SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
Nummer 2, 1998

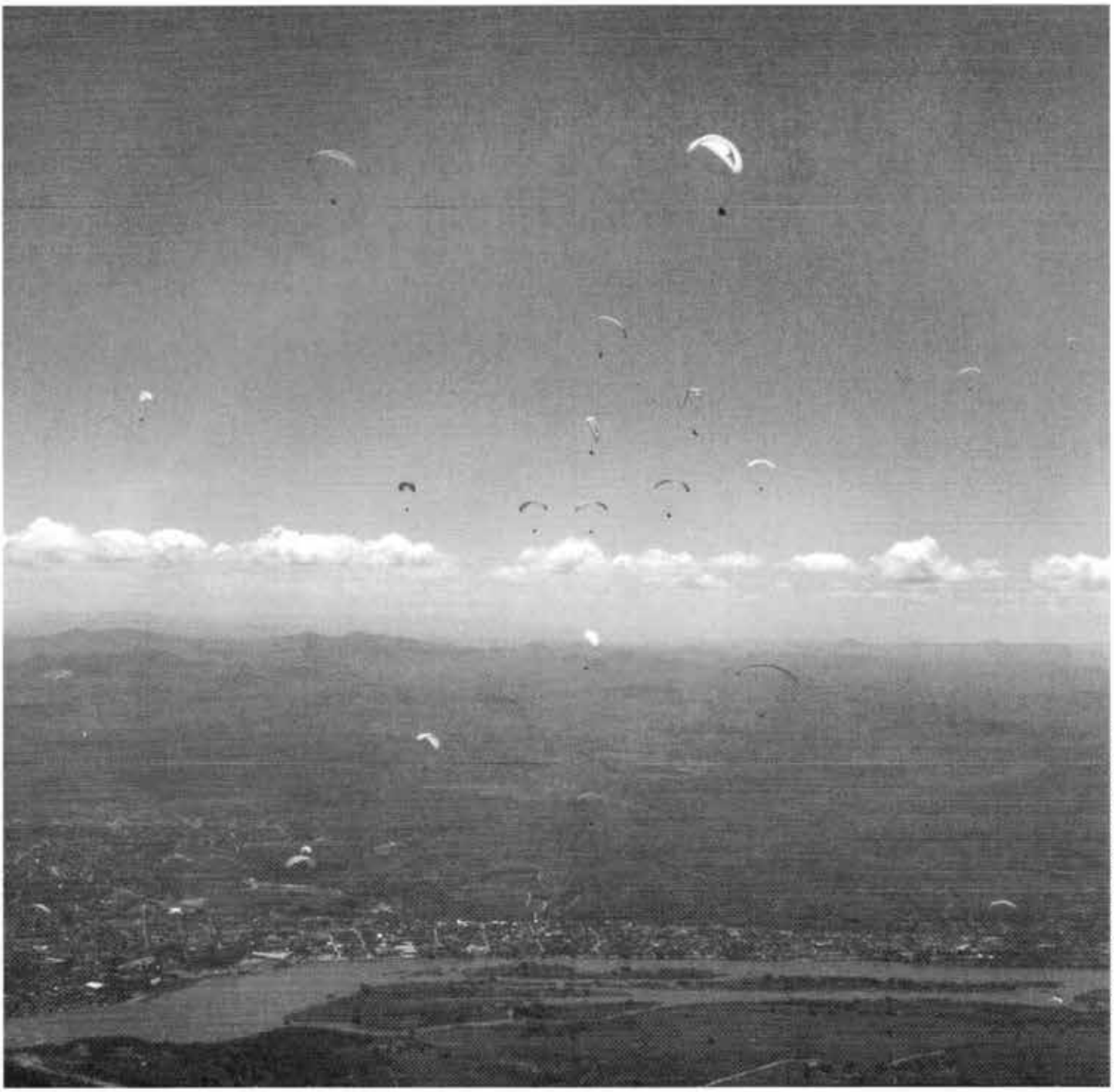


Foto av Christer Wesslund i Valadares, Brasilien.

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

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

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

Manusstopp för Skärmtrycket 3 1998: 17 augusti

Ordförande har ordet!

Så är det äntligen dax att få börja njuta av en ny flygsäsong. Vinterns oändliga blåst, regn, snö och kyla om vart annat kändes plötsligt väldigt långt borta när jag den 1:a maj stod på Gärdet i Stockholm i bara T-shirt och tittade på vinschning. Kön för prova-på ringlade sig lång. Vilken härlig propaganda för skärmflygningen. Cumulusmolnen blir mer och mer frekventa och flygförväntningarna skruvas upp. Nu skall det flygas!!

Precis när vi står startklara slår den första olycksbådande blixten över himmelen. Men det är inte Tor som svingar sin hammare Mjölner. Under hans vintersömn har ett gäng friflygarfientliga portföljbärare från Luftfartsverket lyckats bryta sig in i hans gemak och lägga beslag på hammaren. Berusade av makt och befriade från förstånd, sluggar de nu frenetiskt med hammaren och skickar förödande blixtar mot allt inom flyget som ej har kommersiella förtecken. Ivrigt påhejade av en grupp politiker, som inte kan skilja en Boeing 747 från en Cessna, i den sanna övertygelsen att om man lyckas förbjuda allt flyg så uppnår man sitt mål, nollvisionen inom svenskt flyg. Ave Luftrum-98.

Nu jobbas det febrilt sedan ett halvår tillbaka gemensamt från samtliga grenförbund inom Flygsportförbundet. Vi försöker bla. att få dessa "flygförståndshandikappade" portföljbärarna att inse det orimliga i att skärmflyga med transponder*, modell bilbatteri på magen. Vårt luftrum och den fria luften är under hård attack. Bättre förbjuda än att behöva tänka ut fungerande lösningar är den "flygförståndshandikappades" rättesnöre. Än så länge spelar vi med i denna fars på möten med Luftfartsverkets marionetter men kvällspress, media, lobbying och i dess förlängning civil olydnad och till sist anarki, ligger runt hörnet. Vad kan då du göra ute på dina flygställen? Jo, aktivera din klubb och se till att ni tar i ordentligt med flygsektorer, som just nuär ute på remiss till alla landets flygklubbar. Och till sist, om du är ute och flyger och får syn på en "flygförståndshandikappad" portföljbärare då vet du var du skall landa och du, landa hårt!
HP Fallesen Ordförande SSFF

*Svart låda på magen som mirakulöst ser till att vi inte krockar med Singapore Airlines Jumbojet till Bankok

PILOT-1 Kurs - Åre

Kompletta kurser inklusive utrustning, teorimaterial, liftkort mm

eller en flygvecka

Du som har gått en grundkurs här eller någon annanstans. Kom till Åreskutan och lär dig mer. Vi balanserar lite, backglider, och flyger så mycket berg Du vill. Liftarna är öppna på dagen. Kvällstid kör vi liften själva. Bo på flygskolan. Instruktörerna på Skysport hälsar alla välkomna.

Veckorna 27, 29, 31

SKYSPORT - Årevägen 3 - 830 13 Åre - 0647-511 86, 010-255 90 89
hemsida: http://www.skysport.se e-mail: skysport@skysport.se

Wesslund på uppdrag i Brasilien.



Den utsände framför en "vacker" bergsformation.



Tävlingsdag i Valadares.

Slutet av februari, platsen är Arlanda. Skärmtryckets Christer Wesslund sitter och väntar på Anders, kallad dubbel-Anders. "Crille" träffade på honom i Spanien där han fick höra historierna från Brasilien. Under den spanska solen berättade den gamla flygräven Anders om landet i fjärran där solen alltid skiner, människorna alltid är glada och flygningen är fantastisk. Som vanligt har solen alltid fläckar och trots att Skärmtryckaren fått reda på att ingenting praktiskt fungerar i var han såld. I november, när det svenska vädret visade sin mest svarta sida, låg plötsligt en annons från Dalarnas Skärmflygskola på golvet i ettan på Ringvägen. "Crille" var inte sen att anmäla sig.

Chefen log - Crille slet

En koll av bankkontot gav vid handen att det gällde att jobba undan för att betala kalaset. En förstående chef såg till att en sexdagarsvecka infördes och arbetstiden blev 12 timmar per dygn. Chefen log och Crille slet. När chefen förstod att det skulle bli ett slut på det intensiva jobbandet sjönk mungiporna. Han hade trott att det skulle bli extra fina julklappar för Wesslundska hushållet, inte tre veckor i sambatackt på andra sidan jorden.

27 timmars resa till Governador Valadares

Crille lyckades övertala Anders att få åka med under förberedelseveckan innan det stora flocken svenskar skulle komma. Efter 27 timmars resande i flyg, taxi och buss stod så äntligen skärmflygaren Wesslund i Valadares. Inte helt oväntat sken solen. En liten områdesbeskrivning är på sin plats. Valadares ligger invid ett 850 meter högt berg. Terrängen fram till bergskedjorna består mest av gräsbevuxna kullar med en del ängar där Brassarna håller tjurar. Det kom en del skärmflygare att få erfara.

Rakt in på invigningsfesten

Första veckan gick väldigt fort. Det var många saker som skulle ordnas, stället måste ju provflygas, provpratas, provsmakas och provdrickas. Dagen när resten av gruppen skulle komma närmade sig oroväckande snabbt. Plötsligt stod det sju stycken svenskar, bleka förväntansfulla och flygsugna precis som skärmtryckets utsände en vecka tidigare. Som på beställning hade Brassarnas motsvarighet till SSFF lagt första deltävlingen i sina nationella mästerskap just denna vecka. De bleka svenskarna hamnade direkt på en sambafest med gratis öl, tilltugg och musik. Platsen för festen var naturligtvis huvudlandningen. 120 piloter var med på tävlingen men det var lite mer folk med på festen. En snabb presentation av de tilkommna gringosen, Martin polis, Mia dalkulla, Marek direkt från SouthAfrica, Ulf den ständigt leende norrlänningen, Andrej som dokumenterade resan på film, Per Åke XC-räv och Morsing byggaren som alltid verkar vara i luften. Något senare dök två Stockholmspoliser, med rätt att flyga, upp. Svenskarna och brassarna cirklade runt Jesusstatyn på toppen av berget i timmar och njöt av att vara i sitt rätta element dvs uppe i luften. De riktiga proffsen fåglarna cirklade runt piloterna på alla leder. Nordborna höll sig på kvällarna längs gatornas och gränderna väggar för att inte gå ivägen för sambadansande brasilianskor.

Svenskkolonin på centralt hotell

Svenskkolonin bodde på ett av de bättre hotellen i närhet till parken, bussar och transport till starten. Vid utelandningar var det bara att leta upp en buss eftersom alla bussar gick till busstationen. Dubbel Anders lyckades flyga 5 -6 mil t o r nästan varje dag. Vår man fick dock nöja sig med något mindre distanser, han landade på

LÖÖKEN - Danmark
V. 25, 16-19 JUNI 1998

Hanga med på midsommarflyg i Danmark!

TURKIET - Ölü Deniz
V. 38-39

Termikflyg från Babadag 2000 m
Trevlig vecka för hela familjen vid Turkiets sydkust.
Möjlighet till säkerhetskurs med J. Sanderson.
Mer information 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

fotbollsplanen varje gång till glädje för de barn som brukar häcka där. Andra i gänget flög långa distanser och verkade inte missnöjda med förhållandena.

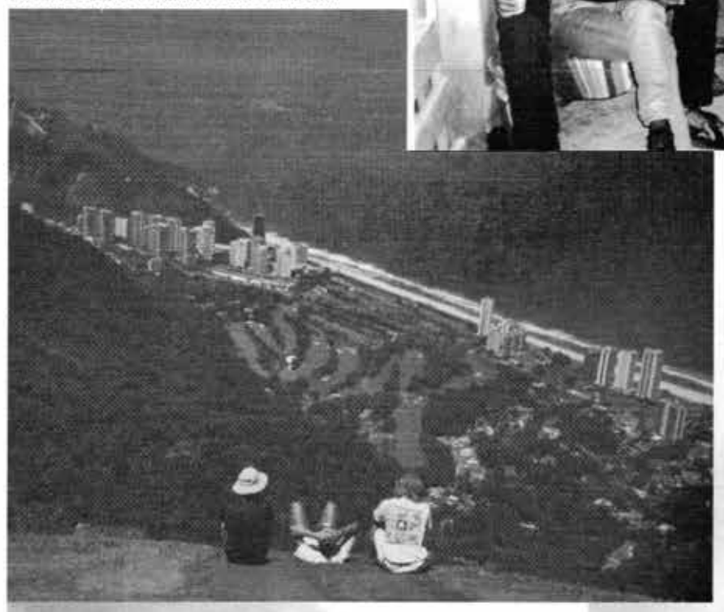
Flygningen var ren termik, något hang var det inte tal om. Möjligheterna i området till sträckflygning är mycket goda. Brassarna själva säljer T-shirtar där det står att Valadares är friflygningens huvudstad i världen.

Rio staden med landningen på stranden

På hemvägen efter många roliga flygupplevelser besöktes Rio de Janerio. Det blev ytterligare upplevelse för den numera "negerbruna" gruppen. Det åktes VW Golf pickup upp till starten i Rio uppe vid den betydligt mera berömda Jesusstaty som står där. Brassarna höjde lite på ögonbrynen åt de tio skärmsäckarna. En fint start och ett trevligt flyg följde med landning på stranden. Inte vilken strand som helst utan den världsberömda Cupa Cabana. Det blev visst ett litet besök i Rio:s nattliv också innan flyget mot Sverige lyfte.
Crille vet numera vart han skall tillbringa nästa vinter och det blir inte i 08 området "that's for sure…"



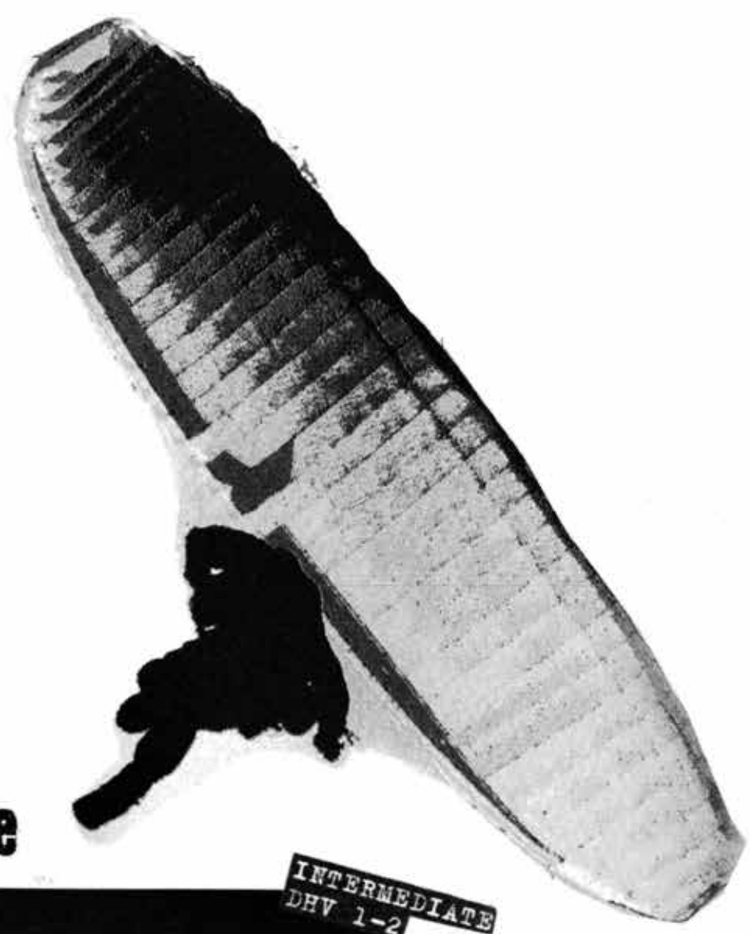
Text och foto: Christer Wesslund & MiaTenlén







RELAX by pro-design!



your spirit finds a release in the air

INTERMEDIATE DHV 1-2

Vinnare av glidtalstest klass 1-2 glidtal 7,54!

Ett steg före:
V-celler för maximal prestanda
Ram Air pockets för stabilitet i hög fart
Ett speciellt band som går längs med bakkanten för motverka oscillation



pro DESIGN!

Ny generalimportör i Sverige

SKÄRMFLYGSKOLAN
Annika Olsson &
Andreas Illerfelt
tel: 08-744 49 77
mob: 070-844 49 77
mob: 070-511 65 30
fax: 08-19 65 07
E-mail:
skärmflygskolan@
haninge.mail.telia.com

Återförsäljare
SKY ADVENTURES
Sölvesborg
Pierre Rosén
tel: 0456-706 00

Flygning i Göteborg (med omnejd)

Ryktet har tydligen spridit sig i landet att Göteborgarna flyger i och omkring staden. Med anledning härav har redaktionen för Skärmtrycket bett oss berätta lite om hur det går till. Visst, men betrakta inte denna redogörelse som en hangguide utan ta kontakt med någon Göteborgare om Ni vill se och ev. flyga på något av följande ställen. Flera av platserna kräver nämligen god eller ibland extremt god groundhandling, pricklandningsvana och i flera fall kontakt med Säve (eller Landvetter) flygledare. Det sista är förutsättningen för vår flygning i själva Göteborg. Sköter vi inte det så blir flygledarna sura, och då är vi GND:ade för all framtid inom stan. Man ringer alltså upp, ber om tillstånd och tjatar vänligt till sig så mycket luftrum som möjligt, flyger och när siste pilot landat ringer man igen och meddelar att vi avslutat. Samt besvarar artigt deras frågor om hur flygningen varit.

Först skall sägas att det finns nästan hur många ställen som helst i - och omkring - Gbg som går att flyga på (rent teoretiskt), men vi göteborgare är lite lata, så det vi normalt menar med flygställe är en plats där man tar sig till starten utan - eller med mycket liten - ansträngning. Vi börjar med Guldstället.

Agnesberg.
SV-NV. Höjd ca 100m. Bilväg upp. Termiskt hang. Skogsbeklätt berg med viss utsträckning åt norr. Ligger i norra Göteborg vid Angeredsbron och med Göta älv och dess dalgång framför. Nästan alpint. Här flyger vi knall-termik. Inget hårdvindshang, men en västlig grundvind på 3-5m/s underlättar. Över 6m/s ger oftast stök från motsatt sida av dalen. Topplandning i startgläntan, men det finns en nödlandning mellan järnväg/motorled och älven. 350m över start ligger taket, ytterst sällan får vi låna mer. Inflygningsporten till Säve ligger här. Bron till vänster, motorled - järnväg - älv nedanför, höghusområde bakom. Några hundra meter upp är utsikten enorm. Man ser hela Göteborg, hamnen, skärgården och milsvida omkring av "utmarkerna". Ibland är termiken så stark att de flesta väljer att avvakta till senare på eftermiddagen. Stig på uppemot 8m/s förekommer och då kan det vara svårt att hålla sig under taket. Det har hänt att piloter tappat till bara 15-20m över vägen och kurvat (S-at) upp igen! Vid



tvungen landning nere händer det att man kommer öga mot öga med mötande bilister innan man svänger över järnvägsledningarna in på finalen, varvid man förstås hoppas slippa vortexen från ett passerande tåg. Topplandningen är OK men kräver ändå vana. Man landar i lä av blåsorna mellan träden och stupet. Självklart är detta ett ställe för enbart rutinerade piloter!

Det är Karlstadvägen som går förbi Agnesberg och fortsätter man den vägen 5 mil norrut, så kommer man till **Lilla Edet** som är ett liknande ställe, med några väsentliga skillnader (både + och -): Större slättland på andra sidan älven gör att det är ett utmärkt hang (västligt). 800m till taket utan uppringning, distansmöjlighet, men 15min promenad/klättring upp till starten och närmast omöjligt att topplanda. Berget är skogsbeklätt, startgläntan ligger mitt i kompressionen och om det är termiskt träffar blåsorna skärmen direkt när man drar upp för start. Detta gör att det är svårt att komma ner för topplandning. Det är inte många meter mellan träden bakom och stupet. Landningen nere på gräsåkern är mycket bra. Vägen går nedanför hanget men bilisterna är också enda publik, i övrigt öde. Tillåtet för steg 1:or om termiken är måttlig. In till stan igen och det häftigaste stället:

Ramberget.
Termiskt hang (S-SV). En bergsknalle på ca 80m. Här flyger bara de "tuffaste" och ännu färre mitt på dagen när termiken är som värst. Ramberget är utsiktsplatsen dit turistbussarna åker upp. Ligger på Hisings-sidan mitt i hamnen mellan Älvsborgsbron och Göta-Älvbron. Det känns som att flyga mitt i stan här! Asfaltytor och byggnader under, Lundbyleden, industrijärnväg och älven framför, bostadsområde bakom. Här får vi aldrig mer än 1500MSL men det räcker, varenda Göteborgare ser skärmarna (om de vill). Vackert, synligt, lättillgängligt, häftigt, farligt. Lurig landning nere (många trådar i luften), topplandningen OK för den som är van. Vid Ramberget bodde Sv. Mästaren Johan M. innan han flyttade till USA.



Peder Dyresen framför Ramberget

30min bilväg norrut från centrum har vi 4 fina klipphang där piloterna ofta samlas, särskilt på helger. Alla ligger vid havet, med åtföljande bedårande utsikt över skärgårdarna. Alla ställena kan vara lite termiska.

Överön vid Nordre älvs mynning är ett lååångt S-SO-hang. Platsen är nära Säve flygplats, så här ringer vi flygledarna. Nå't hundratal meter upp här, så ser man hela Hisingen, Göteborg och övriga flygställen. Bra landning långt bort till höger om man når över skogen, sumpig (våt) vasslandning nedanför, topplandning OK men det lyfter bra, så det kan vara lugnare att gå ner lite längre bak och sätta ner i ljungen. Flackt bakom starten = ingen rotor.

Rörtången har både SV-V och N. Till nordstarten får man klättra lite, så här flyger vi inte så ofta. SV-hanget (ca 60m) är desto frekventare. Lördagen 21 mars i år flög 9 piloter termik här. Lennart Möllgård m.fl. var uppe i molnbas på 300m över start! Det vanligaste är förstås att vi hangar på Rörtången, som har en varierande bergstruktur med lyftklack, flackberg och en venturiravin. Genom ravinen går stigen ned till stranden. Topplandning - annars lång väg att gå upp igen. "Stranden" nere är mycket liten - flera piloter har gått i vattnet här,

PETER WICANDERS SKÄRMFLYGSKOLA

www.flysports.se

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



Peter Skoglund och Eric Blidmark över Tjuvkil. Rörtången syns rakt fram till vänster.

bl.a. undertecknad. Landade i full medvind utifrån havet, surfade 20m på bottenplattan och la' skärmen torrt på land men själv blev jag förstås blöt. Det var på vintern så vattnet var inte mer än ett par plusgrader! Brr, vilken kall vandring upp till bilen. Nåväl, det är preskriberat nu. På somrarna när det finns badande gäller ENDAST topplandning! Södra starten är en av de bäst röjda och helt platt. Från Rörtången ser man över havsviken till

Tjuvkils Huvud som är ett brant (lodrätt) NV-NO-hang (ca 45m) med en urgröpning i västra änden. Urgröpningen är ett skifferbrott. Starten ligger över skifferbrottet så östra delen av hanget syns inte från starten. Klättring upp från baksidan, ca. 5min. - ganska OK. Topplandningen är (som på nästan alla våra ställen) svår (trångt + stup) men OK för den som är van, stranden är visserligen bred men fylld av jättestenblock och p.g.a. hangets branthet är det ofta nollvind nere. "Gräsplätts"-landningen är stor som en skärm ungefär. Tjuvkil är ändå det ställe vi tillåter steg 1:or att flyga på om vi bedömer dem ha tillräcklig kontroll på grejerna. Inget annat av våra hang (utom Lilla Edet då, men det tillhör eg. inte Gbg) är tänkbart för "nybörjare". Det finns en fin strand vid hangets östra ände och så får man gå 600m längs stenblocksstranden tillbaka, men det kan det vara värt för att få lära sig klipphanga. Det går förstås att landa på stenstranden också, bara man ser noga var man sätter fötterna och rör på sig.

Tjuvkilsberget smalnar av åt väster. Om vinden inte är för stark, men höjden ändå god, och solen samtidigt värmer sydsidan, så kan man gå över och tanka massa höjd m.h.a. lätermiken!
Speciellt på Tjuvkil - men även på Rörtången - har vi ibland upplevt det fantastiska fenomenet SJÖTERMIK. Det kan inträffa kalla höstdagar när vattnet är mycket varmare än luften. Det är helt ofattbart. Man ligger och gnetar på hangkanten och när man sen lämnar hanget och går rakt ut över vattnet så bara stiger det!? Citat Christer Ericsson - ÄC: "Fan Bengan, vi flög i fyrkant över vattnet! Flera hundra meter ut från stranden!" slut citat.
Vintertid kan Tjuvkil flygas på en klockren Nordvind på endast 3m/s ! Finns dess like?

Så in till stan igen. Ingen som ser, **Näsets badplats** ostrukturerade - på överdelen skogsbeklädda - klippa, anar att det är ett fint hang. Men det är det! SO-SSV. Ostört på vintern, på somrarna fullpackat som en måskoloni. Det går att starta uppe, men när det blåser som vi vill är det lättare att dra upp nere vid vattnet och sen balansera sig upp i berget tills det lyfter. Här älskar Johnny Bergholtz att demonstrera bergs-gets-tekniken. Särskilt sommartid när det finns en massa mjuka tuttar att hoppa mellan. I sanning ett intressant hårdvindshang. Livsfarligt att flyga över och mycket lite att sätta ner på nere vid vattnet. Är det inte badväder så går det fint att sätta ned på den lilla badstranden till höger. Härifrån går vägen upp genom en venturiklyfta och i dess främre del står en flaggstång. Eric Blidmark, Jan & Leo Orbing, Johan Ahlberg. m.fl. har stått på flaggstångsknoppen. Balanserandes! Några har gått i vattnet här också - hoppsan, oj vad det lyfter! - när de skolat landa på stranden. På Näset flyger vi ofta när





det blåser för hårt i kompressionen över toppen. Med minst en fot på speeden.

Slutligen vårt nya guldställe:
Västerberget inne på **KA4.**(!) Västhang (VSV-NV). Vi hade länge sagt att "där är det nog fint", men först i fjol vår tog vi mod till oss och gick och frågade vakten om vi fick komma in. Visst, det gick bra! Vaktchefen följde med och kollade vad vi gjorde. Så småningom utverkades ett formellt tillstånd och sen dess har vi varit där ofta. Undertecknads hemmahang - 3min med bil från hemmet! Stället är framsidan av Oscar II:s fort, en anläggning på 12 våningar ner i berget. Sprängstenen som lagts framför fortet är numera jordfylld och utgör en perfekt, flack lekgrässlänt. Till höger en brant lyftklack och till vänster Långedrags (fashionabla) villaområde med båthamn. Hamninloppet och Älvsborgs fästning till höger, södra skärgården lite till vänster "och där ute i väst blinkar Vinga fyr" e´ du me´ på den! På sommaren tar vi med picknick och går ner och badar mellan flygen. När vinden ligger på klockrent så hangar vi över husen i Långedrag. Leo tänkte att det måste gå att nå över båthamnen bort till Långedrags värdshus, dit vi ju ändå skall åka nu för att ta en after-fly-öl. Det hade kunnat gå men det blev plums mellan båtarna med skärmen över en segelbåtsmast! Räddningsexpedition Johnny visade dock att det verkligen gick så han var först på plats (vi andra åkte runt med bilarna) och klättrade hur smidigt som helst upp i masten och tog ner skärmen. Hade Gurra Krantz sett detta så hade nog Johnny varit med i Whitbread nu, fast han inte har tid - nybliven stolt pappa som han är. Berget går rakt ner i vattnet, så landning uppe på slänten är det enda bra alternativet. Vid stark vind krävs att man landar med öron, annars får man hänga kvar tills det mojnar, eller blåsa bort om det ökar.

Många betraktar hangen på Jylland som hemmahang också. Dit åker vissa uppemot 20 gånger/år. Det är där vi vill att folk skall LÄRA sig hanga! Lära känna skärmen, topplanda, lära sig groundhandling genom att springa och balansera i hanget, träna negativ-landning, pricklanda, landa med öron, och framförallt lära sig gneta NÄRA hanget utan att slå i. Och till sist lära sig hårdvindshangning. SEN kan man börja försiktigt på de stenhårda, ojämna Bohusländska granithangen som här beskrivits och som kännetecknar Bästkusten. Snabbåtarna gör att man kan vara i luften kl.9 i Fredrikshamn, 10 i Lökken t.ex. Det finns flera fina och kanonfina gräs- och sandhang i alla vindriktningar inom behagligt avstånd. Där är de perfekta elevläro-platserna. Synd faktiskt att eleverna inte får flyga där - om inte instruktör är med.

Också flyger vi förstås plattlandstermik. Klubbvinsch på Kolbäck (och i Falköping) och skolvinsch på Vårgårda. Kolbäck och Vårgårda ligger utanför Alingsås, 45min från Göteborg. Falköping ligger där det ligger. Där har vi förresten ett annat fint ställe - Älleberg, men det kan inte räknas till Göteborg, så någon annan får berätta om det.

Ja, det finns förstås några ställen till i stan som skulle kunna nämnas, termiska Utby t.ex., men det får vara nog med torra fakta nu. Den som är intresserad kan ju kolla Västras backguide på: www.algonet.se/~sadner/vskg/

Rent allmänt kan man säga att våra flygställen kräver en hel del av piloterna, inte minst groundhandling. En misslyckad start eller en icke perfekt topplandning leder ofelbart till tidsödande pillejobb med att få loss linorna ur buskar, ljung och annan skit. Man måste också behärska att fälla skärmen snabbt och bestämt, t.ex. C-linestall, och snabbt gå mot den så att den inte draggar. Det gör nämligen ont att dragga på Bohusgranit!
Dessutom (och det kan vara svårt för de ovana) så måste man ha järnkoll på havet och molnen. Kustvindarna ändrar sig lika fort som vädret i fjällen. Särskilt vindstyrkan, men även riktningen kan förändras dramatiskt fort. Speciellt vid lågtrycksväder med annalkande front.
För inte så länge sen var det så marginellt på KA4 att bara Leo kunde försöka. Det tog inte ens 30 sek. innan vi vrålade "KOM NER". Det gjorde han, och mindre än en minut senare blåste det nästan kuling. Då hade vi sett en km ut vad som var på gång, och det gick fort!

Hoppas ingen läsare missuppfattar de små anekdoterna. Det är så att det handlar om erfarna och i de flesta fall mycket duktiga piloter. Bland de ca. 20-tal piloter som verkligen flyger frekvent är tonen rå men hjärtlig, så ett misstag från någon pilot gläder som regel resten av gruppen. Ju duktigare o/e kaxigare pilot desto större jubel och retligare kommentarer från de övriga. Sen berättar vi förstås för alla som vill höra, särskilt på våra "Sista-torsdagen-i-månaden-möten". Enda undantaget är min egen medvindsvatten-surfing-landning på Rörtången. Det var inte en kalkylerad risk. Jag var inte tillräckligt erfaren (visade det sig) men det är som sagt var preskriberat nu. Skulle nån av obetänksamhet eller oförståelse göra nåt verkligt farligt, så påpekar genast de övriga vad han gjort för fel. Och då är det allvarssnack!

Det roliga är att man lär sig mycket av att titta på andra piloter. Man ser vad andra gör för fel, resp. hur de gör när de gör rätt. Vi är ju inom synhåll hela tiden, så att stå på starten/topplandningsplatsen kan vara väldigt lärorikt. Helst om nån erfaren berättar också.

Alla gästande piloter hälsas hjärtligt välkomna!
Men än en gång: Snälla, flyg inte utan sällskap av (minst) en erfaren Göteborgspilot. Både för er och vår skull, bl.a. med tanke på luftrumsreglerna (GND). Vi vill gärna behålla våra flygställen, och våra goda relationer med flygledarna.

Alla ställen, utom Agnesberg och Ramberget, flyger vi på året runt - även Danmark.
Solen måste inte skina. Höst-vinter-vår flyger vi oftare i mulet än i solsken (västkustklimat vet la ni).
På sommaren har vi förstås allt man kan önska sig: Sol, saltvatten, varma klippor, sjöbris, massor med publik och en kall HOF i kylväskan.
Vi säger som dansken: "Den gör godt, takk for denne gangen".

För Skärmtrycket - i Göteborg - Bengan. (Blidmark).

Skärmtrycket tackar för en faktstiskt bra artikel och skickar en tröja från Jarex HB som tack.



Johnny plockar ner Leos skärm från masten!

SKÄRMAR -98

***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.*

***XXX** - Marknadens just nu bästa och framgångsrikaste Competition skärm .* NY

Airwave

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

NOVA

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

***XACT** - DHV 1-2/Standard Novas nya succé skärm från elev till steg 3.* NY

***XPERT** - Den nya tävlingsskärmen. Skärmflygarvärlden håller andan.* NY

NOVA

Hela sortimentet av selar från
WOODYVALLEY
AIRWAVE
APCO
SKYSYSTEM

ÄVENTYRSCENTER HAR EN VÄLSORTERAD BUTIK MED ALLT FÖR SKÄRMFLYGAREN

VI HAR DET MESTA I LAGER!

KOLLA VÅR HEMSIDA
- Den är -98:års katalog!
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.

NYHET

ANSLUT DIG TILL ÄVENTYRSCENTERS E-MAIL LISTA!
- Du får snabbt besked om nya produkter och nya erbjudanden.
- Du får snabbt besked när vi på kort varsel planerar resor till Danmark, Norge och övriga Europa.
- Det ända du behöver göra är att skicka din E-mailadress och tala om att du är intresserad.

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.

Att flyga är silver, att förbereda sig är guld

Man lär sig endast av de misstag man uppfattar och det kan vara svårt att inse vad man verkligen gör för fel. Meningen med denna artikel är att ge dig möjlighet att reflektera över din egen teknik och ditt beteende, samt även över hur bra du känner till din egen utrustning och dina vanor inför starten. Artikeln vänder sig till såväl till nybörjare som till erfarna piloter, men kan framförallt ge nyblivna piloter lite tips om vanliga misstag innan de tvingas lära in dem den hårda vägen.

Upptäck din utrustning

Har du provat att ändra inställningarna på din sele någon gång? Det är mycket lärorikt att hänga upp selen i taket och testa hur selen känns med olika hårt åtdragna bröst- och korsremmar under kraftig svängning och eller rotation. Se till att ha gått om svängrum så du kan känna de olika inställningarnas rörlighetsökande och oscillationsdämpande verkan ordentligt. Lär dig också hur du ändrar reglagen när du sitter och belastar selen med hela din tyngd.

Om man flyger med bröstremmen för hårt åtdragen så ger det en falsk känsla av säkerhet, man blir mer begränsad i rörlighet och du känner inte vad skärmen berättar om luften. Det kan ju vara bra under de första flygen i karriären innan man börjat lita på sin farkost, men sedan blir det lätt en begränsade faktor. Du kan inte använda kroppen till att fördela vikten på ett enkelt sätt, du får det svårt att optimera din sväng, och du får nästan ingen information alls från skärmen. En hårt åtdragen bröstrem ökar också risken för "twist".

Öppnar man istället bröstremmen för mycket, så förstärks ofrivilliga rörelser som uppkommer pga turbulens, och stora inslag gör att du snabbt tippar i sidled och det förstärker den efterföljande svängen. Dessutom ges inte ABS-remmarna (det triangel-halvkors som är vanligt i många selar) eller korsremmarna möjlighet att motverka tipp och svängtendenser. Så det gäller att avväga dessa egenskaper mot varandra när du väljer din favoritinställning. Som bakgrundsinformation kan det vara bra att veta att under certifiering så testas skärmarna normalt med en separation på 40 cm mellan centrum av karbinerna.

Dagens selar är stora och ger plats för dämpande skydd såväl som en potentiellt skön plats för piloten. När du provar och ställer in din sele så tänk på att den skall ge stöd för rygg, svank och lår. Om selen ger dåligt ryggstöd kommer du att få ordentligt med träningsvärk i magen, och det är ju tråkigt att behöva avbryta ett underbart flyg och gå ner och landa bara för att man har spänt magen i ett par timmar. Om du inte har bra stöd för låren kommer blodflödet till fötterna att snöras av. Det gör att du snabbt blir kall om fötterna, fötterna kan tom bli så avdomnade att man inte kan stödja på dem när det är dags för landningsställena att ta mark. Om du har långa lårben och din sele inte har tillräckligt med stöd för låren kan man montera en extra fotpinne, som gör att du får det bekvämare. (En fotpinne gör det också lättare att komma i selen.) Det viktigaste är dock att du hittar en skön ställning så att du till fullo kan koncentrera dig på din flygning.

Kontroll inför flygning

Inför flygningen behöver man kontrollera fyra saker: utrustningen, vinden(riktning, styrka, vindbyarnas förändringar), utrymmet(fri löpväg, fritt luftrum) och sig själv.

Utrustningskontroll:
Utrustningskontrollen bör ske i en bestämd ordning för att i största möjliga mån göra att man inte förbiser något.
En vanlig startkontrollordning är:
1.Lyft ur sele och skärm ur säcken, stoppa säcken i selen.
2.Inspektera nödskärmens handtag och sprintar. (De är oftast svåra att inspektera när man tagit på sig selen.)
3.Ta på hjälm och handskar. (Att ha på sig hjälmen på starten är alltid en fördel, framförallt är det bra att ta hjälmen på sig om marken lutar i starten, så slipper man springa efter den senare. Dessutom är det lämpligt att ha på sig hjälm och handskar om du vill vara redo och ankra någon annan pilot. På varma flygställen kan det kännas onödigt tidigt, men 'huvud'-saken är att man skapar sig en rutin för när man tar på sig hjälmen.)
4.Beroende på vindstyrka:
Svag vind: lägg ut skärmen och kolla linor, var särskilt noga med A- och broms-linor. Starkare vind: lägg ut skärmen rätt väg så att luft senare kan komma åt mittencellerna när du skall till att göra en vägg.
5.Sele på, spänn selens alla remmar.
6.Gå sedan igenom all utrustning nerifrån och upp. (Skor, benremmar, korsremmar, bröstrem, karbiner, bärremmar, speedlinor (kolla att de löper korrekt), instrument, kamera, radio, hjälm).
7.(Om du nu glömt att kolla nödskärmens sprintar ordentligt så be någon annan göra det åt dig.)
8."Gå vidare till flyg" och inkassera ett fint flyg.

Det är rekommendabelt att alltid ha sele och skärm ihopkopplade med 'speed' och allt, det gör att du inte kopplar ihop dem fel i ivern att komma iväg. Naturligtvis går det att ha en annan startkontrollordning än den ovan beskrivna, det viktiga är att man är medveten om sin egen kontrollprocedur.

Att ha snabbspännen är en stor fördel vid vatten och trädlandningar men de har också en nackdel i och med att de är så lätta att lossa: man kan lätt glömma att man lossat dem. Det går inte att understryka tillräckligt mycket hur viktigt det är att se till att alltid ha åtminstone en benrem spänd när du har selen på dig, även när du bara förflyttar dig. Det är alltför lätt att glömma att man släppt upp benremmarna och näst intill omöjligt att komma upp i selen igen om man startar utan fastspända benremmar. Bara under sommaren 1997 omkom två italienska piloter när de glömt benremmarna.

Vinden:
Att bedöma väder och vind är en hel vetenskap i sig och man blir aldrig fullärd. I denna artikel går vi därför inte djupare in i denna konst. Ett vanligt fel som dock är värt att nämnas är att man efter en längre stunds väntan på starten kan vänja sig vid vindstyrkan och inbilla sig att, nu är det minsann flygbart. Det bästa sättet att undvika att lura sig själv är att lära känna vad din skärm talar om för dig. Känn efter kraften i bärremmar och sele och titta på hur skärmen vill flyga, känns det rätt ?

Ett typiskt problem som uppkommer innan man hunnit lära känna sin skärms egenskaper ordentligt är att skärmen vill flyga upp och ned vid start i hård vind. Om du prompt skall flyga i storm, se då till att hålla A-linorna något sträckta hela tiden skärmen ligger på marken så att luften kommer åt cellöppningarna. Att veva in bromsarna gör oftast att skärmen börjar flyga okontrollerat, med en skärmöversida som nu blivit undersida och genererar en oönskad lyftkraft. Och ju mer du tar in på bromsarna, desto mer lyftkraft genererar den nyskapade undersidan. Istället för att ha skärmen som en fin kontrollerad vägg så får du i princip den fladdrande bakkanten i handen Prova istället att släppa bromsarna så att luftströmmen precis kommer åt cellöppningarna. Detta är också en bra måttstock på om du skall starta eller inte, för håller skärmen sig inte lugn på detta sätt, då blåser det förmodligen på tok för mycket.

Kontroll av utrymme:
Du har två viktiga utrymmen att hålla reda på, det på marken och det i luften. På en trång startplats kan du plötsligt finna att någon kommer flygande över din skärm alternativt att precis när du skall starta så dras det upp en skärm framför dig. Här är det bara en sak som hjälper: tydlig kommunikation.
Tala om för de andra på starten vad du tänker göra. Om du får för lite utrymme och hamnar i kläm mellan en massa skärmar, låt dig inte stressas, utan samla istället lugnt ihop din skärm och ställ dig på sidan och vänta tills stressputtarna dragit iväg.

Av självklara orsaker är viktigt att du inte kastar dig ut i luften innan det är fritt fram, så se till att leta efter aktivitet i luftrummet runt starten. När du sedan kommit upp i luften och flyger omkring så ta då hänsyn till de som försöker starta. På många startplatser är det en lokal regel att inte hanga framför starten, gör det till din egen vana att inte göra det. (Trots att det bästa lyftet kanske finns just där.)

Ett praktiskt tips som indirekt ger dig mer utrymme är att visa att man gärna vill ha större avståndsmarginaler. Känner du dig grön eller lite ringrostig är det en god idé att binda ett färgglatt rött band i ena bärremmen. Detta gör att andra piloter tar lite större hänsyn till dig och inte gör avancerade manövrar i din närhet.

En titt i spegeln:
Ställ dig själv denna alltid denna fråga innan du ger dig upp i luften: Är jag i form för att flyga? Är du tveksam till svaret så överväg mycket noga om det är värt att starta bara för att få ett flyg till, i din nuvarande kondition. Tänk efter om du druckit tillräckligt mycket hur viktigt det är att se till att alltid ha åtminstone en benrem spänd när du har selen på dig, även när du bara förflyttar dig. Det är alltför lätt att glömma att man släppt upp benremmarna och näst intill omöjligt att komma upp i selen igen om man startar utan fastspända benremmar. Bara under sommaren 1997 omkom två italienska piloter när de glömt benremmarna.

Kaninskutt:
Ett vanligt förekommande fel är att piloten hoppar upp i selen i tron att det skall hjälpa till att korta ned startsträckan. Om skärmen inte har tillräcklig fart kan hoppet få allvarliga konsekvenser. Oftast leder hoppet till att skärmen kommer i gungning med piloten som pendel, och hade skärmen låg fart innan, leder det inte sällan till att skärmen dyker fram följt av ett större sidoinslag. Utan en snabb motkorrigering riskerar piloten att snabbt åka i backen. För att undvika detta måste man inse vad som ger skärmen dess lyftkraft, är det hoppet som gör att skärmen flyger? Nej, det är den framåtfart som du genererar genom ditt springande tillsammans med skärmens anfallsvinkel som gör att lyftkraften skapas. Det allmänna råd man kan ge här är att fortsätta springa tills man lyfts i benremmarna, om du har en kort startsträcka och inte hinner få upp tillräcklig fart, så avbryt. Avvakta ett tag och ta om starten när du har lite bättre motvind, istället för att chansa med ett sista skutt.

Hur mycket man skall man reglera anfallsvinkeln med bromsarna varierar från skärm till skärm, men de flesta moderna skärmar har minsta sjunk mycket nära bästa glid. Och bästa glid brukar ligga i "uppsläppta-bromsar" läget. Det betyder att man normalt skall använda bromsarna mycket sparsamt för att ge extra lyftkraft vid starten. Om du har för vana att bromsa dig upp i starten, tänk då efter ordentligt om det verkligen är nödvändigt. I starten ligger du mycket nära den hårda marken och din skärm kan ligga mycket nära stallgränsen. Det är heller inte ovanligt att se piloter som i svaga vindar på hang flyger "på stallgränsen" i tron att det lyfter bättre om man flyger sakta, så är det alltså inte. Våga släppa upp bromsarna. Det går fort och du flyger.

Självsvängning under start
Det inträffar att piloter som startar i medelstark vind tvingar in skärmen och sig själv i en oscillation som gör det svårt att komma loss. Har du problem med självsvängning under löpningen vid starten så prova att dela upp starten i två logiska faser: en uppdragningsfas och en accelerationsfas. Uppdragningsfasen består i att få skärmen att flyga (helst med lika mycket hjälp av skärmens profil som av din egen styrka) och därefter centrerad ovanför ditt huvud. Så fort du stabiliserat skärmen ovan dig kan du gå över i accelerationsfasen: luta dig framåt ordentligt och låt din tyngd göra jobbet. Släpp upp bromsarna så mycket du kan utan att "tappa" skärmen, accelerera genom att mjukt och jämnt öka på den kraft som dina ben genererar. Den mjuka jämna accelerationen är nyckeln till en gungningsfri start, om du ökar kraften för aggressivt eller stötigt så hjälper du bara in dig och skärmen i självsvängning.

Strul med bromsar
Det är mycket troligt att du någon gång under din flygkarriär kommer att starta med bromsarna snodda runt sig själva eller runt bärremmarna. Bromsarna kan mycket väl fastna så hårt att det känns helt stumt och ingen som helst styrförmåga finns kvar i bromshandtagen. Ett annat scenario är att bromslinan som ligger närmast backen, skadas av någon sten och precis när du kommit ut i luften och anlägger lite broms för att korrigera riktningen så håller du helt plötsligt ett handtag med en linstump i handen. Om detta inträffar så tänk då på, att istället för direkt att börja med att trassla ut bromslinan, kan man mycket enkelt flytta den nu lediga handen till den bakre bärremmen och se till att hålla riktningen med den. När du kommit ut från berget och har fritt utrymme kan du försöka lirka ut trasslet. Om det inte skulle gå så är det ingen katastrof, styr helt enkelt mot landningen med hjälp av bärremmen. Den dagen man behöver detta kan det vara väldigt bra att ha provat det innan. För den dagen kommer. Istället för att råka ut för något otrevligt kan man med regelbunden träning/testning vända ett potentiellt farligt händelseförlopp till något som kompisarna knappt märkte. Ett annat tips är att starta baklänges så ofta du kan, det gör att du får bättre uppsikt över linorna och du får mer tid på dig att upptäcka konstigheter.
En annan typ av bromsstrul är en mycket otäck ovana. En pilot som sitter obekvämt direkt efter starten, har det så obekvämt att han är "tvungen" att rätta till sig i selen och det utan att släppa bromshandtagen. Denna manöver förflyttar skärmen mycket nära stallpunkten. Sitter du obekvämt, gör det ett tag till, tills du har goda marginaler. När du sedan ska rätta till dig i selen kan du ofta göra det mha en hand i taget, låt bromsarna vila tillsammans i den andra ovan ditt huvud. Om det är lugnt i luften finns alla förutsättningar för att släppa båda bromsarna en kort stund under tiden du rättar till dig i selen. Det bästa sättet är dock att undvika problematiken genom att dra åt benremmarna relativt hårt. Det kan bli lite svårare att springa med åtdragna benremmar men du hamnar istället rätt i selen med en gång.

Enstaka "udda" händelser
Det kan även förekomma konstiga händelser ibland, exempelvis: Linor som fastnar i instrument; bogserreleasen löper fel; karbiner som hamnar snett; saker i hamnar i skärmen; du snubbar på "speed"-pinnen.

Om du känner att någon av de ovanstående händelserna inträffat för dig mer än en gång, ta reda på orsaken och korrigera utrustningen eller teknik om möjligt. Acceptera inte att ditt välbefinnade riskeras för en liten händelse som upprepas gång på gång. De flesta av dessa händelser kan minimera genom att man tänker igenom om man har korrekt utrustning och hur man använder den på bästa sätt.

Nya vingar
Innan du ska till och prova en ny skärm, försök se till att få balansera den i lugn och ro en stund. Den korta tid det tar gör att du får mycket bättre kontroll och du hinner också delvis lära dig hur skärmen skall hanteras och hur den bör kännas. Detta gör dig till en säkrare pilot när ni skall ut på er jungfrutur tillsammans. Tänk också på att desto fler nya faktorer du blandar in i ditt flyg desto mer töjer du på din personliga säkerhetsmarginal. Ny skärm, ny sele, nya instrument, nytt flygställe och nya flygförhållanden innebär en maximal riskökning. En enkel regel är att bara ändra två saker i taget, prova tex en ny skärm och en ny sele på ditt gamla vanliga flygställe under vanliga förhållanden. Låt dock inte detta råd hindra dig från att prova andras utrustningar då och då . Det kan göra dig medveten om de små trevliga olikheter som olika utrustningar har. Till slut hittar du den perfekta utrustningen för just dig och din flygstil.

Sluttips
Ett mycket bra sätt att lära in korrekt teknik med din egen skärm är att be någon annan filma starter och landningar. Ge dig ut med flygkompisarna till närmaste backglidningskulle och turas om att filma. Man kan tex ha som mål att få till den längsta glidsträckan för en och samma skärm. Gå sedan igenom filmen på ett konstruktivt sätt, kanske tillsammans med några erfarna piloter som kan konstatera orsak och verkan till eventuella problem .

Ett annan mycket värdefull erfarenhet kan vara att ge sig ut och balansera på ett stort fält när det blåser ordenligt (6+ ms). En sjöis med 20-30 cm nysnö är det ideala, snön är snäll mot både kropp och skärm. Se till att ha hjälm, samt en ankar-person med som stöd, ni kan tom bytas av när det blir för varmt för den som kämpar med skärmen. När det blåser mycket måste man verkligen lära sig skärmens beteende och låta den göra så mycket av jobbet som möjligt. Du lär dig också respektera och känna vindens kraft, vilket kan vara guld värt den gång du startar på en trång stenig start och termiken plötsligt drar på. (När du nu har ett stort övningsfält och bra med vind, tag då också chansen att öva på hur du "dödar" din skärm på snabbaste sätt.) Men framförallt, se till att ge dig själv tid att lära känna din utrustning, det gör dig och din skärm till ett säkrare och mer avslappnat ekipage.

Jonas Svedberg, Glidflygarna Luleå med god hjälp av Nicolas Hervy, Västra



Grand Bornand - plats för årets SM!

Denna artikel beskriver några av möjligheterna och en del av klurigheterna med att flyga i bergsområden. Låt dig inte skrämmas allt för mycket, i bergen finns enligt min mening den bästa flygningen. Det gäller bara att känna till spelreglerna. Vi håller oss kring SM-byn Grand Bornand i beskrivningen.

Grand Bornand världsrekordsaréna

Grand Bornand är en liten by som ligger i en dal mellan upp till 3000 meter höga berg. Hemmaberget heter Mt Lachat de Chantillon och är 2050 meter högt (OBS det finns ett till Mont Lachat väster om La Clusaz). De höga bergen gör att flygningen typisk för bergsflygning, få inslag av plattlandstermik. Det gäller att hålla sig till kammarna och bergen för att hålla sig i luften. Detta ger fina möjigheter till att göra det som är så svårt på platten, att röra sig mot vinden. Genom att välja att gå över i en annan dal och föja dalvinden i den och sedan gå upp och ta metrologiska vinden åt ett annat håll kan man flyga tur och returer och trianglar som man bara drömmer om i Sverige. Världsrekordet i triangel är slaget i dessa bergsområden och ligger på 181 km (Svenska rekordet i "raktframflygning" är på knappt 14 mil !!!!). På platten måste man hela tiden ligga i termikblåsan för att hålla sig i luften och det är svårt att se vart nästa blåsa kan finnas speciellt en molnfri dag. I bergen letar man upp nästa berg och det lyft som följer av att det drar upp termik efter berget. En solig bergssida i Alperna innebär mycket ofta ett klockrent lyft. Ibland kan man dock gå på nitlotter mer om detta nedan.

Dalvind och lätermik

Med de höga bergen följer också nödvändigheten av att se upp med lätermik och dalvindar. Låt mig förklara lite. Dalvind vet de flesta av oss vad det är för något. Det uppkommer när solen värmer upp slätter och dalar. Svagare termik släpper inte från marken utan börjar röra sig, "flyta" uppåt, längs bergssidor och dalar. I bergsområden kommer därmed oftast vinden från samma håll. Det vill säga uppför dalen. Om en dal är bred i början och tillåter stark solinstrålning och sedan smalnar av kommer vinden att bli extra stark på dessa ställen. Dalvindar kan i nå hastigheter på 40-50 km/h fram på eftermiddagen mellan klockan 15-19. Då gäller det att hålla tungan rätt i mun och inte ge sig ned i trånga passager. Regeln lyder ofta fortsätt att flyga tills det lugnat ned sig eller försöka landa högt. När det gäller GB området finns det några ställen där dalvinden kan ta fart. Vi skall titta närmare på en del av dem nedan.

Vindgradienter och starttekniker

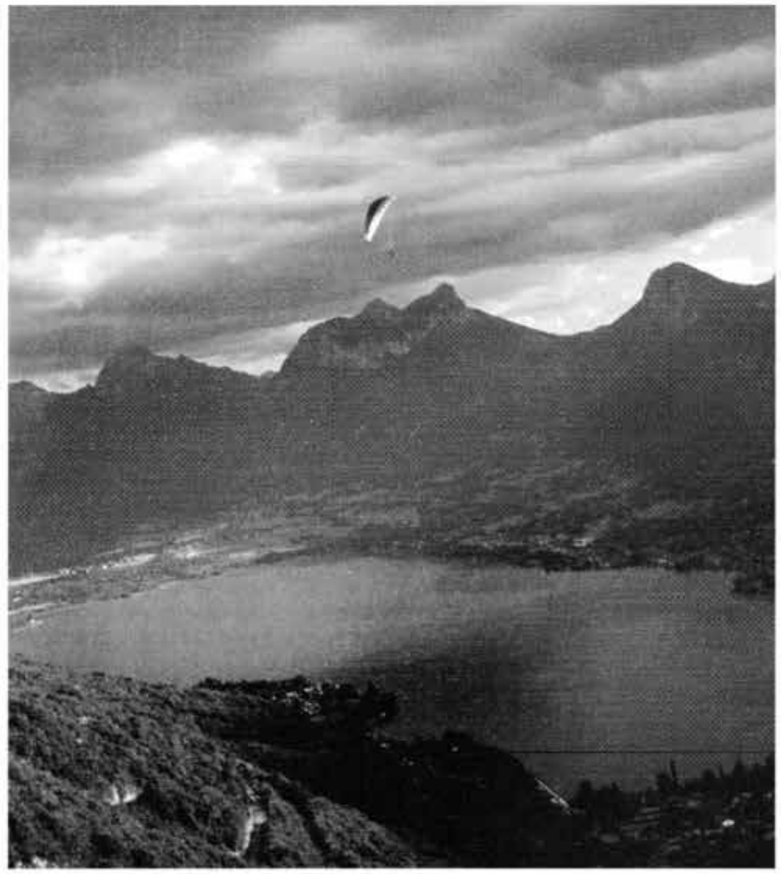
Dalvind har en förmåga att lura piloter som kommer från vårt avlånga land. I Sverige är det nästan undantagslöst så att det blåser mer på höjd än nära marken. I Alperna är det ofta tvärtom (sic!). Du kan stå på en startplats där vinden inte är speciellt stark och ju närmre landningen du kommer ju mer blåser det. Inflygningar bakom baslinjen är inte att rekommendera. Det är så nesligt att sätta ned i slyn bakom den fina landningen bara för att man inte tänkt på vinden. Då känner man sig oproffsig även om vi svenskar är duktiga på att starta BAKLÄNGES....Hur bra är dina framlängesstarter. I Alperna är det inte sällan så att man får lov att utnyttja framlängsstarten. Öva lite och bli kung där också.

Dalvindar runt Grand Bornand

Låt oss titta lite på förhållandena kring Grand Bornand. Om du har en karta (t.ex karta 45 och 53 av Serie Verte 1:100 000 från Institut Géographique National) framför dig kan det bli lättare att följa med. Om vi börjar vid Annecysjön så kommer vinden frampå eftermiddagen svepande över sjön från Annecy. Vinden delar sig mitt på sjön i tre delar en sydlig del som går iväg söderut över byn St Jorioz en del som fortsätter i sjöns förlängning och en del som går norrut vid Menthon. Den norra delen av denna vind kommer att beröra den direkta närheten kring SM-området. Om man flyger i detta område vill man ha god höjd vid Tête Ronde eftersom det längre ned blåser mycket och kan vara turbulent när dalvinden delar på sig. Vid staden Thônes kan dalvinden också nå höga hastigheter. Om man då flyger in på sydostsidan av Mont Lachat vid Thônes kommer man i lä för dalvinden, vilket är precis lika obekvämt som att flyga in i lä för vanlig meterologisk vind. Den del av dalvinden som sveper rakt över sjön når i passet nedanför toppen Dent du Cons och toppen Mt Charvin sitt maximum. Skall man flyga från Araviskedjan över detta pass vill man vara tidigt där och se upp med ostsidan på Dent du Cons fram på eftermiddagen, den kommer i lä. Västsidan är kan vara väldigt blåsig men är inte i lä för dalvinden.
Över Sallanches i dalen som leder upp till Chamonix blir vinden också stark framåt eftermiddagen. Passagen över dalen i riktning från Auigille de Varansidan skall inte göras efter klockan 13 på dagen sägs det. Det finns säkert andra ställen, studera kartan och fundera själv på sådana. Det skall påpekas att en stark dalvind inte med nödvändighet är en nackdel den ger ofta fint dynamiskt lyft när den träffar en bergssidan, den gräver ju ända från botten av dalen och strävar av sin natur uppåt. Detta ger just de otroliga möjligheter som jag skrev om ovan. Det kan gå att undvika en metrologisk vind genom att hålla sig i lägre luftlager.

Termik runt GB

I GB området finns det också gott om platser med säkra termikkällor. Dessa följer naturligtvis solens rörelse över himlen och vissa är bra tidigt på dagen andra bättre framåt kvällen. Araviskedjans västsida är bra under eftermiddagen till exempel. Medan Mont Lachat de Thones skall vara bra under förmiddagen. GB huvudberg har också en morgonsida men har också en kvällssida. Annecy som ligger några mil bort blir bra framåt 13 tiden och är sedan flygbart fram till solnedgången. Landning under eftermiddagen tycker inte jag är så trevligt. Jag flyger hellre till kvällningen när vinden har lagt sig.



Kvällsljus på UP-Soul över Annecysjön.

Inversion

Ofta kan det dagar med högtryck bildas starka inversionsskikt nere i dalarna som gör att termiken inte slår upp från dalen. Då kan det vara bra att hålla sig på höjd annars kanske man fastnar i ett gnetande som aldrig tar slut i trätoppshöjd. Det är klurigt men kul och i början får man vänja sig vid att utelanda så glöm inte kartan och telefonen för det som är lätt att se från luften är kanske inte så lätt att se långt nere i en dal.

Metrologisk vind

Ovan har jag tjatat mycket om dalvind, men den meterologiska vinden är inte att förakta tvärtom det är den som verkligen kan göra om en trevlig solsida till en veritabel tvättmaskin. Metrologiska vinden skapar rotorer bakom bergen som den sveper över. Speciellt försiktig bör man vara när vinden sveper in över en bergssida där det en vanlig dag bildas fin termik. När termiken har överhanden över vinden kan det vara fullt flygbart men när termiken lägger sig slår vinden till och det blir turbulent och otrevligt. Vissa flygställen har så stark termiskvind att de blir bättre när det ligger på lite vind bakifrån. Termiken ligger i lä och kan växa sig stark men ju starkare vinden i ryggen är, desto vanskligare blir det att flyga där. Lokala variationer kan förekomma och det är aldrig fel att vara på den säkra planhalvan.

Kvällsflygning - trivselpiloternas paradis

Framåt kvällen i bergen lugnar dalvindarna ner sig och termiken blir mjuk och fin. Det bildas då fantastiska förhållanden för de piloter som kanske inte uppskattar "mitt på dagen" termiken. Att starta vid sju och flyga ett par timmare fram till nio på kvällen kan vara något av det häftigaste man gjort som pilot. Termiken finns ofta kvar och du kan komma upp högt och se dig omkring i fantastiskt kvällsljus. Spara lite kraft till kvällen flyg och njut.

Möjligheterna

En lång artikel om vindar...du som inte är så van vid bergsflygning inser att det kan vara smart att lyssna på de mer erfarna piloternas råd. Ni andra är säkert redan sålda på denna typ av flygning där man en bra dag sällan flyger under fem timmar och där höjdvinster på 2000 meter är fullt realistiska. Och glöm inte att ta med kameran vackrare flygning finns inte...

Text och foto: Tomas Gustafsson

SKÄRMFLYGSKOLAN

KURSER	Elev till pilot 3, helg och veckokurser.
RESOR	Spanien Valle de Abdalajis, 4 mil nordväst om Malaga. V.42, V.43 och V.47.
	Danmark: V.27 och V.36
	Österrike: Januari-februari -99
UTRUSTNING	Vi saluför ett tiotal olika skärmtillverkares sortiment.
PRO DESIGN	Som generalagent för PRO DESIGN kan vi erbjuda provflygning av hela PRO DESIGN´s skärm sortiment!
NYHETER!	RELAX (DHV 1-2) EOLE (AFNOR Standard)
INSTRUKTÖRER	Annika Olsson & Andreas Illerfelt
TEL	08-744 49 77
MOBIL	070-844 49 77, 070-511 65 30
FAX	08-19 65 07
E-MAIL	skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Inbjudan till SM 1998

Efter förra årets fantastiska svenska mästerskap är förväntningarna höga på 98 års tävling. Många filar på sin utrustning mer än någonsin i vintermörkret. Det är inte bara Svenska Mästerskapen som står på spel utan även Nordiska Mästerskapen och dessutom "Nordiska Öppna" som tillåter alla att vara med och mäta sig i samma tävling. För att kunna erbjuda de bästa möjliga förhållandena kommer har organisationskommittén med omsorg valt ut platsen för tävlingen. Platsen är Le Grand Bornand den 23-28 juni. Detta ger 6 möjliga tävlingsdagar med max 5 heat. Inskrivning på Måndag den 22 juni i tältet vid landningen. Tävlingen är öppen för alla som har steg 2 eller steg 3 (gäller Sverige, ta reda på vad som gäller för ditt land). Le Grand Bornand ligger på närmast historisk mark med tanke på distansflyg. Annecy i väster och Chamonix i öster bara för att nämna några av de välkända flygställen som ligger inom räckvidd för flera spännande banor.Nästan alla världsrekord och triangelbanor har blivit slagna i området. (+ alla Pierre Bouilloux rekord.)

Fakta SM och Grand Bornand

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:	Avgift 1200:- före 30:e april (försent nu alltså) Nu gäller 1500:-. Avgiften betalas på PG 161 58 41-2 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. 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

FaktaGrand Bornand:

Antal sängplatser:	18000 st
Pris:	I juni 1300 till 2300 för en lägenhet för fyra.
Kontakt:	Turistbyrå +33 4 50 02 78 00
Resa:	Västras buss från Göteborg 1400:-
Kontakt:	Herman 031/445 778

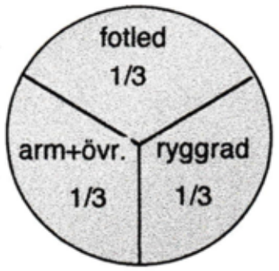
All info finns på http:// www.netconnection.se/airmail/sm

Välmött!
Västra Skärmflygklubben

Skärmflygskador - Fotled och fot

Allmänt

Alla sporter har sina egna typiska skador. Tittar man på europeisk statistik för skärmflygning så finner man ett mönster. En dryg tredjedel är fotledsskador. En tredjedel är ryggskador. Den sista tredjedelen är arm och övriga skador.

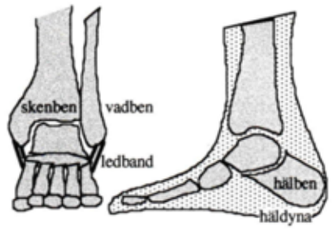


Skadefördelning

Fotledsskador

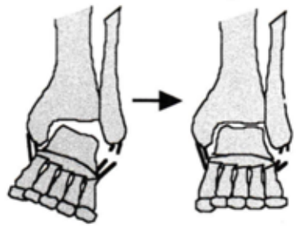
Det är f.a. stukningar och fotledsbrott som drabbar oss.

Anatomi. Fotleden är en gångjärnsled. Vi kan inte vicka foten mycket i sidled, men desto mer upp och ner. Skenbenet bildar tillsammans med vadbenet en gaffel som greppar runt språngbenet och bildar gångjärnet. För att hindra foten att vicka för mycket i sidled sitter det starka ledband på ut och insidan. Under hälbenet finns en cellgummiliknande vävnad, häldynan, som fungerar som stötdämpare.



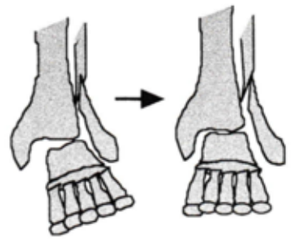
Anatomi

Stukning. Om man trampar snett kan ett ledband slitas av. Det blöder och sväller upp. Om man kyler, lindar med binda och håller foten i högläge så går svullnaden fortare tillbaka. E After en vecka eller två brukar det kännas betydligt bättre och efter 6 veckor är skadan läkt. Oftast blir det inga kvarstående besvär. I enstaka fall krävs mycket träning för att fotleden skall kännas stabil igen. Lyckas inte träningen måste man ibland operera.
En nyligen stukad fotled är ostadig och man riskerar att ådra sig en ännu värre stukning eller en fotledsfraktur om man inte är försiktig.



Stukning

Fotledsfraktur. Ett snedtramp kan bryta av ena fotknölen vilket oftast resulterar i 6 veckor i gips.Om man trampar snett med större kraft kan bl.a vadbenet slitas loss från skenbenet och brytas av.
Då räcker det inte med 6 veckor i gips utan operation är nödvändig, gångjärnet måste återställas. De flesta blir bra efter operation, men inte alla.



Fotledsfraktur

Övriga fotskador

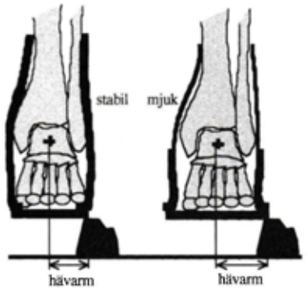
Även häldyneskador och hälbensbrott före kommer.

Häldyneskada. Hårda landningar kan krossa och platta till vävnaden under hälen. Det gör att den egna stötdämparen inte fungerar så att man blir ganska ömfotad. Med rätt typ av skoinlägg brukar det fungera bra.

Hälbensbrott. Allt för stor kraft kan resultera i krossat hälben. En del blir helt återställda efter 2-3 månader på kryckor. men andra får sluta skärmflyga för gott.

Flygskor

Det viktigaste sättet att förebygga fotledsskador är bra skor. Om vi tänker på hur skadorna uppstår så skall vi ställa följande krav.
• Skorna skall ge tillräcklig rörlighet av foten upp och ner för att medge löpning med god kontroll.
• I sidled skall dom ge så god stabilitet som möjligt.
• Yttersulan skall vara smal för att minska risken för sidobrytning av foten på ojämna 14underlag.
• Dessutom bör de vara väl dämpade under foten.



Välj inte större sko än nödvändigt.Spring en bit i dom för att se att rörligheten upp och ner är bra. Stöd på ytterkanten och försök vicka foten sidledes. Stampa slutligen hälen hårt i golvet och känn på dämpningen. Prova om möjligt olika fabrikat. Att linor inte kan fastna i ev. snörningskrokar är ju en fördel.
Att skorna skall vara bekväma är självklart. Att dom är lagom varma/svala, vattentäta eller välventilerade är ju en smaksak.
Graningekängor, gamla militärkängor och liknande är direkt olämpliga trots att dom verkar robusta (läs klumpiga). Alla flygskor är inte bra medan det finns vandrarskor som är utmärkta (t.ex från Salomon). Kolla själv.

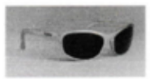
Ulf Cannerfelt, Kalix
(Glidflygarna Luleå)®

Pilotens bästa brillor

Hela kollektionen och återförsäljare på **www.velodrom.com** (där finns också Fenix klubb-sajt)


Blues 149 kr


Night Owl 149 kr
gula termikglas


Turbine 149 kr
mattsilver skalm


Phoenix 149 kr
årets nyhet, även gul


Yeager 198 kr

Velodrom är en kollektion sol- och skyddsglasögon som jag tagit fram speciellt för motorcykelåkning. De lämpar sig också extremt väl för skärmflyg. "Velodrom" är en kvalitetsgaranti som betyder att brillorna verkligen skyddar dina ögon mot vind och damm, samtidigt som de är hållbara och bekväma under hjälmen. Hemligheten är skalmar av nylon. Glasen är lagom mörka med 100 % uv-skydd, och tål rejäla smällar. Jag har också modeller med gult glas med vilka du ser molnen nästan innan de börjar bildas. Allt detta till ett anständigt pris. Hos mc-handlare eller på postorder. Prova, och du är fast!
//Mr Velodrom



Velodrom
SPORT GLASSES
Pasadena
149 kr

Tfn 08-668 27 21, fax 08-668 27 22, epost info@velodrom.se

Det blir nog vackert väder

Snart stoppar Henrik och jag vår campingutrustning i bilens bagageutrymme och låter den åka med hela sommaren. Det är många helger som vi stannar kvar på flygstället över natten, grillar eller går på Bykrogen i Kåseberga och vaknar av solskenet nästa morgon.
På sommaren flyger vi ofta vid Kåseberga, där finns flera hang som ligger bredvid varandra.
Hammars backar (SV) är lätt att starta och landa på, och är också lämpligt för nybörjare. Skånes drakflygklubb har en vindmätare som man kan ringa till för att kolla vindstyrka och riktning, 0411–22053. För att samarbetet med hängflygarna ska fungera måste vi tänka på detta: Området kring starten används enbart som start och landning. Stanna inte kvar på det höga partiet väster om starten när det är mycket folk, speciellt om det är mycket vingar där, gör en eller två svängar för att ta höjd och flyg sedan österut. Är du nybörjare på hang måste du ha en lång, bred, röd vimpel tydligt sittande på utrustningen för din egen och andras säkerhet.





På taggtrådsstängslet en bit bort till höger sitter en skylt med lokala flygregler (de sitter lite avskilt för att vi inte fått sätta dem någon annanstans för markägaren). Syftet med reglerna är att underlätta samarbetet mellan häng- och skärmflyg och att undvika olyckor, så läs dem först.

Ale Stenar

Ale stenar är sydvästhanget som ligger bredvid Hammars backar. Det går att flyga på hela sträckan däremellan, ungefär 6 kilometer. Lämpligast är att starta på andra sidan stängslet sett från stenarna.
Om vinden vrider till syd åker vi till sydhanget i Kåseberga, det ligger väster om byn. Markägarna tycker inte om att vi tar bilen upp, så numera parkerar vi i byn och går upp. Först tar vi nog en sillaburgare i något av rökerierna. På sydhanget gjorde jag mina första hangningar för några år sedan. Henrik flög före och banade väg, och jag kom efter...
Ibland flyger vi några timmar vid Kåseberga och åker sedan till skjutfältet vid Ravlunda när vinden vrider till ost. Några dagars flygning kan betyda att vi pendlar fram och tillbaka över Österlen. Man vet aldrig var man kommer att vakna nästa morgon.
Eftersom hanget ligger på P2s skjutfält går det ofta inte att flyga där. Ring 0414–741 80 och fråga om det är skjutning. Man kan råka ut för Ravlunda-effekten.

Det betyder att det blåser 8–9 m/s i hela Skåne utom på Ravlunda där det är nästan vindstilla.

För vana piloter

Du som är van hangpilot kan ha roligt på fler ställen. Ålabodarna vid Glumslöv (VSV) och ön Ven har flera riktningar som går att flyga på. Kullaberg vid Mölle (SSV–VSV) och Hovs hallar (NNV) är hang för mycket erfarna piloter. Båda hör till de vackraste platserna jag vet.
Jo, vi hangar mycket i Skåne, av förklarliga skäl. Men vi vinschar också och det blir mer och mer. Hörlinge flygfält är Club Parapente Syds vinschfält utanför Hässleholm, vi får låna det av Torsten Ising som byggde det själv en gång. Grillen är nog Flygsveriges största...
Läs mer om flygställen i Skåne på Club Parapente Syds hemsida på Internet, www.helitera.se/cps/ Där finns vägbeskrivningar och bilder.

Tina Fröjd

Text Tina Fröjd
Club Parpente Syd

Du prenumerar 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.

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

Ner kommer man alltid - och det fort!

Hur känns det att rusa mot marken i 200 kilometer i timmen? Skärmtryckets egen stjärnreporter Anders Lattermann tog ett tandemhopp en sommardag för att ta reda på just det. Häng med!

När jag var med och byggde upp Svenska Skärmflygförbundet 1988-91 fick vi mycket hjälp av Svenska Fallskärms Förbundet. Redan då väcktes mitt intresse för deras sport och jag beslöt mig för att någon gång testa ett tandemhopp. Någon gång råkade visst bli en sisådär nio år senare men den som väntar på något gott…

Det som faktiskt utlöste det hela sommaren 97 var faktiskt att jag hittade Frifallskolans webbsidor av en slump när jag var ute och tomtade runt på nätet. Jag bokade således in mig på ett tandemhopp.



På väg mot himlen

Jag tog pendeltåg och buss ut till det gamla flygfältet F18 Tullinge en dag med lite väl stora Cumulus moln för att vara hälsosamt för skärmflygare. Risken för CB med tillhörande regn och åska var överhängande. Jag ställde in mig på att hoppningen nog kanske skulle komma att ställas in, men jag visste inte riktigt vilka väderkonditioner man kan hoppa i. När jag väl kom ut på fältet ut såg jag precis ett gäng fallskärmshoppare komma nedsinglandes i branta 360:or. "Alright!", tänkte jag. "Vädret håller. Fallskärmshoppning är nog inte så väderberoende."

Som kolli på instruktörens mage

Jag checkade in och fick en grundkurs för hur vi skulle gå tillväga vid uthoppet och i luften. Det var inte mycket jag som passagerare behövde göra annat än att åka med som ett kolli på magen på instruktören och låta bli att stoppa ut händer och fötter i luftdraget eftersom jag då skulle få oss att volta och tumla helt hejdlöst. Jag lovade både instruktören och mig själv att låta bli.

Instruktören var lite bekymrad över vädret och berättade: "Moln är inte farliga att falla igenom. Bara molnbasen inte är lägre än den höjd vi ska dra skärmen på, eftersom vi behöver kunna orientera oss visuellt för att kunna se fältet vi ska landa på. Fast det är ju trist om du ska falla från 4000 till 1000 meters höjd utan att se något…"

"Jo, det har han ju rätt i…", tänkte jag.

Han fortsatte sedan och sade, "Men har molnet hunnit bli ett regnmoln, vilket är svårt att se uppifrån när vi väl tagit oss upp med planet så är det inte så roligt. Regn som slår i ansiktet i 200 kmh är inte skönt. Dessutom brukar det vara iskristaller högre upp. Det finns folk som kommit ner helt blodiga…"

Jag insåg att jag nog inte ville hoppa i ett regnmoln. Vi satt och avvaktade men det såg mörkare och mörkare ut. Efter 40 minuter började det ösregna. Jag kom fram till att även fallskärmshoppning var en mecksport med mycket sitta och titta på fel väder. Fast jag tror nog att fallskärmshoppare har lite bättre läge än vi skärmflygare. Blåser det inte mer än 12 meter/sekund och molnen inte är regnmoln. Då går det att hoppa. Men det hjälpte ju inte mig där i ösregnet. Jag åkte hem igen.

En gång till

Ett nytt försök var inbokat till två veckor senare. Närmare bestämt en söndag i början av juni. Klockan 10 på morgonen dessutom. Att det var en söndag var lite dumt eftersom det var lördag dagen innan och just lördagar brukar, som du säkert vet, ölen på krogen vara extra god.

Jag lyckades ta mig upp klockan 8 när väckarklockan ringde och ta mig ut till F18. Molnen byggde bra. För bra för att vara så tidigt. Dessutom låg en front över himlen. "Skit också", tänkte jag.

När jag kom fram och checkade in sade Linn som sköter bokningarna: "Planet lyfter om 5 minuter. Det här är Peter, din instruktör för dagen. Är ni snabba hinner ni." "Hei Anders! Håper alt er vel ellers!", sade Peter på norska. "Ånej", tänkte jag. "Jag ska hoppa med en galen norrman…"

Vi sprang ner till hangaren drog på oss overallerna och selarna. Jag hann berätta att jag redan gått igenom procuduren en gång men nog glömt en del sedan sist. "Det tar vi i planet" sade Peter. "Det här börjar bra", tänkte jag. "Ingen preflightcheck av utrustningen, ingen ordentlig genomgång av uthoppet och frifallet. Jag är bakfull och instruktören är från Norge." Jag försökte komma på vilket som var sämst men lyckades inte riktigt bestämma mig.

In i kärran

10 personer tryckte vi in oss i den lilla kärran. Sex stycken singelhoppare och två tandemekipage. Vi satt mer eller mindre på varandra och det kändes som när man åker bil ett gäng skärmflygare upp till starten. Att det alltid ska vara så trångt när man ska upp…

Medan planet klättrade uppåt gick Peter igenom hur vi skulle göra uthoppet och jag började känna mig lite lugnare. Vi började komma rätt högt och jag kollade på molnen. De växte på bra. Lite väl bra. Som atombombssvampar faktiskt. "Bara det inte blir regn", tänkte jag och mindes historien om iskristallerna.

Jag berättade att jag hållit på med skärmflygning i sju år och vi kom överens om att jag skulle få ta över spakarna så fort vi fått ut skärmen.

Efter ett evinerligt tuggande de sista 1000 höjdmetrarna så var vi slutligen uppe på 4000 meters höjd. Jag kollade med mig själv om jag var nervös men kom fram till att jag inte var det. Pulsen var rätt normal. Huvudet kändes tungt men det är ju inte direkt onormalt efter 10 öl kvällen innan. Jag kom fram till att ölen nog trubbat av mig något, vilket i just detta fall var lysande. Utsikten var också den lysande med hela Stockholm City längre bort på horisonten. Jag lyckades hitta Globen bland alla husen och kände att jag trots allt hade lite koll på läget.

Något som bäst beskrivs som en "garageport" öppnades i sidan på planet och folk började kasta sig ut genom öppningen. "Jaha, där for han", tänkte jag när siste man försvann ut genom hålet. Sedan var det bara vi tandemekipage kvar. Jag och Peter skulle ut sist. Det andra paret kröp på knä fram till öppningen och försvann ut genom hålet i sidan på planet. "Jaha, där for de", tänkte jag.

Bara vi kvar

Därmed var det bara vi kvar. Och piloten. Vi fick grön lampa på "uthoppningsindikatorn" vilket betydde att planet var på rätt ställe någorlunda över fältet. Vi kröp fram mot öppningen och jag stack ut huvudet och tittade rakt ner på marken 4000 meter längre ner. Jag fick en dunk på axeln vilket betyder: "Lyft benen". Jag lyfte benen och blev på så sätt hängandes i Peter som bar hela min vikt och balanserade oss i vinddraget runt öppningen.

Efter vad som verkade vara en evighet så kände jag att vi tippade framåt rakt ut ur planet. Min fot slog emot något när vi tippade ut och föll över i nästan ryggläge innan vi fick upp farten och dök neråt. "Jaha, där for vi", tänkte jag.

Strax därefter började det gå fort. Jävligt fort. Jag kan rapportera att vinddraget i 200 kmh är kraftigt. Kragen på overallen låg och fladdrade så att det nästan gjorde ont men jag skulle ju hålla mina händer i remmarna på selen så jag inte styrde omkring oss. Efter ett tag lyckades jag i alla fall jobba upp händerna lite och med tummarna hålla fast kragsnibbarna. Jag kom på att jag nog glömt att korsa benen som jag skulle. Jag försökte göra det men vinddraget var så kraftigt att jag var tvungen att ta sats för att slutligen lyckas.

Sedan började Peter att rotera oss i 90 graders sektioner. "Kolla där är Globen!", tänkte jag. Schwäng! Ny 90 graders snurr. "Där är nånting annat". Schwäng! "Där är ju skärgården!" Schwäng! Och så höll vi på. Jag noterade att vi föll i ett hål mellan molnen och att molntussar kom farandes mot oss och passerade förbi med en fantastiskt hög hastighet.

Bara skog nedanför

Jag tittade neråt och såg bara skog. Och den växte. Snabbt dessutom. "Om vi inte drar skärmen snart så sitter vi som frimärken i den där skogen", tänkte jag. Skogen växte ännu mer och jag började nästan bli rädd. Skogen växte.

Jag började undra om Peter somnat eller nå't. "Nu vill jag att vi drar skärmen", tänkte jag och kände samtidigt att något började dra i mina axlar. Sedan snurrade och gungade världen ett tag och jag förstod att skärmen var ute men var den otrasslad? (En skärmflygare slutar visst aldrig flyga skärm…). Jag kunde lugna ner mig och konstatera att 1): Skärmen såg helt okey ut och 2): Hängselar är otroligt obekväma.

Så fort Peter kollat att allt funkade fick jag ta över bromshandtagen. "Hm, låt oss se vad den här saken kan göra", tänkte jag och inledde en wingover. Inte blev det mycket till wingover inte. Att flyga tandemfallskärm är som att köra traktor. Den svarar inte direkt på styrkommandon utan det tar ett tag. Dessutom är bromsarna väldigt tunga. Det hela påminde mycket starkt om de skärmar vi flög med 1988 på min skärmflygkurs. Och sanningen är att de och tandemfallskärmen är ungefär likadana i konstruktionen vilket inte är så konstigt eftersom det var just fallskärmar man började att flyga med i skärmflygets barndom.

Nåväl, jag gjorde så gott jag kunde och lekte som bäst när Peter sade: "Kör igenom det där molnet, det är kul" och pekade på molnet vi hade under oss. "Men det får man väl inte?", sade jag och tänkte på IFR reglerna för skärmflygning. "Jora", svarade Peter.

Jag styrde ut oss mot molnet och upptäckte vilket otroligt dåligt sjunk, eller snarare, vilket otroligt bra sjunk en fallskärm har. Den flyger som en gråsten. Rakt ner. Vi kom in i molnet och det blev ljust och kritvitt och jag tappade all orienteringsförmåga. Jag insåg varför man inte ska kurva in i ett moln: Om en annan skärm också ligger och kurvar i molnet så är man illa ute om man hör en pipande vario som inte är ens egen…

Efter bara 10-20 sekunder var vi med vårt sjunk i alla fall igenom och kom ut på undersidan. Utsikten var mycket fin, det är något visst att vara 1000 meter över plattlandet. Lite längre bort syntes landningsbanan. 500 meter under oss såg jag den andra tandemskärmen. Jag fick order att styra mot landningsfältet. När vi låg rakt över fältet på ungefär 400 meters höjd såg vi planet komma in för landning och det landade så gott som under fötterna på oss.

Jag drog en 360 och vi tappade höjd som fan. Efter bara 4 -5 varv var vi nästan nere på marknivå och jag fick order att släppa upp skärmen. Precis när vi gick ur 360n och G-krafterna blev som starkast började de där 10 ölen från dagen innan göra sig påminda och jag var glad att jag fick lämna handtagen till Peter för final approach så jag kunde koncentrera mig på att inte få upp frukosten igen…

Fältet kom plötsligt väldigt fort upp mot oss och jag lade återigen märke till hur mycket en fallskärm sjunker. Fast denna gång var jag glad att jag snart skulle stå på backen igen eftersom jag vid det här laget kallsvettades och mådde obra rent generellt.

Vi brakade in på exakt rätt ställe på det lilla landningsfältet, och tog mark. Mina ben hade blivit avsnörda av hängselen så de fungerade inte längre och vi gjorde därför en landning i enlighet med den klassiska tandemflygskärmslandningsmetoden: "Pilot voltar över passagerare".

Och så var vi nere på marken igen och jag började sakta repa mig och lovade mig själv att jag inte ska gå på krogen dagen innan jag hoppar nästa gång. Vi får väl se om det tar nio år tills nästa gång…

Som avslutning kan jag väl nämna att själva frifallet tog 60 sekunder och själva skärmflygningen cirka fyra minuter. Det kostade 1800 kronor vilket ger en minutkostnad på 360 kronor eller en timkostnad på 21.600:-. Men det var det tamigfanimig värt!

Anders Lattermann
latte@canit.se

P.S. Den som vill läsa om Anders Lattermanns och Tomas Gustavssons tandemflygskärmsäventyr i de franska alperna kan ta en titt på: http://www.lattermann.com/artiklar/airmail/smafranska.htm. D.S.

Om författaren:
Anders Lattermann är projektledare på Internetteknikföretaget Svenska Canit AB. Anders har tidigare varit chefredaktör för tidningen PCaktiv och förbundets gamla skärmflygtidning Kollaps. Anders började flyga skärm 1988 och bosatte sig i de franska alperna 1994 men återvände hem redan efter ett halvår med en krossad häl i bagaget…

Här kan du hoppa fallskärm: Frifallskolan

Både tandemhopp och hela kurser
Email: skydive@frifallskolan.se
Tel: 08-732 04 08 / 08-778 00 08
Webb: http://www.frifallskolan.se

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
FUSION
Auktoriserad återförsäljare
Airwave — NOVA

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**

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

Atlas ny modell från Edel, klassad standard. Perfekt för medelgoda och nybörjare som söker säkerhet och prestanda.

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

Vårens aktiviteter hos Adventure Skärmflygskola:

Maj	Pilot 1 och 2 kurs i Branäs
Juni	Termikflygkurs Annecy, Frankrike
Höst	Säkerhetskurs i Aurland, Norge
Sept	Termikflygkurs i Kalifornien, USA

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

Flygskärmar och roddbåtar

Av Richard Grant
Foto Tomas Gustafsson

Var gång jag får höra om skärmflygolyckor som involverar hård vind eller turbulent luft, tänker jag på flygskärmar och roddbåtar.

För mig verkar det som om flygskärmar och roddbåtar har mycket gemensamt. Precis som en flygskärm, är en roddbåt något litet och tillräckligt lätt att hanteras av en person. Den platsar på biltaket eller till och med i bakluckan. Det är möjligt att sjösätta en roddbåt näs tan var som helst och när man är vid vattenbrynet, ger roddbåten oss friheten att lämna stranden och alla badgäster bakom oss och flyta omkring fritt och smidigt runt sjön eller dammen.

En sån frihet och bekvämlighet kostar. Du kan inte flyta omkring på vilket vatten som helst, det måste vara ganska lugnt och det skall inte finnas möjligheter till plötsliga väderleksförändringar. Svallvågorna från större båtar är en verklig fara och en ström starkare än ett par knop skulle svepa bort den förvånade årsmannen.

Alla dessa begränsningar och många fler är gladeligen accepterade av de som åker omkring i roddbåtar och rodd ses som en säker aktivitet. Men trots det finns det ett fåtal som har drivit på roddbåtarnas utveckling och resultat långt bortom vad som är accepterat som "vanligt". Folk har korsat hav i roddbåtar och utfört enastående navigeringsprestationer med endast den enklaste utrustning. Vi beundrar och kommer ihåg dessa människor som djärva och modiga, men få skulle ens överväga att göra som dem.

Fara och dumhet

Det är en stor skillnad mellan att göra något farligt och att göra något dumt. Vilken farlig aktivitet som helst kan göras säker genom att man tar passande försiktighetsåtgärder och förbereder sig tillräckligt. Att korsa hav i roddbåtar är helt klart farligt, men att ge sig iväg utan all den grundliga förberedelse som krävs för en sån resa skulle vara mycket dumt.

För mig verkar det som om flygskärmar är himlens roddbåtar och jag skulle vilja be de som anser att skärmflygning är osäkert att reflektera över denna



Frontinslag lätt att parera... på marken!

idé. Jag tycker det är dags att vi seriöst tittar på precis vad en flygskärm ger i relation till vad den är och förstår det måste finnas begränsningar för skärmflygning som vi måste acceptera, precis på samma sätt som roddbåtsägare accepterar sina små farkosters begränsningar.

Jag förmodar att de flesta kan ro en båt, trots att ett fåtal aldrig verkar få det att stämma. Hursomhelst så är de första erfarenheterna troligen från ett mycket lugnt och stilla vatten. Vem skulle överväga något annat? När erfarenhet och självförtroende ökar kan vi bli lockade att prova på större vatten med små vågor och lite vind, men alltid inom vår bevisade förmåga. Så långt, allt bra.

Roddbåtar i hård vind

Antag nu att vi bor på ett ställe där det allra vackraste vattnet för en roddtur är precis uppströms en stor fors eller ett vattenfall. Den självklara faran skulle kräva en del försiktighet och förberedelse. Vi skulle vilja veta exakt hur snabbt vi kunde ro och exakt vilket styrka vattenströmmen har. Lägg till ett par extra åror och en försäkran att strömmen inte skulle öka i styrka under tiden vi ror och om vår roddfart är klart högre än strömmens fart, så kunde vi ge oss iväg och åka omkring med hygglig säkerhet, och hela tiden hålla oss på ordentligt avstånd från vattenfallet.

Hangning med en flygskärm är analogin till att ro på en flod alldeles uppströms om ett vattenfall. Och det är antagligen den första riktiga flygerfarenheten för de flesta piloter. Från våra farkoster kan vi inte se vattenfallet, inte heller kan vi höra fallets brus fastän vi vet var det troligen befinner sig. När det går åt skogen och när folk får höra att ännu en pilot blivit dödad eller allvarligt skadad efter att ha "blåst av hanget" tar de det som ännu ett bevis på att skärmflygning är en osäker sport, men är den det? Hur många piloter vet exakt hur snabbt de kan flyga? Hur många bryr sig om att inhämta en väderprognos innan de startar ? Är dessa samma människor som skulle försöka korsa Zambesifloden i en icke testad och ej provad kanot precis uppströms om Victoriafallen?

Roddbåtar i stark turbulens

Det finns många dumma saker som jag skulle kunna uträtta med en roddbåt. En av dem skulle vara att ta mig ned till kusten och sjösätta min roddbåt rakt ut i det stormiga havet från en öppen strand.

Om jag drunknade under försöket, skull de flesta kalla det mycket dumt. Man skulle lägga till ännu fler adjektiv om jag väntade tills stormen blev som kraftigast och då försökte ge mig iväg med en bindel för ögonen, ändå är det analogt med att ut flygskärmar i stark turbulens

Man ser skärmflygpiloter som sitter och väntar och väntar på starten så att termiken verkligen kan dra igång, innan de startar ut i en osynlig malström av brytande vågor, svallvågor och tidvattensströmmar. När deras skärmar kollapsar och spinner ned till marken, hör vi klagomål på luriga och osäkra skärmar, sällan ett utlåtande om pilotens förstånd.

Visst finns det roddbåtar som fungerar i vågor, livräddare använder dem. Med kunskap, skicklighet, erfarenhet och den rätta utrustningen kan det göras säkert, men skall vi prova en sådan bedrift innan vi exakt vet vad vi gör och den verkliga vidden av våra förmågor?.

Inga skärmflygdammar

En stor skillnad mellan roddbåtar och flygskärmar är att när jag tar min roddbåt till den lokala reservoaren så kan jag vara övertygad om att vattnet kommer att vara lugnt. Om jag vill ha ett gropigt hav så vet jag också var jag kan hitta det. Men för flygskärmar är alltihop ett enda stort hav. Det finns inga dammar eller sjöar. Ishavsstormarna kan nå rakt in till våra skolbackar. Dessutom är allt osynligt. Turligt nog finns det många tecken som indikerar vad som verkligen händer i luften runtomkring oss, tillgängliga för dem som tittar efter. Om vi inte avvaktar, tittar och observerar för vi flyger, vem ska man då skylla på om man tappar kontroll över situationen i alltför starka förhållanden?

Jag skulle inte vilja föreslå att det bästa sättet att göra vår sport säkrare är att reglera eller att försöka bestämma vem som kan flyga var och i vilka förhållanden, men hellre att piloterna skulle tränas att ha en sund inställning till sporten och i att kunna läsa förhållandena själva.

Slå rekord

Det är en hyllning till den mänskliga andan att det alltid finns de som är beredda att pressa en aktivitet till dess yttersta gräns. Tänk igen på de färder som folk gjort i enkla roddbåtar i det förgångna och deras analogi, de resultat som en del skärmflygare gjort i vår tid. Överväg en stund vad dessa prestationer innebär, givet att en flygskärm väger ungefär lika mycket i relation till piloten som en fågels fjädrar väger i relation till fågeln. Rekordet i höjdvinst är för tillfället 4470 meter. Otroligt! Att någon kan skutta ned för en backe eller bli bogserad upp till några hundra meter i tropisk värme, under ett par kilo plast och linor och sedan stiga upp till höjder där det är minusgrader och piloten måste använda syrgas. Och distansrekordet sen ? En flygskärm har flugits 336 km. Otroligt! Att någon kan flyga över 30 mil under ett fickflygplan utan egen kraftkälla.

Vilken ofattbar bedrift i skicklighet, djärvhet och uthållighet. Varför rapporterades inte det på framsidan av varje tidning i världen? Varför är det så att en klant som aldrig tagit någon lektion i sitt liv och tar kål på sig själv när han försöker flyga med en nervös gammal skärm anses som mer nyhetsvärd än de som är legender i vår tid? Hur är det med våra prioriteringar? Är vi i farozonen för att förlora själva tjusningen för vår sport? Är detta ett tecken på den tid vi lever i, där vi tar hälsa och bekvämlighet för givet och vem som helst kan äga en tvättmaskin med mer processorkraft än den dator som åkte till månen med Apollo11? Skulle en ökad aktning för vad vi verkligen gör när vi flyger skärm förbättra olycksstatistiken?

Olyckor

Det verkar som om folk i allmänhet är mycket intresserade av olyckor inom friflygning. Jag tror det finns två huvudorsaker till det. För det första så älskar piloter att prata om erfarenheter som skrämt dem. Det får dem att framstå som starka och modiga inför vilken publik som helst som är oförstående för vår sports verkliga förtjänster. För det andra så förs dessa skrämmande berättelser ivrigt vidare av de som väldigt gärna skulle vilja prova på friflygning själva, men som saknar det lilla mod som det faktiskt kräver. Jag har tappat räkningen över de gånger jag har börjat prata om skärmflygning med en icke-flygare, bara för att få samtalet vridet inom sekunder till ämnet: någon som kände någon som blev skadad eller dödad. Dessa människor känner sig rättfärdigade var gång det inträffar en olycka eller incident och deras egen press på sig själva släpper ett tag. Och historierna går runt och runt, under tiden ändras innehållet, "snavade" blir "föll handlöst" och "gick sönder" blir "krossade". Omvänt, varför ser vi så lite regelbunden skärm- och häng-flygning på TV? Är det därför att det blir för mycket för reportrarna att se vad de alltid drömt om att göra bli utfört med största säkerhet? Jag tror att vi gör oss själva en stor otjänst varje gång vi trollbinder lyssnarna med skräckhistorier. Om vi kan hålla berättelserna om olyckor faktarika och informativa så att de hjälper andra piloter från att göra om samma fel, kan vi göra mycket för att ta bort den osäkerhetsstämpel som många binder samman med skärmflygning.

Det kommer förstås alltid finnas de som kallar skärmflygning för osäkert. Det är deras åsikt och de har rätt till den. De borde dock vara mönstermänniskor och förebilder själva om de ska bibehålla en strimma av trovärdighet. De borde inte röka och deras bilar borde vara enastående exempel på vägsäkerhet. De skulle aldrig ta en öl för mycket eller köra för fort eller köra mot rött eller göra en enda av de många dumma livshotande saker som folk gör. De borde inte kasta stenar mot skärmflygning om inte deras egna glasshus är utrustade med jordade apparater där jordning krävs och jordfelsbrytare är monterad, provad och testad.

Jag själv, kan inte hitta något som får mig tro att skärmflygning är farligt. Skärmens strukturella integritet, kan kontrolleras med en enkel inspektion, om man vet vad man skall titta efter och utför regelbundna inspektioner som piloter utför på vanliga flygplan. På detta sätt kan vi undvika olyckor på grund av utmattning, porositet och UV-relaterade skador, eftersom tydliga varningar kan ses av alla som skulle leta. Självklart så måste vi alltid ha i åtanke på just vad hänger under och den utrustning vi flyger med.

Jag kommer att fortsätta att ta mitt roddbåtsflygplan ned till den atmosfäriska oceanen närhelst förhållandena tillåter. Jag kommer att sträva att vara så kunnig och förberedd som jag bara kan. Jag kommer att komma ihåg hur lätt min lilla farkost kan sugas upp eller deformeras och jag hoppas att jag kommer att fortsätta att njuta av skärmflygningens frihet och spänning under en lång tid framöver.

Jag kommer att fortsätta att beundra de djärvas handlingar, de som med stora förberedelser och all nödvändig skicklighet och utrustning, ger sig iväg för att sätta nya rekord under en farkost lik min egen, men jag kommer också att hålla mina egna begränsningar i mina tankar och lämna mina personliga försök i rekordslagning inom drömmens värld, ifrån vilken jag vet att jag alltid vaknar i säkerhet.

Jag hoppas att skärmflygning alltid ska fylla mig med samma förundran och djupa respekt som den gör nu. Jag hoppas att den kommer att göra detsamma för dig.

Säker rodd.

Richard Grant (Fritt översatt av Jonas Svedberg)

Nyheter!

UP Blues-
intermediateskärm med hög prestanda och STOR säkerhet. V-cellsteknik. DHV 2

UP CAB-
tandemskärm med v-cellsteknik och superprestanda! DHV 1-2.

Skywear-
shorts, byxor, t-shirts, skjortor, tröjor, fleece, jackor och overaller!

Suveränt program!

UP Vision Classic- från "förstaskärm" till distansflyg. DHV 1-2
*UP Escape-*prestanda.
*UP Soul-*intermediate med buskul flyg-egenskaper. DHV 2
*UP Action-*smidig sele för krävande piloter.
*UP Max-*sele med alla tänkbara skydd.
*UP Fast-*liggsele.
*UP Profile-*r-skärmar.
*Flytec-*flyginstrument
+ en massa annat "godis"

Maila / ring för katalog

Bli nöjd!

* Det finns en skärm som passar just *dig* i UP:s program.
* Du blir nöjd med en säker produkt och flygningen blir ett nöje utan fjärilar i magen.
* Högklassigt material och hantverk.
* Bra priser och paket!

UP
Sweden
019-323246
070-609 90 10
up.mellc@orebro.mail.telia.com

SKY TEKNIK



edel

FB

Edel Atlas DHV 1-2, Saber DHV 2, Secotor den överlägsna tävlingsskärmen 2 år i rad. Galaxy tandem & Edel selar.

Firebird Ignition DHV 1-2 Flame DHV 2, Cult Monster tandem & Firebird selar.

Sup-Air selar, Woody Valley selar, Icaro hjälmar, NSD kläder, Flytec, Bräuniger instrument, 2 meters radio, kängor, mm.

Kontakta mig när ni skall köpa EDEL & FIREBIRD för att få bästa pris och service. Jag har jobbat med Edel i 5 år.

tel-fax 0510-540 249, mobil 070-767 21 40

Nu även i Stockholm på OLOFSGATAN 12 i butiken "BARA SPEL" som öppnar i början av maj, tel 08-22 64 44.



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

Tävlings kalender 1998

Inbjudan till SM 1998

Se separat information på annanplats i tidningen

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 DISTANSFLYG-VECKA 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 distans-flygrekord. Under 1997 flögs över 1800 km distans-flyg 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 upp-hämtning.
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 distans-flygställe!

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 arrangörs-klubben 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 Tävlingskalender

Typ	Ortnamn	Land	Datum
PWC	Fiesch	Schweiz	1998-05-19--05-24
Nationell -A	Mieussy	Frankrike	1998-05-21--05-24
Open	För VM	Österrike	1998-05-30--06-07
Nationell -A	Digne	Frankrike	1998-06-13--06-14
PWC	Le Grand Bornand	Frankrike	1998-06-16--06-21
NC	Hemsedal	Norge	1998-06-23--06-28
Open	Le Grand Bornand	Frankrike	1998-06-26--06-28
EM	Piedrahita	Spanien	1998-07-09--07-22
PWC	Granada	Spanien	1998-07-22--07-27
Franska M	Le Bresse	Frankrike	1998-07-28--08-02
NC	Vågå	Norge	1998-08-01--08-02
PWC	Garmish	Tyskland	1998-08-04--08-09
Brittiska M	Morzine	Frankrike	1998-08-11--08-16
Open	Lökken 98	Danmark	1998-08-12--08-16
Nationell -A	Annecy Open du Lac	Frankrike	1998-08-22--08-23
Nationell- A	Lachens	Frankrike	1998-09-05--09-06

Radannonser, Bifoga 20:-/annons

Advance Epsilon 26. Pilotvikt 70-90 kg Stabil B-skärm, vit/lila, 10 h Bra skick Nödskärm Edel Advancesele speed, ryggplatta, hjälm. 14000 kr. Martin. **08-560 300 92**

Variometer & nödskärm. Bräuniger Alto vario PII, 600 kr. Sigma Minitex 1200 kr. Båda från 1991 Susanne. **090-19 76 53**

FreeX Spear M 30 h. 18000 kr. Ola Orädd **Tel +6637208691 Fax +6637208807**

Apco Starlite 24. 60-78 kg Sele och nödskärm Lite flugen.Svart, gul, rosa. 3500 kr. Kristine **0490-345 35**

Sele Apco Top Secura. Airbag, kevlarplatta och karbiner. Mycket bra skick. Pris 1900 kr. Carl **0707-700 602**

Pro Design Compact 33. 75-95 kg 1994, med sele Pro Design. 20h Fabrikskollad 9802 testprotokoll medföljer. 10 000 kr. Micke. **08-464 73 66, 0707-74 80 03**

Tandem UP-Pickup I. 1996, trimmers, 10 h, 20 starter. Nyskick! Skysystems passagerarsele medföljer. 12 000 kr. Erik **08-668 48 83**

Avance Sigma 3 27 kvm. Total flying weight 80-90, 80 h. Purple and orange. May eventually be tested during SC in Grand Bornand. 9000 FRF. Sean spotts@club-internet.fr **+33 04 50 53 70 23, +33 04 50 53 14 93 fx 08-732 88 72**

Information från styrelsen

Peter Brinkeby Stor Grabb

Peter Brinke by har genom sina internationella framgångar uppnått Riksidrottsförbundets titel Stor grabb. Peter har just nu uppnått 26 poäng och gränsen för Stor Grabb går vid 20 poäng. En SM vinst ger 3 poäng som jämförelse. Grattis Peter!. En liten gåva kommer att överlämnas under SM i Frankrike.

Gesunda flygregel

Kontakt måste alltid tas med tornet på Mora Flygplats innan flygning.
Telefonnummer finns vid lifthus och på startplatsen.

Försäkringen

Styrelsens man Sture Linnér som tagit hand om försäkringen meddelar att han är i slutförhandlingar med Trygg Hansa. Så här långt kan meddelas att SSFF gjort sig av med försäkringsäklaren som tidigare varit mellanhand mellan Trygg Hansa och SSFF och nu sköter allt snack direkt med TH istället. Alla licens-innehavare är försäkrade och fylligare info kommer i nästa Skärmtryck.

Flygstopp Ekholmsnäs Lidingö

Det är hästtävling den 16-17 maj i Ekholmsnäsbacken på Lidingö. Därför är flygning förbjuden där den helgen.

Styrelsens arbete

I nästa skärmtryck kommer ett schema över styrelsens arbete som gör det lätt för medlemmarna att se när det är möten osv . Som info nästa gång kan rapporteras att nästa inplanerade Styrelsemöte hålls den 22 juni i Grand Bornand Frankrike, och under maj kommer det att hållas ett kortare telefonmöte i försäkringsfrågan.

SISU - utbildning för Skärmflygare

Utbildning är en naturlig del i skärmflygning, både grundläggande och för utveckling av färdigheter och kunskaper. SISU är idrottens utbildningsorganisation och finns bla till för att samverka med i utbildningsfrågor. Vid planering av utbildning är det bra att ta en tidig kontakt med ditt SISU- distrikt för att göra en gemensam behovsinventering, titta på vad utbildningen skall innehålla och vilka metoder som är lämpliga för utbildningens. SISU:s vanligaste metod är studiecirkeln som bygger på att utbildningen genomförs internt i den egna klubben. Till utbildning i studiecirkelform ger SISU ett ekonomiskt bidrag.

Idag gör många klubbar en utbildningsplan. Föreningen får då en god planering och kontinuitet i utbildningen. Om ni gör en utbildningsplan, fundera då över behovet på alla nivåer, nybörjare, de mer erfarna, instruktörer osv. Fundera också över hur klubben fungerar, vad gör vi föreningen? Det finns bra material för att arbeta med klubbutveckling.

Kom ihåg att ni kan utbilda inom många olika områden tillsammans med SISU:

- Grundläggande utbildning i skärmflyg
- fördjupning av kunskaper i t ex aerodynamik, säkerhet, meterologi mm,
- utveckling av klubben
- och mycket mer…

…utbildning ger utveckling.

Lars Hallberg SISU

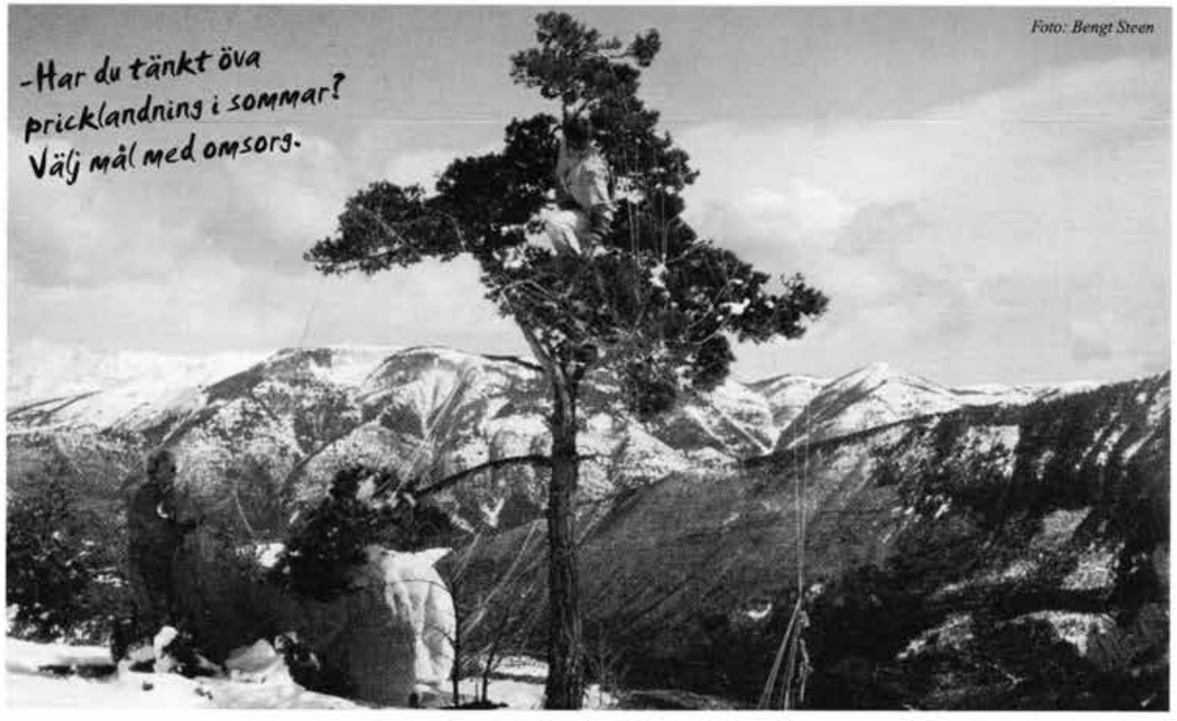


Foto: Bengt Steen

Godkända skärmflyginstruktörer

Skola	Klubb	Tel	Fax	e-post
Adventure SFS				
Lars Ekenstam Bergsgatan 9 112 23 STOCKHOLM	Cirrus SFK	08-6522388 010-2183389	08-201790	
Per Jutemar Parkgatan 11 112 30 STOCKHOLM	Cirrus SFK	08-6523745 070-5528997		
Torkel Bergqvist Villa Nordhem 186 97 BROTTBY	Cirrus SFK	08-51241457 010-6985407		
Ede Äventyr & Upplevelser				
Tommy Åsell Pl 1098 Ede 830 50 OFFERDAL	Åre SHFK	0640-30626 0706-573092		http://home1.swipnet.se/~w-13158/ede.htm
Dala Skärm Flyg Skola				
Martin Annsberg 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 (Vinteradress: Åre Kläppens Fjällhotel, 830 13 ÅRE, 0647-506 30, 0647-132 50)	Dala H&SKFK	0250-44627 010-2559075 070-6381070	0250-44627	info.flysports.se
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 Box 47 (Stenheden 47) 780 67 SÄLEN				flyg@moguls.se http://www.mogul.se
Peter Ahlbin	Sälens SFK	0280-20616 070-6260616	0280-20636	
Tony Ekström	Sälens SFK	0280-206 16 070-6260614	0280-20636	
Peterson Sport AB				
Tomas Peterson Bergängsvägen 68 521 30 FALKÖPING	Västra SFK	0515-711121 070-6001121		
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 Sk&Dfk	010-2559089		
Lars Hedström	Åre Sk&Dfk	010-2559089		
Fredik Lindholm	Åre Sk&Dfk	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		
Skärmflygskolan				
Arvodesgatan 10 129 33 Hägersten				
Andreas Illerfelt	HVTO	08-7444977 070-8444977	08-196507	
Annika Olsson	Åre Sk&Dfk	0705-116530		
Åre Skärm Flyg Skola				
Årevägen 60 830 13 ÅRE		0647-50391	0647-50551	
Pernilla Hammar	Åre Sk&Dfk	070-5720880		
Peter Nietlisbach	Åre Sk&Dfk	010-2245151		
Äventyrscenter				
Äventyrscenter Odinsgatan 20 411 03 GÖTEBORG		031-159434	031-159468	www.aventyrscenter.se
Christer Ericsson	Västra SFK	0705-461699		
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

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
Luleåvägen 20A/J Karlsson, 982 34 GÄLLIVARE
0970-238 68, 0970-23 740

Frisksportarnas 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

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

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 P-O Moström
Strandvägen 18D, 912 34 VILHELMINA
0940-13226, 010-6754333

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

Happenings

rekordslaktarvecka 20-24 maj!

Denna vecka samlas vi på fältet i Väckelsång (Lidhem) till en stor flygträff. Tillsammans med Stockholms skärmflygskola,Cloudbase, TurnPoint, freeX och Club Parapente Syd arrangerar vi det största plattlandsevenemanget under 1998! Vi ska flyga termik, slå distansrekord, prata flygning och ha kul! Termikseminarier för piloter på olika nivåer varvas in när vi inte vinschar. Från freeX i Tyskland kommer fabrikspiloterna och proffsen i PWC och även ett par andra toppiloter närvarar. Flera hydraulvinschar - vi kommer att köra 8 vajrar parallellt (!!) för att alla ska komma upp i luften snabbt. Blir bara vädret hyfsat så kommer rekord att ryka! Se bara till att vara med och slåss om vem det blir som gör det..... Hanggliders är givetvis
välkomna att vinscha i vår nya "vagn". Max 50 deltagare. Anmälan görs på telefon senast 30 april,0456- 70600.

Gratis camping (vandrarhem finns). Motorseglare (2 sitsig) på plats för att hjälpa oss med prognoser och att hitta de bästa platserna. Det finns möjlighet att åka med för en liten peng för den som vill. Det kommer att ges möjlighet att pröva motorflyg. Under veckan ger Tibor "Tibbe" Berki ett termikseminarium som vi varvar med flygning: Dag 1 är inriktad på dig som har elevlicens eller steg 1. Dag 2 passar bäst för piloter steg 2-3 och dag 3 är det "testival" - Vi testar nya produkter: skärmar, selar och tillbehör från vårt breda sortiment. Termikseminariet kostar 500:- utom för "stammisar" som betalar 350:-. Dag:4-5 gäller distansflygning till 100% hela dagen.

En annan höjdpunkt är uppvisning med SWIFT, ett fotstartat segelflygplan med glidtal 1:25 som ni kanske läst om i utländsk "free-flying" press. Samtliga dagar försöker vi slå såväl personliga, nationella som internationella rekord i alla grenar (tandem,fri distans, bana, out-return, höjd - you name it.....) När vi inte flyger finns ett antal alternativaktiviteter: bada, fiska, paddla, fika, kolla på fåglar..... Familjemedlemmar och vänner har möjlighet att flyga tandem under dagarna. Middag (om man inte lagar själv) lagas på grillen varje kväll kl 20,00 och serveras av våra eminenta kockar fvr 45-75:-. Det finns även en restaurang 300m därifrån.

Kostnader: Vinschdrag kostar 60:-/ draget, "stammisar*" betalar 40:- (årskort 800:-). Logi och mat väljer du själv efter de alternativ som gavs ovan.
* Gäller även medlemmar i Club Parapente Syd som betalt vinschavgift för -98.

kalendern -98/99

16 - 17 Maj
Motorflygträff!
Dags igen för vårens motorflygdagar. Då förra årets träff blev riktigt lyckad, kör vi på som sist: Vi håller till i Sölvesborgsområdet och flyger guidade turer i trakten, utbyter erfarenheter, tips, kollar in nya prylar och pratar motor. Vi välkomnar särskilt nya piloter, som har mycket att lära från de som är mer erfarna om startteknik, underhåll och säkerhet. Ring och anmäl er snarast! Boende går att ordna om ni behöver. Välkomna! 0456-70600 PS. Ni har väl kollat in våra motorflygsidor? DS.

19 - 21 Juni
Dags igen för den årliga hangflygträffen på Ven! Efter förra årets succé tar vi även i år färjan över till Ven för en hangflygupplevelse utöver det vanliga. Denna "pärla" som ligger mitt ute i Öresund och bara väntar på gästande hangsugna skärmflygare. Färjor går hela dagen. Boende fixar du själv och det finns allt från att hyra hus till att campa. Kolla in bilder från Ven här.

8 - 12 Juli
Løkken - Danmark - Se resor för mer info.

29 Juli
Flying cirkus ! En ren fest! Inge flyga, bara party! Vi grillar, dricker läsk och berättar flyghistorier.....

2 - 8 Augusti
Spanien "värstingstället" Vi åker till ett för skärmflygare ganska nytt ställe med helt otrolig flygning. Vi vill inte tala om exakt var det ligger men förhållandena är något alldeles extraordinära. Hör av er för mer detaljer.

12 - 16 Augusti
PWC-tävling på Løkken i Danmark. Hela tävlingscirkusen dyker upp bara på andra sidan sundet. Givetvis är vi som hangexpertis där och ger de stora pojakran o flickorna våra senaste råd och rön.

24 Augusti - 6 September
Sydafrika! "Världens bästa land för skärmflygning".
Nån gång under sommaren Expedition Sydpolen!

SKY ADVENTURES

NOVA PARATECH FB APCO pro DESIGN! freeX Airwave

Nu oxå återförsäljare för vauDe *kläder och fritidsutrustningar*

adress & tele

SANDVIKSVÄGEN 6,
294 74 SÖLVESBORG
TELEFON/FAX 0456-706 00
E-MAIL sky-adv@algonet.se

B

SVERIGE
PORTO BETALT

Moguls Inc.- Skärmflygskolan i Sälen

Vi lägger ner verksamheten på Öland, och kommer istället att hålla öppet året runt i SÄLEN.

- **Vinschning på Malungs och Dalajärna flygplats hela sommaren.**
- **Elevkurser och steg 1,2 & 3, hela sommaren**
- **Resor och övriga arrangemang - se kursplan, på våra internetsidor. (eller ring för info)**



of
SWEDEN

AIREA

We´we got what it takes to fly.

NYHET • SESSION acpul stand (test ej klar)
pris från 21,500 kr

• ASPECT acpul stand 46+ km/h
pris från 20,500 kr

NYHET • SHAPE acpul performance (test ej klar)
pris från 22,500 kr

• TENSION acpul performance 50+ km/h
pris från 24,500 kr

• FAT WILLIE acpul tandem 50++ km/h
Klassad 140 - 250 kg!!
pris 26,500 kr

• DIWAN Sele med ryggskydd
pris 3,700 kr

Vi sätter gärna ihop ett paket till dig.
I samtliga paket ingår : sele med ryggskydd, nödskärm, T-shirt och krokar.
+ Steg 1 eller steg 2 kurs.

AiREA TEST CENTER - i Sälen.
Samtliga modeller och storlekar finns att provflyga.

AVBETALNING - Du kan också få hjälp med finansieringen om så önskas.

För mera information, teknisk specifikation, utdrag från olika tester (obs! översatta till svenska), bl.a Fly & Glide, Crosscountry m.m.

http//:www.moguls.se
Ring för broschyr.

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

***återförsäljare*: Ede Äventyr/0640-30626, Skysport/0647-51186, Stockholmskärmflygskola/08-4649991**