SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
Nummer 4, 1998



Innehåller
SSFF föreskrifter och definitioner
för skärmflygning, version 3.0

God Jul och Gott Nytt År!

SKÄRMTRYCKET

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 1 1999: 14 februari



Tomas Gustafsson, redaktör

Insändare

Motorskärmkommittén

Nu är motorskärmkommittén på gång igen. Nya tag råder och diskussioner med LFV har redan inletts. En BCL gällande för motorskärmflygning skall bli klar och det skall hållas inledande kurser är meningen. Det är en del jobb som behöver göras. För det behöver Nisse som har hand om dessa frågor, tre personer till sin hjälp annars dör det och stannar som det är nu. Det vill säga i lagens gråzoner. Nisse behöver en driftsansvarig, en materialansvarig och en utbildningsansvarig. Utan dessa nyckelposter tillsatta dör motorskärmkommittén i sin linda.
Vill du vara med och gör något bra av det här?
Kontakta Nisse Gullaksen 08-51011174,
070-511 744 22, e-post: nisse@kamsax.se

Skärmtrycket söker intresserade personer

Vi på Skärmtrycket söker någon eller några som kan hjälpa till med att producera nyhetssidor. Vår idé är att ge dig full frihet att göra layout och skriva om roliga prylar som kan vara intressanta för oss skärmflygare. Vårt mål är att det skall bli två sidor i varje nummer. Om du jobbar i Pagemaker blir vi extra glada. Vi kan tänka oss en "Quarkbandit" också.
Vi söker även personer som är intresserade av att skriva artiklar. Det behövs alltid material till tidningen.
Intresserad kontakta oss:
skarmtrycket@paragliding.se eller via
telefon 0708-335532 Chrille eller Tomas 070-7740421

Klubbtidningar

Vi på "trycket" skulle vilja att klubbarna skickar in sina klubbtidningar till oss så att vi kan förmedla vad som händer i landet. Och vad som är på gång.
Skickas till:
Christer Wesslund
Ringvägen 54 3tr
118 61 STOCKHOLM

Åre-förbättrade starter och landningsplats

Under sommaren och hösten har ganska omfattande arbeten pågått för att göra. Åres startplatser och landningsplats ännu mer nybörjarvänliga och med ökad säkerhet. På startplatserna har sprängning av stora stenblock skett, detta har sedan jämnats till och halm är utlagd som underlag att lägga skärmen på och att springa på. Målet är att göra starten så säker att man skall kunna ramla hur som helst utan att få skador eller skrubbsår. Arbetet kommer att fortsätta under våren och sommaren 1999, och det känns verkligen roligt att kunna erbjuda våra gästande piloter startplatser med hög säkerhet. Startplatserna på vintern täcks av 1,5-2 meter snö som är packad och sedan pistad med pistmaskin. Säkrare startplats än så finns inte. Landingsplatsen Draklanda har också den fått ökad säkerhet. Den väg som tidigare gick över fältet är bortschaktad och där är det nu gräsmatta. De flesta träd på långsidan mot sjön har tagits ned vilket inneburit att fältet har blivit både bredare och längre. Fältet är nu ca 70 meter brett och 300 meter långt. Arbetena har finansierats av Åre Skärmflygklubb och Å.R.E. AB Daglig väderinformation finner du på internet:
http://www.areresort.se samt att du kan se vilket väder det är i Åre på 3 st olika livekameror:
http://www.arewebcam.com

Lars Hedström, Åre Skärmflygklubb

Christer Ericsson funderar kring selar

Jag funderar lite på selar ! Jag anser att de flesta selar som säljs nu kommer att vara omoderna till nästa säsong ! DHV har tydligen lagt ett krav att selarnas ryggskydd ska dämpa 20g. (Hur testet går till eller vilka riggar de använder, känner jag i nuläget inte till, men klart är att även selar kommer att "typas" i framtiden) Det betyder att en sele med konventionellt material i ryggskyddet kommer att ha en tjocklek på minst 20-23 cm till nästa säsong, närapå en fördubbling av tjockleken på de flesta modernaselars ryggskydd (som Airwave RapAir, Woodywalley Xact, Apco Contour mfl.) De kommer till nästa säsong om de ska godkännas i DHV alla att se ut som airbag-selarna i luften och vara avsevärt tyngre att bära och släpa. Så vad kommer detta att leda till ? Jag tror att Airbagselar (som fylls av fartvinden) kommer att booma!!! En airbagsele har en tjock dämpzon och fungerar betryggande,är lätt att bära, är lätt att packa och stuva, (Efter att man snabbt och behändigt har tryckt ur luften) Den kan dessutom användas som snabbpacksäck för skärmen vid utelandningen. Dessutom har det visat sig att den har en extrem droppform och ger i stort sett lika lite luftmotstånd som en liggsele, (antar att det förvirrar och irriterar en del prestandaorienterade tävlingspiloter som har vant sig att flyga liggande och intalat sig att dåligt ryggskydd är ett måste, på vägen till framgång! Belackare av Airbagen brukar tala om att den är stor, och att den inte fylls med luft förän efter ca 5-10 sec flygning, de glömmer då att man skrattade även åt de första selarna med ryggskydd och att en "juste"Airbagsele ÄVEN har ett konventionellt ryggskydd i "botten"! Jag flyger själv en Woodywalley Airbagsele och undrar varför inte alla gör likaså ! !

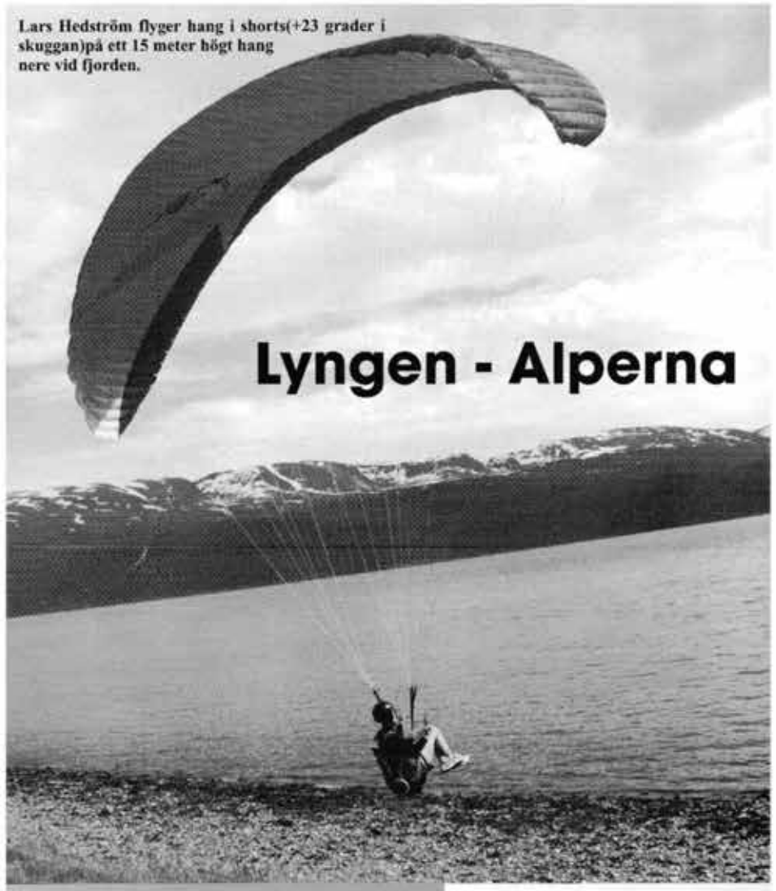
Hälsningar CE
Saxat från ÄC-s hemsida

Västra SFK tackar även

SKY SPORT
SKÄRMFLYG • ÅRE

för deras generösa bidrag till prisbordet vid SM i le Grand Bornand -98.

Lyngen - Alperna



Lars Hedström flyger hang i shorts(+23 grader i skuggan)på ett 15 meter högt hang nere vid fjorden.



Bobbo Nordenskiöld till vänster och Lars Hedström till höger efter att nyss ha flugit ner från toppen som man ser i bakgrunden.

Lars Hedström till vänster och Bobbo Nordenskiöld till höger efter topplandning uppe på fjället. I bakgrunden toppar på 1700 m.ö.h



Lars Hedström flyger tandem med SVT:s reporter..

Det var i månadsskiftet juni/juli. Efter att ha planerat det sedan en längre tid, satte vi oss i bilen och åkte norrut. Mot Nordnorge. Vi tittade på kartan, det såg långt ut. Det var det också, nästan 150 mil från Åre. I Svappavaara (nära Kiruna) anslöt TV-teamet. Vi skulle nämligen spela in en TV-film som skulle sändas i "Äventyr". Området vi hade valt var Lyngen alperna. Vi hade aldrig varit där förut, men vi hade tittat på kartan och sett att det fanns ett stort antal toppar som var högre än 1500 meter. När vi kom fram förstod vi att det inte är någon tillfällighet att det kallas för Lyngen-alperna, det kändes precis som att stå i tex Österrike eller Schweiz, fast mycket vackrare. Helt orörd natur, nästan inga bilvägar, nästan inga människor. Fjordar som gick in mellan bergen och bäst av allt - kanonväder med bra prognos för hela veckan.

Vi flög från tre olika berg. Det högsta hade en fallhöjd på ca 1500 meter. Flera av de ännu högre bergen var för spetsiga och branta för att bestiga och starta från. Att bergen var så branta och låg så nära varandra skapade naturligtvis problem så fort det blåste. Det blev rejäla rotorer. Den termiska aktivitet som rådde under dagarna var enorm. Tyvärr var den för stark för att vi skulle kunna flyga. När vi stod på startplatsen hade vi byar på 10-15 m/s. Då var det bara att lägga sig några timmar i skärmen och vänta på att termiken skulle avta. Sedan startade vi. Det fanns också mindre hang nere i dalbotten som faktiskt fungerade en dag när sjöbrisen kom igång. Det var bara 15 meter högt, men kanon att flyga på.

Det som är så häftigt med Lyngen alperna är att det finns så många toppar att välja mellan. Man kan säkert välja mellan 30-40 olika toppar som alla har en fallhöjd på 1000 meter. Eftersom området har midnattssol mellan maj-augusti så är det dessa 4 månader som är bäst, med dagsljus och flygbart 24 tim/dygn. Och solen står verkligen högt även på natten. Man tror knappt att det är sant när man sitter i t-shirt och solar sig mitt i natten.

Lyngen alperna kan verkligen rekommenderas som flygställe, men det är lite speciellt eftersom det inte finns några liftar utan enda sättet att komma upp är att gå.

Fördelar:

- Flygbart dygnet runt på sommaren (maj-augusti)
- Obeskrivligt vacker natur
- Hög fallhöjd, upp till 1700 meter
- Ingen trängsel på startplatserna. Räkna med att ingen skärmflygare någonsin har startat på den startplats du väljer

Nackdelar:

- Blir lätt oerhört turbulent pga att bergen ligger så nära varandra
- Enda sättet att ta sig upp är att gå (men om man ser det som ett träningspass eller en fjälltur känns det lättare)

Om du vill hitta Lyngen alperna på en karta, leta först upp Tromsö och sedan är det området som ligger rakt öster om Tromsö.

Text och foto:
Lars Hedström, Åre Skärmflygklubb

Filmen visades i SVT:s Äventyr 15 september. Missade du programmet kan du köpa en kopia på filmen genom att ringa: 0647-511 86

GRAND OPENING

Den 15 januari kl 18.00 på Mickelsbergsvägen 121 i Älvsjö. Kom, drick skumpa, och vinn ett års fri vinschning i vår tävling på den stora invigningen av Stockholms enda träffpunkt för skärmflygare.

BUTIK

ÖPPNINGSERBJUDANDE: Gradient nybörjarpaket, SupAir sele med nödskärm 19 900 kr. Intermediapaket 22 900 kr. Högprestandapaket 23 900 kr. Vi är generalagenter för: Skärmar **FREEX OCH GRADIENT.** Hjälmar och selar **ICARO** och **SUPAIR.** Vi är återförsäljare av: Det nya skärmmärket **GIN, WOODY VALLEY, ADVANCE** och **SYSTEM X.**



RESOR

Vi satsar stenhårt för att kunna erbjuda dig resor för alla ändamål och till de allra bästa flygställena i världen. 1999 kommer vi att resa till: Ölüdeniz, Piedrahita, Motril, Mount Borah, Australien (vr 335km) och Fältet... Minst tio resveckor om året med svenska instruktörer. Ring för mer information.

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA
RESOR BUTIK VINSCHFÄLT FÖRSÄLJNING
08-464 99 91 08-717 98 78

Ilé de la Réunion



Bosse med sin Axxon finner fint lyft framför kyrkan.

Som en liten prick skjuter La Réunion upp ur Indiska Oceanen ca 100 mil öster om Madagaskar och alldeles väster om Mauritius. Högsta berget "Piton des Neiges" reser sig 3069 m över havet och omsluts av en 20 mil lång kust. Terrängen är mångfacetterad och dramatisk och bjuder på härliga upplevelser i ett lika härligt klimat.

Den östra sidan av ön stupar brant ned i oceanen. Här regnar det 6 meter per år och det är otroligt grönt. Inga haj-skyddande rev finns och bränningarna är mäktiga varför badmöjligheterna är begränsade till iordningställda naturpooler. På den västra sidan regnar det betydligt mindre, 750 mm/år, och här finns skyddande rev. Turistområdena ligger i väster emedan de större städerna ligger i norr och söder.

Öns befolkning som är 600 000 personer stor utgörs av en blandning av människor av alla möjliga ursprung som européer, indier, kineser och kreoler. Franska är det dominerande språket med ett kreolskt inslag som gör det extra spännande.

Hit åkte vi månadsskiftet oktober/november för två veckors avkoppling. Sverige lämnade vi med frosthalka på mitten och en halvmeter snö i norr. Vi utgjordes av en liten grupp, med 6 vuxna och en 2-åring, från Kiruna i norr till Falun i söder.

Hör följer en kort resumé från vår vistelse innefattande snorkling, flygning och annat.

Ankomst

När vi landar 11 timmar efter starten från Paris är klockan 10 på förmiddagen lokal tid. Den kompakta värmen slår emot oss när vi kliver ur jumbojeten som landat på Reunions norra sida. Våra tre skärmsäckar och annat bagage kommer fram utan skador. Tillåtna kilon har vi klarat utan problem då halva gruppen inte flyger skärm. Men allra bäst vår två-åring med mamma har klarat resan galant. Lille Christian imponeras av vårt plan och alla truckar på landningsbanan.

Under inflygningen har vi sett västkustens korallrev och långa stränder. Det är också hit vi åker först, till staden St Gilles les Bains, där vi tar in tre nätter på ett väldigt fint hotell som vi förbokat hemifrån. Till stranden har vi mindre än 20 m fågelvägen. Vågorna är höga och mängder av surfare leker där dyningarna bryter vid revet. Vi ligger också snart i vattnet och plaskar, livet leker. Alla har solfaktor utom Jonas som bränner sig ordentligt på benen. Vi köper snorkellgrejor, deltar i bodyboard-utbildning och sitter på altanen och dricker signerad maltwhiskey och njuter av solnedgången över havet.
Johan och Jonas ordnar ngn dag senare med resterande tids boende. Det är storhelg på gång och det tar tid att hitta boende. Samtidigt ordnar de andra en minibuss för 450kr/dag dag hos en kreolsk uthyrare med livlig "Einstein"-frisyr. Med bilen beger vi oss ut för en första rundtur och passar på att kolla in start och landning i Les Colimacons. Vägen är av ngn anledning ritad rak på kartan, det är den inte. Max förundras över hur Lombard street i San Fransisco kan kallas för världens kurvigaste och vi andra över att den tungt lastade Nissan-dieseln orkar på trean uppför.

Flygning

Flygningen sker företrädesvis på den västra sidan av ön. Under sommarhalvåret, oktober till mars, blåser en stadig vind från öster. Vinden rundar ön och motverkas dagligen av den solinducerade vinden som drar uppför västsluttningarna som vi flyger på. Små moln börjar synas vid niotiden. Molnens bas varierade mellan 600 – 1 400 m när vi var där. De blir mörkare och mörkare under dagen, men flygningen fortsätter så länge vinden inte blir för stark eller nederbörd börjar falla. Under eftermiddagen tilltog vinden något som regel.

För något år sedan hade man en försöksvärlds-cupstävling på ön. Inför den iordninggjordes ett antal "officiella" starter och landningar på ön. De är mycket fina och välordnade, med skyddande duk för skärmar på starten och tilltagen plats för upp- och nedpackning. Stämningen och attityden på start och landning är avslappnad, man väntar på sin tur och hjälps åt. Under vår tid på ön var det helg och vi hade turen att kunna nyttja den buss som gick med en timmes mellanrum under hela dagen upp till 800-metersstarten.

Första flygen får vi från starten i Colimacons som ligger 800 möh. Huvudlandningen ligger vid stranden ca 5 km västerut vid Ferme Corail. I det fall vågorna börjar bryta och "gäss" syns på det öppna havet, någon mil norrut, är stark vind i antågande. Då har man en halvtimme på sig att landa före vinden tilltar och blir för stark. Det känns långt till landningen men halvvägs ut, över kyrkan finns en säker termisk motor och man får god höjd och är snart uppe i molnbas. Kommer man för lågt finns en alternativ landning på ca 200 m höjd. Inflygning, för dem som försöker, sker i fullkomligt lugn luft över revet som skimrar i alla möjliga varma färger. Landar gör man på en plan eller längs stranden. Det är många som flyger tandem och piloterna landar skickligt med leende passagerare hela tiden. De första flygen bjuder på 2-5 m/s i stig och som mest 1200 möh. Vi förundras över de lokala piloterna som med jämna mellanrum försvinner i molnen för att sedan dyka upp någon annanstans. Med bra termik och en start på 800 blir det många tillfällen att lära sig flyga i närheten av moln. Hur kul som helst när fransmännen höll sig i skinnet, mindre kul när de föll för frestelsen och kurvade sig in i molnen. Ofta bildades det olika molnbaser som gjorde att man helt plötsligt kunde befinna sig flygande på sidan om ett mäktigt långsträckt moln, mysig känsla.

Under de fortsatta dagarna får vi skjuts till flygningen av våra reskamrater. De lämnar oss vid landningen där vi tar bussen upp till starten. En dag får vi dock skjuts ända upp till starten. Vi skall bli filmade och fotograferade. På starten är det bara tre-fyra piloter förutom vi. Molnen har dragit ihop sig och det duggar lite. Solen skiner dock nere i dalen och vi ger oss iväg. Johan kommer iväg först följt av Jonas och sedan Bosse. Den termiska aktiviteten är mycket liten. Över kyrkan börjar det regna så att glasögonen måste tas av. Regnet lättar dock över landningen men tar vid igen ordentligt, vi skyndar oss att packa ihop och besöker sköldpaddsfarmen i väntan på att bli hämtade av våra reskamrater. Besöket på farmen tar tid och i regnet har vi ingen brådska, vi studerar bla havssköldpaddor och hinner se när de matar stora rovfiskar. På väg ut upptäcker Jonas att han har bilnyckelarna i fickan. Det har gått 3 h sedan vi startade och de andra är kvar på starten i regnet ?

Jonas liftar upp till starten och får skjuts ned av samma person, en översättare som bla rekommenderar besök på Edens botaniska trädgård. Via radio meddelar han att vår minibuss har försvunnit från starten. Har de tjuvkopplat och kommit iväg ? Det hela har löst sig med lite vänlighet. Max har fått lift till uthyraren med en familj som skulle kicka lite boll på starten. Uthyraren letar fram en reservnyckel och skjutsar Max tillbaka i en Jaguar XJS HE i böneutlösande farter. Max minne blir en symbolisk örfil av den icke multi-lingvistiska uthyraren och flygarna får stå för dagens måltid.

Le Maido, Colimacons

På starten träffar vi varje dag Charles, han berättar om flygning på andra delar av ön. Originalet 'Charl' bor på landningen i en liten rostig skåpbil och påstår sig göra av med högst 200 FF per månad. Varje morgon kliver han upp före poliserna vaknat och tar sin oförsäkrade bil till playan. Där tar han sin morgon-dusch vid den kommunala duschen. Flyger gör han varje dag det finns möjlighet, 1000 flyg och 600 timmar har han skrapat ihop trots att han endast flugit 40 timmar innan han kom till Reunion. Det slutar med att han guidar oss två dagar till annan rolig öflygning.

Ingången till Mafatekratern, Dos d'Ane starten till vänster.



Den första dagens flygning med 'Charl' är en förberedelse för långflygning från Le Maido. Han vill visa oss starten och landningen för det flygställe som man måste flyga förbi när man flyger från Le Maido's 2000 meters start. Detta mellanflygställe som heter Dos d'Anne skall du inte missa. Vi tar kvart i sju bussen från hamnstaden La Possession där vi lämnar den egna bilen nära landningen i den uttorkade flodbädden. För 6 FF kör busschauffören dig upp till sockerplantagebyn nära 900 meters starten med kurvhastigheter som du inte kunnat drömma om. En rask promenad på 5-10 minuter tar dig senare upp till starten som badar i underbart skönt morgonljus och sval frisk bergsluft. Lägg ifrån dig säcken och lyssna på när grodor, tuppar, hundar och människor vaknar upp och invänta att flygförhållandena skall bli de rätta. Långsamt börjar vimpeln pendla när små termikpustar drar upp framför starten. Molntussar börjar också visa sig lite sporadiskt högt upp ovanför kammarna där floden har skurit ned vulkankraterkanten under historiens lopp. Det gäller att starta när förhållandena är som bäst och Charles berättar att han flygit 50 km ToR härifrån i år (25+25). När lagom molntussar bildats så indikerar Charles att det är dags att sticka iväg och när vi kommer ut så fungerar termiken pålitligt. När man väl kommit upp framför starten och kan titta tillbaka mot öppningen i den skogsbeklädda kratern så slås man av hur otroligt vackert det är att flyga här. Vi flyger omkring och njuter av fina uppvindar innan vi landar och kör tillbaka minibussen till en väntande frukost.

Nästa dag kliver vi upp redan 05:00 för att hinna upp till 2000 meters starten före moln och vind blir avstyrande. Vi åker genvägar upp mot starten. Skogen är daggtäckt och det står halvilda kossor vid vägkanten. Utsikten ovan 1000 m ut över Indiska Oceanen är väldigt vacker i gryningen. Sista biten till starten går vi 20 minuter och är efter sammanlagt 2 timmar framme vid starten 2000 möh med vidunderlig utsikt över den grönskande vulkankratern. Under starten nere i kratern kan vi höra men inte se de morgonpigga turisterna som sitter i ultralätta plan som flyger omkring i det mäktiga bergslandskapet. Charles konstaterar fort att vinden är för stark för Le Maido denna dag och vi beger oss raskt till en annan start, Colimacons 1800 möh. Från denna start sker flygning mot den vanliga landningen vid Ferme Corail.

Charles skyndar på, det är bråttom att komma iväg före molnen börjar bildas under oss. Vi letar upp starten som är en brandgata med en enkel liten vimpel. Bosse kommer iväg först tätt följt av de andra. Enstaka molntussar har redan börjat bildas under oss. Jonas flyger mot St-Leu för att försöka fotografera vår bungalow uppifrån och kommer ut ovan och framför alla moln. Johan och Bosse styr mot den välkända landningen. När Bosse är på 1400 m höjd har molnen redan tätnat och han styr mot en öppning och tar ut kompassriktning för säkerhets skull. Vyn ovan molnen är bedövande med Indiska Oceanen i väster och bergen i bakgrunden. En kort stund flyger han sedan med kompassen som hjälpmedel och går genom moln på ca 1000 möh. Johan och Bosse flyger tillsammans och knäpper lite bilder. Under oss kommer en skärm kurvandes. Han försvinner in i molnen och vi styr ut mot havet för att slippa träffa på honom. Charles kommer i väg ca 15 min efter första start och tvingas flyga 5 min genom molnbildningen med hjälp av kompass.

Strand-XC

Flygning utförs för det mesta på öns västra sida. Man får välja att följa bergskedjan norrut eller söderut. Den säkra termiken ger goda möjligheter till fina 'out & return'- expeditioner på några mil, över och i mäktiga raviner och canyons. Dessa raviner skär ner i dom mjuka sluttningarna likt djupa sår. Med en rännil av vatten i botten som genom otaliga vattenfall och dammar letar sig ut i oceanen.

Vi ägnade oss inte åt XC-flygning i så stor utsträckning. Vår längtan var ofta stor till våra reskamrater och ner

Johan under morgonsprångmarschen på Maido.



till strand-havet efter någon timme i luft-havet. De stora sockerrörsplantagen på bergssluttningarna lockade inte heller som utelandningsplatser.

Dock fan Jonas och Johan den perfekta lösningen på problemet en av dom sista dagarna.
Med en molnbas på bara 850 möh flög vi omkring i området, som vi brukade, i närheten av startplatsen (800 möh). Fram till den stora ravinen i norr, till utkanten av staden St-Leu i söder, via korallrevet i väster och sedan en överflygning av starten i öster.

Man började "kunna" området och drömde sig bort till vågornas plask och kreolskornas vackra leende på stranden vid Saline-les-Bains. Varför inte försöka flyga dit, till stranden direkt, och slippa packning på landningen och svettig biltransport. Kanske man får några extra imponanspoäng hos brudarna om man, likt tomten, stiger ner på stranden ifrån himlen, iklädd vinterdräkt (overall, kängor och hjälm).

Utan tvekan, efter sådana funderingar sattes kursen norrut.Vi lärde oss ganska fort att dom riktiga mästerflygarna härnere var en fågelart som påminner om silvertärnan, men med mycket längre stjärtfjädrar. Dessa "Termik-tärnor-med-spröt" hjälpte oss ofta att hitta stigande luft.

Efter några upprepade glid och molnbaskurvningar var man tvungen att lämna bergen, som mer och mer avlägsnar sig från kusten, och styra ut mot stränderna. Stranden nåddes med knapp marginal med fortfarande någon kilometer kvar till badkamraterna. Då inträffar ett märkligt fenomen. Luften bär otroligt bra längs stranden och utan större problem nåddes önskad punkt. En mjuk landning bredvid solande och badande fransmän, som förvånat undrade varifrån Jultomtarna kommit.

Annat

Bästa undervattensliv och snorkling hittade vi på Boucan Canot stranden. Betydligt barnvänligare är dock stranden i Hermitage les Bains som också har ett rikt liv under ytan. Här inträffar resans enda personskada då Ulla reser sig plötsligt i det grunda vattnet. Hon skär sig på korall och får taggar från sjöborrar i foten. Lillasyster Maria plåstrar om och vi är försiktigare nästa gång vi ger oss ut i det grunda och strömmande vattnet.

Med vår bil tar vi oss runt ön på en dag. På södra delen av ön slår bränningarna högt och vi badar i pooler som iordningställts av klippblock som skydd. Det salta vattnet sköljer vi av i vattenfallen vid det lilla fiskeläget Anse de Cascades. Fallen ligger bara ett stenkast från havet. Här dansar vi krigsdans med Christian som ramlar av skratt och har också turen att få se delfiner jaga i havsviken.

Max födelsedagsmiddag äter vi i St Benoits stadspark i kvällsmörker. Diskussion uppstår om när vi skall lämna tillbaka bilen, någon av oss minns att det skulle vara på onsdag men i pappren tolkar vi det som fredagen den 6:e. På norra delen av ön är det motorväg som klänger på klippkanterna och de sista milen hem går fort.

BRASILIEN
V.11-12, MARS 1999

HÄNG MED PÅ EN SPÄNNANDE RESA TILL ETT FANTASTISKT FLYGSTÄLLE!

Vi erbjuder:
- Flygresa Sverige - Rio t.o.r
- Transfer till Governador Valadares
- Transport upp på berget
- Boende och flygning, 2 veckor
- Flygdag i Rio
- Instrukörer Tenlén/Annsberg

Pris: 16.000 kr

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

Läs mer på vår hemsida

Dalarnas SKÄRMFLYGSKOLA

Dalarna Stockholm Åre
Mia Tenlén & Martin Annsberg
0250-202 55, 070-555 78 58
kolla in vår hemsida: **www.skarmflyg.w.se**

SKÄRMFLYGSKOLAN

KURSER

Elev till steg 3, helg och veckokurser.

RESOR

Österrike V6. 11-14 Februari
Spanien V15. 10-17 April
Danmark V30. 24-31 Juli
Spanien V41. 9-16 Oktober
Spanien V42. 16-23 Oktober
Passa på att gå en steg 1 eller 2 kurs i Spanien.

VINCHNING

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

UTRUSTNING

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

TESTFLYG

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

NYHETER

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

PRO DESIGN!

Ring för mer information!
Hälsningar Annika & Andreas

SKÄRM FLYGSKOLAN
Tel. 08-744 49 77
Mobil. 0708-44 49 77,
0705-11 65 30
e-mail:
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Några dagar senare då vi passerar biluthyraren, tutar och vinkar Max glatt. Det är torsdag och vi skall handla till vår sista middag i lägenheten i St Leu. När Max står vid kyldisken hör han en bekant röst. Det är vår biluthyrare som upprörd öser ur sig franska ord och tar ifrån Max nycklarna. Efter noggrann avkodning av hyreskontraktet framgår det att det verkligen var onsdagen den 4:e som bilen skulle varit tillbaka. Uthyraren lugnar ned sig när han förstår att vi inte tänkt kidnappa bilen och vi får efter en stunds diskussion ha kvar bilen tills vi åker hem.

To get there

Till och från Reunion går franskt inrikesflyg, Air France, alla dagar i veckan. Mauritius ligger en halvtimmes flygresa eller 1 500 kr österut. Bil är mer eller mindre ett måste för att kunna ta sig runt och finns att hyra för 150 kr/dygn och uppåt , ett tips kan vara att hyra direkt på flygplatsen.

Boende och logi ordnar du antingen hemma eller på plats. Vill du kunna välja på plats kolla bara så att det inte är någon helg, då är strandnära boende svårt att ordna med kort varsel.
Vi bodde på slutet en bit upp i bergen (400 möh) där det var svalt och skönt på nätterna. Om man mest vill flyga så finns det hotell och bungalows alldeles ovanför huvudlandningen. Hemifrån hittar du boende genom Franska turistbyrån eller internet.

Kolla också upp ditt vaccinationsskydd före du åker. Värt att poängtera är att det inte finns några giftiga eller farliga insekter eller andra landlevande djur på ön (förutom en liten tusenfoting som inte är så nyttig att umgås med).

Ingen av oss mådde riktigt dåligt under resan trots att vi prövade det mesta i mat och dryck. Skaldjur skall dock intagas med försiktighet. Att äta ute kostar ungefär som i Sverige, bor du i lägenhet köper du mat billigt och lagar själv. Vi rekommenderar "Espadon" dvs svärdfisk med Johans olivoljepasta, otroligt gott.

Sommar är det från november till mars, flygningen är bäst under oktober-november, molnbasen högst i juli-augusti, sämst är det i jan-februari då tom Charles lämnar sin bostad på Ferme Corail landningen för bättre flygning i Sydafrika . För att få ut mer av din flygning ta gärna kontakt tidigt med ngn av flygskolorna som gärna guidar eller utbildar.



Fuktig utsikt över lägenheten i St-Leu.

Förutom skärmen glöm inte att ta med solskydd, badbyxor, rejäla kängor och njut av alla aktiviteter som erbjuds på ön. Ett fleece-plagg eller annat varmare plagg och regnskydd är skönt att ha med i bergen där det kan kännas riktigt svalt.

Liten faktaruta

Flygresa: 7-8 tkr, 2,5 + 11 tim (billigt per timme)
Logi: 150 kr/natt och uppåt, bokning genom Franska turistbyrån eller internet
Bilhyra: 150 kr/dygn och uppåt, ålder >21 år med körkort
Skärmflygskolor (Tel/Fax):
Parapente Reunion 24 87 84/24 87 15,
Bourbon Parapente 875 874/547 707 och
Azurtech 85 04 00 / 33 91 36.
Landsnummret till Reunion är 0262.
Ta med pass och kompass !

Text och foto:
Bo Svedberg, Johan Sjöström och Jonas Svedberg



Bosse och Jonas packar upp, med La Saline-revet i fjärran.

Vi har en välförsedd skärmflygbutik, vi ordnar även besiktningar ompackningar och reparationer, (du har fria årliga besiktningar av din skärm så länge du själv är ägare till den).

AIRWAVE - APCO - NOVA - GIN - CRISPI - BOREAL - WOODYWALLEY - OAKLEY
SKYSYSTEMS - CYGNUS - CHARLEY - FUN2FLY - SPORTLITE - FLYTEC - BRÄUNIGER

Vi arrangerar skärmflygresor, tävlingar, nybörjarkurser och allehanda fortsättningskurser.

RESOR *Boka vinterns resor redan nu för att vara säker på plats. Alicante 27/2-6/3, Österike, Juni. Boka höstresan redan nu!*

NYTT! *Nybörjarkurser i Spanien*
23-29/1, 20-27/2, 13-20/3



BESTÄLL MOT POSTFÖRSKOTT,
DIREKT FRÅN ÄVENTYRS CENTER!

Se vår katalog på
www.aventyrscenter.se

Det är tryggt och enkelt att handla från oss!
Vårt motto är URVAL OCH SERVICE!
Välj på ett flertal tillverkares nybörjarpaket!

ÄVENTYRS CENTER
för säkra äventyr.

Vanligen öppet mån–tisdag, 12.00–19.00.
Odinsgatan 20, 411 03 Göteborg. Tel 031-15 94 34. Fax 031-15 94 68.
E-mail: aventyrscenter@aventyrscenter.se Internet: www.aventyrscenter.se

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF

SSFF föreskrifter och definitioner för skärmflygning
Version 3.0 , 25 November, 1998

© SSFF, 1998

Historik över förändringar:

Version	Datum	Vad	Vem
1.00	891011	Första version	DN
1.01	891022	SSFF styrelsemöte	DN
1.02	891027	Roland B synpunkter	DN
1.03	891117	SSFF styrelsemöte	DN
1.04	891121	Henrik Anfelt	DN
1.10	900317	Motioner, årsmöte	DN
1.20	910106	Föreslagna ändringar (lots...)	DN
1.21	910221	Remissvar	DN
1.22	910325	Feed-back från årsmöte & instruktörsträff	DN
1.23	910401	Luftfartsinspektionen synpunkter	JE
1.24	911211	Förändring av anmälan och nylicensiering	AM
1.32	930120	Ny utbildningsplan bl a	JE
2.0	940106	Förändringar och tillägg	AM
2.10	960109	Förändringar och tillägg bl.a. skärmflyg med motor	AM
2.20	980215	Förändringar och tillägg bl.a. ny Pilot1	AM
2.21	981124	Förnyelsekravet för steg 3 uppdaterat, Pilot 1 förtydligad	JS
3.0	981125	Version som börjar gälla 990101	JS

Innehåll:

1 Allmänna regler
2 Utbildning
3 Licensgrader
3.1 Elevlicens
3.2 Skärmflyglicens Pilot 1
3.3 Skärmflyglicens Pilot 2
3.4 Skärmflyglicens Pilot 3
3.5 Instruktörslicens
4 Bogsering
5 Skärmflygning med passagerare
6 Godkännande av skärmflygutrustning
7 Appendix
Appendix A Begreppsförklaringar
Appendix B Innehåll SSFF manual

1 Allmänna regler

1.1 För flygning gäller BCL-QQ, BCL-T i tillämpliga delar och tolkningar samt de bestämmelser som BCL-QQ och BCL-T hänvisar till. Härutöver gäller de regler och anvisningar som SSFF fastställer. BCL (bestämmelser för civil luftfart) är de allmänna regler med vilka Luftfartsverket reglerar all form av flygning. Tillämpliga delar av BCL finns i SSFF Instruktörs- och Klubbmanual.

1.2 Ändringar av regler och anvisningar publiceras av SSFF i samband med förbundsutskick till alla av förbundet registrerade klubbmedlemmar, varefter de anses ha nått alla skärmflygare i utskicket anges från vilket datum förändringen gäller. Uppdaterad FoD i sin helhet utskickas till samtliga piloter efter det att större förändringar gjorts.

1.3 För att få bedriva skärmflygning erfordras kompetensbevis i form av giltig skärmflyglicens utfärdad av SSFF, samt kompetenstillägg i förekommande fall.

1.4 För att få bedriva skärmflygutbildning erfordras kompetensbevis i form av giltig instruktörslicens utfärdad av SSFF, samt kompetenstillägg i förekommande fall . SSFF/USK ansvarar för ny eller avvikande utbildning som inte definieras av dessa föreskrifter.

1.5 Skärmflyglicens gäller kalenderårsvis. För att förnya skärmflyglicensen erfordras att sökande är medlem i klubb som är ansluten till SSFF, licensavgiften till SSFF är betald, samt genomfört flygningar i enlighet med kraven för aktuell licensgrad under kalenderåret och att sökanden bedöms lämplig. Om kraven för förnyelse inte är helt uppfyllda, kan förnyelse erhållas enligt de krav som framgår av bestämmelser för förnyelse av licens.

1.6 Innehavare av skärmflyglicens anses vad det gäller bestämmelser och i tävlingssammanhang vara tillhörig den skärmflygklubb genom vars försorg skärmflyglicens blivit utfärdad eller förnyad under aktuellt kalenderår även om innehavaren är medlem i flera klubbar.

1.7 Minimiålder för att påbörja skärmflygutbildning och för att erhålla skärmflyglicens är 15 år. För piloter under 18 år ska flygning ske med myndig ledare som innehar skärmflyglicens Pilot 2 eller högre.

1.8 Elev som ej betalt licensavgift (inkl. försäkring) får ej delta i praktiska övningar med flygskärm.

1.9 Utrustningskrav för skärmflygare:
• Förare och passagerare (vid tandemflygning) ska bära skyddshjälm lämpad för skärmflygning.
• Skärmflygsele bör vara utrustad med ryggskydd.
• Pilot skall bära stadiga kängor med stötabsorberande sula och skaft som når upp över ankeln

1.10 Räddningsskärm skall medföras vid all flygning definierade som höjdflyg.

1.11 Loggbok över flygningar med minst 10 sekunder utan markkontakt ska föras på heder och samvete. Varje genomförd flygning ska om möjligt intygas av en annan skärmflygpilot. Loggboken ska innehålla:
• Datum
• Flygnummer
• Flygskärmtyp
• Flygtid
• Startmetod (backe/bogsering)
• Fallhöjd/urkopplingshöjd
• Flygställe
• Väderleksförhållande
• Manövrer, prestationer mm
• Riktighetsintyg (om möjligt)

1.12 Vid varje försäljning av flygskärm ska säljaren informera köparen om gällande regler för dess användning (ex klassning), samt den aktuella skärmens skick och flygegenskaper. Säljaren ska vid nyförsäljning vidare försäkra sig om att varje skärm är flygtestad efter tillverkningen.

1.13 Väjningsregler för skärmflygning följer i tillämpliga delar de allmänna trafikreglerna för civil luftfart, undantaget följande särbehandling:
• Väjningsregel 1. Luftfartyg i nöd har företräde.
• Väjningsregel 2. Överliggande skärm väjer för underliggande.
• Väjningsregel 3. Då två skärmar möts på skärande kurs, har den som kommer från höger företräde. Den väjande skärmen passerar bakom den andra skärmen. Skärm som har företräde ska bibehålla sin kurs och fart.
• Väjningsregel 4. Då två skärmar möts mot varandra, väjer båda åt höger.
• Väjningsregel 5. Då en skärm hinner upp en annan skärm, väjer upphinnande skärm och passerar på den säkraste sidan.
• Väjningsregel 6. Då två skärmar möts vid hangflygning, väjer den som har hanget på sin vänstra sida. Väjande skärm svänger åt höger och passerar utanför den andra skärmen.
• Väjningsregel 7. Omflygning är förbjudet vid hangflygning. Upphinnande skärm sänker sin hastighet och fortsätter bakom, eller vänder 180°.
• Väjningsregel 8. Första skärmen eller annat luftfartyg som kurvar termik bestämmer rotationsriktningen i den blåsan. Eventuell omflygning skall ske på utsidan av andra piloter.
• Väjningsregel 9. Vid landning har den skärm som har lägst höjd företräde. Vid lika höjd delas landningsplatsen.
• Väjningsregel 10. Vid möte med annat luftfartyg, väjer den som har bäst manöverbarhet.

1.14 Första förband och olycksrapport ska medföras av piloten vid all skärmflygning.

1.15 Varje pilot är vid all skärmflygning skyldig att känna till kontaktvägar till närmaste räddningsorgan.

1.16 Rapportskyldighet föreligger från pilot eller observatör vid olycka eller tillbud. Rapport görs enligt blankett olycksrapport. (Olycksrapportblankett för utskrift finns tillgänglig på http://www.paragliding.se)

Vid olycka eller tillbud ska erforderliga transport- eller räddningsresurser tillkallas. För omedelbar räddningsinsats larmas SOS alarmering tel. 112 alt. CEFYL tel. 031-648060 (främst vid räddningsinsats av helikopter).

Definitioner:
• Tillbud till olycka ex materielfel, omdömeslöst uppträdande eller annat tillbud som skulle kunnat medföra olycka. Rapporteras endast till SSFF
• Olycka utan personskada. ex kollisioner och haverier. Rapporteras endast till SSFF
• Olycka med ringa personskada. Rapporteras endast till SSFF
• Olycka med allvarlig personskada där vederbörande omhändertas på sjukhus för vård under minst 48 timmar eller där eftervård under längre tid krävs.
• Allvarlig olycka anmäls till såväl Luftfartsinspektionen som Svenska Skärmflygförbundet. Ordförande i SSFF bör underrättas omgående.
• Vid utbildning ansvarar instruktör för att olycksrapport lämnas in då en elev råkar ut för en olycka eller ett tillbud.
• SSFF publicerar olycks- och tillbudsrapporter med största diskretion med hänsyn till den enskilde.

1.17 Provocerade nödsituationer med syfte att öva pilotens reaktioner och färdigheter att vidta rätt åtgärder skall ha övats vid säkerhetskurs. Efter genomgången säkerhetskurs får piloten öva momenten över vatten under förutsättning att denne bär flytväst samt att bemannad båt finns på plats. Ingen nödsituationsträning får bedrivas under 200 m höjd.

1.18 Avancerade flygmoment som syftar till att undvika fara får övas av piloter som innehar Pilot 1 licens. När flygmomenten genomförs för första gången skall dessa ledas av instruktör.

1.19 Pilot eller instruktör som uppmärksammar person som bryter mot föreskrivna regler, eller visar dåligt omdöme till den grad att fara föreligger, är skyldig att för vederbörande påtala detta.

Återkallande av licens.
Licens kan återkallas om:
• Piloten genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller för skärmflygning. Detta kan röra sig om ett antal mindre förseelser inom en två-årsperiod.
• Piloten visat prov på dåligt omdöme.
• Piloten visat prov på allvarliga attitydsproblem.

Mindre förseelser leder till varning.
Indragning av licens innebär att piloten från det att han/hon blivit delgiven har flygförbud. Indragningen av licens görs på kortare eller längre tid beroende på orsak. Flygförbudet gäller till dess att piloten uppfyllt de krav SSFF ställt. Normalt innebär detta att piloten efter indragningstiden ånyo genomgår sin senaste utbildning. En kopia av det brev piloten får skickas ut till styrelsen för den klubb där piloten är medlem. Klubbstyrelsen ansvarar för den fysiska indragningen av licensen.

1.20 Skärmflygning med motor regleras ej av SSFF

1.21 Skärmflygpilot får i samband med skärmflygning ej vara påverkad av alkohol eller andra droger. Piloten bör ha erhållit minst 8 timmars sömn natten innan flygtillfället.

2 Utbildning

2.1 SSFF Instruktörs och Klubbmanual reglerar all instruktörsledd skärmflygutbildning. Följande utbildning ska handhas av godkänd instruktör
• All utbildning till elevlicens (Student) samt licens Pilot 1, Pilot 2 och Pilot 3.
• Flygprov vid förnyelse av skärmflyglicens då kraven på flygtid, antalet flygningar eller liknande inte är uppfyllda.
• Praktiska och teoretiska prov för bogserbehörighet, tandembehörighet och behörighet för höjdflyg från berg.
• Grundläggande hangflygutbildning.
• Konvertering av utländska licenser.
• Utbildning av bogseroperatörer (kan även handhas av erfarna bogseroperatörer).

2.1.1 Säkerhetsutbildning säkerhetskurs med avancerade moment får ledas av instruktör som genomgått av SSFF godkänd säkerhetskurs för instruktörer med godkänt resultat.

2.2 På skärmflyglicensen ska orden Student eller Pilot, och i förekommande fall Instructor, samt behörighetsförkortningar vara infört, ex Pilot 1 HB (pilot med licens Pilot 1, med behörigheterna bogsering och höjdflyg från berg), Pilot 3T (pilot med licens Pilot 3, tandembehörighet), Instructor BT (instruktör och tandeminstruktör).

Förkortningarna är:
• Student, Pilot 1, Pilot 2, Pilot 3 eller Instructor för licensgrad.
• h för behörighet: höjdflyg från berg under överinseende av (lägst) Pilot 2 (endast Student och Pilot 1)
• H för behörighet: höjdflyg från berg på egen hand (endast Pilot 1)
• B för bogserbehörighet.
• T för tandembehörighet.
• Erhåller en elev (Student) särskild hangflygutbildning skall det finnas antecknat och signerat av instruktör på elevens elevkort, som eleven skall kunna visa upp vid uppmaning.

2.3 Instruktör har rätt att i flygmomenten för elevlicens samt skärmflyglicenserna Pilot 1 och Pilot 2, utbilda 6 elever själv. Därefter ytterligare 6 elever med en hjälpinstruktör, totalt max 12 elever oavsett antal hjälpinstruktörer.

2.4 De av SSFF godkända instruktörerna återfinns i "Instruktörs- och Klubbmanual" samt i skärmtrycket.

2.5 Instruktörskurser anordnas av SSFF. Kursledare är behörig person utsedd av SSFF/USK och denne är ansvarig för att kursdeltagare tillgodogjort sig utbildningen. Kursprogrammet ska vara godkänt av SSFF´s styrelse. Instruktörskurs består av teori, pedagogik och praktik samt praktiska och teoretiska prov.

Antagningskraven är att inneha skärmflyglicens Pilot 3, vara av SSFF bedömd som lämplig, ha genomgått fyra kompletta elevlicens kurser som hjälpinstruktör samt inneha giltig bogseroperatörsbehörighet.

2.6 Instruktörsseminarier anordnas av SSFF. USK ansvarar för att minst ett seminarium hålls varje år eller då omständigheterna så kräver. Varje instruktör måste delta minst en gång per år.

3 Licensgrader

3.1 Elevlicens

3.1.1 Befogenheter

Innehavare av elevlicens har rätt att:
• Flyga skärmar i klass A. (AFNOR standard, DHV 1,1-2).
• Självständigt utföra backglidningar.
• Genomföra bogserade höjdflyg under överinseende av (lägst) Pilot 2 licensinnehavare, under förutsättning att elevlicensinnehavaren är bogserutbildad under elevlicenskurs eller bogserutbildad med minst 5 bogserade höjdflyg efter genomgången elevlicenskurs. (Bogserutbildning ger behörighet B.)
• Genomföra höjdflyg från berg under överinseende av (lägst) Pilot 2 licensinnehavare, under förutsättning behörighet h erhållits. (Behörighet h erhålls om minst 5 höjdflyg från berg genomfördes under eller efter elevlicensutbildningen inför instruktör.)
• Flyga platsbunden flygning.
• Flyga enklare hang under övervakning av lägst pilot 2, om särskild hangflygutbildning ingått i utbildningen.
• Elev under utbildning får enskilt utan övervakning öva balansering på plan mark.
• Flyga utomlands under ledning av auktoricerad svensk eller utländsk instruktör.

3.1.2 Begränsningar
Elevlicensinnehavare får ej:
• Utföra höjdflyg på egen hand.
• Flyga vid höga vindhastigheter (rekommenderat max 5 m/s i medelvind) eller flyga vid termiska eller turbulenta förhållanden.
• Flyga utomlands på egen hand.
• Flyga med skärmar av klass B och C.
• I samband med vidareutbildning mot högre licensgrad under ledning av instruktör får B klassad skärm flygas.

3.1.3 Utbildningsmål
Efter utbildning ska eleven:
• Självständigt kunna bedöma under vilka situationer han kan och bör genomföra flygning som motsvarar hans befogenheter och begränsningar.
• Ha erforderliga teoretiska kunskaper enligt "teorikrav" nedan för att genomföra flygningar inom sitt kompetensområde.
• Ha sådan praktisk färdighet att han kan besiktiga sin materiel, hantera materielen med omdöme på marken, genomföra säker start, genomföra flygning med god fart- och kurskontroll, utföra svängar samt genomföra säker landning.
• Ha förståelse för förhållanden som påverkar flygsäkerheten, visa omdöme vid val av plats och tid för flygning, kunna bedöma sin egen förmåga, förstå vikten av att följa bestämmelser, påverka andra i positiv flygsäkerhetsriktning och förstå vikten av fullgod materiel.

3.1.4 Tillvägagångssätt
För att SSFF ska skicka ut en licens ska "Elevkort för elevlicens" vara SSFF tillhanda.

Anmälan
Kursanmälan görs till av SSFF godkänd instruktör. Innan kurs påbörjas skall licensavgiften till SSFF vara betald, för att ansvars- och olycksfallsförsäkringen ska gälla. Betalningen sker med inbetalningskortet i förbundets "TAKE OFF KIT" och ska innehålla:
• Efternamn Förnamn Personnummer. Gatuadress Postnummer Postadress. Telefon, (bost./ arb.) Kursarrangör Kursplats

När SSFF har erhållit ett fullständigt ifyllt elevkort skickas elevlicensen ut.

Elevkort
Detta är en personlig checklista för varje elev där de olika utbildningsmomenten bockas av. Detta kort skall handhas av eleven. Eleven ska vara klubbansluten innan elevkortet skickas till SSFF. Inget delmoment får vara äldre än 1 år.

Elevprov
Det rättade teoretiska prov som eleven utfört ska arkiveras hos instruktör i minst 5 år.

Kursutvärdering
En skriftlig kursutvärdering ska skickas, undertecknad av eleven, direkt till SSFF. Kursutvärderingen finns på av elevkortet.

3.1.5 Teorikrav
Behovet av teoriutbildning enligt nedan ska bedömas mot befogenheter och mål för elevlicens.
• För skärmflygning reglerande föreskrifter och anvisningar ("SSFF Föreskrifter och definitioner för skärmflygning", BCL-D4.4, BCL-T med tolkningar, samt de i "SSFF Föreskrifter och definitioner" anvisade övriga delarna av BCL).
• Meteorologi beträffande vindar, vindprofiler, åska, turbulens, farliga väderförhållanden, stabilitet, termiska uppvindar, molnbildning, siktnedsättande förhållanden, nederbörd, daglig variation.
•Aerodynamik och mekanik beträffande lyftkraft, motstånd, relativa och verkliga hastigheter, låg- och högfartsproblem, stall, stabilitet, svängteori, för flygskärm specifik konstruktion och styrprincip.
• Materialkunskap beträffande konstruktionsprincip, känsliga hållfasthetspunkter, krav på kontroll, materialkrav, reparationsprinciper.
• Flygningens genomförande med hänsyn till terräng, hinder, bedömning inför landning, principer för hangflygning, vanliga riksituationer, uppträdande i backar med hänsyn till privat- och allemansrätten, skaderisk på människor och mark.
• Första hjälp beträffande åtgärder vid skada och chock i samband med olycka.
• Loggboksförande.

3.1.6. Examinationskrav
Piloten ska ha genomgått en kurs på minimum 5 dagar varav 10 timmar teori och minst 3 flygdagar. Instruktören bedömer när teoretiska-, praktiska- och attitydsmål uppnåtts. Förutom den bedömningen ska följande krav vara uppfyllda för godkännande:
• Teoretisk prov enligt SSFF's direktiv skall genomföras med godkänt resultat om min 70% rätt.
• Piloten skall ha utfört minst 15 backglidningar, samt skall ha genomfört minst 10 godkända höjdflyg. Höjdflygen kan utföras m h a bogsering eller från berg.
• Prov på säker fart- och kurshållning, samt säkra korrektionssvängar ska ha visats av eleven.
• Utföra godkända bedömningslandningar inom en radie av 50 m vid 4 av de 5 sista höjdflygen.
• Visa gott omdöme.

3.1.7 Förnyelse av skärmflyglicens
Elevlicensen kan förnyas vid kalenderårets slut om piloten gjort minst 20 flyg, varav minst 10 backglidningar under det gångna kalenderåret enligt loggbok. Piloten ska i övrigt uppfylla kraven enligt 1.5. Om dessa krav är uppfyllda kan piloten under det kommande kalenderåret förnya sin licens genom inbetalning av licensavgift utan att genomföra praktiska eller teoretiska prov. Om dessa krav ej uppfylls och mindre än 2 år gått sedan det datum då licensen blev ogiltig gäller:
• Inbetalning av ny klubb- samt licensavgift.
• Teoretiskt prov i BCL.
• En kontrollflygning (höjdflyg) inför instruktör, då säker fart- och kurshållning samt säkra korrektionssvängar ska ha visats av piloten. Kontrollflygningen kan även ske m h a bogsering om piloten är bogserutbildad.
• Instruktör antecknar godkännande i den sökandes loggbok.
• Kopia på loggbok skickas till SSFF.

Om 2 år eller mer har gått sedan det datum då licensen blev ogiltig gäller:
• Genomförande av ny elevlicens utbildning.

För pilot som utbildats under året räknas utbildningsflygen in vid den årliga licensförnyelsen.

3.2 Skärmflyglicens Pilot 1

3.2.1 Befogenheter
Innehavare av skärmflyglicens Pilot 1 har förutom de befogenheter som elevlicens innefattar, rätt att enligt sina behörigheter:
• Flyga enkelt hangflyg samt termikflygning under lugna förhållanden. Endast platsbunden flygning.
• På egen hand utföra höjdflyg från berg om behörigheten H (höjdflyg från berg) erhållits.
• På egen hand utföra höjdflyg genom bogsering om behörigheten B (bogserbehörighet) erhållits.
• Om behörigheten h erhållits får innehavaren genomföra höjdflyg från berg under överinseende av (lägst) Pilot 2 licensinnehavare
• Flyga utomlands under överinseende av (lägst) Pilot 2 licensinnehavare eller utländsk pilot med motsvarande erfarenheter.

3.2.2 Begränsningar
Pilot 1 licens innehavare får ej:
• På egen hand flyga utomlands.
• Flyga vid höga vindhastigheter (rekommendation max 5 m/s),
• Flyga i kraftig termik
• Flyga i turbulenta förhållanden
• Flyga på avancerat hang.
• Flyga med skärmar av klass C.

3.2.3 Inträdeskrav
• Piloten ska inneha giltig elevlicens.
• Piloten ska efter elevlicenskurs ha utfört minst 20 höjdflyg från berg och/eller genom bogsering.
• Piloten ska av instruktören bedömas lämplig att genomgå Pilot 1 utbildning.

3.2.4 Utbildningsmål
Efter utbildning ska eleven:
• Självständigt kunna bedöma under vilka situationer han kan och bör genomföra flygning som motsvarar hans befogenheter och begränsningar.
• Ha erforderliga teoretiska kunskaper enligt "teorikrav" nedan, för att genomföra flygningar inom sitt kompetensområde.
• Ha sådan praktisk färdighet att han kan besiktiga sin materiel, hantera materielen med omdöme på marken, genomföra säker start, genomföra flygning med god fart- och kurskontroll, utföra svängar samt genomföra säker landning.
• Ha förståelse för förhållanden som påverkar flygsäkerheten, visa omdöme vid val av plats och tid för flygning, kunna bedöma sin egen förmåga, förstå vikten av att följa bestämmelser, påverka andra i positiv flygsäkerhetsriktning och förstå vikten av fullgod materiel.

3.2.5 Tillvägagångssätt
För att SSFF ska skicka ut en licens ska "Elevkort för skärmflyglicens Pilot 1" vara SSFF tillhanda.

Anmälan
Kursanmälan görs till av SSFF godkänd instruktör. När SSFF har erhållit ett fullständigt ifyllt elevkort skickas Pilot 1 licensen ut.

Elevkort
Detta är en personlig checklista för varje elev där de olika utbildningsmomenten bockas av. Detta kort skall handhas av eleven. Eleven ska vara klubbansluten innan elevkortet skickas till SSFF. Inget delmoment får vara äldre än 1 år.

Elevprov
Det rättade teoretiska prov som eleven utfört ska arkiveras hos instruktör i minst 5 år.

Kursutvärdering
En skriftlig kursutvärdering ska skickas, undertecknad av eleven, direkt till SSFF. Kursutvärderingen finns på elevkortet.

3.2.6 Teorikrav
Teorikraven enligt nedan ska vara inriktade mot de utökade befogenheter som Pilot 1 licens ger.
• Fördjupade kunskaper i tillämpliga delar av teorin för elevlicens med tyngdpunkt på höjdflyg från berg.
• De föreskrifter och råd som tillkommit beträffande "SSFF Föreskrifter och definitioner för skärmflygning", BCL-QQ och BCL-T enligt läsanvisningar.

3.2.7 Examinationskrav
• Piloten ska ha genomgått en kurs på minimum 2 dagar varav 4 timmar teori. Instruktören bedömer när teoretiska-, praktiska- och attitydmål uppnåtts. Förutom den bedömningen ska följande krav vara uppfyllda för godkännande:
• Teoretisk prov enligt SSFF's direktiv skall genomföras med godkänt resultat om minst 70% rätt.
• För att erhålla licens Pilot 1 B skall piloten under kursen ha utfört minst 10 godkända höjdflyg med hjälp av bogsering. (Om piloten tidigare innehaft 'Student h' erhåller piloten licens 'Pilot 1 h B'.)
• För att erhålla licens Pilot 1 H skall piloten under kursen ha utfört minst 10 godkända höjdflyg från berg om möjligt från 2 eller flera startplatser. (Höjdflyg från berg som erhållits under tidigare utbildning till 'Student h' ska ej räknas in.)
• För att erhålla licens Pilot 1 H B skall piloten innan kursen varit innehavare av behörighet B och under kursen ha utfört minst 10 godkända höjdflyg.

3.2.8 Förnyelse av skärmflyglicens

Skärmflyglicens Pilot 1 kan förnyas vid kalenderårets slut om piloten gjort minst 20 flyg, varav minst 10 backglidningar samt minst 10 höjdflyg (från berg och/eller bogsering) under det gångna kalenderåret enligt loggbok. Piloten ska i övrigt uppfylla kraven enligt 1.5. Om en pilot inte uppfyller förnyelsekraven för sin licensgrad så

erhålls en ett steg lägre licensgrad under förutsättning att licensavgiften är inbetald. Piloten har fram till den 30 juni på sig att uppfylla de flygkrav som ställts för den högre licensgraden. När flygkraven är uppfyllda skickas ett utdrag ur flygloggboken in till SSFF senast 30 juni. Om kraven inte är uppfyllda före den 30 juni gäller nedanstående intill 2 år från det att licensen blev ogiltig.

• Inbetalning av ny klubb- samt licensavgift.
• Teoretiskt prov i BCL.
• En kontrollflygning (höjdflyg) inför instruktör, då säker fart- och kurshållning samt säkra korrektionssvängar ska ha visats av piloten. Kontrollflygningen kan även ske m h a bogsering förutsatt att piloten är bogserutbildad.
• Instruktör antecknar godkännande i den sökandes loggbok.
• Kopia på loggbok skickas till SSFF.
Om 2 år eller mer har gått sedan det datum då licensen blev ogiltig gäller:
• Elevlicens erhålls då ovanstående prov är genomförda.

3.3 Skärmflyglicens Pilot 2

3.3.1 Befogenheter

Innehavare av skärmflyglicens Pilot 2 har rätt att:
• Flyga skärmar i klass A, B och C.
• Självständigt flyga utomlands.
• Utföra planerad distansflygning, termik och enkel hangflygning på egen hand.
• Agera som biträdande instruktör vid utbildning.
• Delta i nationella mästerskap.
• Genomgå tandemutbildning och flyga tandem med minst Pilot 1 licensinnehavare.

3.3.2 Begränsningar
Pilot 2 licensinnehavare får ej
• Flyga under svåra turbulenta förhållanden.
• Flyga på avancerat hang eller vid mycket stark termik.
• Delta i internationella tävlingar.

3.3.3 Inträdeskrav

Piloten ska inneha giltig Pilot 1 H eller Pilot 1 h B licens. Efter genomgången Pilot 1 utbildning ska piloten ha flugit minst 60 höjdflyg (max 50% bogserade, d v s minst 30 höjdflyg från berg) och ha en total flygtid på minst 20 timmar, varav minst 4 timmar på termik och minst 4 timmar på hang. Piloten ska dessutom av instruktören bedömas lämplig att genomgå Pilot 2 utbildning.

3.3.4 Utbildningsmål

• Efter utbildning ska eleven:
• Självständigt kunna bedöma under vilka situationer han kan och bör genomföra flygning som motsvarar hans befogenheter och begränsningar.
• Ha erforderliga teoretiska kunskaper enligt "teorikrav" nedan, för att genomföra flygningar inom sitt kompetensområde.
• Ha sådan praktisk färdighet att han kan besiktiga sin materiel, hantera materielen med omdöme på marken, genomföra säker start, genomföra flygning med god fart- och kurskontroll, utföra svängar samt genomföra säker landning.
• Ha förståelse för förhållanden som påverkar flygsäkerheten, visa omdöme vid val av plats och tid för flygning, kunna bedöma sin egen förmåga, förstå vikten av att följa bestämmelser, påverka andra i positiv flygsäkerhetsriktning och förstå vikten av fullgod materiel.
• Kunna bedöma under vilka situationer då det är möjligt för piloten med mindre erfarenhet att genomföra flygning.

3.3.5 Tillvägagångssätt

För att SSFF ska skicka ut en licens ska "Elevkort för skärmflyglicens Pilot 2" vara SSFF tillhanda.

Anmälan
Kursanmälan görs till av SSFF godkänd instruktör.
När SSFF har erhållit ett fullständigt ifyllt elevkort skickas Pilot 2 licensen ut.

Elevkort
Detta är en personlig checklista för varje elev där de olika utbildningsmomenten bockas av. Detta kort skall handhas av eleven. Inget delmoment får vara äldre än 1 år. Elevkortet skickas av piloten till SSFF.

Elevprov
Det rättade teoretiska prov som eleven utfört ska arkiveras hos instruktör i minst 5 år.

Kursutvärdering
En skriftlig kursutvärdering ska skickas, undertecknad av eleven, direkt till SSFF. Kursutvärderingen finns på elevkortet.

3.3.6 Teorikrav

Teorikraven enligt nedan ska vara inriktade mot de utökade befogenheter som Pilot 2 licensen ger.
• Fördjupade kunskaper i tillämpliga delar av teorin för elevlicens och Pilot 1 med tyngdpunkt på termik- och hangflygning.
• De föreskrifter och råd som tillkommit beträffande "SSFF Föreskrifter och definitioner för skärmflygning", BCL-QQ och BCL-T enligt läsanvisningar.

3.3.7 Examinationskrav

Piloten ska ha genomgått en kurs på minst 2 dagar varav 4 timmar teori. Instruktören bedömer när teoretiska-, praktiska- och attitydmål uppnåtts. Förutom den bedömningen ska följande krav vara uppfyllda för godkännande:
• Teoretisk prov enligt SSFF's direktiv skall genomföras med godkänt resultat om min 70% rätt.
• Piloten ska ha utfört minst 5 höjdflyg under termiska förhållanden, d v s termikflygning. Start från berg och/eller bogsering.
• Prov på säker fart- och kurshållning, samt säkra korrektionssvängar ska ha visats av eleven.
• Utföra godkända bedömningslandningar inom en radie av 10 m vid 4 av de 5 sista höjdflygen.
• Visa gott omdöme.

3.3.8 Förnyelse av skärmflyglicens.

Skärmflyglicens Pilot 2 kan förnyas vid kalenderårets slut om piloten gjort minst 20 höjdflygningar (från berg och/eller bogsering), samt erhållit minst 5 timmars flygtid under det gångna kalenderåret, enligt loggbok. Piloten ska i övrigt uppfylla kraven enligt 1.5. Om en pilot inte uppfyller förnyelsekraven för sin licensgrad så erhålls en ett steg lägre licensgrad under förutsättning att licensavgiften är inbetald. Piloten har sedan fram till den 30 juni på sig att uppfylla de flygkrav som ställts för den högre licensgraden. När flygkraven är uppfyllda skickas ett utdrag ur flygloggboken in till SSFF senast 30 juni. Om kraven inte är uppfyllda före den 30 juni gäller nedanstående intill 2 år från det att licensen blev ogiltig.
• Inbetalning av ny klubb- samt licensavgift.
• Teoretiskt prov i BCL.
• En kontrollflygning (höjdflyg) inför instruktör, då säker fart- och kurshållning samt säkra korrektionssvängar ska ha visats av piloten. Kontrollflygningen kan även ske m h a bogsering om piloten är bogserutbildad.
• Instruktör antecknar godkännande i den sökandes loggbok.
• Kopia på loggbok skickas till SSFF.
• Om 2 år eller mer har gått sedan det datum då licensen blev ogiltig gäller:
• Elevlicens erhålls då ovanstående prov är genomförda. På inrådan av instruktör kan pilot erhålla Pilot 1 licens om förutsättningarna bedöms lämpliga.

3.4 Skärmflyglicens Pilot 3

3.4.1 Befogenheter

Innehavare av skärmflyglicens Pilot 3 har rätt att:
• Flyga i stark termik och svåra turbulenta förhållanden samt på avancerat hang.
• Deltaga i internationella skärmflygtävlingar.
• Erhålla tandembehörighet för att flyga med passagerare som saknar skärmflyglicens.

3.4.2 Begränsningar

Inga.

3.4.3 Inträdeskrav

Piloten ska inneha giltig Pilot 2 licens. Piloten ska ha erhållit minst 100 flygtimmar (max 25 %, d v s max 25 timmar, får räknas från ren hangflygning) varav minst 10 timmar under innevarande kalenderår enligt loggbok. Piloten skall ha genomfört minst 5 distansflyg överstigande 15 km vardera enligt loggbok och dessutom bedömas lämplig att erhålla Pilot 3 licens. Piloten skall ha genomgått säkerhetskurs.

3.4.4 Tillvägagångssätt

För att SSFF ska skicka ut en licens ska "Elevkort för skärmflyglicens Pilot 3" vara SSFF tillhanda.

Anmälan
Kursanmälan görs till av SSFF godkänd instruktör.

När SSFF har erhållit ett fullständigt ifyllt elevkort skickas Pilot 3 licensen ut.

Elevkort
Detta är en personlig checklista för varje elev där de olika utbildningsmomenten bockas av. Detta kort skall handhas av eleven. Inget delmoment får vara äldre än 1 år. Elevkortet skickas av piloten till SSFF.

Elevprov
Det rättade teoretiska prov (se teorikrav) som eleven utfört ska arkiveras hos instruktör i minst 5 år.

3.4.5 Teorikrav

Terorikraven ska vara inriktade mot de utökade kraven enligt befogenheter för Pilot 3 licens.

3.4.6 Examinationskrav

Instruktören gör en allmän bedömning utifrån loggboksunderlag att kraven för Pilot 3 är uppfyllda. Förutom den allmänna bedömningen ska följande krav vara uppfyllda för godkännande:
• Teoretiskt prov enligt SSFF's direktiv ska genomföras med godkänt resultat.
• Visa gott omdöme.

3.4.7 Förnyelse av skärmflyglicens

Skärmflyglicens Pilot 3 kan förnyas vid kalenderårets slut om piloten erhållit minst 20 flygtimmar (max 10 tim från rent hang) under det gångna kalenderåret, enligt loggbok. Piloten ska i övrigt uppfylla kraven enligt 1.5. Om en pilot inte uppfyller förnyelsekraven för sin licensgrad så erhålls en ett steg lägre licensgrad, under förutsättning att licensavgiften är inbetald. Piloten har sedan fram till den 30 juni på sig att uppfylla de flygkrav som ställts för den högre licensgraden. När flygkraven är uppfyllda skickas ett utdrag ur flygloggboken in till SSFF senast 30 juni.

3.5 Instruktörslicens

3.5.1 Befogenheter

Att utbilda skärmflygelever från elevlicens till Pilot 3 licens samt, om kompetensen tandembehörighet innehas, att utbilda Pilot 2 och Pilot 3 licensinnehavare i tandemflygning. Innehavare av instruktörslicens får även, efter godkänd genomförd säkerhetskurs, leda säkerhetskurser i skärmflyg.

3.5.2 Inträdeskrav

Piloten ska ha innehaft giltig Pilot 3 licens i minst 12 månader, ha en total flygtid om minst 150 tim, samt ha genomfört minst 4 kompletta elevlicens utbildningar som hjälpinstruktör. Piloten ska inneha bogserbehörighet samt bogseroperatörsbehörighet och dessutom av SSFF bedömas lämplig att erhålla instruktörslicens.

3.5.3 Tillvägagångssätt

SSFF arrangerar instruktörskurser då tillräckligt många (minst 4 piloter) har anmält intresse och uppfyller inträdeskraven.

Anmälan
Kursanmälan görs till SSFF som anordnar instruktörskursen.

Hjälpinstruktörskort
Detta är en personlig checklista för en instruktörselev där de olika utbildningsmomenten bockas av. Detta kort skall handhas av instruktörseleven. Inget delmoment får vara äldre än 1 år. När kraven för godkänd instruktörslicens är uppfyllda skickas kortet till SSFF som skickar ut den nya licensen.

3.5.4 Examinationskrav

Följande krav ska vara uppfyllda för godkännande:

• Godkänt genomgången instruktörskurs.
• Efter kursen genomfört ytterligare minst 2 kompletta utbildningar av elever som hjälpinstruktör (minst en elevlicens- samt en Pilot 1 kurs).
• Visa gott omdöme.

3.5.5 Förnyelse av instruktörslicens

Kompetens som instruktör gäller kalenderårsvis. För automatisk förnyelse av kompetensen fordras att den sökande av SSFF bedöms lämplig härför, innehar giltig Pilot 3 licens, har utbildat minst 16 elever till elevlicens, Pilot 1 eller Pilot 2 licens (fullständig utbildning samt examination) under kalenderåret, samt deltagit i minst ett instruktörsseminarium under de senaste två kalenderåren.

SSFF´s styrelse kan besluta om förnyelse av instruktörsbehörigheten utan att ovanstående krav är uppfyllt. En förutsättning är då att instruktören bedrivit annan utbildningsverksamhet inom skärmflygning eller att den sökande bedöms särskilt lämplig som instruktör. Beslut om förnyelse bedöms i varje enskilt fall och efter dispensansökan från instruktören.

Instruktörskompetensen kan dras in av SSFF´s styrelse om bestämmelser inte följs, om elever utsatts för onödiga risker, om instruktören genom eget agerande visar prov på dåligt omdöme eller inte kan anses vara ett gott föredöme för elever samt om instruktören av annat skäl bedöms olämplig att bedriva undervisning i skärmflygning.

3.5.6 Instruktörskursens omfattning

Instruktörskursen omfattar:
• Uppflygning/kontroll av förkunskaper.
• Två dagars grundläggande instruktörsutbildning omfattande bl.a. pedagogik, säkerhet, omhändertagande av skadad och planläggning av utbildning.
• Genomförande av en fem dagars grundutbildning av elever till elevlicens.
• Kursen planläggs och leds av instruktörsaspiranterna under övervakning av USK utsedd instruktör.
• Teoretiskt prov.

3.5.7 Instruktörsveckor

Instruktör/skärmflygskola är efter samordning med SSFF/USK skyldig att motta instruktörsaspirant samt övervaka dennes lektioner vid minst ett tillfälle(vecka)/år.

SSFF/USK fördelar instruktörsveckor för instruktörsaspiranter.

4 Bogsering

4.1 Behörighet att bli bogserad med flygskärm kan fås i samband med grundutbildningen, eller genom en tilläggsutbildning för bogserbehörighet. Metodik och principer för bogserutbildning utfärdas av SSFF.

4.2 Alla instruktörer ska ha kompetens att utbilda för bogserbehörighet.

4.3 Hanterande av bogserutrustning får endast utföras av bogseroperatör som genomgått av SSFF fastställd operatörsutbildning. Se SSFF instruktörs och klubbmanual.

4.4 Bogserutrustning ska innefatta minst följande:
• Belastningsvåg.
• Veklänk skall användas på bogserutrustning där annat överbelastningsskydd ej förekommer.
• Giljotin ("release" på dragfordon) för att kapa (frikoppla) linan i nödsituationer.
• Del av linan ska vara elastisk.

4.5 För bogseroperatörsbehörighet krävs:
• Person med god förståelse för skärmflygning. Mål och krav enligt utbildningsplan för bogseroperatör i SSFF instruktörs och klubbmanual.
• Genomfört minst 30 godkända bogseringar under överinseende av godkänd bogseroperatör. Dessa får ej utföras i samband med skolning av andra piloter i någon form.
• Godkänd bogseroperatör antecknar i pilotens/personens flyg- dagbok under behörigheter "Bogseroperatör" samt datum, signatur och namnförtydligande.

5 Skärmflygning med passagerare

5.1 Flygning med passagerare får endast utföras av pilot med tandembehörighet.

Flygning med passagerare som saknar skärmflyglicens eller innehar elevlicens får endast utföras av Pilot 3 licensinnehavare med tandembehörighet.

Pilot 2 med tandembehörighet får flyga med passagerare om denne innehar minst Pilot 1 licens.

5.2 Piloten skall om passageraren ej är licensierad skärmflygpilot ha försäkring som inkluderar tandemflygning med flygskärm.

5.3 Piloten har skyldighet att informera passageraren om gällande bestämmelser och försäkringar gällande passageraren.

5.4 Flygskärm och sele skall vara godkänd för tandemflygning samt klassad enligt svenskt system som en klass "A" eller en klass "B" skär m.

5.5 Räddningsskärm måste bäras och vara anpassad för den totala vikten av pilot, passagerare och utrustning.

5.6 För tandembehörighet krävs att pilot har gjort minst 10 tandemflyg som pilot, flygen skall vara höjdflyg. Minst 5 av de första flygen samt 10 backglidningar skall utföras med tandembehörig instruktör som passagerare. De återstående tandemflygen kan utföras med en lägst Pilot 1 licensinnehavare som passagerare under överinseende av tandembehörig instruktör. Flygen kan utföras med start från berg och/eller m h a bogsering.

5.7 Ansvarig instruktör signerar i pilotens flygdagbok under behörigheter då kravet för tandembehörighet är uppfyllt. Instruktören meddelar även SSFF namn på den pilot som erhållit tandembehörighet.

6 Godkännande av skärmflygutrustning

6.1 Belastningstest

Skärmar ska vara godkända av SSFF m.a.p. hållfasthet, enligt metoder i "Testmetoder och klassificering av skärmar" i Instruktörs- och Klubbmanualen.

6.2 Flygtest

Skärmar ska vara godkända av SSFF m.a.p. flygegenskaper. Här klassas skärmarna i 3 klasser enligt "Testmetoder och klassificering av skärmar" i Instruktörs- och Klubbmanualen.

6.3 Användning

• Utbildning till elevlicens får endast ske med av SSFF godkända skolskärmar (utan trimmöjligheter av flygegenskaperna under flygning).
• B skärmar får endast användas av pilot med licens Pilot 1 eller högre.
• C skärmar får endast användas av pilot med licens Pilot 2 eller högre.
• Oklassade skärmar sk. prototyper får endast användas av pilot med licens Pilot 3 som genomgått säkerhetskurs.
• Nödskärm ska användas vid all utövning av höjdflyg, oavsett skärmklass.

6.4 Räddningsskärm

Räddningsskärm ska vara godkänd av SSFF, enligt metoder i "Testmetoder och klassificering av skärmar" i Instruktörs- och Klubbmanualen.

7 Appendix

Här samlas information som kan ses som fristående dokument.

Appendix A Begreppsförklaringar

Definitioner som gäller allmänt för flygning och därmed även för skärmflyg framgår av "Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-T)", kapitel 1. Övriga definitioner enligt nedan.

• Flygning
Från det att startförsök påbörjats till det att landningen utförts och selen är avtagen, se även regler för att loggboksföra en flygning (Allmänna regler 1.11).
• Backglidning
Flygning med start i sluttande terräng utan annan drivkälla än gravitationskraft och uppvindar. Förutom under korta moment minskar höjden i förhållande till landningsplatsen kontinuerligt. Landningsplatsen som ligger på lägre nivå än startplatsen är fullt synlig under hela flygningen. Flygriktningen är i huvudsak mot landningen. Den totala fallhöjden är mindre än 150 m.
• Bogsering
Flygning med hjälp av yttre dragkraftkälla och förbindelse till denna med bogserlina.
• Bogserutrustning
Sådan utrustning som krävs för att utföra bogsering (kraftkälla och flygskärm undantagna).
• Fallhöjd
Höjdskillnaden mellan start- och landningsplats. Vid topplandning, höjdskillnaden mellan startplats och en tänkt landningsplats vid bergets fot. Vid bogsering, höjdskillnaden mellan urkopplingshöjd och startplats.
• Flyghöjd (där särskild referensyta inte anges)
Vertikala avståndet från piloten till marken.
• Flygskärm
Luftfartyg tyngre än luften och som ej är försett med motor. Luftfartyget kan bäras, startas och landas till fots och erhåller sin lyftkraft genom aerodynamiska reaktioner på ytor, vilka förblir fasta under givna flyglägen. Luftfartyget saknar fasta/stela ramkonstruktioner och andra förstyvningar av bärande konstruktion. Luftfartyget erhåller sin aerodynamiska profil/form genom ett övertryck och är fullt utvecklat före start.
• Genomförd flygning(flygtid)
Flygning i luften under kontrollerade former (i samband med bogsering efter frikoppling från dragkraftkälla och bogserutrustning) under minst 10 sekunder.
• Hang
Sluttande terräng som kan medge hangflygning.
• Hangflygning
Kontinuerlig flygning, platsbundet till vald höjdsträckning, med hjälp av uppvindar i huvudsak orsakade av sluttande terräng.
• Enkel hangflygning
Hangflygning vid väder- och terrängförhållanden som är lämpliga för nybörjare. Hanget skall vara utan hinder, och landning skall kunna genomföras på större delen av hangsluttningen.
• Avancerad hangflygning
Hangflygning vid väder- och/eller terrängförhållanden som inte är lämpliga för nybörjare. Exempelvis där startplatsen är extremt kort, stupstart, flygning längs ett mycket kuperat hang eller bergshang.
• Hangvind
Vind som vid givet hang medger hangflygning.
• Hängflygning
Flygning med hängglidare.
• Hängglidare (Hang glider)
Enligt BCL-begrepp: Luftfartyg tyngre än luften och som ej är försett med motor, vilket kan bäras, startas och landas till fots och som erhåller sin lyftkraft genom aerodynamiska reaktioner på ytor vilka förblir fasta under givna flyglägen.
• Höjdflyg
Kallas flyg där flyghöjden (vertikala avståndet från pilot till mark) är så stort att terrängen inte utgör hinder för manövreringen. Manövrer som t.ex. sväng ett helt varv (360°) och en inflygning mot landningen skall kunna utföras. Som en tumregel så innebär ett höjdflyg en flyghöjd om minst100 meter.
• Nödsituationsträning
Nödsituationsträning indelas i två delar:
1. Avancerade flygmoment för att undvika fara.
Härvid menas flygmoment som syftar till att förlora höjd snabbt i syfte att undvika fara vid snabbt försämrat väder. Till avancerade flygmoment räknas t.ex. flygning med nerdragna vingspetsar s.k. öron, B-linestall och branta 360° svängar s.k. spiral.
2. Provocerad nödsituation.
Härvid menas moment där skärmen provoceras till en nödsituation, varvid piloten avser att träna i att vidta rätt åtgärder. Till provocerade nödsituationer räknas t ex moment som stabil stall, fullstall, autorotation och spinn.

• Platsbunden flygning
Flygning där en och samma landningsplats kan nås under hela flygningen.
• Sträckflygning/Distansflygning (Cross country)
Flygning av en geografisk sträcka med hjälp av vunnen höjd, hangvindar eller termiska uppvindar, där landningsplatsen inte nödvändigtvis är synlig under hela flygningen.
• Skärmflygning
Flygning med flygskärm.
• Säkerhetskurs
Säkerhetskurs syftar till att öva åtgärder i en nödsituation.
Flygmomenten vid en säkerhetskurs skall övas över vatten för att minimera risken för skador om piloten misslyckas med övningar och faller okontrollerat med eller utan kastad nödskärm. Flytväst skall bäras av piloten. En bemannad säkerhetsbåt skall vara på plats. Vid säkerhetskursen skall eleverna ha sett de olika momenten utföras på video eller av instruktör. Varje moment skall ha gåtts igenom teoretiskt.

• Tandemflygning
Flygning med pilot och passagerare.

Appendix B

Innehållsförteckning SSFF instruktörs och klubbmanual.

SSFF instruktörs och klubbmanual finns hos att tillgå hos SSFF instruktörer och klubbar. Manualen är till stöd för instruktörer och klubbar vid utbildning och administration av verksamheten.

Manualen innehåller följande:

1 Allmänt
1.1 Innehållsförteckning
1.2 Manualens skötsel och uppdatering.
1.3 Anvisningar för instruktör.
1.4 Anvisning för riksinstruktör.
1.5 Instruktörsutbildning.
2 Föreskrifter
2.1 SSFF Föreskrifter och Definitioner.
2.2 BCL.
3 Utbildningsplaner.
3.1 Instruktörsutbildning.
3.2 Elevlicens
3.3 Pilot 1.
3.4 Pilot 2.
3.5 Pilot 3.
3.6 Tandempilot.
3.7 Hangflygutbildning.
3.8 Bogseroperatör.
3.9 Säkerhetskurs
3.10 Konvertering av utländsk licens.
3.11 Teoriprov (endast instruktörer).
4 Rutiner
4.1 Rutiner vid anmälan till utbildning.
4.2 Rutiner vid licensiering av pilot.
4.3 Rutiner vid årlig förnyelse av licens.
4.4 Rutiner vid årlig förnyelse av instruktörslicens.
4.5 Rutiner vid förnyelse av licens efter längre uppehåll.
5 Övriga anvisningar
5.1 Anvisning för tävling och rekord
5.2 Anvisning för omhändertagande av skadad pilot.
5.3 Anvisning för instruktör vid olycka under utbildning av piloter.
6 Bilagor
1 Sammanställning av manualens innehavare med individnummer.
2 Sammanställning av SSFF styrelse.
3 Sammanställning av SSFF klubbar.
4 Sammanställning av SSFF utbildade instruktörer.
5 Underlag för elevkort.
6 Underlag för olycksrapport

Olycksrapporter 980531-981003

Olycksrapportsammanställning gjord under instruktörsseminariet 29-30 november 1998.


Deltagarna i instruktörsseminariet 1998.

Olycka med personskada
Datum: 980531
Plats: Hörlinge,Hässleholm
Pilot: Kvinna 45 år, pilot 2
Skärm: DHV 2-3
Skador: Kotkompression
Förlopp:
I samband med bogsering i hård vind hamnar skärmen i parachuting och hinner inte ta fart då operatören drar av på draget. Piloten faller till marken från ca 5-10m höjd. Piloten har uppfattat att skärmen känns trög att starta och har svårt att komma upp i flygläge. Skärmen skickas till tillverkaren för kontroll. Vid kontrollen upptäcks inga felaktigheter på utrustningen.
Kommentar:
Med reservation för just den här skärmen, har vissa skärmar lätt att hamna i paraschuting p.g.a sin inställningsvinkel vilket gör att de är svåra eller direkt olämpliga att bogsera. För äldre skärmar kan krympta bakre linor eller poriositet hos skärmduken kan vara en anledning. Det är viktigt att återförsäljare upplyser piloter och klubbar om skärmarnas beteende i samband med bogsering. Det är även viktigt att fortlöpande kontrollera skärmens skick./AM

Olycka med personskada
Datum: 980613
Plats: Gesunda, Mora
Pilot: Man 33 år, pilot 3
Skärm: DHV 2
Skador: Töjning av korsband i knä, massiv muskelsträckning
Förlopp:
Piloten slarvar och genomför en okoncentrerad landning i motvind och faller framåt.

Olycka med personskada
Datum: 980614
Plats: Kolbäck, Alingsås
Pilot: Elevlicens
Skärm: AFNOR standard
Skador: Fraktur på fotled
Förlopp:
I samband med start under bogsering kommer skärmen upp snabbt och dyker framför piloten.
Piloten hinner inte med utan snubblar och skadar foten.

Olycka utan personskada
Datum: 980616
Plats: Öludiniz, Turkiet
Pilot: Man 27 år, pilot 1
Skärm: DHV 1-2
Skador:
Förlopp:
I samband med flygning under termiska förhållanden dyker skärmen kraftigt och piloten faller mellan linorna vilka tvingar skärmen till autorotation. Efter att ha försökt reda ut situationen kastar piloten nödskärm på låg höjd och landar utan att skada sig.
Kommentar:
Många gånger kastas nödskärmen för sent, varför är svårt att säga. En orsak kan vara att piloten är för upptagen med att reda ut skärmen och inte ser marken närma sig. En regel bland testpiloter är att, om tanken på nödskärm dyker upp, kastas nödskärmen/AM

Olycka utan personskada
Datum: 980622
Plats: Le Grand Bonard, Frankrike
Pilot: Kvinna 36 år, pilot 2
Skärm: AFNOR competition
Skador:
Förlopp:
I samband med kurvning i termik flyger piloten in i en annan skärm bakifrån. Skärmarna separerar och båda piloterna fortsätter flyga.
Kommentar:
ALLTID TITTA FÖRST OCH SVÄNGA SEDAN. Att flyga tillsammans med andra i en termikblåsa eller på ett hang kräver koncentration och uppmärksamhet/AM

Olycka med personskada
Datum: 980626
Plats: Väckelsång, Växjö
Pilot: Kvinna 45 år, pilot 2
Skärm: DHV 2-3
Skador: Hematon mage, blod i urin, allmänt blåslagen.
Förlopp:
I samband med bogsering hamnar skärmen i parachuting på ca 10m höjd och piloten faller till marken.
Pilot och skärm är den samma som i olyckan 980531. Skärmen skickas åter igen till tillverkaren för kontroll. Skärmen returneras med bytta linor.
Kommentar:
Se olycka 980531/AM

Olycka med personskada
Datum: 980623
Plats: Le Grand Bonard, Frankrike
Pilot: Man 27 år, pilot 1
Skärm: AFNOR B (93)
Skador: Kotfraktur, spricka på revben.
Förlopp:
I samband med inflygning för landning förstår piloten att han inte kommer nå den officiella landningsplatsen och bestämmer sig därför för att genomföra landningen på en närmare plats. Luften vid den alternativa landningspalatsen var mycket turbulent varvid piloten hamnar i kraftig pendling och rotation. Piloten slår hårt i marken med ena sidan av kroppen
Kommentar:
En pilot med ringa erfarenhet behöver större marginaler. Utelandningar i turbulenta förhållanden kräver erfarenhet om turbulensens uppträdande och hur skärmen uppför sig i sådana förhållanden./AM

Olycka med personskada
Datum: 980619
Plats: Lökken, Danmark
Pilot: Man 47 år, pilot 1
Skärm: AFNOR standard
Skador: Fraktur ben
Förlopp:
I samband med hangflygning beslutar sig piloten för att landa på stranden nedanför hanget. Piloten missbedömer höjden och landar på en fot på hanget under sväng.

Olycka med personskada
Datum: 980803
Plats: Åreskutan, Åre
Pilot: Man 57 år, pilot 1
Skärm: AFNOR standard
Skador: Skador på ledbanden i fot
Förlopp:
Piloten skall starta och använder sig av en person som ankare. Ankaret släpper piloten och denne vänder sig om sig om. Piloten lyfter omedelbart ett par meter, backar och börja driva i sidled. Piloten styr emot för mycket och skärmen stallar. Piloten faller och blir draggad över marken.
Kommentar:
Om man backstartar och precis klarar av att balansera skärmen mot vinden, kommer man omedelbart att lyfta så fort man vänder sig om. Orsaken till att man lyfter är att skärmens spännvidd ökar och därigenom även lyftkraften när man vänder sig från korsade linpaket till normalt flygläge. Om man använder sig av ankare så klarar piloten av att hålla skärmen i ändå starkare vind vilket innebär att starten kan bli våldsam då piloten vänder sig om och släpps fri. Starta utan ankare! /AM

Olycka med personskada
Datum: 980804
Plats: Åsberget, Ö-vik
Pilot: Man 26 år, pilot 2
Skärm: DHV 2-3
Skador: Armbågsbrott, skador på bäckenet.
Förlopp:
I samband med start misslyckas piloten att komma upp i luften varvid han dras in i turbulent luft bakom startplatsen. Piloten lyckas få kontroll över skärmen som sedan lyfter men kastas bakåt in i turbulent luft. Efter en kollaps faller piloten till marken från 10-15m höjd
Kommentar:
Samma kommentar som vid olyckan ovan/AM

Olycka utan personskada
Datum: 980809
Plats: Väckelsång
Pilot: Man 24 år, pilot 3
Skärm: Prototyp med tävlingslinor
Skador: Skadade linor.
Förlopp:
Under bogsering går inre vänster A-lina av och skärmen stallar. Piloten releasar från bogserlinan och lyckas efter ett par försök kasta nödskärmen. Piloten landar med hjälp av nödskärmen utan att ådra sig skador.
Vid kontroll av skärmen visar det sig att flera linor var kraftigt nötta.
Kommentar:
Skärmens linor måste kontinuerligt kontrollera. Särskilt gäller detta tävlingslinor som är betydligt mer utsatta för mekanisk åverkan och UV-strålning än mantlade linor/AM

Olycka utan personskada
Datum: 980903
Plats: Strömmahult, Vetlanda
Pilot: Man 44 år, pilot 1
Skärm: AFNOR standard
Skador: Skärm och nödskärm försvunna, sårad stolthet.
Förlopp:
I samband med balansering på en gräsmatta i närheten av en kraftdamm lyfter piloten och förs ut över vattnet. Piloten landar i vattnet men lyckas ta sig upp på land. Där upptäcker han att både skärm och den vådautlösta nödskärmen är på väg att dras ner genom kraftdammsluckan. I panik lyckas piloten få fram en kniv och skära av linonarna. Skärm och nödskärm försvann utan att skada kraftstationen. Piloten var skakad av händelsen.
Kommentar:
Balansering skall även denna utföras med omdöme. Skärmen har en inneboende kraft som inte får undervärderas. Platsen som man väljer skall vara utan presumtiva faror och dessutom skall alltid hjälm bäras./AM


Grupparbete med olycksrapporter och FoD.

Olycka med personskada
Datum: 980809
Plats: Väckelsång
Pilot: Elev under utbildning till elevlicens.
Skärm: AFNOR standard skolskärm
Skador: Fraktur på ryggkota
Förlopp:
Inför landning reser sig inte piloten upp i selen utan landar på baken. Piloten bromsar inte upp landningen. Ryggskyddet tar upp stöten

Olycka med personskada
Datum: 980813
Plats: Lökken, Danmark
Pilot: Man 18år, pilot 2
Skärm: AFNOR competition
Skador: Kotkompression, fraktur på ryggkota.
Förlopp:
Under hangflygning bestämmer sig piloten för att göra en 360° sväng men missbedömmer avståndet till hanget, hinner inte runt, utan flyger rakt in i detsamma.
Kommentar:
Ungdomlig våghalsighet i kombination med en från flygstil är i de flesta fall en farlig kombination. Många unga piloter blir snabbt mycket skickliga att flyga, snabbare än omdömet utvecklas. Att ta till marginaler är särskilt viktigt vid hangflygning där avståndet till marken och andra piloter är litet/AM.

Olycka med personskada
Datum: 980905
Plats: Träkvista grustag, Ekerö
Pilot: Man 39 år, pilot 1
Skärm: AFNOR standard
Skador: Fraktur på tre ryggkotor, skrapsår.
Förlopp:
I samband med backglidning får skärmen ett 60% inslag och dyker mot den inslagna sidan. Piloten hinner inte rätta upp utan slår i marken. En plötslig vindvridning i kombination med större hinder för vinden skapade turbulens vilket troligtvis var orsaken till olyckan.
Kommentar:
Välj tillfälle efter rådande förhållande och erfarenhet/AM

Olycka med personskada
Datum: 980925
Plats: Molanda flygplats, Järpen
Pilot: Elev under utbildning
Skärm: AFNOR standard skolskärm
Skador: Fraktur på stortå, skrapsår på knä.
Förlopp:
I samband med bogsering skär skärmen ut åt sidan. Piloten korrigerar men styrhandtaget lossnar. Bogseroperatören släpper på draget. Piloten landar på landningsbanans asfalt, under sväng, på fötterna och därefter på ena knät.
Kommentar:
Kontrollera utrustningen! I det här fallet bar instruktören ansvaret för att utrustningen inte var funktionell/AM

Olycka med personskada
Datum: 980926
Plats: Skidbacke, Ulricehamn
Pilot: Elev under utbildning
Skärm: DHV 1 skolskärm
Skador: Sträckta ledband i knä och fotled.
Förlopp:
Under backglidning misslyckades piloten med landning p.g.a att han tittade på skärmen för mycket. Han landade med rakt ben.

Olycka med personskada
Datum: 981003
Plats: Öludeniz, Turkiet
Pilot: Elevlicens
Skärm: DHV 1-2
Skador: Axel ur led.
Förlopp:
Piloten drogs åt sidan vid start. När hon springande försökte få kontroll över skärmen snubblade hon och föll till marken. Hon tog emot sig med armen varvid axeln vreds ur led.
Kommentar:
Det här är en olycka som mycket väl kunde hänt vid en backglidning hemma i Sverige och egentligen inte så mycket att säga om. Men man kan inte komma ifrån att många piloter åker utomlands med dålig förmåga att starta och landa vilket kan bli kostsamt om det sker på platser där omhändertagandet är bristfälligt och dyrt. Tillse att du behärskar start och landningsteknik när du ger dig iväg utomlands, så slipper vi onödiga olyckor av det här slaget/AM

Sammanfattning:
De flesta av årets olyckor beror på pilotfel vilka kunnat undvikas om piloten använt omdömet. Bra hjälmar, skodon och ryggskydd minskar skadans omfattning, men medför inte att olyckan undviks.
ANVÄND SKALLEN!

Efter 9 år i SSFF styrelse som ordförande för USK tackar jag nu för mig. Jag tackar alla som hjälpt till att utveckla säkerheten och önskar näste man på posten lycka till. Flyg säkert och hjälp till att hålla olycksstatistiken nere.

Anders Magnerfelt


Två gamla rävar (Tomas L, Anders M) småpratar i korridoren på Idrottenshus i Farsta.

Vind- och vin- dummies Bulgarienresa 1998



Bulgarien är ett land som är en vit fläck på kartan för många västerlänningar. Några få har besökt bad- och skidorterna när de har för lite pengar för semester på andra ställen. Fler har smakat bulgariskt vin som anses billigt i förhållande till kvaliten. De flesta har följt den tillfälliga succén då det bulgariska fotbollslandslaget rankades fyra i världen 1994. Namnet Stoichkov är förmodligen bättre känt än namnet på någon annan bulgar. Den svenska hängflygvärlden vet att Oggy är en pilot och instruktör som härstammar från detta land och organiserar flygresor till Bulgarien. Den här sommaren har attraherat en grupp svenska piloter. De flesta har erfarenhet av sträckflygning. Några har redan flugit i Bulgarien ett par gånger. Den geografiska kartan över Bulgarien visar tydligt en lång bergskedja som kallas Balkan eller Stara Planina. Kedjan sträcker sig från Svarta Havet hela vägen till Serbien och Rumänien. Den delar landet i Nord och Syd, vilket ger dubbla möjligheter att välja flygställen. Vi börjar med Balkans södra sluttningar och flygstället är Sopot. Det är egentligen en liten stad som ligger bara 5 km från den större staden Karlovo där vi bor. Sopot är födelsestaden för Bulgariens mest berömde författare och poet Ivan Vazov, medan Karlovo framhåller den revolutionäre Vassil Levski. Han var ledare för den underjordiska rörelsen som ville befria Bulgarien från 500 åren av turkiskt förtryck. Han hängdes av turkarna men levde vidare i de flesta bulgarers minnen och hjärtan. Båda dessa lokala hjältar har fina monument resta efter sig på städernas torg. Sopots invånare är till största delen anställda vid en fabrik som tillverkar vapen- och ammunitionsprodukter. Dessa produkter sålde bra i Mellanöstern under Bulgariens kommunisttid. Idag är fabriken en bra termikgenerator men kan inte rekommenderas för landning. Själva starten kan nås via en kabinbana och det tar 25 minuter att nå 900 m över dalbottnen. Den branta grässluttningen riktar sig mot S och SW. Första dagen är avsedd att ägnas åt termikflygning. Vid landningen håller jag kvar foten där min ända tänker landa efter en slö "push out". Det resulterar i en sträckt ankel så jag blir upphämtare under några dagar och anklagar mitt eget "slut" för denna rollen.

Oggy med sin 15:e vinge.



Den andra dagen

Den andra dagen avses för några distansflygningar. Den långa bergssträckningen skärs sönder av flera pass som gör det möjligt för människor och fordon att passera de övre bergen. Kommunistledarna investerade pengar i byggen av monument över storheten i deras ideologi på en del bergstoppar. Dessa är utmärkta brytpunkter och hjälper till med orienteringen för både lokala och gästande piloter. Lars och Peter tillbringar fyra timmar startögonblick och vi är lättade över att se honom flyga iväg. Då gör hans vinge en ofrivillig 90 graders vingover som för mig ter sig som en effekt från en rotor. Jag skriker i radion "Lämna bergen och flyg ut över dalen" men Peter håller redan på med det. Det är klart tecken att resten av oss borde packa vingarna och åka ner. Vi hämtar upp Peter som är angelägen om att berätta för oss vad hjälplöshet innebär när man flyger i turbulent luft. Då beslutar vi oss för att korsa Balkan och flyga på de norra startplatserna. Vi bor i Varshetz vilket är en kurort med 8.000 invånare och berömd för sitt mineralvatten. Min far föddes här och min farfar var en gång borgmästare i staden. Nu är vi de enda främlingarna. Vi är celebriteter! Den ekonomiska krisen i Bulgarien ger inte mycket pengar över för normalt folk att åka på sommarsemester så vi hittar lätt plats på kaféer och restauranger. Varshetz är beläget nästan mitt i ett område med tre flygställen vilket gör det lätt att bestämma vilket man skall ta för dagen. Vi kliver normalt in i minibussen, kör ut på ett fält, stoppar och kontrollerar vinden och kör sedan mot starten, vanligtvis Vratza eller Okoltchitza.

VRATZA 100.000 invånare

Vratza är en stad med 100.000 invånare och ger namn åt den här delen av Balkanbergen. Det är egentligen en gren ut från Balkan huvudkedja som är 7-800 m hög med steniga och branta sluttningar och sträcker sig 25 km norrut mot Donauslätten för att sluta abrupt vid brytpunkten huvudvägen till Varshetz. Starten ligger på 650 m och har två ramper som riktade mot NÖ och Ö. Huvudlandningen är vid en bensinstation och restaurang nära huvudvägen. Vår uppgift är att följa berget till vändpunkten och sedan flyga västerut och landa vid Varshetz. Det är en distans på 40 km. Det tar inte lång stund att starta alla piloterna. De mindre erfarna som flyger långsammare vingar blir utmärkta vind dummies. Andreas och Magnus fångar de små blåsorna och kommer högt. De stannar där i timmar. Peter och Lars har en sorts tävling i distansflygning så jag måste flyga snabbt för att fånga upp dem. Då jag börjar att komma lågt efter brytpunkten beslutar jag mig för att landa vid en liten älv. Där finns ett bra fält så jag landar. Det dröjer inte så länge innan Peter kommer. Sedan landar Sven. Lars har landad på andra sidan bron så vi beslutar via radio att ta ett bad i älven. Det är så vi upptäcker "River Bar Landningen". Temperaturen stiger hela tiden. Vi har dagar med 33-35 grader vid starten och 40 vid landningen, därför har vi med oss mineralvattenflaskor och gurkor i selarna. Och vi landar på allt oftare på "River Bar" Resan är fri från onormal händelser tills danskarna kommer.

Danskarna kommer...

På Sofia flygplats möter jag en bunt hippieliknande piloter. De här grabbarna är mycket trevliga, roliga och flyginriktade och som det visar sig senare: av dem saknar fyra helt erfarenhet av termikflygning. Den svenska gruppen är redan på den bästa restaurangen i Vratza. Bordet är långt nog att både rymma de danska nykomlingarna och Jan som just transporterades av vår chaufför Mitko hela vägen från Burgas flygplats. Mat och service är utmärkt. Ragnar och jag utvecklar rutinen att smaka och välja vinet för kvällen. Måste jag tala om hur bra vi är? Ingen klagar på valen. Rampen välkomnar 14 vingar nästa dag. Svenska piloter verkar välorganiserade och effektiva i förberedelserna inför start. Danskarna sprider all slags utrustning över hela platsen. Turligt nog tar sig de flesta till landningsplatsen. Jakob och Jörn är de enda danskar som flyger sträcka idag. De lyckades till och med ta sig till "River Bars".

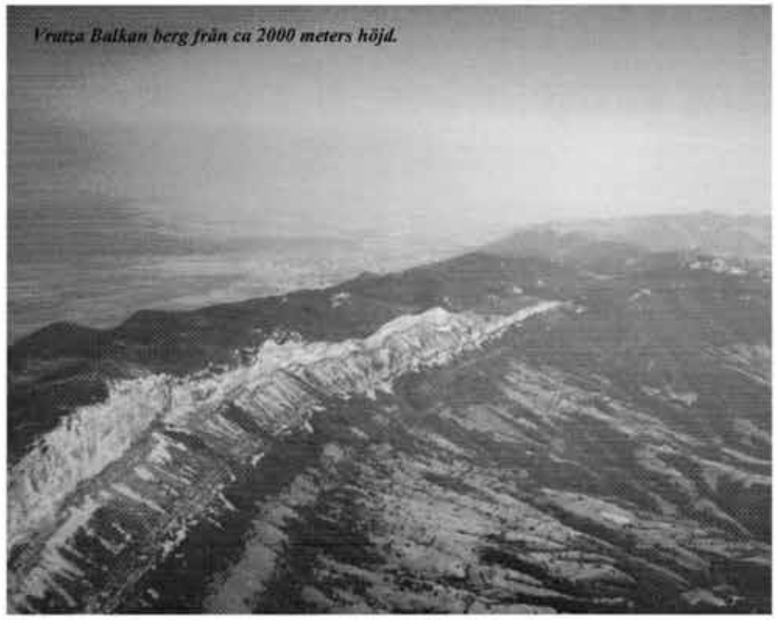
Startplatsen Kom

Dagen efter väljer vi startplatsen Kom som ligger 1300 m över dalbottnen. Uppgiften är att flyga tillbaka till Varshetz. Jag följer en blåsa till 2300 m och sätter sedan 15:1 "mastlösprestanda" för att komma först till den enorma landningsplatsen. Peter anländer en timme senare. Överraskande dyker Magnus upp i skyn. Han har ingen radio och landar i bortre delen av fältet utan att se Peter och mig. På kvällen blir det grillparty vid vattenfallet och vi smakar tre röda och tre vita viner. Den svenska gruppen är på väg att ge sig hem. Den här sista dagen är värd att nämnas. Den danska "dynamiten" har startat och jag kommer i luften ganska sent. För en halv timme sedan såg jag Sven cirkla högt över bensinstationen. Det är fortfarande ett bra moln där så jag flyger ditåt. På 400 m tar jag ett 2 m/s stig som för mig till 2600 m. På den höjden flyger jag över Vratza för att sedan fylla på med höjd och glida mot brytpunkten. Där fångar jag upp Sven, som kurvar 5-600 m över mig. Jag förflyttar mig till bergets västra steniga sluttning och finner mycket turbulent stig. Då jag inte känner mig tillfreds med turbulensen flyger jag mot "River Bar". Lars och Peter har redan landat där. Men en bra termikblåsa lyfter mig tillbaka till 1900 m. Sven anländer till samma blåsa och flyger i ganska stora cirklar. Jag bestämmer mig att för att flyga till Varshetz och når ditt ganska snart. Jag hittar en svag stigande kärna och njuter av den sena eftermiddagsvyn. Sven flyger förbi som ett transportflygplan ingen termikflygning, vilket indikerar att brytpunkten har nåtts och att han flyger tillbaka till landningen vid "River Bar". Jag är på lekfullt humör så med full VB och god fart flyger jag bakom Sven. Sedan passerar jag förbi nära och under hans högra vinge skrikande allt jag kan. Jag är nöjd med den totala effekten av min lek Sven är tydligt imponerad av mitt uppträdande.

Svenskarna rör sig hemåt vädret håller i sig

Tid för bad och öl. Vi svänger kraftigt för att tappa höjd och landar intill Lars som hjälper oss med vindriktningen. Vingarna är kortpackade för flygningen hem, alla flaskorna gott bulgariskt vin stuvade i selarna och minibussen avgår till flygplatsen och flyget till Stockholm. Danskarna samlar erfarenhet av termik flygning. Jakob och Jörn flyger distanser tillsammans med mig, resten av gänget landar vid bensinstationen

Vratza Balkan berg från ca 2000 meters höjd.



större delen av tiden. De lär sig stanna längre och längre i luften. Vädret ändras inte. Jag vänjer mig vid att starta i 33 grader, stiga till 16 grader och landa i 40. Jakob och jag gör det igen till Varshetz och till "River Bar" och sedan är det dags att ta planet till Köpenhamn. Steffi kör gruppen till vår favoritrestaurang för avskedsmiddag. Hon har en stor del att denna resa kom till ett lyckat slut och hon får piloternas tack för den svenska frukosten, läckra lunchsmörgåsar och snabb upphämtning. Jag kör en mycket trött dansk grupp till Sofias flygplats följande dag i Chevyn med luftkonditioneringen på för fullt. En fin flygresa till Bulgarien har nått sitt slut. Vi loggade många flygtimmar och XC-kilometrar. "Wine dummies-arna" visade sig bli bättre "Wind dummies"

Text och bild
Oggy

SKY TEKNIK



edel

FB

Edel Atlas DHV 1-2 Saber DHV 2 sector den överlägsna tävlingsskärm 2 år i rad nytt Sector TX Respons DHV 2-3 Galaxy tandem & Edel selar Firebird Ignition DHV 1-2 Flame DHV 2 Nytt Rocket DHV 2-3 cult Monster tandem & Firebird selar Sup-Air selar& Woody valley selar & Icaro hjälmar & NSD kläder & Flytec & Bräuniger instrument 2 meters radio kängor mm finns även i Stockholm på OLOFSGATAN 12 PÅ Absolut SPEL tel 08-226444 öppet 14.00-18.00 måndag-fredag för mer information kontakta mig mvh Roland Sky teknik tel-fax 0510-540249 mobil 070-7672140

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

FlygsportFörbundet - Monique berättar om kansliet och sitt nya jobb.

Presentera dig lite. Vad heter du och vilken är din bakgrund? Monique Örne heter jag och är född och uppvuxen mitt i Stockholm. Familjen hade under min barndom ett torp utanför Grillby, ca 8 mil väster om Stockholm, och i slutet av 60-talet dök de första luftballongerna upp i luften därute på landet. Jag fick min pappa att köra stora omvägar för att "jaga" ballongerna men vi lyckades aldrig fånga någon. Sommaren 1977 var jag i Gränna och bakade polkagrisar och då prickade jag in Andrée-dagarna och såg då luftballonger på nära håll. Men det dröjde ända till sommaren 1987 innan jag flög första gången. Efter en fantastisk morgonflygning, i soluppgången, över Stockholm city landade vi ute på en udde i skärgården med ca 5 m tillgodo innan havet och Estland som nästa landningsbara alternativ(!) blev jag ytterligare biten av luftballonger i synnerhet och flygning i allmänhet. Detta resulterade i att jag tillsammans med en resebyrå startade ett ballongföretag hösten 1988. Denna firma drev jag fram till 1994 då den såldes och jag tog ett sabbatsår från ballonger.

Du arbetar på Flygsportförbundet, vad är det för något? Svenska Flygsportförbundet tillhör Svenska Riksidrottsförbundet. Vi är en paraplyorganisation för sju grenförbund.

Vilka är era grenförbund? Förutom Skärmflygförbundet är dessa Hängflyg-, Fallskärm-, Motorflyg-, Segelflyg-, Modellflygförbunden och Ballongfederationen.

Hur hamnade du på Flygsportförbundet? I slutet av januari1996 ringde Roland Bäcklin här från Flygsportförbundet och frågade om jag ville söka jobbet som sekreterare på kansliet. Jag var på intervju en fredag och fick jobbet måndagen efter! Jag började ca 1 vecka senare och har varit här sedan dess. Det är ett kul jobb eftersom man får prata med så mycket folk som håller på med sporter som ligger nära den jag håller på med. Inte många dagar är varandra lika visserligen är det mycket rutinjobb som skall göras som licenshanteringen och utskick mm, men det dyker alltid upp något som "stör" ordningen...

Vad har ni för uppgifter? Vi hjälper alla dessa förbund med olika arbetsuppgifter. T ex är ca 50% av min arbetstid avlönad av Fallskärmsförbundet. För Skärmflygförbundet sköter jag bl a löpande bokföring.



Roland och Monique på kansliet.

Nämn några saker som klubbarna bör förbättra. Inte bara klubbarna utan egentligen en del av instruktörerna bör förbättra kontrollen av när en elev har betalt sin försäkring! Det förekommer instruktörer som enligt våra noteringar låter elever flyga oförsäkrade! När en elev går en utbildning skall denne ju gå med i en klubb om utbildningen drar ut på tiden för att vara försäkrad, dvs om man börjar en kurs i oktober och inte blir klar förrän i april skall eleven vara registrerad i en klubb. Och ha betalt sina avgifter för det nya året dit!!! Fortfarande, nästan 1 år efter ändringen har det inte gått upp för en del instruktörer att försäkringen gäller kalenderårsvis! En del klubbar missar också kontrollen av detta. Dvs klubben tar emot klubbavgiften men "glömmer " att ta försäkringsavgiften för det nya året. Man undrar hur förbundet annars skall få in sina pengar om inte klubbarna tar in förnyelsepengarna. Dessutom vill vi ha in resultat från genomförda tävlingar, både arragerade av klubbar och internationella dito! På hösten gör vi en sammanställning av tävlingar där vi haft svenskt deltagande. Men det som gör det svårt med denna sammanställning är att vi inte får in resultatlistor från tävlingarna. Och när vi inte vet att det varit någon tävling kommer den heller inte med i listan...

På grundval av vilka kriterier får Grenförbunden bidrag från er? Tex genomförda utbildningar i SISU-regi, tävlingar, träningsläger mm.

Har ni några tips till enskilda medlemmar? Se till att sköta dina avgifter till förbundet och klubben. Flyg inte oförsäkrad! Det är onödigt. Fråga hellre en gång förmycket om du är osäker på något. Förbundet och klubben är till för dig som medlem, det är du som ser till att verksamheten fortlever.

Vad skall man tänka på om man ger sig av utomlands och flyger? Man kan betala in 50.- på SSFF's pg och vi utfärdar ett sk IPPI-kort, som är en internationell översättning av sin behörighet. Detta kort skall på uppmaning visas tillsammans med sin licens när man flyger utomlands. Detta gäller främst för dem som inte flyger på organiserade skärmflygresor från Sverige. De elever som vill flyga utomlands bör läsa F&D innan...Där står alla regler som man behöver veta.

Hur kan samarbetet mellan klubbarna och Flygsportförbundet förbättras? Kontakta oss hellre en gång för mycket om du undrar över något. Vi har telefontid vardagar 12-16 tel 08-605 65 12, e-postadress medlemsreg@airsport.se , fax 08-605 65 14 och adress Skärmflygförbundet, Idrottens Hus, 123 87 FARSTA.

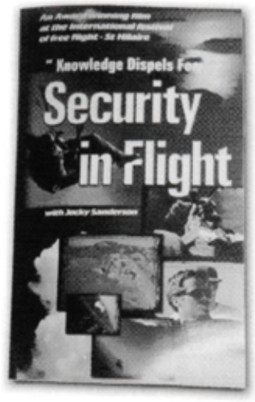
Vad skall man tänka på när man kontaktar er på kansliet? Att presentera sig tydligt, vara trevlig och fråga snällt om man vill veta något om sin licens. Nej skämt åsido. De allra flesta som kontaktar oss behöver inte tänka på något speciellt annat än skärmflygning när de ringer oss. Licenshanteringen tar oftast 10 dagar från det att vi fått ansökan till det att man har sin licens i brevlådan hemma. Så om man skall ut och resa t ex och måste förnya sin licens innan dess bör man tänka på att vara ute i god tid med ansökan till klubben.

Har du något annat som du vill lägga till? Jag får snart ny luft under vingarna, genom ett nytt arbete inom den privata sektorn och kommer att sluta här efter nyår. Men jag är kvar i flygbranschen dock. På Ballongflyg Upp&Ner här i Stockholm kommer min stämma att ljuda i fortsättningen.

Lycka till!
Skärmtryckarna.

wingovers
sidoinslag
frontinslag
fullstall
big ears
spin
b-stall
spiral
nödskärmskast
cravatter
termikflygning

ny Video



I denna nygjorda film får vi i detalj studera hur olika skärmar och piloter reagerar i extrema manövrar. Filmen är gjord av Jocky Sanderson som har säkerhets kurser i Turkiet.

Beställ den idag -se den i morgon, dvs 1 dags lev.tid



SKY SPORT
SKÄRMFLYG • ÅRE

Skysport, Årevägen 3, 830 13 Åre
0647-511 86, 010-2559089
skysport@skysport.se - http://www.skysport.se

Radannonser, bifoga 20:-/annons

FreeX Spear M DHV 2, 60-85 kg nakenvikt. Röd-Vit, 7 mån. Perfekt skick. Sele och nödskärm kan ordnas på begäran. P: 16 000:-
Simon Stockholms Skärmflygskola
08-717 98 78, 0708-341415

FreeX Spear M
45 timmar 40 flyg, 85-110 kg totalvikt.
Snabb framåt och åt sidan men långsam nedåt.
P: 15 000:-. Ola Orädd. **0706-42 59 94**

UP Vision M
27 m² Lite flugen fint skick. P: 8500:-
Sele UP-96 också fint skick. P: 3000:-
Skärm + Sele 10900:-
Björn, helath@aimgenesis.se
Tel. 0705-907783, fax 08-372106.

Apco Sabra 27 m². Sele och nödskärm ingår. Säljes snabbt och billigt pga privata skäl.
P: 11000:-. Peter 0**44-93 134, 0707-12 53 64**

Nova Vertex 28 98 100-130 kg. 26 timmar. En mycket bra skärm i utmärkt skick. Prisidé 17000:-.
Harry. 013-132256, harrake@lin.foa.se

Investera i säkerhet!

-Airbagselar är det enda rätta. Satsa på säkerhet och komfort
Vi har airbagselar i lager från bla ***Woody Valley*** och ***Apco***
-Styrbar nödskärm, **Vonblon Papillon**, glidtal 1:2,
sjunk 3,0 m/s. Hör av dig så skickar vi en demonstrations-video

Investera i flygupplevelser!

Åreskutans liftar har nu öppnat och erbjuder flygning med landets högsta fallhöjd, 1050 meter. Starter i alla vindriktningar.
Vi erbjuder utbildning och boende i en unik och trevlig miljö.
Liftarna är öppna varje dag 09-16.30

Investera i ny skärm!

Utvecklingen går framåt. Både Apco och Swing har nya skärmar färdiga till 1999. Bättre prestanda och säkerhet än någonsin!
Inbyte av skärmar. Ring och hör hur mycket du får för din gamla

SKY SPORT SKÄRMFLYG•ÅRE

Skysport i Åre. Tel. 0647-511 86, 010-2559089
skysport@skysport.se http://www.skysport.se

Tomas småfranskar lite

Vad händer på kontinenten? Jag tänkte återuppliva en gammal hederlig rubrik från den gamla goda Kollapstiden. Vi får se om det blir en återkommande rubrik.

Robbie Whittall har tillsammans med bla Peter Brinkeby flygit runt i Himalaya under intermediaskärmar. Vid återkomsten menar Robbie att det är dags att friflygning kommer tillbaks till värderingar som stämmer bättre överens med säkerhet.

Nya Skärmar dyker det som vanligt upp hela tiden. Här är några av de som et pratas om. Advance Sigma 4, Swing Astral Twin, Windtech Kronos, Edel Response, Trekking Dynasty, Paratech P42, Firebird Rocket, Gin Gliders Boomerang och Apco Bagheera. Vad skall man ha då? Köp en säker skärm!!!! Det är omodernt att skada sig. NOLLVISION.

Hans Bollinger har lämnat Advance och jobbar numera åt Gin Gliders. Han fortsätter arbetet med sin skola Zorro i Schweiz

Eric Escoffier har gått bort. Under ett försök att bestiga Broad Peak i Himalaya försvann han i närheten av toppen. Eric var känd som en kille som aldrig gav upp. Trots att han hade nedsatt rörlighet i halva kroppen på grund av en bilolycka, gav han sig ut i bergen på äventyr. Han flög mycket skärm i Chamonixdalen.

Flyg lätt! Det går om man skaffar den lättaste utrustningen. Sele på 1,2 kg Säck 0,8 kg skärm 4 kg lätt hjälm. Det finns tandemskärmar som väger 6,9 kg... vilken dröm. Det går att komma ned till en säckvikt på 7kg (utan nödis).

Claire Bernier och Zébulon Roche har givit sig den på att flyga tandem från de 7 toppar i världen som är högst på respektive kontinent. De har redan flugit från Acconcagua i Anderna och hoppas att ha klippt resterande toppar innan slutet av år 2000.

Ali Gali har tydligen köpt sig en Gocart så att han skall kunna slå andra toppiloter i den ädla "det är dåligt väder och går inte att flyga sporten Gocart". Flera svenska provade på den under SM i GB i somras.

Säkerhet det handlar mycket om säkerhet. Ledare artiklar insändare osv det handlar mycket om säkerhet....NOLLVISION.

Saxat ur Parapente Mag 60

Tomas Gustafsson

Tigra
Bagheera Ny!
Allegra Ny!
Sierra
Santana
Prima

BRÄUNIGER

15% på APCO:s selar & räddningsskärmar till 30/1-99

Petersons Sport AB
Bergsängsvägen 68 521 30 FALKÖPING
Tel. & fax 0515-711121, 070-6001121
www.fly.to/apco
tomas.peterson@mailbox.swipnet.se

APCO

Information från styrelsen

Årsmötesrapport

Den 5/12 hölls årsmöte för Svenska Skärmflygförbundet på IdrottensHus i Farsta. Det var många frågor som diskuterades. Men den fråga som överskuggade allt var den av Trygg-Hansa uppsagda försäkringen. Enligt försäkringsansvarige Sture Linnér har Trygg-Hansa för åren 1993-1997 betalt ut över 3 miljoner i samband med olycksfall för oss Skärmflygare, Trygg-Hansas administrativa kostnader oräknade. Under samma period har man från oss fått in cirka 1,5 miljoner i premier. En mycket dålig affär med andra ord. På grund val av detta har, enligt Sture, Trygg-Hansa sagt upp försäkringen per den sista januari nästa år som är huvudförfallodagen. De erbjuder oss Skärmflygare att försäkra oss hos dem även under nästa år men då vill Trygg-Hansa ha följande premier av oss: 35:- för ansvarsförsäkringen 800:- för olycksfallsförsäkringen, vanlig pilot. 1360:- för tandempilot. (På mötet nämndes inget om någon skillnad för steg 2T och steg 3T) Sture har kontaktat ett flertal Svenska försäkringsbolag och fått nobben. Det är bara Trygg-Hansa som vill försäkra oss. Han har även kontaktat utländska intressenter och där kan eventuellt en väg öppnas.

I samband med Försäkringsdiskussionen nämnde Sture att det inte går att diffrentiera en kollektiv försäkring. Dvs det går inte att ha en försäkring som gäller i Sverige och ett tillägg som gäller i Utomlands. Hängflyg har en sådan men det beror på att de tecknade den för flera år sedan. I dagsläget finns inga svenska bolag som är intresserade ett nytecknande av sådana. Eventuellt kan utländska bolag vara intresserade av detta. Stures förslag är att vi under nästa år accepterar Trygg.

Det väcktes frågor om styrelsens morötter som inte gått med som motion i årsmötesprotokollet.

Med anledning av allt detta kommer ett extra årsmöte att hållas. Kallelse skickas ut enligt SSFF:s stadgar senast 2 veckor innan det extra årsmötet.

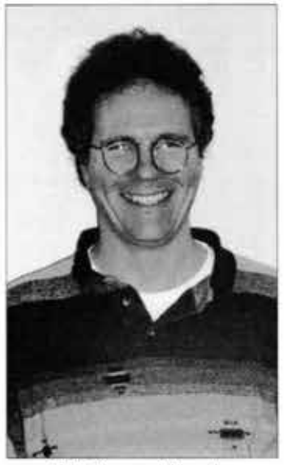
Björn Hårdstedt visade utbildningsboken som Anders Magnerfeldt jobbat hårt med och berättade att det skall finnas en användbar version till de första elevkurserna nästa år.

Ett antal ledamöter avgick i och med årsmötet. Dessa var Marcus Albers, , Tord Björkvist, Tomas Gustafsson, Sture Linnér, Birgitta Varga och sist men inte minst Anders Magnerfeldt som lagt ner ett enormt arbete genom åren för SSFF:s räkning.

En ny styrelse valdes med följande personer:
Ordförande: HP-Fallesen
Vice Ordförande: Jonas Svedberg
Kassör: Fredrik Bergner
USK Ordförande: Peter Pettersson
Motorskärm: Nils Gullaksen
Ledamöter: Jonny Carlén, Mark Presson, Christer Wesslund, Ulf Cannerfeldt
Suppleanter: Jan Järnesjö, Arne K Larsen ? (Ej riktigt klart), Tomas Sjölander
Revisor: Fredrik Forsberg Orion AB
Revisorssuppleant: Utses av Orion AB
Representant FSF styrelse: HP-Fallesen
Valberedning: Västra SFK (Sammankallande), SFK Fenix och Dala Häng & SFK

Den nya styrelsen har ett första svårt task! Att få ordning i Försäkringsfrågan. Skärmtrycket passar på att önska den nya styrelsen lycka till inför de nya utmaningarna.

Rapport av Tomas Gustafsson



HP-Fallesen, ordförande



Jan Järnesjö



Tomas Sjölander



Johnny Carlén



Christer Wesslund



Nils Gullaksen

HEJ TOMTEN
I ÅR HAR JAG VARIT JÄTTESNÄLL!
JAG HAR JOBBAT ÖVER, HÄMTAT PÅ DAGIS
OCH KOMMUNICERAT MED FRUN.

DÄRFÖR ÖNSKAR JAG:
I UP BLUES (FÖR DEN ÄR BÄST, TYCKER JAG)
I UP ACTION SELE
I SKYWEAR OVERALL

EN SÅ'N



http://www.up-europe.com

PS. MÅSTE DET VARA ANDRA MJUKA PAKET, KOLLA SKYWEARS ÖVRIGA SORTIMENT HOS:
UP SWEDEN 019-323246

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	08-309439 0705-557858		
Mia Tenlén Hållansvägen 18 A 792 50 MORA	Dala H&SKFK	0250-20255 070-6222272		http://www.skarmflyg.w.se
Flysports				
Peter Wicander Holen 2587 794 92 ORSA	Dala H&SKFK	0250-44627 010-2559075 070-6381070	0250-44627	info@flysports.se http://www.flysports.se
(Vinteradress: Åre Kläppens Fjällhotel, 830 13 ÅRE, 0647-506 30, 0647-132 50)				
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	070-6540697		http://www.skysport.se
Lars Hedström	Åre Sk&Dfk	010-2559089		
Fredrik Lindholm	Åre Sk&Dfk	070-3114000		
Stockholms skärmflygskola				
Simon Fulford Gamla Skolvägen 34 133 35 SALTSJÖBADEN	Fenix SFK	08-7179878	08-7179878	
Peter Pettersson Mickelsbergsvägen 121 125 54 ÄLVSJÖ	Fenix SFK	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
dala@orsa.mail.telia.se

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

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

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

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

Frösö Häng- & Skärmflygklubb
c/o Brett Simpson
Björnebergsvägen 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

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

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

Razor SFK
c/o 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

Spinn Söderköping, Flygklubben
Per-Olov Gunnarsson
Furingstadsvägen 38, 605 91 NORRKÖPING
011-34 04 90

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

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

B

SVERIGE

PORTO BETALT

Vi drivs själva av **en passion**

som vi gärna **delar med oss av**

Sky adventures

Nu även återförsäljare för **Gin-Gliders** i Sverige

freeX, Paratech, Nova, Pro-Design, Airwave

motorer

Mycket nytt godis på motorfronten M-3 från Paramotor Performance och freeX Flair (1-2) Pris: 55.000:-

resor

Resor till Spanien
Alicante 21/2-28/2. 7/3-14/3. Inkl svensk instruktör, boende, guidning (rubbet) Pris: 6.500:-

vinterkurser

Prova något nytt i vinter. Utbildning i Idre med instruktör på plats

utrustning

Woody Valley sele Express. Nytt revolutionerande knäppsystem, airbag, sidoskydd, ryggskydd och karbin Pris: 6.500:-



Sky Adventures
Tel 0456-706 00
email: sky-adve@algonet.se