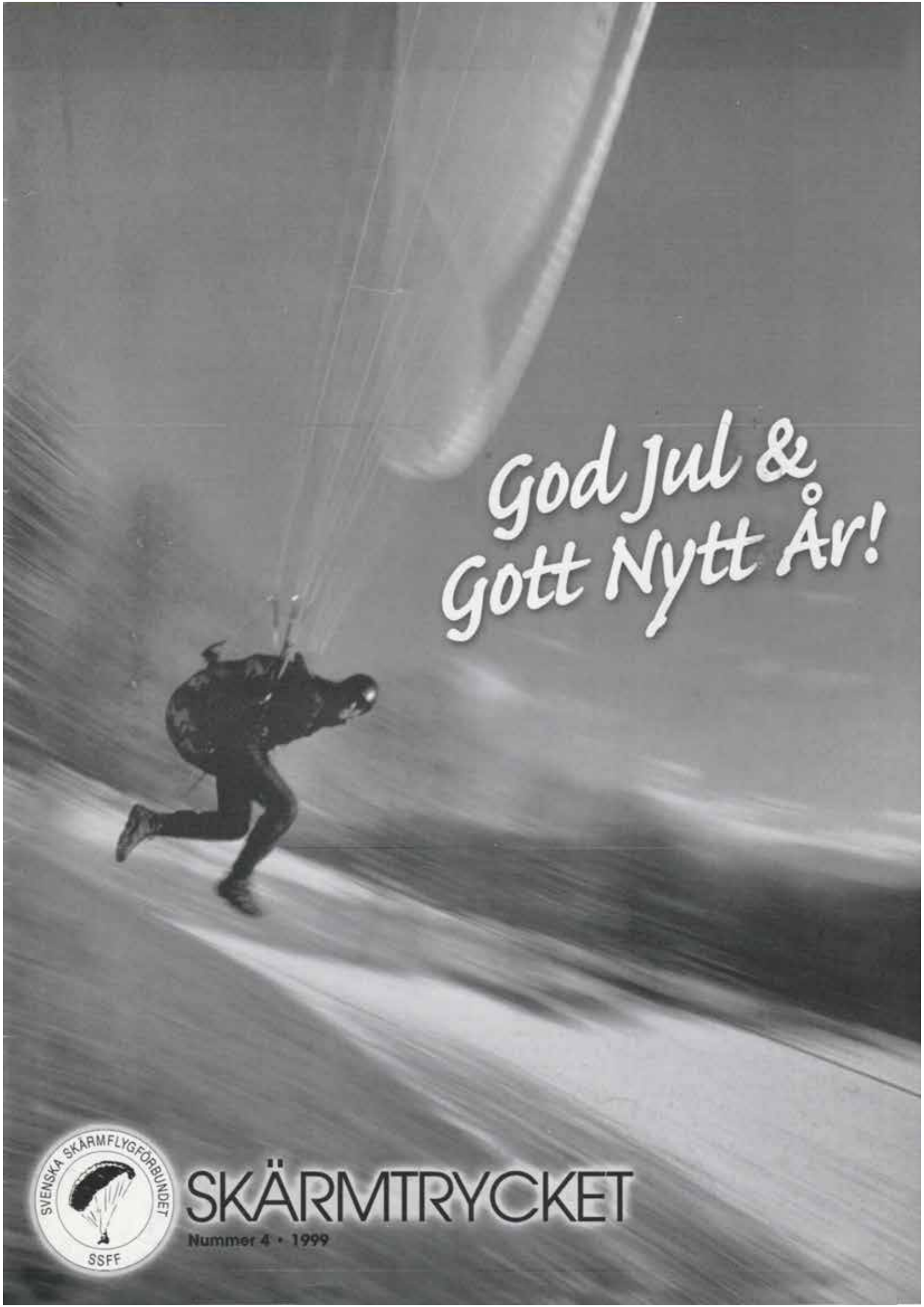


SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET
SSFF

SKÄRMTRYCKET

Nummer 4 • 1999

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

Redaktion:
Tomas Gustafsson
Helena Tängdén
Christer Wesslund

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

e-mail:
skarmtrycket@paragliding.se

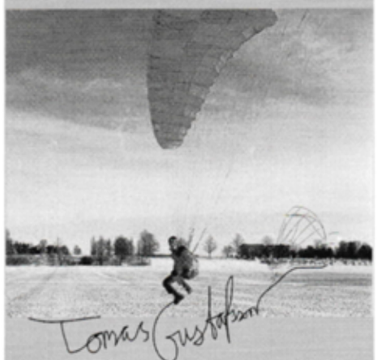
Ansvarig utgivare:
Tomas Gustafsson

Layout:
tobbeidé

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

Framsidesbild:
Tibbe i farten

Manusstopp för Skärmtrycket 1 2000: 14 februari



Tomas Gustafsson, redaktör

Vice ordförande har ordet

Nu är du ”oförsäkrad” när du flyger skärm

Olycksfallsförsäkringen!

Detta är förmodligen den viktigaste information du någonsin kommer att läsa angående skärmflygning.
På SSFF:s årsmöte 98/99 fick den nya styrelsen i uppdrag att se över försäkringsfrågan och om möjligt hitta en ny försäkringslösning. Trygg Hansa hade återigen fördubblat premien för olycksfallsförsäkringen och många menade att smärtgränsen för vad en obligatorisk olycksfallförsäkring får kosta, var nådd. Styrelsen uppmanades även att koppla in en objektiv försäkringsjurist för att utreda vad som täcks av vårt sociala försäkringsskydd kontra vår gruppolycksfallförsäkring. Jag tog på mig uppgiften. Det kom att visa sig vara svårare än vad jag först trott. En objektiv försäkringsjurist har jag sökt på flertalet ställen men de få som jag lyckats komma i kontakt med hade av olika själ ingen möjlighet att ta sig an vårt specifika problem. Så småningom kom jag i kontakt med Konsumenternas Försäkringsbyrå som är en ideell stiftelse för oss försäkringstagare. De kunde inte ta vår försäkringsfråga som ett uppdrag, vilket jag försökte få dem att göra. Arbetsbelastningen var alltför stor. Men jag lyckades få dem så pass intresserade att de i alla fall satte sig in i vår situation och jag fick till ett mycket intressant möte där de informerade mig om hur försäkringssystemet i Sverige är uppbyggt.
Grovt förenklat kan vi likna det vid en pyramid. I den breda botten ligger vår socialförsäkring (Försäkringskassan), i mellanskiktet ligger avtalsförsäkringar (olika typer av gruppförsäkringar som tecknas av arbetsgivare, fackförbund, organisationer etc.) och i den smala toppen ligger privatförsäkringar (försäkring som du själv som individ tecknar).
Socialförsäkringen omfattar alla som är skatteskrivna i Sverige och garanterar att du får den vård du behöver samt sjukpension om du ej kan bli yrkesför igen. Detta gäller oavsett var i världen du skadar dig och oavsett på vilket sett du skadat dig. När du väl är i Sverige så träder den in. Haken är att den är närmast obefintlig i sin ersättning. Den garanterar i princip bara existensminimum. Är man dessutom ung och inte har hunnit skaffa sig poäng i ATP-systemet så är man verkligen den stora förloraren. Nästa nivå är lite intressantare. Här kommer gruppförsäkringarna in och här finns ett flertal olika upplägg. Dessa kan ge ett godtagbart grundskydd men här finns också många undantag. Här måste du kontrollera med din arbetsgivare, fackförbund etc. vad som gäller på din fritid och utövande en risksport.
Sist har vi de privata försäkringarna. Dessa är i princip också en gruppförsäkring men gruppen är alla som tecknar den, oavsett om du är pensionär, bridgespelare, proffsboxare eller snabbköpskassör. Således blir det en väldigt stor riskspridning och en skärmflygare försvinner så att säga i mängden av soffliggare. Här har man också möjligheten att själv bestämma premien, vilket direkt avspeglar sig i den ersättningsnivå man får. De som jag pratade med på Konsumenternas Försäkringsbyrå var helt eniga i sin slutsats och rekommendation.

Skärmflygare, som är en liten grupp och som sysslar med en högrisksport, kommer aldrig att kunna få en gruppförsäkring som är annat än dyr och dålig.
Deras råd var att vi ska titta på de privata försäkringarna och på de som inte har några undantag för högrisksporter. Många försäkringar som har undantag kan man dessutom upphäva genom en förhöjd premie.
Vad innebär då detta konkret i siffror. Jag tar min egen privata olycksfallsförsäkring (Folksam) som exempel. Helårspremien är ca. 1200:- (inkl. 35% förhöjd premie för skärmflygning)
För detta får jag ett invaliditetsskydd på ca. 1,9 miljoner (50 basbelopp) Att jämföras med SSFF/Trygg Hansas som ger 400.000:- för 800:-/år. (Låt dig inte förledas av den höga ersättningssiffran. Den är för 100% invaliditet, dvs. du är totalt förlamad. Vid en bruten rygg med förlamning från midjan och nedåt räknas det som ca. 40% invaliditet.)
Förutom detta så täcker dessa olycksfallförsäkringar dessutom div. kostnadsersättningar såsom läke- och resekostnader, sjukhusvård, hjälpmedel, sveda och värk, rehabilitering samt en engångssumma på ca. 40.000:- vid dödsfall (Trygg Hansa 20.000:-)
Vid ovan jämförelse så ter sig SSFF:s försäkring knappast som något försvarbart alternativ.
Detta har också lett till att i år har antalet uttagna licenser sjunkigt rejält. Till stor del tror vi det beror på att vissa instruktörer rekommenderat sina elever att ta en privat olycksfallförsäkring. Detta är inte bara ett allvarligt brott mot våra bestämmelser (de har flugit utan ansvarsförsäkring) utan på sikt även ett allvarligt hot mot SSFF:s existens genom att de ej heller betalt förbundsavgiften.
Vi har i styrelsen diskuterat hur vi ska förhålla oss till detta och kommit fram till följande:
Nuvarande försäkringspremie är ohållbar. Vi har gjort bedömningen att en premie på 300:-/år är en acceptabel nivå. Vi har fått en offert ifrån Folksam (Trygg Hansa ville inte ens ge oss någon offert på denna premienivå!) som är kraftigt reducerad vad beträffar omfattningen jämfört med dagens olycksfallförsäkring. Att dock helt ta bort olycksfallförsäkringen tror vi inte våra medlemmar är kapabla att hantera med för kort varsel. Folksam:s försäkring ger ett invaliditets- och dödsfall skydd som är något bättre än dagens via Trygg Hansa. Det gäller vid skärmflygning i hela världen. Var är då haken? Jo, det är en renodlad invaliditets- och dödsfallsförsäkring. Bortaget är allt annat såsom hemtransport, läke- och resekostnader, sjukhusvård, hjälpmedel, sveda och värk, rehabilitering etc.
Således lägger vi nu över ansvaret på den enskilde piloten att ordna dessa delar efter eget önskemål som en första etapp mot att till år 2001 helt ta bort den obligatoriska olycksfallförsäkringen i licensavgiften.

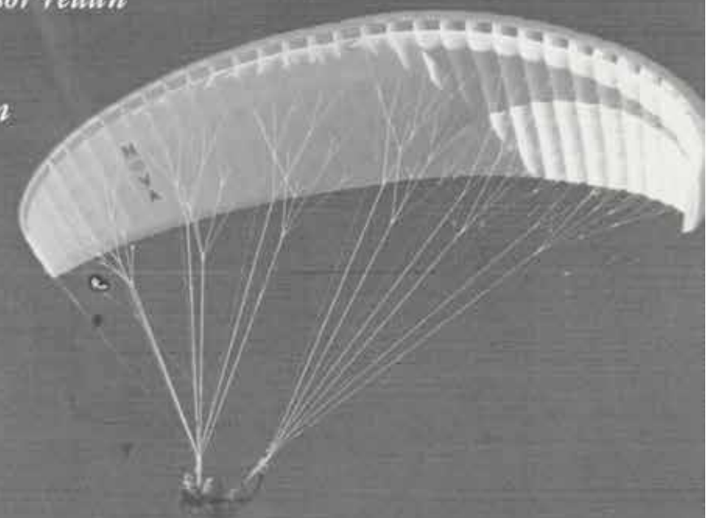
HP Fallesen
Vice ordförande SSFF

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

Vi arrangerar skärmflygresor, tävlingar, nybörjarkurser och allehanda fortsättningskurser.

RESOR *Boka vinterns utlandsresor redan nu för att vara säker på plats.*

NYTT! *Nybörjarkurser i Spanien under vintern.*



NYBÖRJAR-PAKET

ERBJUDANDE 1
Apco Fiesta inkl. sele med nödskärm, karbiner och tjock ryggsköld.
25.500:- oavsett storlek.

ERBJUDANDE 2
Gin Bolero inkl. sele, nödskärm, karbiner och tjock ryggsköld.
31.000:- oavsett storlek.
DHV 1.

ERBJUDANDE 3
Nova Phelix inkl. sele, nödskärm, karbiner och tjock ryggsköld.
28.000:- oavsett storlek.
DHV 1.
Byggd som en högprestanda skärm, men trygg!

Vi har en välförsedd skärmflygbutik, vi ordnar även besiktningar ompackningar och reparationer, (du har fria årliga besiktningar av din skärm så länge du själv är ägare till den).
Paketerbjudande förutsätter dock att du köper en komplett ny utrustning.

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

10 år som skärmflygare

För 10 år sedan stod jag med bultande hjärta på toppen av Mörvikshummeln. Solen sken och det drog en svag ostlig vind i håret. Utsikten var fabulös och Åresjöns gnistrande yta låg vit av snö i det skarpa solskenet. Instruktörerna stod klara med sina radioapparater. Det var dags!

Det är alltså tio år sedan som jag fick inblick i skärmflygningens mysterium. En annons i en svensk klättertidning hade lett till att jag fick kontakt med en till "svedala" inflyttad fransman som höll skärmflygskurser i Åre. Föga anade jag, när jag satte mig på tåget till Norrland, vad skärmflygningen skulle komma att innebära för mitt liv de nästkommande tio åren.

En herrans massa backglidningar

Kursen gav mig en riktig kick. Jag tror inte att jag riktigt hade förväntat mig att jag skulle vara en av dem som hängde där över Åre och flög. Inte kunde väl jag? Efter kursen köpte jag en egen skärm, en Custom Sails Alien, och började öva. Det var en satsning som höll på flera år. Skärmflygning blev allt. Jag slet i Yxbacken i Norrköping och gjorde en herrans massa backglidningar. De räknades i hundratal de första månaderna. Backen hade en fallhöjd på 95 meter så konditionen kom snart att vara på topp. Det var tidens melodi. Något annat sätt att flyga på var inte riktigt uppfunnet. Resorna till Åre, Gesunda och Alperna avlöste varandra och erfarenheten byggdes upp. Köpte nödskärm, något som inte var obligatoriskt när jag gick kurs. Jag flög min första timme. Såg min första kollega krascha. 20 timmar kom, jag kände mig riktigt på g. Tävlingsskärm införskaffades. Tur och en hel del tur till gjorde att jag bemästrade racerskärmen. Flög 35 km i St André i ungdomligt högmod utan radio, GPS och karta, ensam. 100 timmar och mer sträckflygning på programmet. Tidsrekordet utökades 2, 4, 7 och 7,5 timmar loggades.

Med perspektiv på den här tiden är det lustigt att man kom helskinnad ur alla situationer man försatte sig i för att man inte visste bättre. Man inser idag att det är värt att vänta på bra förhållanden.

Mina bästa flygminnen

Det finns naturligtvis många minnen länkade till en aktiv flygkarriär på tio år. Jag minns många fina flyg. Det är nästan omöjligt att välja det roligaste eller bästa. En upplevelse var när jag flög från Chamonix till Varan ovanför Sallanches i Haute Savoie. Ett flyg på 15 km. Topplandning. Läste lite tidning. Gräset var grönt utsikten fantastiskt. Start igen efter någon timme. Trädtoppshöjd fram till starten i Plan Choux. Där tog jag en blåsa precis framför starten och följde den till molnbas. Dök in i Chamonixdalen och landade på Savoylandningen. Först hade jag gjort en liten tur över till starten vid Plan des Aiguilles inne i dalen. Där jag började min flygkarriär i alperna. Ett fantastiskt flyg! Flyget hade allt som ett bra flyg skall ha, fantastisk utsikt, härliga förhållanden och en kul skärm (Utlånad av Melle i Örebro) samt landning 500 meter från lägenheten.. Tänk om flygningen alltid var sådan. Ett annat flyg var när jag efter ett par besvärliga passager hamnade på en utsläckt bergssida söder om Albertville, i helt vindstilla förhållanden. Visst var jag lite besviken över att inse att jag inte skulle kunna komma fram till mitt utsatta mål, men det var fantastisk att glida ut höjden längs med träden efter att ha flugit några mil. Det var så härligt att höra fåglarna ett tiotal meter under fötterna att man bara log. Liftningen tillbaka gick också över förväntan, bara två bilar till Chamonix. Jag hade gjort samma sträcka bara för några dagar sedan och då gick det åt 6 bilar.

Mina krav har ökat

Vad tycker jag idag då kan man fråga sig? Tja, inte finns entusiasmen kvar som fanns där i början. Numera vet man ungefär vad som krävs för att en flygdag skall vara bra. Vilka väderförhållanden osv. Kraven har ökat. Hänga tre timmar på samma ställe är ganska tråkigt. Att däremot glida mellan moln på ett aldrig så kort sträckflyg är aldrig fel.

Backglida kan också vara kul. Men nuförtiden är det inte en social aktivitet som det var när jag började med sporten. Då visste man att hela järngänget satt ute i Johannelund om det blåste VSV.

Ska man fortsätta flyga kanske ni undrar? Tja, inte vet jag. Helt klart är att andra flygsporter såsom segel är betydligt mer vinstgivande i nedlagd tid kontra flygtimmar. Det kan ske i skärmflygning också men hör till ovanligheterna, tyvärr. Så vi får se vad som händer. Skärmflygning är ju trots allt en av de mest upplevelserika flygsporterna. Bara en sådan sak som att kunna cykla iväg och ta med sig sina vingar på ryggen. Eller att kunna lifta och få med sig hela utrustningen i en väska. Ett tygstycke om just burit dig mil över berg som det skulle tagit dagar att gå över. Det är upplevelser att minnas det.

Ha det!
Tomas



NYTT SVENSKT FLYGCENTER I ANNECY



PRISEXEMPEL 2.800:-

- 1 vecka
- *I person i dubbelrum*
- Svensk frukost varje dag
- Fyra 3 rätters middagar
- Guidning till den bästa flygningen
- Organisering av andra aktiviteter

Vi sätter gärna ihop andra paket efter just era önskemål.

Annecy är ett av de populäraste flygställena i Europa. Området är fantastiskt vackert med den turkosblå Annecysjön och de mäktiga Alperna. Flygningen här är mycket välorganiserad och lättillgänglig, och lämpar sig för piloter på alla nivåer, nybörjare som worldcup-piloter.

"Flygpensionatet" är beläget 10 min från Planfait - den populäraste starten i Annecy - 20 min från Grand Bornand (platsen för SM 1998 och 2000), och bara en timmes färd från Chamonix.

Hos oss får ni ett trevligt boende med redig frukost varje dag och tre rätters gourmetmiddagar. Guidning till den bästa flygningen och ett stort utbud av andra aktiviteter som klättring, mountainbike, skidåkning, golf och mycket annat.

www.annecy.nu erik&anna@annecy.nu 073-988 13 18

En spinnande resa till Norge



Den här beskrivningen är tänkt att så ett frö och kanske locka någon att göra vad varje skärmflygare borde göra. Att lära sig känna igen och åtgärda ett krisigt läge när det kommer, för att det kommer förr eller senare är säkert som amen i kyrkan.
Det diskuteras ryggskydd, dojor med höga skaft osv. men att lära sig att ta sig ur ett kritiskt läge behöver vi inte lära oss för än vi ska bli Pilot 3 (enl. vår BCL). Då har nog dom flesta redan klarat av den detaljen på egen hand, utan att gå på säkerhetskurs.
Det borde vara obligatoriskt från Pilot 1, eller allra senast när vi ska ta Pilot 2.
Att gå säkerhetskurs, alltså.

Vi var sex stycken cirrusar som åkte till Aurland, Norge och säkerhetskursen som Oslo Paraglider Club arrangerade. Det var Stefan Zetterstad, Thomas Morsing, Per Suits, Bosse Tillberg, Sten (Boje) Dahlman och jag, Anders Eklind.
Vår flygerfarenhet varierade från 30 till 150 timmar men vi var nog alla lika nervösa inför vad vi hade gett oss in i.
Vi hade alla egna erfarenheter av kritiska lägen, som vi ofrivilligt hamnat i under flygning och som vi nu frivilligt skulle försätta oss i på säkerhetskursen.

Vi kom fram till Aurland i hällande regn, på natten mellan torsdag och fredag, ganska trötta efter 100 mil i bilen. På morgonen var det fortfarande dimmigt och regn, grått och trist och flygningen var inställd. För egen del kändes det ändå rätt skönt att få en dags respit till det stora alvaret skulle börja.
Just då kändes det mera som om vi var på O-säkerhetskurs än säkerhetskurs.
Istället blev det teoretisk genomgång av alla manövrar som vi förhoppningsvis skulle utföra på lördag och söndag.
Upplägget på kursen kändes genomtänkt och proffsigt, vi fick bl.a. ett fint kurskompendium med instruktioner på alla i kursen ingående manövrar. Det enda jag hade svårt att begripa var, finessen med att ta sig ur alla oönskade situationer med ett fullstall. Men det är liksom inte läge att ifrågasätta en instruktör när man går på kurs. Okej för en fullstall, när man 500 meter under fötterna, men vem drar en fullstall över ett hang, eller på låg höjd i en trång blåsa? Det är ju oftast där man hamnar i oönskade lägen.

På frågan varför, berättar instruktören att, fullstallen syftar till att först häva t.ex. en spinn och sedan bygga upp fart neråt. Denna fart neråt kan när skärmen stabiliserat sig och åter bringats i flygläge omvandlas till flygfart framåt. Funkar alltid och är lätt att lära ut, enligt norrmännen.
Det skulle i vart fall vara kul att höra vad andra, med erfarenhet tycker om fullstall som första hjälpen.

För att få godkänt

på kursen skulle följande moment utföras av skärmföraren:

- Fullstall (5 sekunder)
- Störtspiral (cellöppningarna rakt mot vattnet)
- Spinn (tydlig minst 360 grader)
- Höger och vänster asymmetriskt kollaps (max kursavvikelse 10 grader)
- B-stall (5 sekunder)
- Ej obligatoriskt: Spinn-stopp (upprepas 5 gånger, tydlig ingång som stoppas direkt genom att släppa upp)

Spinn-stopp är nog den manöver som jag tycker att man kan ha mest nytta av att öva. Trots det så var det den enda manöver vi inte behövde genomföra för att få godkänt.
Instruktörerna gick noggrant igenom alla moment och efter den här genomgången kände jag mig väl förberedd och lite mindre nervig inför vad som komma skulle.
I vilken ordning vi gjorde manövrarna fick vi avgöra själva, men det rekommenderades att vi tog fullstall först, eftersom det var med fullstall vi skulle ta oss ur spinn eller annat oönskat flygläge. Ingen sa emot detta.
Innan vi startade skulle vi meddela vilken eller vilka manövrar vi tänkte utföra. Väl ute över fjordens vatten skulle vi annonsera att vi började genom att dra öron.
Alla manövrar skulle filmas och när vi landade skulle vi få kommentarer från en instruktör. En annan kul detalj var att, statistiskt sett skulle tre av kursens deltagare landa med nöden i vattnet, fick vi också veta.
Flytväst skulle vi ha, men ingen radio fick användas.

På lördagsmorgonen sken solen genom gardinen och jag gick ut på verandan och fick se något av det vackraste landskap jag sett i hela mitt liv. Hissnande, bedövande otroligt vackert.
Först ärtsoppa och ostmacka sen ringde jag till min skärmleverantör som hade glömt att skicka med instruktionsboken till min nya skärm, för att höra om den hade några elaka egenheter.
"Den är rätt kvick på spinnet, så ta det lite försiktigt med den, annars är det inga problem", sa rösten i andra ändan. Okey, jag kände mig lite lugnare.
Vi packade in oss 30 st. i Oslo Paragliders buss som tog oss till toppen ca 800 m över fjordens vatten.
Svindlande vackert, vem kunde tro att ett sådant landskap fanns inpå knuten.
Hit kommer jag att åka igen och friflyga, lovade jag mig själv, helt säkert.

Men nu var det ju något annat vi var här för så jag började ordna mina prylar.
Rätt så mycket vind på starten emellanåt och alla vindmätare kom fram och det mättes, det stöttes och blöttes och säkerhetskursdeltagarna gick omkring som katten runt het gröt. Det var spinnande nu.
Från instruktörerna på landningen fick vi veta att ingen startar annat än på eget ansvar (vems annars?), då vinden bedömdes som lite stark. Vinden var egentligen inte så hård, 4m/s och ca 7 m/s i byarna, så att starten drog ut på tiden berodde nog på något annat.
När jag var klar med mina ritualer drog jag upp skärmen för att kolla av allt en sista gång.
Önskar du starta? frågade en norrman.
Okej, jag är klar, sa jag.
Vad tänker du göra för manöver? frågade norrmannen.
Det blir fullstall och asymmetriskt, hörde jag mig själv säga.
Jag vände mig om, tog några steg mot kanten, NU fanns ingen nåd, nu skulle det ske.
Jag tog mig gott framåt utan speed, men jag fick dra öron och speeda för att komma över hangkanten som låg 100 m framför starten. Jag tog sikte på fjorden och platsen för utanför landningen där följebåten låg och cirklade. När jag var ute över vattnet med god marginal så gjorde jag stora öronsignalen, nu kunde dom starta kameran där nere.
Bromsade upp skärmen sakta till strax över stallfart, lindade bromslinorna ett varv runt handleden och drog ned händerna under selen och höll i allt vad jag orkade.
Vindbruset avtog mer och mer till slut blev det tyst och skärmen försvann bakom mig och jag föll baklänges i ett par sekunder kändes det som om jag föll med huvudet före innan skärmen åter var där ovanför mitt huvud. Det ryckte och slet i armarna och var inte helt lätt att hålla kvar bromsarna under selen. Men eftersom jag var väl förberedd på det så kändes det inte så dramatiskt.
Jag räknade sakta till fem och släppte upp när jag tyckte att jag hade skärmen var framför mig. Skärmen sköt fart och jag fick en ganska kraftig pendel.
Jag hade nog släppt upp ena sidan lite för tidigt och fick en tendens till ingång i spinn som istället blev en kraftig högersväng, så jag gjorde om alltihop
Nu gick det bättre och jag släppte upp symetriskt i rätt ögonblick och pendlingen vid urgången var inte alls lika kraftig, ganska odramatiskt faktiskt.
På väg in mot landningen gjorde jag mina asymmetriska, först höger sen vänster. Kursavvikelsen fick max vara 10 grader.
Landade och fick direkt prata med en instruktör som kommenterade och talade om vad som var bra och inte bra. Mitt fullstall och inslagen blev i alla fall godkända och nu väntade negativ spinn med urgång genom fullstall.
Tog bussen upp till starten och när det blev min tur igen så meddelade jag att förutom negativ spinn tänkte jag göra spinn-stop och avsluta med en störtspiral.
Spinnen var nog den manöver som jag var mest orolig för, så jag bestämde mig för att hålla igen yttervingen lite första gången, för att se hur snabbt den kom.
Ute över vattnet igen, gjorde öronsignal och bromsade 60% tills jag fått ned farten. Drog fullt vänster, och släppte upp höger sida, men inte helt upp, utan till ca 20%.
Skärmen gick i spinn i ganska maklig takt 360 grader, så jag släppte upp bromsen ytterligare lite på yttervingen.
Jag kände att farten på spinnen ökade och gick att styra rätt bra. Gick ur med fullstall och gjorde en spinn till.
Så var det spinn-stop, fem gånger skulle det vara, hade dom sagt.
Bromsade skärmen till lägsta möjliga fart 60%, släppte upp ena sidan och bromsade andra helt, skärmen snodde runt ett halvt varv och snabbt upp med den bromsade sidan, så flög skärmen igen. Gjorde detta moment tre gånger, fler hann jag inte med, för jag måste hinna med störtspiralen också.
Byggde upp bra fart, viktstyrde allt som gick åt höger gav sakta mer och mer broms så att jag hela tiden hade god flygfart. Cellöppningarna skulle vara rakt mot vattnet så det var bara att stå på med bromsen, det går knappast att dra för mycket broms i det läget.
Utgången ur spiralen blev lite i lägsta laget, jag försvann ur sikte för instruktörerna, bakom husen vid stranden, och på filmen hör man filmaren glatt ropa "Ha nu ska jag filma plasket ditt Anders".
Men det blev inte som filmaren trodde. Haha.
Jag landade och fick mina krumelurer godkända, Nu hade jag bara B-stallet kvar och den tänkte jag spara till Söndagen.



Kanske kan den här beskrivningen få någon som tvekar, eller undrar vad man gör på säkerhetskurs att ta steget, för det är verkligen ett måste, för den som flyger regelbundet att öva inför, inte om, utan när, man hamnar i en kritisk situation och då är det inte helt fel att känna igen situationen och veta vad som ska göras.
Det är en helt annan sak att sitta hemma i soffan och läsa i läroboken eller titta på film, mot att göra rätt, när himmel och jord helt plötsligt byter plats och ingenting längre stämmer.
Ett utmärkt ställe att prova på, är då på en säkerhetskurs med god höjd över vatten. Man får gå igenom alla moment och är väl förberedd på vad som ska hända vilket gör det hela mer säkert och mindre dramatiskt.

MBFH
Anders Friflygare

SKÄRMFLYGSKOLAN

AKTIVITETER år 2000!

Resor

Spanien "El Valle"	V 14	1-8	Apr
Spanien "El Valle" (Cirrusmedl. har förtur)	V 15	8-15	Apr
Österrike (Avslutas med en säkerhetskurs)	V 21		
Danmark "Hang kurs"	V 30	22-30	Jun
Spanien (XC-kurs i Algodonales mm. min Pilot 1)	V 39	23-29	Sep
Spanien "El Valle"	V 40	29-6	Okt
Spanien "El Valle" (Cirrusmedlemmar har förtur)	V 41	6-14	Okt

På spanienresorna V 14, 15, 40 och 41 kan man gå pilot 1-2 kurs. Teoridelen genomförs på kvällstid här i Stockholm innan avresa.

Vi åker även till Gesunda på bl a Junilyftet men även en eller två andra helger så du kan få din bergsbehörighet.

Avrostningskurs:
29-30 April
25-26 Mars

Pilot 1 Kurs:
27 & 29 Mars
5 & 7 Juni
18 & 20 September

Pilot 2 Kurs:
28 & 29 Mars
6 & 7 Juni
19-20 September

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

TESTFLYGNING
Du har möjlighet att under vinchdagarna test Pro Designs skärmar: EOLE "Nybörjarskärm", RELAX "DHV 1-2"

UTRUSTNING
Vi saluför ett tiotal olika skärmtillverkares sortiment samt diverse tillbehör. Nytt & Begagnat i lager.

JUL REA I BUTIKEN!
Råggatan 11, Stockholm.
Öppet: Torsdag 17.30-20.00
Övrig tid ring oss!

PRO DESIGN!

Ring för mer information!
Hälsningar Annika & Andreas

SKÄRMFLYGSKOLAN
Tel. 08-744 49 77
Mobil. 0708-44 49 77, 0705-11 65 30
e-mail: skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com
http://fly.to/flygskolan

Ta reda på dina brister och bli en bättre pilot

I flygbranschen beror 80 procent av olyckorna på piloten. Siffran är troligen ännu högre när det gäller fallskärmshoppning och skärmflygning eftersom det är färre delar i utrustningen som kan gå sönder under flygningen. Detta sa Alf Ingesson-Thoor, legitimerad psykolog som arbetar med säkerhetsfrågor i flygvapnet, på årets instruktörsseminarium.

Alf Ingesson-Thoor flyger själv helikopter, segelflyger och hoppar fallskärm. Med trettio år i flygvapnet och som en av få i Sverige med en nollhöjdsbegränsning vid flyguppvisningar är han tydlig när han betonar vikten av marginal:

– Oavsett hur duktig du är som pilot, missar du förr eller senare och då är det avståndet till marken som kommer att rädda dig. Ofta inträffar misstagen när man tycker att det går som bäst. Kanske är det bara landningen kvar. Koncentrationen faller och woops. Människan lär av att göra fel, av att korrigera, av sina små misstag. Det är viktigt att förstå riskerna för att utveckla en bra attityd.

– Det är viktigt att aldrig bestraffa eller klanka ner på den som gör fel eller misslyckas. Däremot är det viktigt att eleven flyger efter anvisningarna och inte testar andra gränser. Men disciplinbrott är alltid ett tecken på bristande kommunikation, säger Alf Ingesson-Thoor.

En fransk studie jämförde unga nyutexaminerad stridspiloter med gamla erfarna. Det är lätt att tro att de unga gjorde flest fel. Men istället visade studien att de två grupperna gjorde ungefär lika många fel. Skillnaden ligger i att de äldre och mer erfarna piloterna ser och korrigerar sina misstag på ett mycket tidigt stadium. Ovana piloter behöver mer marginal som högre höjd, rätt fart och vind för att de ska kunna korrigera. De behöver helt enkelt mer tid för att ändra felaktigheter eftersom den ovane börjar sent och tar lång tid på sig. Det krävs mer tid till att tänka och för att ta rätt beslut. Och att kunna ta rätt beslut är a och o – och mycket svårare när stressen ökar. Därför bör varje pilot tänka igenom eventuella avvikelser och alternativa vägar före flygningen.

Spatial förmåga

I flygvapnet har man utvecklat åtskilliga metoder för att se vem som passar som pilot. Flera av testerna går ut på att bedöma den spatiala förmågan, känslan för avstånd, och identifiera den personliga stresskurvan. Inom skärmflygningen finns inte denna första gallring vilket gör att det ställs andra krav på instruktören.

– Det är ointressant vad läraren lär ut. Det intressanta är vad eleven lär in, säger Alf Ingesson-Thoor. Detta klarar man genom att variera metoder och kontrollera inlärningen.

Eleven bör själv föra dagbok och beskriva: Vad som hände och hur det kändes. På detta sätt får eleven tänka efter. Eftertanken är lika viktig som tiden, för att smälta den nya informationen. Läraren ska under debriefingen lyssna, förstärka och korrigera – inte prata själv.

I flygningen är det kritiskt när det är nya och flera beslut på varandra som måste tas. Den lugna piloten har tillgång till hela sin kapacitet och mycket energi för att klara av och se klart. Men vartefter stressen ökar kan människan inte ta in lika många intryck och kortminnet blir sämre. Stressens skygglappar begränsar. Därför måste instruktörerna söka en helt stressfri miljö för att eleven ska kunna ta till sig information. Läraren ska anpassa sig till eleven och inte tvärtom.

– I flygvapnet sker alltid de första tjugo passen med samma lärare. Det är samma person som kör teorin som sedan är ute och leder de första flygen. Detta är oerhört viktigt för att eleven ska kunna känna förtroende för sin instruktör. Det skulle vara oacceptabelt med en okänd instruktör under första flyget, säger Alf Ingesson-Thoor.

På samma sätt arbetar man i flygvapnet med en metod som går ut på att avsluta varje pass med att berätta om och visa nästa dags övningar. På detta sätt får eleven möjlighet att gå hem och memorera. Hjärnan kan inte skilja på fantasi och verklighet. Effekten efter att man visualiserat är nästan densamma som i en flygsimulator.

Alla skärmflygare bör bli medvetna om sin egen profil – identifiera styrkor och svagheter, moment man inte tränar tillräckligt och kontinuerligt på. Till sin profil måste man sedan alltid lägga in dagsformen. Med profilen kan man lättare söka efter nya kunskaper och medvetandegöra vad man bör träna på eller i vissa fall undvika. Om man vet att man inte kan landa i sidvind väljer man ett landningsställe där man slipper sidvinden.

– Vi måste lära oss att inse att vi inte vet. Att göra ett profildiagram är ett bra sätt att utveckla sina brister för att hela tiden utvecklas som pilot.

Text: Helena Tängdén



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

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://fly.to/skyteknik

Nytt nätverk för att öka flygsäkerheten



"Nu räcker det med olyckor." Björn Berglund i Fenix tog sig en funderare över flygsäkerheten och drog den inte helt kontroversiella slutsatsen att skärmflygare måste börja byta erfarenheter med varandra. För att skapa ett sådant forum bestämde han sig för att, tillsammans med Fenix, bjuda in till ett säkerhetssamarbete i nätverks form mellan Sveriges skärmflygklubbar.

I Norge måste skärmflygklubbarna ha ett så kallat "sikkerhetskontrakt" för att skapa ett forum att styra upp säkerhetsarbetet. Ansvariga nätverket kallas till ett gemensamt möte en gång per år. Där diskuterar norrmännen olycks rapporter som kommit in och överväger åtgärder för att förebygga framtida incidenter och olyckor. Med det norska systemet i bakhuvudet bjöds alla klubbar i slutet av september i år in till en "säkerhetskonferens" i Sollentuna, utanför Stockholm. Tio klubbar var representerade: B-Stallet, Cirrus, Club Parapente Syd, Smålands Skärmflygare, FK Offerdal, Västerbotten-Ångermanland, Västra, Örebro och arrangörerna Fenix.

Med det svenska nätverket kommer klubbarna nu gemensamt att kunna ta initiativ, stötta och byta erfarenheter för att minska antalet olyckor. En första uppgift skulle kunna vara att sammanställa lokala regler för olika flygställen. En annan att på ett bättre sätt identifiera olyckor för att kunna förutse de verkliga olycksriskerna.

Peter Pettersson, avgående ordförande i Utbildnings- och säkerhetskommittén, inledningstalade på konferensen.

– Det är viktigt att vi förändrar genom ökad kunskap och praktisk utbildning istället för att skapa förbud, sade Peter. Nu försöker vi få till stånd en ordning där klubbarnas säkerhetsansvariga ska få delta i instruktörsseminarier framöver.

I diskussionen på konferensen kom en mängd idéer och förslag upp:

- Kvalitet och genomförande i skärmflygskolorna uppvisar alltför stora lokala skillnader.
- En realistisk presentation av riskerna med flygningen borde ingå i grundutbildningen.
- Grundutbildningen kan inte rimligtvis producera färdiga piloter, och i konsekvens bör man ta fasta på att licensgrad Student ungefär betyder "kvalificerad att börja lära sig flyga".
- Klubbarna måste bli bättre på att ta hand om och coacha de nyblivna Studenterna.
- I instruktörsutbildningen bör man ge större utrymme för att fokusera på pedagogik.
- Förbättra möjligheterna att göra delar av en kurs hos flera olika instruktörer och att anpassa utbildningskraven till de som råder i Europa och därmed skapa förutsättningar för att utbilda sig var som helst inom EU.
- Ge medlemmar tillfälle att öva nödskärmskast och ompackning minst två gånger årligen.
- Aktiv kommunikation mellan klubbarnas styrelser och dess medlemmar.

Regelverket Föreskrifter & Definitioner (FoD) anses som svårtolkade och orimligt hårda, vilket inbjuder till övertramp. Den reella målsättningen står klar; att göra skärmflygningen till en så säker sport som möjligt.

Mötet beslutade att nätverket ska träffas regelbundet. Klubbarna ska turas om att bjuda in till den årliga nätverkskonferensen.

Text: *Helena Tängdén och Björn Hårdstedt*
Bild: *Skysport*

Förslag till åtgärder från utbildnings- & säkerhetskommittén

- Site Officer (efter australisk modell)
- Förbättrad instruktörsutbildning
- "Kraschkurs". En obligatoriskt kurs mellan steg 1 och 2 med moment för att belysa riskerna inom sporten, förändra felaktig attityd och för att uppmuntra till självstudier och egna praktiska övningar. Liknande kurser finns idag inom fallskärmshoppningen.
- Faddersystem i klubbarna
- Klassning av flygställen
- Säkerhetsansvariga i klubbarna

Fenix säkerhetspolicy

- Noll olyckor som kräver sjukhusvård eller kylrum.
- Identifiera olyckrisker innan olyckan är ett faktum.
- Erfarna piloterna ska ge positiv coaching, men samtidigt vara bestämda mot dem som är ovarsamma.
- Obligatoriska säkerhetsseminarier och backglidningar före utlandsresor.
- Grundregeln är: Aldrig flyga över sin förmåga. Aldrig flyga när man är rädd. Om man är osäker tar man ett avsides snack med någon mer erfaren pilot.

195 km med det hemliga vapnet







V 25. semester i Grekland med familjen och bara 2 veckor kvar till årets flyghändelse, full panik, efter samtal till Tyskland inser jag att min nya Oxygen inte är färdig och att det inte finns en enda hel, vettig skärm så långt ögat når. Den gamla vännen grevinnan "Spark" gick hädan på Gärdet, sorgen var djup och äkta känd, doktor "RipRip" mötte ett betongfundament och vips så ändades en skärms liv. Freex var dock oerhört schyssta och lovade att skicka upp en ny vacker vit Spark med röd bakkant, puss puss.
4 juli 1999, första flygdagen på årets tripp till Piedrahita, regn, blåst och allmän misär, nu blir man väl inregnad i två veckor. Dagen lyfte dock en aning och det snöade ju inte i alla fall, till och med ett nerflyg i duggregn på kvällen, toppen kul…
5 juli 08.00, molnbas 30 meter över dalbotten, alla tiders, en riktig skitdag till, men med vissa chanser till förbättring. Man får väl vara glad om man kommer över passet (med alla bombningar i "Villafuckingfranca" i gott minne), men nånstans i bakhuvet fanns tanken om att det alltid är blåtermik på detta ställe och lite moln borde göra att man famlar lite mindre i blindo. Upp till starten tidigt med ett visst hopp om ett nerflyg i alla fall. Jag har dessutom mitt hemliga vapen nerstucket i selen, de tunna handskarna på mig och de tjocka gömda i selen. Viktig detalj det där med vantarna faktiskt. Om vädergudarna tror att man kommer att frysa sönder på gränsen till amputation så kommer man garanterat att fara upp på minst en miljon meters höjd. Dagen börjar faktiskt likna något, klar förbättring av vädret.

Förste man ut var en tjej, Linda. Ett schysst frontinslag och ett par rejäla följdinslag, grattis. 12.00, dags för förberedelser, dvs. kolla lite över horisonten och se ut som om man fattar nåt, pissa, ut och iväg. For iväg längs kammen bort mot passet, so far so good. Trasslade mig över passet med 200 meter tillgodo och kom ut på andra sidan över Villatoro (ca. 25 km) i trädtoppshöjd men lyckades på ren vilja och gnet, ta mig upp igen. Då hade "Skinkan" (Steve Ham) med grupp och Jonny Carlén, passerat över mig. Jonas Böttiger och Simon Fulford surfade över passet efter mig, till synes utan ansträngning. Förvissningen om att deras karma kommer ifatt dem och att deras skit kommer senare gjorde dock att ett elakt leende spred sig över mitt tryne och jag härdade ut. Radion var stendöd så okvädningsorden hördes aldrig, kanske bra för min karma, vem vet? Nästa hållpunkt vid flygning i Piedrahita är att försöka passera Avila (ca. 6 mil). Strax innan Avila försvann "Skinkan" på lågan, Jonny bombade, Jonas och Simon raketost, synd, sällskap i luften ger alltid lite extra självförtroende, det motverkar känslan av att vara ensammast i världen. 14.00, För en gångs skull gick passagen av Avila exemplariskt, jag "delfinerade" förbi på norrsidan med groundspeed på 70 km/h. Molnen såg kanon ut, fina gator, bra groundspeed, 2800 m i molnbas lite lågt för att vara Piedrahita men fullt ok ändå, livet lekte.

Nästa anhalt för min del var mitt personliga Piedrahita rekord, 71 km, inga problem. När jag kollade klockan var medelfarten överraskande bra, 71 km på strax över 2 timmar, märkligt. Det här kan kanske bli nåt. Jag hade länge suktat efter 100 km och nu spettade jag på i full fart mellan 2000 och 2500 möh, långa fina delfinglid i ända upp till 80 knutar under en i stort sett obruten bana med moln. Ner på 2000, kurva upp, ner på 2000, kurva upp, 87 km, personbästa slaget, ner på 2000, kurva upp, 100 km "Yahoo.." kul det här, men lite för enkelt. När kommer skiten?
Efter 150 km hittade jag en skärm i luften, två blåsor bakom mig, över bergsraden. "Skinkan, vem annars? Nu kommer väl Jonas,Simon och Jonny flåsande också", koncentration, bäst att sätta en jävla fart. Det konstiga är att mitt i dessa fantastiska förhållanden föddes ändå en monotoni, "kurva upp, glid ut, kurva upp, glid ut". Tanken slog mig att grogrunden för ett taskigt beslut och slutet på ett fantastiskt flyg skulle kunna vara just monotonin. Hur skall man då bekämpa trötthet, leda och pissnödighet?

DET HEMLIGA VAPNET!! En pisslang!! Dricka, pissa, drälla, garva och svära håller en vid god vigör, garanterat. Min slang har i alla fall tagit mig hit. Utan den hade jag bergsäkert bombat under någon av dagens 5 drillar. Jag verkar nämligen vara utrustad med flygvärldens minsta blåsa, inte särskilt praktiskt kan jag lova, många har stirrat skeptiskt på mig vid upphämtning efter ett distansflyg, "Var är du blöt nurå"?". "Mestadels armar och ansikte faktiskt, solbrillorna brukar få sig en duvning också, ingen fara…" På engelska heter det peehose, lägg det på minnet och kom ihåg var ni hörde om den först, "Skinkan" flyger enligt utsago med en nu också. "Kurva upp, glid ut, kurva upp, glid ut", efter 195 km låg jag på 2300 m och såg i ögonvrån att "Skinkan", från molnbas, svängde 90 grader ut från vår rutt. "Vad i helvete, vad håller han på med?" Ursäkta kaserngårdsspråket men jag tänkte faktiskt så. Nästa tanke var, "vad vet han som inte jag vet?" Vilken typ av skit är på väg in i fläkten nu då? Molnen såg kanon ut, inga Cb, men inte en by i färdriktningen så långt ögat nådde. Svåra överlägganden med mig själv, ska man försöka flyga vidare och därmed kanske förstöra ett kanonflyg genom att avsluta det på akuten eller i värsta fall på bårhuset. Nej, "locals rule", han vet nog vad han sysslar med, jag följer efter. Full speed i motvind, ner som en gråsten på en blåsig åker, 195 km på GPS:en. **Svenskt Rekord utomlands**, men en märklig känsla av lycka och besvikelse samtidigt. Klockan var 18.40, starten 12.25 detta gav totalt 6 t 15 min i luften, snittfart 31 km/h. Högsta höjd 2784 möh, starkaste stig 4 m/s, en allmänt snäll och trevlig flygdag. Fram med nallen och ringa till gänget i Piedrahita, "Hallå, hallå, ja 195 km, jo för fan det är sant, japp, hur långt kom de andra? Jaså bara till Avila, jaha det var ju tråkigt……" tut tut tut. Kul samtal faktiskt, inihelvete kul till och med. Ett bra flyg är som ved, det värmer först när man flyger sen när man snackar om det. Så här i efterhand kan ni kanske förstå min ångest över att jag inte gled ut höjden i rätt riktning och spräckte tvåhundringen. Tanken slog mig dock inte, jag bara hängde efter som ett annat våp.

Vid en diskussion med "Skinkan" under tillsynes ändlösa liftningsförsök i vägkanten kl. 20.30 enades vi om att det förmodligen var flygbart fortfarande med tanke på molnens utseende. Förutsatt att vi kunnat flyga vidare hade det kunnat bli nånstans runt 25, 26 mil… "Dream on, 25 mil, 25 mil, 25 mil" dansade runt i skallen som ett mantra hos en "tokstenad" hippie. Under bilfärden tillbaka med Steves oerhört snälla fru Purie, (gissa hur många gånger hon kört och hämtat honom?) frågade jag givetvis varför han landade? Han kunde inte se vägen längs rutten längre blev svaret. Där kom den skiten in i fläkten...

Fakta Piedrahita

Ett av världens absolut bästa flygställen, för oss skandinaver kanske det bästa pga. det ringa avståndet. Det ligger i Spanien, 17 mil från Madrid, mitt i Iberiska halvön. Priserna på mat och sånt är bra, ungefär halva jämfört med Sverige. Bästa flygsäsongen är högsommaren med mitten på juli som höjdpunkt, sträckpotentialen är grym, fullt möjligt att göra 300 km här. Flygningen är ändå relativt okomplicerad och säker, detta på grund av att man alltid flyger längs en bergskedja med plattland framför. Enda undantaget är passagen av passet som kräver lite mer. Man flyger dessutom längs en väg i princip hela tiden. Ett otal VM, WC, SM och EM har hållits här, dessutom är det spanska rekordet som länge var europarekord (24 mil) satt här. Billigt käk, trevliga barer och resturanger som exempelvis The Beaver pit och Poison Palace. Tur i oturen är att det är dåligt väder på söndagar. Kort sagt världsklass.

Vi syns!
Putte Pettersson, Stockholms Skärmflygskola

Ps. Tävlingskommitténs kontrollmätning gav 197 km.Ds.



Tibbes tankar om dagens skärm-flygcirkus



Debatten om serie eller öppen klass är rätt självklar för mig. När piloterna verkligen flyger mycket och har stor erfarenhet tycker jag att det är upp till dem själva att flyga prototyper eller inte. Vad jag vet gäller detta högst 200 piloter i världen. Alltså står dessa för utveckling och de andra kan få tävla "rättvist". Observera att jag i år inte har flugit en oklassad prototyp, utan en skärm som är godkänd i Afnor Competition, fast med omantlade linor. Trimningen är den samma, annars hade jag inte fått flyga den. Ska man utesluta prototypskärmarna kommer utvecklingen att gå långsammare, dvs. kunden kommer inte att kunna köpa väl genomflugna skärmkoncept, med allt vad det innebär i prestanda och säkerhet. De serieklassade tävlingsskärmarna kommer dessutom bara nätt och jämnt att gå igenom testerna och inte som idag i vissa fall, med beröm godkänt. Det kommer med andra ord att finnas lättillgängliga vassa skärmar som vem som helst kan köpa utan att tillverkaren eller distributören kan påverka något. Är det bra?

Enkla, flygbara skärmar

Man har på sistone mer än någonsin gått in för att konstruera enkla, flygbara skärmar. Kraven från piloterna är hårda: skärmen ska ha bra handling, säkerhet, termikegenskaper fart osv. I Gins skärmflygsnickeri utanför Seoul i Korea har man stenhårt gått in för att skärmarna ska gå bäst i turbulent luft. Man använder profiler med liten tryckpunktsvandring, som gör dem pitch och rollstabila. Det gör att de klättrar bra i såväl svaga som stökiga förhållanden och har ett exceptionellt glidtal i turbulent luft eller tex. motvind. På papperet eller i lugn luft är de inte särskilt imponerande, men det funkar verkligen i praktiken. Jag kan gå in på detta i detalj en annan gång.

Advance har använt en prototyp de kallar Omega 5, där var 3:e cell är sluten i framkant. Detta har de fått efter mycket research inom kitesurfing! Deras skärm har också gått mycket bra i såväl svaga som stökiga förhållanden, men har förlorat vid hög fart och turbulens, liksom Nova.

Nova kom, efter otroligt hårt jobb, med knallröda prototyper som de formligen slängde ut till kreti och pleti före VM. De går verkligen bra, men saknar handlingen och högfartsstabiliteten hos den förra prototypen, Xpert.

Swing slog på stora trumman på Stubai Cup i Österrike i år, där de presenterade sin nya prototyp Stratos och succéskärmen Arcus (DHV 1-2). Prototypen går bättre än min Boomerang på bästa glid i lugn luft, men verkar stå still när det blir stökigt och lyckades inte hänga med de andra när det gäller, i tävling. Säkerheten var det enligt min mening också lite si och så med, trots idoga övertalningsförsök ifrån konstruktören. Jag gav skärmen en chans i en hel timme i Åre i våras och har inte varit så rädd på hela säsongen. Deras klassade skärmar är däremot bra.

Edel verkar ha problem att få fram bättre skärmar än förra årets pga. att deras gamle konstruktör, Gin Seok Song har ersatts av en ung italiensk förmåga. Gin har som bekant öppnat eget.

UP har fått sitt ekonomiska stöd från DK i Japan kraftigt reducerat, men hade trots detta en ganska hyfsad tävlingsskärm i år. Konstruktörer och testpiloter är exvärldsmästaren ifrån Österrike, Stephan Stiegler och tyske Torsten Siegel.

Freex var utan en konkurrenskraftig tävlingsskärm i år också. Nu har man gått över till drift med direktförsäljning bla. i Tyskland och Österrike. Vi får väl se hur det går.

Gradient hade även de en hyfsad tävlingsskärm, som bla. flögs av konstruktören och testpiloten, Ondrej Dupal.

I serieklassen bör man väl nämna att skärmarna gick ganska lika. Apco Bagheera och Gin Bonanza verkade vara de säkraste, tätt följda av Advance Sigma 4, Nova Vertex, Edel Response och sist Ozone Proton. ProDesigns Target både klättrade och gled ungefär som de andra, men där saknades pilotmaterialet. Airea och Firebird verkade varken ha slagkraftiga nyheter eller piloter.

På selefronten var den definitiva nyheten Woody Valleys nya slutna sele X-rated. Den har i vindtunnel uppmätts till nära halva luftmotståndet mot en konventionell liggsele, trots att den har en 12cm protektor. En X-rated är lite svår att provflyga då den måttbeställs, men Sky Adventures nere i Blekinge har en och jag har en i Åre, om någon är intresserad.

Hos normalpiloterna verkar airbagen ha fått ett starkt fotfäste, med all rätt. I vindtunnelförsök har tex. Woody Valleys X-act och X-press med integrerad airbag visat sig ha samma eller lägre luftmotstånd än en vanlig sittsele.

SupAir verkar köra på samma beprövade koncept som alltid, med lite nya detaljer. Deras sele Cocoon verkar vara rätt populär, i alla fall i Frankrike.

Advance har haft ett par hemmasnickrade aerodynamiska prototypselar som deras testpiloter flugit. Nytt för i år är att de flesta börjat använda någon sorts protektor.

NSD och skärmflygvärldsmästaren John Pendry har börjat marknadsföra både en skärmflygsele och snowboards vid sidan om klädkollektionen.

Till nästa år kommer någon eller några tillverkare att använda en helt ny sorts high-tech lina till sina skärmar. Den tyske snubben som designar dem har tagit godbitarna ifrån olika tillverkare av kärna och mantel och tillverkar en lina med halva tvärsnittsarean, fast med bibehållen eller tom. ökad hållfasthet och kraftigt minskad töjning och krympning. Han använder dubbelt så många spolar till mantelmaterialet än normalt och värmefixerar linan när manteln sitter på den. Resultatet är fantastiskt, men jag kan skriva mer om det vid ett annat tillfälle.

Taktik och tips från årets tävlingar

Efter en ganska hyfsad säsongsavslutning 1998 med en vinst i German Open som höjdpunkt, var det så dags för årets säsong. Jag hade verkligen längtat medan jag jobbade som en slav nere i Tyskland med promotion av det nya skärmflygmärket Gin Gliders.

PWC Argentina 7-14/2

Där vi var, cirka 80km fågelvägen väster om den näst största staden, Cordoba och med omväxlande flygförhållanden. Att bo i den lilla gemytliga staden La Cumbre uppe på en högplatå av Ölands storlek innebar att man åkte ner till startplatsen Cuchi Corral för att flyga. Där kunde man sedan välja att flyga med platåns sidor som termiktrigger och blicka ut över La Pampa, eller flyga nästan turbulensfri men utmanande plattlandstermik uppe på platån när man väl skruvat sig upp.

En typisk dag innebar nollvind och fin blåtermik vid lunch (2-3 m/s stig), som ersattes av kraftiga cykler av nordvind framåt eftermiddagen (8-10m/s vid start), med lite cumulusmoln som visade vägen. Senare på eftermiddagen utvecklades molngator i N/S riktning och det blev allt som oftast antingen backvind eller hangbart med termiska inslag. Ibland blåste det N, ibland S, ibland bägge, uppe på platån. Någonstans gick det upp och på andra ställen ner. Den här beskrivningen kanske låter som ett skämt, men det är faktiskt precis så det var. Gissa om det gav arrangörerna huvudbry! Det ska tydligen vara mer förutsägbart i vanliga fall, men jag vet inte jag. Så säger alla arrangörer. Om man frågar mig skulle jag säga att vår högplatå gav oss typiska ö-förhållanden. Med det skulle jag vilja säga att det är värt att åka dit för att friflyga, men inte för att tävla.

I flygjargong betyder La Pampa på många språk att landa i "Pampan" dvs mitt ute i ingenstans. Jag kan garantera att det är värre än så. Ett ändlöst slättland, i princip utan vägar, med taggiga buskar och ännu taggigare kaktusar att landa i är verklighetens Pampa och den börjar här.

Schweiziske "argentiniserade" gamle världsmästaren Andy Hediger var organisator, tillsammans med den lokala flygskolan och en hel massa frivilliga skärmflygsintresserade. Mest tjejer faktiskt.men de var nog feta och fula som överallt i Sydamerika. Jag vet inte, för jag tittar aldrig efter. Det har jag sagt till Mia i alla fall.

Jag kom i alla fall dit några dagar före tävlingen för att bli lite varm i kläderna och inte kissa på mig första tävlingsdagen. Det behövdes inte, för efter några oräknade heat pga trögt regelverk och en organisationsmiss (medhjälparna lade ut mållinjen på fel fält bakom några hus), hade man ändå fått tillräckligt med träning under veckan innan sista möjliga tävlingsdagen äntligen blev giltig. Med stor tur och mycket skicklighet blev österrikiske fd världsmästaren Stephan Stiegler (UP) den ende att ta sig över mållinjen på en kort men mycket krävande bana i motvind ut på slätten. Den alltid lika pålitliga argentinska väderleksprognosen hade naturligtvis siat om lite annan vind. Själv upplevde jag direkt osunda förhållanden när jag kom lågt invid berget och föredrog att landa ute på slätten i en taggbuske. En japansk pilot föredrog att stanna kvar och bröt käken och minst ett ben i kraschen. Den enda svåra olyckan denna säsongen i PWC.

Anmärkningsvärt är att franske nyblivne Ginpiloten Denis Cortella hade vunnit två av de inställda omgångarna. Resten av säsongen hette det: om Denis ligger i ledningen kan man lika gärna gå och landa, för det blir ändå inte giltigt.

Veckan efter överraskades en skärmflygtävling i El Bolson, 600km därifrån, av föhnvindar med orkanstyrka. 15 skärmflygpiloter kraschade och som tur var kan alla ännu skratta om det, men det är någon annans historia.

Österrikiska ligan, Werfenweng 10-11/4

På Alpernas nordrand några mil sydost om Salzburg ligger den lilla struliga skidorten Werfenweng. Det ser ut ungefär som Åre tidigt 80-tal och är ett intressant ställe för sträckflyg före sommaren och med nordanvind i dalarna som gör sitt intåg på eftermiddagen. Jag förvånas varje gång över pilotnivån på inhemska tyska och österrikiska tävlingar. Det är kämpa till sista blodsdroppen i luften och sedan en myckenhet av mat och dryck på kvällen. Nästa dag samma sak.

Hur som helst, den här helgen lyckades vi bara få till ett giltigt heat där min kompis Bodo Genz (Gin Gliders) kom 2:a. Vann gjorde lokalmatadoren Peter (jag har tyvärr glömt hans efternamn) efter att ha flugit de sista 15 kilometrarna av cirka 60 med mer eller mindre "pelle i botten". Själv tuffade jag gemytligt fram och var rädd för att jag inte skulle nå över mållinjen, rädd för att inte hitta termik, rädd för att starta i nollvind osv. Efter stora öron och fullgas i flera kilometer var jag ändå 500 meter över mållinjen som 7:a.

Detta var mitt första sträckflyg utan snö i Alperna och jag trodde vi skulle mötas av kraftig motvind på finalglidet. Dessförinnan hade jag inte hittat en vändpunkt och till och med flugit flera kilometer fel för att jag tittade för mycket på molnen. Jag blev senare nollad pga. att fotot inte var i sektor på nämnda vändpunkt, så jag har ändå inget att skylla på förutom dålig träning. Hade detta varit en viktig tävling, tex. SM, hade jag grämt mig över min orutin.

Veckans tips inför nästa säsong för oss alla blir alltså: träna inför tävling med mera tävling. Träna på att "se" fotosektorn som du ska ta bilder ifrån.

PWC Cornizzolo, Italien 20-25/4

Några mil norr om Milano reser sig Alperna och tittar ut över Medelhavsslätten. På våren när luften är labil är det här ett i det närmaste turbulensfritt sträckflygställe. Man flyger både i berg och på plattlandet. Av alla tävlingsorganisatörer jag träffat är de här de mest välorganiserade och trevliga. Otaliga medhjälpare från skärmflygklubben "Scurbatt" ser till att allt går friktionsfritt.

Jag körde på en blandning av aggressiv och säker taktik, dvs. så fort jag kom lågt flög jag som en fegis och gjorde som alla andra. När jag kom högt gav jag järnet, kosta va´re kosta ville. Den här otaktiken gav mig i alla fall en heatseger och en 7:e plats totalt efter 4 giltiga heat. Det märktes fortfarande att det var början på säsongen, för mina nerver var inte stilla nog att hålla heatet ut. Därför förlorade jag hela tiden platser mot slutet och på finalgliden för att jag inte hade brytt mig om att ställa in speedpinnens längd exakt, kurvade alltid för länge i sista blåsan för att vara säker, tappade koncentrationen vid kurvning mm. Vann totalt gjorde Schweiziske Kari Eisenhut (Advance). Info om världscuptävlingar finns som alltid på www.pwca.org

Det blir många veckans tips där, men vad sägs om: Kolla igenom utrustningen noga och provflyg före tävling. Koncentrera dig på vad du gör tills du står på marken. Jag hade i alla fall lärt mig att inte göra navigations- eller fotofel.

Bezau, tyska och österrikiska ligan 30/4-2/5

Christian Tamegger är en av världens framgångsrikaste skärmflygpiloter. Han har vunnit otaliga världscuptävlingar, vunnit respektive tagit pallplats på fler tävlingar än du läst om och vi skulle tävla vid hans "husberg" i Vorarlberg nära Schweiziska gränsen i Österrike. Tävlingen kallades skämtsamt "Flyga med Tammi", för att han brukade skåpa ut sina medtävlare med heatseger varje dag där. Trots det pratade han och stojade med folk på starten och såg ut som om han var på väg till afterskin och inte en tävling. Nerver. Fan vad jag var avundsjuk.

Första dagen blev inställd pga. regn. Andra dagen pga. ett envist cirrustäcke och utsläckning av termiken som följd. Trots det, som så ofta i Alperna, var det termiskt flygbart i flera timmar, men bara inte för sträckflyg. Vi var i alla fall ett helt gäng flygsugna och min för stora largeskärm utan ballast kurvade naturligtvis ifrån det mesta. Nytt märke, kurvar ifrån alla, landar sist, glider bäst. Aj, aj, vad rykten det kom loss efter ett enda flyg. Jag var ju inte sen att ödmjukt förklara att de fick bjuda mig på öl, så skulle jag berätta alla hemligheter. Oj, oj. Som oftast fanns det ölutskänkning vid landningen och discjockeyn var ingen mindre än Tameggers pappa, allas vår kompositör av schlagerdängan "Paragleiten". Han fick igång folk värre än Elvis i Honolulu, men ser ut som "The King" hade gjort idag.kul var det i alla fall.

På söndagen, sista dagen, var det till slut garanterat flyga av. Ground start. Det innebär att alla startar samtidigt på marken. Går bara att utföra på stora starter med bra förhållanden. Teoretiskt. Vi startade i alla fall någorlunda allihop och jag tog en rövare och flög på glid direkt till nästa berg för att få lite vingelmån. Nu hade jag acceleratorn korrekt inställd och det skulle minsann bli åka av!



de flesta bergssluttningar. Uppgiften var dryga 60 km tur och retur, fast med 3 vändpunkter. Som tio små negerpojkar droppade en och en av de mer bekanta flygarna bort ifrån ledarklungan på väg mot första turnpoint. Jag försökte hela tiden att bryta mig loss ifrån dem, men de kom hela tiden ikapp på något sätt. Hela tiden var det fel på antingen stiget eller glidet på min skärm eller var det det?

Vi flög mot ett pass där dalbotten är på 1600m och normalt snöfritt så sent på våren. Icke så denna dagen. Med termik så svag att jag kom på mig själv med att hålla andan när jag kurvade, kämpade vi oss så sakteliga uppåt och framåt. Nu var det dags att dra i handbromsen och ta´t lugnt. Stanna i stig och inte sticka ut näsan. På något sätt lyckades de båda Novapiloterna Christian Heinrich och Tamegger tillsammans med mig riskera lite mer och få tillbaka på insatsen. Vi var alla tre i ledningen på tillbakavägen, men flög också tre olika rutter. Före ett 8 km glid för att fota en kyrka, 2:a turnpoint, var jag kort före Tamegger och det svinet lade sig direkt bakom och ovanför mig så jag inte kunde se honom. Han berättade senare att han gjort det med flit så jag skulle bli nervös av att inte se honom och gasa mig ner i marken. Eftersom jag litade på att min skärm förmodligen gled bättre än hans, struntade jag i honom och gled bara strax över trimfart på nästan bästa glid. Jag hade aldrig tänkt så taktiskt i hela mitt liv. Alltid lär man sig nåt. Hur som helst, ut te´ körka å tebax. Medvind dit och på lägre höjd även tillbaka.
Vid den tiden, framåt 4 på eftermiddagen, hade dalvinden ifrån nordväst brutit igenom och min taktik var att med lite tålamod hanga mig upp en bit, hoppa över kanten och ta en blåsa i lä på sydsidan. Jag förlorade dock min extra höjd när jag hangat och de andra två tursamt nog fick en blåsa längre ut på hanget. Vi hoppade över kanten till läsidan samtidigt och fick duktigt med smisk innan vi hittade en 6 m/s blåsa som räckte nästan upp till molnbas. Vi hade sista turnpoint och mål på glidtal nu, hoppades vi alla tre.

Tammi fotade sista turnpoint först, med mig och Heinrich kort efter. Jag trodde att det var kört med en vinst, för Novaskärmarna är ju kända för att vara snabba. Det var dock så stökigt på de sista 6 kilometrarnas finalglid att jag inte bara kom om, utan också avancerade ett 50-tal meter i höjd före mållinjen. Jag vann med över 20 sekunder och kan inte förklara varför utan att det låter som smygreklam för mitt märke, så jag låter bli. Bjud mig på en pilsner, så ska jag berätta!

De lokala reglerna för denna tävling var föråldrade, så man var tvungen att fota skärmen i luften någon gång under flyget. Det hade jag glömt om det inte varit för att Tammi pekade, ropade och därmed påminde mig när vi spiralade oss ner. Jag hann riva fram kamerorna och knäppa bilder på både skärm och mållinje kort före landning. Sportsmannaanda. Tammi kom 2:a och Heinrich 3:a. Senare blev Christian Heinrich inofficiell världsmästare.

Veckans tips: kom ihåg fotosekvensen.

Staufen Cup Lienz Österrike 7-9/5

Ännu ett trevligt flygställe beläget i södra Österrike nära gränserna till Italien och Slovenien. Att arrangören, Ulf Mattson, har ett trevligt småländskt skorr gör att man känner sig väldigt hemma. Om någon skulle vara intresserad av att åka hit kan man få mer information genom hans företag Osttirol Events (kolla på nätet) De har mycket annat än skärmflygning: Rafting, forspaddling, mountainbike, tandemflygning etc. Vad gäller tävlingen, så upprepade sig förra veckans händelser i detalj: Dåligt väder, två inställda heat och flygning sista dagen. Dag 2 hade jag tråkigt på start av all väntan, skulle bara lattja lite, lyckades krocka med en metallskylt och ha av 11 linor på skärmen, de flesta stamlinor. Med många kompisar lyckades vi dock inom en timme göra skärmen flygfärdig igen. Att jag fick mycket tjockare linor på den trasiga sidan var ju bara lite missprydande. Men hvudsaken var att trasan flög.

Det kommer alltid nya läxor att lära inför tävling och det här var en av dem: Lek med dig själv, men inte med utrustningen. Joo, jag ledde i början på de 43 kilometrarnas tur och retur. Efter 10km kom jag efter för att jag chansat för mycket. Från den enda turnpointen kurvade jag bara upp mig en gång och ledde sen till mål och vann det enda giltiga heatet och 15.000 spänn i prispengar. Ok betalt för knappt en och en halv timmes jobb. Så skulle det vara oftare. Finalglidet var spännande: 12 kilometer med 1100 meter höjdförlust, mitt ute i dalen. Gled in efter både bön och svordomar sisådär 25m över mållinjen. Sydafrikanske Schweizaren Steve Cox (Advance) kom 2:a och Christian Tamegger (Nova) kom 3:a. Senare löste jag in min 70*40cm kartongcheck på banken och köpte en sån där cykel med dubbdäck, fjädring och 27 växlar.

Text och bild: Tibbe

Fortsättning i nästa nummer av Skärmtrycket!



AIREA
Of
Sweden

PARAGLIDING EQUIPMENT



Höstpriser på 99-års modeller.

Aspect/18.000 kr • Session/19.000 kr •Shape/20.000 kr
Paketpriser Aspect/Diwan/Smile 25.000 kr
Paketpriser Session/Diwan/Smile 26.000 kr

TESTCENTER i SÄLEN

Du kan gratis prova alla modeller, ring och boka!
Vinschning uppe på fjället i vinter, du får ca. 600 höjdmeter!!

MOGULS INC. SKÄRMFLYGSKOLAN i SÄLEN

Elevkurser, STEG 1,2 & 3 • Resor och övriga arrangemange - se "kursplan"
på våra internetsidor, eller ring för mera information. • Boende för 100 kr/person

Generalagent för AIREA - MOGULS INC. • BOX 47 • 780 67 SÄLEN • TEL 0280-20616 • FAX 0280-20636
E-mail flyg@moguls.se • www.moguls.se

APCO Aviation Ltd.

Apco använder duk som är silikonbelagd vilket gör att man får betydligt längre livslängd. Detta gör att man kan lämna 3 år eller 250 timmars garanti mot porositet.

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

Allegra. Mycket arbete har man lagt ner men så blev också resultatet något utöver det vanliga, eller vad sägs om bättre prestanda än föregångaren Futura, bättre handling och standard klassning i AFNOR. Fyra storlekar

Storlek	Vikt (pilot, utr.)	Pris
x-small	60-75 kg	23.900:-
small	73-90 kg	24.300:-
medium	85-105 kg	25.100:-
large	100-120 kg	25.500:-

Bagheera. Målet med Bagheeran var att undvika den vanligtvis smärtsamma avvägningen där prestanda offras för handling och säkerhet. Bagheera är kompromisslös, den visar ojämförbar prestanda i kombination med utmärkta säkerhetsegenskaper och handling. Performance-klassning i AFNOR och DHV 2. Klarar med god marginal kraven i den nya tävlingsklassen Formula 1. Fyra storlekar

Storlek	Vikt (pilot, utr.)	Pris
x-small		24.900:-
small	73-90 kg	25.300:-
medium	85-105 kg	25.900:-
large	100-120 kg	26.300:-

Sierra. Skärm med mycket brett pilotregister från den ambitiöse nybörjaren till XC och Termikjägaren. Stabil och lättstartad och standard klassning i AFNOR förutom den minsta som har performance DHV 1-2

Storlek	Vikt (pilot, utr.)	Pris
25	60-75 kg	20.900:-
28	70-90 kg	21.800:-
30	85-105 kg	22.500:-
32	100-120 kg	22.900:-

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

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

Ryggskydd. Airfoam - ett ryggskydd med delade luftkuddar för maximal dämpning + kevlarskiva som penetrationsskydd Pris: 850:-
Caps - Samma som airfoam men plats för PET-flaskor... ett utmärkt skydd. Perfekt när du behöver barlast och dricka med dig. Pris: 750:-.

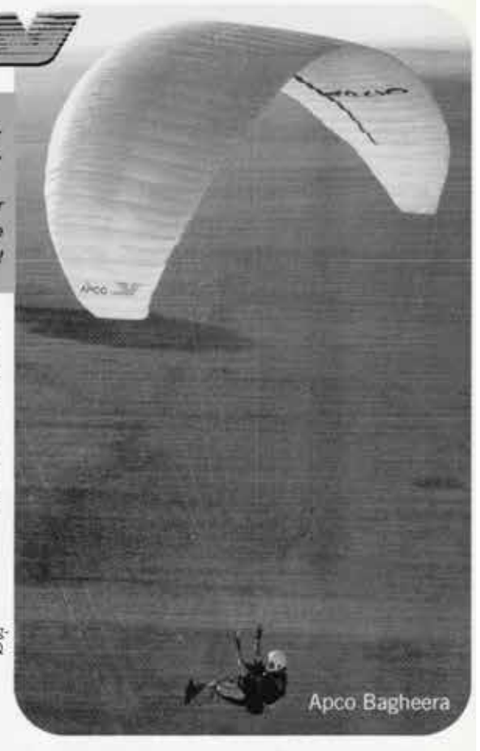
Selar. Nedbantad Countour. Ekonomi och kvalitet i ett paket. Nu förbättrad. Gott om plats för APCOs dämpande skydd alternativt Cygnus airbag. Pris med airbag 4400:-, utan airbag 2.900:-

Contour. Det bästa du kan få tag i. Dubbla svankstöd, säteslutning och ett semikors inbyggt under en neoprensköld, noggrant konstruerat ytterskal och många fickor gör denna sele idealisk för sträck och tävlingsflygning. Pris 3.980:-



Brauniger flyginstrument IQ BASIS
Pris 2795:-

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



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

Vår resa



Kalabalik på Polenfärjan. Polen visar sig vara fint, får anledning att grunna mer på det. Vägen guppar förfärligt i forna östtyskland. Häftigt åskväder, kö precis vid vårt avtag söderut. Passerar Berlin och når Dresden, då är det kväll, hittar fin camping, landar. Dresden är just så fint som det sägs. Horor på kö i Tjeckien.
Mycket fina faktiskt. Äter gott på bar. Passerar Österrike, blir tvungen att sova på (bredvid) vägen. Åker in i Slovenien vid halvniotiden på morgonen. Ingenting är öppet. Köper en karta då vi nått dalbotten. Staffan konsulterar sin Internetguide. Valde Kriska gora. Hamnar på restaurangen vid halv elva. Juri dyker upp. Vi följer med upp. Vid restaurangen en bit upp på berget lastar vi säckar på vagnskorg till toppen, själva går vi. En timme. Är slut sen. Bevittnar åskväder.
Äter ärtsoppa. God. Efter maten börjar det klarna upp. Vi lägger ut. Juri har två elever med sig och Laila som skall få tandemflyg. Alla sticker vid två men jag väntar, det visar sig ödesstigert då åskan börjar igen. Vi blir fast på berget. Först framåt sex börjar det klarna upp igen men nu tilltar en nordvind. Det blir allt starkare och är nog inte bara termiskt. Vid åtta anser vi att vinden mojnat nog för en start. Jag startar efter andra försöket bara för att finna en grym lärotor.
Turbulens och vindskuvning vill kasta runt skärmen till vänster. Lindar ett varv på händerna och håller ner bromsarna 10-20 procent. Det drar och plötsligt är där inslag åt höger och vänster. Skärmen dyker och bromsar, frontinslag. Det slutar på 200 meter över landningen. Vilken resa. Jag drar öron och landar. Juri pustar ut. Vi åker till restaurangen halvvägs upp och äter, där finns vin öl o snaps, den blir vi bjuden på av en tandlös gubbe. Det smakar som besk dock mycket grönare och med mycket mer fyllig smak. Gubben skrattar och berättar att han är mästare i naturrodel. Vi blir fulla och sitter och skrattar när Staffan o Fredrik dyker upp. Alla äter gulasch. Hemfärd. Vi bor på en gård en halvtimme därifrån, mycket fint. Ser ut som en gammal träningscamp för tennisspelare från Titoperioden. Toppenmodernt och billigt- 75 spänn!
Äter frukost. Vädret är fint! Vi träffar Juri på landningen vid halvelva. Utför samma gångmarsch som dagen förut. På toppen pustar vi ut över varsin flaska vatten. Det visar sig vara startbart, vi skall bara vänta lite på att molnbasen höjer sig. Jag startar först efter instruktioner från Juri. – Jorå, det finns stig! Jag drar mig åt vänster och kurvar i en bra blåsa. Snart tycker jag att jag är för högt, drar öron men det räcker inte. Stora öron, förbannar att jag inte har handskar på mig. Tyvärr stiger det även med stora öron. Linorna skär in i händerna. Går utåt och efter att tag avtar stiget. Släpper ut de stora öronen- famlar efter handskarna i sidofickan. Där är plånbok och nycklar över handskarna. Jag släpper inte bromslinorna utan håller båda i en hand- det här går inte! - Dags att dra öron igen -får ge upp handskarna- det är lite läskigt! - Går ut igen. Ger mig långt ut men ramlar naturligtvis ner. Juri och Laila har startat, så också Staffan o Fredde. Jag får vänta en halvtimma på dem. Juri o Laila kör runt längs berget, efter en och en halv timma kommer dom tillslut ned eftersom Laila fryser! Äter en god lunch på mellanrestaurangen. Juri åker hem. Jag o Staffan funderar på att sticka upp igen men orkar inte. Åker hem och relalalaxar, kaffet är påväg å ta slut. Det hörs åska och plötsligt är regnet där, det skvalar inte lite heller. -Störtflod, när jag skall ta bilen till en närbelägen pizzeria upptäcker jag att sidorutan stått öppen, ett vattenfall har dragit in och golvmattan flyter, tömmer verktygslådan.

De åker till landningen tillsammans med Staffan. Jag o Fredde kör till mellanrestaurangen. Jag köper fyra biljetter till linbanan då det är minimum, bara jag skall upp. Är uppe en timme senare, klockan är elva. Mår dåligt på vägen upp. Skiter två gånger på topprestaurangen- det är pizzan. Får tillslut i mig en smörgås. Sitter o tittar ned i dalen på landningen. Pratar med Staffan. Juri skall göra startförsök från låga starten och försöka komma upp till mig. Han hänger uppe länge men kommer aldrig upp. Jag startar vid tre, två soltid, jag anser att termiken inte blir värre nu. Aktar mig att kurva upp för tidigt, följer bergsryggen åt vänster (österut). Går närmare men hittar bara små stigkanaler. Går ut, hittar en klockren i dalen. Kurvar mig upp och stannar. Fortsätter utåt och hittar en ny. Detta liknar mest en utdragen kanal. Siktar på vad jag tror är toppen-molnet men är nog för snabb. Ramlar ned och börjar leta över mellanstarten, ser Fredrik där. Letar vidare ut över en by, hittar inget går ned. Juri, Laila o Staffan är på mellanstarten. Ser Juri starta tillsammans med fyra andra Locals. Ser plötsligt hur alla startar i rad, de går upp som raketer. Förste man kurvar från start och ända upp till 2000 meter. Sedan startar ett skådespel med störtspiraler. De går upp och ner som dom vill. Får tjuts upp av en vän till Juri, han skall inget ha betalt. Slår sällskap med Fredrik, Laila och Staffan på starten. Tyvärr är där ingen startvind nu. Alla Locals landar utom en som gått på sträcka rakt över dalen (plattlandet). Värstingen gör störtspiral ända ned på landningen.
Äter i stan denna kväll, oerhört gott. Nästa morgon skall vi åka till Lailas bror i Monfalcone. Skall passera Liac på vägen- ett flygställe nära kusten.
Passerar Lubliana. Når Liac vid halvett-tiden. Äter gott på gammalt slott med den godaste öl jag druckit. Ingen flyger. När starten vid tretiden, möter flera locals. Frågar varför de väntar- inte bra än! Packar upp och ser flera starta. Alla kommer upp direkt. Jag startar men är som vanligt litet het på gröten- missar fönstret. Staffan o Fredde kommer upp. Besöker Lailas mormors grav i Nova Gorica på eftermiddagen. Kommer till Monfalcone ca halv åtta. Italienarna kör som dom brukar- som dårar!

Fyller en tvättmaskin och åker iväg o äter. Grillning å öl. Måste lämna stället vid halvelva innan campingen stänger. Blir stoppad av polisen- Carabinieri. En liten blek Hitlertyp i tjugofemåråldern uppför sig spydigt. Mumlar någonting om registreringsbevis- jag drar mig till minnes ett otrevligt tillfälle vid Gardasjön- det var likadant! Säger åt dom andra att vi inte har några pengar. Han begär att få se mitt körkort och vandrar iväg. Kommer tillbaka än mer otrevlig och frågar var ägaren är- det är min bror. Börjar orera om den amerikanska skylt vi har på bilen- S-märke saknas. Får bot på ca 600 kr. Jag framhåller att vi inte har några pengar. Får veta att inga pengar innan tolv är lika med indraget körkort. Betalar.
Måste välja annan camping. Det är lördag och alla slagdängor körs på diskot. Väljer en plats långt från restaurangen. Får Champagne eftersom vi inte kan köra på campingen.
Kör upp till Liac. Klantar till det litet med lunchen och kommer sent till starten. Det är kanonväder och två italienare hänger långt ut och högt. Har haft stadiga stig på sex meter. Jag startar men vill inte kommentera hur det går. Staffan o Fredde startar och kommer upp. Staffan och jag hinner med ett sent andra flyg, det går faktiskt bättre denna gången. Laila har tillbringat dagen tillsammans med sin bror. Sover ännu en natt på Campingen. Bestämmer att vi åker till Tolmin/Kobarid nästa morgon.
Kommer i väg vid nio-tiden på morgonen.

Stannar o badar i Soca på halva vägen- otroligt varmt vatten, kanske tjugotvå grader! Tar ut pengar i Tolmin o samtalar med Kjell på hotellet vid Kobarid. Vi möts klockan två för tur opp till Stol. Paulos son kör bussen. Jag startar inte först men Staffan. Jag följer med efter. Ett fint flyg följer med gång upp å ner längs ryggen. Låg molnbas, kanske 2000 meter. Når landningen efter en och en halv timme.
Åker för att leta bostad. Har ett tips och åker dit. Blir bjudna på körsbärslikör o äpplen. Tyvärr har man inga rum lediga men ringer vänner. Landar i Most na Soci. Kostar ca 100 spänn. Äter på bykrogen- mycket bra.
Åker till Stol även nästa dag. Möts kl 11. Två tävlingspiloter startar vid halv ett. Det stiger förfärligt och endast störtspiral kan få dem ner. Får en klump i magen och avvaktar. Startar vi halv fyra. Mycket stark och kyttig termik. Får ett antal inslag och tycker det är gungigt. Kör över till honungsberget. Får två ruggiga inslag på varandra vid lyftet. Går ut och söker längs en mjukare del. Det går bra och kommer småningom upp. Är lycklig när jag landar med personligt stigrekord och sträcka- min första dalkorsning! Badar vid Napoleonbron. Går i uppströms och glider med i det kristallklara vattnet ca 200 meter. Det är ca 2 meter djupt och tio meter brett. Går upp där floden blir grundare. Åker hem å äter på samma ställe.
Dagen därpå tar vi det lugnare. Ingen ide att åka upp före två. Precis när vi skall åka försvinner Paolos son för att tanka. Kommer tillbaka i sällskap med skattemyndigheten i hälarna. Hans taktiska fint har inte lyckats- vi frågas ut om boende och annat. Åker vid halv tre. Är uppe halv fyra- detta skall bli resans finaste flyg. Molnbasen är ca 2200 meter. Får lugn start och hittar snart stig. Andra ligger högt vid ett Cumulus Castelanus. Mycket vackert. Molnet tornar säkert upp sig en kilometer med lodräta väggar. Jag går in och ut under det och studerar dom vackra formationerna. Det är lätt att kontrollera- gå ut- inget stig- gå in – stig! Väntar på Bosse! Var är han? Vi har pratat om att slå följe till Tolmin- ca två mil bort. Han kommer ej ut och jag blickar mot Krn- vårt etappmål. Det ser hotfullt ut. Skiter i det så länge. Ligger högt o går längs ryggen ut i dalen, hittar massor av stig. Ligger plötsligt lågt men finner klockrent stig invid ryggen. 6.4 meter visar det sig - nytt rekord. Kurvar upp till ca 1400 meter och korsar dalen över Kobarid. Kommer in lägre på honungsberget denna gång. Hangar utan att komma upp. Går in mot väggen där jag haft inslag dagen innan- det är lugnt. Kommer aldrig över toppen. Ser Staffan ute i dalen. Kör upp till Dreznica - misslyckas- så fort jag passerar honungsberget får jag ett inslag, här är lä, bäst att vända- möts av stark motvind och planerar landning. Det är trångt och bereder mig på en trädlandning. Landar på åker invid ett äldre par som sover middag. Frågar om landningen och det går bra. Går ned och badar då jag är vid Napoleonbron. Får skjuts av Eva tillbaka. Möter Kjell och gänget på flygrestaurangen. Bosse II ringer och berättar att han är helt slut. Har vandrat en historisk led nedför berget. Stapplar ned en stund senare och dricker upp Freddes öl.
Staffan har haft elva meter i stig ute i dalen. Han har gjort spiral med stora öron för att komma ner (inget att rekommendera). Vi sticker iväg till ett närbeläget vattenfall. Bäcken bildar en gryta under fallet- härligt att bada.

Åker hem o såsar. Hittar nåt turkiskt kaffe som mest liknar soppa. Vi äter middag hemma. Nu bryter det löst- åska o regn i mängder, det pågår hela natten och fortsätter nästa morgon. Det klarnar å vi åker o tittar på vattenfallet i Bovec- en besvikelse! Åker o badar vid ett flodmöte- skönt. Har stämt träff med dom andra vid Dreznica i kväll. Då vi skall åka dit börjar det åska igen. Bevittnar ett sjudundrandes åskväder under middagen- blixtar slår in i bergssidan. Toppen ligger säkert i moln. Det är inte lätt att köra hem, regn o mörker försvårar sikten.
Morgonen därpå ligger stora stenar på vägen. Det är hemkörning. Vi kör upp mot Bovec för att passera gränsen vid Predel. Den här gången är vattenfallet mera skräckinjagande.

Passerar gränsen vid halv tolv. Hamnar i Silian samma kväll. Tyvärr så skär bilen ihop. Felet lokaliseras till soppatanken. Morgondagen går åt till lagning. Tyvärr blåser det så flygning är omöjligt. Kommer iväg igen dagen därpå, sover i gamla Östtyskland. Ser Stork. Polen är lika fint igen - jag tycker att myten om Polen som ett skitigt land skall avlivas.
P.S. Bosse flög sträckan Tolmin (start Kobala) Dreznica ett par dagar efter att vi lämnat dom.

Text och bild: Jacob Ancker





Kurser

Elevlicens- och steg 1-kurser hålls i Åre v 11-16 inkl bra boende på Kläppens Fjällhotell.

Startpaket

Testa Apcos nya Fiesta DHV 1 skärm med god handling och mycket bra prestanda. I paketet ingår sele, nödskärm och hjälm.

Nytt 2000

Ny regel som börjar gälla år 2000 är kravet på ryggskydd. Flysports kan erbjuda dig den optimala lösningen - airbag eller kevlarskydd och 10 cm skumm.

www.flysports.se Titta på vår hemsida för de senaste nyheterna

TEL/FAX: 0250-446 27. MOBIL: 070-638 10 70.



Årsmöte 4/12 -99

På fyra timmar gick årets årsmöte i SSFF av stapeln i Farsta i år. Många viktiga frågor diskuterades. En helt ny styrelse valdes också som har en spännvidd geografiskt som få styrelser haft de senaste åren.

BCL

Under nästa år kommer BCL för skärmflyg att träda i kraft. HP Fallesen har som ordförande för SSFF redan skrivit under ett avtal med Luftfartsverket. Exakt när BCL kommer att börja gälla kunde man inte säga på mötet. Troligtvis handlar det om februari eller mars.

Försäkringen

Under nästa år kommer försäkringspremien att bli betydligt lägre för SSFF:s medlemmar. Detta beror på att SSFF bytt försäkringsbolag. Istället för Trygghansa som försäkrat oss skärmflygare i tio år så kommer Folksam istället att hålla i den biten. Premien går ned från 800 kr till 300 kr, vilket innebär att medlemsavgiften till förbundet kan sänkas i motsvarande grad för klubbarna. Detta är naturligtvis ett välkommet besked för alla de medlemmar som tyckt att avgiften till SSFF blivit väl hög. Trenden med högre och högre avgifter för varje år är därmed bruten.
Vad innebär då den lägre premien för skyddet som försäkringen genom licensen ger? Jo den kommer endast att omfatta invaliditet och dödsfallsersättning. Det är slut med ersättning för hemtransporter från utlandet och betalandet av läkekostnader. I framtiden blir det upp till varje medlem att anordna de här sakerna. Årsmötet diskuterade länge om huruvida den ganska dåliga försäkringen var värd att ha och om man inte skulle låta medlemmarna helt och hållet själva ordna allt försäkringsskydd. Men årsmötet ansåg att det ändå var bra att erbjuda medlemmarna ett grundskydd som gör att det finns i alla fall något i botten för den som inte ser om sitt hus och ordnar skydd.

Nya styrelsen

Valberedningen som representerades av Björn Hårdstedt hade i år mycket förtjänstfullt utfört sin uppgift. Det förslag som presenterades verkade vara mycket väl genomtänkt, och den nya styrelsen fick gått stöd från mötet. Värt att notera är att sammanlagda flygtiden för styrelsen är mer än 2000 timmar.
Ordförande i den nya styrelsen kommer Mark Presson att bli. Vi som såg organisationen kring SM i somras och fick del av Marks entusiasm under själva tävlingen insåg att Mark kommer att bli mycket duktig som ordförande.
Detta betyder att HP Fallesen tagit ett steg tillbaka från positionen högst upp i styrelsen och kommer under det kommande verksamhetsåret att fungera som vise ordförande. Med två så starka personer i ledningen för SSFF:s styrelse kommer det att bli mycket intressant att följa arbetet i styrelsen under 2000.
Men det är inte allt, på kassörsposten kommer Fredrik Bergner att sitta kvar. Fredrik har gjort ett bra jobb med ekonomin och det är välkommet att han stannar ett år till.
USK kommer i fortsättningen att ledas av Katarina Åkerman-Fulford mer känd som "Kattis". Hon jobbar i det civila som lärare och kommer säkert att kunna dra nytta av det när hon skall leda arbetet i USK.
Övriga poster kommer att innehas av: Johan Blomkvist VSK, Malin Sparrman Örebro H & Sfk, Jan Björenäs Fenix, August Sandqvist Skärmflygarna Västerbotten-Ångermanland, Peter Sjöstedt Club Parapente Syd.
Suppleant: Christer Wesslund Cirrus, Tove Andersson B-stallet, Joakim Sandqvist Skärmflygarna Västerbotten-Ångermanland.

En diskussion om Verksamhetsrevisorer uppkom och den utmynnade i att det inte skulle väljas in några sådana förutom den ekonomiske revisor som redan finns.

Mötet gick i positiv anda och var det roligast som jag varit på om årsmöten kan vara det.
Tomas Gustafsson

Arbetsschema för styrelsen

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

Insändare

Föreningen Stockholms Skärmflygklubbs minne

Stockholms Skärmflygklubb har som bekant gått i graven. Vi som arbetade i den sista styrelsen har valt att fortsätta arbeta med att förvalta SSFK:s tillgångar genom Föreningen Stockholms Skärmflygklubbs Minne (SSFK-m). SSFK:s samtliga tillgångar har överförts till SSFK-m. Förutom pengar finns en vinsch (fäste, giljotin och våg för biltaksmontage samt vändhjul och linor) samt en kommunikations-radioapparat (27MHz)
Nu vill vi att detta ska komma er aktiva piloter och klubbar till godo.

Klubbar är välkomna att komma med ett bud på vår vinsch.
Piloter är välkommen att ansöka om bidrag för exempelvis en resa eller liknande.

För ansökningar och bud förbehåller vi oss fri prövningsrätt. Vid bud från klubb vill vi veta antalet medlemmar och även ha en kontaktperson. Endast av SSFF registrerade klubbar kan ge bud. Donationer och ekonomiska bidrag emottages tacksamt. Ansökningar och bud skickas till:
SSFK-m
c/o Ove Jönsson
Spireabågen 99
165 59 Hässelby
e-post: ssfk-m@listserv.dicom.se

Flygspel

Lauren Tascan har gjort ett dataspel med anknytning till skärmflygning och hängflygning. Det kan beskådas på följande adress på Internet.
http://www.hangsim.com

Rysk skärmflygstävling

Det har kommit en inbjudan till Ryska mästerskapen i skärmflygning.

Dear Sirs,
I represent a paragliding club "St. Petersburg" which is located in Russia, St. Petersburg. We would like to establish contact with you in the area of sports and tourism. We would be delighted to invite your clients to our city to admire its beauty in summer and to take part in all- Russia championship which usually takes place in July and August, in the city of Piatigorsk in the mountains of the south of Russia .I have been working in tourism for 10 years and have a broad network of people in the different parts of Russia who will help our clients not only to see Russia but to participate in the competitions and probably to win. If you are interested in a detailed information, don't hesitate to e-mail me. Your Russian colleague,
Elena Terentieva.
elena@mail.leivo.ru

Ravlunda hanget i Skåne

Det här kom från Tony angående flygning på osthanget vid Haväng.

Det är ostliga vindar och slut på Ravlunda effekten men skjuteffekten är med helgens trevliga undantag påtaglig.
Och då gäller att läsa det finstilta i skjutvarningarna.
Denna veckan står det förvisso inte att de skjuter dygnet runt (om än
nästan), däremot så står det "Dessutom är fältet avlyst för övning... under tiden 09-13 kl 09.00 till 09-17 kl 17.00..."
Och eftersom det är ordning och reda med mig och Markus s ringde vi vaktchefen i Hässleholm. Vaktchefen i Hässleholm höll inte alls med om att de borde vårda sina relationer med allmänheten och friluftsmänniskor som skärmflygare i synnerhet eftersom de har ständiga nedläggningshot över sig. Däremot så har han kört bort oss från hangkanten både en och två gånger under de sju år han jobbat där. Jag försökte övertyga honom om att det faktiskt inte varit vi men han ville ändå inte skicka ut någon att ta upp några bommar bara för att det stod i skjutvarningen att de skulle sluta skjuta kl. 16.00. Vaktchefen i Hässleholm är å andra sidan inte gjord enbart av ogenomträngligt pansar utan månar lite om vårt välbefinnande också och gav oss tipset att uppsöka någon lämplig person borta i högkvarteret en bit bakom skjutfältet. Där hittade vi efter strikt hierarkisk ordning en trevlig säkerhetschef som efter att vi ödmjukt frågat förklarade att de stängt av fältet hela veckan eftersom de har en massa vajrar utsträckta över fältet i diverse okända höjder och riktningar. Flyga nedanför stranden kunde vi göra denna kväll så länge han visste om det och vi inte var på själva fältet för han ville inte ha några huvudlösa människor där. Vi startade nedanför dösen före avspärrningarna. Det blåste ganska hårt och aningen snett och det gick att glida ytterst försiktigt på stranden, men om grabbarna grabbs ständigt har nedläggningshot över sig så hade vi definitivt överblåsningshot över oss. I vanliga fall kryddar detta tillvaron men med vajrarna i minnet var det inte så lockande att flyga nedanför fältet så vi bestämde oss ganska snart för att lägga ner verksamheten innan vi blev nedlagda. Så, när det är ostliga vindar utan Ravlunda-effekter och skjutning men fältet är avstängt, då kan det hjälpa att ta ett snack med säkerhetschefen i röda huset (befälshotellet) på höger sida efter målbodarna på väg till Haväng. Var trevliga mot militärerna och se upp för ev. kablar så kan det ändå gå.

Tony Helinsky

skjutvarningar finns som oftast på http://www.helitera.se/cps

VSK utmanar: Flyg in millenniet

Vem blir den första skärmflygaren att flyga in det nya millenniet.VSK utlyser en tävling där priset blir äran att bli millenniets första och enda 00-flygare. En specialframtagen VSK T-shirt plus ett hemligt pris från SKY-SPORT.
Reglerna är som följer.
Alla flyg i Sverige räknas utom backglidningar.
Flyget skall verifieras av din flygkompis.
Promillehalten skall vara 0% under hela flyget.
Foto av flyget är inget måste men skicka gärna med ifall ni kan.
Frågor besvaras av undertecknad.
Skicka resultaten till.
Mikael Säll, Ejdergatan 14, 416 68 Göteborg
031-219082, 031-470664, 0706-545181
Mikael.saell@smulan.nu
Ps. glöm ej att skicka med datum, tid i tim min sek. Ds.

SM 2000 i Le Grand Bornand

Svenska Mästerskapen 2000 sker i Le Grand Bornand i Frankrike. I samma tävling avgörs nordiska och norska Mästerskapen. Tävlingen är öppen för steg 3-piloter samt erfarna steg 2 med dispens från SSFF.

Registrering måndag kväll 3 juli
Tävling 4 juli – 11 juli (8 dagar, max 5 heat)
Avgift 1 300 kr före 1 maj (1 700 kr därefter)
Tävlingsledare Pierre Naville eller Denis Cortella
Webbsajt och inbjudan kommer senare.
Kontakta Herman på 0706-520212 om du har frågor.

VSK

USK

1999 är tillända och mitt år som ordförande i USK är över, i samband med det vill jag dela med mig av problem, erfarenheter och vad som gjorts under året i Sluta störta projektet.
Ett stort problem med allt ideellt arbete i allmänhet är att det tenderar att slita ut de få som har tid och kraft att arbeta på ett ambitiöst sätt. Detta är ju tämligen självklart då dessa personer blir tvungna att ta på sig de flesta arbetsuppgifter inom tex. SSFF för att verksamheten skall fungera överhuvudtaget. Detta problem skulle kunna lösas med en heltidanställd USK som har som *arbetsuppgift* att sköta det löpande arbetet inom SSFF och därmed ansvar för att viktiga frågor sköts på rätt sätt. Systemet kan liknas vid en bolagsstyrelse och en anställd VD i ett företag. Denna lösning är inte gratis men på sikt troligen den enda möjliga om ambitionen är att driva ett seriöst skärmflygförbund med ett seriöst säkerhetsarbete.
Varför inträffar olyckor? Det här är 10 000 kr frågan men svaret är ganska enkelt om vi benar ut det.
Är det skärmen som går sönder? Eller är det piloten som gör fel? 3 av 38 olyckor 1998 var förknippade med fel i utrustning. Lösningen på detta är att genomföra tvåårskontroller. Resten av olyckorna beror följaktligen på piloten, detta stämmer väl överens med annan statistik över mänskliga faktorn som den svaga länken i systemet.
En sekunds ouppmärksamhet kan med otur leda till en situation som leder till en olycka, nära olyckstillbud är de flesta piloter enligt min erfarenhet, ganska ofta men det reder upp sig av en eller annan orsak. När man inte har samma bonnröta är olyckan ett faktum, ren och skär tur reder oftare ut situationen än pilotens ingripanden. Detta leder till slutsatsen att vi helt enkelt är för dåliga på att flyga säkert och för dåliga på att hantera säkerheten i sporten.
Lösningen på detta problem är då två olika vägar, antingen förbjuda skärmflygning eller utbilda bort problemen. Detta är ett traditionellt synsätt i all flygning och borde därför fungera för oss också. Utbildning således. Då återstår att någon måste ta fram utbildningsmöjligheterna centralt eller att DU tar eget ansvar för att förkovra dig tillsvidare.
Ett klassiskt sätt att minimera risker är att fundera en stund före flygningen på vad som kan gå snett och var farorna lurar idag, sk. risk management. Utarbeta din egen mall för ditt flygställe, tänk igenom ordentligt hur vädret kommer att påverka flygdagen, har du ätit, druckit , sovit etc? *Tänk på att slentrian och en sekunds oskärpa kan placera dig i rullstol, om du har tur. Synsättet, det brukar ju funka, det går nog, har ingen plats i en riskspor som denna, 100 % skärpa hela tiden är det enda som håller dig levande.*
Har du haft ett bra flyg som varit alltigenom trevligt men börjar känna dig trött? Valet är ditt, skärp dig och flyg vidare, landa eller var beredd att betala priset hela ditt återstående liv. Det är alltid rätt att inte flyga även om dagen är den bästa på 10 år, du själv måste vara iform.
Det förefaller enligt min erfarenhet efter att ha utvärderat de senaste 4 årens olyckor vara så att det inträffar markant färre olyckor vid plattlandsflygning än vid bergsflygning och hangflygning. Skälen till detta är troligen att bergsflygningen är mer avancerad och att det finns fler mikrometeorologiska fällor än på plattlandet. Avgörande framförallt är dock att man befinner sig längre ifrån terrängen och därmed möjligheten att slå sig vid plattlandsflygning. Detta ger piloten längre tid att reagera och detta gör att det är ostridigt att det är säkrare att flyga på plattlandet. Skaffa dig således erfarenhet på plattlandet och stegra nivån när du är mogen, om det är din ambition att flyga i bergen.
Enligt flygsäkerhetsforskning så gör en grön pilot och en erfaren pilot lika många fel men den erfarne kommer på det tidigare. Är du ny i sporten flyg längre från terrängen, är du erfaren tänk på att avståndet kan rädda ditt liv och anpassa efter förhållandena. Tänk också på att dina 500 timmar på plattlandet inte räknas på riktigt i Alperna till exempel, var ödmjuk och se dig själv som den gröne pilot i trakten du är, flygtrim och erfarenhet är två helt skilda saker. Ta hjälp från locals med väderbedömningar, råd och tips. Flyg gärna skjortan av din lärare senare, intrycket blir desto starkare om en ödmjuk och läraktig person senare visar sig vara en överdängare på att flyga.
Kasta nödskärm om tanken överhuvudtaget slår dig och det verkar vettigt i övrigt. Jag har hittills inte hört talas om någon som kastat nödskärm och sedan ådragit sig svåra skador. Ju förr desto bättre.

Sluta Störta projektet

Vad som har uppnåtts i Sluta Störta projektet under året är:

- Sammankallande av säkerhetsansvariga/ paramasters i klubbarna
- Genomförande av säkerhetsseminarium och instruktörsseminarium
- Centralt prov, bank med frågor på diskett som sätts ihop till prov som kan förändras vid behov.
- Plan för vilka aktiviteter som bör genomföras, dessa är:

Säkerhetskurser i Sverige
Ta fram manual på hur säkerhetsarbete skall bedrivas på klubbnivå.
Eventuellt bör 2-årskontroll av skärmar och selar införas, eller åtminstone en stark rekommendation om detta. Tre haverier 1998 pga. materialfel.
Inför ett teoripass som handlar om omdöme/ flygsäkerhet på alla nivåer av utbildningar, detta skall bl a. innefatta omdöme, risk management, worst case scenario. Olycks- och omdömeskapitel bör skrivas för att ingå i utbildningsboken.
En enkel checklista för skärmflygning skall utarbetas, plastas in och distribueras med exempelvis skärmtrycket till alla piloter som stöd för säkerhetstänkandet.
Självstudiekurs mellan kurserna, anmäl till säkerhetsansvarig i hemklubben att man är nykomling, något slags faddersystem bör utarbetas.
Sluta Störta projektet rullar på och framstegen kommer men tar tid, du kommer under våren att inbjudas till ett rikstäckande seminarium om den mänskliga faktorn, kom dit, lär dig nåt och träffa andra som tar ansvar för sin och andras säkerhet.

Väl mött!! God jul och gott nytt år önskar
Peter Pettersson
SSFF/USK

Ryggskydd blir krav från årskiftet

På styrelsemötet 1999-10-15 beslutades om två ändringar i Föreskrifter och Definitioner, ändringarna träder i kraft 2000-01-01. Ändringarna är markerade med fet stil i citaten nedan.

1. Krav på ryggskydd Sektion 1.9
"Skärmflygsele **skall** vara utrustad med ryggskydd. **Ryggskyddet skall bestå av ett penetrationsskydd och ett dämpande skydd, det dämpande skyddet skall ha en minimitjocklek på 10 cm.**"
Kommentar: Detta krav är en följd av analys av våra olycksrapporter, haverikommissionens utredning 1998, samt erfarenheter från Österrikes införande av ett liknande krav. Definitionen av penetrationsskyddet är med flit vagare än definitionen av det dämpande skyddet, då alla rapporter pekar på att det dämpande skyddet är av störst vikt. Allra helst skulle man vilja ha ett dämpningskrav i G likt det som DHV har för att godkänna nya selar, men då skulle man ogiltigförklara många halvgamla selar med goda dämpningsegenskaper samt påtvinga en definition av en G-mätningsprocedur. SSFF styrelse har därför valt denna informella definition som ger ett klart direktiv att all skärmflygning skall ske med ett dämpande skydd. Detta krav skall ge ett klart incitament till att byta till en modern sele med bra dämpning, alternativt att tilläggsutrusta sin gamla sele med ett gott dämpande skydd tex. en airbag.

2. Precisering av säkerhetskurs,
Appendix A Begreppsförklaringar
Säkerhetskurs syftar till att öva åtgärder i en nödsituation. Flygmomenten vid en säkerhetskurs skall övas över vatten för att minimera risken för skador om piloten misslyckas med övningar och faller okontrollerat med eller utan kastad nödskärm. Flytväst skall bäras av piloten. En säkerhetsbåt **bemannad med minst två personer** skall vara på plats. Vid säkerhetskursen skall eleverna ha sett de olika momenten utföras på video eller av instruktör. Varje moment skall ha gåtts igenom teoretiskt. **De moment som ingår i en säkerhetskurs skall minst vara: urgång ur fullstall, urgång ur spinn (med ensidigt uppsläpp och med hjälp av fullstall), spiral, B-stall och sidokollaps.**"
Kommentar: Dubbel bemanning i båt krävs om piloten inte kan hjälpa till själv. Definitionen av moment gör det avsevärt enklare för piloter med Pilot 3 ambitioner att kunna veta vad som räknas som en godkänd säkerhetskurs när han/hon planerar inför en kurs.

Mer på hemsida
Haverikommissionens rapport och nya FoD 3.1 finns tillgängliga i sin helhet på http://www.paragliding.se.
(Notera att ytterligare ändringar till FoD kan komma i samband med årsmötet 4 dec 1999)
Vi uppmanar klubbarna att så snart som informera sina medlemmar om de nya kraven inför nästa säsong. Detta brev har även publicerats på skarmflyglistan (skarmflyg@onelist.com).
Mvh Jonas Svedberg för SSFF styrelse och SSFF/USK

Tävlingskommittén

Jobba för SSFF:s tävlingsverksamhet

Inför säsongen 2000 vill SSFF:s TK ha mer hjälp från piloterna i landet. Genom att sprida tävlingskommitténs uppgifter på fler personer så kan SSFF ge bättre service till klubbar och piloter.
Är du intresserad av att hjälpa till med tävlingar, rekord och rekordslagning, assistera landslagsledare eller andra uppgifter inom TKs ram, hör då av dig till: Jonas Svedberg 070-6758198, alt. e-post: jonas@skarmflyg.nu
Målet är att TK-2000 skall bestå av 6-9 personer som har tydliga och ganska små ansvarsområden inom SSFF/TK:s ram. Tillgång till Internet är ett plus men ej ett krav. Hör av dig!
Mvh Jonas

Sverige Cup och distriktsmästerskap 2000

Klubbar och arrangörer ombedes komma in med preliminära ansökningar snarast. Tävlingskalendern, Sverige Cup och DM, bör vara helt klar i början på det nya året så att den kommer med i första Skärmtrycket år 2000 (se datum för presstopp i redaktionsrutan).
Nästa år kommer det att utgå ett arrangörsbidrag på 4000 kronor till Sverige Cup-tävlingar (det utbetalas även om tävlingen blir inställd, och kan betalas ut i förväg vid behov). Distriktsmästerskap premieras med 500 kronor när deltagarlistan rapporteras in till SSFF/TK.
Skicka in en DM/SC enkel ansökan med tävlingsdatum och en enkel skiss till tävlingsbudget (SC). Ansökningarna behandlas i tidsordning med avseende på "helg"-placeringsönskemål.
Har ni funderingar angående hur man formulerar en ansökan ring 070-675 81 98. Adress för ansökningar är SSFF/TK, Idrottens Hus plan 11, 123 87 Farsta.

Tre preliminära svenska rekord 1999

SSFF har preliminärt godkänt dessa rekord (formellt godkännande av Flygsportförbundet kvarstår dock).

- P-O Moström 1999-05-14, Västerbotten, tur och retur, allmän klass inom Sverige, 43,8 km.
- P-O Moström 1999-05-14, Västerbotten, hastighet (tur och retur>25 km), allmän klass inom Sverige, 9,38 km/h.
- Peter Petterson 1999-07-05, Fenix, fri distans allmän klass utomlands, 197,0 km.

Stort grattis till de fina flygen, P-O och Putte. P-Os flyg var nära att bli nordiskt rekord men en norrman flög några kilometer längre detta år. Motto för ToR flygare 2000 : "flyga bort är bra, men flyga hem igen är bäst".
Mvh SSFF/TK

SSFF-rankingen per 1999-09-30 (inkl. distansligan 1999)

Pos	Förnamn	Efternamn	Klubb	Rankingpoäng
1	Tibor	Berki	ÅRE S&DFK	12535
2	Peter	Brinkeby	VÄSTRA SkFK	11674
3	Tord	Björkquist	VÄSTRA SkFK	7640
4	Johan	Mårtensson	VÄSTRA SkFK	7593
5	Nicolas	Hervy	VÄSTRA SkFK	6662
6	Peter	Mannerstråle	ROSLAGENS SkFK	4866
7	Jonas	Svedberg	GLIDFLYGARNA LULEÅ H&SkFK	4863
8	Tony	Ekström	SÄLENS SkFK	4471
9	Leo	Orbing	VÄSTRA SkFK	4232
10	Johan	Appelquist	CLUB PARAPENTE SYD	4142
11	Fredrik	Bergner	VÄSTRA SkFK	3388
12	Hans	Karlsson	SKÄRMFLYGARNA VÄSTERBOTTEN	3355
13	Johan	Sjöström	ARCTIC HG & PG CLUB	3161
14	Oskar	Green	VÄSTRA SkFK	3095
15	Mats	Arctaedius	SKÄRMFLYGARNA VÄSTERBOTTEN	2903
16	Per-Ola	Moström	SKÄRMFLYGARNA VÄSTERBOTTEN	2817
17	Oliver	Thurmann	VÄSTRA SkFK	2714
18	Eric	Blidmark	VÄSTRA SkFK	2711
19	August	Sandqvist	SKÄRMFLYGARNA VÄSTERBOTTEN	2492
20	Lars	Ericsson	VÄSTRA SkFK	2319
21	Patrik	Saethe	VÄSTRA SkFK	2102
22	Jonas	Böttiger	B-STALLET	1995
23	Mats	Hjulström	HUDIKSVALLS SkFK	1908
24	Peder	Dyrsén	VÄSTRA SkFK	1844
25	Leif	Karlsson	SKÄRMFLYGARNA VÄSTERBOTTEN	1841

I rankingpoängen ingår de 12 bästa resultaten under en 18 månaders period. Resten av piloterna (103 är rankade totalt) och detaljer hittar ni på SSFF-webben under avsnittet Tävlingskommittén.

Radannonser, bifoga 20:-/annons

Airwave Samba 26 med trim och accelerator, standardklassad utan trim.
Hook-in vikt 75-90 kg, säljes med Airwave Rap sele inkl. 10 cm ryggskydd.
10000:-. Kontakta Tove 08-668 57 92.

AiREA Shape M DHV, 85-110 kg, flugen 1 år, känd för sin fina handling och
bra glidtal även med accelerator. Prisidé 17000:-
kontakta Pål, pr@hitec.no, +47-90112414.

Paket 1 Bra för duktig Elev eller steg 1, runt 70 kg naken Apco ASTRA, 28 6000 :-
Sele SAS Probe II inkl. ryggskydd+nöd 5000 :-
Hjälm, stl 58 500 :- .Vario IQ Basis 2000 :-
Radio Standard (alla frekv)+hjälmmic+ handmic 2000 :-. Vindmätare 300, Releaser, Stor skärmsäck. Naturligtvis ger köp av paket (eller större del) ett bättre pris, ring och diskutera.
Magnus 031-277 122, 0705-91 86 80

Paket 2 Bra för elev, runt 80 kg naken
Apco STARLITE II+ 1500 :-. Sele, Alto Volo, Medium inkl ryggskydd+nöd 6000:-
Hjälm, YES, stl 56 500:-. Stor skärmsäck
Naturligtvis ger köp av paket (eller större del) ett bättre pris, ring och diskutera.
Magnus 031-277 122, 0705 91 86 80

Advance Omega 4 28 90 - 105 kg, Is-grön & Vit, Mycket bra skick, Flugen 75 timmar
T. 0708-369661, mattias@netconnection.se

Vinsch hembyggd, monterad pa täckt släpvagn, två trummor, 2 x 1.200m kevlarlina, 80cc motorcyckel för linhämtning. Säljes billigt !
Per 08 - 652 37 45

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

ITV Merak tandemskärm, begagnad bra prestanda, rolig att flyga, bra skick
Torkel 08 - 512 414 57

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

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

Swing Ventus M Kompl. med sele och nödskärm Säljes till rimligt pris, ring och diskutera
Fredrik 070-6625402

Airwave Samba 29 viktomr. 90-110 kg. Airwave Rap sele + reggskydd inkl. nödskärm Apco PP18, ryggsäck, fint skick. Paketpris: 17000:-
T. 070-4837283

Airwave Alto 27 DHV 2-3. Apco Contour med sidoskyddo och godkänt ryggskydd. Nödskärm PP18. Pris 10.000:-.
T. 08-6699985, 0708-335532

Komplett skärmflygutrustning:
Skärm Apco Spectra 30m2 (1995, violett) + sele UP m. nödskärm + vario Flytec 3005 + hjälp. Skärmen är mycket lite flugen. Allt för 15.000:-
jan.torn@ortivus.se
T. 08-51011846, vardagar eft 18.00.

Apco Santana "blå" 28. 70-90 kg med sele och nödskärm, kevlarhjälm utagen juli -98. Använd i luften 30 min. Pris högstbjudande. Peter Frid.
T. 070-3999597. burra101@hotmail.com

Edel SuperSpace L A-klassad, -94 gul, 80-95 kg, flugen 20 h, sele med ryggmonterad styrbar nödis, allt i toppskick för 7.500:-. Owe.
T. 08-55034063 kväll. blixman@swipnet.se

Nova Vertex 26 Mycket gott skick, besiktningsprotokoll, 75 timmar. Pris 13.000:-.
Herman 0706-520212.

Nova X-Ray 24 85-105 kg, flugen ca 7tim. Bort reas för det simpla priset 18.000:-
Mikael Säll 031-219082, 031-470664, 0706-545181

Vario Flytec 4020 3.890:- nästan ny.
Mikael Säll 031-219082, 031-470664, 0706-545181

Godkända skärmflyginstruktörer

Skola	Klubb	Tel	Fax	e-post
Ede Äventyr & Upplevelser				
Tommy Åsell	Åre SHFK	0640-30626		http://home1.swipnet.se/
Pl 1098 Ede		0706-573092		~w-13158/ede.htm
830 50 OFFERDAL				
Dala Skärm Flyg Skola				
Martin Annsberg	Dala H&SKFK	0250-20255		info@skarmflyg.w.se
Stenis 3091		0705-557858		http://www.skarmflyg.w.se
792 91 MORA				
Mia Tenlén	Dala H&SKFK	0250-20255		
Stenis 3091		070-3765006		
792 50 MORA				
Flysports				
Peter Wicander	Dala H&SKFK	0250-44627	0250-44627	info@flysports.se
Holen 2587		010-2559075		http://www.flysports.se
794 92 ORSA		070-6381070		
(Vinteradress: Åre Kläppens Fjällhotel, 830 13 ÅRE, 0647-506 30, 0647-132 50)				
Olivier Lasmarias	Pegasus	08-6899710		
Bjurholmsplan 25		070-7688464		
116 63 Stockholm				
Mad Moose				
Anders Magnerfelt	SFK Pegasus	08-57162137		
Lillskogsvägen 9		070-5246708		
139 00 VÄRMDÖ				
Moguls Inc				
Box 47 (Stenheden 47)				flyg@moguls.se
780 67 SÄLEN				http://www.moguls.se
Peter Ahlbin	Sälens SFK	0280-20616	0280-20636	
		070-6260616		
Tony Ekström	Sälens SFK	0280-206 16	0280-20636	
		070-6260614		
Peterson Sport AB				
Tomas Peterson	Västra SFK	0515-711121	0515-711121	tomas.peterson@mailbox.swipnet.se
Bergängsvägen 68		070-6001121		http://www.fly.to/apco
521 30 FALKÖPING				
Sky Adventure Sweden AB				
Pierre Rosén	Parapente Syd	0456-70607	0456-70600	sky-adve@algonet.se
Niclas Sandgren		070-6409343		
Sandviksvägen 6				
294 91 SÖLVESBORG				
Skysport				
Årevägen 3		0647-51186	0647-51186	paragliding@skysport.se
830 13 ÅRE				
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	Fenix SFK	08-7179878	08-7179878	
Gamla Skolvägen 34				
133 35 SALTSJÖBADEN				
Peter Pettersson	Fenix SFK	08-4649991		
Mickelsbergsvägen 121		0708-133952		
125 54 ÄLVSJÖ				
Skärmflygskolan				
Arvodesgatan 10				skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com
129 33 Hägersten				http://fly.to/flygskolan
Andreas Illerfelt	HVTO	08-7444977	08-196507	
		070-8444977		
Annika Olsson	Åre Sk&Dfk	0705-116530		
Åre Skärm Flyg Skola				
Årevägen 60		0647-50391	0647-50551	
830 13 ÅRE				
Peter Nietlisbach	Åre Sk&Dfk	010-2245151		
Äventyrscenter				
Äventyrscenter		031-159434	031-159468	www.aventyrscenter.se
Odinsgatan 20				
411 03 GÖTEBORG				
Christer Ericsson	Västra SFK	070-8492821		
Peder Dyrsén	Västra SFK	0705-416 371		
Jesper Eklöf	Västra SFK	0708-792726		
Övriga				
Dominique Bon	Rotormännen SFK	+33-79077509	+3379073070	
BP 65				
F-737 01 Bourg St Maurice				
FRANKRIKE				
Harald Hultén	Smålands Skärmflygklubb			

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
08-15 66 13

Cirrus Skärmflygarklubb
Råggatan 11, 118 59 Stockholm
08-689 97 10

Club Parapente Syd
Johan Appelqvist
070-879 35 13

Dala Häng- & Skärmflygklubb
c/o Robin Fjällström
Kallmora Skola, 794 92 ORSA
0250-501 96
dala@orsa.mail.telia.se

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

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

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

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

Frisksportarnas 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 Tjärland
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 Nyström
Vegagatan 58, 761 32 NORRTÄLJE
0176-168 28

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

SFK Solskärmarna
c/o Lars Nilsson
Älvdalsgatan 5B
652 29 KARLSTAD

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

Smålands Skärmflygklubb
c/o Fredrik Pettersson
Mossgatan 5, 331 52 VÄRNAMO
0370-47 383

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

Stockholms Skärmflygskola

önskar alla en god jul

och ett gott nytt år.

Jul erbjudande!!!
SUPÅIR Profeel airbagsele 5500:-
Bäst i test i Skywings. Ensam på marknaden om att ha förfylld airbag, tack vara ett smart lattsystem. Självklart ingår 12cm skumskydd med penetrationsplatta, sidoskydd och massor av justerings möjligheter. Ett oslagbart köp för den säkerhetsmedvetne piloten.



"–Det ser bra ut men prova en flackare sväng så stiger det bättre..."

Gradient

Mest valuta för pengarna. Gradient dominerar top tio i brittiska distansligan. Det säger en hel del.
Kolla priserna och vänta bara tills du fått provflyga en Gradient!

Impulse skol/nybörjarskärm 16000:-
Skärmen som tar dig tryggt från kursen till molnbas.

Topas nybörjar/mellanklass 18500:-
"Årets Best seller"
Skärmen med prestanda och handling som verkligen imponerar, gång på gång.

Saphir 2000 mellanklass/xc 21000:-
Mer prestanda och säkerhet för pengarna finns inte hos någon annan skärm. Vi vet, vi har testat den ordentligt på distansflyg och över havet i Turkiet.

FreeX

Tack vare direktförsäljningen i Tyskland kan vi pressa priserna rejält.

Flair DHV 1-2 19900:-
Innehar världsrekord i hastighet "out and return" 100km. Tar dig iväg på dina första distansflyg utan trubbel.

Nyhet

Mission DHV 2 22500:-
Samma teknologi som succén Oxygen.

Oxygen DHV 2-3 23900:-
Hugh Miller lovordade Oxygen i XC mag. På frågan 'Asymmetric Collapses?' sa han "– Not an issue. During seven hours of PWC racing, mostly in the lee of 2000m vertical limestone scenery, I never got so much as a tip closure". Han kom dessutom på tredje plats i tävlingen.

Självklart har vi paketpriser på alla skärmar med början från 22 500:-, i paketen ingår förutom skärm en SupÅir profeel airbagsele och nödskärm, för säkerhets skull.

Vinterkontroll 500:-
Vi besiktigar din skärm så att du vet att den är säker inför nästa säsong.

Har du frågor eller funderingar, kom till butiken, besök oss på internet eller gör som man gjorde förr i tiden, ring.

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA

www.skarmflyg.com

Butiken ligger på
Mickelsbergsv. 121 Älvsjö
öppet tis/tors 1800-2100
0708 13 39 52, 08 717 98 78

B

B-Post tidning



Vi drivs själva av **en passion**
som vi gärna **delar med oss av**

Sky adventures

bandit skärm

skärmen som stal allt ca pris 27.500:-
- prestanda som bonanza
- handling som bolero
- konstruerad som boomerang

in case nödskärm

med vikter som passar alla från 4.000:-

viking paramotor

succen fortsätter.
marknadens bästa motorer från 33.000:-

resor/spanien

vecka 12, 13, 14. 6.900:-

startpaket

vi skräddarsyr paket som passar dig
från 23.000:-

vi är återförsäljare för gin-gliders, freeX, nova, gradient, woody valley, supair, crispi, finster walder, fly tec

besök vår hemsida
www.skyadventures.se
Tel 0456-706 00
email: sky-adve@algonet.se