

# SKÄRMTRYCKET

ETT INFORMATIONSBLAD FRÅN SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET

Nummer 2 • 1999






Ja nu är det dags att summera veckan som har varit uppe i Åre (fast statistiken är inte gjord än). Det blev en hel del piloter som kom upp till Åre, denna första återkommande testveckan under påsken i Åre. Alla som var här uppe hade chansen att prova 20-25 tal olika skärmar från Advance, Airea, Apco, Firebird, Freex, Gin, Gradient, Nova, Pro-Design, Swing, UP samt Peter Brinkebys egen skärm med arbetsnamnet "The bitch".

Så till Er alla som sponsrade med skärmar denna vecka.... tack så hjärtligt.

Utan Er så hade det inte blivit någon testvecka och till Er som inte hade möjlighet (eller som jag glömde att meddela i tid)

Vi syns nästa år, för vi skulle vilja göra detta till ett återkommande inslag vid denna tidpunkt, där försäljare kan visa upp lite prylar som instrument, tillbehör, kläder mm. Vi skall även försöka få tag på ett tält modell större där vi kan hålla till med dessa saker och kanske även lite utskänkning. Så om det är någon som har kontakter med tält, MAILA eller RING. Vi hoppas att alla piloter och försäljare finner detta intressant så att även vi i Sverige kan få till ett litet "Bassano".

Ett litet speciellt tack till dig Peter B som hade en fantastisk bildvisning för oss ca 80 personer vad man kan åstadkomma genom att flyga i Himalaya.

*Michael Sörensen genom Åre SDFK*

*Foto: SkySport Åre/Fredrik Gustavsson*

EDE
# Äventyr
och upplevelser

**Skärmflygskola i Spanien (Mallorca)**
**under tiden 20/6 - 27/9.**
**Pilot 1 kurs: 2.000:- Pilot 2 kurs 2.000:-**

**Info tel: 0640-306 26, 070-657 30 92**
**Se vår hemsida: aventyr.just.nu**

## Ordförande har ordet

Det var nu ett tag sedan jag skrev i denna spalt. Anledningen har varit överbelastning både på arbetssidan såväl som i privatlivet. När detta skrivs sitter jag på en SAS flight tillbaka ifrån Nice efter att ha haft en välbehövlig semester. Fina flyg i den provencalska vårtermiken finns med i bagaget hem, tillsammans med olivolja, vitlök, vin och funderingar över var någonstans skärmflyget i Sverige är på väg.
Jag upplever en ganska tydlig generationsskiftning sedan en tid tillbaka. Det är många av de "gamla rävarna" som markant trappat ner sin flygning. Likaså är det många eldsjälar på klubbnivå som börjar "tappa sugen" efter allt slit med nästan obefintlig respons som tack. En obehaglig känsla av att dagens skärmflygare är alltför egofixerade, infinner sig. "Bara jag får flyga och får min personliga kick så skiter jag i resten", verkar vara mer regel än undantag. Hur ska jag annars förklara det skrämmande ointresset att engagera sig eller bidra på klubb och förbundsnivå? Måtte dessa känslor vara ogrundad. Parallellt med detta så fortsätter våran olycksstatistik att skjuta i höjden. Finns det ett samband månne? Nu börjar försäkringsbolagen i större och större utsträckning vägra försäkra skärmflygare alternativt höjer risktilläggspremien i en takt som får höjningen av villapriserna i Stockholm att blekna i jämförelse.

En liten ljusning i mörkret verkar vara att tävlingspiloterna mer och mer verkar inse det moderna gladiatorspel de är indragna i. Sorgligt nog har det kommit att kosta ett stort antal tävlingspiloter deras hälsa och för vissa även deras liv! Därför välkomnar jag PWC:s införande av en "standardklass" och det glädjer mig att fler och fler av de etablerade piloterna börjar flyga i denna. När det visar sig att dessa piloter, som max får flyga DHV 2-3 klassade skärmar, flyger i mål 10-15 min. efter prototyperna så ifrågasätter jag prototypernas existens för annat än utprovning och testning av nya modeller för fabrikanterna. Och detta ska ske under säkra och kontrollerade former, och inte i form av gladiatorspel. Hur denna nya tävlingsklass kommer att påverka vår nya generation tävlingspiloter är nog för tidigt att sia om. Det är fortfarande en gigantisk macho-stämpel förknippat med skärmflygning. Never say die.

Vi befinner oss just nu i slutfasen av ett godkännande av BCL för skärmflyget. Den 2/6 träffar jag representanter för Luftfartsverket för att gå igenom de sista skrivningarna. Det kommer att innebära en ny era för skärmflyget. Det blir ett minne blott då vi själva kunde styra och ställa hur vi ville reglera skärmflyget. I och med BCL:n så blir vi fullvärdiga medlemmar i flygfamiljen. Nu blir skärmflyget lagstadgat på ett helt nytt sätt med alla dess för och nackdelar. Med detta ska vi också ha klart för oss att myndigheternas krav på oss kommer att öka. Jag personligen har svårt att tro att vi ska kunna leva upp till dessa krav med en organisation som baserar sig helt på ideell basis, med tanke på det jag ovan skrivit om inställningen till det ideella arbete inom skärmflyget. Men vem vet, jag kanske bara börjar bli gammal och desillusionerad. Time will tell.
Till dess, flyg högt och ***säkert!***



*HP Fallesen*
*Ordf. SSFF*

SKÄRMTRYCKET

**Svenska Skärmflygförbundet, SSFF**
Idrottens Hus, 11 tr
Storforsplan 44
123 87 Farsta

**Hemsida:**
http://www.paragliding.se/

**Telefon:**
08-605 65 12
Alla vardagar 12.00 - 15.00

**Fax:**
08-605 65 14

**Postgiro:**
414 08 58-4

**Flygsportförbundet:**
08-605 65 17

**Skärmtrycket:**
ISSN 1104-5590

**Material till Skärmtrycket skickas till:**
Christer Wesslund
Ringvägen 54
118 61 Stockholm

**e-mail:**
skarmtrycket@paragliding.se

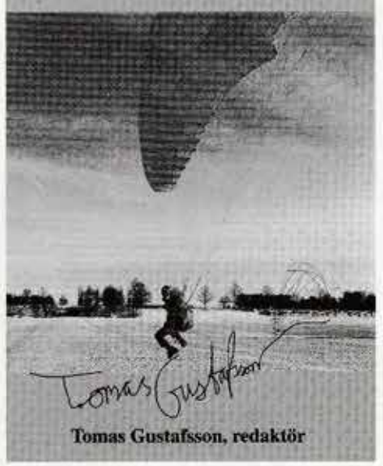
**Ansvarig utgivare:**
Tomas Gustafsson

**Layout:**
tobbeidé

**Prenumeration för icke medlemmar:**
120:-/helår
Inbetalas på pg: 414 08 58-4
Skriv namn, adress på blanketten

**Framsidesbild:**
Med Swing högt över Dolomiterna, i norra Italien.

**Manusstopp för Skärmtrycket 3 1999: 16 augusti**



Tomas Gustafsson, redaktör

# 23 tips för säkrare flygning

**ABS-bromsar och airbag i all ära, men det krävs mer för att man ska sätta sig bakom ratten och köra iväg. Det ställs krav på kunskaper – och lite finess skadar inte heller. På samma sätt är det med flygning.**

Trots riktigt bra skärmar inträffar olyckor. Det kan handla om för låg fart, 360 graders sväng nära bergvägg, start vid för kraftig vind eller flygning av ny skärm vid turbulenta förhållanden. Det är olyckor som beror på oförsiktighet eller brist på kunskap. Eller både och.

Skärmtrycket introducerar därför en artikelserie med tips för dig som är relativt oerfaren som pilot. Först ut har vi sammanställt 23 tips för dig som behöver öka på kunskaperna eller som känner dig allmänt ringrostig inför sommarens flygning. För att du ska finna äventyret några hundra meter över marken utan att behöva utmana ödet med snäva säkerhetsmarginaler eller svår väderlek.

## Tips för nybörjaren

Känslan för flygning kommer av att man, just det, flyger så ofta man kan – om och om igen och så fort och så länge vädret tillåter. Men vad måste man tänka på som nybörjare?

1. Följ väderprognoserna under flera dagar, till exempel för att se hur fronterna rör sig. Detta gör också att man får en förståelse för väderutvecklingen. Men det viktigaste är att man sedan på plats verkligen analyserar förhållanden som molnens förändring och utveckling eller vinden och dess variationer. Kom ihåg att eventuella tecken på turbulens betyder fara.

Var hela tiden uppmärksam på väder och vind. Utvecklingen kan gå mycket snabbt – speciellt mitt på dagen. Samtidigt måste vind och väderförhållandena passa din erfarenhet. Bara för att det är många i luften behöver det inte vara förhållanden som lämpar sig för just dig. Gör istället en analys på vad du kan förvänta dig för förhållanden under flygningen.

2. Gör kontrollen av selets spännen till en ritual. Att vara väl fastspänd är den billigaste försäkringen. Uppmärksamma också linor, eventuella knutar, karbinhakar som sitter bak-och-fram och att handtaget till nödskärmen sitter där det ska.

3. Behåll lugnet och använd det goda omdömet vid alla knepiga situationer. Gör inte som eleven som fortsatte att vänta på instruktioner från en radio som tvärt slutat att fungera istället för att lita till sitt eget omdöme. Med följden att eleven ifråga landade i ett träd.

4. Ta för vana att balansera på marken. Detta för att få en känsla för skärmen. Med broms tenderar skärmen att falla bakåt. När du istället lyfter armarna vill skärmen flyga iväg. Öva på att hitta jämvikten mellan skärmens reaktioner. Med balansering får du en känsla för skärmen och linornas påverkan på styrning och flygförmåga. Samtidigt kontrollerar du med balansering, före varje start, vinden och om din förmåga och kontroll räcker till.

5. Ju kraftigare vind det är vid start desto större risk. Som riktmärke kan man säga att om du måste ha hjälp för att kontrollera din utlagda skärm vid start är det för kraftig vind. Låt då istället skärmen ligga i sin ryggsäck och invänta avtagande vind.

6. Om du har kort startplats måste du ha vind som gör att du säkert lyckas starta. Om det är för lite vind invänta bättre vind eller välj en bättre startplats. Och bestäm i förväg, visualisera, var du kommer att avbryta starten om det inte skulle fungera.

7. Backstart är att föredra så fort vinden är lite kraftigare eftersom du blir starkare när du drar upp skärmen. Men du ska vara säker på att du kan backstarta så att du undviker risken att bli insnurrad i linor samtidigt som du lyfter. Talesättet "övning ger färdighet" passar även här.

8. Se upp för låga hastigheter. I ett flygplan finns det mätinstrument för att hela tiden följa olika referenshastigheter och särskilt för att uppmärksamma och varna för minimihastigheten. I skärmflygning får vi gå på känslan och vi bör alltid känna vinden i ansiktet för att vara säkra på att vi flyger med tillräcklig hastighet. Annars finns risk för att skärmen förlorar lyftkraften och faller bakåt.

9. Håll alltid säkerhetsavståndet i luften. Hur stort avstånd beror på din flygerfarenhet.

10. Använd alltid mjuka rörelser när du flyger för att minska risken att skärmen tappar lyftkraft. Mjuka rörelser ska inte förväxlas med att det är skärmen som bestämmer. För så är det inte. Tvärtom är det hela tiden du som pilot som har och tar kommandot över skärmen. Mjuka och bestämda rörelser är det som gäller. Försök att bli ett med skärmen. Som en fågel.

11. Om det är turbulent i luften är det viktigt att avlägsna sig från bergväggen och flyga mot vinden. Kraftig vind innebär alltid fara – även på marken.

12. När du närmar dig landningsstället måste det tredimensionella tänkandet ta vid för att bestämma om du ska landa i ett L, S eller U för att komma ner i motvind och med tillräcklig hastighet före svängen. Minst sagt knepigt till en början. Om du möts av vind eller turbulens är det absolut nödvändigt att du inte lyfter armarna när du närmar dig marken eftersom det då finns risk för att skärmen dyker.

13. Landning i motvind och med låg hastighet är det som gäller. Men om det någon gång skulle bli fel, sånt händer, och du skulle landa med hög hastighet i medvind, se då till att vara förberedd på att springa när du tar mark, följ med i farten. Använd benen.

## Tio råd när det gäller utrustningen

1. Godkänd skärm och i gott skick. Kontrollera linor regelbundet och lufta nödskärmen minst två gånger per år.
2. Utrustning som överensstämmer med din nivå när det gäller erfarenhet
3. Utrustning som överensstämmer med pilotens vikt
4. Ett sele i passande storlek det vill säga så liten som möjligt för att det ska vara bekvämt.
5. Kontrollera att du hittar nödskärmens handtag.
6. Effektivt ryggstöd ska vara stötdämpande, tjockt och inte styvt.
7. Se upp med testskärmar, med lösningar på marginalen som tunna linor och icke godkänd utrustning.
8. Ta riktigt väl hand om utrustningen så att den inte slits i förtid. Det är också en form av försäkring.
9. Skydd för ryggen, nödskärm och integralhjälm minskar risken för skador utan att öka säkerheten. Det är passiv säkerhet. Det vill säga, det är pilotens erfarenhet och kompetens som aktivt ökar säkerheten.
10. Var systematisk när du kontrollerar din utrustning före start.

## Skicka fler tips till redaktionen

För att vi ska fortsätta att skriva om tips för mindre erfarna piloter hoppas vi att du kan hjälpa till. Skicka e-post med ett eller flera tips till skarmtrycket@paragliding.se.

*Text Helena Tängdén*

*Hur blir man en bra skärmflygare? Här kommer tips från proffsen på saker som du som nybörjare bör tänka på:*



*"Flyg och ha kul. Det gäller att flyga så mycket som möjligt samtidigt som man kan tänka på det gamla talesättet: Det är bättre att stå på backen och önska att man var där uppe, än att sitta där uppe och önska att man var på backen. Kort och gott, det gäller att ha ödmjukhet och respekt för vad vi håller på med."*

*Tony Ekström*



*"Det är viktigt att ha en säker skärm som man behärskar i alla lägen. Och detta gäller förstås inte bara nybörjaren. Ofta är det svårt att bedöma vädret och när man kommer in i turbulens är man tacksam över en skärm som gör att man också klarar av sådana obehagliga överraskningar. Det är också lika viktigt att vara ödmjuk som att våga fråga – inte minst eftersom man aldrig blir fullärd. Det finns alltid mer att lära."*

*Mia Tenlén*



*"En nybörjare ska flyga efter sin egen förmåga, inte andras. Det är så lätt att falla in och jämföra sig med andra. Och detta gäller i lika hög grad när nybörjaren ska köpa utrustning. Välj efter kunskap och ambitionsnivå och köp sele med ryggskydd och övrig säkerhetsutrustning."*

*Peter Ahlbin*


Nyhet!
Target

Den senaste utvecklingen från Pro Design.

**DHV 2**
**50 km/h!**

En kombination av topprestanda och säkerhet för dig som kräver det bästa!

Kom och provflyg själv!

TARGET



För mer information kolla in:
http://www.pro-design.at/

eller ring

SKÄRMFLYGSKOLAN
08-744 49 77
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com
i Stockholm

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

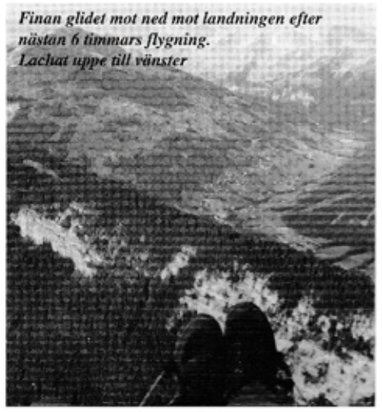
# Tour Europa -98 - del 1

***Lördag 20 juni. 05:00. Myckeläng***
Midsommardagsmorgon, avfärd från Söråker 54 mil söder om Luleå. Fyra yrvakna bilförare beger sig iväg i ett stycke Citroen Jumper 2.5 TD med 8 + 1 platser och stort stuvutrymme. Vi är Tomas, Torkel, Ingemar och Jonas. De fyras gäng följer Patriks anvisade genvägar och minuttidsschema ända till Sala där vi kommer vilse och följer skyltarna istället. Väl i Norrköping så plockar vi upp Katarina som bjuder på kaffe med nybakt bröd. Ekipaget drar sedan vidare till Gränna där vi hämtar Johan och blir bjudna på små polkagrisar. Nu är bara ett Sverigestopp kvar, det är att hitta hem till Patrik i Kungälv, med en utmärkt kartskiss (och mobiltelefon) så lyckas vi även med detta stordåd. Patrik med föräldrar bjuder på finmiddag, vi är dock tvungna att bege oss vid femsnåret för att säkert hinna med färjan till Helsingör. I Danmark visar det sig vara ovanligt svårt att hitta en mack, men halvvägs till Rödby hittar Johan ett ställe där vi fyller däck och tank.

***Söndag 21 juni. Natt, någonstans i Tyskland***
110-130 km/h sträckkörning på ett Autobahn belamrat med vägarbeten, men nattrafiken är lagom tunn så milen och orterna tuggas in, en efter en, Hamburg, Hannover, Kassel, Frankfurt, Karlsruhe, Basel.

***Söndag morgon. 11:00. Lac Gruyere***
Vi stannar i mitten av Schweiz och frukost/lunch-rastar vid Lac Gruyere, en grön sjö med storslagen utsikt över Alperna. Torkel anklagar servitrisen för att ha lämnat honom("You just walk away from me") och Johan får en livsgivande dos av Rivella (kolsyrat mjölkserum, även känt som läskedryckernas Champange). Efter tankning glider vi vidare mot resans ändpunkt Haut Savoie i Frankrike. Torkel guidar oss förbi 'peagen' (blå=betalväg), jet-set playan och kasinot till flygstället i Talloires som heter Plan-Fait och är ett 350-400 meters hang med utsikt över den smaragdgröna Annecysjön. Vi gör ett flyg var, Patrik och jag gör t.o.m. ett försök att ta oss upp till Dents de Lafon ("Tänderna"). Vi kommer halvvägs upp trots stabila förhållanden. Dagens stora utmaning är att landa säkert med en relativt stark dalvind och en termisk landning, jag knälandar, Katarinas Atoll bjuder på framfall och två Omega 4:or serverar piruetter på finalen. Sedan kör vi vidare mot Le Grand Bornand (LGB) som ligger i en dalgång ovan Annecysjön. Hyfsat smärtfritt hittar vi till campingen Le Escale, som visar sig ha mycket fina lägenheter nära landningen, med två fyrbäddsrum och ett hyfsat stort kök-allrum. Väl duschade och uppackade går vi in till byn för att fylla magen och några lyckas beställa världens sämsta pizza medans någon annan lyckas tappa bort sin FreeX gratiskepa. Anna Rydh dyker nu upp och hoppar in i vår lägenhet (men väljer av en "outgrundlig" anledning att sova på balkongen, *zzzzZZZzzzzZZZZz*).

***Måndag 22 juni. 09:30. Första riktiga flygdagen.***
Flygsugna stressar vi iväg till liften efter att ha besiktigat de två landningsplatserna lite närmare, liften visar sig dock ha begränsat öppethållande, men vid halv elva kommer vi upp i alla fall. Starten fylls av förväntansfulla SM-flygare som vill passa på och göra ett träningsflyg. Starten "La Cha" som ligger på 2050 möh är brant (ungefär som brantaste delen av Måttsund),



*Finan glidet mot ned mot landningen efter nästan 6 timmars flygning. Lachat uppe till vänster*

stor och helt täckt med gräs. Det tar ett tag för termiken att vrida upp mot sluttningens SSO, men en del startar ändå och hälften lyckas hållas sig kvar.

När det väl blir bra så startar vi, Johan gör en något misslyckad Paranoia-start(huvudet först) med sin låneskärm och hans Lap-Top får bita i gräset och Verbierkompassen rullar försmädligt ned 400 höjdmeter mot ett säkert gömställe. En efter en kommer vi iväg, det visar sig inte alldeles lätt att ta sig högt men att hålla sig kvar går finemang. Jag lyckas fånga en svag 1 meters blåsa en bit ut och Patrik kommer in under mig, men den avtar tillfälligt så han slutar kurva, själv ligger jag kvar några varv i nollstig varefter blåsan ökar farten igen, skönt att komma upp i svalare luft. Efter lite problem med att hitta kärnan så når jag 2700 möh och ger mig iväg på en kort tur mot Danay (en liten skogsbeklädd kulle söder om LGB) men hittar inget stig där varvid jag ger mig ut över byn för att känna på dalvind och luften över landningen. Jag hör nu lite rop på radion som sedan visar sig vara orsakat av en kollison mellan Anna och en annan svensk på ostsidan av La Cha, lyckligtvis går det bra och båda kan fortsätta flyga, men vissa andra som såg på tappade flyglusten totalt och gick ner för att landa.

Väl samlade nere på fast mark i 35 gradig värme tar vi en tur till Annecy-sjön för att leta ett ställe att både äta lunch och bada på. Vattnet är mycket behagligt men lunchrestaurangen serverar endast torra baguetter med ost och skinka utan smör. Avsvalkade men fortfarande hungriga åker vi hemåt via Thones för att handla lite kvällsmat. (Under tiden pågick ett SSFF styrelsemöte i LGB som jag helt lyckats glömma bort). Dagens inköp blir en av mig sponsad ITV-kepa och dagens middag blir pasta med lite rödvin.

***Tisdag 23/6. 09:30. Tävlingsdag 1***
Anna, jag och Johan är de som är med i tävlingen från vårt gäng, vi bevittnar briefingen där tävlingsledaren Pierre Naville och arrangörens representant (Herman G.) presenterar sig och berättar om hur saker och ting kommer att fungera under veckan, bla blir jag tillsatt i uppgiftskommitten som SSFF observatör. Väl uppe på start agerar friflygande Torkel och Tomas som förflygare, och Torkel lyckas kurva upp sig i ett cumulus som ligger framför start, och gör ibland pytteöron för att inte åka in i dimman för att i nästa termikvarv åka uppåt igen, och sedan dra öron igen, såg mycket trevligt ut.

Dagens uppgift består i att fotografera ett lifthjul, en vändpunkt 2 km NO om starten sedan ta en bild av en liftstation ovan La Clusaz 8 km i SO, för att sedan bege sig tillbaka och passera starten för att ta en bild av ett hus i byn NV om LGB, liftstationen igen och slutligen mål i LGB, totalt ca 40 km's bana.

När 25 Spitzenpiloter sticker ut från starten i attackformation blir Torkel orolig och lämnar sitt moln och beger sig raskt ut mot dalen. Själv avvaktar jag ett tag och startar en kvart efter i den tredje omgången. Jag provar att hitta lyft lite längre ut, lite närmare Torkels moln och får snart kontakt. När jag väl kommit upp i molnbas 2300 möh (endast 250 meter över La Cha) är det bara att bege sig mot första vändpunkten, jag tar mig dit i sällskap med Tomas Gustafsson genom att ta en väg via en mellankam som hade lite mer öppet luftrum än den kam som gick direkt från La Cha. Vi lyckas ta fotot och med händerna klara att dra öron för att undvika molnsug så glider vi tillbaka till starten på mellan 1900 och 2200, väl framför start hittar jag igen Johan, tillsammans ger vi oss iväg på ett glid mot nästa vändpunkt, en bit på vägen möts vi av en Spitzen som är på väg åt motsatt håll i en ruskig fart. Vår låga utgångshöjd 2250 gör dock att vi är tvungna att hitta termik vid mellankullen Danay. Johan kommer in först och hittar en stark men smal blåsa av typen halva varvet inne, halva varvet ute. Men vi lyckas ta tillräcklig höjd för att bege oss på ett nytt glid mot liftstationen på Aravi-kedjan ovan La Clusaz. Johan flyger snabbare än mig och dyker direkt in på skogskanten som ligger lite i lä om man tänker på den tidigare avdriften och de som ligger och försöker hanga på andra sidan av kammen. Dock så verkar det funka hyfsat men jag håller mig ändå lite längre ut från granarna för säkerhets skull, efter en stunds letande så lyckas jag ta mig upp på en ås på Aravi som leder mig upp i nära molnbas som visar sig vara så lågt som 2200 här, jag fotograferar vändpunkten "Cret du loup", en liftstation som ligger på 1870 möh och beger mig tillbaka samma väg som jag kom, halvvägs tillbaka hittar jag inte igen något stig utan bara en stark motvind, som visar sig vara dalvind som blandas med en nyanländ nordlig vindkomponent. Med väl avvägd 'speed' försöker jag komma runt och åt att hanga på Danay kullen men utan att lyckas, slutligen är jag tvungen att gå ned till LGB landningen men det visar sig inte vara så enkelt att komma fram dit utan jag får landa i kohagen bredvid. (Där jag senare får sällskap av Tibbe-Mia och Janne Orbirg, båda friflygare som inte heller kom riktigt fram till landningen.)

En snabb utrymning av kohagen medför en stycke elstöt men sedan får jag packa skärmen i lugn och ro med assistans av ett lamm och sju kycklingar. Väl framme bland de andra piloterna på landningen ser jag en skärmspets snabbt försvinna ned bland hustaken. Det visar sig vara en friflygare som landat hårt på en äng 200 meter bort. Torkel, jag och Tomas tar oss dit i bussen, tillsammans med en hängflygarbil för att kolla in hur det gått, han håller dock redan på att packa skärmen varför jag ensam beger mig dit för att kolla upp hur han mår medans de andra åker tillbaka till landningen. Efter en stunds samtal märker jag att piloten ifråga har slagit i ganska hårt, är lite öm i ryggslutet och är lite chockad. Vi konstaterar att han inte har några stora smärtor så jag bär bort hans utrustning. Turligt nog kommer sedan Torkel och Tomas tillbaka med bilen så vi kan ta honom till läkare på ett smidigt sätt. Med Annas franskakunskapers hjälp så hittar vi in till doktorn i LGB som överraskar med att prata utmärkt engelska och t.o.m. ha egen röntgen. Han undersöker piloten som visar sig ha en lite spricka i ryggraden på ett ställe där han inte hade några smärtor. Han får åka vidare med ambulans in till Annecy för noggrannare kontroll. Johan dyker upp på landningen efter en stund, han hade landat uppe på kullen bara någon kilometer bortom min egen landningspunkt (18.9 km). Tomas och Ingemar gör dagen till ära en mekarinsats och tar bort den eländigt lågt monterade dragkroken som behagar att skrapa i fartgupp och färjeramper när bussen lastas med mången glada skärmflygare.

***Onsdag 24 juni. Tävlingsdag 2***
På morgonen är alla resultat bakvända, efter en koll med datakillen så visar det sig att PWC-programmet som de använder är anpassat för luftstart, som gör att alla siffror blivit fel. Genom att mata in en fiktiv luftstartspunkt blir alla värden korrekta och de flesta piloterna glada. Flygdagen verkar bjuda på svag vind men en inversion kan skönjas i fjärran. Tävlingsledaren Pierre tror dock att dagen kommer att bli hyfsad, inga starka vindar är på ingång och inversionen har enligt uppgift redan börjat släppa ovan starten i Forclaz(Annecy).

Dagens uppgift blir att ta sig till Annecysjön ca 25 km bort, korsa sjön och fotografera en elstolpe (nära Roc De Boeufs) uppe på en kam för att sedan ta sig tillbaka hela vägen till Le Grand Bornand. Startfönstret öppnar vid elva och senaste landningstid är 20:00. Innan start hinner jag med att intervjua Micke Jarås och Johan Mårtensson som frikostigt delar med sig om hur de flugit i området förut. Jag kommer iväg sent som vanligt då vinden envist vägrar styra upp mot starten efter det de två första spitzenpilot-gängen givit sig iväg. Jag står kvar tillsammans med Fredrik Bergner och Zsolt på starten och väntar, men får först i det tredje

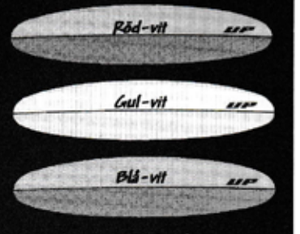


*Vändpunkt foto lifthjulen vid Tête des Annes*

startförsöket ordentligt tryck i skärmen och beger mig ut i luften, bortom La Cha i NO finns en liten ås som lockar men den visar sig inte ge vad den lovar så jag tar mig tillbaka till starten där Fredrik hittat en kanonblåsa. Tillsammans tar vi oss upp i molnbas och beger oss på ett glid mot Roc des Tours, en mäktig klippa vid vilkens fot ett 15-tal skärmar kämpar för att hålla sig uppe. Jag och Fredrik kommer fram hyfsat högt och avsöker området nästan vid klippans spets, i tredje sökomgången hittar jag en smal blåsa som jag lyckas ställa upp skärmen i och ta mig upp nästan ända till molnet. Väl uppe kör jag vidare mot nästa "trigger" Roc de Charmieux där jag tankar ca 100 meter innan jag glider vidare mot le Suet som är den sydliga spetsen på mäktiga Mont Lachat. Halvvägs på mitt glid ser jag Ola Oredsson kurva sin Blå Gnista upp längs le Suets ostsida. Jag siktar dit och får kontakt med hans blåsa en bit under honom, tillsammans tar vi oss upp längs Lachat till korset och hoppar sedan över mot Tete Ronde där vi stöter på Ola Orädd i sitt röd-oranga Spjut. Vi termikhangar oss under kammens kant en bit bort till "Tete a Turpin" där vi fastnar ett bra tag i våra försök att komma igenom inversionen upp till en rimlig höjd för att kunna korsa dalen mot Dents-de-Lanfon(Tänderna). Vi kämpar på tillsamman en bra stund i hård termik som inte vill vara beständig och 2xOla beger sig av mot Tänderna när de får hyfsad höjd, själv befann jag mig lite lägre just då och missar tåget. Efter en kvarts kämpande till får jag sällskap av Fredrik som kommit ikapp mig igen. Äntligen hittar jag en blåsa som för mig upp till 2150 som är en relativt hyfsad höjd mot mina tidigare försök och riktar kosan mot Tänderna vid Annecysjön.

Väl framme vid Tänderna kurvar jag mig upp till toppen tillsammans med en tandemskärm, i vilken passageraren inte har någon hjälm. Jag hinner se Ola Oredsson bege sig mot andra sidan sjön under tiden jag kämpar med och mot en termik som blir allt mer turbulent runt den norra tandklippan. Efter en lång stunds harvande i mer eller mindre stök så stöter jag på Fredrik igen, hangande längs skogen på bergssidan under Tänderna. Själv börjar jag ledsna på denna typ av flygning och bestämmer mig för att prova på om det bär lite längre ut på Menthon-udden. Det finns ett slott och en tennisbana nästan på vägen över sjön som kanske kan vara något att satsa på. Väl över dessa föremål så svarar varion med en gråt som gör att jag måste dyka med svansen mellan benen ned till Plan Fait hanget, på vägen ner dit så ser jag att Katarina i sin grön-blå-röd-vita Atoll precis lämna det trånga hanget för att bege sig ned till landningen. Nere på hanget hittar jag igen och vinkar till Tomas i sin gula Sabra, efter en stunds lugnt hangade bland en större mängd skärmar behagar Tomas ligga ovanför mig, "suck" tänker jag. Men det är i alla fall kul att ha flugit från LGB till Annecy, och upp till stöket på Tänderna lockar inte alls. Efter en stunds eftertanke bestämmer jag mig på att försöka hanga på nästa kulle närmare Annecy, Mt Veyrier. Kanhända att man kan få lite egen luft där så att man kan njuta av flygningen lite granna. Jag tänkte även passa på att kolla in fotopunkten som ligger på toppen av berget för framtida uppgifter. En 1 m/s blåsa släpper på Plan Fait och jag kommer loss några hundra meter från Tomas och de andra. Jag lyckas sedan precis smita in förbi venturin på Mt Baret och hanga mig upp på dalvinden där. Sedan hoppar jag från Mt Baret till fotopunkten på angränsande Mt Veyrier, väl ovan fotopunkten så hittar jag en 1 blåsa som ökar till en 2 blåsa och hyfsat snabbt så befinner jag mig på goda 1800 möh. Lite förvånad så ser jag att jag är praktiskt


Tjenare Nisse!
Hur har du det? Här är det mesta sig likt fast vi är några i klubben som tänker byta skärm inför säsongen. UP...nu blir du väl nöjd din gamla entusiast? Ditt tjat har väl slagit rot..Du har väl hört om UP:s nya? Kenta tänker äntligen byta ut sin gamla skärm! Det gör ju det hela både trevligare och säkrare för oss övriga på fältet...Jag förstod att han skulle tända till på UP:s nya GAMBIT, den verkar vara bästa köp just nu för dom som vill ha en skärm som är klassad DHV 2-3. Han är så peppad att han tänker börja tävla igen. Själv testade jag en UP GROOVE, DHV 1-2. Den var kanon. Jag vill ha prestanda, men säkerheten är ändå viktigast för mig. Den var verkligen lättsvängd, men trots det hade man stor säkerhetsmarginal i bromsarna. Den har v-celler och man har minskat den totala linlängden med nästan 10% från din Classic. Jag har testat en massa olika skärmar och nu är jag säker: Let's Groove! Kasst att det inte går att flyga hos dig. Jag skulle inte ta ett så'nt jobb för alla pengar i världen...nästan. Kom snart hem så sätter vi fart på säsongen!
Mvh. Lasse




ULTRALITE PRODUCTS
PARAGLIDING

FAKTA:
1. Riktiga vänner gör att man längtar hem.
2. Skärmarna kommer från UP Sweden 019-323246
3. Mer detaljer från nätet: http://www.up-online.com
4. Vi sparar pengar från färgannonsen och använder dem mycket hellre till att skicka en katalog till dig.



Tigra
Bagheera Ny!
Allegra Ny!
Sierra
Santana
Prima

BRÄUNIGER

Peterson Sport AB

Bergsängsvägen 68 521 30 FALKÖPING
Tel & Fax 0515-711 21, 070-600 11 21
WWW.fly.to/apco
tomas.peterson@mailbox.swipnet.se

APCO

SKÄRMFLYGSKOLAN

**KURSER**

Elev till steg 3, helg och veckokurser.

**RESOR**

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

**NYHETER**

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

PRO DESIGN!

**Ring för mer information!**
**Hälsningar Annika & Andreas**

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

taget i höjd med Tänderna och med lite medvind över sjön så skall jag nog kunna ta mig över till kammen på andra sidan. Detta blir ett av de längsta glidflygen jag gjort men med god fart runt 45 km/h utan speed så känns det som att jag lugnt skall kunna korsa sjön. Jag tar och dricker ett par klunkar vatten i den lugna sjöluften. När jag närmar mig andra sidan ser jag en blåvit Ventus ligga och hanga under kammen, det är Fredrik som kört om mig igen, kul tänker jag och försöker hanga mig upp till honom.

Vi ligger länge under kammen båda två och det stiger svagt runt 0.7 m/s så det tar sin tid att komma upp. Fredrik hittar en liten blåsa och kurvar ifrån mig men fotopunkten ligger högst upp på kammen så det krävs ordentlig höjd för att ta sig dit. En tredje friflygande skärm är också med oss och hjälper till att markera termik. Efter en lång stunds termikhangande provar jag mig bort mot fotopunkten under kammens kant för att se om det lyfter där. Men jag kommer inte förbi 400 kV ledningen som leder fram till stolpen som är vår fotopunkt. Jag måste därför ta ett omtag genom att gå ned framför kammen, återvända och penetrera mot dalvinden bort till en lägre punkt på kammen igen där termik släppte förut. Med lite tålamod lyckas jag slutligen kurva mig upp så pass mycket att jag kan köra förbi ledningen och väl förbi den så hittar jag en finfin blåsa som för mig upp till 2000 möh. Cirklande tillsammans med ett segelflygplan försöker jag sedan ta ett foto på stolpen från rätt vinkel. Jag måste till slut avbryta kurvandet och flyga rakt fram för att kunna ta bilden men segelplanet envisas att vilja kurva och markerar ivrigt med skevrodren att det vill svänga. Jag får kurva ett par extra varv för att det skall kunna köra runt mig i min väg tillbaka norrut på kammen, halvvägs tillbaka till sjön tankar jag lite höjd upp till 1900 och följer sedan efter snabbe Fredrik som redan begivit sig av tillbaka över sjön mot Forclaz-starten. Under glidet har jag tid med dricka lite igen, det ljumma pärlande vattnet(Loka) smakar mycket gott.

Hemväg: Vi kommer in på ca 900 möh, avsevärt under den lägsta starten i Forclaz och det lilla stig som finns är svagt, runt 0.5-0.8 m/s och man måste stryka mycket tätt intill lövverket på sluttningens sida för att få del av det. Klockan börjar dessutom bli sen, runt halv sex så solen inverkan blir svagare och svagare. Fredrik och jag lövhangar tillsammans en stund och vi vinner runt 10 meter i minuten. Zsolt kommer också in en bit under oss. Styrkt av att ha sett andra lövhanga sig upp på samma ställe tidigare är så ligger jag så nära löven jag vågar och lyckas vinna meter för meter. Fredrik och Zsolt är trötta och hittar inte riktigt lyftet och beger sig bort mot landningen Själv kommer jag upp till en Merak som hangar nedanför Coch Cabane starten, snart hittar vi små blåsor som går att kurva i ett par varv och jag befinner mig plötsligt ovan den nya kvällsstarten vid Forclaz. Där möter jag återigen tandemskärmen med passageraren utan hjälm och när vi kurvar i samma lilla blåsa ropar han -"Are you Prinkeby !?". För trött för att skrika tillbaka ett vettigt svar vinkar jag bara och håller undan så gott jag kan för den snabbt flygande tandemskärmen. Vi kurvar/hangar oss bort mot Col de Nantes som är ett litet pass man måste passera för att ta sig till "Tänderna" igen. Jag lämnar tandemekipaget och ger mig iväg mot Tänderna som jag träffar och hangar mig runt i trädhöjd. Jag har för låg höjd för att gena mellan Tänderna så jag måste ta mig runt båda. Väl runt så hoppar jag till nästa kam Dents de Cruet och efter att ha spanat in dalvindens styrka i Thones dalen så beger jag mig på ännu en ny dalkorsning.

Jag kommer fram till Mont Lachats västsida på ca 1100 möh men det skall finnas ett dynamisk dalvindslyft här enligt Jarås. Nära berget hittar jag något svagt som bär mig upp sakta men säkert på Lachats skogskam. Uppe på kammen blir det svårt att vinna någon mer höjd för att kunna komma upp ordentligt på själva berget Mont Lachat. Klockan är nu tjugo i sju och man ser på skuggorna som vandrar upp längs bergssidorna att solen börjar sänka sig allt mer och jag känner att dalvindslyftet börjar mattas. Dessutom närmar sig tävlingens tidpunkt för sista landning 20:00 raskt. Jag överväger ett flertal gånger att smita över skogskammen och försöka glida med vinden längs Lachats ostsida, men den skuggtäckta sidan med lite lagom dalvindsrotor lockar inte tillräckligt. Efter ett flertal omtag lyckas jag S-hang-kurva i några svaga blåsor på gränsen mellan skog och berg, i det femte försöket får jag sådan höjd att jag kan börja nollhanga på berget. Efter en spännade passage av passet Col de Buffaz (landningsplats utsedd) så kommer jag runt på Lachats solsida på gränsen mellan skog och berg. När jag väl ser LGB och klockan visar kvart över sju så kan jag äntligen slappna av. Jag passar på att ta några bilder på La Cha och Aravi-kedjan som badar i skönt och varmt kvällsljus. Jag passerar skogskammen innan byn


*Katarina nöjd efter flyget i Chamonixdalen.*

med god marginal och jag kan tom flyga med neddragna öron och speed en kort stund för att komma ned till fältet och tidtagaren. Fältet är helt tomt förutom för tidtagande Pierre, så ingen ser hur virrig jag är när jag skall packa ihop mina saker efter det att koncentrationen släppt efter ett nästan 6 timmar långt flyg. Pierre visar mig också landningslistan där jag ser att ett 20-tal andra piloter gått i mål tidigare under dagen, den första Tord Björkvist, hela fyra timmar tidigare.

Innan jag går till tävlingslokalen och anmäler att jag landat så ringer jag till Ingemar för att berätta att jag landat i LGB. Han svarar, -" Vad kul, själv har jag landat i ett träd.". Senare på kvällen berättar Ingemar att han fått en kollaps + spinn och oundviklig trädlandningsprognos ovan Plan-Fait hanget. Efter att ha valt ut det största trädet och landat i det lär Ingemar ha svarat kolugnt "Joo. Det är jag." när upphetsade göteborgare ropat på radion "NÅGON har har landat i trädet !!". En liten stund senare har han packat ihop skärmen på 20 meters höjd och släppt ned den genom trädet. Själv kommer han dock inte ned utan hjälp av en fransk trädbestigare som hjälper honom ned två timmar efter första trädkontakt. En händelserik dag helt enkelt.

*Av Jonas Svedberg, Glidflygarna Luleå H&SkFK*

edel

SKYTEKNIK

FB

**Edel skärmar 99**

**Edel Atlas dhv 1-2**
**Edel Promise dhv 2**
**Edel Response dhv 2-3**
**Edel Millenium**
**Edel Prime Tandem**

***Sky Teknik s utrustning från de här företagen***
**Sup- Air Selar & overaller mm**
**Woody Valley selar & NSD Kläder**
**Icaro Hjälmar & Nocai hjälmar**
**Bräuniger Vario Flytec Vario**
**Crispy kängor & Alinko 2 meters Radio mm**

**Firebird Skärmar 99**

**Firebird Ignition dhv 1-2**
**Firebird Booster dhv**
**Firebird Rocket dhv 2-3**
**Firebird Monster Tandem**

OZONE PARAGLIDERS

WOODY VALLEY

Gin GLIDERS

**Ozone Skärmar 99**
**Ozone Atom dhv 1**
**Ozone Electron dhv 1-2**
**Ozone Proton dhv 2-3**

**Gin Skärmar 99**
**Gin Bolero dhv 1-2**
**Gin Bonanza dhv2-3**
**Gin Boomerang**

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

*Finns även i Stockholm på OLOFSGATAN 12 PÅ Absolut SPEL tel 08-22644*
*öppet 1400-1800 mån-fredag för mer information kontakta mig mvh Roland Sky teknik*
*tel-fax 0510-540249 mobil 070-7672140 e mail* roland.andersson@lidkoping.mail.telia.com
Hemsida http://hem.passagen.se/skytek



# Fotografiska flygminnen



Förr i tiden var det i princip förbjudet att ta bilder från luften, och militärens tillstånd krävdes för varje bild som skulle publiceras. Jag flyttade till Stenungsund 1966, och vid denna tid ringde jag ett vykortsföretag för att anmärka på den i mitt tycke dåliga bilden av Tjörnbroarna. Då fick jag höra, att det var förbjudet att visa enhorisontlinje på vykortet! Nu förtiden (kanske tack vare spionsatelliterna) så finns det endast små områden som är förbjudna att fotograferas från luften (se kartan).

Jag fotograferar främst för att minnas bättre, och jag har därför även gjort det under flygning, och detta med olika sorters kameror och film. En liten sammanställning av olika alternativ och deras för- och nackdelar kan vara till fördel för somliga.

Den bästa bildkvalitén uppnås tveklöst med finkornig diafilm samt en mellanformatskamera som t.ex. en Hasselblad 6x6cm eller en Mamya 4,5x6cm, men en sådan prioritering medför en stor mängd ekonomiska och hanteringsmässiga problem. Om sådana saknade betydelse för oss, medan maximalprestanda var av avgörande betydelse, så skulle vi ju inte heller flyga med flygskärmar utan föredra styvare luftfarkoster. Spegelreflexkameror för 35 mm film har den fördelen, att man kan välja en mycket kort slutartid. Följande rader är dock främst skrivna med tanke på kompakt kameror.

## Brännvidder (vid 35 mm film)

50 mm ger ett "naturligt" perspektiv men med relativt liten bildvinkel. Denna eller större brännvidd ger större risk för skakningsoskärpa, medan den är mindre med 35 mm eller ännu hellre 28 mm. Djupintrycket blir dock "onaturligt" med korta brännvidder (enkelt uttryckt), avstånden i bilder ser större ut än i verkligheten, i synnerhet mera avlägsna detaljer i bilden blir svåra att urskilja. Om det skall vara en zoomkamera, så välj INTE en av de många med stort zoomomfång och liten bländare, som 35-110mm; f:4,5-7,5! Om det skall vara en zoom kompakt, så är t.ex. 29-55mm; f:2,8-5,6 att föredra. Ett försök att ta en bild i orolig luft med liten bländare och tillhörande längre slutartid misslyckas sannolikt.

## Slutartid

Kompaktkamerors exponeringsautomatik är normalt programmerad på så sätt, att exponering först sker med full bländare, medan slutartiden minskas allt eftersom det tillgängliga ljuset ökar. Efter det att 1/100 (eller 1/125) har nåtts vid full bländare, så minskar programmet BÅDE bländaröppningen och slutartiden vid ännu mera ljus. Filmkänslighet 100 ISO eller mindre ger finkorniga bilder. Jämfört därmed så är känsligare filmer grynigare och visar mindre detaljer i bilden, men de har å andra sidan ett större exponeringsomfång (tålighet mot felexponering eller stora kontraster mellan ljusa och mörka delar av motivet), dessutom tillåter de ju en kortare slutartid och minskar därmed risken för skakningsoskärpa.

## Diafilm

Denna ger de bästa, största och kanske billigaste bilderna. Detta gäller dock endast vid visning med projektor. Pappersbilder av diapositiv är inte så bra och dessutom dyra. Exakt exponering behövs. Det är enkelt att kasta misslyckade diabilder och ganska lätt att hålla ordning på resten.

## Negativfilm

Denna ger billiga pappersbilder, lätta att ofta titta på och att skänka bort. Mindre känslig för något felaktig exponering. Förr eller senare uppstår risken att bilderna eller/och negativen lagringsförhållanden blir kaotiska.

## Fjärrmanövrering av kameran i luften

Jag har själv inget behov eller erfarenhet av detta, men kan kanske ändå nämna något. Ett problem är att kameran efter en viss tid utan manövrering går över till viloläge och inte längre kan fjärrmanövreras. Där kan zoomfunktionen vara till hjälp, ty om man "zoomar" då och då så börjar denna nedräkning om. När det gäller manövrering medelst infrarött ljus, så har fjärrkontrollerna inte sällan en nominell räckvidd på 5m, och om kameran är upphängd mitt i seglet, så passar det dåligt ihop med en linlängd på mer än7m. Fjärrkontrollen skulle alltså behöva förses med en "booster". En programmerbar multifjärrkontroll skulle kanske kunna användas?

Efter att ha presenterat ovanstående som i princip är fakta, så vill jag inte underlåta att även presentera vissa personliga slutsatser och tyckanden.

## APS-film

Jag hade tidigare för min del förkastat detta, inte minst därför att jag föredrog diabilder. Kodak Instamatic var skräp, Kodak Disk var skräp, men APS (Advanced Photo System), som en mängd film- och kameratillverkare stödjer, är därmed inte nödvändigtvis skräp. För rubr. ändamål fann jag systemet i själva verket enastående (mera nedan)! Negativen lagras på ett YTTERST ordnat och överskådligt sätt. APS-film kan inte snabbframkallas i obygden, vilket går med 35mm negativfilm, därför kan sådan inte användas för att dokumentera vändpunkter i en tävling. Däremot uppfyller systemet villkoren för fotodokumentation av flyg i distansligan samt rekordflyg. Jag rekommenderar inte köp av vilken APS-kamera som helst, inte heller vilken Canon Ixus som helst, utan endast Ixus L1. Denna kamera förenar på ett fantastiskt sätt små mått, liten vikt, storbländaröppning och kort slutartid. Genom att bygga en zoomkamera eller t.o.m. enspegelreflexkamera runt en APS-filmpatron förfuskas däremot mycket av fördelen med 24mm-systemet. Den som vill ta med en större apparat bör givetvis använda en för 35mm film. Olympus my2 är en fin väderskyddad kamera, men mitt första skäl att i stället välja en L1 var den senares extraordinära slutartid. Programmet där minskar inte bländaröppningen efter det att 1/125s har nåtts, utan först när slutartiden är 1/400s. Detta ger en större säkerhet mot skakningsoskärpa, återstår bara att också se till att inte någon lina eller annat föremål finns i autofokusfältet när bilden tas.

Möjligheten att minnas intrycken från flyg medelst bilder tagna med 35mm film är ganska bristande, ty intrycken av både djup/höjd och vidd saknas. Den första bristen skulle kunna åtgärdas med stereofotografering, men den lämpar sig av flera skäl mera för fotografering av startplatser o.dyl. "Vidden" däremot är något, som APS-bilder i panoramaläge erbjuder på ett oslagbart sätt, och detta till ett lågt kvadratdecimeterpris. Det absolut bästa för alla bilder där horisonten är synlig.



*14 november ca kl 14.00.*
*Engångskamera, troligen 800 ISO film.*
*Vy mot norr.*

Att få horisonten horisontalt på bilden är för resten lättare än på 35 mm film. Perspektivet på bilden blir inte märkbart förvrängt. Med bildväljaren i läge N däremot blir det samma som tidigare skrivits om kort brännvidd. Därför bör N-läget på bildväljaren endast användas, när absolut mer upptill eller nedtill skall med på bilden. C-läget är absolut värdelöst, det går lika bra att använda en sax i stället.

Mitt första tillfälle att se om min L1 motsvarade förväntningarna var en mulen dag den 14 februari. Trots dessa förhållanden blev bilderna tagna med 200 ISO film utmärkta utan skakningsoskärpa. Till sommaren kommer jag att prova 100 ISO APS-film.

För fullständighetens skull måste jag tillägga, att det gick att, med för mig häpnadsväckande bra resultat, ta bilder med en s.k. engångskamera. De togs av Lars Ericsson den 14 november, en solig dag med endast cirrustratus. Någon termisk turbulens besvärades vi givetvis inte av denna dag. Jag förmodar att kameran var laddad med 800 ISO film (även 400 förekommer). Ett fixfokusobjektiv är visserligen i princip mindervärdig, men det hade i detta fall fördelen, att Lasse kunde ta bilder där både hans huvud och landskapet avbildades rätt tydligt.

*Peter Loeskow*

(Publiceras i befintligt skick. Sedan artikelförfattaren skadat sig vid flygning i Bohuslän).



*13 februari kl 16.00.*

# I OMLOPPSBANA ÖVER HIMALAYA

Del 2

## På jakt efter startplats

*Brinkeby fortsätter berättelserna från Himalaya*

Vi vaknade tidigt i gryningen. Jag låg kvar i min sovsäck och bara absorberade det karga och minst sagt bergiga landskapet som blev alltmer synligt i de första solstrålarna. Dalen såg om möjligt ännu större ut idag än vad den gjorde igår. De vertikala klippväggarna reste sig majestätiskt upp flera tusen meter från dalbotten. Mitt klätterhjärta trånade efter ett äventyr uppför de till synes omöjliga bergsfasaderna, men det var tvunget att vänta tills en annan expedition, idag skulle vi flyga.

Redan tidigt på morgonen började en dalvind att grusa våra flygande förhoppningar. En dalvind som blåste ganska starkt uppifrån passet och mot dalbotten. En ås verkade sticka ut mot vinden lite längre ner i dalen så vi började gå mot den tänkta startplatsen. På något konstigt sätt så kom vi aldrig närmare. Säckarna kändes som bly på ryggen. Någon måste ha smugit in ett par stenar medan jag var och kissade på morgonkvisten. Antagligen så lät jag mer än ett ängelok när jag kom pustande och frustande på den smala och synnerligen kuperade stigen. Att vandra på 4200 meters höjd ger ändå bra kondition och bränner fett effektivt. Utmärkt, tänkte jag, om jag bara överlever detta så är det en utmärkt bantningskur.

Vår tilltänkta startplats fortsatte envist med att inte komma närmare. Jag började nu förstå hur enormt stort allting är. Det enda ord som jag finner lämpligt att beskriva det med är "ugh". Efter ett par timmars marscherande kom vi äntligen fram till den tänkta startplatsen. Det tog ungefär 5 sekunder att besluta att det inte var en lämplig startplats, antagligen omöjlig, och att den nästa tänkbara startplats låg i vad som såg ut att vara slutet på dalen. Så vi fortsatte att gå.

Det var varmt, svettigt, tungt, syrefattigt, ja i korta ord, förbaskat jobbigt. Gående verkade aldrig ta slut. Efter ett tag slutade jag gå och övergick till att stappla. Med huvudet sänkt och blicken fäst på nästa tänkbara steg, hörde jag till slut Robbie ropa "civilisation!" Och visst hade han rätt. Hus, människor och Yakar skapade tillsammans en gruppering som vi definitivt kan kalla för civilisation om man kommer från vårt håll av dalen. Kom man istället nedifrån skulle man nog kalla Kargiak för ett par hus som knappt är värda att markera på världskartan. Lite vatten fick mig att spy så jag strintade i all form av näring och social underhållning och gick och la mig med trötta muskler.

Kargiak låg på dryga 4000 meter och var denna dids högst belägna by. Hela dalen var bebodd av Tibetanska flyktingar, alla med starka Buddhistiska rötter. Generositeten och gästfriheten hos dessa underbara människor hade inga gränser. Vi drack kopiösa mängder av chai (te) sittandes på jordgolv i väldigt spartanskt möblerade hus (faktum är att de inte har annat än en kamin och ett par mattor) medan våra kroppar återhämtade sig efter gårdagens strapatser.

Tillsammans hyrde vi en hästkarl och tre hästar. Två användes till packningen och en till att rida på när någon blev för trött. Förslappade västerländska skärmflygare, tänker ni. Energisparande kloka äventyrare, säger jag. Att sitta på den där lilla fjutthästen var faktiskt inte det enklaste. Den ville absolut inte galoppera eller trava. Det enda den kunde göra var att lunka, och det gjorde den långsamt. Hur jag än försökte att sparka med fötterna och vifta med armarna så kunde jag inte få den att alternera hastigheten. Den var även hyfsat omöjlig att styra, de har ju inget styre. Och snöret man drar i är totalt orelaterat till hästens färdriktning, så det enklaste var att låta hästen lunka på bakom de andra hästarna med den nackdelen att man blev sittande i deras avgasutsläpp. Jajemen, de har föroreningar här uppe också, och det luktar för jäkligt!

## Goldan Hotel

Jag är säker på att det var felstavning på det första ordet, vilket var väldigt vanligt här, och vi skulle antagligen kunna anmäla hotellägaren för både falsk marknadsföring och för renlighetsverket. Ett hotell var det definitivt inte. Ett vanligt litet stenhus som sålde gamla torra kex och hade ett jordgolv med några mattor utlagda kommer väl knappast upp till Sheratons klass. Självklart var alla och allting smutsigt. Så även vi vid det här laget men tack och lov så slutar man bry sig.

Ovanför det så kallade hotellet fanns en möjlig startplats. Vi knatade upp dit och kastade oss ut i tröligtvis ett av de sämst tänkbara flygställena jag har provat. En trång dalgång med en gigantisk ravin och tillhörande fors som såg otroligt hotfull ut. Det hade kanske varit OK om det var vindstilla men naturligtvis var det inte det. Starten låg i rotor för den turbulenta dalvinden så det var ganska lurigt att starta. Efter 5 minuters stök & bök och med en obehaglig känsla i magen kunde vi sätta ner fötterna på jorden igen. Bob hjälpte gubben i Goldan Hotel med lite jordbruksgöra när han glömde att kalkylera med den ökade landningshastigheten (p.g.a. minskad luftdensitet). Resultatet blev två 20 meter långa fåror i den steniga marken där hans landningsställ extraknäckte som plogar. Själv försökte jag att hängflyga i den starka dalvinden men även det visade sig hopplöst, det fanns ingen luft som gick upp, luftmassan måste ha blåst rakt igenom berget.

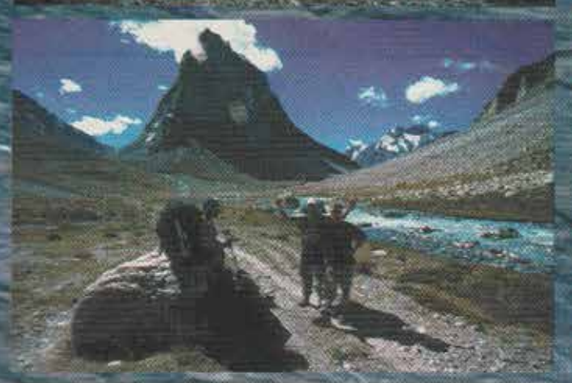
## Mot huvudstan

Vi var sagda att Padum, som var områdets huvudstad, endast låg två dagars marscherande därifrån. Efter tre dagars marscherande kändes det som om vi var mästare på trekking och kunde fixa ytterligare två dagar utan större svårigheter. Vi hade fel, de två dagarna var tunga, väldigt tunga och med svårighet nådde vi till sist slutet på dalen, Padum.

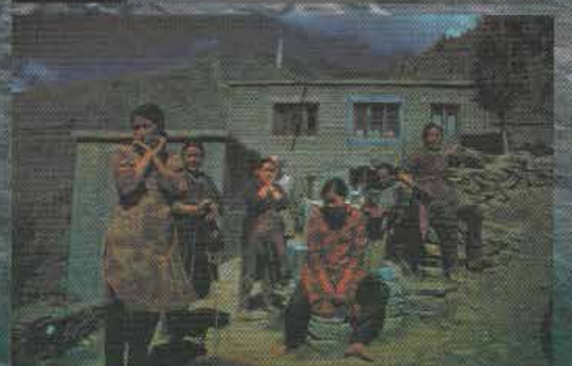
Människorna som vi hade träffat på vår sex dagars trekkingtur lovordade denna "metropol". Där kunde man köpa allt som man kunde önska sig, antagligen få sig en varm dusch i Zanskaars bästa hotell och äta på oräkneliga lyxrestauranger.













Vi väntade oss att lilla London skulle dyka upp runt hörnet, istället kom vi till en liten by som varit utan elektricitet i 8 månader pga en oväntad brand i elverket. Hotellen var betonggarage med en säng där man fick varmvattnet inburet i en hink. Lyxrestaurangerna hade tyvärr slut på allt utom ris och bönor.

Det gick att starta riktigt lågt ner på lokalberget, en perfekt skråsluttning på sydsidan som majestätiskt sträckte sig upp mot obegripliga höjder. Det räckte faktiskt att bara knalla upp c:a 50 meter från dalbotten och sedan hanga sig upp för troligtvis ett av världens största hang.

Fullpackade och glada inför möjligheten att få flyga från Padum började vi alla tre nästa dag att hanga oss



upp. Det tog som vanligt inte många sekunder innan vi började kippa efter andan i den tunna luften över Nordindiens respektingivande landskap. Jag hade acklimatiserats mycket bättre denna gång efter att ha vandrat omkring i sex dagar på 4 000 meter. Tur var väl det eftersom jag återigen slog mitt personbästa i höjdflygning. 6 600 meter över havsnivån. Robbie var några hundra meter över mig men vi vet inte vilken höjd eftersom hans vario slutar att fungera över 6000 meter.

Vi gled tillsammans över Padum som var en liten, liten prick långt där nere. De snötäckta bergstopparna sträckte sig hotfullt upp mot oss i ett oräkneligt antal. Var vi än tittade så såg vi bara bergstoppar. Vi såg Pakistan, Tibet, Kina och troligtvis Nepal samtidigt. En otrolig syn som inte kan förklaras men som måste upplevas. Nackdelen med denna upplevelse torde vara vindhastigheten. Efter vår första dalkorsning ökade vindhastigheten betydligt. Det hade varit näst intill omöjligt att fortsätta vår planerade flyg som var rakt mot vinden, så vi beslöt oss för att flyga tillbaka till Padum och landa. När vi gled ut över dalen märkte jag att vindstyrkan bara ökade och ökade. På marken var det disigt av sand och vi var fortfarande i luften.

## Grusig landning

När vi närmade oss marken tänkte jag för mig själv "jaha, nu kan jag ticka av sandstormsflygning från min lista också, men hur i h-e landar man i en sådan". Backandes med 20-30 km i timmen med fötter som inte kan springa finns det inte så många andra alternativ än att göra en regelrätt kraschlanding och bli draggad efter skärmen i en hiskelig fart.

Bob prövade en ny teknik. När han var ett par meter över marken öppnade han alla remmar på selen och hoppade ut. Han landade på båda benen och med bromsarna fortfarande i handen la sig skärmen ner prydligt bakom honom. Själv kunde jag inte öppna alla remmar så jag valde att bli draggad istället. Jag landade på båda fötterna men det var en bara en sekundsnabb position innan jag gjorde kullerbyttor över stenslätten. Naturligtvis fastnade en fot i några linor i tumultet och skärmen fylldes med luft och flög igen, med mig hängandes upp och ner. Efter den lilla extra flygturen kunde jag få stopp på ekipaget och otroligt nog så var det bara min jacka och kamera som var skadade. Robbie provade min teknik fast med fungerande fötter men med samma slutresultat. Robbie kom undan med några dagars haltande men annars så mådde vi utmärkt. Vi hade hört att det kunde vara lite blåsigt i Zanskaarområdet men inte trodde vi att det skulle vara sandstormigt. Lokalbefolkningen intygade att det normalt var en liten sandstorm på eftermiddagen och att gårdagens fina väder var exceptionellt. Med svansen mellan bena beslöt vi oss för att Zanskaar inte är lämpligt för skärmflygare och hoppade på bussen därifrån.



Första bussresan kunde vi avnjuta på taket i solskenet medan en helt makalös natur passerade framför våra ögon. Glaciärer ända ner till vägen, raviner med rytande älvar och bergstoppar på över 7 000 meter var några av de fantastiska scener som förgyllde vår resa.

Det tog oss ytterligare fyra dagar, mesta delen på grusvägar, innan vi kom tillbaka till djungelbergen i Manali där flygningen var lite lugnare.

Tyvärr kunde vi aldrig flyga iväg från Manaliområdet. Molnbasen var hela tiden för låg och bergen för höga. Däremot fick vi ett par underbara flyg tillsammans med massor av Himalayan Griffin Voltures (gamar som jag inte vet det svenska ordet på). En liten fågel på 30 kg och vingspann på dryga två meter visade vägen till termikblåsorna. Bob krockade med en, men annars så var de fantastiska flygkamrater. Jag skulle kunna fortsätta med berättelser om linätandex råttor, galna tempel väktare och bort blåsta liggunderlag varvat med mera flygande, men efter ovanstående äventyr så känns en fortsättning lite undermålig. Tack för att ni orkade läsa ända hit.

*Text och foto Peter Brinkeby*


bonanza

bolero

Gin GLIDERS

1:a german open -98, tyska ligan -99 tibor berki
1:a la reunion -98 patrick berod
1:a argentina open -99 louise crandal
1:a japanska mästerskapen -98
1:a 2:a 3:a koreanska mästerskapen -98

skärmar

boomerang competition

bonanza dhv 2-3

dhv 2 kommer

bolero dhv 1

TURNPOINT AVIATION HARDWARE

handlare

söder
sky adventure
0456-70600

väster
äventyrcenter
031-159434

08
skärmflygskolan
08-7444977

mad moose
08-57162137

dala
skärmflygskola
0250-20255

norr
skysport
0647-51186

WOODY VALLEY

handlare

sky teknik
0510-540249

selar

x-press / airbag
x-act / airbag
x-over
x-rated

turnpoint t-online.de www.turnpoint.de
tel 00949-8142-41263 fax 00949-8142-18713

# Information från styrelsen

### Arbetsårsschema Svenska Skärmflygförbundet SSFF

| | | |
|---|---|---|
| December | 1 helgen | • Årsmöte<br>• Konstituerande styrelsemöte. #1 (förslagsvis. via telefon, RI utses, kommitteer konstituerar sig tydligt)<br>• Deadline för sista skärmtrycket |
| | Innan jul | Publ. av sista Skärmtrycket för året |
| Januari | Första jan. | Planerade ändingar i FoD blir aktiva |
| | Slutet av jan | SM beslut, SC beslut, DM beslut |
| | Sista helgen | Styrelsemöte #2 |
| Februari | 2 helgen | Deadline för skärmtrycket #1, inkl. tävlingskalender |
| Mars | | Flygning |
| April | | Styrelsemöte #3 och arbetsmöte, *i samband med flygevenemang*. |
| Maj | 1 helgen maj | Deadline för skärmtrycket #2, inför sommaren |
| Juni | | Flygning |
| Juli | | • Flygning<br>• Senaste tidpunkt för utlysning av årsmöte, minst 4 månader innan årsmötet |
| Augusti | | Valberedning aktiveras, Styrelsemöte #4 i samband med SM |
| September | 1 helgen sept. | Deadline för skärmtrycket #3 |
| | | • Försäkring klar för nästa säsong<br>• Styrelsemöte #5 med beslut om försäkringsavgift (förslagsvis telefonmöte)<br>• Landslagsledare för kommande säsong utses<br>• Licensförnyelse börjar<br>• 30/9 bokslutsdatum |
| Oktober | | • Nordic HG och PG Committe meeting<br>• Landslagspool för kommande säsong tas ut.<br>• Motioner styrelsen tillhanda (6 veckor innan årsmötet)<br>• Styrelsmöte # 6 ang. motioner och för att förbereda propositioner.<br>• Kallelse till årsmöte ut till föreningar, revisor etc, (4 veckor innan årsmötet) inkl. förvaltningsberättelse, kommitteers verksamhetsplaner och budget för två år framåt |
| November | Början av nov. | • Förberedande intresseanmälan om SM-arrangemang inlämnade<br>• Olyckor, incidenter och elevutvärderingar sammanfattade innan instruktörsseminarium. |
| | Slutet av Nov. | • USKs instruktörs, och utbildningsseminarium,<br>• Arbetsårets sista styrelsemöte # 7, bla styrelsens sista möjl. att ändra FoD inför nästa säsong, klubbbidrag hanteras.<br>• Tävlingsregler och rankingregler (uttagningsdatum) klara för nästa säsong. |

# Tävlingskommittén

### SSFF-ranking per 990503

| | | PILOT POÄNG |
|---|---|---|
| 1 | TIBOR BERKI | 10769 |
| 2 | PETER BRINKEBY | 10709 |
| 3 | TORD BJÖRKQUIST | 8347 |
| 4 | JOHAN MÅRTENSSON | 6452 |
| 5 | PETER MANNERSTRÅLE | 3627 |
| 6 | LEO ORBING | 3406 |
| 7 | JONAS SVEDBERG | 3144 |
| 8 | NICOLAS HERVY | 2768 |
| 9 | TONY EKSTRÖM | 2690 |
| 10 | ERIC BLIDMARK | 2173 |
| 11 | OSKAR GREEN | 2058 |
| 12 | JONAS BÖTTIGER | 1995 |
| 13 | PER-OLA MOSTRÖM | 1963 |
| 14 | MATS ARCTAEDIUS | 1945 |
| 15 | FREDRIK BERGNER | 1869 |
| 16 | PEDER DYRSÉN | 1844 |
| 17 | JOHAN APPELQUIST | 1804 |
| 18 | MATTIAS SÄLL | 1785 |
| 19 | HANS KARLSSON | 1675 |
| 20 | JONNY BERGHOLTZ | 1643 |

Rankingen baseras på de 12 bästa resultat piloterna gjort 18 månader tillbaka.
Alla rankade kan ses på http://www.paragliding.se under valet ranking.

### Sverige CUP - 1999

Fortfarande endast två tävlingar anmälda (Västra och CPS). (Kan redan vara avklarade när detta trycks. Hoppas det blev några fina uppgifter att bita i).

Förhoppningen från SSFF/TKs sida är fortfarande att få till en tredje SC-deltävling i slutet på säsongen.

Arrangörer upp till kamp!

Information om nya SC-tävlingar kommer att webbas.

### Nya TK dokument

Nya och uppdaterade landslagsregler och distriktsmästerskapsregler finns på SSFFs webb. Även SC/SM reglerna och poängberäkningsarket är uppdaterade.

### TK konstitution

På SSFF-Styrelsemöte #3:99 gick det slutligen att fastställa TKs konstitution för 1999.
Ordf. Jonas Svedberg
Ledamot Fredrik Bergner
Ledamot Mark Presson
Landslagsledare: Annika Olsson
Resurser: Herman Grönkvist, Johan Appelquist, P-O Moström

Om du vill påverka SSFFs tävlingsverksamhet så hör gärna av dig till någon av de ovanstående.

### Nordic Championships 25-30 juni

Läs http://www.opk.no/kk/nordic-99_e.htm

Anmäl dig.

Notera samtidigt att Österrike har högre krav på ansvarsförsäkringen för flygning än Sverige vilket gör att vi måste betala den högre tävlingsavgiften.

Information om Sportlicenser kommer att finnas på SSFFs webb.

### VM Kössen 3-18 juli

SSFF/TK önskar Annika och landslaget lycka till i kampen om VM-titeln.

### SM Kittelfjäll

SSFF/TK hoppas att detta arrangemang kan leda till en hård kamp i tuffa svenska bergsförhållanden bland de deltagande. (Om ett och annat rekordförsök görs vore det ju inte heller helt fel). Den senaste informationen hittar ni på Västerbottens hemsida:
http://www.outdoor.se/skarmflyg

### Tävlingskalender

En uppdaterad kalender inkl. länk till Distansligan (VSK) finns på SSFFs webb.

*Jonas S*

# New trends of harnesses make possible to eliminate accidents

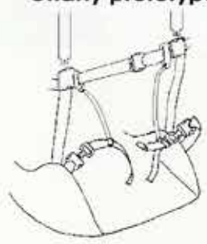
The world of paragliding harness makers is in ferment: every manufacturer is searching for its own way to stop the dripping of grievous accidents, due to leg buckles missed locking.
Both in Bassano international meeting, and in Garmisch Partenkirchen free flight fair, it was possible to see many different solutions, all of them referring to a same concept: to secure the pilot to the harness, at the same time he locks the chest buckle or the canopy.
The problem is that, using traditional harnesses (that present three locking points: one for each leg and one for the chest), it is possible to lock the chest buckle, forgetting the leg ones.
This can cause, and it happened again and again, a take off (even involuntary, once the pilot begins running) with later slipping out of the harness.
Paragliders have to recognize that the Get Up Engineering –the Italian firm that patented the Get Up system- found, tested and divulged the right idea: one or more straps linking the central portion of the seat to the chest strap (detachable by both sides).
Once the pilot has locked the chest strap, the strap among the thighs avoids he slip out of the harness, also allowing him to seat.
If the pilot even forgets to hook both the chest buckles and the leg buckles, an unintentional take off is impossible: as the canopy raises, the harness follows it freely, so the pilot holds only the brake handles.
Here after I would compare the various versions of the primary idea, with their related values and defects.
Granted that all of the examined harnesses have the praiseworthy characteristic to save inattentive pilot's life, let us scan them one at a time.

### Woody Valley X-Press



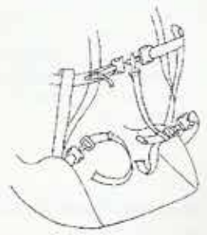
The most innovative harness in Bassano was surely the X-Press by Woody Valley (based on the Get Up system): it shows no leg buckles, and two only buckles as a whole (by the sides of the detachable chest strap). It's obviously impossible to forget to lock the non-existent leg buckles.
The leg straps, in fact, starting from the central part of the seat, build a triangle with the chest strap. They have a length regulation system under the seat, and allow the pilot to easily sit in the harness.
This solution eliminates the bother caused by the leg straps while pilots walk (thus eliminating also the dangerous temptation to unlock them). Moreover, two only buckles to lock makes easier and faster to pull on and off the harness. This can become useful every time the pilot needs to get out fast of the harness (for example, in case of landings in the water or with strong winds).

### Charly prototype



Another innovative harness has been presented in Garmisch Partenkirchen as a prototype by Charly.
Its main characteristic is the substitution of the two closure connectors (usual hanging point of the wing elevators), by two multiple buckles.
The elevator can be locked to this buckle only once the pilot has locked the leg strap (this system produces the pilot's safety by the same inguinal stop as the other systems).
The described harness, yet, presents five (!) buckles to lock; moreover, it shows no ABS system.
However, being a prototype it will probably be improved, before the production begin.

### Safe-T-bar



Sup'Air, Paratech and High Adventure updated their harnesses, adopting a system called "safe-T-bar", whose basic idea is the same of the Get Up system.
The difference is that the detachable portion of the chest strap consists in a double male buckle. A strap links one of the leg buckles to this double male: whereby, locking the chest buckles, the inguinal stop is sure.
Yet this means that, if the pilot forgets to lock the leg straps, he is retained in the harness by a strap just among his thighs: safe but very painful!
This solution requires four locking points, that complicates the harness wearing and stripping (not a good thing, in case of dangerous landings).

### Sky line prototype



Sky Line, finally, presented in Bassano a prototype with two traditional leg straps and two more straps that, starting from the central portion of the seat, are sewed to the sides of the detachable chest strap.
This solution has the merit to save the testicles from a possible squeeze; the defect to request four locking points.

In conclusion: let's hope that the availability of safer harnesses will soon make possible to eliminate accidents due to that stupid and dangerous "leg buckles missed locking"

***Paolo Gavelli***

# USK sluta störta

### Olycksrapporterna strömmar in i oförminskat antal

Svenska skärmflygförbundet är idag en ideell organisation med dess möjligheter och begränsningar. Det står då klart att det krävs en helhjärtad satsning från hela skärmflygsverige för att minska antalet olyckor till dess vi kan heltidsanställa någon att sköta ett ambitiöst säkerhetsarbete. Detta är ju inte särskilt kontroversiellt att påstå att det till sist är var enskild pilots omdöme, kunskap, utrustning och integritet som håller olyckorna ifrån oss.
Av de ca. 10 olycksrapporter som kommit in till USK under 1999 har 70 % av dem ett inslag av någon slags dumhet av arten för hårt väder, vass skärm, gammal vass skärm, hjärnsläpp, dåliga startförberedelser, för avancerade manövrar nära marken etc. etc. slutsatsen av dessa olyckor och alla andra olyckor genom åren är att piloten oftast VET att man är ute på marginalerna och chansar. Det brukar ju funka!? men 1001 gången gör det inte det. Vi vet alla att det är just så det förhåller sig men vi tar ändå risken. Frågan uppkommer då varför vi gör detta när följderna kan bli så fatala? Är det kul? Är det för att andra skall tycka att vi är ena hejjare på att flyga? Är det för att man känner sig levande när man bemästrar en risk, är det för att nå bättre resultat under tävling? Troligen är svaret ja på alla frågorna. Men är det värt det? Den frågan måste DU besvara, och rätta dig efter ditt beslut i frågan.
Hur kan vi förbättra vår egen säkerhet? Genom att flyga mycket, genom att förkovra oss på olika sätt, genom att gå säkerhetskurs, genom att bevista seminarier om säkerhet etc. etc. Det mest tragiska i situationen är att kunskap om hur man skall minska olyckor och förändra attityder finns inom flygsporten men vi har inte tagit del av den kunskapen i tillräckligt hög grad, ännu. Ett sätt att dela med sig av kunskap är att skicka in olycksrapport när Du varit med om något som andra kan lära av. Du riskerar aldrig repressalier för något som du själv delger oss andra, tvärtom kan du rädda liv! Jag vill dessutom passa på att puffa för en ordentlig genomgång av din utrustning, är kängorna bra nog? Ryggskyddet är det tillräckligt bra? Det kanske är dags att skaffa en sele med airbag? Har hjälmen integral? Hur mår skärmen, när mättes linorna senast? Gör detta innan tid för att ångra sig kommer.
Till hösten kommer en ny företeelse att dyka upp i din klubb, nämligen en klubbfunktionär som sysslar med säkerhetsfrågor. Den personen skall vara en erfaren pilot som skall fungera som fadder för yngre förmågor. Utvärdera klubbens flygställen, genomföra riskanalyser på flygställena och publicera dessa, driva säkerhetsfrågor i klubben. Utvärdera olycksrapporter etc. etc. Detta är ett sätt att göra alla delaktiga i processen att skapa säkrare och gladare piloter och minska olyckorna.

Till nästa nummer, tänk efter ännu mer före!

*USK genom*
*Peter Pettersson*

# Insändare

## På G i Cirrus

Under våren har ett par riktigt trevliga saker hänt i klubben. I mitten av april fick vi klart med en **klubblokal**. Att skaffa en klubblokal är något som diskuterats under många år i klubben eftersom många saknat ett fast ställe att träffa andra klubbmedlemmar på. Nu dök ett bra tillfälle upp som vi bara inte kunde missa. Lokalen ligger på Råggatan 11 (t-bana Skanstull) och är en fräsch fd skönhetssalong (!) på ca 70 kvm. Här kommer vi att ha våra klubbpubar framöver - varje torsdag från ca 18.30. Vi kommer också att anordna föredrag och kurser, klubbmöten mm. All klubbutrustning som klubbskärmar, videobibliotek, TV/video finns på plats i lokalen. Om du inte varit i klubblokalen ännu – kom förbi en torsdagkväll och träffa andra Cirrusar. Det är här flygningen planeras, samåkning fixas etc.




Lokalen disponeras tillsammans med Skärmflygskolan (Andreas Illerfeldt och Annika Olsson) som har butik (öppet torsdagar 18-20) och teorikurser i lokalen. Klubben har under våren etablerat ett samarbete med Andreas och Annika. Framöver kommer de att vara aktiva i klubben och hjälpa oss att utvecklas som piloter, tex genom föredrag och kurser. Ett viktigt led i samarbetet är de studiecirklar som vi nu drar igång med stöd av SISU (idrottens studieförbund). I studiecirklarna kan vi genom praktik och teori utvecklas till bättre och säkrare piloter. Om du är intresserad av att vara med i en studiecirkel eller vill veta mer om detta kan du kontakta Thomas Persson (tel 08-295660, 070-9203009).

Det allra senaste är att vi fått tillgång till ett nytt vinschfält. Fältet är det klart bästa som vi hittills haft tillgång till i klubben. Möjlighet finns att dra både nordsyd (1000 m) och öst-väst (700 m). Flygverksamhet har pågått på stället under många år vilket innebär dels att omgivningen är van vid vår och liknande verksamhet dels att vi vet att de termiska förutsättningarna är mycket mycket bra. När detta skrivs är alla detaljer ännu inte klara men om allt går i lås som beräknat kommer det att vara klart när du läser detta. Information kommer löpande läggas in på klubbens hemsida som du hittar på www.cirrus.nu.

I senaste numret av CirrusNytt fanns årets aktivitetsplan med. De aktiviteter som står närmast på programmet är 1999 års klubbmästerskap, Junilyftet 12-13 juni samt sommarens klubbresa till Lökken. Om du ännu inte anmält dig kan du göra detta på hemsidan.

Flyg säkert!

*/Mats Lindberg*
*(ordförande Cirrus)*

## Öppet brev från Tilbor Berki till SSFF

På grund av det olyckliga tilltaget att dels slopa rankingpoängen för landslagsuppdrag och dessutom lägga SM på ett datum där landslaget inte har möjlighet att ställa upp, vill jag markera min besvikelse och missnöje genom att inte längre tävla för Sverige i världscupen i skärmflyg (PWC). Jag kommer istället att bidra med mina poäng till den tyska rankingen. Att man marknadsför Västerbotten som flygställe är en sak, men att förbundet visar en för mig helt skrämmande policy med sina beslut rörande seriösa tävlingspiloter, SM och landslaget, kan jag inte stillatigande acceptera. Mitt beslut kommer på sikt att minska Sveriges piloters ranking och status internationellt och därmed chanserna för nya förmågor att bli antagna till världscuptävlingar och andra internationella evenemang. Detta är tvärt emot vad jag vill och en fjärt i rymden, kan tyckas, men hur kan jag annars som liten sketen licensbetalare få SSFF att tänka efter innan de beslutar? Trots detta beslut förväntar jag mig få åtnjuta statusen som svensk landslagspilot i VM.

*Tibor Berki*

## Svar till Tibor Berki

Hej Tibbe!
Tråkigt att höra om ditt missnöje och ditt beslut att tävla för Tyskland i PWC, i brevet nedan hoppas jag att du får svar på åtminstone ett par av dina frågeställningar.
Tibbe skriver: *"På grund av det olyckliga tilltaget att dels slopa rankingpoängen för landslagsuppdrag och dessutom lägga SM på ett datum där landslaget inte har möjlighet att ställa upp, vill jag markera min besvikelse och missnöje genom att inte längre tävla för Sverige i världscupen i skärmflyg (PWC). Jag kommer istället att bidra med mina poäng till den tyska rankingen."*
SM kan inte sanktioneras av SSFF utifrån icke-existerande ansökningar. Till SSFF inkom i år endast en ansökan från en klubb. Om SSFF får in flera ansökningar att välja bland ökar chansen att SSFF/SSFFs tävlingskommitté kan påverka och placera SM vid en optimal tidpunkt. Klubbarna uppmanas också härmed att kontakta SSFF/TK innan de skriver sin ansökan om SM-arrangemang, så får de hjälp att planera in arrangemanget med avseende på kommande internationella tävlingar. Det är även en fördel om SM placeras relativt sent på säsongen så att piloterna hinner träna upp sina färdigheter under försommaren. Jag vill understryka att det inte är SSFFs styrelse som arrangerar SM, SSFFs styrelse sanktionerar SM enligt de ansökningar som kommer in.
Angående tilltaget att slopa rankingpoäng för landslagsuppdrag, så är det faktiskt det motsatta: I de regler som börjar gälla från och med 990719 , så kommer landslagspiloter att kunna räkna 20% av landslagsresultaten. (Se Landslagsregelverk, tillgängligt på SSFF-webben). Att man inte vill räkna med 100% av resultaten beror på att det inte skall vara fullständigt självgenererande att stanna kvar i landslaget när man väl kommit med. Regelverket innehåller även en del andra nyheter).
(Pga den olyckliga krocken mellan SM-99 och VM-99, kommer landslagspiloterna att få tillgodoräkna sig lika många uppgifter under VM-99 som det antal uppgifter som valideras under SM-99, till 100%).
Ideer och förslag till förbättringar av landslagsregelverket mottages tacksamt.
Tibbe skriver vidare: *"Att man marknadsför Västerbotten som flygställe är en sak, men att förbundet visar en för mig helt skrämmande policy med sina beslut rörande seriösa tävlingspiloter, SM och landslaget, kan jag inte stillatigande acceptera. Mitt beslut kommer på sikt att minska sveriges piloters ranking och status internationellt och därmed chanserna för nya förmågor att bli antagna till världscuptävlingar och andra internationella evenemang. Detta är tvärt emot vad jag vill och en fjärt i rymden, kan tyckas, men hur kan jag annars som liten sketen licensbetalare få SSFF att tänka efter innan de beslutar?"*
Jag kan försäkra att SSFF tänker efter innan vi sanktionerar en tävling, men SSFF kan inte påverka alla aspekter utan måste ta beslut utifrån de alternativ som finns tillhanda. Förhoppningsvis stimulerar ett SM-arrangemang som verkligen blir av svenska piloters utveckling bättre än ett SM som inte inträffar överhuvudtaget. SSFF tävlingskommittes policy är att främja tävling, det gör man inte i min mening genom att säga blankt nej till den enda SM-ansökan från klubbarna som kommit in.
Om man är intresserad av att förbättra förutsättningarna för svensk tävlingsverksamhet, bla SM-arrangemang och landslagspolicy, så varför inte verka för att klubben deltar aktivt i de relevanta diskussionerna, tex meddelar sig med SSFF/TK , eller är konstruktiva och är med och arrangerar tävlingar.
Tibbe skriver: *"Trots detta beslut förväntar jag mig få åtnjuta statusen som svensk landslagspilot i VM."*
Annika Olsson som är landslagsledare tar i dagarna ut landslaget. Om inte FAIs eller (FSF) Flygsportförbundets regelverk sätter käppar i hjulet ser jag personligen inget hinder att landslagsledaren tar ut en pilot som valt att representera ett annat land i PWC-sammanhang. Men naturligtvis ser SSFF mycket hellre att piloter tävlar för Sverige, även i PWC-sammanhang. SSFF (jag i detta fall) får återkomma när vi läst på vad FAIs och FSF regelverk säger om PWCs status och byte av nationstillhörighet mitt under kalenderåret.
*Mvh Jonas Svedberg, för SSFF/TK*

## Skjutvarningar i Skåne

För den som ska ner och flyga på Hammars backar och Ravlunda finns nu kopior på skjutvarningar på CPS webbplats!

Se http://www.helitera.se/cps under Flygställen.

Skjutvarningskopian uppdateras en gång i månaden (i mån av tid).

Hälsningar
*Tony Helinsky*
*CPS*

## Skärmtryckets medarbetare

Vi som gör Skärmtrycket är Christer Wesslund, Tomas Gustafsson och Helena Tängdén. Layouten står tobbe idé och Torbjörn Nyberg för.
Helena är ny i gruppen kring Skärmtrycket. Hon är en pigg tjej med sina rötter i Skåne. Vi på redaktionen hälsar henne hjärtligt välkommen.
Redaktionen vill samtidigt passa på att bjuda in även andra att bidra till att vår förbundstidning kan leva vidare. Ni behöver inte komma på redaktionsmöten eller sitta med framför burken när tidningen i sig växer fram. I dagens IT-samhälle går det bra att ha tillgång till e-post och telefon för att ni skall kunna vara med och hjälpa till. Intresserad? "Slå ett" e-brev till skarmtrycket@paragliding.se. Eller skicka med vanlig post. Tänk på att texterna inte bör vara längre än 5000 tecken.

Med hälsningar från
*Redaktionen*


# OZONE Paragliders

www.ozone-gliders.com

John Pendry
Robbie Whittall
Bruce Goldsmith
Dave Pilkington

| | |
|---|---|
| Atom | Dhv 1 |
| Electron | Dhv 1-2 |
| Proton | Dhv 2-3 |

Säljs i Sverige genom:

Skysport Åre, 0647-511 86, 070-569 90 89
skysport@skysport.se, www.skysport.se



SKY SPORT
SKÄRMFLYG • ÅRE


## Radannonser, bifoga 20:-/annons

**Apco Futura 30** Viktområde 85-105kg. Vit/lila. Flugen ca 75tim. Mycket fint skick. Med trimers. Stabil skärm med hökt inre tryck. pris: 12 000kr För mer information ring Hans karlsson 0951-61009 070-3428281. flygarn@mail.bip.net

**Apco Futura 28** viktområde 75-90kg Blå/gul Flugen ca 60 tim. Med trimers. Mycket bra skick endast norrlandskörd (brukar fungera bra på bilar). Mer info ring Leif Karlsson 0951-50127, 070-2131711

**Airwave Fusion 28.** Viktomrode 85-105 kg. Färg blå. Standardklassad. Uttagen 98 endast 25tim och dessutom Norrlandskörd. Som ny. Pris: 18000kr förhandlingsbart?
För mer info ring Joakim 0952-10802 070-3228362

**Nova Xyon 24** Grön/vit. Viktområde 75-95kg ca 70 tim. Pris:8000kr som hittat. Dessutom i bra skick. För mer info ring Agust 0951-10666, 010-6590621
Apco Starligt 24 sele och nödskärm 4000kr ring: PO Moström 0940-13226

**Begagnad ITV Merak tandemskärm,** bra prestanda, rolig att flyga, bra skick. 12.000 kr Torkel 08 - 512 414 57

**Vinch,** hembyggd, Volvo 66 motor med variomatik monterad på täckt släpvagn, två trummor, 2 x 1.200m kevlar lina, 80cc motorcyckel för linhämtning. Hela paketet 30.000 kr. Per 08 - 652 37 45

**Begagnad Sigma** nödskärm. 1.500 kr.
Torkel 08 - 512 414 57

**Ny Edel Hero Sele.** 2.900 kr
Lasse 08 - 652 23 88

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

**Ny Edel RS2 nödskärm.** 3.300 kr Lasse 08 - 652 23 88

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

**Ny Edel Saber M,** pilotvikt 60-80 kg, DHV2/ Performance. Gul med lila framkant, perfekt termik och XC skärm, 19.500 kr. Per 08 - 652 37 45

**Lubin sele,** nästan ny, endast 1.000 kr
Lasse 08 - 652 23 88

**Edel Atlas M,** pilotvikt 60-80kg, DHV1/Standard, perfekt skärm för nybörjaren demo exemplar, gul med lila framkant, endast 14.000 kr. Per 08 - 652 37 45

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

**Ny dragvåg** för bogsering av glidskärm/hängglidare efter bil, båt eller snöskoter.
Nypris 3900kr. Säljes för 1950kr p.o.k.
Jarek 0581-148 80, 070-545 81 56

**Oanvänd sele till glidskärm** – enkel och lätt modell för backgliding, mm. Ny pris: 1250kr. Nu 650kr.
Jarek 0581-148 80, 070-545 81 56

**Ny skärmflygoverall** stl. XL-XXL (185-190 cm), fleece, 2 ggr lång dragkedja, fäste för vario, ficka för komradio, mycket snygg – blå/röd, ny pris 2290 kr. Nu 999 kr p.o.k.
Jarek 0581-148 80, 070-545 81 56

**Ny sele till glidskärm MAC – PERFECT** inkl. räddningsskärm BATMAN 37 / 80 – 115 kg (High perf. two-surface system) AFNOR cert 2 x Stubai, speed, kevlar, ryggplatta, mm mm Nypris 10000 kr
Säljes för 5000 kr p.o.k.
Jarek 0581-148 80, 070-545 81 56

**APCO SPECTRA** A-klassad skärm 70-90 kg med möjlighet till speed. ROlig fräsch och säker skärm. Köptes 95 men har bara flugits 3 ggr, dvs helt "ny". Sprillans APCO sele med Nödskärm och airbag som även automatiskt löses ut när nödskärmen dras. Till detta en bra ryggsäck som rymmer rubbet.
Pris: 10 000 kr. Johan 08-731 85 02
johan.ungerstedt@fyfa.ki.se

**ITV Agena** 28 kvm med sele, nödskärm, vario (Afro Cumulus) m.m. Bra första utrustningen som endast är lite använd och är i nyskick. Pris 15 000 kr
Håkan 0171-56 889 hem 0708-740 523

**Prodesign Contest 48** helgul härlig prestandaskärm som passar för 80 kg steg 2-3 pilot. Nyskick med säck och speedsystem 10 000 kr. Prodesign nödskärm SC120 helt ny 2500 kr Epson P40 fickskrivare för variometer/barografutskrift på fältet. Batteri eller väggkontakr. Helt ny 1000 kr (2400 kr) Vario Flytec 4005 helt ny. 2200 kr. Prodesign bärremmar nya. 800 kr/par. 070-2285000

## Kurspärmen är klar

Kurspärmen är nu färdig, tryckt och levererad. Det ligger mycket arbete bakom men så blev den också bra. Leveranser till skolorna har redan påbörjats. Pärmen finns att beställa från kansliet. Se **www.paragliding.se** för mer information eller ring till kansliet 08-605 65 12.

# Information inför SM i Kittelfjäll

## SM i Kittelfjäll med stor bredd och kvalitet

Styrelsen för Skärmflygarna Västerbotten/Ångermanland planerar att göra SM i Kittelfjäll till Sveriges största skärmflygfest någonsin. Det skall inte bara bli bra flygningar med hög kvalitet. Det kommer även att anordnas aktiviteter för piloter med elev och steg 1 licens. Klubben kommer att lägga ner stora resurser på att organisera tävlandet på bästa sätt. För att öka intresset för SM har klubben själv sponsrat med 10.000 kronor som första pris i SM!

Styrelsen för klubben planerade under Lapp-lyftet de olika aktiviteterna med det viktigaste målet i sikte: nöjda piloter. Av denna anledning genomförs en kvalitetssäkring med högt ställda målsättningar. Planläggning för att lägga långa och intressanta banor för SM inleds med fotografering av fotopunkter under juni månad för att förse alla piloter med färgbilder av fotopunkterna och bra kartor i såväl 1:100 000 eller 1:250 000 för att möjliggöra flyg upp till 20 mil.

För att om möjligt bjuda piloter på "lite extra" arbetar samtliga styrelseledamöter med sponsring av SM från lokala företag och stora företag utanför skärmflygtillverkarkretsen. Beroende på hur denna sponsring lyckas kommer prisbordet att fyllas eller göra så att klubben kan bjuda på något extra under veckan. Den som kan ge tips om och förslag på sponsorer kan tacksamt höra av sig till Mark Presson.

## SM-veckan för elever och steg 1:or

En förutsättning för att hålla ordning på all verksamhet under SM-veckan är att alla flygande piloter är anmälda till klubben. Av denna anledning skall en anmälan göras via inbetalning av 100 kronor till klubbens postgiro 677 555-5. Man får då ett deltagarkort med en rad förmåner

- Rabatt på biljetter i liftsystemet. Biljetter upp kommer att kosta 50 kronor. De som betalt sin anmälningsavgift får *en extra biljett* för varje 5 köpta biljetter. De som inte kan visa upp deltagarkortet kommer inte att få ta med sig flygsäck upp i liften!
- Rätt till flygning före/efter SM-fönstret är öppet med Ulf Johansson som ansvarig ledsagare till startplats
- Gratis tillgång till bastu och norrlandspoolen
- Inträde till debattkväll om skärmflyg
- Inträde till termikkväll där erfarna piloter berättar om tips och råd kring konsten att flyga termik och distans.
- Rätt att delta i avslutande festkvällen med prisutdelning till subventionerat pris

## Dåligt väder aktiviteter...

Om det blir dåligt väder någon dag, planeras andra aktiviteter mot en överkomlig penning: Klätterstig i brant berg med säkerhetslina och guide, kanotuthyrning, fiskemöjligheter, duell i Kittelfjäll – äventyrsbana på hög höjd, besök på motorcykelmuseum, bowling i Vilhelmina, boule, pilkastning mm

Sluta störta – säkerhetskvällen är en information om förbundets aktiviteter kring säkerhetsarbetet med representant från förbundet som inledare.
Till debattkvällen om skärmflyg är alla ordföranden i alla Sveriges skärmflygklubbar inbjudna för att diskutera och ge tips till andra kring temat: hur utvecklar vi skärmflygsporten i Sverige?
Termik och distansflygningstips är en kväll där piloter från tidigare SM, distansligan och Sverige-Cup berättar om sina tips och tricks för att bli en bra skärmflygare.

## Preliminärt veckoschema:

| | | |
|---|---|---|
| • Inskrivning | Lördag | 19.00 - 21.00 |
| • Invigningsfestligheter | Lördag | 21.00 |
| • Första breafing | Söndag | 09.00 |
| • Norrlandspool och bastu | Söndag | 18.00 - 21.00 |
| • After Flajt | Varje dag i baren | 19.00 - 24.00 |
| • Pris till dagens vinnare | Varje dag i baren | 21.00 |
| • Sluta störta – säkerhetskväll | Måndag | 19.00 |
| • Debattkväll om skärmflyg | Tisdag | 19.00 - 21.00 |
| • Grillkväll | Onsdag | 18.00 |
| • Norrlandspool och bastu | Torsdag | 18.00 - 21.00 |
| • Termik och distansflygningstips | Torsdag | 19.00 |
| • Festkväll med prisutdelning | Fredag | 18.00 |

## SM kvalitetssäkras

För första gången (som är känt) i skärmflygningens historia kommer en kvalitetssäkring att ske av ett svenskt mästerskap.

Följande officiella mål är satta för SM 1999 i Kittelfjäll:

- Att 95% av deltagarna är nöjda med SM
- Att minst 2 svenska rekord slås
- Att det flygs sammanlagt minst 2000 km 4-11 juli.
- Att minst 90% av SM-flygarna flyger minst 10 km i ett enskilt flyg (minimikrav för distansligan)
- Att det blir minst 63 deltagare
- Att det genomförs minst 4 godkända heat.
- Att 90% av alla tävlande slår minst ett personligt rekord (triangel, fri distans, tid i luften på 1 flyg, out/return, distans mot definierat mål).

Mål för elever/steg 1:or

- Att 50 elever/steg 1:or närvarar under veckan
- Att 90% är nöjda med flygveckan
- Att man i snitt har minst 2 flygtimmar i luften
- Att alla slår något personligt rekord (tid i luften på ett flyg, prickladdning inom 1 meter, antal starter under en vecka e.d.).
- Att man är nöjda med kringarrangemangen
- Att alla anser sig fått valuta för avgiften 100 kr.

Kvalitetssäkringen kommer att mätas med:
1. Närvarostatistik
2. Tävlingsresultat
3. Enkäter

Efter SM kommer resultatet att publiceras som en lärdom inför framtiden.

*Tävlingsledningen*

## Hemsidan informerar

Klubben har byggt upp en hemsida för allsidig information kring SM-veckan. Redan idag kan man anmäla sig, se SM-statistik mm. Dessutom kommer dag-för-dag rapporter att lämnas via nätet på klubbens hemsida, http://www.outdoor.se/skarmflyg/, löpande under SM-veckan. Dagens vinnare kommer att intervjuas och presenteras på bild. Om möjligt kommer det även att vara möjligt att se rörliga bilder som kan laddas ner från varje dags aktiviteter. Zsolt Hegmeggi har anmält intresse att videofilma hela SM. De som är intresserade av en kopia kommer att kunna beställa en sådan.

## Boende

Boende i Kittelfjäll ordnas genom bokning direkt till Hotell Kittelfjäll på telefon 0940-81020. Det finns flera olika alternativ att bo. Allt från stugboende med 6-8 platser till att bo i hotellrum av olika storlekar. Man kan beställa utan kost, ha helpension eller köpa lösa kuponger. Det finns dessutom en restaurang till i byn på gångavstånd från hotellet.

## Att ta sig till Kittelfjäll

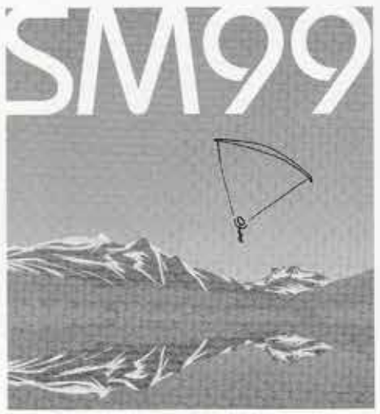
Att ta sig till Kittelfjäll kan man förstås göra på flera sätt. Från Stockholm är det cirka 85 mil. Flygförbindelse finns direkt till Vilhelmina eller Storuman/Gunnarn med transfer till Kittelfjäll. Det går direktbussar från Stockholm till Storuman med transfer till Kittelfjäll.



*Styrelsen i Västerbottensklubben har lagt ner många timmar på att planera och arrangera årets SM i Kittelfjäll.*



*Mark Presson, ordförande i Västerbottensklubben, vill ha tips och förslag på sponsorer till årets SM.*





# Passions-försäkring

**Kurser**

■ Nybörjarkurser, steg 1-2 och tandemutbildning. Har du påbörjat skärmflygkurs i fjällen... gör klart den hos oss, på din hemmaplan, 200/flyg, vid skärmköp helt kostnadsfritt.

**Säkra skärmar**

Gradient Topas, Sup-Air sele, ryggskydd, karbiner och nödskärm 23 500:-

Nova Xact, Sup-Air sele, ryggskydd, karbiner och nödskärm 28 000:-

**Resor**

■ Skärmflygresor till Spanien och Turkiet med svenska instruktörer. Samtidigt kan du uppgradera din licens

■ Se avresedatum på www.skarmflygning.com

**Paramotor**

■ Viking paramotor från 34 000:-

**Butiker**

■ Besök våra butiker i Göteborg, Stockholm och Sölvesborg.

ÄVENTYRS CENTER
*för säkra äventyr.*
031-15 94 34
Christer

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA
08-717 98 78
Simon och Putte

SKY ADVENTURES
0456-70600
Pierre

SVENSKA SKÄRMFLYG GRUPPEN
www.skarmflygning.com

# Godkända skärmflyginstruktörer

| Skola | Klubb | Tel | Fax | e-post |
|---|---|---|---|---|
| **Adventure SFS** | | | | |
| **Lars Ekenstam**<br>Bergsgatan 9<br>112 23 STOCKHOLM | Cirrus SFK | 08-6522388<br>010-2183389 | 08-201790 | |
| **Per Jutemar**<br>Parkgatan 11<br>112 30 STOCKHOLM | Cirrus SFK | 08-6523745<br>070-5528997 | | |
| **Torkel Bergqvist**<br>Villa Nordhem<br>186 97 BROTTBY | Cirrus SFK | 08-51241457<br>010-6985407 | | |
| **Ede Äventyr & Upplevelser** | | | | |
| **Tommy Åsell**<br>Pl 1098 Ede<br>830 50 OFFERDAL | Åre SHFK | 0640-30626<br>0706-573092 | | http://home1.swipnet.se/<br>~w-13158/ede.htm |
| **Dala Skärm Flyg Skola** | | | | |
| **Martin Annsberg**<br>Stenis 3091<br>792 91 MORA | Dala H&SKFK | 0250-20255<br>0705-557858 | | info@skarmflyg.w.se<br>http://www.skarmflyg.w.se |
| **Mia Tenlén**<br>Stenis 3091<br>792 50 MORA | Dala H&SKFK | 0250-20255<br>070-3765006 | | |
| **Flysports** | | | | |
| **Peter Wicander**<br>Holen 2587<br>794 92 ORSA | Dala H&SKFK | 0250-44627<br>010-2559075<br>070-6381070 | 0250-44627 | info@flysports.se<br>http://www.flysports.se |
| (Vinteradress: Åre Kläppens Fjällhotel, 830 13 ÅRE, 0647-506 30, 0647-132 50) | | | | |
| **Funway** | | | | |
| **Tomas Lund**<br>Korsfaravägen 150<br>181 40 LIDINGÖ | HVTO | 08-214141<br>010-2285000 | | |
| **Mad Moose** | | | | |
| **Anders Magnerfelt**<br>Lillskogsvägen 9<br>139 00 VÄRMDÖ | SFK Pegasus | 08-57162137<br>070-5246708 | | |
| **Moguls Inc** | | | | |
| Box 47 (Stenheden 47) | | | | flyg@moguls.se |
| 780 67 SÄLEN | | | | http://www.moguls.se |
| **Peter Ahlbin** | Sälens SFK | 0280-20616<br>070-6260616 | 0280-20636 | |
| **Tony Ekström** | Sälens SFK | 0280-206 16<br>070-6260614 | 0280-20636 | |
| **Peterson Sport AB** | | | | |
| **Tomas Peterson**<br>Bergängsvägen 68<br>521 30 FALKÖPING | Västra SFK | 0515-711121<br>070-6001121 | 0515-711121 | tomas.peterson@mailbox.swipnet.se<br>http://www.fly.to/apco |
| **Sky Adventure Sweden AB** | | | | |
| **Pierre Rosén**<br>**Niclas Sandgren**<br>Sandviksvägen 6<br>294 91 SÖLVESBORG | Parapente Syd | 0456-70607<br>070-6409343 | 0456-70600 | sky-adve@algonet.se |
| **Skysport** | | | | |
| Årevägen 3<br>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**<br>Gamla Skolvägen 34<br>133 35 SALTSJÖBADEN | Fenix SFK | 08-7179878 | 08-7179878 | |
| **Peter Pettersson**<br>Mickelsbergsvägen 121<br>125 54 ÄLVSJÖ | Fenix SFK | 08-4649991<br>0708-133952 | | |
| **Skärmflygskolan** | | | | |
| Arvodesgatan 10<br>129 33 Hägersten | | | | |
| **Andreas Illerfelt** | HVTO | 08-7444977<br>070-8444977 | 08-196507 | |
| **Annika Olsson** | Åre Sk&Dfk | 0705-116530 | | |
| **Åre Skärm Flyg Skola** | | | | |
| Årevägen 60<br>830 13 ÅRE | | 0647-50391 | 0647-50551 | |
| **Peter Nietlisbach** | Åre Sk&Dfk | 010-2245151 | | |
| **Äventyrscenter** | | | | |
| Äventyrscenter<br>Odinsgatan 20<br>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**<br>BP 65<br>F-737 01 Bourg St Maurice<br>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
Långklirrsvägen 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

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

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

**FK Offerdal**
c/o Brett Simpson
Björneborgsvägen 9, 830 13 ÅRE
0647-321 15
www.fly.to/offerdal

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

**HOTING SFK**
c/o Bert 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

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

**Västerbotten Ångermanland SFK**
c/o Mark Presson
Kärrsjögården, 890 54 TRE-SJÖ
0662-410 53, 010-224 91 70, 070-662 90 71
mark@starofhope.org

**Västra 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




PETER PETTERSSON
MICKELBERGSVÄGEN 121
125 54 ÄLVSJÖ

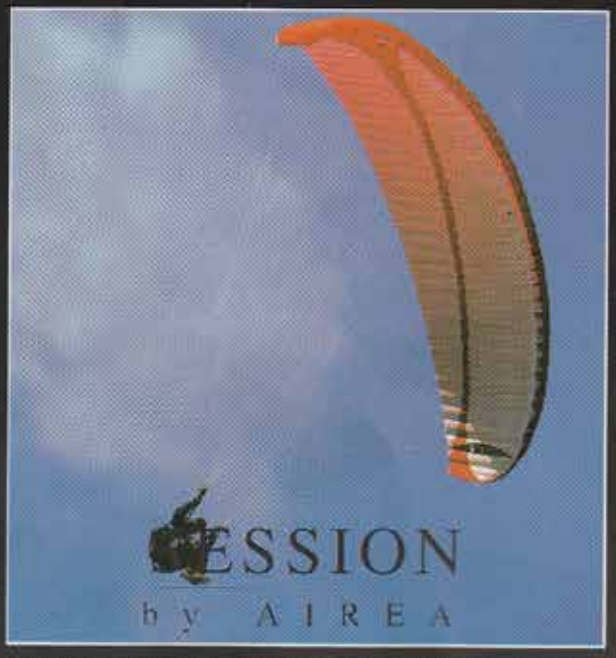
POSTTIDNING B

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

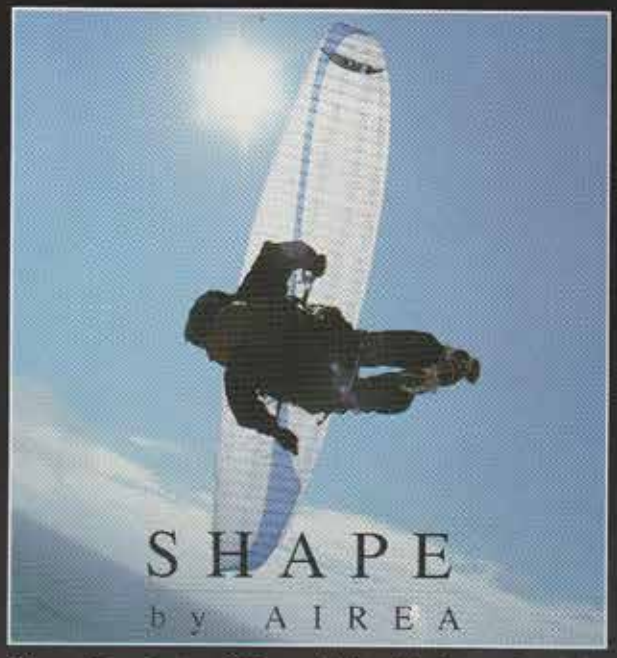
AIREA
Of
Sweden

PARAGLIDING EQUIPMENT

# www.moguls.se




**Session** är en okomplicerad skärm. "No more rodeo" Aldrig tidigare har det varit så enkelt att flyga termik. Även när förhållandena inte är de bästa, känns handlingen direkt, utan att vara nervös.
DHV 1-2, ACPUL standard. Topphastighet otrimmad 40 km/h med speed 46 km/h




**Shape** är en intermidia med hög säkerhet och mycket flygglädje. "Do you want to get in shape?" Go fly one! Responsiv och direkt handling. En skärm för cross-country och distansflyg.

DHV 2, ACPUL performance.
Prestanda, tillräckligt.

## ÖVRIGA NYHETER

- TANDEMSELE DIWAN. En tandemsele med delad sittplatta.
- X-SIDE. En sele för den kräsne piloten. Sidmonterad nödskärm, sid- och ryggskydd. Kraftig förstärkning i tyg och bottenplatta.
- BALANCE. Nybörjarskärm DHV-1.
- ASPECT 2. Kommer en av de största framgångarna till en enskild modell att upprepas? DHV-2.
- SHADOW. Ny högprestanda skärm. Acpul performance.
- CARGO. Ny tandem, tar vid efter succén Fat Willie. DHV 1-2.

AiREA har ett komplett program med skärmar, selar och tillbehör för skärmflygning. Är du intresserad av våra produkter hittar du oss på internet. Eller slå en signal, så skickar vi vår broschyr.

## I SÄLEN

Utbildning, elevlicens samt 1-3 hela sommaren.
Boende 100 kr/dygn.

Telefon 0280-206 16, fax 0280-206 36
mobil 070-626 06 16 el. 070-626 06 14




## RESOR

Nytt för i år Alcudia/Mallorca Vi finns där hela september! Kolla in vår hemsida för mer info.

GENERALAGENT • MOGULS INC. • BOX 47 • 780 67 SÄLEN • TEL 0280-20616, FAX 0280-20636 • www.moguls.se • E-mail flyg@moguls.se
återförsäljare: Ede Äventyr/0640-30626