om dagsväder, lämpliga flygställe att utvecklas på osv?**
11. **Hur är könsfördelningen i klubben?**

SÅ HÄR SVARADE KLUBBARNA

Cirrus SFK (Stockholm)

1. Kontaktperson i medlemsfrågor och i övrigt gentemot medlemmarna är Peter Butcher, tel 08-6644837.
2. Vi har särskilt ansvariga personer i styrelsen för kontakter/aktiviteter för nya medlemmar som är nybörjare. Under -97 har Fredric Vistedt och Marcus Albers haft hand om detta. Aktiviteter/flygning har anordnats lokalt i Stockholmsområdet. Förutom Marcus och Fredrik har andra erfarna piloter funnits på plats för att ge tips och råd. Ett annat syfte har varit att de nya ska träffa andra nya och erfarna piloter för att lära känna andra piloter.
3. Vi har en klubbskärm som kan hyras för en billig penning för flygning i samband med klubb-vinschningen.
4. De som kan och vill träffas på torsdagar kl 19.00 (och framåt) på "Mike Getsys" som ligger på Jungfrugatan 70. Vi brukar prata flygning och annat skoj, ta en pilsner eller två och ha allmänt trevligt. Klubben har också sitt videobibliotek och en TV och video i lokalen. Så möjlighet finns att titta på flygfilmer (ett 30-tal finns totalt). Om man vill kan man också låna med sig en film mot upp visande av giltig SSFF licens där det framgår att man är medlem i Cirrus. Cirrus är en "storstads klubb" med medlemmar spridda över ett stort område. Olika grupper av medlemmar har sina stamflygställen, tex Gesunda/Orsa, Tallhed, Branäs, Åre samt flygställen i och omkring alperna och södra europa. Övervägande delen av vår egentliga flygning sker med andra ord utanför stockholms området. Vi har under -97 köpt en ny fabriksbyggd vinsch (Koch Maschinenbau) och har sedan tidi gare utrustning för bilbogsering. Genom köpet av vinschen av hoppas vi bättre kunna använda de fält vi har tillgång till.
5. Som sveriges största klubb har vi ett brett spek trum av medlemmar med alla förekommande licensgrader från instruktörer (5 st) till elev med allt ifrån mycket erfarna till oerfarna piloter.
6. I samarbete med de instruktörer som är medlemmar i klubben arrangerar vi klubbresor. Möjlighet finns alltid att uppgradera sin licens. Under -97 har vi haft två klubbresor till Motril i Spanien. För -98 planerar vi ett flertal resor både vår och höst.
7. Ja
8. Lokalt i Stockholm är Johannelundstoppen (Vällingby) och Ekholmsnäsbacken (Lidingö) populära flygställen. De är mycket lämpliga för nybörjare som vill träna starter och landningar. Alla medlemmar får en flygguide när de går med i klubben som innehåller flygställen (ca 200) i Sverige och utomlands.
9. Inte för tillfället. Men vi hoppas att förbundets nya koncept med "paramaster" leder till att det kommer under -98. Annars försöker vi tipsa varann om risker etc när vi är ute och flyger.
10. Som nämnts ovan under punkt 8 har vi en flygguide i klubben. Guiden riktar sig till alla kategorier av piloter dock inte specielt till nybörjare. Guiden innehåller som den ser ut idag inte rekommenda tioner om lämplig flygerfarenhet för de olika flyg ställena. För infomation om väder, aktiviteter, hur man blir medlem etc kan man ringa klubbens talsvarstelefon (knapptelefon ej nödvändig), tel 08-6059040.
11. Vi har både killar och tjejer (ca 15% vilket är något över riksgenomsnittet) som medlemmar. I klubben är vi totalt ca 250 medlemmar.

B-Stallet (Stockholm)

1. Anders Jauring, 08-156613.
2. Nej
3. Nej
4. Nej
5. Ja
6. Nej. inte organiserat!
8. Kyrkviken Lidingö.
11. c:a 30% tjejer.

Hudiksvalls SFK

1. Kjell Bylund 0650-13357; Jenny Ahlbom 0278-182 48.
2. Bogsering på sommaren med bil, på vintern med skoter. Hjälp vid backstarter första tiden efter licensen. Vi flyger på tre backar vinter som sommar.
3. Vi har tre kompletta utrustningar som vi gärna hyr ut till en skamlöst billig peng.
4. Sommarfältet, Mohed 15 km V Söderhamn. Året om i Forsa Storberget 10km V. Hudiksvall. Där vi har tillgång till sittlift dag som natt (!).
5. Vi har 7-8 stycken steg 2 piloter som gärna hjälper till spridda från Uppsala till Sveg.
6. Klubben ordnar 3-4 klubbresor varjc år. Mins cn av dessa ut i Europa. Vi ser alltid till att alla kan följa med från elever till våra supportrar.
7. Se 6
8. Bogsering Mohed 15km V Söderhamn, Storberget 10km V Hudiksvall, Hassela 60km V Hudiksvall.
9. Alla med behörighet att hjälpa elever i klubben vet att handskass med säkerhet och attityd.
10. Ring, Kjell 070/6662541, Jenny 0278/18248, Väder och vind 0650/28083
11. Av cirka 40 medlemmar är vi fyra tjejer.

SFK Fenix (Capital Soul Gliders) (Sthlm)

1. Jan Björenäs 08/756 51 02
2. Backglidning/Balansering/, vinschning i Södertälje + lite resor.
3. Nej, men genom Stockholms Skärmflygskola som vi flyger med.
4. Nej, för tillfället finns inga regelbundna aktiviteter utanför flygningen.
5. Totalt antal för tillfället 31 stycken. Steg 3 1 stycken. Steg 2 2 stycken Steg 1 4 stycken. Elev 24 stycken varav 8 under utbildning till steg 1.
6. Ja.
7. Ja
8. Backglidningsbackar i Stockholm. Vischfältet i Södertälje.
9. En säkerhetskommitté är under uppbyggnad. Dessutom tillgången av två instruktörer genom samarbetet med Stockholms Skärmflygskola.
10. Ordf. Jonny Carlén 08/865110, 0708-860110, Vice ordförande Michel Andersson 08-722 97 77, 0708-777926. Dessutom finns en infotelefon för medlemmar om vad som händer i klubben: Flygning dagsturer, resor mm. Häfte över Stockholms backar, samt vinschfältet.
11. 90% killar och 10% tjejer.

Smålands SFK

1. Fredrik Pettersson 0370-473 83, 070-6018559
2. Vinschning samt kurskvällar och backglidning.
3. Nej, tyvärr så är vi för små för detta. Vi har haft en diskussion inom klubben att skaffa sådan om behovet finns.
4. Vi träffas på vinschfältet och på kurskvällarna. På vintern står vinschen på en sjö.
5. Ja, finns elev till steg 2.
6. Eftersom klubben koncentrerat sig på att få igång en väl fungerande vinschverksamhet så har tyvärr detta släpat efter . Planer finns på att denna vinter eventuellt ordna resa till fjällen då alla kan följa med.
7. Ja, självklart.
8. Vårt vinshcfält i Smålandsstenar. Isaberg (backglidning)
9. Ja, klubbens policy är att ha kul när vi flyger men ändå med ett högt säkerhetstänkande. Denna anda genomsyrar klubben.
10. Ring ordförande (punkt1) eller vår telefonsvarare, 0370-161 06.
11. 98 % killar och 2% tjejer.

Glidflygarna Luleå H & SFK

1. Thomas Alm 0920-62335, Heikki Pekkola 0920-87424.
2. Bogsering, klubbträffar och studiecirklar
3. Ja, 100:-/flygdag, 20.-/bogsering
4. Klubbträff första måndagen i varje månad. Normalt kl 19:00 Hermelinskolan. Stamflygställe, Måttsundsbackne vid NV
5. Just nu få med elevlicens 60% steg 1 och 25% steg 2!
6. Jag, bla fjällresor, Dundret Jäckvik, Åre.
7. Javisst.
8. Måttsund vid Luleå vid korrekt vind. NV
9. Punkt 49, Boden V
10. Ring vilken medlem som helst. Info. http.//hem1.passagen.se/glidflyg/arna.html
11. 3 kvinnor och 25 män.

Sälens SFK

1. Peter Ahlbin 0280-20616
2. Möjlighet att låna skärm div. Resor och arrangemang.
3. Ja.
4. Klubben och flygskolan i Sälen Moguls Inc. Har ett mycket nära samarbete. Info finns i flygskolans lokaler.
5. Det finns allt ifrån instruktör, tävlingspiloter och nybörjare.
6. Ja.
7. Självklart och till reducerat pris.
8. Vintertid, alla bergstoppar i området.
9. Tony Ekström 070-6260614
10. Peter A, 0280-20616, Tony och Peter A, 070-6260614
11. 95% killar.

Örhänget (Örebro)

1. Ordförande vars telefonnummer finns på internet
2. Klubben har ingen speciell nybörjar-verksamhet men eftersom 90% av de skärmflygande medlem marna är "nybörjare" så anpassas flygningen . Hälften av klubben är hängflygare och där finns sedan länge utarbetade reglemenenten för t ex bogsering som används även på skärmflygsidan.
3. Ja! Klubben sponsrar mellanskillnaden på hyr-kostnaden för en skärm så de som inte har en egen utrustning kan flyga till ett rimligt pris. En förut sättning är fullvärdigt medlemsskap i klubben.

4. Klubben har ett eget flygfält söder om Örebrö. Under säsongen har vi en bogserledarjour som säkerställer kontinuiteten i verksamheten. Meddelande om verksamheten skall alltid, då sådan bedrivs, finnas på klubbens telefonsvarare.
5. Vi lider allvarlig brist på pilot 2 och högre. Ansvaret för för nybörjare faller därför mer eller midre alltid på en och samma person.
6. Klubben åker till Lökken varje midsommar. Där utöver försöker vi tota ihop resor som passar majoriteten av medlemmarna.
7. Säkert!
8. Kvarntorpshögen. Ring Melle 019-323246 för nyckel till toppen.
9. Inte designerad men självklart ligger ett visst ansvar på 2:orna.
10. Tel 019-323246, Melle är nästan alltid vaken.....
11. Vi håller våra kön för oss själva. Fördelning....det var det fräckaste!!! Nja.... flest killar förstås, tjejer är mycket välkomna!

Frisksportarna SFK (Jönköping)

1. Harald Hultén 0370-46751 Olle Sahlberg 0370-12063, 0370-46750 fax, e-post: hulten@algonet.se
2. När det är lämpligt kvällar och helger så bedriver vi vinschning
3. Ja, att låna!
4. Vi har en klubbstuga och vi sysslar även med andra sporter som är mer regelbundna än skärmflygning
5. Från steg 3 och nedåt.
6. Vi försöker ordna spontana klubbresor till Skånes snällare hang. Däremot har vi ingen instruktör vilket gör att vi inte kan ta med elevlicensare på bergsflyg (om de inte har bergsbehörighet, vilket de flesta har)
7. Ja
8. Vinschverksamhet och Isaberg.
9. Vi bedriver i huvudsak vinschverksamhet. Under vinschning har vi minst en steg 2 pilot. (Vilket är enligt reglerna) Han ansvarar delvis för säkerheten)
10. Se punkt 1
11. Mest män minst kvinnor.

Pegasus SFK (Stockholm)

1. Anders Dillman, sekreterare 08-18 13 89
2. Vinschning på hlegerna så fort vädret tillåter. Då det inte går att flyga men ändå är bra markförhållanden passsar vi på att träffas backglida och balansera. Då detta är något vi aldrig kan få för mycket av som piloter. På senvintern inför flygsäsongen genomför vi en gemensam nödskärmspackningsdag. Vi har även kontinuerlig utbildning inom klubben med vår insturktör Anders Magnerfelt.
3. Inom klubben har vi ett nära samarbete och bra sam arbete med AM och hans skola och kan därigenom hyra utrustning
4. Vi flyger så fort vädret tillåter på Vängsöflygfält, Gnesta samt Värmdö. Om detta får man information på vår informationssvarare. Vi träffas första torsdagen i varje månad på restaurang PATRICIA, för att dricka öl ha temakvällar, prata om resor och lyssna på reseskildringar mm.
5. Inom klubben har vi många steg 1-or och elevlicens innehavare. Ett flertalsteg2 or finns också men endast några som har steg 3. På våra resor och flygdagar finns det alltid piloter med högre licensgrad med som hjälper dig som nybörjare.
6. Vi genomför 2-3 stycken klubbresor varje år där det finns både nybörjare och erfarna piloter med. På dessa följer även AM med så det är inga problem att som nybörjare komma med och resa och flyga.
7. Ja. Vi har haft kompisar till piloter inom klubben som varit med några gånger även om det givetvis mest är klubbmedlemmar som följer med.
8. Vinscha i klubben mest på Vängsö. Backglida i Ekholmsnäs/Lidingö, Johannelund/Hässelby, Järvafältet, Högdalstoppen.
9. Vi har instruktör i klubben plus att vi kontinuerligt har ett genomgående säkerhetstänkande i styrelse-arbetet och i all verksamhet i klubben vi håller på med. Den stora spridningen i åldrar och erfarenhet gör att vi inte får någon Tarzan Attityd.
10. Kontakta styrelsen eller instruktör AM. Ring även vår informationssvarare och läs vårt klubblad regel-bundet. Vi kommer även att ha en fungerande hemsida inomkort.
11. C:a 10% tjejer.

Club Parapente Syd (Skåne)

1. Henrik Fröjd 046-2118503
2. Ingen enbart mot nybörjare
3. Nej
4. Kåseberga/Hammars backar/Ravlunda /Klubbfält i Hässleholm
5. Många elevlicensare få steg 1 och färre steg 2 och steg 3
6. Nej!
8. Kåseberga/Hammars backar/Ravlunda /Klubbfält i Hässleholm
9. Säkerhetsansvarig i klubben är Henrik Fröjd, alla erfarna piloter i klubben delar med sig av sin erfarenhet till mindre erfarna.
10. enl. fråga 1 och se även klubbens hemsida, www.helitera.se/cps
11. Sned

Bra och billigt och väldigt gemytligt boende för skärmflygare från 100:-/natten.
ÅRE KLÄPPENS FJÄLLHOTEL
TEL. 0647-132 50 eller P.Wicander 070-638 10 70

Razor SFK (Stockholm)

1. Mårten Brink 08-6543942
2. Ingen
3. Nej
4. Nej
5. Ja
6. Nej
8. Slalombackar i Stockholmsområdet.
9. Nej och förhoppningsvis Ja.
11. Usel, Grabbklubb för inbördes beundran.



Vad har Skolorna att erbjuda?

Vi har skickat ut enkätfrågor till alla skolor i Sverige för att se vilken verksamhet skolorna har för nybörjare.

1. **Vad kostar det att hyra en komplett utrustning hos er som elevlicensare?**
2. **Vad kostar det att komma och friflyga med er som elevlicensare?**
3. **Vilka möjligheter har ni att ta hand om elev licensare för friflygning?**
4. **Vilka flygmöjligheter har ni i skolan, (berg, vinsch?) och vad kostar ett vinschdrag respektive lift upp på berget?**
5. **Kan billigt boende ordnas?**
6. **Vilka platser är verksamheten förlagd till? Är det olika vinter och sommar?**
7. **Hur gör ni konkret för att påverka nybörjarnas attityd och säkerhetstänkande?**
8. **Vilken är Sveriges enda skärmflygtindning?**

SÅ HÄR SVARADE SKOLORNA

Funway Svenska Skärmflygskolan

1. 1800 :-/vecka, Tomas Lund 08-21 41 41, 010-2285000, www.funway.se
6. Sverige, Spanien Österrike, Frankrike

Äventyr och Upplevelser

1. 300:-/dygn
2. 0 kronor
3. Boende upp till 30 personer
4. Liftkort 45 kr, Vinschdrag 35 kr
5. 75 kronor per dygn
6. Almåsabacken, Hällberget, Kaxbacken, Riseberget, Åflå, Hoverberget
7. Fortlöpande utbildning i flygklubben
8. Skärmtrycket.

ÄVENTYRS CENTER

1. 100-400 kr/dag 500-1000 kr/vecka
2. Varierande beroende på aktivitet och resmål
3. Vi har resor speciellt till Danmark, norge, Spanien, Turkiet och Marocko. Dessutom har vi vinsch verksamhet.
4. Vi har vinschverksamhet 60 kr/dag inkl radio och instruktör. Vi har endagstrippar till Danmark hang kurser för elevlicens. Vi har västkustens enda berg flygställe 50/flyg inkl transport.
5. Vandrarhem
6. Sommar, Västsverige, Damnark, Norge. Vinter västsverige. Danmark, Spanien, Turkiet Marocko och Syd- Afrika
7. Det viktigaste är att agera som goda förebilder och att inte bara " släppa" eleverna efter avslutad ny börjarkurs. Vi erbjuder mängder av uppföljande aktiviteter och kurser.
8. Jag antar att ni menar Skärmtrycket.

SKY ADVENTURES

1. 400:-/dygn och 1200 :-/vecka
2. 60:- stamkund ink.utrustning/vinschdrag exkl utr 40:-/drag 80:- annan kund ink. utr./drag 60:- exkl utr/drag Stamkund; den som köpt skärm av SA
3. Sky Adventures erbjuder vinsch 1/5-15/10, ons, lör, sön.
4. Hang på Sveriges bästa kusthang Vinschdrag 40:- med 900 meters draglängd. 60:- 1400 meters drag längd. Annars ungefär dubbla priset.
5. Vi har nybyggd stuga på vinschfältet. 125 kr/natt medttag sovsäck. Bonede ingår i kursavgift.
6. Vår och sommar, Skåne Blekninge och Södra Små land. Höst Spanien (oktober). Vinter Idre (20 dec till 20 april). Även under höst och vinter finns vi i Skåne Blekinge och södra Småland. Allt sker på heltid.
7. Under hela utbildningen poängterar vi och diskuterars attityder/säkerhet. Ex, utrustningsval, hur mycket eleven avser flyga metrologi, psykologi.
8. Har Sverige någon sådan? Däremot har vi haft (Airmail). Numera har vi ett ihophäftat A-4 som väl fyller sin funktion!

Adventure Skärmflygskola

1. 80 kr/flyg eller 380 kronor/dag. Vi hyr enbart ut utrustning när vi själva är närvarande, inte för att användas på egen hand.
2. 40 kronor per vinschning om elevlicensaren har vinschbehörighet. 0 kronor per bergsflyg om elev licensaren har bergsbehörigeht. Saknas behörighet tillkommer 60 kronor per flyg.
3. När vi har elevutbildning är det som regel ok att följa med ut och göra flyg med oss.
4. Merparten av våra nybörjarkurser hålls m.h.a. vinsch och då företrädelsevis strax norr om Stockholm (Vallentuna). Pilot 1 kurser hålls i Branäs, Värmland 410 meters fallhöjd.
5. Vid kurser i Stockholmsområdet är det inte aktuellt, vid kurser i Branes bor vi i stugbyn, kostnad c:a 75kr per person och natt (delvis beroende på säsong)
6. Platser se 4. Vad gäller nybörjarkurser är det ingen skillnad mellan vinter och sommar. Pilot 2 kurser hålls enbart under sommarhalvåret och då mest utomlands.
7. Genom att göra det möjligt för gamla elever att följa med ut och flyga efter avslutad kurs, samt att följa med på resor, får vi en kontinuitet som är mycket positiv för säkerheten.
8. Solklart! Det är Cross Country. (Som Adventure Skärmflygskola är agenter för i Sverige reds amn.)

Dalarnas SKÄRMFLYGSKOLA

1. Kontakta oss.
2. Bogsering 50 kronor/drag. Bergsflyg gratis om vi är på plats. Om eleven saknar bergsbehörighet tar vi 200 kronor per flyg från berg.
3. Mycket goda möjligheter - speciellt i Dalarna. Kontakta oss i tid.
4. Gesundaberget - 25 kronor/tur. Bogsering 50 :-/drag.
5. Ja från 40 kronor/natt.
6. Dalarna - hela året. Stockholm höst vinter och vår. Åre vårvinter.
7. Påpekar brister i attityd hos piloter. Försöker få piloter att flyga säkrare skärmar (vi flyger fr. o. m. Nu standardklassat)
8. Skärmtrycket.

SKY SPORT SKÄRMFLYG • ÅRE

1. Grundavgift 100 kronor/dag, sedan 100 kronor/flyg från berg totalt max 500 kronor/dag.
2. Bergsflyg kostar 100 kronor med intruktör.
3. Januari - september, varje vecka, mycket goda möjligheter.
4. Berg, 920 meters fallhöjd, enkeltur 60kr. Vinsch 350 meters höjd. 70kr.
5. 100kr/natt (del i 3-4 bädds lägenhet)
6. Åre året runt. Ibland fortsättningskurser utomlands.
7. Följer F&D under alla utbildningar, samt även instruktörsmanualen. När vi flyger själva följer vi också F&D. Förklarar vikten av fullgod materiel och riktig skyddsutrustning ex. kängor och rejäl ryggplatta.
8. Skärmtrycket så klart.

Sälens Skärmflygskola Moguls Inc.

1. 500 kr/dag alt 100kr/flyg. Möjlighet att gratis testa skärm Airea- testcenter.
2. 500kr/dag alt. 100kr/flyg (egen utr)
3. Alla i strot sett när som helst enl punkt 2.
4. Bergsstart. Hundfjället NV-NO, Tandådalen VNV - SV. Branäs SO. Vinsch Malugns fpl. Dalajärna fpl Fjället vinter, sjö vinter. Lift 20 kr/gång vinsch 30-40kr alt. Dagskort.
5. 100kr/person och dygn
6. Sälen i första hand. Vinter och sommar + diverse researrangemang.
7. Uppträder som exemplariska föredömen. Försöker med tillsägningar och bjuder på oss själva.
8. Ja det måste väl vara ni.

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA

1. Vi hyr ut utrustning i samband med flygning på vårt fält. Då kostar ettt vinschdrag samt hyra av utrustning 100kr/flyg. Vid testflygning av utrustning 60kr.
2. Vid flygning på fältet vinschkostnad, vid annan flygning gratis.
3. Vi har mycket goda möjligheter att ta hand om elev licensare då vi har 2 supervinschar med totalt 4 linor, vilket ger Sveriges högsta vinschtempo. Vi är dessutom alltid 2 instruktörer på plats.
4. Skolan har huvudsakligen vinschflygning till en kostnad av 60 kronor per drag för icke klubb-medlemmar. (35 kronor för medlem i Fenix SFK) Men även arrangerade resor till Gesunda, Brachus och Danmark till självkostnadspris.
5. Boende kan ordans på Grand Hotel i Stockholm 25 minuter från fältet. Vandrarhem 500 meter från fältet eller tält på fältet med tillgång till badplats.
6. Södertälje på sommaren och vid bra isförhållanden, Baggensfjärden utanför Saltsjöbaden med flera hang inom synhåll.
7. Genom att alltid agera som föregångsmän och genom att vid behov diskutera med fältbesökare om vår och deras flygning, samt aldrig någonsin flyga i fel väder.
8. Simon och jag plockar fram våra långa bruna tungor och utbrister unisont SKÄRMTRYCKET!!!!!.



AIREA

WE´WE GOT WHAT IT TAKES TO FLY.

Kampanj till 980228

• ASPECT acpul stand 16+ km/h

pris från 19.000 kr skärm eller paket från 25.000 kr

• TENSION acpul performance 50+ km/h

pris från 23.000 kr skärm eller paket från 29.000 kr

• FAT WILLIE acpul tandem 50++ km/h

pris 29.900 kr inklusive tandemnödskärm! Klassad 110 - 250 kg!!

I samtliga paket ingår : Diwan sele med ryggskydd. Smile nödskärm. T-shirt. keps och krokar.
+ Steg 1 eller steg 2 kurs.

AiREA TEST CENTER - Nu i Sälen. Samtliga modeller och storlekar finns att provflyga. Under en begränsad period har vi introduktionspris på samtliga modeller. Passa på att göra din bästa affär någonsin. Dessutom kan Du få hjälp med finansieringen om så önskas.

För mera information. teknisk specifikation. utdrag från olika tester. bl.a Fly & Glide. Crosscountry m.m.

www.moguls.se

Ring för broschyr.

AIREA
of
SWEDEN

GENERALAGENT • MOGULS INC. • BOX 47 • 780 67 SÄLEN • TEL. 0280-206 16
FAX 0280-206 36 • www.moguls.se • E-mail flyg@moguls.se

En artikel om termikens natur och tips om

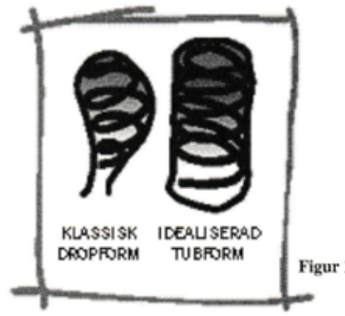
"Jag har ännu inte sett det problem, som om man tittat på det på rätt sätt, inte blivit ännu mer komplicerat" —Paul Anderson

Under en bra flygdag kan termikflygning vara en barnlek. Mjukt fint lyft finns överallt och man behöver inte göra mer än att svänga runt, runt och lyssna till variometerns pipande. En dålig dag, fungerar absolut ingenting!
Att lära sig utnyttja ovänlig termik kan vara ett test av dina flygkunskaper: positionering, hantering av skärmen och även mod. Starka och ogästvänliga blåsor kan göra sidoinslag till välkomna alternativ. Mindre upphetsande men antagligen mer vanliga är dagarna när det är små gupp och mikroskopiska lyftområden som du inte riktigt får att fungera. När din förståelse för termikblåsorna ökar, så ökar också din förmåga att flyga högt och länge på båda starka och svaga dagar.
För att hjälpa den som börjat nosa på termikflygningens mysterium och vill ha hjälp att utveckla nya färdigheter sammanställs här flera tekniker och förklaringar. De förutsätter grundläggande kunskap och erfarenhet av termikflygning. Att veta hur man använder en blåsa för att vinna höjd, hur man vet att lyftområdet är tillräckligt stort och veta vilket håll man skall svänga åt är alla nödvändiga färdigheter. I läroböcker nämns dessa aspekter ofta och i grundutbildningen så lärs de också ut.
Piloter med termikerfarenhet vet dock att de kunskaper man får under utbildningen endast skrapar på ytan utav den erfarenhet som behövs för att kämpa sig kvar ovan jordytan.
Du kanske uppfattar ideerna här lite tekniska och svåra att läsa snabbt. Men det lönar sig att
försöka förstå. Hur mycket man än skulle vilja ta åt sig äran för att ha kommit på dessa tekniker så måste den gå till segelflygpiloterna på 20 och 30-talet som var pionjärerna inom flygning utan motor och som har fört vidare sina kunskaper.
Allt kan hittas i segelflygslitteratur som dock brukar vara mycket jobbig att läsa. Förhoppningsvis kommer denna presentation att vara mer anpassad till skärmflygning. Om exemplen verkar luddiga eller svåra, försök att läsa igenom dem sakta medans du visualiserar situationen, eller utför dem på marken, låtsas att du termikflyger. Dina ansträngningar kommer att löna sig. Dessa ideer är inga nya galna teorier om termik utan det är gamla beprövade metoder som uppfanns 80 år innan den först skärmen.
Nu kommer några scenarion som du kanske känner igen. De är situationer som ofta upplevs som mystiska av piloten. Många vet vad man gör i följande situationer men de kanske inte förstår varför.

Scenario 1

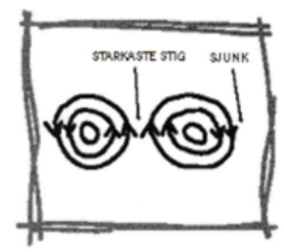
Du cirklar i svag termik. Variometern piper hyfsat jämnt. Plötsligt, utan några stora rörelser eller turbulens så är allt lyft som bortblåst. Du är helt säker på att du inte flög ut i sidan på blåsan, den verkar bara ha försvunnit.

Analys 1: När man flyger ut i sidan av en blåsa märks det väl, normalt så dyker skärmen lite och man känner av svag till stark turbulens. I Scenario 1 så är risken att du flugit ut i sidan av blåsan mycket liten eftersom stiget bara försvann. Betänk därför de två andra möjligheterna, du kan ha kört ur botten eller toppen av termikblåsan.
Låt oss först utveckla en förenklad termikmodell. I den här diskussionen gör vi antagandet att termikblåsan är cylinderformad så att om du ser den från ovan verkar den vara en perfekt cirkel. **Figur 1** visar en sidovy av den klassiska droppformade blåsan och vår förenklade tubmodell. Notera att vår modell liknar en typisk tennisbollstub.
En vanlig föreställning är att denna tennisbollstub stiger som en helhet. Du kör in i tuben och flyger i en sjunkande spiral. Med denna (lätt felaktiga) modell skulle du flyga in i tuben, kurva och vinna höjd gentemot marken men tappa höjd i tennisbollstuben och slutligen trilla ur i botten av tuben.



Figur 1

Betyder detta att vårt öde är att alltid trilla ut i botten av blåsorna? Nej! Tennisbollstubmodellen är felaktig därför att all luft i termikblåsan inte stiger med samma hastighet. Tuben modellerar endast blåsans utseende och inte hur luften rör sig i den. Luften i centrum av termikblåsan stiger fortare än luften längs sidan av tuben. Detta låter mera mystiskt än vad det är. Om du sett en rökring och dess sätt att rotera runt sig själv när den färdas så har du sett det tidigare. Som röken visar, så sjunker faktiskt luften i de yttre delarna av tuben.
För att få en bättre uppfattning av denna sak kan man tänka sig en munk och ett snöre. Om du trär snöret upp genom hålet i munken, ner på utsidan och tillbaka upp genom hålet igen, så förstår du hur luften cirkulerar inne i blåsan.
Där snöret går ned utanför munken, rör sig luften nedåt i termiken. Detta är sjunket som är förknippat med kanterna på en termikblåsa. **Figur 2** visar ett vertikalt tvärsnitt av en termikblåsa. Modellen är alltså en hög munk med ett snöre snurrat runt sig och som får plats i en tennisbollstub. Detta är känt som Munk-Snöre-Tennis-modellen.
Antag att luften cirkulerar i blåsan (snörets väg runt munken), men termikblåsan själv (tennisbollstuben med munken i sig) står stilla. Om du centrerar blåsan kommer du att sjunka eller stiga? Detta beror på hur snabbt kärnan stiger. Om kärnan stiger fortare än din sjunkhastighet, så kommer du att stiga och nå toppen av blåsan. Om kärnan rör sig uppåt med en hastighet som understiger din sjunkhastighet så kommer du att tappa höjd och nå botten av termikblåsan. Kom ihåg att termikblåsan som helhet inte har rört sig, luften i blåsan cirkulerar och du centrerar en del av denna cirkulation. Du kommer alltså att stiga eller sjunka inne i tennisbollstuben beroende på hur snabbt den del av blåsan du centrerar stiger.



Figur 2

Vad händer i verkligheten där termikblåsor rör sig uppåt i skyn hellre än att de står stilla. I detta fall kan du få uppleva stig relativt marken trots att du sjunker inne i blåsan. För att förstå detta bättre begrunda följande två exempel. I båda exemplen stiger termikblåsans kärna med dubbla hastigheten av hela blåsans stig. Detta är ett typiskt värde men kan vara olika.

Exempel 1: Antag en perfekt tennisbollstubsblåsa, en skärm med sjunkhastigheten 1.5 m/s och en termikblåsa som i sin helhet stiger med 1 m/s och kärnan stiger då med 2 m/s. Med din 1.5 m/s sjunkhastighet kommer du att stiga 0.5 m/s relativt marken om du håller dig i kärnan. Men kom ihåg att hela tuben steg med 1 m/s, du stiger alltså inte lika fort som blåsan. Du tappar 0.5 m/s i tuben och du kommer slutligen att trilla ut i botten på blåsan. Denna förändring från stig till sjunk är oftast mycket mjuk.
Den är också väldigt frustrerande eftersom det inte finns något sätt att klättra upp i blåsan igen. Den sticker iväg med 1 m/s ovanför dig. Om det låter krångligt, oroa dig inte. Huvudiden här är att i denna svaga blåsa så vann du höjd relativt marken men du gled ner inne i blåsan och slutligen kom du ut i botten på den.

Exempel 2: Termikblåsan stiger med 2 m/s, kärnan med 4 m/s. I kärnan har du nu ett stig på 2.5 m/s relativt marken (4 m/s minus din sjunkhastighet på 1.5 m/s), du kommer nu att stiga med 0.5 m/s inne i blåsan. I denna situation kommer du slutligen att toppa ur blåsan. Denna transition kan vara mjuk eller turbulent och indikeras av en minskning av stighastigheten. Minskningen beror att du övergår från att stiga upp inom blåsan med 2.5 m/s (relativt marken) till att cirkla ovan toppen av blåsan med ett stig på 2 m/s. Eventuell turbulens beror på att luften "bubblar över" i toppen av tuben.

Moral 1: Exempel 1 är också den troliga orsaken till Scenario 1. Kom därför ihåg att svag termik plötsligt kan försvinna för dig. Om man lär sig bedöma denna dynamik så kan man använda kunskapen dagar när båda typerna av termik existerar. Kanske till att bedöma väntan på en starkare blåsa innan man sticker eller låter sig driva iväg på sträckflygning. (Det är ju också skönt att kunna skylla på exempel 1 om man missar en blåsa, "Det var inte jag som missade, det var blåsan som flög iväg!")

Scenario 2

Du kurvar och blir hela tiden skuffad hit och dit. Ibland rätar termiken upp din skärm, trots att du har full broms på insidan. Ibland accelererar blåsan din sväng. Dessa fenomen uppträder på motsatta sidor i ditt termikvarv och en gång vardera per varv.

Analys 2: Lyft på ena sidan av skärmen gör att vingen svänger bort från den sidan. Om du tex hangar på ett smalt lyftband och går för långt ut så kommer insidan, den sidan som är närmast hanget att vara i lyft och den andra sidan i sjunk. Skärmen kommer att vrida sig bort från hanget. Detta är också principen bakom bråkiga termikblåsor. Antag att du kurvar medsols (dvs högersväng). Om du inte är centrerad kommer din högra vinghalva ibland vara i starkare lyft än den vänstra. Detta lyfter upp den högra sidan och motverkar din högersväng. Effekten blir att du får en vidare cirkel eller att du flyger rakt fram. I extremfall kan blåsan faktiskt vrida dig åt vänster fast du har fullt utslag åt höger. I andra fall under ditt ocentrerade högertermikvarv kommer din vänstra vinghalva vara i starkare lyft än den högra och då istället accelerera din högersväng. I båda situationerna, precis som i exemplet på hanget gör lyftkraften att skärmen vrider sig bort. Det är som att möta en bråkstake i sandlådan, om du tillåter det kommer han hela tiden att knuffa ut dig. Slutresultatet kan bli en snabbt avverkad utspark. Blåsan hamnar

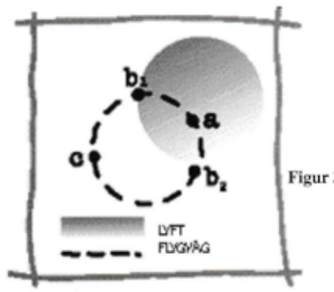
flygteknik för att bemästra den.

bakom dig, får tag i skärmens bakkant och sparkar ut dig med ett efterföljande dyk (och eventuellt en front- eller sido-kollaps). Botemedlet är att bibehålla en jämn sväng, vad som än krävs. När blåsan försöker räta ut svängen släpp upp ytterhanden och applicera lite mer styrutslag på insidan. När termiken försöker överdriva svängen, gör det motsatta, och bibehåll en jämn svänghastighet. Var försiktig och se till att inte stalla skärmen med alltför stora styrutslag! Vissa dagar är blåsorna så små att det inte går att undvika att bli knuffad än hit och än dit, de gör som de vill med dig. Under flygbara högtrycksdagar i torra områden kan blåsorna vara mycket små och jobbiga, det krävs då mycket skicklighet och idogenhet för att kunna utnyttja dem. Om en termikblåsa beter sig på ovanstående sätt kan det också betyda att du inte har centrerat kärnan. Om kärnan kan centreras så kan teknikerna som diskuteras nedan i Scenario 3 hjälpa dig med det. Ibland är det dock så att situationen som beskrivs i Scenario 2 kan bero på att termiken inte följer vår förenklade modell. Blåsorna kan tex ha ett flertal kärnor eller dåligt formade sådana. Då kan tricket med att bibehålla en konstant svänghastighet hjälpa dig från att bli utsparkad.

Moral 2: Låt dig inte knuffas ut ur sandlådan.

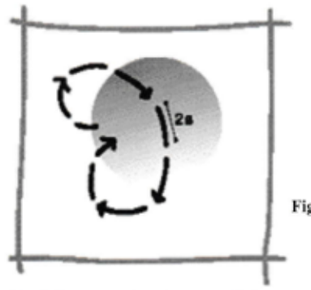
Scenario 3

Du är halvvägs inne och halvägs ute ur termikblåsan. Under varje varv visar din vario först lyft, sedan bättre lyft, lyft, sjunk och sedan tillbaka till lyft igen. I praktiken så kör du ut ur sidan av tennisbollstuben och sedan störtar du in igen. Situationen beskrivs i fågelperspektiv i **Figur 3.** Vid punkt a har du 3 m/s i stig, vid punkterna b1 och b2 har du 1 m/s i stig och vid c så sjunker du med 1.5 m/s. En alternativ version av scenariot är att du hela tiden befinner dig i lyft men stiget varierar under termikvarvet, det är bäst på ena sidan och sämst på andra.



Figur 3

Analys 3: I den alternativa versionen när du alltid har stig, kan det verka som om ingen korrigering behövs. Men om du ligger snett i blåsan kan det leda till den jobbiga blåsan i Scenario 2. Du kan också riskera att bli frånkörd av blåsan som i Scenario 1. Så varför inte försöka få ut så mycket lyft som möjligt. I tävlingar (formella eller informella) vill vi alltid få ut det bästa av varje blåsa. Alltså målet är att placera dig mitt i termikblåsan. Det är väl känt att du kan finjustera ditt termikvarv genom att flyga rakt fram ett par sekunder vid rätt tillfälle. Ett vanligt missförstånd är dock att många tror det är bäst att flyga rakt fram när man har maximalt stig. **Figur 4** visar vad som händer när du flyger rakt fram i 2 sekunder när din vario indikerar maximalt stig (antag för enkelhets skull att varion inte har någon fördröjning så att den verkligen visar max stig när du är mitt i kärnan). genom att flyga rakt fram vid denna tidpunkt kommer du bara att förflytta ditt termikvarv till ett nytt ocentrerat läge. Istället skall du flyga rakt fram innan du når maxstigspunkten. Se på **figur 5** som visar vad som händer om du rätar ut din sväng 1/4 varv innan maxstigspunkten. Du har nu centrerat blåsans kärna.



Figur 4

Moral 3: Sväng innan du når maximalt stig.

När ska man räta ut termiksvängen?
Nu vet du alltså hur man svänger på papperet men hur skall du veta när du skall svänga eller flyga rakt fram i luften? Det finns (minst) tre olika metoder som du kan använda. De som beskrivs här är alla ganska robotlika och du kommer att finna att när du väl förstått situationen så kommer du att kunna använda tekniken intuitivt. Alla tre metoderna har samma slutmål; de hjälper dig att hitta punkten där du skall räta ut ditt termikvarv.

Metod 1: "Flyg iväg från sjunk" eller "90 graders" metoden. I **figur 5** så kan du se att den rikting du vill ha hela tiden gör att du vänder ryggen mot sjunket. Kom ihåg att du kurvar åt höger. När du är i positionen för maximalt sjunk (eller minimalt stig om du har stig under hela varvet) titta över din högra skuldra, 90 grader relativt din momentana riktning. Välj ut en punkt i horisonten, ett berg eller ett avlägset karaktäristiskt moln. Bibehåll din svänghastighet, när du till slut kör rakt mot ditt riktmärke så flyg mot det i 2 sekunder, fortsätt sedan att svänga med din ursprungliga svänghastighet och kolla att du är bättre centrerad.

Metod 2: "270 graders" metoden. Ibland är punkten för maxsjunk (eller minsta stig) svår att fastställa. Den lättast urskiljbara delen av termikvarvet är punkten för maximalt lyft. Du kan använda även denna punkt för att komma på var du skall räta ut varvet. Under ett flertal varv, memorera var punkten för maximalt lyft inträffar. När du sedan är vid denna punkt titta över din yttre skuldra, (vänster om du kurvar åt höger). Välj ut ett riktmärke precis som du gjorde i den förra metoden. På ditt fortsatta varv vänta tills du har detta riktmärke rakt fram och flyg då rakt i 2 sekunder innan du fortsätter ditt termikvarv.

Metod 3: "Sjunk till Lyft" metoden. Detta är troligen den enklaste av metoderna eftersom du inte behöver välja ut ett riktmärke. Den dras dock med nackdelen att vara den metod som är potentiellt minst korrekt. Notera tex i **figur 3** att när du är halvägs inne i blåsan (punkt b) och går från sjunk till stig är den punkt där du bör flyga frakt fram. I situationer där du är helt inne i blåsan men ocentrerad så ska du flyga rakt fram när du är mitt emellan sämsta stig och bästa stig under ditt termikvarv. Se till att du inte gör tvärtom och flyger rakt fram när du går från lyft till stig för då kommer du att centrera sjunket! (Det kan i och för sig vara bra att kunna det också.)

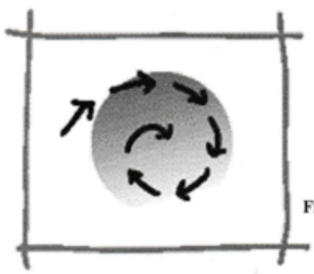
När man använder metoderna ovan finns ett systemfel närvarande som beror på variometern har fördröjning. Lär dig att tolka din variometers utslag fritt. Du kan ofta känna när lyftet börjar innan varion börjar pipa. Ta med känslan som skärm och sele förmedlar i valet av punkten för att räta ut termikvarvet. Hursomhelst, även om du väljer att följa metoderna slaviskt så kommer du se att din termikteknik kommer att förbättras.

Vilken svänghastighet är mest effektiv i termik?
Om du gissar, hur många sekunder tror du att du spenderar i en typisk 360? Många gissar 5 eller 10 sekunder. 10 sekunder är faktiskt en mycket brant sväng. De flesta piloter har svänghastigheter på runt 15 till 20 sekunder/varv. Om det verkar långsamt, ta tid nästa gång du flyger och bli förvånad. I svagt lyft har många piloter tendensen att göra stora, platta svängar under strävan att uppnå bästa sjunkhastighet. Men då termiklyftet är starkare i blåsans kärna kan man ofta uppnå bättre resultat genom att kurva snävare. I fallet med små, deformerade jobbiga blåsor kan snäva svängar vara det enda sättet att vinna höjd. Det verkar kanske konstigt att snäva åt termikvarvet när blåsan knappast håller dig uppe, men ofta är det effektivt.
När termiken är hård och knuffar dig hit och dit, kommer snävare svängar dessutom göra att skärmen håller sig i stiget och därmed hjälpa till att förhindra kollapser. Det finns ingen perfekt svänghastighet, till skillnad från exemplet ovan så finns det stora, vida blåsor där det lönar sig att ha en låg svänghastighet.
Men det är värt din tid att experimentera med snävare svängar. Om dina termiksvängar ligger i intervallet 15 till 20 sekunder eller till och med långsammare, prova att stegvis gå mot 12 till 15 sekunder per varv. Var försiktig med att svänga snabbare än så! Många skärmar klarar av en 10 sekunders sväng eller snabbare men utprovning av snabba svängar skall göras kontrollerat, med god höjd och helst under en säkerhetskurs. Om du har tillfället att beskåda eller delta i en tävling, ta tid på proffsens varv, 12 sekunder/varv verkar vara en vanlig svänghastighet.

Sammanfattning
Efter det du tagit till dig informationen och teknikerna som presenteras här, så kommer du kanske på att du redan visste om dem. Man känner ofta vad som fungerar och många använder metoderna i praktiken utan att fullt förstå vad de gör. Genom att föra upp den inlärda kunskapen till en medveten nivå kan man justera och förbättra sin intuition. Tänk också på Munk-Snöre-Tennis-modellen nästa gång du flyger runt uppe i det blå, det kommer att hjälpa dig att förstå vad blåsan ställer till med.

Prova! Du kommer att gilla resultatet.

Översatt och nerknackat av Jonas Svedberg
Bilder av Nicolas Hervy
Fritt översatt av Jonas Svedberg


Figur 5

Vi bjuder alla piloter på ett drag!

Ta med det här numret av skärmtrycket och vi bjuder på ett **DRAG GRATIS**. Flyg din egen skärm eller passa på att prova något nytt.

Hos oss kan du **PROVFLYGA** Freex, Apco och Airea skärmar. Prova selar och tillbehör från Woody Valley, Apco, Nocai och System X. Vi kan även hjälpa dig med **FINANSIERING**.

Så kom och flyg på vårt fält i Södertälje, 25 minuter från city, tak 1 000 meter med allt vad det innebär av **TERMIK** och sträckflygmöjligheter. Nu har vi dessutom **2 WINSCHAR**.

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA

RING 08-464 99 91 • 08-717 98 78 FÖR MER INFORMATION



Jocke Engman alltid lika populär. Även i Frankrike...
Vi tar gärna emot bilder och eventuella bildtexter till kommande nummer av Skärmtrycket. Red.

Vinterflygning i Årefjällen

Av Christer Wesslund, fritt ur Åre Flygguide.

Välkommen till Sveriges största liftsystem och med 925 fallhöjdsmeter från den högsta startplatsen, Tvåråvalvet. Med Åreliftarnas fina liftsystem tar du dig bekvämt upp till de olika startområdena. Alternativen för skärmflygare är följande: Till Mörtvikshummeln med sittliftar eller via en 25 min promenad från Kabinbanans bergstation. Till övriga startområden med Kabinbanan eller med Olympialiften och Olympia Gondolen. Liftpersonal och lokala piloter kan säkert ge dig nödvändig information.

ÅRESKUTANS STARTOMRÅDEN

På pistkartan är de vanligaste startområdena utmärkta, de är lätta att nå och har fått namn från pistkartan. Lättaste sättet att orientera sig på Skutan är att använda Kabinbanans sträckning som utgångspunkt. Du får naturligtvis leta reda på andra startplatser som du tycker passar, bara du håller dig utanför skidpisterna (vintersäsong) och beaktar gällande regler.



1. Tusenmeter Berg **2.** Tvåråvalvet **3.** Röda Rappet Väst **4.** Röda Rappet Syd **5.** Mörvikshummeln Väst **6.** Mörvikshummeln Syd **7.** Mörvikshummeln Ost

LANDNINGSPLATSER

Draklanda eller på isen och topplandnigar utanför markerade pister (vintersäsong). Draklanda är vårt gemensamma landningsfält med hängflygarna. På grund av att det ligger mellan järnvägen och Åresjön är det ett krävande fält när inte isen bär. Därför är det viktigt att det härskar god diciplin i luftrummet ovanför. Speciellt samförståndet mellan hänggliders och flygskärmar, som flyger i olika hastigheter, måste fungera hundraprocentigt. Om du möter någon i luften ovanför Draklanda, eller på väg dit, markera tydligt att du observerat och planerar din landning med hänsyn till övriga piloter. Kom ihåg förtursreglerna vid landning, andra gör det och förutsätter att alla följer dessa. Om du flyger mot Draklanda och märker att det blir snålt över järnvägen, chansa aldrig , nödlanda före. Observera även kraftledningen ovanför E14. Minst en hel 360° sväng efter att man flugit över järnvägen är målsättningen. Vid nordliga och sydliga vindriktningar sker infygning och landning alltid i sidvind. Tänk på avdriften mot vattnet eller järnvägsledningen. På vintern räknas även isen utanför Draklanda till fältet. När isen blir för dålig att landa på, sätts information upp vid klubbhuset på fältet. OBS!!! I viken nedanför Olympialiften är det ett område med mycket svag is. Kolla markeringar.

LOKALA REGLER

Förutom förbundets vanliga licenskrav och föreskrifter finns det i Årefjällen även lokala regler och krav för hängflyg och skärmflyg. Olika krav gäller för sommar och vinter. På grund av att vår sport utvecklas hela tiden arbetar Åre HSFK kontinuerligt med reglerna. Aktuella krav och regler finns alltid uppsatta på anslagstavlan .

ANSLAGSTAVLAN

På anslagstavlan inne i klubbhuset på Draklanda, hittar du även annan viktig information. Här finner du även telefonnummer och adresser till instruktörer och Åre klubbarna.

VAD ÄR ETT STARTOMRÅDE?

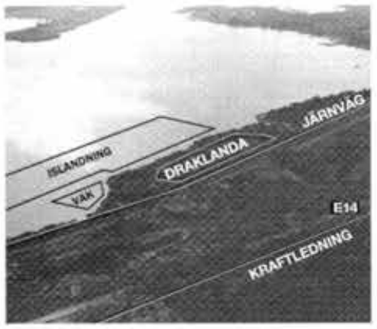
Ett startområde är ett av Åreklubbarna rekommenderat område att starta ifrån. Det är upp till varje enskild pilot att bedöma omgivningen och hitta en idealisk startsträcka. Det är viktigt att varje pilot planerar sin egen flygning och inte blint startar och flyger efter andra. Utrustning och kunskapsnivå kan skilja väldigt mycket. Tänk på att du är i fjällen och att kraftiga vindökningar inte är ovanliga. Försök därför att ta reda på hur väderprognosen för dagen ser ut och starta inte om du är osäker.

FLYGA PÅ VINTERN

Det bästa med vinterflygningen är att alla startplatser är släta och fina. För det mesta blir det lugna ner flyg, men det finns även några fina hang t.ex Tvåråvalvet, Olympiaplatån, Svartberget och Hummeln. Jakten på de första termikblåsorna brukar starta i början av april, då solen gassar på ordentligt i sydsluttningarna. Vintersäsongen är mycket passande om du ska flyga in dig på ny utrustning.

BRA TELEFONNUMMER

Turistbyrån 0647-17720, 17750.
Åre DSFK, 0647-50279 Ernst, 0647-51317 Peter(ordf.)
Sky Sport 0647-51186, 010-2559089



Flygning i Sälenfjällen

Sälenfjällen är Sveriges sydligaste och mest lättillgängliga fjällkedja. Fallhöjderna i Sälen är kanske inte enorma men vad det gäller skärmflygning så är de mer än tillräckliga för ingen vill väl bara göra långa nerflyg?. Möjligheterna till hangflygning och termikflyg i Sälen området är enorma, vintertid så är det självklart hangflygning som är möjligt och detta sker framför allt på Tandådalen vid V vind(nv - sv) och det funkar bra vid ca 5 - 7 m/s och Hundfjället vid N vind (nv - no) som fungerar redan vid 4 m/s. Skulle nu vädret inte vara på sin bästa sida så finns ju alltid skidåkningen och kvällstid så kan man utforska Sälens berömda nattliv. När nu våren närmar sig så börjar också termiken att visa sig och redan i mars i år så flög jag 30km från Tandådalen, till strax söder om Kläppens skidanläggning, där jag tvingades landa på grund av kylan. Flygförhållandena hade räckt till ett riktigt långt flyg! Så bättre kläder nästa vår!, När så sommaren har kommit så finns alla möjligheter till riktigt bra sträckflygning, och även sommartid så går liften på Hundfjället, medan man får ta sig en promenad upp på Tandådalen. Sommartid så vinschar vi ofta på Malungs flygfält och den 1 juni flög jag 71km till Torsby i Värmland vid absolut noll vind! Vem vet hur långt det hade blivit med lite hjälp av vinden?. Samma flyg så satte jag ett inofficiellt höjdrekord med 2798 m, men oturligt nog så hade jag denna dag en variometer utan barograf, så något officiellt rekord blev det inte, men hög molnbas är något som är kännetecknande för detta område och att vi flyger på 2000m och däröver är inget ovanligt. En stor del av våran vinschflygning kommer i sommar att företas på flygfältet i Dala Järna där bla SM i segelflyg hölls i år. Fältet är stort och brett med både gräs och asfalt omgivet av kuperad terräng med stora kalhyggen och torra tallhedar. Sträckflyg vänligt i alla väderstreck, och fritt luftrum åt alla håll. Borlänge TMA är det närmaste, ca 30 km bort vid rak Ost vind, men detta är lätt att flyga på sidan av, och i övrigt är det Karlstads TMA över 200km bort! Anledningen till att segelflygarna valt Dala Järna till sitt SM är uppenbart och vi är mycket välkomna att flyga där så räkna med att det kommer att flygas mycket och låååångt från Dala Järna. Att flyga distans från Sälen fjällen har inga hinder över huvudtaget, med över 100 km till närmaste TMA som då är Borlänge. Flygningen i Sälen området och dess närhet har stor potential både vinter och sommartid och lämpar sig för alla piloter oavsett kunnskaps nivå. Starter och landningar i Sälen är väl iordninggjorda och tydligt utmärkta. För mer information eller hjälp med utrustning och utbildning så kontakta skärmflygskolan som finns vid Hundfjället. Sälens skärmflygskola Moguls, 0280-20616



Hjärtligt välkomna till Sälenfjällen önskar Sälens skärmflygklubb!!

SÄLENS SKÄRMFLYGKLUBB

Tony Ekström, ssfk.

Tävlings kalender 1998

Norrland Open

Plats:	Kittelfjäll/Matsdal. Fallhöjd 600 m vid startplatserna.
Inflygning:	4-5/7
Inskrivning:	6/7 kl. 08-09.00 Hotell Kittelfjäll
Tävlingsdagar:	6-10/7 1998
Reservdagar:	11-12/7 1998
Antal heat :	Tävlingen avblåses när 3 heat är godkända.
Banläggning:	Lagda banor varje dag som om de klaras ger svenskt rekord!
Mål:	Att slå svenskt rekord i (prispengar): Triangelbana 40 km (1000 kr) Out-and-return 40 km (1000 kr) Fri distans med definierat mål 100 km (1000 kr) Fri distans 140 km (1000 kr)

Man kan ej få ersättning för två olika rekord på samma flygning, däremot ansöka om officiell status som svenskt rekord. Skulle något av rekorden vara slaget före tävlingen utgår ej ersättning!

Avgift:	500 kr. Anmälan efter 10 juni 600 kr
Anm. senast:	10 juni 1998 till telefon 010-6754333.
Anm.avgift:	200 kr till PG 677 555-5, Skärmflygarna Västerbotten/ Ångermanland.

Återbetalas ej om man uteblir. Resterande betalas vid inskrivningen.

Ingår:	Film och framkallning, Priser till de bästa, karta
Tillkommer:	Upptransport i Kittelfjäll 50 kr/tur Matsdal-gång 1* timme.
Boende:	Hotellrum/stugby/ Bokas direkt till Hotell Kittelfjäll telefon 0940-810 20 Kittelparken. Husvagnscamping: Bokning & info: 0940-810 88 Grönfjällets stugby bokas på telefon 0940-870 16 Enkelt boende (flerbäddsrum) bokas via klubben.
Upphämtning:	Alla hjälps åt för upphämtning.
Anhöriga:	Uppläggning som en semestervecka där anhöriga kan närvara.
Kring-arrangemang:	Fiske, trivselkvällar, diskussionsafton, underhållning
Organisation:	Enkel. Alla är med och flyger. Klubben ansvarar för prislistor, prisutdelning, mm.
Prisutdelning:	Vid Vindeln Open, tisdag den 14/7 kl. 19.00
Info:	Se klubbens hemsida http://www.outdoor.se/skarmflyg.
Utbildning:	Möjlighet till grundkurser i skärm flyg för 3700 kr, tandem, steg 1 och steg 2 utbildning under veckan. Anmälan genom klubben.
Vägbeskrivning:	Direktflyg Arlanda - Vilhelmina, buss till Kittelfjäll. Total restid 4 tim. Direktflyg Arlanda - Storuman, buss till Kittelfjäll. Total restid 4 tim. Direktbuss - Lapplandspilen Stockholm C - Slussfors - Transfer Kittelfjäll Bokning: 0951-333 70 Nattåg till Östersund, buss till Kittelfjäll.

Välkommen till Sveriges största distansflygtävling 1998!

Vindeln Open

Du inbjudes härmed till ÖPPEN DISTANSFLYGVECKA i Vindeln 13/7-18/7 1998.
För tredje året genomför Skärmflygarna Västerbotten/ Ångermanland distansflygveckan med mål att göra bra distanser i distansligan samt att slå Svenskt distansflygrekord. Under 1997 flögs över 1800 km distansflyg från Vindelns flygplats!

Plats:	Vindelns flygplats
Datum:	13/7 - 18/7 1998.
Kostnad:	Bogseringskostnad 40 kr/drag - max 200 kr/dag för ej klubbmedlem. Rabatt 50% för klubbmedlemmar.
Boende:	50 kr/natt om man ej väljer totalpris.
Totalpris:	Boende 5 nätter och alla bogseringar under 5 dagar: 500 kr. Klubbmedlemmar 400 kr.
Anmälan:	Helst senast den 10 juni på telefon 010-6754333. 25 platser.
Bogserings-ordning:	Alla hjälper till att köra bogserbil/ bogsera. Alla hjälper till vid upphämtning.
Flygning:	Deltagarna bestämmer själv målet för flygningen under dagen.
Info:	Se klubbens hemsida http://www.outdoor.se/skarmflyg.
Vägbeskrivning:	Vindeln ligger c:a 5 mil väster om Umeå. Man kan flyga till Umeå. Ta tåget till Vännäs/Vindeln eller åka buss eller bil.

Välkommen till Sveriges dokumenterat bästa distansflygställe!

Inbjudan till SM 1998

Efter en hård duell mellan två villiga arrangörer av SM 1998 så har VSK fått äran att arrangera. Norrlänningarna filar vidare på sitt SM arrangemang och får säkert tillfälle att visa vad de går för i arrangörssammanhang längre fram. (En konkurrerande ansökan om SM kom in från Västerbottesn SFK.)

Plats:	Le Grand Bornand, Frankrike (20 km norr Annecy)
Tid:	23 - 28 juni (6 dagar) max 5 heat.
Tävlingsledare:	Pierre Naville
Krav:	Erfarna piloter Steg 2 och Steg 3
Avgift:	1200:- före deadline 19980430 (1500:- efter). Inkluderar även trans porter till take-off och upphämtning.
Organisations-kommitté:	Peter Brinkeby: PR, sponsorer, vice tävlingsledare, "expert" Herman Grönkvist, inbjudan, ansökan, budget, ekonomi, avtal. Peder Dyrssen, sponsorer, lokala arr, tips om boende mm. Nicolas Hervy, Web-reklam, webinfo under tävlingen, kontakt med PG magasins.
Beskrivning:	Tävlingen köps komplett likt SM i Piedrahita. Organisationskommittén kommer att delta i tävlingen. Speciell inbjudan kommer senare till klubbarna. Aktuell information finns på www.netconnection.se/airmail/sm. Arrangören vädjar till de som inte har internet att utnyttja vänner bibliotek och bekanta för att hålla sig informerade.

Postgironr:	161 5841-2

Sverige Cup

Inbjudan till APCO/Sverigecup i Vindeln 21-24/5 1998
Skärmflygarna Västerbotten/Ångermanland inbjuder härmed behöriga skärmflygare till en deltävling i Sverigecup. Deltagande enl. förbundets regler.

Plats:	Lunds Flygplats i Vindeln
Tidpunkt:	21-24 maj 1998
Reservdatum:	Inget
Licenskrav:	Steg 2-3.
Typ:	Bilbogsering
Boende:	Medtag sovsäck o liggunderlag. Kostnad ingår i anmälningsavgift!
Max antal piloter:	25 st enl. sverigerankingen.
Kontaktperson/ anmälan:	P-O Moström 0930-13026 hem, 0930-14057 arb, mobil 010-6754333.
Anmälningsavg:	500 kr. Insätts på vårt PG 677 555-5 senast den 12 maj. Anmälan/ betalning efter detta datum 600 kr.
Inskrivning:	Lunds Flygplats, 21 maj kl. 9-10
Första breafing:	Lunds Flygplats, 21 maj kl. 10
Ingår:	Film, karta
Egen utrustning:	Kamera med databakstycke
Kontaktperson:	P-O Moström tel 0930-13026.

Väl mött i Vindeln - Norrlands bästa distansflygställe!
Med skärmflyghälsningar
STYRELSEN Västerbottens SFK

Plattlandspokalen

Club Parapente Syd inbjuder till den öppna tävlingen Plattlandspokalen

Tid:	Pingst 30/5-1/6
Plats:	Hörlinge flygfält Hässleholm
Typ:	Traditionell plattlandsflygning.
Kontaktperson:	Tony Helinsky, tel 046-137778
e-post:	tony.helinsky@helitera.se

Tävlingskommittén uppmanar klubbarna att söka fler SC tävlingar. 5000:- utbetalas i bidrag till arrangörsklubben mot redovisning av genomförd tävling.

Svenska Skärmflygförbundet uppmanar klubbarna att söka klubbidrag 1998. 1997 fick Club Parapente Syd och Cirrus 5000:- vardera för vinschverksamhet. Vilket betyder att hela bidraget för 1997 kom att betalas ut.

Internationell tävlingskallender

9-14/2	PWC #1: Australien (Bright)
5-8/4	Distanskurs: Voss
9-13/4	NM-runde #1: Voss 1
9-13/4	Bassano
	NM-runde #2: Flexibel tid & stad, ej på helgerna 18-19/4, 25-26/4, 9-10/5, 13-14/6, ?
28/4-3/5	PWC #2: Italia (Monte Cornizzolo)
30/4-3/5	NM-runde #3: Hjartdal
19-24/5	PWC #3: Schweiz (Fiesch)
21-24/5	NM-runde #4: ÿrsta
30/5-7/6	För-VM: Österrike (Bramberg/ Neukirchen)
16-21/6	PWC #4: Frankrike (Grand Bornand)
20-21/6	NM-runde #5: Hemsedal

det skiljer så lite) och hitta en som passar din rygg, rumpa, sittställning. Det skall vara skönt, sen kanske du blir där uppe i timmar. Sitt upp när du flyger! Ryggskydd är ett måste. Statistiken visar att våra ryggar är utsatta. Nu finns det skydd, använd dom! Ryggskydd skall vara med en mjuk dämpande del. Airbag? Hinner du tänka på det i en nödsituation. Cygnus-airbag som luftfylls en stund efter start skyddar inte olyckan direkt efter start.

11. Kan man förbättra äldre selar med nyare utrustning? Skall man byta karbiner som följer med? Kan man sätta på ett speedsystem på en gammal sele?

En del selar går att kombinera med ryggskydd andra inte. Speedsystem och nödskärmsfästen kan monteras på de flesta selar. Aluminiumkarbiner kasseras inom klättringen om de slagit i en sten etc. eftersom det kan ge sprickbildningar. Hur ser dom ut? Ett par karbiner kostar 350-400kr. Är det där snåltarmen äventyrar säkerheten.

12. Vad har du att säga om att köpa nödskärm begagnat? Håller de länge? Finns det någon klassning?

Varför inte, den har ju knappast använts?! Men var noga med historien. Det är i stort sett samma skärmar från de olika fabrikaten så det skiljer inte så mycket i form/funktion. Undvik billiga ststatskärmar. Bla Prodesign har fungerande styrbara nödskärmar för någon tusing mer. De finns inte på begagnatmarknaden. Styrbart för att kunna undvika bilen, kraftledningen etc. Hållfastheten är längre än för flygskärmen eftersom dom inte är coatade och inte utsätts för UV-ljus eller väta. DHV godkänner med ett uråldrigt system, annars hade vi nog haft lägre sjunkhastighet. Se dock till att den är godkänd.

13. Hur tar jag reda på vilken storlek av nödskärm jag behöver? Ompackning?

Vikten på dig och utrustningen skall relateras till nödskärmens rek. viktområde. Ompackning skall ske varje halvår av två anledningar; du skall hålla dig uppdaterad med hur du packar din skärm och för att kontrollera att allt står rätt till. Kolla alltid kardborrbanden noga, de har många gånger fastnat. Ta med en extra innercontainer om du åker på långresa. Den försvinner ibland om du kastar.

14. Finns det något annat sätt att besiktiga nödskärmen än att dra ut den?

Nej.

15. Vilken typ av hjälm kan jag köpa begagnat?

Det som förvånar mig är att man satsar 30 tusen på att köpa skärm, sen snålar man in på ryggskydd, kängor och hjälm. Köp en ny hjälm, en bra sele med ryggskydd och bra dojjor. Köp skärm för det som blir kvar!

16. Vad bör jag tänka på när jag köper min första hjälm? Integral? ö ppen? Visir? MC-hjälm?

Är du vacker och så vill förbli skall du ha en integralbåge. Det är inte bara för tävlingspiloter. Du kan bli draggad i starten, under balansering etc. Dessutom stadgar det upp hjälmen i sidled. MC-hjälmen slänger du efter första långflyget. Prova hemma att vrida på huvudet 2000ggr utan nackskott. Du måste höra fartvinden, skärmen och medpiloter, öronhål är ett måste. Visir tar bort frihetskänslan, då kan du lika gärna åka med mig i cockpit.

17. Vilken typ av skor bör jag som nybörjare förse mig med?

Riktiga kängor som stödjer vid snedtramp och löpning i ojämn terräng. Det kanske är gräsmatta där du startar men byggarbetsplats där du landar...

18. Vilka flyginstrument skall jag skaffa som nybörjare? Vario? Höjdmätare? GPS? Vindmätare?

Vindmätare för att eliminera osäkerhet och felbedömningar vid start. Vissa föredra km/h andra m/s. Smaksak. På kontinenten är det vanligare med km/h. Vario är det hjälpmedel som håller dig i luften och ger dig vassare armbåge i baren. Ja, ett bra hjälpmedel, men det räcker med en ackustisk. Höjdmätaren är mer fåfänga än hjälpmedel för nybörjaren. GPS är en leksak för andra än tävlingspiloten. Men det är ju oflygbart vissa dagar och varions manual har du snart lärt dig. Har också en viss barpotential.

19. Är det någon risk med att köpa ett gammalt instrument?

Varför?! Kolla funktionerna.

20. Tomas G undrar vart han kan få tag i ett par "hala glajjer"?

www.funway.se

21. Vilken är din favorit Skärmflygtidning (Skärmtrycket?)?

Självklart är det våra inhemska magasin som berör mig. Att Jean-Christophe flugit 20 mil i Afrika enligt CrossCountry skiter jag i, men när någon härhemma flugit 25km på vinschfältet blir jag glad.

22. Vad har du för framtidsplaner, förutom att förse Skärmtrycket med material, och du förresten har du någon gammal skärm att sälja?

För att få mer tid över för egen flygning slutar jag efter 10 år som heltidsinstruktör. Det finns andra som är hungrigare. Agenturerna har Andreas Illerfelt tagit över. Jag slutar skola nybörjare och satsar på resor för mer rutinerade piloter. Jag har ett par personliga drömmar som skall genomföras det här årtusendet. I Kina, Tanzania och Chile. Kanske blir det en tv-snutt. Jag har en hel källare full med nytt och gammalt så kom och bjud....

Text och bild Tomas G och Christer W.

Flyger du -97 års mest framgångsrika märke?

edel®

Resultat 97
PWC Constructor ranking 1:a
PWC total herrar 1:a, 3:a, 4:a
PWC totalt damer 1:a, 2:a, 4:a
WM damer 1:a, 2:a
WM herrar 2:a, 3:a, 4:a, 7:a

Som återförsäljare i Sverige valde Edel:

Adventure Skärmflygskola Stockholm

Alla modeller i lager, reparationer och verkstad i samarbete med: Sky Design i Oslo, Nordens största skärmflygbutik och verkstad.

Vårens aktiviteter hos Adventure Skärmflygskola:

Feb/Mars	Pilot 1 kurser i Branäs
April	Termikflygkurs i Californien, USA
Maj	Säkerhetskurs i Aurland, Norge
Juni	Termikflygkurs Annecy, Frankrike

För mer information Ring:
Telefonsvarare 24h 08-652 93 49 eller 08-652 23 88, 08-652 37 45, 08-512 414 57.

22 frågor till gamla flygräven, Tomas Lund

om begagnad utrustning och lite annat.



Skärmtrycket tackar Tomas Lund för hans hjälp att reda ut i begagnat djungeln.

1. Berätta vem du är och vad din roll inom svensk skärmflygning är?

Numera en snygg vältränad tvåbarnsfar i radhus och Opel. Jag började flyga hängflyg -76 med en Bill Bennet Rogallo-vinge som jag efter ett par år motoriserade. Vi flög med näsan i gruset och gjorde grejer i luften som inte skall nämnas till eftervärlden. Vi hade en glad fyr, Georg Lohasz, efter oss med svärdet hela tiden (dåtidens SSFF!). Sen tog jag ballongcert och ett 30-tal timmar helikopter innan det blev cert på småplan (Som jag sen utökat behörigheten på). Vet du att det stod ett par ekar på mellankullen på Ekholmsnäsbacken som kallades "kungens träd" eftersom dåvarande kronprinsen inte kunde styra sina skidor. Vi var rätt bra på att träffa dom också. K-märkta var dom. En natt var det någon som härjade med sågen och Georg jagade oss igen. Skärmflygningen kom in i mitt liv under en bumtur till Chamonix -87. Jag lånade en skärm och flög ner. Skit enkelt. Köpte med mig två ITV hem och började lära några kompisar (och mig själv) att flyga med lakan. Många stolpar kröktes på Högdalstoppen. Första kursdeltagarna var med mig ut till Arlanda tullen och löste ut kursutrustningen som vi packade upp i backen. Det var Dominique Bon och jag som började skola i landet. Från början tillsammans, med en resa till Sälen i stort sett varje helg under säsong. Och vi gick uppför (sen upptäckte vi Gesunda. Sen vinschen. Sen blev vi feta). Min roll i Svensk skärmflygning är att jag gett ett antal tusen elever en fritidssysselsättning och något att tjabbla om. Skämt åsido, jag hoppas bli ihågkommen som den som försökte sprida lite säkerhet, som den som kom på baklängesstarten och var först i världen (sant) med att använda den i skolning, det var ju först för ett par år sedan den började skrivas om på kontinenten. I USA dribblar dom fortfarande för/emot baklängesstart. Kanske har paramotorfilmerna från Sahara och Jordanien satt igång paramotorfebern och tillfört några flygare. Jag har utbildat/godkänt de andra instruktörerna och sen har de utbildat nya lärjungar. Det är kul att se en del nya som fortfarande "skolar" som jag lärde de första.

2. Hur såg marknaden för nytt och begagnat ut när du började flyga? När var det?

I slutet av åttiotalet var marknaden livsfarlig eftersom tillverkarna poppade upp som svampar och deras kreativitet sprudlade med inte alltid allt för goda resultat. Ingen kontrollorganisation eller tidningstester fanns. Eftersom utvecklingen gick så fort var en skärm ofta "passé" när den kom ut och det fanns liten tid att testa nya produkter. Jag satt en gång på Paul Amiels kontor (ITV) och skulle beställa nya Saphir. Under tiden jag satt där ringde det samtal som berättade om två dödsolyckor samma dag. Saphiren släpptes i minst fem versioner som ändrades allt eftersom marknaden testade den. Sen dök ststatsskärmarna upp. Jag är jävligt glad att materialet har tagit kål på alla de gamla skärmarna och sanerat marknaden. Men vi ser fortfarande annonser i Gula Tidningen med "Bra att bogsera efter båt med..."

3. Hur kan jag avgöra om en begagnad skärm är lämplig för min erfarenhetsnivå?

Be generalagenten eller representanten om ett testprotokoll. Idag är tillverkarna så seriösa att det går att följa deras rekommendationer, de "auktoriserade" säljarna har stor press på sig att vara seriösa. Jag hoppas att tiden är förbi när tävlingsskärmar säljs till nybörjare. Var ärlig mot dig själv och se dig som flygare nyktert. Hur mycket kommer du flyga, var, i vilka förhållanden? Kan du dra gränser? En erfaren pilot har minst 50-100 timmar blandad flygning. Men erfarenheten sitter inte bara i timmarna utan även i att inse sin begränsning. Att ta små steg. Du får betydligt mer timmar i luften om du har en utrustning du känner dig trygg med, även om det är med halvdan prestanda, än om du har en tävlingsskärm som du inte vågar "hänga in i". Flygningen sitter i erfarenheten till största del och bara en liten bit i skärmens prestanda.

4. Hur kan jag se om skärmen är i gott skick eller om den är väldigt sliten?

Det är svårt att se med blotta ögat. Kolla gärna utrustningen med porosimeter och få ett intyg på dukens/linornas status. Det borde ligga i säljarens intresse också. Givetvis kan du kolla allmänskicket själv, du ser väl om den är bra skött (är säljarens bil städad, är hans förråd i skick? Det är första tecknet på vem du har att göra med... Gammalt djungelordspråk.)

5. Vad bör jag fråga personen som säljer skärmen?

Skärmens historia är viktig. Kolla säljarens loggbok. Tidigare öden? Lägre breddgrader sliter mer pga sol och markbeskaffenhet. Sverige sliter mer pga fukt. Ställer säljaren upp på att bekosta (eller dela på) ett test.

6. Från vilket år anser du att det började tillverkas säkra skärmar?

Den säkraste skärmen jag flugit var min första skärm, en ITV 800 med 8 celler. Den köpte jag i Annecy 1987. Den farligaste producerade skärm jag flugit var nog AdK Genair 412 med lattor från 1989. Det har funnits säkra och farliga skärmar hela tiden även om det är väldigt mycket säkra skärmar på marknaden nu. Men debatten tenderar till att skylla säkerheten på skärmarna, när vi borde fundera mer på vilken skärm piloten är lämpad att flyga. Det skall gå så oerhört fort nu, var tog balanserandet och glidandet i småbackar vägen? Det är oerhört underskattat som erfarenhet. Vi håller på att gå i samma fälla som vindsurfingen att det bara är "hotta platser, hot flygning och hot utrustning" som gäller.

7. Har du några skräckexempel på gamla skärmar som man bör akta sig för som nybörjare?

Skräckexempel är lågpannor som lånar ut sina utrustningar till okunniga kompisar för att vara hyggliga. Alla annonser som börjar med "bra att dra efter båt..." Vissa modeller är sämre att bogsera t.ex. tidiga Advance Sigma, Nova Phönix, Up Katana etc. Listan kan göras lång eftersom kraven skärpts de senaste åren. Håll dig till "kända" märken och modeller som har bra andrahandsvärde. Satsa på en bra skärm och du fortsätter med sporten.

8. Hur länge håller linorna innan man måste byta dem?

Materialens egenåldrande är 8-14 år. Så det är upp till slitaget. Min personliga erfarenhet är att kevlarlinor är skit och går av efter ett par års flitigt användande. HMPE (Dyneema) är bättre. Men linlängden är också viktig. Den måste också kollas. Kevlar är stumt medan Dyneema kan flexa något. Testa linorna så slipper du vara orolig.

9. Hur länge håller skärmduken, är det olika för olika färger?

Polyamid och polyester egenåldras förbi våra kravgränser på ca 6-8 år. Duken åldras av fukt, UV-strålning, markslitage, fibervridning etc. Fukt (delaminering-porositet) är värsta boven i Sverige. Den reella "pensioneringen" av en skärm blir nog 5-6 år. Färgerna är av mindre funktion eftersom de flesta "dåliga" pigment sorterats bort ur produktionen. Det är mer en kosmetisk fråga och givetvis en hint om att skärmen kan vara utsatt för långvarig UV-exponering (sprödhet/porositet).

10. När det gäller sele vad skall man tänka på då om man köper begagnat? Ryggskydd? Airbag? Hur testar jag komforten?

Selen behöver inte vara av samma märke som skärmen, det gör inget för secondhand-priset. Häng upp selen, sätt dig och testa länge (kolla inte på prislappen först,

Liten skola med stor personlig service

- **Elevlicenskurs** inkl. bergsbehörighet och boende 4.000 kr
- **Fortsättningskurser**
- **XC-läger** i Dalarna 1 vecka
- **Termikvecka** i Dalarna

Kom och provflyg Airwaves nya superintermedia
Airwave FUSION NOVA
Auktoriserad återförsäljare

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

Dalarnas SKÄRMFLYGSKOLA

Dalarna Stockholm Åre
Mia Tenlén & Martin Annsberg
0250-180 01, 08-33 74 81, 070-555 78 58
kolla in vår hemsida: **www.skarmflyg.w.se**

Radannonser, Bifoga 20:-/annons

Nova Phocus 29 kvm -95 rosa , ca 30 tim. bra skick 8000:-. **T: 0647-51186** Lars

Airwave Alto XM 28 -96. Tävlingsskärm med superprestanda & handling. Grön& vit, ej flugen efter kontroll på fabrik, test protokoll medföljer.Bortvräkes för futtiga 7000:- . Variometer Brauniger classic 2500:- **T: 070-6260614** Tony

Tandemskärmar Apco spectra 42
1st vit & 1st röd , båda med Coca-Cola tryck, absolut toppskick. OBS 10 000:-/st.
T: 0280-20616, 070 6260616 Peter.

Sele Apco top secura inkl. kevlarplatta & airbag. 2600:- **T: 070-6300482** Örian.

Freex Frantic plus L -97 röd/vit standard klassad, pilotvikt 100-130 kg, flugen 1 tim. Nypr.26000:- pris 22000:- **System X sele XL-97** kevlar ryggplatta & stora SystemX ryggplatta. Turnpoint pda nödskärm Nypr.4600:- pris 4000:- **Digifly vl 100 -97** vario med pc program. Nypr.4600:- pris 4000:- **Nocai Epic** strl 58 ,svartmetallic, -97 pris 700:-PAKETPRIS: 28 000:- **T: 08-992631, 0708-661109.**

Apco Prima 27 -93. 70-90 kg. Apco sele med ryggplatta & nödskärm. Allt i mycket gott skick, bra nybörjarpaket Pris: 9000:- **T: 031-474842** Martin.

Apco Sentra 28 -97 lila/vit, flugen 2 tim. Pris: 13 000:- **T: 0647-51186** Lars.

Apco Top Secura sele, inkl. airbag, kevlarryggplatta, nödskärm PP 16 & vatten tank. Pris: 4900:- el. hbj.
Tyrolia Mc 7 slx 200cm med Tyrolia 790 pp nypr. 6500:- P: 1500:- **T: 046-335545** Jonas.

Fun 2 Fly Profile 30 -95, 90-115 kg, flugen ca 30 tim. Säker & lättflugen skärm, kanonskick. Pris: 10 000:- **T: 0454-42918, 070-5615233** Håkan.

Airwave Reagge 27 -96 Ny 0 tim. 60-80 kg. Gul . Mycket bra första skärm. P: 14 000:- (nypr. 19800 :-). **Sele Apco Top Secura** -96, med airbag, kevlarryggplatta & quick-locks. Ny! P: 3000:- (nypr. 6300:-). **Nödskärm Apco PP 16 -96** upp till 106 kg. P: 2500:- (nypr. 4000:-) **T: 0431-79178, 070-5935163** Kay.

Pro- Design Corrado Challenger 23, 65-80 kg. Mycket stabil & lätt flugen klass A-skärm, med speed system. På köpet: Nödskärm Minitex 110, Brauniger alto vario p-2, vinsch release. P: 9000:- el. hbj.
T: 08-883209

Apco Spectra 27, blå/vit, köpt Nov. -95, flugen ca 40 tim. Med sele Apco Top secura inkl. airbag & nödskärm. Mycket bra skick, hook-in vikt 70-90 kg. Bra & säker skärm för elev eller steg 1 pilot.
P: 16 000:- **T: 08-309439, 08-7266640** Ulf.

Airwave Alto XM 28 -95. Tävlingsskärm med mycket fin handling. Pilotvikt 65-90 kg.Bra skick, ett fynd för den erfarne piloten. Pris endast 6000:-.
T: 08-337481, 070-5557858 Martin.

Apco Prima 24 -96 . Gul/vit, ren och snygg.
Pris: 7000:- **T: 0647-51186** Lars.

Nova Xyon 24 lila/vit 75-95kg topp skick. Endast flugen 30 timmar. pris:21000kr. Ev. sele Apco top secura med kevlar ryggplatta, räddningsskärm apco pp/16 (pris komplett: 26000 kr, nypris 38500 kr. Snabb affär=bättre pris. Håkan **T: 0970/13169**

UP SOUL -97 (intermedia) 60-90 kg topp skick. UP sele med räddningsskärm. Endast flugen 20 timmar. Komplettutrustning. Pris 25000kr.
Jörgen **T: 0970-17184, 070-6643692**

APCO SABRA 27, inkl. sele och räddningsskärm. Flygtid endast två timmar. Ett fynd! Pris: 14000kr.
T: 044-93134, 070-7125364.

UP Vision S, en bra första skärm! 70-90kg ikrokningsvikt, flugen 20 tim UP sele, S UP nödskärm, Profil 20 paketpris : 18 000 kr. Karin **T: 019 - 32 04 08** Malin **T: 08 - 652 37 45**

Du prenumererar väl på
världens största skärmflygtidning?

Cross Country

THE INTERNATIONAL FREE FLYING MAGAZINE
HANG GLIDING & PARAGLIDING

Cross country är den största Engelskspråkiga skärmflygtidningen, den produceras av en fristående redaktion i Frankrike. Cross Country är känd för sina reportage från flygställen runt hela världen, sina artikelserier om t.ex. termik samt rapporter om ny teknik material etc.

Prenumeration av 6 nummer (1år):
Betala in 340 kr på Pg 160 64 38-8. Skriv namn och adress samt att det gäller prenumeration på Cross Country.

Prenumerations ombud i Sverige är:
Adventure Skärmflygskola
Tel: 08-652 93 49

Godkända skärmflyginstruktörer

Skola	Klubb	Tel	Fax	e-post
Adventure SFS				
Lars Ekenstam Bergsgatan 9 112 23 STOCKHOLM	Cirrus SFK	08-6522388 010-2183389	08-201790	
Per Jutemar Parkgatan 10 112 30 STOCKHOLM	Cirrus SFK	08-6523745 070-5528997		
Torkel Bergqvist Villa Nordhem 186 97 BROTTBY	Cirrus SFK	08-51241457 010-6985407		
Cloud Base				
Andreas Illerfelt Arvodesgatan 10 129 33 Hägersten	HVTO	08-7444977 070-8444977	08-196507	
Ede Äventyr & Upplevelser				
Tommy Åsell Pl 1098 Ede 830 50 OFFERDAL	Åre SHFK	0640-30626 0706-573092		http://home1.swipnet.se /~w-13158/ede.htm
EPC				
Lars Linde 954 West Front str Red Bank, New Jersey 07701 USA	HVTO	0091-9087477845		
Dala Skärm Flyg Skola				
Martin Annsberg Crafoordsväg 14, 1 tr 113 24 Stockholm	Dala H&SKFK	08-337481 0705-557858		
Mia Tenlén Hållansvägen 18 A 792 50 MORA	Dala H&SKFK	0250-18001 070-6222272		
Flysports				
Peter Wicander Holen 2587 794 92 ORSA	Dala H&SKFK	0250-44627 010-2559075 070-6381070	0250-44627	info.flysports.se
(Vinteradress: Åre Kläppens Fjällhotel, 830 13 ÅRE, 0647-506 30, 0647-132 50)				
Tibor Berki Box 6 830 13 ÅRE	Åre SHFK	010-6965960		
Funway				
Tomas Lund Korsfaravägen 150 181 40 LIDINGÖ	HVTO	08-214141 010-2285000		
Mad Moose				
Anders Magnerfelt Lillskogsvägen 9 139 00 VÄRMDÖ	SFK Pegasus	08-57162137 070-5246708		
Moguls Inc				
Peter Ahlbin Box 47 (Stenheden 47) 780 67 SÄLEN	Sälens SFK	0280-20616 070-6260616	0280-20616	
Peterson Sport AB				
Tomas Peterson Bergängsvägen 68 521 30 FALKÖPING	Västra SFK	0515-711121 070-6001121		
Sky Adventure				
Pierre Rosén Sandviksvägen 6 294 74 SÖLVESBORG	Parapente Syd	0456-70600 070-6409343	0456-70600	sky-adv@algonet.se
Skysport				
Årevägen 3 830 13 ÅRE		0647-51186	0647-51186	paragliding@skysport.se
Andreas Hedström	Åre SHFK	010-2559089		
Lars Hedström	Åre SHFK	010-2559089		
Annika Olsson	Åre SHFK			
Fredik Lindholm	Åre SHFK	070-6479544		
Stockholms skärmflygskola				
Simon Fulford Gamla Skolvägen 34 133 35 SALTSJÖBADEN	Cirrus SFK	08-7179878 070-745 77 09	08-7179878	
Peter Pettersson Mickelsbergsvägen 121 125 54 ÄLVSJÖ	Capital Soul Gliders	08-4649991 0708-133952		
Åre Skärm Flyg Skola				
Årevägen 60 830 13 ÅRE		0647-50391	0647-50551	
Pernilla Hammar	Åre SHFK	070-5720880		
Peter Nietlisbach	Åre SHFK	010-2245151		
Äventyrscenter				
Äventyrscenter Odinsgatan 20 411 03 GÖTEBORG		031-159434	031-159468	www.aventyrscenter.se
Christer Ericsson	Västra SFK	0705-461699		
Peter Brinkeby	Västra SFK	+33 609087250		
Peder Dyrsén	Västra SFK	0705-416 371		
Jesper Eklöf	Västra SFK	0708-792726		
Övriga				
Dominique Bon BP 65 F-737 01 Bourg St Maurice FRANKRIKE	Rotormännen SFK	+33-79077509	+3379073070	

Klubbadresser

Sälens Skärmflygklubb
c/o Peter Ahlbin
Box 47 (Stenheden 714), 780 67 SÄLEN
0280-206 16 (även fax), 070-626 06 16

Skärmflygarna Västerbotten
c/o Moström
Kungsvägen 51 A, 914 32 NORDMALING
0930-130 26, 010-675 4333, www.outdor.se/skarmflyg/

Västra Skärmflygarklubben
Box 4022, 431 04 MÖLNDAL
031-44 62 18

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artic Hangglidning & Paragliding Club
c/o Johan Sjöström
Terassgatan 5, 981 35 KIRUNA

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

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

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

Dala Häng- & Skärmflygklubb
c/o Robin Fjällström
Kallmora Skola, 794 92 ORSA
0250-501 96

Flygklubben Dundret
c/o Jouini Nirhola
Åkaregatan 10, 983 33 MALMBERGET
0970-238 68, 0970-23 740

Friksportarnas Skärmflygklubb
c/o Harald Hulthén
Kvarnängsgatan 18, 331 34 VÄRNAMO
0370-467 51

Frösö Häng- & Skärmflygklubb
c/o Brett Simpson
Björneborgsvägen 9, 830 13 ÅRE
0647-321 15

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

SVERIGE

PORTO BETALT

B



HARMONY - *En drömskärm för nybörjaren Ytterligt stabil,lågt sjunk och framför allt, handling i världsklass! Prisvärt startpaket finns!*

FUSION - *Airwaves nya superintermedia. Enl Peter Brinkeby: 50 km/h Bättre i handling och prestanda än Alto.OBS extremt stabil under fullspeed! Standardklassad.*

XMX - *Marknadens just nu bästa och framgångsrikaste Competition skärm .*

Airwave

AXON - *Standardklassad "högprestanda" skärm. Vinnare av Stubaitals Glidtals test -97 Vad mer kan man önska sig?*

NOVA

NYHETER -98

VERTEX - *Performance skärmen alla talar om. Bra glid och stabil i hög fart.*

NOVA

SANTANA - *Mycket prisvärt nybörjar paket.*

APCO

Hela sortimentet av selar från
WOODYVALLEY
AIRWAVE
APCO
SKYSYSTEM

ÄVENTYRSCENTER HAR EN VÄLSORTERAD BUTIK MED ALLT FÖR SKÄRMFLYGAREN

BESTÄLL KATALOG -98

KOLLA VÅR HEMSIDA
www.aventyrscenter.se

ÄVENTYRS CENTER

VARFÖR KÖPA SKÄRM HOS ÄVENTYRSCENTER?

1 Kostnadsfria årliga besiktningar på alla skärmar som är sålda hos oss.
Detta gäller från och med -97,så länge du själv är ägare till skärmen!
Vi testar: Porositets, Betsometervärde, elastitetsmodul, Kontrollmäter / provdrar linor. Dessutom gör vi en visuell översyn av sömmar duk och karbiner.

Resultatet får du på ett lättavläst protokoll.
EN TRYGGHET FÖR DIG!

2 Servicen
Vi har orginal reservlinor, dukar, prylar. Vi reparerar, ompackar, till specialpriser för de som köpt utrustningen hos oss.
TILL NYTTA FÖR DIG!

3 Urvalet
Äventyrscenter saluför fem olika skärmtillverkares hela sortiment förutom de olika specialprylar som vi plockar hem från när och fjärran. Detta borgar för att vi verkligen kan erbjuda "rätt skärm till rätt pilot" och i övrigt prylar som du trivs med.

Vi har butik och postorderförsäljning. Vi jobbar heltid med skärmflygning.
TILL GLÄDJE FÖR DIG!

- **Allehanda fortsättningskurser**
- **Mängder av spännande tillbehör för skärmpiloten**

ÄC RESOR -98

- Höjdarflyg till Norge
- Minicharter till Anholt, en ny spännande hangresa.
- Hangresor till Jylland
- Nya resmål i Spanien
- Termikresor till Österike
- Turkiet för hela familjen
- Sydafrika vintertermik

Kontakta oss för ytterligare reseinformation.



NOVA • AIRWAVE • APCO • FIREBIRD
FUN2FLY • SKYSYSTEMS • CRISPI

ÄVENTYRS CENTER

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