SKÄRMTRYCKET

NUMMER 1→2000



SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET

SSFF



SKÄRMTRYCKET

Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Idrottens Hus, 11 tr
Storforsplan 44
123 87 Farsta
Internet:
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
Annonsmaterial till Skärmtrycket skickas till:
Christer Wesslund
Marmorgatan 11, 12tr
118 67 Stockholm
christer.wesslund@swipnet.se
Redaktionellt material skickas till:
tompers@telia.com
Ansvarig utgivare:
Tomas Gustafsson
Grafisk Form:
Andreas Karperyd
Prenumeration för icke medlemmar:
120:-/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4
Skriv namn, adress på blanketten
Omslag: Foto Tove andersson

JAG HETER MARK PRESSON OCH JAG ÄR GLAD!

JAG ÄR PILOT MEN OCKSÅ ORDFÖRANDE I VÅRT SVENSKA SKÄRMFLYGS FÖRBUND. MED DEN HÄR SPALTEN SKA JAG VARKEN PRATA OM MIG SJÄLV ELLER OM FLYGNING ELLER SÄKERHET, NEJ DET FINNS FOLK SOM ÄR MYCKET DUKTIGARE OCH MER ERFARNA ÄN MIG ATT GÖRA ALLT DETTA.

Jag skulle vilja tacka några personer som varit med ett tag och jobbat och slitit genom mycket turbulens och svåra tider så att vi har kunnat flyga och må bra med en rimlig försäkring. Jag vill även tacka de som jobbat intensivt med tävlingar både i Sverige och utomlands. Och sist men inte minst vill jag tacka för det oerhört viktiga säkerhetsarbete som har skett under de senaste fem åren.

JAG VILL NÄMNA NÅGRA NAMN !

HP Fallesen som ställde upp år efter år som ordförande fastän han under de sista åren febrilt försökte hitta någon annan som kunde träda in. Han har jobbat mycket bra med både förbundsfrågor och försäkringsfrågor. Försäkringsarbetet har verkligen varit ett riktigt hästjobb och HP klarade det jättebra med tanke på de parametrar som vi har att jobba med. Jag vet att både BCL och LFV också har tagit mycket tid och energi. HP! - Bra gjort och tack för att du bara trappar ner och inte hoppar av!!

Jonas Svedberg som verkligen har givit av sig själv i många timmar och av hela hjärtat. Jonas har tagit i en ostrukturerad idrottsförening och verkligen skapat en grundform for de olika rutinerna och även de professionella bitarna. Det jobb han har gjort kommer att göra styrelsens arbete mycket lättare för år 2000. Sedan ditt arbete när det gäller BCL och LFV samt tävlingsarbetet och webbsidan! Jonas! - Vi tackar för det du har gjort och kommer att göra!

Fredrik Bergner är ~~cool~~. Fredrik har varit och fortsätter att vara kassör. Eftersom han är den som skriver under alla fakturor vill jag säga att Fredrik är bäst! OK, skämt åsido, det är mycket jobb med ekonomi och arbetet kring det, men så länge jag har suttit i styrelsen har jag alltid uppskattat Fredriks vilja att ta på sig, och slutföra arbete. Inte minst gällande licensförnyelsearbetet. Fredrik! - Tack för allt! Men framförallt tack för din förmåga att se det som andra missar. Fredrik superbra jobbat!

Christer Wesslund var ryggraden i styrelsen under -99, alltid på plats, alltid redo att delta och hjälpa till med dom bitarna som var värst. I de stora och tuffa arbetena, var det alltid Christer som såg ljuset och han hade inga problem med att kämpa för det han tyckte var bäst. En jättetillgång för styrelsen. Och han var med i produktionen av skärmtrycket också! Ett stort Tack Christer!

Peter Pettersson som har mycket kompetens inom säkerhetsfrågor och en klar vision för framtiden i stort och även framtiden vad gäller säkerheten. Han har deltagit och påverkat en hel del i en mycket klok och positiv anda! En stort tack Peter!

Jonny Carlén har varit med och deltagit framför allt med säkerhetsbiten men han har också hjälpt till lite i andra styrelseärenden. Tusen Tack Jonny!

OCH ETT STOR TACK TILL
Nils Gullaksen, Ulf Cannerfelt, Jan Järneksjö, Arne Larsen, Tomas Sjölander

UTANFÖR STYRELSE VILL JAG TACKA:
Annika och landslaget.
Valberedning - Björn, Mia och Oskar
Kansliet - Monique, Lena och Mattias

Skärmtrycket, Tomas Gustafsson, Helena Tängdén och Christer Wesslund, superbra gjort !

Fenix Skärmflygsklubb för att ni har tagit på er och jobbar för allas säkerhetsförbättringar.

Alla instruktörer som är SSFF:s ansikte utåt ! Tack

Christer Ericsson och bröderna Hedström och PO för att ni har hjälpt mig genom att vara bollplank åt mig när det gäller allt runt flygning.

Som ni ser tar det både en hel del folk och tid för att håller skeppet flytande.
Om jag har missat någon, ber jag om ursäkt.

Mark Presson

Besök
www.skysport.se
nätets största skärmflygbutik.

- Introduktions- och paketpriser.
- Stort sortiment med selar och ryggskydd.

(nya krav från SSFF from 2000-01-01)

Start från Hummeln i Åre, 530 meter i fallhöjd. Skärm: Ozone Electron.

FOTO: FREDRIK GUSTAVSSON

Skärmflygskola - Butik - Boendeanläggning - Öppet året runt

Skysport AB, Årevägen 3, 830 13 Åre, 0647-511 86, 070-569 90 89, skysport@skysport.se
Apco - Ozone - Gin - Swing - Woody Valley - Flytec - Bräuniger - NSD - Cygnus

→USK



VI FÖRSTÅR ATT DU HAR HAFT DET SVÅRT UNDER VINTERN, MEN NU BÖRJAR EN NY LJUSARE PERIOD. DU KOMMER ÅTER ATT FÅ TRÄFFA DIN LIVSKAMRAT OCH SVÄVA I DET BLÅ BLAND MOLNEN...-OJDÅ, VAR DET INTE CHARMMAGASINET VI SKULLE SKRIVA TILL? – NEJ, SKÄRM, INTE CHARM, SA JAG! – OK DÅ BÖRJAR JAG OM.

BÄSTE PILOT

En ny skärmflygsäsong har redan börjat för de lyckliga som åkt iväg på resor runt om i världen. Vi andra får vänta ytterligare ett tag innan termiken gör sig påmind. Det är dock inte bara termiken som gör att adrenalinvärdet höjs (molekylärbiologens komm.) utan även känslan av att känna sig något rostig efter en vilande vintersäsong. Som ny USK kommitté vill vi därför påminna er om att det inte är den nyaste och dyraste GPS:en och de ballaste glasögonen som gör flygaren, utan det är Attityden. En säker pilot är en pilot som tänker på konsekvenserna av sitt handlande och kan vi få igång en diskussion om attityder tror vi att har kommit på rätt flygbana. Säkerhet är något som styrelsen fortsätter att prioritera i år "för att säkra pilotens hälsa, skärmflygningens fortlevnad och anseende, samt att genom säkrare flygning hålla försäkringskostnaderna nere" (USK Verksamhetsplan år 2000).

VERKSAMHETSPLANEN för år 2000 omfattar att utarbeta en säkerhetsmanual för klubbarna med befogenheter och skyldigheter för bland annat säkerhetsansvariga och Paramasters. Enligt årsmötets beslut ska alla klubbar utse en säkerhetsansvarig som ska verka för säkerheten i klubben och vara en länk mellan USK och piloterna. Den säkerhetsansvariges uppgifter blir att tillsammans med klubbens styrelse genomföra och möjliggöra nödskärmskastning/ packning och annan kontroll av utrustning, fadderverksamhet för nya piloter, eventuella säkerhetsseminarier mm. Vi kommer ut med mer information om detta i ett senare skede, men börja gärna fundera på en lämplig representant.

EN ANNAN DEL I SÄKERHETSARBETET för USK är att utveckla ett "självstudiekort" med flyg- och attitydträning som ska vara ett komplement till pilotens vidareutbildning. Många nyblivna piloter har eftersökt en slags uppföljning till elevlicenskursen där man på egen hand kan få hjälp med att göra varje flyg meningsfullt och utvecklande, öva på olika moment i flygningen samt aktivt fundera kring attitydfrågor. Idén är att vi ska sammanfatta olika praktiska och teoretiska övningar på ett litet och slitstarkt kort som kan tas med vid varje flygtillfälle. Styrelsen diskuterar huruvida olika delmål på kortet ska kontrolleras av instruktör, av säkerhetsansvarig eller t ex av paramaster i klubbar där instruktör inte finns tillgänglig. Vi tror att ett "självstudiekort" skulle kunna hjälpa till att fylla det glapp mellan elevlicenskurs och steg 1 utbildning som ofta uppstår och det är möjligt att instruktörer på detta sätt skulle kunna få en bättre uppfattning om kompetensen hos piloter som de är på väg att vidareutbilda. Ett förslag på ett "självstudiekort" och hur det ska användas kommer att bli klart under året så att någon eller några skolor/klubbar kan testa den på prov.

Vidare kommer diskussioner att ske kring krav på säkerhetskurs för steg 3 piloter och om säkerhetskurser ska hållas i Sverige. Många andra frågor kommer också att behandlas och vi tar gärna emot idéer, frågor och kommentarer kring vårt arbete.

MEDAN DU VÄNTAR PÅ TERMIKEN...
gör Charmmagasinets avancerade poängtest som är utarbetat av Charmmagasinet och se hur mycket du rostat under vintern!



A. VILKEN ÄR DEN BÄSTA LANDNINGSPLATSEN?

1p En 30m hög gran
2p Rakt in i sandhanget på Lökken
3p Det är bäst att inte landa alls

B. VAD ÄR VIKTIGAST ATT TÄNKA PÅ I UTRUSTNINGSSYNPUNKT?

1p Skärmens färg och utseende
2p Overallens färg och utseende
3p Hur svårt det är att få igenom tummen när man trycker på framkanten

C. HUR FÅR MAN BÄST INFORMATION OM EN NY STARTPLATS?

1p Om franska skolan slängt ut sina elever i föhn så är det flygbart
2p Fråga den rödnäsade mannen vid flygställets bar
3p Lär dig franska och läs informationen, då märker du att du är på en landningsplats (frökens komm.)

D. VILKEN SKÄRM VÄJER DU FÖR?

1p Den som kommer farande ut genom fönstret från tredje våningen
2p Skärmen med störst sidoförhållande och snyggast logo
3p Den som du är på väg att ställa fötterna på

ANALYS

1-11P: Du är en pilot med höga ambitioner som flyger hellre än bra, USK rekommenderar: stanna kvar på marken och se upp för flygande projektiler

12P: Vi i USK ser fram emot ett gott samarbete med dig

Katarina Åkerman Fulford
USK ordförande
Tove Andersson
USK kommittén

NYTT AKTIVITETS CENTER I ANNECY





Annecy ligger fem mil söder om Genève i Alpernas början bara en timme från Chamonix. Området är fantastiskt vackert med den turkosblå Annecysjön och de mäktiga Alperna och är mycket bra för en mängd utomhussporter som skärmflygning, mountainbiking, klättring, paddling, rafting, skidåkning, golf m.m.

Hos oss får ni ett trevligt boende, ordentliga "svenska" frukostar, goda trerätter, middagar och guidning till smultronställen för den aktivitet ni är intresserad av. Vi kan också arrangera multisport för både de som vill prova och de som vill träna.

PRISEXEMPEL *NU 2800:-*

- 1 vecka
- 1 person i dubbelrum
- Svensk frukost varje dag
- Fyra 3 rätters middagar med vin.
- "Guidning" till olika aktiviteter

Vänligen kontakta oss för ytterligare information.









www.annecy.nu **erik&anna@annecy**
+33(0)4 50 32 79 86 **+46 (0)73 988 13 18**

TIBBE: **PWC**-cirkus 99 DEL II

HÄR ÄR FORTSÄTTNINGEN PÅ TIBBES LÅNGA ARTIKEL OM FÖRRA ÅRETS PWC-CIRKUS. TIBBE ÄR EN HYVENS KILLE OCH DELAR GÄRNA MED SIG AV SINA ERFARENHETER. I DEN HÄR FORTSÄTTNINGEN PÅ HANS BERÄTTELSE FRÅN TÄVLINGSCIRKUSEN KAN VI LÄSA OM HANS TANKAR UNDER TÄVLINGAR OCH HUR DET KAN VARA ATT LEVA MITT UPPE I DET SOM VI BRUKAR KALLA "ELITNIVÅ" NÄR DET GÄLLER SPORT.

PWC KOBARID, SLOVENIEN 8-13/6

I ett av Europas vackraste trolllandskap blev vi mötta av trixiga förhållanden på ett taktiskt och krävande flygställe. En bit upp visste man som "turist" aldrig vad dalvindarna gjorde. Slovenien har trots sitt ringa invånarantal cirka 2000 skärmflygpiloter. Mer än 200 av dem är med i den nationella ligan. Bojan Marcic, vår organisatör, har flugit 330km enkel väg med skärm i Sydafrika.

DENNA TÄVLING LÄR OSS TVÅ SAKER: I första heatet ledde jag inför sista turnpoint 12km före mål, men trodde att vi hade mycket längre kvar att flyga, då min GPS inte bytte till att visa mot mål i tid. Jag trodde jag hade kollat kartan ordentligt, men var väl desorienterad och trött. Kom 8:a istället för 1:a, men det var rättvist.

Heat 3 var det kraftig motvind strax efter startbojen på låg höjd och många av de namnkunniga piloterna som såg problemet, tog fördel av detta och tog en annan väg. Jag fastnade och det tog en halvtimme extra att komma loss och upp. Jag var lika mycket efter vinnaren i mål, trots att jag hade flyt och tog som ende pilot en genväg över "ingenmansland". Tätklungan på 8 piloter tog en taktisk omväg men fastnade i dalvinden på ett annat ställe.

LÄXAN ÄR ALLTSÅ: Underskatta aldrig ett nytt flygställe och dess specifika förhållanden. Joo, jag kom bland de 10 bästa totalt i tävlingen i alla fall. Tur.

NORDISKA MÄSTERSKAPEN KÖSSEN, ÖSTERRIKE 25-30/6

De som var i Kössen fick sig 3 giltiga tävlingsheat. Att knäcka de andra med att ta ledningen första dagen verkade vara en taktik som funkat förr, så jag provade. Han den där Brinkeby försökte också, men fastnade lågt strax före mål den första dagen. Jag hade en ny skärm och tyckte den var väldigt nervös. Det visade sig att jag hade tagit med en knytnävsstor sten från starten, som åkt ända ut till vingspetsen och till och med gjort en reva i duken. Snyggt jobbat. Inte konstigt att skärmen kändes nervös. Det gick i alla fall att tejpa.

Apropå utrustning, så slog det mig på nordiska att piloter flög skärmar som de klarade av, på ett sätt de klarade av. Det var inte så mycket snack om klasser hit och dit, utan man flög sin skärm, punkt slut. Jag började inte skärmflygkarriären med att flyga en tävlingsskärm och man fick acceptera att "ässen" kom före och ta lärdom av dem som piloter. Om en nybliven svensk steg 2:a försöker att flyga på samma sätt som toppiloterna i Alperna med sin nya DHV 2-3 skärm kan det ändå bli farligt. Sunt bondförnuft.

Ronny Helgesen (Edel Sector) blev i alla fall norsk mästare på en 4:e plats totalt. Peter Brinkeby (Edel Millenium) blev 3:a totalt och Bodo Genz (Gin Boomerang) var bäste utländske pilot på en 2:a plats. Jag vann. Det såg bra ut inför VM.

VM PINZGAU, ÖSTERRIKE 4-17/7

Dessa 2 veckor har jag raderat ur minnesbanken. Att behöva vänta på helspänn för att arrangörerna inte är flygerfarna nog och vågar sia om förhållandena är ansvarslöst av dem. Jag kom i alla fall 4:a första dagen efter 107 km tur och retur och luften hade gått ur mig till den sista, så jag landade förnedrad, utfattig, sur, svettig och med gylfen öppen den sista och 2:a giltiga dagen. Vi hade ändå dagen innan listat ut att det inte skulle bli något officiellt VM. USA, Storbritannien, Frankrike och en hel mängd andra lag hade redan åkt hem i protest. På ett sånt fint flygställe.Turerna är många och kan sammanfattas i ordet "katastrof".



Vi hade i alla fall fantastiska sträckflyg i Pinzgauområdet både före och efter VM, då molngatorna stod utmed varje berg och det var omöjligt att dimpa ner. Halva svenska laget flög till exempel till Hahnenkamm vid Kitzbuehl för att kolla på speedgliding med hängflyg.

PWC PIEDRAHITA, SPANIEN 27-1/8

Man kan säga att världscuptävlingen i Piedrahita var VM:s raka motsats. Sol, massor av flygning, samt trevlig och mycket erfaren organisation med utvandrade engelsmannen Steve Ham i spetsen. Att vi hade superflyg 5 dagar av 6 gjorde ju inte livet tristare. En av dagarna blev inställd pga. cb vid vändpunkten på en tur och returbana. Vad arrangören inte visste var att alla redan varit där, men ok, det säkra före.

En som inte körde på säkerhet i början var schweizaren Peter Luethi. Han vann de första 2 heaten och kunde därigenom ta en duktig revansch. Han var nämligen inte med i VM och var riktigt sugen på framgång. Jag gjorde mitt bästa och kom 5:a. Klart det var en hel del fel, men det gjorde andra också. Det märktes att tävlingsrutinen satt. Läxan? Njut av flygen när du kan.

Lugna morgonflyg, termik och ofta blåsigt på dagen. Lugna kvällsflyg i termik eller på hang på kvällen. Solen går ner vid 21.30 och då brukar det vara runt 25 grader. Kan det här verkligen vara stället som hade snö i juni på SM -97? Det var ännu billigare för några år sedan, men är fortfarande bland de billigaste flygställena i Västeuropa.

JAG SÄGER BARA: ÅK DIT!

PWC MORZINE, FRANKRIKE

I hjärtat av franska Alperna, mellan Genéve och Mont Blanc ligger turistfällan Morzine inklämd i dalen nedanför Avoriaz. Här går kommersen vild i allt vad utomhussporter heter. Så även skärmflygning och då framförallt tandemflyg. I tre mycket taktiska heat gjorde i alla fall världseliten upp. Det började dra sig mot slutet av säsongen och alla kämpade med näbbar och klor.

Allra mest taktisk var dock för ovanlighetens skull schweiziske ex världsmästaren och ex världscupsegraren etc. Hans Bollinger. Han brukar alltid ge järnet och försöka flyga före tätklungan, men var i det sista avgörande heatet lite efter och kunde se att de där framme hade problem med utsläckning pga. molnskugga vid Mont Chéry, vår start och denna dag även näst sista turnpoint. Han stannade på ett annars dåligt ställe och tankade upp rejält med höjd i svag termik. Detta lilla taktiska drag säkrade hans seger i världscuptävlingen. Ok, han är inte så dålig på att flyga annars heller. Jag var med i den där klungan och hade också problem. Kom 6:a totalt.

LÄXAN ÄR: Du blir aldrig fullärd. Något som du alltid gör kanske inte är det rätta. Det kan gälla din start, landningsvarvet etc. En bra pilot är inte för god för att ändra på sin taktik eller teknik.

GERMAN OPEN GREIFENBURG, ÖSTERRIKE 17-22/8

Tillbaka till platsen för (genom)brottet. Här vann jag tävlingen förra året och därmed första vinsten för en Gin-skärm någonsin. Det skulle bli spännande att se om jag pallade favorittrycket. Vädret spelade dock, som så ofta denna sommar, inte med. Vi hade bara 2 giltiga heat och jag stack ut näsan lite för ofta och långt. Det gjorde att jag ofta var först, men lågt, vilket ju inte är särskilt först i en flygtävling i alla fall. Hursomhelst, "Big Bird", 195cm blonde, skranglige Achim Joos (Gin Boomerang) vann. Bodo Genz och jag delade en 6:e plats. Därmed vann jag tyska ligan och får titulera mig Tysk Mästare. Bodo kom 2:a i ligan och Achim 3:a. Vi flyger alla en Boomerang. kolla på www.dhv.de/deutsch/sport_termine/index.html

Som en del vet har jag jobbat ett år i München hos Turnpoint, distributören av Gin Gliders, med marknadsföring av märket och liknande. När jag började målades det upp ett drömscenario. Mission accomplished – från min sida i alla fall.

PWC LA BRESSE, FRANKRIKE 24-28/8

Den sista världscuptävlingen för året gick av stapeln i franska Les Vosges. Området ingick i Tysklands skadestånd till Frankrike för vad de ställt till med under nåt världskrig, därav de tyskklingande namnen på det mesta där. Bergen är ganska lika svenska fjäll, men skogsklädda. Inga branta klippor som störtar sig ner i dalen alltså, inga snöklädda toppar, ingen termik, inga landningar. Nää, riktigt så illa är det inte, men vi hade väldigt tveksamma förhållanden, med bara 2 giltiga heat till PWC:n, men 3 giltiga till den enskilda tävlingen. Regler. En av bottennoteringarna var att det tog 2 timmar att flyga 11 kilometer ena dagen.



Otroligt välarrangerat var det i alla fall och vädret kunde ju ingen rå på. Tyske Harry Buntz (Gin Boomerang) vann tävlingen och Schweizaren Kari Eisenhut (Advance) vann PWC:n totalt. Bruce Goldsmith (Ozone) vann serieklassen. Själv gjorde jag urusel ifrån mig och lyckades med säsongens bottennotering vad gäller resultat. Har ingen aning om hur jag kom, men sjusiffrigt var det i alla fall. Åkte ner på en 4:e plats totalt i PWC:n och får skatta mig nöjd och lycklig över det i alla fall. Flygningen då? Tja, stabilt eller 8/8 fullständigt tilltäppt himmel med låg molnbas eller inversion. Det hade dock varit kul att friflyga där och området är vackert och annorlunda. Vi startade på berget Le Markstein. Man bör åka dit på vårkanten. Ta med cykeln.

WINGS OVER ASPEN, COLORADO 2-8/9

Att åka ända till USA för att tävla i skärmflygning efter en späckad säsong i Europa kan verka lite väl. Om man tar med den muskeldrivna tvåhjulingen och klämmer in en vecka i Moab, mountainbikens Mecka i Utah, är det i alla fall värt varenda öre. Ta med plåster och bandage! Bodo och jag åkte i alla fall och både flög och cyklade, ibland samtidigt. Med stig på upp till 11m/s och sjunk på nästan lika mycket var det i alla



fall spännande att flyga. Själv tog jag mitt personliga höjdrekord på över 5200m och det är ju alltid något.

ALLA VAR DÄR. I alla fall ungefär de 10 bästa i världscupen och så en massa trevliga amerikaner. USA börjar bli dyrt för oss och Aspen är ett av de dyraste ställena, 70 kronor för en macka. Jag åkte utan sponsorstöd och betalade allt själv. Det var rätt ok prispengar och en 5:e plats hade betalat biljetten hem var det sagt. Nu var det inte så, utan man hade prutat lite även där. När jag sen gjorde bort mig i 2:a heatet, kom in 50m för lågt på en bergskam i lä och damp ner kort därefter, fick man skylla sig själv. Det var i alla fall kul att hoja! Aspen ligger på 2400m och man startar med skärmen på 3200m. Eftersom man cyklar på samma höjd, får man flås så det räcker.

Min tyske kompis Bodo (Gin Boomerang) gjorde i alla fall helt rätt och flög med en klunga eller avvaktande hela tävlingen, eftersom förhållandena var extrema och oförutsägbara. Han hade varit där året innan. I år vann han en välförtjänt seger. Jag kom på 15:de plats.

Vår vänlige och alltid lika duktige tävlingsledare och bergsguide, Dave Bridges, omkom i en lavin tillsammans med den karismatiske sydafrikanske skärmflygaren Alex Louw någonstans i Himalaya strax därefter. Många vänner kommer att sakna dem.

Tibbe

Bilderna har överhuvudtaget inget med texten att göra utan är tagna av Peter Brinkeby i Indien.

TÄVLINGSKALENDER 2000

DATUM	TÄVLING	KONTAKTA	WEBB
15/3	Distansligan startar (anmäl dig i tid!)	Lennart Möllgård,Västra	Västra SFK
20-24/4	Meeting Monte Grappa, Bassano Italien	-	-
13-14/5	Sverige Cup, Mälar-cup Tärnabykvarn (mellan Sala-Enköping), Vinsch.	Anders Eklind, 0705-45 61 00	(www.cirrus.nu)
2-4/6	Sverige Cup, Plattlandspokalen,Vinsch	Carl Bejvel,070-648 6338	(www.helitera.se/cps)
10-12/6	DM Norra(Dundret-trofén), Dundret, Gällivare	Hawkan Johansson, 0970-13169	(www3.gellivare.se/forening/FKD)
17-18/6	Flygträff/DM Norra(reservhelg), Graddis/Junkerdal.	Jonas Svedberg 070-67 58 198	(hem1.passagen.se/glidflyg)
18-24/6	Spanish Open, Sierra Nevada , Spanien (WAG2001 Test event)		(www.fai.org/wag)
18-24/6	PWC, Granada, Spanien	PWC	(www.pwca.org)
4-11/7	Svenska, Norska och Nordiska Mästerskap, Le Grand Bornand, Frankrike	Se separat information.	(www.xcmag.com/nordic)
16-22/7	PWC, Serra da Larouco, Portugal	PWC	(www.pwca.org)
21-23/7	Sverige Cup Kittelfjäll, berg (reservplats Gunnarn, vinsch)	Daniel Bengtsson,0952-12296	(www.outdoor.se/skarmflyg)
27/7-13/8	Europeiska Mästerskapen 2000, Garmisch Partenkirchen (Tyskland)	DHV	(www.em2000.dhv.de)
20-26/8	PWC, Mieussy Frankrike	PWC	(www.pwca.org)
3-9/9	PWC-final, Chamonix, Frankrike	PWC	(www.pwca.org)
30/9	Distansligan avslutas	Lennart Möllgård, Västra	Västra SFK

INFORMATION FRÅN SSFF/TK

SC-TÄVLING I AUGUSTI ?

Det finns stor möjlighet att lägga en SC-tävling i augusti månad (även i slutet av maj) kontakta snarast SSFF/TK. (Tips: Är din klubb intresserad av att anordna en tävling men saknar hemmaberg/hemmafält, kontakta gärna Skyportarna i Åre, augusti i Jämtland är en upplevelse).

REKORDANSÖKAN

En rekordansökan har inkommit till SSFF/TK
Kategori: Standard
Klass: Utomlands
Moment: Distans mot angivet mål.
Pilot: Jonas Böttiger.
Resultat: ~101 km (ej kontrollmätt).
Datum: 15/7-1999
Plats: Piedrahita
Rekordet kommer att processas av SSFF/TK August

Sandkvist.

SSFF/TK

Inom SSFF/TK kommer i år följande personer att hjälpa till med SSFF:s tävlingsverksamhet i olika former: Jonas Svedberg (ordf.), Herman Grönkvist (SM-2000), Johan Blomkvist(SC-DM uppföljning), August Sandkvist (rekord), Jocke Sandkvist (resurs), Västra/Lennart Möllgård.(Distansligan) + ny landslagledare.

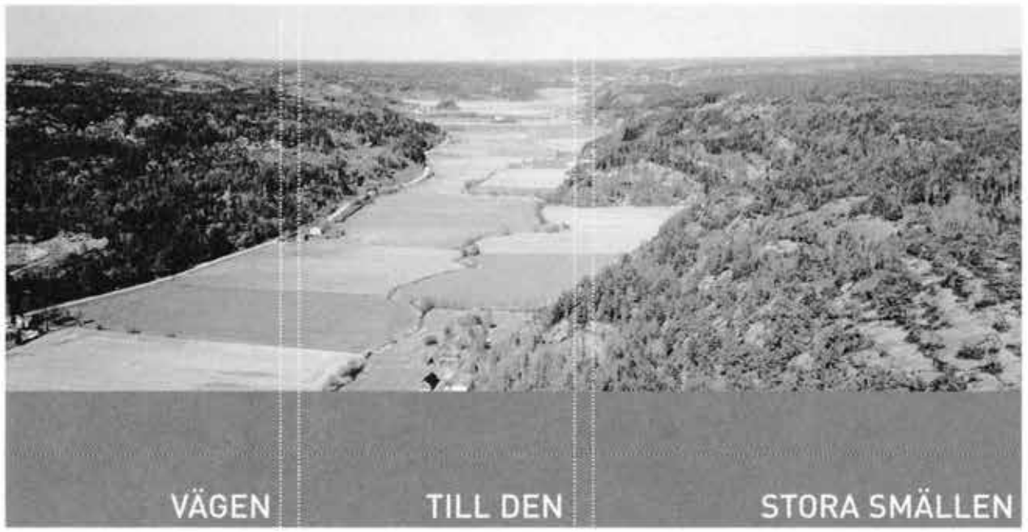
//Mvh Jonas S.



TK TIPS 1:
Om du vill slå rekord i sommar se till att läsa på rekordreglerna (finns på SSFFs Webb) och glöm inte att utse en kontrollant i förväg.

TK TIPS 2:
Nästa år (2001) kommer, troligen GPS godkännas som verifieringsmetod under SM och SC tävlingar. Passa på att öva upp dina färdigheter i år.

TK TIPS 3:
Anmäl dig till distansligan och öva dig på att deklarera :^). Målinriktad flygning skyndar på din utveckling som pilot.



PROLOG

Jag inleder med en kort presentation av mig som pilot. Jag bor fem mil norr om Göteborg. 1991 började jag flyga skärm; de första åren inte så ofta, p.g.a. brist på pengar och närbelägna flygställen. Under årens lopp har jag gjort drygt 500 flyg. Jag har nu gedigen erfarenhet av start från bohuslänska stup. Däremot blev det endast ett mindre antal flyg i Norge, Alperna och Spanien, och vid dessa tillfällen var det aldrig någon våldsam termik.

Efter omorganisation av luftrummet 1998 riktades min uppmärksamhet på norra Bohuslän, d.v.s. utanför Göteborgs kontrollerade luftrum. Den 31 oktober åkte jag och kompisen Ronny därför nio mil till Bärfendal och premiärflög från berget Möhättan med 120m fallhöjd. Detta verkade mycket lovande, och därtill var trakten naturskön. Enligt ortsbefolkningen hade då ingen flugit från berget på två år. Enda smolken i glädjebägaren var att termiksäsongen precis tagit slut.

Den 25 februari åkte jag äntligen åter till Möhättan för att flyga, men det var bara svag sned vind med altostratus inför en varmfront. Jag har för övrigt ensam eller med Ronny åkt några gånger till denna trakt enbart för att rekognoscera och röja, både tidigare under vintern och senare under våren. Den 20 mars var vi på Hunneberg vid Vänern, och medan det var moln och snöbyar där, kunde vi se och gräma oss över att det var molnfritt utåt havet med vinden rätt på Möhättan. Vi åkte till slut dit men flög först 17:45, och vid det laget hade vinden avtagit för mycket.

Min nästa flygbara och lediga dag kom först den 20/4, då åkte jag ensam till Möhättan, men det bar inte. Omedelbart efter att ha landat åkte jag så till ett annat berg i samma dal och gjorde där ett premiärflyg på mot förmodan 25 minuter, och en vecka senare ett flyg till där. Detta ökade bara min längtan att få flyga från Möhättan med rätt vindstyrka från rätt håll.

Så kom maj månad och med den även två varningar. Först berättade Christer E. att en pilot var tvungen att kasta nödskärm efter ett större inslag på Vårgårda flygfält. Sedan åkte Ronny söndagen den 2 maj (arbetsdag för mig) ensam till Möhättan och flög ca. 20 minuter. Jag var förvånad över att det inte blev mer en sådan fin dag, men han sade att det var så stökigt att han föredrog att landa. Mitt genmäle var då, att det inte gör något om det är stökigt, bara det går upp. Detta var i och för sig helt korrekt, men det förutsätter att skärmen flyger.

DEN STORA DAGEN

Det var den bästa av dagar, och det var den värsta av dagar... (parafras av Charles Dickens). Måndagens danska väderprognos lovade fortsatt bra vind och väder, passande till mina lediga dagar senare under veckan. Jag såg nästan med upphetsning fram till torsdagen den 6, och på morgonen verkade fortfarande allting perfekt. Jag funderade på, om jag skulle ta med videokameran och be bonden föreviga mitt förväntade rekord (för just Möhättan) flyg. Jag förkastade dock tanken, därför att jag skulle ha bråttom upp till starten när jag väl hade kommit fram, och jag ville inte förlora någon tid på att leta efter och instruera honom.

Berget ligger rätt nära havsbandet (Åbyfjorden är dessutom en komplicerande faktor, som jag inte hinner gå in på här), så jag ville komma upp i luften innan sjöbrisen hade fördärvat termiken och vinden blivit för stark.

Jag klättrade ännu en gång upp till starten, och där var det äntligen sådana förhållanden som jag i ett halvår hade väntat på! Jublande glad lade jag ut skärmen, drog upp den, tog ett par steg mot branten och steg direkt – till skillnad mot alla tidigare flyg, då det på sin höjd blev ett halvdussin vändor längs hanget. Jag flög längs med berget några gånger, och det var högst tillfredsställande att för första gången se det ovanifrån. Då och då blev det stökigt, men även om det var lite obehagligt så hade jag ju tidigare upplevt att remmarna på ena sidan blev "avlastade" ett ögonblick och detta eller något inslag hade aldrig varit något märkvärdigt, och ordningen brukade snabbt återställas.

Jag fick en bra blåsa och kurvade i den upp till 200 m över starten. Det visade sig dock, att huvudvinden var så pass sned, att jag samtidigt drev åt Dinglehållet mot sammanhängande skogsområden och inte vinkelrätt mot de öppna fälten, som jag tidigare hade rekognoscerat med bil. Jag lämnade alltså blåsan och flög åter till hanget. Med efterklokhet kan jag tvivelsutan konstatera, att det denna dag hade varit bättre att följa med blåsan, även till priset av en trälandning senare...

När jag var tillbaka vid hanget, så hade jag tappat en hel del höjd, och en förnyad höjdvinst lät vänta på sig. När jag flög med ungefär mitten på hanget till höger om mig (d.v.s. åt nordost) och letade efter termik, kände jag lyftet till vänster, så jag gjorde en vänstersväng med avsikt att låta det bli en 180 graders.

JAG VISSTE ATT DET VAR EN BRA BLÅSA DÄR!!!

Jag visste också mycket väl och teoretiskt sedan många år från t.ex. olycksfallsanalyser i "Skywings", att vårtermiken kan vara extra ettrig och efter vinterns "ringrost" krävande för piloten.

Jag visste vidare, att man skall flyga obromsat in i termiken och med lite broms ut ur den, det stod redan i bruksanvisningen till min första skärm.

När det gäller dessa senare "visste ", så var dock min medvetenhet om detta för ögonblicket så liten, att det till skillnad mot det tidigare med de stora bokstäverna borde stått med så här små bokstäver: ..... (men då hade det varit lika oläsligt som det var omedvetet).

Den helt överskuggande tanken var att komma in i lyftet för att åter vinna höjd – och det var då det började gå alldeles snett.

Remmarna på högra sidan blev alldeles slaka som aldrig förr och jag "föll ner" bara hängandes i de vänstra remmarna. Detta



tillstånd varade dock bara ett kort ögonblick, därför att jag ju befann mig i en vänstersväng. Den vänstra halvan (hur mycket det nu kan ha varit kvar av den) fick nu bära hela vikten, och den högre belastningen och angreppsvinkeln p.g.a. bromsningen gjorde att strömningen släppte och vingen stallade. Jag åkte rätt ner samtidigt som jag blev omskakad och överraskad. Ett inslag under flygning rakt fram är en jämförelsevis enkel match, den skulle jag ha klarat av. Vid flygning nära hanget brukade jag ha hög beredskap för att svänga bort ifrån det i händelse av sjunk eller inslag. I detta fall, med halva vingen inslagen och den andra halvan i stall, var rätt åtgärd inte självklar för mig. Medan jag omtumlad var på väg ner så hade jag i alla fall ständigt blicken ut mot dalen, så jag visste att jag inte svängde in mot hanget. Vad jag inte visste var, att jag samtidigt drev bakåt mot berget.

Rätt som det var så såg jag att vingen var fylld över hela spännvidden och på väg framåt, mot dalen. I det läget reagerade jag direkt, ty det är ju helt klart att ju längre den tillåts dyka framåt, ju värre blir det efteråt. Efter ett mycket snabbt val mellan att dra i bromshandtagen eller de bakre remmarna så drog jag raskt i C-remmarna. Medan jag gjorde det, kunde jag i nedre delen av synfältet se, att berget var så nära att jag skulle komma att slå i det, och undra som hastigast vad som skulle hända med mig då. Sedan kom den stora smällen – och tystnad.

Jag konstaterade att jag var i livet och låg någorlunda bra på rygg. Jag hade ont i vänstra kroppshalvan men inte så mycket om jag låg helt stilla. Jag gjorde en skadeinventering. Jag kunde röra tårna. Jag tittade på min krossade armbåge som låg på berget och tänkte: Det är tveksamt om den armen kan bli bra igen, men det går i alla fall fortfarande att röra fingrarna på handen.

Sedan tog jag med den oskadade högerarmen fram GSM-telefonen, som jag hade i min högra bröstficka med ett säkringssnöre runt halsen. Jag ringde 112 och meddelade att jag hade störtat och hade svåra skador på ben och armbåge samt kanske bäckenbenet. Efter en stunds väntan ringde jag 112 igen och framhöll, att det behövs en helikopter, att det annars skulle vara helt omöjligt att evakuera mig. Jag ringde också Ronnys GSM-svarare och meddelade att jag hade störtat, och sedan blev jag själv uppringt flera gånger, av räddningstjänsten, flygräddningscentralen och även från helikopterbesättningen, som till slut sade att de var nästan framme men att de först skulle landa i dalen nedanför för att plocka upp räddningstjänstens personal. Det var obeskrivligt gott att ha min Nokia 5110, medan jag låg där och väntade ganska länge på räddning.

EPILOG

Nu när våren nalkas igen, ville jag skildra den s.a.s. mentala bakgrunden till denna "typiska vårolycka". Om denna redogörelse kan bidra till, att EN ENDA person mindre förivrar sig och utsätter sig för det som jag har varit med om, så har det redan varit värt mödan att "blotta sig" på detta sätt. Om de i mitt tycke intressanta fysiska följderna av den stora smällen har jag sänt en rapport till e-postlistan (www.onelist.com/archive/skarmflyg), där den ännu finns att läsa i DIGEST 117?

Jag har givetvis grubblat en hel del med anledning av olyckan, och den som har läst ovanstående undrar kanske också beträffande ett och annat. Jag avslutar därför med några "om".

Om...

... jag inte hade kunnat ringa 112 och instruera om evakuering med helikopter – då hade jag förmodligen hunnit dö av blodpropp liksom racerföraren Ronnie Pettersson.

... någon bit av det splittrade lårbenet hade gjort hål på huden – då hade jag kanske dött av blodförlust. Som det var nu så "förlorade" jag mycket blod utan att veta om det, ty det stannade innanför huden.

... jag inte hade haft mobiltelefon med mig – då hade jag varit mer än lovlig dum. Jag hade förvisso en del tur i oturen, men detta att ha GSM-telefonen användbar var inte "tur" (som flera fotgängare sade till mig) utan planering.

... jag hade haft 10 m mera höjd – då hade jag kanske kunnat pendla fritt under skärmen.

... jag hade haft 20 m mera höjd – då jag hade säkert inte slagit i berget. Reaktionstid skulle kunna "omräknas" i höjd, men jag vet tyvärr inget säkert om tider och höjder efter inslaget: Min barografuppteckning var för "grov", och någon videouppteckning finns tyvärr inte heller.

... jag inte hade flugit ensam – så hade sällskapet inte förhindrat olyckan, däremot hade möjligtvis i så fall kompisen vid ett försök att topplanda och komma till min hjälp också fördärvat sig.

... jag hade varit steg 3 pilot (det som fattades mig enligt haverikommissionens rapport!) med en massa distansflyg från vinsch och timmar från kusthang – då hade det inte hjälpt ett endaste dugg. Om jag däremot inte hade varit plattlandspilot utan bott i Alperna och brukat få ett rejält inslag var eller varannan vecka så hade den rutinen definitivt hjälpt.

Peter Loeskow

NOVA - APCO - GIN - CRISPI - WOODY VALLEY - SKYSYSTEMS - CHARLEY NSD - FLYTEC - VELODROM - SPORTLITE - FUN2FLY - VIKING - DYNAMIT

Vi arrangerar skärmflygresor, tävlingar, nybörjarkurser och allehanda fortsättningskurser.

RÄNTEFRITT: *Extremt förmånlig finansiering av ditt skärm / motor köp!*

RESOR: *Cypern 29/5 Österrike 12/6*

P.S. Boka höstens resor redan nu. Spanien,Turkiet,Sydafrika

PARAMOTOR: *Skräddarsy din egen paramotor. Kolla in www.aventyrscenter.se*



VI ORDNAR BESIKTNINGAR OCH REPARATIONER AV DIN SKÄRM, OMPACKNINGAR AV NÖDSKÄRMAR MM

NYBÖRJAR-PAKET

Nybörjar-paket = Kraftigt rabatterade priser, DHV 1 skärmar

APCO PAKETET
Apco Fiesta inkl sele
Karbiner,nödskärm mm
3 års garanti!

NOVA PAKETET
Nova Phelix inkl sele
Karbiner,nödskärm mm
50km/h enligt DHV

GIN PAKETET
Gin Bolero inkl sele
Karbiner,nödskärm mm
En leksak i luften

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

SKÄRMFLYGSKOLAN

Hur är skicket på din skärm?

TVÅ-ÅRS KONTROLL !

Vinschar du mycket? Packat skärmen fuktig någon gång?
Trädlandat eller kanske du fastnat med linorna i starten?
Linor krymper, sömmar nöts och dukar blir dåliga.

Vi på SKÄRMFLYGSKOLAN har kompetensen och utrustningen
för att kunna testa din skärm på ett SERIÖST sätt.
Vi använder samma metoder och utrustning som D.H.V kräver av
skärmtillverkarna vid två års förnyelse av Gutesegel.

Tag med din skärm till oss på Råggatan 11 en Torstagkväll.
Ta en öl och snacka lite flygning. En vecka senare kan du
hämta din nytestade skärm.

FÖR MER INFO RING: 08-7444977

SKYTEKNIK

Edel skärmar 2000
Edel Control dhv 1
Edel Confidence dhv 1-2
Edel Promise dhv 2
Edel Response dhv 2-3
Edel Millenium
Edel Prime Tandem

Sky Teknik utrustning från de här företagen
Sup- Air Selar & overaller mm
Woody Valley selar & NSD Klädar
Icaro Hjälmar & Nocai hjälmar
Brunniger Vario Flyter Vario
2 meter radio apparater mm

Firebird Skärmar 2000
Firebird Matrix dhv 1-2 nytt
Firebird Booster dhv 2 nytt
Firebird Rocket dhv 2-3
Firebird Monster Tandem



Milinum nybörjar paket
Firebird Matrix dhv 1-2
Firebird nitro sele
Firebird R:2 nödskärm
Icaro integral hjälm
Inkl carabiner och godkänt ryggskydd
Allt detta för endast 25500 kr

The Matrix is build up with our unique super parabolic rib system, which allows us to have a very simple line geometry (9 top lines/3 mainlines per side and level) with an easy ground handling and with our perfect top sail (70 cells).What else we have improved with the Matrix compared to the Ignition:- more safety (I think we are close to DHV 1 unaccelerated)- better sink rate in turning (less banking),better climbing with our new airfoil- better performance anyway - more top speed, according to our competitors better look (more aspect, cleaner top sail, cool looking matrix logo on the leading edge), have a lok at the pics bigger weight range

Intro pris på
Firebird Matrix 17500 kr
Ozone Octane 20000 kr
Firebird Booster 20000 kr
Detta erbjudande gäller fram Maj
Plus mycket andra erbjudanden

Kontakta Sky Teknik det lönar sig alltid !
Hemsida http://fly.to/skyteknik
Ny email adress skyteknik@telia.com
Gamla adressen roland.andersson@lidkoping.mail.telia.com
Nyhets mail skyteknik.mailinglist@telia.com
Tel 0510 540249 mobil 0707672140

SISTA SAMTALET VIA RADION:

JAG HÄNGER I NÖDSKÄRMEN PÅ 4500 M OCH FORTSÄTTER UPP MED 10 M/S

LÖRDAGEN DEN 26 JULI 1997. DANKO HADE EN KÄNSLA ATT HAN INTE BORDE FLYGA DEN DAGEN. HANS VÄN MATKO OCH HAN VAKNADE UPP KLOCKAN SEX, PACKADE ALLT I EN HAST, TOG EN DUSCH OCH GAV SIG AV MOT BUZET, STÄLLET DÄR TÄVLINGEN SKULLE GÅ. VÄDRET SÅG INTE BRA UT. DE KÖRDE GENOM SKURAR OCH BILEN VISADE EN UTETEMPERATUR PÅ 16°C, VÄLDIGT LITE SÅ DAGS PÅ ÅRET. EN FANTASTISK HISTORIA BERÄTTAS HÄR MED FARAN AV ÅSKMOLN SOM SPRINGANDE PUNKT.

Det här var den första officiella kroatiska skärmflygtävlingen. De tävlande var redan där när vi kom fram; Boris, Kruno, Karlo, Danko, Bozo, Radovan, Srecko, Leo, Zlatibor, Joza and Sandi. Vi ses ganska sällan så vi tog en kopp kaffe. Jag var med i organisationskommittén. Vi var alla överens om att starten skulle gå strax före lunchtid. Jag följde Karlo i bilen på väg till starten i Raspadalica.

Det var första gången jag var där. Starten vetter åt söder och ligger 560 möh och den är tillräckligt bred för att rymma fyra skärmar på bredden, dock är den ganska kort och brant. 100 meter under starten går dessutom en järnväg. Det var varmt, ungefär 27°C och 2/8 små fina cumulus. Vi kom överens om banan och höll briefing för piloterna. Det var start i luften från klockan halv tre och markören fick monteras upp på ett fält nedanför järnvägen.

Första vändpunkt var kyrkan i Crnica, väster om starten, sedan var det St Thomaskyrkan i öst, därefter den stora korsningen i södra Buzet. Jag flyttade en bit bort från trängseln, för att koncentrera mig och slappna av. Jag såg fram mot ideala start- och flygförhållanden. Tänk om jag varit ensam då hade jag nog inte flugit den dagen. Det är svårt att förklara vad det var för omedveten alarmklocka som ringde inom mig.

Men jag var ordförande i den största och mest aktiva klubben i Kroatien och mitt ego skulle fallit i bitar om jag vägrat att flyga utan skäl. Leo startade först och sedan Danko. Jag tog på mig shorts en ny T-shirt, en vit bomullskjorta och en tunn windstopperjacka. Jag monterade min Aircotec Top Navigator på mitt vänstra ben, ställde in och kollade frekvensen på radion. Jag kollade nödskärmen också.. Bara utifall jag skulle behöva använda den. Fem över två startade jag rakt in i en bra blåsa.

Efter den förta klättringen, läste jag av topnavigatorn om vinden: V-VSV, 16 km/h. Vi flög längs kammen, med blåsor som fick hjälp av vinden. Fastän det var varmt, tog jag fram mina handskar från sidofickan och satte på mig dem. Vi "surfade" på kammen fram till klockan 14:25, fem minuter innan startmarkeringen skulle lägga ut. I öster kunde vi se det vackra berget Ucka, i vars närhet låg det ett stort Cb, ur vilket det regnade kraftigt. "Det borde inte störa oss", tänkte jag, eftersom det var mer än 20 km bort i medvind från oss sett.

Tio minuter före start, fick jag ganska bra höjd. Fina jämna blåsor mellan 0,5 och 3m/s. klockan 14:25, ropade Danko, min instruktör, upp markgruppen och efter ett kort samtal beslutade man att ställa in heatet. Anledningen var överutvecklingen som kunde ses några km norrut över berget Mt Zbevinica (1014m). Ett radiomeddelande kom "tävlingen är inställd, flyg till landningen". Det lät lugnt – ingen stress, ingen panik. Så jag tog god tid på mig och gav mig av åt söder mot solen och vita fluffiga moln, inte oroad av det svarta monstret som lunkade efter från norr. Ett stort misstag.

Leo var 150 m SV och 50 m över mig. Danko och Karlo väster och över mig gjorde öron. Andra var lite bakom i riktning N till NE. Jag var på 1300 m och bestämde mig för att göra min första B-stall klockan 14:30. Jag sjönk med -7m/s tills jag nådde 1000 m. Då förvandlades B-stallen till en rosett, som i "räkan". Det såg otäckt ut. Jag släppte B-stallen och stabiliserade skärmen innan jag gjorde en ny. Efter några minuter, tittade jag på min variometer och såg till min förvåning att jag steg med 2m/s.

Jag tittade upp för att se Leo bli uppsugen i molnet, då molnbasen nu låg på 1300 m. Innan han for in tog han en bild av mig. Några sekunder senare så gick jag igenom undersidan på molnet med 5 m/s i B-stall och världen blev vit.

Vid denna punkt var jag fullständigt lugn. Jag var väldigt nära kanten av molnet och jag hade min topnavigator med dess GPS-kompass funktion.

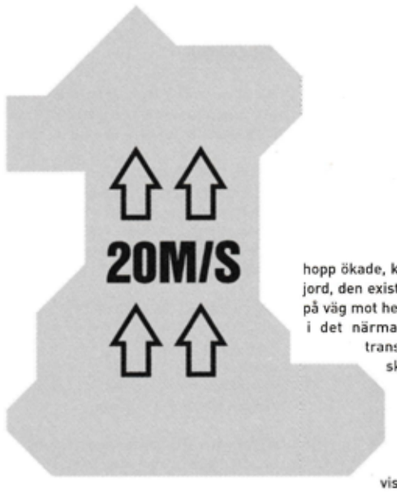
Att sikta på söder och ta sig ur molnet borde inte vara allt för svårt, men jag började förlora värdefull tid när jag fumlade med min kompass och speedpinne. Att navigera bara efter kompass är inte så enkelt, beroende på kompassens tröghet. Jag upptäckte att när jag trodde att jag flög söderut så var jag i själva verket på väg norrut. Jag trodde inte mina ögon. Då blev nålen i variometern galen, den skakade kring 10 m/s.

Utan rädsla drar för första gången i mitt liv jag en frontkollaps, medan den mörka vännens grepp om mig dras åt. Men även med hela framkanten invikt, fortsätter min stigning i oförändrad hastighet. Min hjärna säger till mig "Davor, du har kommit in i ett CB". Jag hade läst många olycksrapporter men nu kunde jag inte komma ihåg en enda där det var någon som överlevde. Det blev kallt, väldigt kallt. Fuktigheten runt omkring mig kondenserar på mina kläder och spöregnar det och vattnet fryser på mina sommarkläder.

I radion är det full panik: "Davor, var är du? Radovan, svara". Ett desperat råd hörs: "Davor, undvik att kasta din nödskärm till varje pris!" Det är tio minuter sedan jag for in i "Monstret" och min höjd är nu nästan 2600 m.

Jag var i någon slags konstig sinnesstämning: lugn och avslappnad. Jag brydde mig inte om paniken på radion eller de råd som verkade sakna relevans. I stället tänkte jag bara på en enda sak: att bli varm. Jag var tvungen att skydda mig själv mot regnet och isen, slå in mig själv i någonting för att inte frysa till is. Jag släppte frontinslaget och bestämde mig för att kasta min nödskärm så att jag kunde dra in min flygskärm och svepa den om mig för att få lite skydd. När jag drog ut nödskärmen ur sin ficka blev varion galen. Den toppade på 18 m/s. Jag drog i min vänstra A-rem, linorna slackade och jag gick in i en spiral. Jag tog tag i mitt nödskärmshandtag på min högra sida och kastade iväg paketet in i den mörka dimman.

Sedan skräcken, ren rädsla: reserven hängde slött i änden av



sina linor, och min huvudskärm var utan kontroll, med skärmen insnodd på vänster sida. Jag steg fortfarande med en fantastik hastighet, så det tog evigheter innan reserven kom ut. Sekunder senare hörde jag ett knak och jag såg hur den öppnade sig och tog över min huvudskärm. Tack gode Gud. Med adrenalin som bränsle halade jag in huvudskärmen och svepte dess fuktiga nylon runt mina bara skakande ben. På radion sade jag att jag levde, på 4500 m, hängandes under nödskärmen och fortfarande var på väg upp med 10 m/s. Det var mitt sista samtal över radion. Boris sade senare att han blev skräckslagen när han hörde det oupphörliga skrikandet från variometern som lät i stark kontrast till min lugna röst. Radion skrek tillbaka "Var är Davor? Davor, ropa upp oss!" "Mina kära vänner jag tror att jag inte kan prata med er nu. Därför jag måste bevara varje uns av energi om kan vara skillnaden mellan liv och död."

Jag minns en olycksrapport om en tvistad skärm under ett långt fall. Men när jag tittade upp i min Czech Sky-systems 32 m reserv så var den stabil och fast. På några få sekunder skapades ett förhållande av förtroende med den. Hagel slog på mig, från alla håll, trummandes på min hjälm, sele och skärm. Varion skrek ut en omöjlig ton, men jag kunde inte titta på den ifall siffran skulle få mig att svimma. Jag kastades i alla möjliga riktningar.
Blixtar omringade mig, lysandes upp den grå tråkigheten runt omkring mig till höger till vänster under och ovanför mig. Var och varannan sekund följdes en blixt upp av en åskexplosion. "Hur långt bort var den där?" Om jag träffades av en blixt skulle jag bli stekt på en sekund. "Davor chansen att du skall överleva det här är noll, prick noll, se det som fakta." I min fatala situation bad jag desperat till Gud att rädda mitt liv. Skulle det komma många på begravningen?

Den enklaste döden vore att svimma av syrebrist, och sedan falla in i reserven och falla, slå i marken stenhårt. Min pappa som lever nära Rijeka, visste han om att jag var här, ovanför honom, hans enda son, och att dessa var mina sista sekunder? Så slår en annan tanke mig. "Davor, vilka slags tankar är detta? Du får inte ge upp, du lever fortfarande, har du gjort allt för att skydda dig själv?" En snabb titt på varion sade mig att jag var på 6000 m! På den höjden skulle jag antingen att svimma pga. syrebrist eller frysa ihjäl. Jag började medvetet att andas fortare, för att hyperventilera, för att undvika att svimma pga. syrebrist. Luften började bli förskräckligt kall. Jag satt i shorts på nästan 20 000 fot med en vildsint vind. Jag frös.

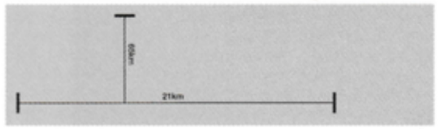
"Nej jag har inte råd att känna mig kall!" Jag minns min vän Kalman. Han fångades av en lavin i Himalaya, på Pisang peak, och han överlevde med en öppen benfraktur. Han hade en enorm livsvilja: han hade inte råd att frysa ihjäl, eller att ge upp! "Davor, jag förbjuder dig lyxen att känna dig kall, det har du inte råd med just nu. Hur högt kommer jag att stiga? Hur länge? Var är jag? När och var kommer jag att falla ur molnet?" Jag lugnade ner mig igen, jag trodde att just nu handlade det om de där små sakerna som betyder skillnaden mellan liv och död. "Medan du fortfarande är vid medvetande och okej, vad kan du göra för dig själv? Är det du väl inslagen i skärmen?"

Jag gjorde min högra hand fri, drog i skärmen på ryggen och försökte att linda den om mig själv med de sista molekylerna av energi. Jag kände mig svag. "Om jag svimmar är det viktigt att jag inte kvävs." Jag flyttade huvudet så att det hängde ned på bröstet så att jag kunde andas även om jag var medvetslös. Sedan var det viktigt att jag inte frös ihjäl, så jag kollade att skärmen låg om mig och att den satt fast ordentligt. Jag låtsades att jag svimmade och släppte händerna lösa för att testa, och det verkade okej. "Kommer huvudskärmen trassla ihop sig med nödskärmen?"

hopp ökade, kanske kommer jag att överleva. "Jorden, moder jord, den existerar, den var här." Jag tittade på henne. Jag var på väg mot henne. En vacker sjö, skog, natur. Haglen rörde sig i det närmaste horisontalt, smältandes, värmandes och transformerandes till stora regndroppar. Men nödskärmen böglade sig och spann utan kontroll.

Det var en helt ny situation. Jag var helt fokuserad på nästa trauma: landa. Jag försökte bli av med skärmen som jag hade runt mig för att släppa ut den och ge lite motstånd och på så vis bromsa upp nedfarten lite. Men jag var alldeles för insvept. Det hela blev inte bättre av att jag flög rakt emot kraftledningar och bränd skog med skarpa nakna grenar som pekade i alla riktningar. Åh nej! Efter allt jag gått igenom, ska jag sluta med att hamna på elledningar eller på en skarp gren? "Davor, bli inte otacksam mot det mirakel som lät dig komma ut ur Cb:t utan skador! Inne i mitt sinne tänker jag på att landa och på fallskärmslandning."

Jag åkte verkligen fram över marken som om jag skulle vara på en motorväg. Jag sträckte ut och försökte sätta ihop mina ben, för att rulla vid landningen. Jag passerade några få meter över elledningarna och slog i ett träd med min airbag som tog upp smällen. Jag stod på mina fötter, frusen, våt, rädd, chockad, men fortfarande vid liv, helt oskadad! Det kändes omöjligt! Jag skakade av kölden. Det spöregnade. Jag tittade på min topnavigator och såg att jag hade rört mig 21 km från det att jag sögs upp i molnet.



Jag gick ut till vägen, och ställde mig mitt på för att försöka stoppa bilarna med min tumme, men bilarna körde bara runt mig. Skakandes, började jag gå medan jag tänkte att "Davor, du ser ut som ett troll, helt genomsur, med ryggsäcken på huvudet, täckt med löv och med ett gäng nylon i händerna. Vem skulle vara så galen nog att släppa in dig i deras bil?" Jag var avslappnad. Det var inte en fråga om liv och död längre. Snart kommer jag över en by som hette Säusönjevica. "Civilisation, folk!" Jag passerade den närliggande kyrkogården och kom närmare ett nytt hus. det fanns tecken på liv: en barncykel, en bil, verktyg och grejor. Jag släpade min lata kropp uppför trappan till första våningen ringde på klockan och knackade på dörren.

Cumulus nimbus molnet slet mig högre upp, till 6500 m med en hastighet av 20 m/s. Kylan var outhärdlig. Värst av allt var den isiga vinden som blåste mellan min rygg och selen, där jag inte var skyddad. Mina benremmar skar in i skrevet, skickandes hugg av smärta rakt igenom mig men det var ingenting jämfört med allting annat. Nödskärmen roterade och kastade sig runt omkring mig. Jag visste inte om den var ovanför mig eller under mig. Ärligt talat så brydde jag mig inte.

En man öppnade. Jag kunde inte stoppa den flod av känslor om vällde över mig. "Ursäkta mig, jag flög med min skärm och blev uppsugen in i ett åskmoln, jag fryser och är chockad, snälla hjälp mig..." Branko Rabar välkomnade mig in till sitt hem. Han fru svepte in mig i en filt så att jag skulle bli varm. Jag sade till dem. "Det är ett riktigt mirakel att jag är här och pratar med dig." Jag tog en dusch och det varma vattnet sköljde bort all lort, svett, fruktan och chock. Vi drack te på balkongen, där sken solen och himlen var kristallblå och det finns inga spår av åskmolnet som jag hade tampats med hela eftermiddagen.



Grenoble

Tag steg 1 license i Grenoble St Hillare v 37, 38 och maj år 2000. Flygstället där skärmflygarnas karneval äger rum.

Nybörjarkurser

Håll utkik på nätet efter våra nybörjarkurser i Åre och Dalarna. Startar våren år 2000.

Startpaket

Apcos nybörjarpaket till kanonpris. Från 22.000:- inkl sele, nödskärm, ryggskydd och hjälm. Vi saluför även Apcos nya Allegra med airbagsele och Apcos Bagheera. En del begagnade skärmar finns på lager - fynda på www.flysports.se.

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

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



Paramotor Supplies

Generalagent för **Reflex** flygskärmar & **PAP** ryggsäcksmotorer
Tel/fax: 08-510 115 74 Hemsida: http://www.flyga.com

Reflex

- Elevklassad I säkerhet och handling
- Snabbare än de flesta tävlingsskärmar
- Maximalt trimmad flyghastighet=maximal stabilitet. (Speed möjlig & säker att låsa!)
- Friflygning, tandem, paramotor, trike med samma vinge (70-370 kg!)

Omöjligt? Nej, Reflex är en unik, patenterad revolution och redan en legend bland internationella piloter.

Den enda vingen på marknaden utvecklad för all motoriserad flygning, med samma enorma säkerhets och prestandaegenskaper vid friflygning.

"Reflex, has taken the fear out of paragliding"

Beställ Reflexvideon för endast 20 Kr!
Via hemsida, eller fax/tel Frakt +postens avg. tillkommer



PAP, the original

- Erkänt professionellt byggd utrustning för motoriserad aviation
- Enormt genomtänkt & stryktålig konstruktion I rostfritt stål
- Beprövade väl valda komponenter för högsta driftssäkerhet
- Blandande totalkvalité som efter många år är legendarisk på marknaden
- Marknadens mest kopierade

Besök oss på www.flyga.com och lås allt om sporten paramotor, samt varför Reflex & PAP



Checklista för skärmköp

- [V] Hög kvalité
- [V] Säkerhet
- [V] Bra service
- [V] Bra pris
- [V] Känt fabrikat
- [V] Snygg design
- [V] Hög prestanda
- [V] Paketpris
- [V] Selar
- [V] Kläder
- [V] Instrument
- [V] Tillbehör
- [V] Räddningsskärmar
- [V] Skärm för min kundskapsnivå
- [ ] Ring UP

ULTRALITE PRODUCTS
PARAGLIDING

UP Sweden 019-323246
http://www.up-online.com

S15→ **DE ANDRA**

Min instruktör Danko gick igenom ett par flatspinns som han löste med en fullstall sedan landade han på ett fält.

KARLO gick i spinn riktigt nära marken och kastade nödskärmen på 30 m och den öppnade sig knappt. Han landade oskadad efter att hans skärm träffade en elledningsstolpe revs sönder och på så sätt tog upp vikten.

SRECKO drog i alla sina remmar på ena sidan, en ny manöver inom skärmflygningen. Skärmen gick in i en brant spiral som han höll i 20 minuter med stopp just under molnbas. Han saknade känsel i sina armar i dagar.

RADOVAN gjorde öron, med bara några få celler öppna. Han steg ändå med 10 m/s men spottades till slut ut ur Cb:t. Helt desorienterad, hade han svårt att få ordning på sin skärm i tid och han slog hårt i marken, vilket gav mycket rivsår och en stukad fot, men otroligt nog ingenting värre.

KRUNO gjorde fullstall, men när han släppte ut den så dök hans skärm och trasslade in sig. Han kastade nödskärmen men han klarade sig ifrån åskmolnet. Men han kunde inte dra in sin huvudskärm, och han slog hårt i marken med kotfraktur som följd men utan allvarligare följder.

LEO fick samma skräckbehandling av åskmolnet som jag. Han kastade inte reserven (han hade en skidjacka på sig), men han höll en full frontkollaps genom att sätta in benen i A-remmarna och dra ned. Han hamnade i en skog i närheten av Ucka.

Ett **STORT** tack till Cross Country Magazine för den här artikeln.
Du hittar dem på www.xcmag.com





Förbundet har fått en helt ny webbplats. Den innehåller massor av aktuell och användbar information för dig som flyger skärm. Alltid färskt uppdaterad. Besök oss redan idag på www.paragliding.se och kom tillbaka, ofta!



ETT KLASSISKT FLYGBERG:

GESUNDA

DE FLESTA SKÄRMFLYGARE KÄNNER VÄL TILL GESUNDABERGET MEN FÖR DE SOM ÄNNU INTE HUNNIT HIT ÄR DET PÅ PLATS MED EN PRESENTATION. HÄR HAR DET FLUGITS HÄNGFLYG SEDAN LÄNGE OCH SKÄRM HAR FLUGITS SEDAN SPORTEN KOM TILL SVERIGE. BERGET LIGGER 30 MIL FRÅN STOCKHOLM, 48 MIL FRÅN GÖTEBORG OCH 33 MIL FRÅN ÖSTERSUND. DET GÖR BERGET TILL DET NÄRMASTE FLYGBERGET FÖR MÅNGA FLYGARE I SVERIGE.

Berget är ett restberg av den meteoritkraterkant som bildades efter det våldsamma nedslaget för 360 miljoner år sedan (Siljansringen). Utsikten är fantastisk och har fått tre stjärnor i Guide Michelin. Vid klart väder kan man se kyrkorna i sju socknar.
Fallhöjden är ca. 250 m och toppen ligger på drygt 500 m.ö.h. Startplatserna ligger mot NV till SO (en sydstart finns också men kort stupstart, starkt termisk och dåliga landningsmöjligheter gör den i de flesta fall olämplig). Huvudlandningen är en 300 m. lång parkering som delvis är avspärrad till förmån för oss. Alternativ landning sker på en stor myr vid berget.

GESUNDAEFFEKTEN

Det unika med och det som gör Gesundaberget till Sveriges sannolikt mest vädersäkra berg är läget och de gynnsamma meteorologiska förutsättningarna:
Berget ligger intill Siljan och det gör att berget badar i sol från det stora blå hål som bildas över Siljan även vid instabilt svenskt sommarväder. En bit ut i Siljan ligger Sollerön (sol-ön) som är känd för det fina vädret.
Siljan skapar också ett sjöbrissystem som gör att vindriktningen i de flesta fall är ostlig och rakt på den vanligaste starten. Eftersom ostsidan är brant och består av ett torrt hygge börjar den termiska aktiviteten redan vid niotiden på morgonen under våren och sommaren.

Sjöbrisen är ofta den dominerande vinden även om huvudvinden kommer från något annat håll.
Siljansbygden ligger även befriande långt från kalla, fuktiga hav och nederbördsskapande bergskedjor vilket bidrar till stabilt väder och hög molnbas.

FLYGNINGEN

Flygningen på Gesundaberget karakteriseras för det mesta under sommarhalvåret av termodynamisk hangflygning på ostlig vind. Där kan man ligga och vänta på de termikblåsor som släpper från hyggen längre ner. Berget fungerar som en skorsten som samlar upp de blåsor som bildas vid berget. Har man kommit upp en bit så är det lätt att ligga kvar på 200-500 m. över berget. Om man följer med upp till molnbas finns goda möjligheter till distansflygning över vidsträckta områden främst söderut och västerut. Se bara upp för vargflockarna, lodjuren och björnarna.



Om man väljer att göra lugna nedflyg så fungerar det bäst på morgon, förmiddag och kväll.

SÄKERHET

En informationstavla finns vid dalstationen. Där finns en beskrivning av bl.a. start- och landningsplatser samt regler och kartor. Ta del av den.
Ca 10 km norr om berget ligger Mora-Siljans flygplats och ovanför berget är luften kontrollerad genom TIA (Trafikinformationsområde). Det betyder att man ska ringa tornet före flygning och underrätta dem om avsikten med flyget (termik, hang, nedflyg). I utbyte får man information om flygtrafiken och kanske också regler att hålla sig till under dagen. Kontakten har fungerat mycket bra med tornet men det är viktigt att vi kontaktar dem före dagens flygning. Tornet är inte bemannat alla dagar och då är det fritt att flyga men tänk på att viss flygtrafik ändå kan förekomma.
GLÖM ALLTSÅ INTE ATT RINGA TORNET!

gESUNDA



LIFTAR OCH BOENDE

Vintersäsongen slutar i slutet av april. Liftarna börjar gå igen i mitten av juni och går dagligen 11-18 till i mitten av augusti. Maj är dock en bra flygmånad och efter 20 minuters promenad och lite svett är man uppe på toppen. Nytt för i år är att skärmflygare kan köpa säsongskort för sommaren. Pris: 595 kr. Annars kostar enkeltur 25 kr och dagkort 100 kr. Säsongskort för vintersäsongen kostar endast 595 kr om man köper det på hösten innan, annars några hundra mer. Det gäller då såväl utförsåkning som flygning. Boende finns i alla prisklasser och värdshus och toppstuga med matserveringar är öppna under sommaren.



PLANER FÖR FRAMTIDEN

Många positiva saker planeras för Gesundaberget. Start- och landningsplatserna kommer att röjas ytterligare. En backglidningsbacke kommer sannolikt att byggas i anslutning till landningsplatsen. Den väg upp till toppen som tidigare planerats ser ut att bli av – mycket intressant för oss skärmflygare. Både väderstation och webbkamera kommer att sättas upp på toppen.
I år kommer tävlingar i downhill (cykel) att köras från berget och äventyrsprojekt med bl.a. mountainbikebanor, klättervägger och äventyrsbanor är på gång. Under vintersäsongen kommer man att köra fler snökanoner. Backarna håller redan nu hög klass – perfekt för snowboard eller skidor.
Kolla även på www.gesundaberget.se
Väl mött på berget!

Mia Tenlén och Martin Annsberg
Dalarnas Skärmflygskola

ADVANCE

-paragliders & kites

Schweiziska Advance genomsyras av kvalitet och kunskap. Materialet i duk och linor liksom skärmarnas mycket genomarbetade tillverkning med tex invändiga sömmar och förstärkningsband i fram och akterkant garanterar att det fina ryktet kommer bestå.

Omega4. Världsrekordinnehavaren! En underbar skärm för tävling, sträcka och friflygning till erfarna piloter som vill ha det bästa.

Sigma4. Serial class skärm med fin handling. Oslagbar i termik och oerhört vacker! Förra årets försäljningssucce i alperna.

Epsilon3. Säker intermediaskärm med nästan 8 i glidtal. Lätt och rolig i luften. Att flyga är att leva!

Alpha2. Denna nybörjarskärm börjar säljas under våren. En riktigt säker skärm med fantastisk prestanda i sin klass.



Bi-Beta2. Ännu en vårnyhet. Advancehandlingen finns även på denna tungviktaren. Termik med tandem är lätt! Och roligt!

Winner. Den nya selen från Advance. Genomtänkt och bekväm.

Kites. Segla ifrån isjakterna på vintern och använd den till surfbrädan på sommarn. Max fart!

Renschler. Billig solcellsvario som enkelt går att gradera upp med barograf och GPS-koppling. Från 2490kr.

Standard Radio. Med radio blir flygningen roligare och säkrare. Avancerad japansk 2m radio för under 2000kr.

http://fly.to/flyit

flyit@goteborg.mail.telia.com

Björn Henriksson Tel:031 148881

tjejträff i orsa

HELGEN DEN 20 – 21 MAJ.

VÄLKOMMEN TILL EN ROLIG FLYGHELG FÖR BARA TJEJER! Meningen är att alla skall ha roligt och flyga på sina egna villkor. Alla tjejer är välkomna, allt ifrån elevlicens till instruktör. Har man endast bogserbehörighet eller endast bergsbehörighet går det också bra. Vi har instruktörer på plats och detta kostar inget extra. Allt kommer att vara till självkostnadspris, vilket innebär att bogseravgiften blir 30kr/drag och kostnad för boende i de nyrenoverade barackerna blir 60kr/dag inkl dusch.

Killarna från dalaklubben har lovat stå för all tänkbar service. Förutom att de ställer upp som bogserförare och startledare så har de även lovat korvgrillning, upphämtning och massage mm. Det kan vi behöva efter en lång flygdag.

Flygdagarna kommer att vara från 10:00 – 16:00. Skulle vi även få önskemål om att förlänga dagarna så gör vi naturligtvis även det.

Vi hoppas att alla Sveriges tjejer dyker upp på denna träff så att vi kan göra den till en återkommande succe!

Anmälan kostar inget men vi vill att du anmäler dig till antingen Mia Tenlen eller Katarina Åkerman-Fulford så att vi vet storleken på arrangemanget. Du kan även ringa Mia eller Kattis för ytterligare info eller för samåkning från exempelvis Stockholm.

Välkommen!

Katarina Åkerman Fulford
k_akerman@hotmail.com
08/717 98 78

Mia Tenlen
mia@skarmflyg.w.se
0250/202 55

M3-T



M3 POWER

- Avstämt avgassystem
- 53kg tryck vid 6200rpm
- 130kg max pilotvikt
- 2-3m/s stighastighet
- Endast 24kg med elstart
- Tillverkas i Stockholm
- Korrekt inbyggt kullager
- Ljuddämpare
- Rostfri elpolerad bur

First Class



Intresserad?
Kom och titta på tillverkningen!

Alltid i lager!
Hämta din motor idag!

Reservdelar?
Ring oss! Vi har kanske det du söker!

PARAMOTOR PERFORMANCE AB
Götlundagatan 28
S-124 71 BANDHAGEN
www.paramotor.se - info@paramotor.se

M3-X



M3 POWER

- Original burk
- 45kg tryck vid 6200rpm
- 75kg max pilotvikt
- 1-1,5m/s stighastighet
- Endast 22kg med elstart
- Tillverkas i Stockholm
- Korrekt inbyggt kullager
- Uppgraderbar till M3-T
- Rostfri elpolerad bur

Skandinaviens största och enda 100% leverantör av egenutvecklade paramotorer. Ring oss innan vid besök! Tel: 070-586 65 05, Fax: 08-6471057

STYRELSEN 2000

SÅ, LÅT OSS TALA OM STYRELSEN ARBETE UNDER ÅR 2000.

På webbsidan kan ni snart följa det vi gör. Jag skulle vilja tipsa er att speciellt hålla koll på två dokument Arbetsbeskrivningar och Action points (som är en del av ett protokoll). Tillsammans med stadgarna kommer det att styra hur styrelsen jobbar under år 2000.

→ Jag som ordförande kommer tillsammans med AU att se till att styrelsen jobbar bra ihop och får allt stöd som behövs. Vilken medlem som helst kan följa styrelsens arbete och själva påverka genom sin klubb. Jag vill uppmuntra alla att delta och lämna sina synpunkter, förslag men även kritik till mig personligen. Jag vet redan nu att det finns bra idéer och viktiga synpunkter att överföra men viljan att kommunicera saknas ibland. Jag lovar att jag är intresserad av det ni vet och det ni tycker.

→ Vi är en liten förening men det är viktig för mig att medlemmarna och instruktörerna känner att alla är med, att alla kan påverka.

MER PÅ ÅR 2000....

Arbete och kontakt mellan styrelsen och klubbar och skolor kommer att fungera smidigt. Det är viktig att styrelsen representerar piloterna och speciellt tar hänsyn till instruktörerna och rekryteringen; det går hand i hand. Vi måste koncentrera oss på att växa och vi ska kliva upp ett steg på marknadsföringen och ta in de som har gått kursen men ej tagit ut licens. Mycket av detta är beroende av klubbens samarbetsvilja.



→ USK ska få de resurser som krävs för att Katarina ska lyckas i hennes stora arbete. USK kommer att bli ett kanonteam med Kattis, Tove, Jonny m fl.

→ Jonas som backar ut ur styrelsen kommer att koncentrera sig på TK. Det kommer att gå jättebra, det vet jag redan nu. Jonas och jag kommer att dela på FAI arbetet.

→ Med skärmtrycket och hemsidan kommer information att spridas bättre än någonsin.

→ HP ska fortsätta med LFV, BCL och försäkringsfrågor. Jag själv blir nordisk representant. Det ryktas om att försäkringsfrågor ska bli HPs passion nu...

→ Jag hoppas att vi ska kunna plocka ut en PR-person men det tar vi lite senare, det är viktig att vi syns som en enad grupp piloter.

Med detta har ni fått en enkel bild av det som ligger framför oss. De som har Internet kan titta på webben, annars kommer en mer fullständig uppdatering i nästa skärmtrycket.

Be Glad and "No Stinking Thinking"
Mark

INBJUDAN TILL NORDIC OPEN 2000

NORDISKA OCH SVENSKA MÄSTERSKAPEN ÅR 2000 I FRANKRIKE

Välkommen till årets happening i Le Grand Bornand i Frankrike! De nordiska och svenska mästerskapen kommer i år att vara i ett av världens mest välutvecklade flygområden – Le Grand Bornand. Boendet på orten är också mycket överkomligt i pris.

Datum:	4 – 11 juli (8 dagar, max 5 heat)
Tävlingsledare:	Pierre Naville eller Denis Cortella
För vem:	Piloter med steg 3 eller steg 2 med 50+ timmar
Hur registrera:	Helst via vår hemsida www.xcmag.com/nordic annars på PG-blanketten.
Hur anmäla:	1300 kr på PG 161 5841-2 före den 1 maj. Efteranmälan kostar 1700 kr.
Info:	Läs allt om tävlingen på vår hemsida, eller prata med någon som var med 1998, eller ring Herman på 031 / 445 778

Med rätt skärmklassning är du med i flera tävlingar. Norrmännen avgör sitt mästerskap i samma tävling. Det blir officiell landskamp mellan de nordiska länderna. Är du bland de fyra bästa svenskarna i ett heat, bidrar du i landskampen.

Glöm inte kameran!

FÖLJANDE VINNARE KOMMER ATT UTSES:

Winner Nordic Open	Open Class
Nordic Champion	Serial Class
Best Nordic Country	Serial Class
Nordic Championne (woman)	Serial Class
Norwegian Champion	Serial Class
Norwegian Champion	Open Class
Svensk Mästare	Reduced Open Class
Svenska Lagmästare	Reduced Open Class

ÖVRIGT:

Det blir ingen personlig inbjudan, utan endast här i Skärmtrycket. Tävlingen är ett CIVL cathegory II event. Av säkerhets- och organisatoriska skäl är max tävlande totalt 90 st. Antalet svenskar som kan vara med är mindre. Det är först till kvarn med betalningen som gäller. Skynda på, intresset är rekordstort!

VÄLKOMNA

RAD ANNONSER

BIFOGA 20 SKR / ANNONS

BEGAGNAD ITV MERAK TANDEMSKÄRM,
bra prestanda, rolig att flyga, bra skick
Torkel 08 - 512 414 57

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

NY ICARO 2000 AIRBAG
kan monteras på alla selar.
1.600 kr Lasse 08 - 653 23 88

NY EDEL SABER M
pilotvikt 60-80 kg, DHV2 / Performance Gul med lila framkant, perfekt termik och XC skärm. Säljes billigt !
Per 08 - 652 37 45

SKÄRMFLYGTIDNINGEN CROSS COUNTRY
helårsprenumeration,
6 nummer, 395 kr till PG 160 64 38-8.
Prenumerationsombud i Sverige är
Adventure Skärmflygskola 070-423 5903

BEGAGNAD ITV MERAK TANDEMSKÄRM,
bra prestanda, rolig att flyga, braskick
Torkel 08 - 512 414 57

FREEX FRANTIC L 97
Woody Valley sele + nödis + Nocai hjälm + Flytec 3002 vario.
Flygtid 3-4 tim. Dvs mycket bra skick. Säljes endast i paket. Ev hjälm+vario löst.
18000 kr
Robert 0500-48 68 55, 070-399 72 82

NOVA-XRAY 24 85-105 KG
flugen ca 7 timmar Endast 18.900 kr
Flytec 4020 som ny 3890 kr.
Mikael 031-219082, 0706-545181
mikael.saell@smulan.nu

APCO TIGRA
Tillverkad och köpt våren 1998.
Mindre än 20 timmar. I perfekt skick.
Intresserad? Skicka ett mej.
pom@privat.utfors.se
P-O 0920-132 26

NOVA AXON 22
Inköpt maj 98, turkos.
Nästan ny (15 flyg) 12 000 kr
Kikki +34 677 34 57 60, Peter +34 928 22 18 39

BAROGRAF - WASMER
Kopplas till PC för att se flygen grafiskt.
Behövs för att få höjdrekord noterade. Kan även kopplas till kartprogram för att se flyget på kartan, 1900 kr
pom@privat.utfors.se
P-O 0920-132 26

ADVANCE OMEGA 4 28
90 - 105 kg, lila vit. cirka 50 timmar
mikael.karlsson@emw.ericsson,se
031-87 13 78

KOMPLETT SKÄRMFLYGUTRUSTNING
UP Vision M flugen 8 timmar i nyskick!
UP sele med nödskärm samt ballasttank
10000:- eller ring och bjud
0707693886
baxfehlingf@hotmail.com

APCO SPECTRA
A-klassad skärm med speed, 70-90 kg hook in. En säker och rolig skärm 45 h sedan 95.
Apcos airbagsele (utan airbag) med nödskärm, Ryggskydd och snabbkopplingar. Skärmpåse och ryggsäck ingår.
Pris: 12500:-
Benny 0371-182 36

BABBEL

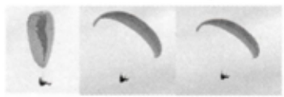


NASA LANDAR MED STÖRSTA SKÄRMEN

NASA-teamet som utvecklar räddningsskytteln X-38 flög med den största vingfallsskärmen någonsin. Den obemannade skärmen är en del i utvecklingen av ett återinträdessystem för X-38 skytteln. Skärmen har en spännvidd på 43,6 meter och en totalyta på 696,8 kvm vilket gör den till den största skärmen någonsin.
Mer finns att läsa på:
http://spaceflight.nasa.gov/station/assembly/elements/x38/x-38_2000.html

HEJ ALLA GLADA EN SISTA GÅNG!

Jag vill också berätta lite om flygning .



a. Här är jag i min första skärm, en Edel Super Space 2.
b. Nu är det en Future 32 "mycket större"
c. Och en Apco Tandem "ännu större"

Många av er har säkert sett mig när ni har flugit och tittat uppåt....



KOM IHÅG:
Om du inte är 100 % i kropp och själ – starta inte!
Om du inte är 100 % säker på din utrustning – starta inte!

It's that easy to be a tuff guy !

HUDIKSVALL BLIR NJORD

Hudiksvalls skärmflygklubb byter namn till Skärmflygklubben Njord. Njord är en liten klubb med ca 45 medlemmar utspridda över ett stort geografiskt område, från Sveg via Trollhättan ända till Thailand. Tyngdpunkten ligger dock kring Gävle. Ända sedan starten av klubben har Kjell Bylund varit en framträdande person i klubben och eftersom han hör hemma i Hudiksvall var namnet mycket passande. På senare år har aktiviteterna i Hudiksvall nästan tynat bort helt och hållet och styrelsen återfinns nu i norra Uppland. Eftersom medlemmarna finns utspridda över ett stort område ville vi ha ett namn som ej var geografiskt bundet. Njord tycker vi passar alldeles utmärkt då det finns en liten historia om detta namn. Njord var en fornnordisk gud av vanernas släkte. Han härskade över haven och vinden. Han har även ansetts vara en fruktbarhetsgud. Det finns mycket mer att skriva om Njord men för oss räcker det att han härskar över lufthaven och vinden som vi är så beroende av. Att våra liv får en liten kick av att flyga kan väl tolkas som ett steg åt ökad fruktbarhet.

Idag är Jonas Olsson ordförande, Gudmund Gladh sekreterare och Mikael Åbrodd kassör. Aktiviteter har vi främst i norra Uppland men även i Söderhamn där vi kan bogsera samt förhoppningsvis i Hudiksvall där vi kommer att få tillgång till en lift på Storberget även sommartid.

Skärmflygklubben Njord genom Mats Hjulström

JÖRGEN KARLSSON FÖRST PÅ MILLENNIET

Den snabba vinnaren av en VSK t-shirt och presentkort från Skyteknik blev Jörgen Karlsson Dundret/fk och hemmahörande i Gällivare med ett flyg den 5/1 kl. 10.20.

Mikael Säll, VästraSkärmflygKlubben

GODKÄNDA SKÄRMFLYGINSTRUKTÖRER

EDE ÄVENTYR & UPPLEVELSER
http://aventyr.just.nu/
Tommy Åsell
Pl 1098 Ede
830 50 OFFERDAL
Tel: 0640-30626 & 0706-573092
Klubb: Åre SHFK

DALA SKÄRM FLYG SKOLA
http://www.skarmflyg.w.se
info@skarmflyg.w.se
Martin Annsberg
Stenis 3091
792 91 MORA
Tel:0250-20255 & 0705-557858
Mia Tenlén
Stenis 3091
792 50 MORA
Tel:0250-20255 & 070-3765006
Klubb: Dala H&SKFK

FLYSPORTS
http://www.flysports.se
info@flysports.se
Peter Wicander
Holen 2587
794 92 ORSA
Tel: 0250-44627 & 010-2559075 & 070-6381070
fax: 0250-44627
[Vinteradress: Åre Kläppens Fjällhotel, 830 13 ÅRE, 0647-506 30, 0647-132 50]
Olivier Lasmarias Pegasus
Bjurholmsplan 25
116 63 Stockholm
Tel: 08-6899710 & 070-7688464
Klubb: Dala H&SKFK

MAD MOOSE
Anders Magnerfelt
Lillskogsvägen 9
139 00 VÄRMDÖ
Tel: 08-57162137 & 070-5246708
Klubb: SFK Pegasus

MOGULS INC
http://www.moguls.se
flyg@moguls.se
Fax: 0280-20636
Box 47 (Stenheden 47)
780 67 SÄLEN
Peter Ahlbin
Tel: 0280-20616 & 070-6260616
Klubb: Sälens SFK
Tony Ekström
Tel: 0280-206 16 & 070-6260614
Klubb: Sälens SFK

PETERSON SPORT AB
http://www.fly.to/apco
Tomas Peterson
tomas.peterson@mailbox.swipnet.se
Bergängsvägen 68
521 30 FALKÖPING
Tel: 0515-711121 & 070-6001121
Fax: 0515-711121
Klubb: Västra SFK

SKY ADVENTURE SWEDEN AB
sky-adve@algonet.se
Pierre Rosén
Niclas Sandgren
Sandviksvägen 6
294 91 SÖLVESBORG
Tel: 0456-70607 & 070-6409343
Fax: 0456-70600
Klubb: Parapente Syd

SKYSPORT
www.skysport.se
paragliding@skysport.se
Årevägen 3
830 13 ÅRE
Tel: 0647-51186
Fax: 0647-51186
Andreas Hedström Tel: 070-6540697
Lars Hedström Tel: 010-2559089
Fredrik Lindholm Tel: 070-3114000
Klubb: Åre Sk&Dfk

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA
www.skarmflyg.com
Simon Fulford
Gamla Skolvägen 34
133 35 SALTSJÖBADEN
Tel: 08-7179878
Peter Pettersson
Mickelsbergsvägen 121
125 54 ÄLVSJÖ
Tel: 08-4649991 & 0708-133952
Fax: 08-7179878
Klubb: Fenix SFK

SKÄRMFLYGSKOLAN
http://fly.to/flygskolan
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com
Arvodesgatan 10
129 33 Hägersten
Andreas Illerfelt
Tel: 08-7444977 & 070-8444977
Fax: 08-196507
Klubb: HVTO
Annika Olsson
Tel: 0705-116530
Klubb: Åre Sk&Dfk

ÅRE SKÄRM FLYG SKOLA
Årevägen 60
830 13 ÅRE
Tel: 0647-50391
Fax: 0647-50551
Peter Nietlisbach
Tel: 010-2245151
Klubb: Åre Sk&Dfk

ÄVENTYRSCENTER
www.aventyrscenter.se
Odinsgatan 20
411 03 GÖTEBORG
Tel: 031-159434
Fax: 031-159468
Christer Ericsson Tel: 070-8492821
Peder Dyrsén Tel: 0705-416 371
Jesper Eklöf Tel: 0708-792726
Klubb: Västra SFK

ÖVRIGA
Dominique Bon
BP 65
F-737 01 Bourg St Maurice
Frankrike
Tel: +33-79077509
Fax: +3379073070
Klubb: Rotormännen SFK

Harald Hultén
Klubb: Frisksportarnas SFK

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

NORRKÖPINGS SFK
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 Tjärlund
Kyrkviken 3298, 830 80 HOTING
0671-105 92

NJORD SFK
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
http://clover.se/lhsf/
email:arnel@clover.se
Arne Pettersson
Skedagatan 4, 582 37 Linköping
013-238433

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

ROSLAGENS SKÄRMFLYGKLUBB
c/o Bernt Nystrand
Vegagatan 38, 761 32 NORRTÄLJE
0176-168 28

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

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



V 16 Mallorca

Avslappnad resa till Mallis med möjligheter att upptäcka öns kanonfina flygställen. Termik, hang och termodynamisk flygning med havsutsikt. Perfekt möjlighet att sätta fart på flygtrimmet inför säsongen. Mycket familjevänligt, ta med familjen så kan du åka ensam till Piedrahita senare i sommar.

Pris 6900 kr inklusive allt utom mat och bensin.

Juni Säkerhetskurs i Öludeniz, Turkiet

Perfekt flygning för både nybörjare och erfarna piloter från berget Baba Dag. 2000 meter fallhöjd och otroligt flygsäkert. Man kommer ut över havet på 1500 möh, gott om tid att träna nödsituationer på. Även lämpligt att ta med familjen då det är en vacker by belägen vi Medelhavet med fina sol- och badmöjligheter.

Pris 6900 kr för en vecka inklusive allt utom lunch och middag. Med säkerhetskurs 8500 kr.

6-20 Juli XC resa till Piedrahita, Spanien

XC resa till Europas bästa sträckflygställe med potential för flyg över 300 km. Här har arrangerats massor av PWC, VM, EM osv. Resan är ett tvåveckors sträckflygseminarium med daglig briefing om förhållanden, flygrutter och massor av tips som gör dig till en säker sträckflygpilot. Boende på kultvandrarhemmet Gabriel y Galan. Perfekt ställe att gradera upp sig till steg 2 el 3 på till reducerade priser. Svenska rekordet utomlands sattes här 1999 (197 km). Formidabla etablissemang typ Poison Palace och The Beaver Pit förgyller vardag och helg. Dåligt väder på söndagarna. För att ha glädje av resan bör du vara en hyggligt erfaren steg 1 pilot på väg mot steg 2, radio är ett krav betingat av säkerheten.

Pris, 8500 kr för två veckor, då ingår allt utom lunch, middag och bensin(bensin ca 100 kr per vecka). 9500 kr inklusive uppgradering av licens.

Nyheter

Nytt inbyteskoncept som gör det säkrare, billigare och enklare att flyga skärm.
Exempel: Köp ett paket med airbagsele, nödskärm och nybörjarskärmen Gradient Impulse för 22 900 kr. Byt upp dig till suveräna intermedian Gradient Onyx när du skaffat dig lite mer erfarenhet. Mellanskillnaden fastställs på förhand. Enkelt och tryggt.

Vi flyger på Gärdet

25–26 mars,
28 april-1 maj
6-7 maj
1-4 juni
4-13 augusti

Kom dit och se stan från ovan.

Vi säljer som vanligt Gradient, FreeX, Sup Åir, och Woody Valley. Nytt för i år är kvalitetsmärket Advance, skärmflygets Rolls Royce, med många spännande skärmar och kites.

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA

www.skarmflyg.com

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

POSTTIDNING B

SVERIGE
PORTO BETALT

ÄNNNTTTLIIIGGENN...

VI ÖPPNAR BUTIK MITT I HANGET I KÅSEBERGA 1/6-30/8.

(vår butik i Sölvesborg har begränsade öppettider under perioden)

Boende med frukost eller halvpension.1 vecka. 1600/1990 Kr. 75 m. från starten (Här behövs ingen bil eller liftkort) fräcka rum med alla bekvämligheter. Boka din semestervecka hos oss i god tid.
Vi har kurser varje dag. Tex hangkurser, nybörjarkurser,uppgraderingar,vinchkurs, motorintroduktioner, tandemflyg. Kolla in hemsidan!

BESTÄLL VIKING-BROCHYR!

Vår egna motor, byggd av skärmflygare för skärmflygare."Bäst i test" enl. Tyska motorfantaster.

NÅGRA AV ÅRETS BÄSTA HAPPENINGS!

Sveriges första motorträff

6-7 Maj i Sölvesborg.
Kom och testa vår VIKING om du vågar...

Gin performance week 20-27

Maj: Tobor Berki, Achim Joos mfl. är liga piloter för Gin paragliders. Anmäl dej kostnadsfritt till en oförglömlig vecka med oss. Här lär du dej det du trodde var omöjligt. Givetvis finns hela Gin sortimentet där ni testar fritt vad ni vill.

"Vår klassiker"

Midsommar på Ven fre-Sön.Hangflygning i alla vindriktningar.

RESOR:

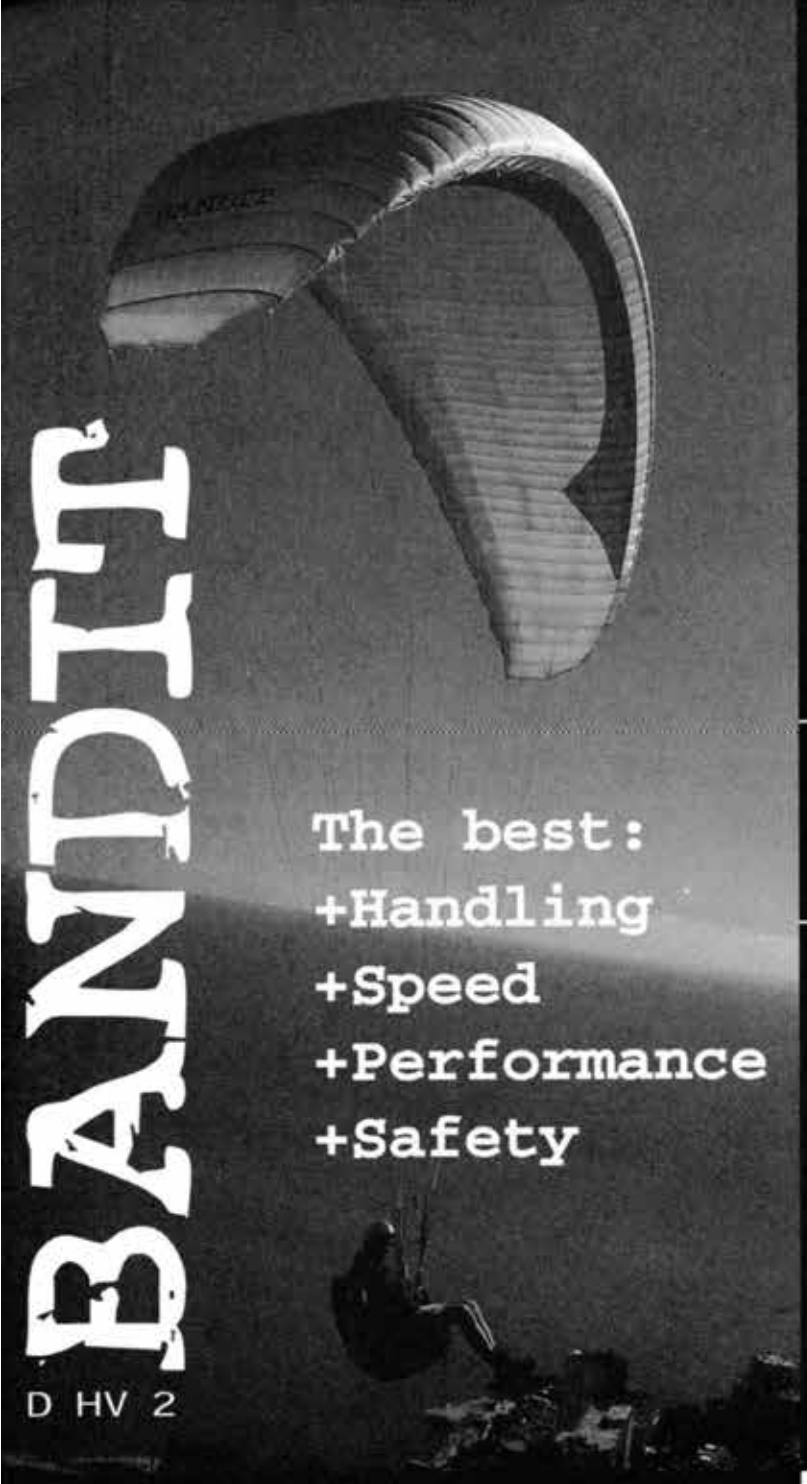
Spanien hela oktober .6900:-/ 1 vecka. 2 veckor 11.900 Kr.

Bali oktober.ca. 19.500 16 dagar

Sydafrika februari. 19.900 Kr 14/16 dagar
Kontakta oss för mer detaljer.

SKY
ADVENTURES

SANDVIKSVÄGEN 6 / 294 91 SÖLVESBORG
0456 70600, 0708 600 221 www.skyadventures.se



North:
Dalarnas Skärmflygskola
Mora
Tel: 070-5557858
e-mail: info@skarmflyg.w.se

East:
Skärmflygskolan
Stockholm
Tel: 0708-444977
e-mail: skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

West:
Äventyrscenter AB
Göteborg
Tel: 031-159434
e-mail: aventyrscenter@aventyrscenter.se

South:
Sky Adventures AB
Sölvesborg/Malmö
Tel: 0456-70600
e-mail: sky-adve@algonet.se

Gin GLIDERS

www.gingliders.de
tel.+49 8142 41263
e-mail: turnpoint@t-online.de