HYPOXIA

SKÄRMTRYCKET **4→2001**

Ledare: Nu när du får detta nummer i din hand så har vintermörkret börjat omsluta oss på allvar med allt elände som det innebär för vår sport. En del av oss som både har förstånd, pengar och semester att ta ut styr kosan mot några sydligare breddgrader för att därigenom komma upp i lufthavet och få lite andrum inför nästa kamp mot väderelementen i Svedala. Vi andra tröskar på och får nöja oss med att suga på längtans karamell tills det är dags igen att komma upp i det blåvita. Just längtan är ju faktiskt en stor del av vår sport, säg den häng- eller skärmflygpilot som ej suttit med ett fånigt leende på läpparna, sådana leenden man mest ser på låsta avdelningar inom den svenska psykiatrin, och drömt sig bort till bra flyg man har haft eller fantastiska kommande flyg man kommer att ha. Lustigt nog så har man en tendens att lätt glömma alla misslyckade försök till flygningar man har haft genom åren. De gångerna som vädret satt krokben eller bogserbil och vinchar har anammat lagen om alltings j..lighet. Ja vi är ett tåligt släkte som kämpar på, och ibland börjar jag nästan tro att vi är så tåliga att det bara är vi friflygare och kackerlackorna som kommer att överleva om det blir ett kärnvapenkrig. Men nog om detta, här kommer i alla fall nästa nummer. Hoppas det kan skänka dig lite längtan och inspiration i mörkret. > Joakim Lax

Hardware



Ny sele: X-OVER II från WOODY VALLEY. En helt ny sele som har utvecklats under lång tid tillsammans med hjälp av flera svenska toppiloter.

Finns nu i butiken!

Ny skärm: OASIS från GIN. Rykande het, blev i dagarna klar med klassificeringen DHV 1-2. Vårens skärm.

Snart här för testflyg!

Flygpaket: PRO DESIGN, Effect 51 km/h DHV 1, Woody Valley Mix sele inklusive nödskärm. Vinterpris 28.000:-

Under begränsad tid!

Begagnat: Kolla in vår nya webbplats.

www.fly.to/flygskolan

Alltid: Elev till pilot 3 kurser. Vidarutbildning i hang och termik. Resor till Spanien, Brasilien & Danmark. Vinschning varje helg 6,8 mil från Sthlm. Stort urval av nya och beg. utrustningar. Testflyg gärna någon av Gins eller Pro Designs många kvalitetsskärmar. Vår butik är öppen torsdagar 18:30-20:00, Råggatan 11 vid Skanstull.

PRO DESIGN

WOODY VALLEY

GIN GLIDERS

SKÄRMFLYGSKOLAN

E-post: skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com
www.fly.to/flygskolan
08-744 49 77 eller mol. **0708-44 49 77**



Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Svenska Hängflygförbundet, SHF
Box 750
521 22 Falköping
Internet:
http://www.paragliding.se/
http://www.hangflyg.org/
Telefon:
0515-37155
Alla vardagar 12.00 - 15.00
Fax:
0515-37158
Postgiro:
414 08 58-4
Flygsportförbundet:
0515-37155
Skärmtrycket:
ISSN 1104-5590

Skribenter i detta nummer
Anders Andersson, August Sandqvist, Björn Hårdstedt, Cay Westerholm, Hans-Christian Stoltz, HP Fallesen, Joakim Lax, Johan Bergström, Larsa Jonsson, Mark Presson, Peter Brinkeby, Peter Isacsson, Peter Sjöström, Roland Hugosson, Rolf Björkman, Thomas Mahlbeck, Tomas Peterson

Redaktion:
Joakim Lax
Johan Bergström
Helena Tängdén
Pernilla Hammar

Grafisk Form:
Andreas Karperyd

Ansvarig utgivare:
Pernilla Hammar

Redaktionellt material:

Manusstopp Nr 1 2002: 10 Februari

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till Joakim Lax på bqh312f@tninet.se.

Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till: pernilla.hammar@swipnet.se
eller per snigelpost:
Pernilla Hammar,
Trotzgatan 59, 791 72 FALUN

Annonser
Annonsmaterial skickas till:
Skärmtrycket
SSFF
Box 750
521 22 FALKÖPNG
Instruktioner om formatet ges på www.paragliding.se under skärmtrycket.

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

Frågor
Om du har frågor av administrativ karaktär, t ex att du inte får din tidning, så ska du INTE ställa dem till redaktionen. Kontakta istället Skärmflygförbundets kansli via epost, telefon eller fax.



Rösten på andra sidan

Om du har ringt till Häng- eller Skärmflygförbundet under det senaste året har du säkert pratat med Linda Bringmar.
Vi var bara tvungna att ta reda på mer om henne.

Vad består den största delen av din arbetstid av?
Det är svårt att svara på eftersom det är så olika beroende på när på året det är. Jag är ju anställd av Flygsportförbundet och FSF hyr ut en del av min tjänst till hängflyg, skärmflyg och en liten del till ballong- och segelflyget så arbetsuppgifterna varierar ganska kraftigt.

Hur många telefonsamtal får du svara på per dag?
Det beror på årstiden. I början på året ringer det hela tiden hela dagarna men framåt sommaren och hösten ringer det i snitt kanske fem till sju personer om dagen.

Vilken är den vanligaste frågan du brukar få?
Var är min licens?

Vilken är den konstigaste frågan du har fått?
Vadå, kan jag inte fylla i flygen på elevkortet själv?

Kan du tänka dig att pensioneras i det här jobbet?
Nja jag vet inte. Jag har ju ganska långt kvar dit. Det skulle nog bli långtråkigt i så många år.

Vad gör du efter jobbet?
Inget speciellt numera. Har ganska nyligen flyttat till en ny stad och känner ju inte så många här.

Vad skulle du vilja göra?
Tja, jag vet inte riktigt. Något oväntat och roligt.

Snabba fakta om Linda:
Aktuell som: rösten som svarar i telefon på kansliet sen ett drygt år tillbaka
Tidigare arbete: Vårdbiträde på hemtjänsten i Västertorp.
Flyger: Skärm.
Ålder: 28 år
Familj: Sambon Jonny.
Bor: I Falköping
Därför är hon viktig: Linda sköter Häng- och Skärmflygförbundets post, diareför, gör utskick till skärmflyg, svarar på frågor i telefon och skriver ut licenser.



SkärmFlygFörbundet

Sid: 4 Mark Presson, X-Ordf SSFF
Skärmflygförbundets X-ordförande har ordet

Rakt av vill jag säga att jag blev jätteglad över att få Skärmtrycket och Hypoxia i ett.
Till er alla på redaktionen – superduper!

Först och främst vill jag ta upp arbetet med att legalisera motorflygning. På annan plats i tidningen kommer ni att kunna läsa en rapport från motorkommittén där dagsläget redovisas. Ni som har varit med länge kanske tycker att det här är gamla nyheter, försök till ett lagligt system för motor var först uppe för behandling redan 1994. Ännu har ingen legalisering gjorts och förbundet tar nu ett kraft tag för att få en lösning så snart som möjligt, helst innan 1 januari 2002.

Något som finns hos förbundet och som inte får glömmas bort är den underbara boken "Lär dig flyga skärm", sammanställd av Björn Hårdstedt. Jag vet att det finns få bättre i världen. Ni som behöver en uppfriskning av Luftfartsverkets lagar eller meteorologi kan beställa den från förbundet till ett mycket förmånligt pris. Ni instruktörer och piloter som har synpunkter på boken kan ta kontakt med Björn – boken är ett levande dokument.

Vad är detta med telefoni och Wise? I detta Skärmtrycket finns det en beställningsblankett och en internetlänk för att du ska kunna byta från din nuvarande telefonleverantör till Wise och därmed ge en slant till SSFF/USK-arbete (Utbildnings- och säkerhetskommittén). Det är jättelätt. Även ni som flyger vinge kan spara pengar och ta del av USKs rapporter i denna tidning.

Vidare har SSFF en vision att börja med lite mjuk marknadsföring med hjälp av produktplacering. Vi ska alltså ordna en "butik" med lite prylar. Idén är att börja med några få prylar typ sportväska, keps, t-shirt, termos, muggar, termomugg eller tuff nyckelring. Jag hittat ett företag som kan hantera lager och beställning och allt runt omkring men dom har minimum beställiningskrav på dyrare produkter.

Sortimentet ser ut som följer: T-shirt, kepsar, högkvalitetssportväska med brodering och text.
Jag skulle behöva få en bild över hur många som skulle vara intresserade av att köpa en SSFF-märkt produkt av hög kvalité.
På hemsidan kan ni visa intresse (förbeställa) för olika produkter.
Jag hoppas att vi kan börja leverera produkter redan 2002. Naturligtvis kommer vinsten att gå till USKs säkerhetsarbete.

Jag måste också få inflika ett stort grattis till Peter Brinkeby.
Rankad 13e i världen: – WOW
Grattis Peter! Vi kommer att heja på dig för att du ska nå ditt mål att vinna världscupen 2002. Lycka till!

Sen har vi det här med att bryta mot FoD – att vara polis eller inte.
Jag pratade idag med en mycket respekterad instruktör. Vi pratade bland annat om följder för dem som inte följer FoD och BCL 4.4. Ja frågan är; Vad gör man? Jag tror att det är enkelt att stå för förbundets regler, särskilt med hänsyn till säkerheten. Jag pratar inte om specifika incidenter nu, bara generellt. Men när jag tänker dyker en viss gruppering av incidenter fram i mina tankar;
Flygning utan giltig licens
Motorflygning
Elev eller steg 1:or som hänger med gänget på ett avancerat ställe eller flygning
En bogsering av ej behörig person
Att flyga berusad eller i ett fysiskt eller mentalt nersatt tillstånd
Att låna ut en skärm till en kompis (ej utbildad)
Att tillåta en kompis att "prova på" (ej utbildad), Och mer...

Ja frågan är; Vad gör man? Jag hoppas att alla allvarliga incidenter rapporteras och även mindre incidenter kan man prata genom och använda sunt förnuft. Aha, säger man, mindre incidenter och bla bla bla – men vänta: det är inte jag eller styrelsen som är SSFF – det är vi. Det är alla som är ute och flyger och som ser vad som är på gång och kan påverka situationen till en bra lösning säkerhetsmässigt. SSFF kommer att bli mycket bättre på översyn av verksamheten och detta är självklart på grund av BCL, men också på grund av att vi vill att piloter ska följa reglerna. Det handlar inte om polis, det handlar om att ta hand om oss alla tillsammans! Som ett slut på det hela – jag vet att det är sämre att inte göra någonting alls än att göra något.

Om jag går tillbaka till mitt samtal med den mycket respekterade instruktören; Ja, det ligger en hel del ansvar i att alla i förbundet, särskilt styrelsen och instruktörer, föregår med ett jättebra och hårt exempel och att piloterna följer efter, lyssna och handlar i enlighet med föreskrifterna.

KORT

Nordiska rekord


Peter


Tove

Sverige har fått två stycken nya nordiska rekord godkända.
Peter Wicander ökade på sitt gamla nordiska rekord i klassen "Fri distans" till 150,2 km.
Tove Andersson satte ett nytt nordiskt rekord i klassen "Distans mot angivet mål, kvinnor" med 50,0 km.
SSFF gratulerar.
ps Om du vill se alla som innehar nordiskt rekord kan du gå till www.kkpg.no och klicka på fliken "Resultat". ds

Nordic Trophy

Varje år koras en nordisk vinnare i Skärmflyg och Hängflyg som tilldelas en pokal som heter Nordic Trophy. Vinnaren är den som under den gångna flygsäsongen flugit det längsta flyget i Norden. Det finns en koefficient för svårighetsgrad i olika typer av flyg vilket ledde till att årets längsta fria distans i skärmflyg (Peter Wicander 150,2km) ej blev det vinnande flyget. Det gick istället till ett triangelflyg på 61,4 km av dansken Lars Bo Johansen. Med koefficienten 3,5x distans slog han Peter ganska rejält. SSFF gratulerar och hoppas få se nya fina svenska resultat nästa säsong.

Förbud för svenskt skärmflyg i Danmark?

Nej, inte än så länge men det kan komma fortare än vi tror. Bakgrunden är busflygning av svenska piloter på de danska kusthangen. Jag fick med mig en skarp varning från danska skärmflygförbundets ordförande under Nordic Hang & Paragliding Committe mötet i Oslo.
Han hälsar att alla, såväl instruktörer, elever, friflygare och motorskärmflygare är välkomna att flyga i Danmark men följande gäller:
– Är ni en grupp på sex piloter eller fler så måste ni kontakta Danska Skärmflygförbundet före er ankomst och tala om var ni tänkt flyga. Detta för att ni ska få kännedom om var/hur/när ni kan flyga på olika platser.
– För motorskärmflygning gäller samma som ovan men med skillnaden att alla måste anmäla sig.
Det ligger idag utredningar hos den danska polisen efter anmälningar om busflyg och om inte vi alla hjälps åt och respekterar de lokala reglerna så är snart svensk skärmflygning i Danmark förbjuden.
SSFF/HP Fallesen

Nordiska Mästerskapet Hängflyg 2002

På Nordic Hang & Paragliding Committe mötet i Oslo beslutades att Norge arrangerar Nordiskt Mästerskap HG i Vågå 20-27 juli 2002.

Nordiska Mästerskapet Skärmflyg 2003

Arrangör av NM 2003 kommer att utses av Nordic Hang & Paragliding Committe i samband med Civl:s årsmöte i Schweiz 22-24/2 2002.
Om någon klubb önskar arrangera detta ska ni skicka in er ansökan till SSFF:s Tävlingskommitté senast 10 februari 2002. Ju mer detaljerad er ansökan är, ju större chans att ni blir valda.
SSFF/TK

Nordic Hang & Paragliding Committe

Minst en gång om året träffas representanter för PG och HG i de nordiska förbunden för att diskutera gemensamma frågeställningar samt rapportera om sin verksamhet. I år var det norrmännens tur att stå som värd för NHPC-mötet som hölls i Oslo 18-19 nov. Representant för SSFF var Hans-Peter Fallesen. Det är på detta möte som nordiska rekord godkänns samt vinnaren av Nordic Trophy koras (längsta flugna distans i norden under säsongen). Det är också här som arrangörerna för Nordiska Mästerskap utses.
En annan viktig punkt på dagordningen är säkerhet och utbildning i de nordiska länderna.
En stor del av mötet i år kom att handla om de fyra motioner som vi i de nordiska länderna enats om att sända till Civl:s Plenary Meeting. Motionerna handlar om Serial class för PG, Safety&Training, Pilots Qualifications och Creation of new Classes. Gemensamt tema för samtliga dessa motioner är att de handlar om säkerhet.
Vi bestämde också att Mark Presson är kandidat till att efterträda Finlands Riikka Vilkuna som efter många års arbete i Civl:s styrelse nu beslutat sig för att avgå. Vi tror det är viktigt att vi från Norden har representation i Civl:s styrelse och där jobbar för säkerhetsfrågor (vilket idag förekommer i mycket begränsad omfattning), samt slår vakt om de små nationernas intressen.

SSFF/HP Fallesen



Bilder på nätet

Nu när vintermörkret börjar närma sig och flygsäsongen är långt bort så gå in på http://hem.bredband.net/roman/flyg.htm för en liten inspirationsinjektion. Där finns både bra foton och filmer att titta på för den längtande. (HG/PG)

Skärmflygförbundet vill ändra utseende

Förbundets logotyp har hängt med ett tag, och kanske är det dags att förnya den. Nu är det dags att visa hur kreativa förbundets medlemmar kan vara. Lämna ett förslag på hur den nya logotypen skulle kunna se ut. Ska den vara strikt? Stiliserad? Utflippad? Ska hela namnet "Svenska Skärmflygförbundet" vara med som ett grafiskt element, eller stå under? Det är mera idén än ett färdigt original som styrelsen vill ha in. Sänd till Mark Presson (skicka per snigelpost till förbundet eller surfa in på hemsidan och kolla in direktadressen) senast 1 januari. Omröstning sker 1 februari. Vinnaren får pris, oavsett om det verkligen blir en ny logo eller ej.

KORT

Motorkommittén informerar
Snart är Paramotor godkänt

För en månad sedan fick vi reda på att Normkontoret och juristen på Luftfartsinfpektionen hade flaggat för att de varken hade tid eller resurser att jobba med våra frågor och därför hade skjutit fram arbetet på obestämd tid. Besvikelsen och frustrationen hos oss i SSFF-motor var naturligtvis mycket stor. Mark (vår ordförande) tog då kontakt med chefen där och klargjorde att det var mycket otillfredsställande hur vårt arbete behandlats. Mark sa att vi kommer att gå vidare "högre upp" om vi inte snarast får ett positivt besked om att vårt arbete prioriteras. I förra veckan ringde Nils von Koch och meddelade att vi nu är "på spåret" igen.

Tack Mark! Ibland behövs det någon som kan prata lite maktspråk.

Nils von Koch på Luftfartsinspektionen låter nu meddela att en tidsplan för ett godkännande för vårt förslag att reglera Paramotor är lagd. Alltså ingen interimistisk dispens utan ett fullt utarbetat godkännande.

Tidsplanen som gäller nu är: Den 15 december går den nya BCL:en ut på remiss. Remisstiden för sådana här ärenden är fyra månader när det även ska ut till EU (för enbart Sverige 3 månader). Därefter följer handläggande av slutgiltig skrivning, godkännande av vår Verksamhets & Driftshandbok, tryckning och ikraftträdande. Allt planeras att vara klart senast 1 augusti 2002. Ett mycket positivt och klart besked!

Vi ses i luften!
Tomas Peterson – SSFF-motor

Marek har åkt i förväg



En känd skärmflygprofil, en duktig pilot, och en av de allra mest underbara, hjälpsamma och generösa kamraterna, Marek Hornatowski, har gått ur tiden strax före sin 51:a födelsedag. Det var inget missöde med flygning, muskelbåtar eller japanska roadsters som tog honom, utan en lömsk magcancer. Marek var med på Fenix klubbresa till Spanien i september, och att något var fel märkte vi som kände honom väl — Marek var inte alls lika partysugen som vanligt utan låg mest och läste på kvällarna. Några fina flyg fick han dock till, trots att magen värkte, och vår allra sista flygdag tillsammans blev över La Herradura i en skön hangbris. Hemma i Sverige, och några undersökningar senare, förstod vi att vi gjort vår sista resa tillsammans i detta livet. På slutet gick det väldigt fort. Vi hann inte ens be honom hålla ett bra fönsterbord på andra sidan, men det gör han nog ändå — om vi känner Marek rätt står det kalla öl på bordet när vi andra kommer efter. Till dess får vi kompisar leva på härliga minnen av Marek från Spanien, Sydafrika, Mexiko, Frankrike, Bali, Gesunda, Hammar och andra flygställen runt jordklotet, och förstås: Mareks "andra vardagsrum" på Restaurang J i Nacka Strand.
En älskad vän är död.

Björn Hårdstedt och alla andra ledsna
kompisar i Stockholm och världen

Skärmflygförbundets träningslandslag Swepool 2002

Svenska Skärmflygförbundets träningslandlag består av Sveriges hetaste tävlingspiloter just nu. Tanken är att piloterna inom gruppen ska främja varandras utveckling och därmed bidra till att öka den svenska tävlingskvalitén. Följande piloter ingår kommande säsong i truppen. Bland dessa tas sedan det officiella landslaget ut inför EM i Slovenien.
Damer: Lena Alfredsson, Tove Andersson, Anette Gårdhagen, Anna Rydh. **Herrar:** Johan Appelquist, Eric Blidmark, Peter Brinkeby, Nicolas Hervy, Mikael Jarås, Lars Anders Jonsson, Peter Mannerstråle, Peter Pettersson, Erik Rehnfeldt, Johan Sjöström, Oliver Thurmann, David Willemoth



→USK

Utbildnings- och säkerhetskommittén inom SSFF arbetar ständigt för att höja säkerhetsnivån inom skärmflygning. Totalt säker kan vår sport aldrig bli men genom att vara medveten om vilka risker som finns kan vi bättre förebygga allvarliga incidenter.

En första kontakt med det säkerhetstänkande som sporten kräver får vi hos de instruktörer som utbildar oss. Därför måste också instruktörerna fortbildas och utvecklas. Varje år anordnar USK ett obligatoriskt instruktörsseminarium där det gångna årets händelser diskuteras samtidigt som olika skolor får chansen att dela med sig av sina erfarenheter.

I år låg tonvikten vid seminariet på kommunikation och ledarskap. Hur ska instruktören arbeta för att göra inlärningsklimatet så bra som möjligt för eleven och hur kommer det sig att olika personer uppfattar samma instruktioner olika? För att kunna svara på bland annat de här frågorna var idrottspedagogen Ulla Bjerkhaug inbjuden till årets seminarium. Och förhoppningsvis kommer hennes föreläsning att leda till en ökad medvetenhet hos våra instruktörer om hur varje situation kan användas på bästa sätt. Visste du förresten hur viktig det är att ligga på rätt anspänningsnivå för att nå bästa prestation? Kanske vet du att både för låg och för hög anspänning är dåligt, men hur förbereder du dig när du ska prestera något som är viktigt för dig? Stressar du upp dig tills du får tunnelseende eller blir du så loj att inte ens en ofrivillig loop skulle väcka dig? Tål att tänkas på. För båda reaktionerna är lika illa.

Många olyckor skulle antagligen kunna undvikas om vi bara var mer medvetna om vår egen anspännings- och prestationsnivå. Många olyckor skulle också kunna undvikas om vi förstod att olika personer tolkar information på olika sätt. Istället för att fråga någon med lägre licensgrad som man nyss har gett en instruktion; Har du förstått? så kanske frågan skulle vara; Kan du förklara för mig vad det är du ska göra?/vad som ska hända nu?

Även om var och en sägs flyga på sitt eget ansvar, så måste vi ändå vara uppmärksamma på varandra. Skärmflygning är en fantastisk sport som bjuder på stora upplevelser. Och vi vill att upplevelserna aldrig tar slut.

18

18 mil över vättern

Sid: 7 Peter Isacsson



Efter en lyckad vecka med mycket flyga under flygbogserlägret i Falköping vaknade jag denna onsdag och kände att träningsvärken hade börjat släppa. Jag var också väl medveten om att meteorologen hade lovat nordvästvind med lagom vindstyrka för hanget på Ålleberg. Jag var tyvärr lika medveten om att chefen påmint mej redan ett par veckor tidigare att min semester var tämligen slut. Nåväl, efter att kollat in SMHIs termikprognos var valet tämligen enkelt – HÄR SKA FLYGAS. Efter att ha varit och hämtat min vackra WillsWing åkte jag tillbaka till jobbet för att fjäska en stund i hopp om att jag skulle vara välkommen tillbaka.

På berget fanns redan Gummi och Leif – två kända profiler i Ållebergsklubben. Vi riggade snabbt eftersom vinden var perfekt och klockan redan var halv ett.
Jag var först i luften. De andra följde en liten stund efter, vilket visade sig ha stor betydelse då jag hade större
tur med att hitta termik ganska omgående.

Cirka en timma hade jag harvat omkring mellan 400 och 1200 meter medan Leif och Gummi fortfarande var kvar nere på hanget. Jag såg att flera vingar var riggade men ingen av dem startade och jag förstod att det var nog säkrast att försöka hålla sig högt. Ytterligare någon halvtimma senare hade molngator börjat forma sig och jag såg nu att hanget låg i sjunkområdet mellan dem.

Två timmar efter start var förhållandena så pass bra att jag gav mej av österut för att återigen – har försökt nästan tio år – försöka komma fram till Vätternkanten just den dagen då det förhoppningsvis går att korsa den. 3,5 mil senare var jag nästan framme och konstaterade besviket en taskig molnbild innan sjön som nog skulle göra det svårt att ens ta sig över till Visingsö, vilket jag provat nio år tidigare. Lite envishet fick mej dock att stanna kvar i molnbas som nu var ca 1700 möh och efter en stunds väntande kunde jag, med stor lättnad, se att det börjat bildas ett cumulus en bit ut över vattnet. Vinden var cirka 8 m/s och GPSen visade cirka 85 km/h i medvind.
När jag passerade strandkanten på ungefär 1000 meters höjd kunde jag se virvlar i vattnet där termiken släppte och det dröjde inte länge förrän jag fick anslutning till den förväntade blåsan. Väl uppe i bas hade jag hunnit drifta med vinden nästan halvvägs till Visingsö och en otrolig känsla spred sig i kroppen. Jag hade en fantastisk vy med molnet tätt ovanför mej och en jä… massa vatten under och förstod nu att Gränna var inom räckhåll.
Väl framme i Gränna har jag fortfarande nästan 1000 meters höjd när jag kommer in i ett område med nollsjunk. Där stannar jag för att drifta med vinden en stund eftersom jag förstår att det kommer att bli svårt att ta sig upp på läsidan av sjön med denna vindstyrka – sjön släcker termiken.

Ungefär en mil öster om Gränna är jag nere på 400 meter och är i desperat behov av lyft för att kunna fortsätta min flygning. Och denna dag var gudarna nådiga, även om blåsan var både turbulent och ganska dålig, så gick det så sakteliga uppåt med 0,5-1 m/s i medelstig. Efter att jag tagit mej upp här såg allting mycket ljusare ut och jag sågade mej mot sydost for att få anslutning till en bättre molnbild.

Jag passerar nu kända marker och håller mig tack vare det fina flygvädret hela tiden högt utan några större problem. Framme strax norr om Vimmerby blir jag tvungen att bryta av från en fantastisk molnbild och flyga rakt österut för att undvika att flyga mot kontrollerad luft (Oskarshamns TIA) och ett olandningsbart område. Och faktum är att Mc Donalds i Västervik tedde sig som en stor hägring efter nästan sex timmar i luften. Efter en stunds gnetande i svaga stig under den molnfria himmel där jag nu befann mej så var Västervik inom räckhåll.

Landade strax norr om Västervik, 181 kilometer från Ålleberg, med ett osannorlikt stort flin i ansiktet och en
telefon full av missade samtal från kompisar som undrade vart jag tagit vägen.

Ge inte upp era drömmar!

p.s Hamburgaren var fantastisk, och jag jobbar kvar på samma ställe (fjäskade med en tårta). d.s

Nya Zeeland

Flyga på andra sidan jorden

Sid: 8 Larsa Jonsson : Åre SDFK, FK Offerdal

Nya Zeeland ligger sydost om Australien. Om man skulle lägga landet i Europa skulle det börja lite ovanför Bordeaux i Frankrike och sträcka sig ned till norra delen av Marocko. Med andra ord så ligger dess läge ganska bra till för oss friflygare.

Antal invånare här är ungefär 3.4 miljoner, av dessa är ca 9% Maoris. Cirka 500 personer flyger skärm. Landskapet här påminner väldigt mycket om Sierra Nevada, det är alltså väldigt alplikt med berg och dalgångar. Det ar ett brunt landskap med massor av olika sorters djur, då framförallt får. Det finns inte några rovdjur här, så därför har också djuren lite annorlunda vanor här än hemma. Fåglar häckar till exempel på marken, kaninerna som planterades in av engelsmannen förökar sig väldigt snabbt här. De har ingen riktigt naturlig fiende som decimerar deras tillökning. Just på grund av Nya Zeelands speciella fauna är man i tullen extremt noga med att kolla besökares baggage. Man får till exempel inte föra in skor med jord (skitiga skor). Inte heller att föra in mat är speciellt populärt.

Hur är då flygningen

Jag bor för närvarande i Queenstown, 45 graders latitud söder om ekvatorn. Här finns tre startplatser.
Start nr ett ligger ovanför Queenstown. Fallhöjd ca 400m.
Höjdbegränsning 4500 feet.
För att komma hit upp tar man en gondol som kostar 14nz$ per tur, eller 50nz$ för ett helt år. Med andra ord så lönar det sig förmodligen att köpa ett årskort. Här börjar termiken ganska tidigt, redan vid tio snåret på morgonen kurvas det. En start är mot söder (ned mot staden), lite högre upp finns det en start mot väst. Denna måste man dock gå upp till.

Vad som ofta händer på den här startplatsen är att sjöbrisen träder in på eftermiddagen och då är det inte längre flygbart. Högsta tillåtna höjd ar 4500 feet, att kurva sig högre upp är inte populärt hos kontrolltornet. På grund av att denna start ligger inom CTR är sträckflyg inte möjligt. Man landar på en fotbolisplan, kan vara lite tajt ibland.
Start nr två ligger utanför Queenstown. Höjdbegränsning 5500 feet.
Det är en sydstart i ett skidområde som heter Coronet Peak, cirka 15km ost om Queenstown. Man startar antingen på parkeringsplatsen eller så kan man vandra högre upp och lägga ut skärmen lite varstans i skidbacken. Dock inget alternativ om man är lat av naturen… Det finns även en start uppe på toppen som vetter mot nord. Nordsluttningarna här är som våra sydsluttningar, alltså den bästa sidan för termik.

Denna plats är den som jag anser vara bäst. Härifrån är också det Nya Zeeländska sträckrekordet på 135 kilometer satt. Men även här finns det begränsningar – maxhöjd 5500 feet. Om man drar på distans flyger man ut i nordostlig riktning, ut ur CTR. Man landar cirka fyra kilometer norr om starten på Flight park – ett stort klippt gräsfält. Härifrån finns det också transportmöjlighet med en buss upp till starten igen, kostnad cirka 10nz$. Det finns även boendemöjligheter ute på Flight Park som fungerar som ett paraglidinghostel. Fyra sängar per rum, tre rum plus ett dubbelrum. Här finns kök, dusch, tv och allt som man kan tänkas behöva. Termiken här fungerar bäst på eftermiddagarna. När det är sydliga vindar lyfter det överallt. Kan till och med vara lite lurigt att landa, svårt att komma ned.

Start nr tre ligger cirka 20 km österut. Fallhöjd cirka 250 m, maxhöjd 3000 feet. Detta är ett termiskt hang som fungerar på eftermiddagarna. Fungerar väldigt ofta faktiskt. Denna plats ligger i inflygningsrutten för flygplanen. Som tur är så går inte flygen alltför ofta. De kommer också rätt högt ovanför starten, så det är inget större problem. Här hangar man efter en cirka fyra kilometer lång kam. Starten är ganska brant, så mycket balansering är en stor fördel här.



Om man vill tävla

En gång i månaden är det nationella tävlingar typ våra SC:er. Nya Zeeländska mästerskapen går av stapeln 2-9 februari 2002 i Wanaka. Det brukar vara lite utlänningar med också. Anmälningsavgiften ligger på 200nz$, så om man vill tävla finns det möjlighet att få lite erfarenhet. Tävlingarna arrangeras av de olika klubbarna på respektive plats.

För mer information om dessa:
Otago: high@xtra.co.nz, 25nz$, 1-3 dec, reservdatum 7-10 dec.
Paeroas: russelread@hotmail.com, 35nz$,
8-10 dec, reservdatum 15-17 dec.
Urewera Paragliding classic: mercer@clear.net.nz,
45nz$, 18-20 jan, reservdatum 25-27 jan.
New Zealand paragliding nationals:
lucky_Montana@hotmail.com, 200nz$, 2-9 feb.
Nelson: adventureparagling@xtra.co.nz, 35nz$, 22-24 mars.

Sen så är det ju även i Australien: Manilla open 2-9 mars.

Man använder inte gps-verifiering här ännu, så vill man tävla är det bara att snällt ta med sig sin kamera!

Några bra webbadresser:
www.nzhgpa.org.nz
www.flightpark.co.nz

Sid: 9 © Peter Brinkeby

räjser rutan

**FLYGNING ÄR EN REN MENTAL SYSSELSÄTTNING.
SÅ SÄGER MAMMA I ALLA FALL, OCH JAG HÅLLER MED.**

Alla piloter har samma förutsättningar för att bli en duktig pilot. Det spelar ingen större roll vilken fysik, vilket kön eller vilken social ställning vi har. Det mesta sitter i huvudet. Så vad är det då som skiljer en duktig pilot från en dålig?

Jag tror det handlar om vilja. Först och främst en stark vilja att skärmflyga, men också en vilja att bli duktig på det. Låter kanske enkelt, men bara med en väldigt stark drivkraft ger man sig tid att lära sig något ordentligt. Jag tror inte så mycket på naturbegåvning eller talanger. Snarare handlar det om inlärning eller inlärningsförmågan. Vissa lär sig snabbare, men alla kan, tror jag, lära sig vad som helst till ungefär samma nivå. Om man bara har tid. Friflygning är en sport där erfarenheterna ger utdelning. Dom bästa piloterna är oftast dom gamla rävarna och det är sällan man ser gröngölingar på prispallen.

Med viljan kommer intresset och med intresset följer ett konstant informationsflöde som i sin tur ger teoretiska erfarenheter. Själv läser jag dom flesta skärmflygtidningarna som finns på marknaden och försöker alltid utöka min egen kunskap genom internet eller andra medier.

Med viljan kommer också den praktiska erfarenheten. Det är bara med en stark vilja man kan neka arbete, leva som en hund och lämna en "normal" tillvaro för att få tillräckligt med tid för att flyga (om man nu inte redan är en snorrik snubbe utan förpliktelser). Man blir helt enkelt inte duktig utan övning!

Kanske inte så mycket nytt under granen, men jag vill understryka hur viktigt det är med fokusering på det som är viktigt! Ni kanske skrattar och tänker att flygning inte är så viktigt... Jag håller med, fast å andra sidan – vad är viktigt? Att bli en duktig marknadsförare kanske slår högre på samhällsstegen än klubbmästare i skärmflygning, men om man bortser från den ekonomiska fördelen det ena alternativet har, så tror jag att det andra är mer värdefullt på dödsbädden. Om vi kan ta med oss någonting till ett eventuellt liv efter döden så är det våra upplevelser, så det gäller att samla på sig bra sådana.

Här är några snabba tips till er som vill mer. Förnya dina prenumerationer på skärmflygtidnignarna,
kolla in www.pwca.org, säg upp jobbet, boka biljett till Sydamerika och flyyyyyyyyg!

I en intervju med John Pendry för ett tiotal år sedan frågade journalisten: "Hur blir man en duktig pilot? Måste man tänka som en fågel?" varvid Pendry svarade "jag vet inte hur en fågel tänker".

Förutom att tävla och friflyga

Vad jag gör här för närvarande är att jobba som tandempilot. Det fungerar på följande vis; Först måste man få jobb. Jag jobbar för Flight Park tandem LTD. Det drivs av två män – Angus Tapper från Nya Zeeland och Mr Ko från Japan. Den senare är även ägare av Flight Park, landningen vid Coronet Peak. Jag jobbar tillsammans med fem andra piloter: en från Spanien, en från Frankrike och tre nya Zeeländare.

Vi flyger från Coronet Peak, hämtar upp kunderna i Queenstown som vi får via bokningsbyråer. Förutom oss finns det två andra tandemföretag. Ett som opererar i Queenstown från gondolen, det andra från Coronet Peak. Det finns även tre hängflygoperatorer, så det är lätt att prova på tandemflygning. Licensen konverterar man till den varande här, våran duger bra. Man måste dock ha med sig sin loggbok för att visa att man har tillräckligt med erfarenhet av flygning i allmänhet och från tandem. Sen söker man arbetstillstånd. Jag har ett för sju månader. Man söker på det turistvisa man får när man anländer till landet. Är lätt att få om man kan visa att man redan har jobb och de kunskaper som krävs för det. Sen är det bara att börja jobba. Hittills har det varit flygbart väldigt ofta – ca 21dagar på en månad. Så jobba det får man!
Ha det bra I vinterrusket!!!





Del:1
Sid: 10 Hans-Christian Stoltz

En gröngölings dagbok

Under år 2000 tänkte jag att nu var det dags att aktivera sig. Efter en del år av stillasittande arbete hade jag drabbats av IT-sjukan – kulmage, allergi mot frisk luft samt ett extremt flåsande av minsta lilla ansträngning.

Jag har alltid haft ett intresse för lite udda sporter där det handlar om att tänja gränser samt även få en mental upplevelse, så valet stod mellan dykning, fallskärm eller hängflyg. Efter noggrant övervägande i cirka tio minuter kom jag fram till att hängflyg skulle nog passa mig utmärkt – inte alltför fysiskt krävande och en hisnande upplevelse som kunde pågå under flera timmar om man hade tur med vädret.

Efter att ha sökt runt på webben fann jag att Skånes Drakflygklubb var den klubb som arrangerade utbildningar i min närmsta geografiska omgivning. Efter en anmälan via webben tog det inte många dagar förrän jag fick besked. Utbildningen var redan startad så jag fick tyvärr vänta till nästa omgång.

Tiden gick och jag glömde nästan helt bort att jag hade anmält mig, ända tills en dag i mitten av april 2001 då jag fick ett email om att det eventuellt skulle bli utbildning om vädergudarna tillät det. Med andan i halsen sprang jag ner till frun, informerade henne snabbt om att nu måste hon ställa in alla åtagande som vi dragit på oss under kommande helger. Nu skall här minsann flygas! Van som hon är vid att hennes man kommer med extremt galna infall och idéer, höjde hon lite nätt på ögonbrynen och sa ok med ett lätt suckande tonfall.

Dagen innan utbildningsstarten fick jag ett email igen om att styrelsemedlemmarna hade genomfört ockulta riter och besvärjelser under en hel vecka och därmed blidkat vädergudarna. Utbildningen skulle bli av och första dagen skulle genomföras i Glumslövs backar strax utanför Landskrona. Alldeles utmärkt tänkte jag eftersom jag bor i Landskrona, nu kan jag ta mig dit med minsta möjliga ansträngning.

Troligtvis var denna ambition, att anstränga sig så lite som möjligt, ett symptom på den tidigare nämnda IT-sjukan.

En kall och ruggig lördagsmorgon blev jag avsläppt av frugan vid backarna, varpå hon körde hem så snabbt som möjligt med ursäkten att hon tänkte minsann inte tillbringa allt för mycket tid ute i den kalla luften. Efter en snabb titt på parkeringen upptäckte jag en folkvagnsbuss som såg ut som om den hade kört till helvetet tur och retur ett antal gånger. På taket låg någonting som liknade vingar, varpå jag stegade fram till den tappra skaran som stod utanför. Efter de obligatoriska hälsningsfraserna insåg de utbildningsansvariga, som var strategiskt placerade inuti i bussen på grund vädret, att vi fattades en del folk. Medan vi väntade började en av kursdeltagarna berätta att han var van fallskärmshoppare och min första tanke var att jag antagligen var den enda gröngölingen i gruppen. Alla andra hade nog flygvana sedan tidigare och skulle säkert bygga på med en kurs i hängflyg. Dom andra killarna dök upp efter en stund, obligatoriska hälsningsfraser igen och sedan bar det av. Vi körde ner till botten av dalen och lastade av prylarna.

Det första vi fick lära oss var att montera ihop vingarna, göra flightcheck samtidigt som vi fick lite teori på köpet. På med selarna och hjälmarna och nu skulle det minsann flygas – trodde jag.

"Nu skall ni lära er att bära vingarna inför en start", sa vår instruktör Hans Berg. Bära sakerna, det kan väl inte vara så svårt, tänkte jag. Övermod lönar sig definitivt inte! Har man som jag, en fysik som en säck potatis, kan det vara nog så svårt att hålla fanstyget horisontellt och välbalanserat. Den lilla vind som existerade slet och drog i vingen på, ett för mig, ganska oberäkneligt vis. Hela gänget på sju man turades om ett antal gånger för att prova på detta. Det var först nu det gick upp för mig att det var starka naturkrafter man har att göra med.

>

Efter ett tag skulle vi få prova på att springa med vingen och nu såg jag visioner framför mig där jag flög ett varv i dalen.

"Nu skall vi springa med vingen rakt fram" vrålade instruktören.
Förste man, intet ont anande, krokade i sig i vingen. Han gick upp en liten bit i backen tillsammans med två instruktörer, en på var sida om vingen. Han lyfte upp vingen mot vinden, kände lyftet, balanserade hela paketet och började springa. Det hela gick alldeles utmärkt – dom fem första metrarna. Därefter började vingen vika av och piloten med den. Det hela slutade med att han snubblade och vingen följde ju givetvis med honom rakt ner i landbacken.
"Du måste parera åt motsatt håll med hela kroppen. Går vingen åt vänster, springer du åt höger" sa Hans lite försynt, samtidigt som han hjälpte den vingklippte piloten ur vingen.

Alla fick prova på att springa med vingen nerför backen och det var definitivt ingen lätt match. Alla snubblade, kände sig utmattade och moralen var nog ganska låg under en period. Dessutom så hade vi inte ens lyft en centimeter från marken.

Under lunchen så talades om allt möjligt, mest frågor kring licenser och andra saker som enbart våra stackars instruktörer kunde svara på. Med tanke på förmiddagens motgångar blev det inte det utbyte av flygarhistorier som jag hade förväntat mig.

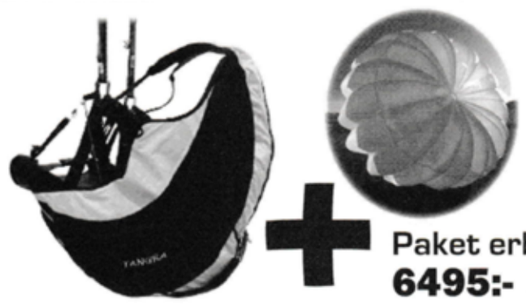
Efter lunchen gick det betydligt bättre. Det var precis som om saker och ting hade sjunkit in under pausen. Folk började förstå hur dom skulle parera för att hålla en rak kurs med vingen och moralen steg något, dock så nådde den inte några extasbetonade nivåer. Då tyckte Hans att det var dags för en moralhöjande åtgärd. Han bar upp en av skolvingarna på toppen av backen, krokade i sig och lyfte vingen mot vinden. Han balanserade den, tog några steg och lyfte.

Den upplevelsen glömmer jag aldrig. Att se en vinge komma ut ur solen mot en blå himmel samtidigt som man hör vinden brusa i seglet, är något av det vackraste man kan vara med om. Hans cirkulerade ner och landade i dalen. Även om det var ett kort flyg, kanske 20 sekunder, så var det dom upplevelserika och intensiva sekunderna jag varit med om. Det gjorde även underverk för gruppen. Moralen höjdes till rekordnivåer och helt plötsligt visste alla igen varför vi hade valt att gå kursen.

Dagen slutade i positiv anda och tur var väl det. På kvällen värkte min kropp på precis varenda ställe och alltefter som jag framförde min klagosång, ifrån min favoritplats i TV-soffan, undrade frugan om det verkligen var värt det. Jag tyckte mig ana något hånfullt i hennes tonläge och ansiktsuttryck. Det var precis som hon underförstått sa att människan inte är skapad för att flyga och allra minst hennes man, som utgör idealtypen för vad man skulle kunna kalla en soffpotatis. När man tycker sig höra sådana underförstådda meningar hos sin andra hälft, då väcks grottmänniskan till liv. Testosteronet flödade så det sprutade ur öronen och jag fastnade ännu mer i min övertygelse. "Här skall minsann flygas!" sa jag, samtidigt som jag lyfte den ena handen mot taket och pekade mot himlen. Den andra handen hade jag knutit och slog frenetiskt mot bröstet. Med ett beteende och en argumentation som närmast kan liknas vid en gorilla, somnade jag vid runt halvtio på kvällen.

FORTSÄTTNING FÖLJER...

Vi betalar inte för lagerhållning,
så det gör inte du heller.



Hos rpmSport ligger inte PG-prylarna på hög i dyra lokaler. Nej vi anpassar oss efter just DINA önskemål, så att du får just den varan som Du vill, direkt från tillverkaren, utan fördyrande mellanhänder och med den garantisupport som bara tillverkaren kan uppfylla.

Paket erbjudande vid skärm köp
6495:- (Tangra sele & SKY nödis)

SKY PARAGLIDERS
CHARLY Best of Air
freeX AIR SPORTS

freeX AUTHORIZED DEALER
Nu har vi även KITEar från PEGAS för surfing eller land bruk.

rpm DIREKT-KONCEPT

Skräddarsytt	Inget lager	Inga mellanled
Produkter för individuella behov.	Därför sitter vi aldrig på gamla prylar.	Direkt från tillverkarna. Utan mellanhänder!

rpmSport

För gällande priser samt köp- och leverans villkor; se hemsidan.

KLICKA www.rpmSport.net

RING 0706-45 19 50

Rolles stalltips nr:9

Sid: 12 Roland Hugosson

Tomtar på loftet träffar Spöken på vinden

Det gäller att hänga i om man inte skall ramla ner från ett hang. Men det finns värre saker än att ramla ur stigområdet. Man kanske flyger över marginalen, istället för över hangkrönet, om man faller för frestelsen att tänja på säkerheten. Även gummisnoddar går av om de töjs ut för långt.

Vad jag kan se så är hangflyg ett av de mest riskfyllda flygsätten; Man flyger hela tiden nära marken, i hård vind, i starkt trafikerad luft och nära djupt vatten vid kusthang. Så man måste bland annat tänka på: vindgradienten, luftens laminära strömning runt hinder, uppsikten på andra flygfarkoster, och sist men inte minst landningstekniken.

Hangett: Lanzaroteresans längsta sekunder

Luften var egendomligt lugn för ett inlandshang. Skärmarna låg och prasslade längs med sydhangets krön. Själv ville jag upp dit igen efter att sakta men säkert förlorat höjd. Först på grund av alla undanmanövrer för långsamma "tepåsar", och sedan under hangkrönet på grund av att jag flugit med extra fart och väl tilltagen distans till bergssidan – hanget var ju ett inlandshang där man kan förvänta sig termikpuffar (som på grund av vindgradienten till bergssidan lyfter yttervingen mer än innervingen). Trots vetskapen om risken sänkte jag successivt hastigheten till bästa sjunk och smög vartefter närmare berget. Luften verkade ju så lugn. Det funkade. Jag började vinna höjd. Ops!



Plötsligt blev luften bråkig istället för lugn. Ett illasinnad turbulenstroll vickade omkull vingen och snart fylldes en icke existerande vindruta med en brun och hård bergssida. Jag försökte övertala vingen att inte bry sig om de där dumheterna men den ville inte gärna lyssna. Jag gav allt jag hade framåt och åt vänster (bygelben är i vägen ibland). Farten ökade och svängen in mot berget hävdes lååångsamt. Under tiden dök jag svängande in/ner mot bergssidan… stirrande både döden och berget i vitögat. Jag bet ihop och väntade på att vingen skulle börja rolla ut från berget. Väntade, väntade… Småstenarna blev större och större tills de såg ut som klippblock på bergssidan; och klippblocken såg ut som berg. Så svarade vingen till sist och rollade segt som om luften var gjord av kola och misslyckad julknäck. Jag tryckte ut och vingen svängde bort från sandpappret i kolossalformat som passerade under min mjuka mage – på alldeles för nära håll. Jag flög åter fri från berget likt ett skakande asplöv. Ibland blir ett tiotal sekunder långa som minuter.

Hangtvå: främmande vindar vid Hovs hallar

I mitten av juli stod vi, ett par nyanlända entusiaster på svenska västkusten. Vi befann oss strax väster om Båstad vid Hovs hallar, ett vackert naturreservat som vid nordvästvindar även kan avnjutas ur fågelperspektiv. Klockan åtta på kvällen startade jag och gled på marginellt hang förbi alla svårigheter på den låga delen av hanget. Så gnetade jag mig vidare norrut medan de ännu solvarma klipporna gav mig mer höjd att använda. Smög mig trevande förbi hangets egentliga vändpunkt och vidare norrut – högt ovanför en rasbrant i skogen. Det här kunde bara inte vara hang! Förbryllad tassade jag vidare ut i det okända, det okända bar… det okända steg! 1 m/s... 2... 3… varion pep förtjust; jag pep av förvåning. Undrande såg jag sandstranden snabbt bli allt mindre under mig. Lugnt och fint stannade "hissen" på 600 meter ovanför vågorna.

Förbryllad vände jag raskt tillbaks söderut med de bekanta visdomsorden "finns det stig finns det sjunk" ringande i huvudet. Det visade sig vara ett klokt drag att komma ihåg de orden. Tre förvånade kompisar kunde trots sjukområden och turbulens se mig komma åter på god höjd – och på nytt kliva in i ännu en mystisk "hiss" – samtidigt som de kunde noterade att vinden på hanget vred 180 grader. Därför vinkade de till mig mer frenetiskt än obromsade vindkraftverk i full storm.

En stund senare landade jag parallellt (!) med hanget i rak motvind! Strax därpå mojnade det helt. Allt medan solen sjönk ner mot bränningarnas fräsande konstaterade jag att det inte ens går att vara säker på vädret ens på ett kusthang. I alla fall inte om man kommer i vägen för en hemvändande sjöbrisfront.

Hangtre: nybörjaren som åkte på en blåsning

Vinden blåste in 45 grader snett på sydhanget i Åre med mer än 8 m/s. Det betydde att den blåste in FRÅN landningsplatsen som låg på andra sidan byn. Väl i luften blev jag varse vad som menas med att vinden vrider upp på hangkrön. Utanför starten blåste det i stället näst intill rak sidvind i förhållande till hanget. Min nybörjarvinge förlorade höjd medan jag krabbande segade mig ut mot byn. Glidbanan var brantare än kabinbanans vajrar. Nu satt jag rejält i klistret! Att landa på snötyngda tak skall man nog låta proffsen med rensläde och vitt skägg sköta.

Ute vid Hummeln låg jag på samma höjd som raststugan och hade rak motvind över byn mot Draklanda. Det här skulle inte funka! Jag kände mig som en rullskridskoåkare på ett trimmat löpband med siktet inställt på en avlägsen utgång. Bakom ryggen hade jag Totthummeln vars västsida låg mot väster och vinden. Där måste det finnas ett hang tänkte jag desperat. Jag vände ryggen åt den motsträviga vinden och for med en enorm fart rakt mot den granbevuxna bergssidan. Jag kände mig som en rullskridskoåkare på ett trimmat löpband på väg mot gymväggen. Jag bad en bön – och drog ännu mer fart för att öka handlingen hos vingen. Först när grankottarnas fjäll verkade lika stora som takpannor svarade varion med att börja pipa. En sväng bort från trädtopparna och ut på hanget fick mina knän att sluta leka kastanjetter. Raskt sändes jag upp mot den himmel som tydligen bönhört mig. Jag jublade i kapp med varion.

Väl på en säker höjd över Totthumelns topp rundade jag hangets hörn och fick åter hjälp av vinden att raskt ta mig iväg till ett trevligt landningsställe tryggt i lä om byn och eventuell turbulens. Där kunde jag sedan beundra högprestandavingarna som flög hang och våg runt Skutan.

Tomtar på loftet träffar Spöken på vinden

Lärdomen är att det finns spöken i vinden som man inte skall utmana om man flyger på hang. I de lugnaste luftmassor blåser de största spökena – vilka man kan frestas att utmana på duell ibland om man har tomtar på loftet. Problemet är att spökena drar snabbt och skjuter skarpt på den tomte som försöker. Och visst kanske tomtar klarar av att ducka och flyga undan ibland men bäst är om de stannar på loftet och lämnar puffran i hölstret (vingen i fodralet).

Sid: 13 Anders Andersson + Cay Westerholm



Vilka fler användningsområden än ren navigering i luften kan en GPS hjälpa dig med.

-Ge mer rättvisa vid tävling då inga subjektiva bedömningar med hjälp av fotografier om brytpunkterna passerats rätt behövs.
-Snabbare tävlingsresultat då man inte behöver vänta på framkallning av foton.
-Säkerhet. Om olyckan är framme kan man rapportera in exakta var man finns, det är inte alltid så lätt att beskriva vägen dit man landat. Och ledningscentralen kan göra en korrekt bedömning för att skicka ambulans eller brandbil.
-Undvika flygning i TMA och andra restriktionsområden.

Sedan finns det flera praktiska aspekter på vad en GPS kan hjälpa till med. Till exempel vid upphämtning. Tidigare har det ibland tagit timmar att leta upp den som utelandat. Nu skickar man ett sms så fort man landat till upphämtningen och kan fortsätta packa ihop och ta reda på vart vi är någonstans senare "har sparat många telefontimmar". Även praktiskt om man lämnar vingen och går in till närmaste pizzeria och väntar på upphämtningen. På så sätt kan de hämta upp vingen först och dig senare på närmaste restaurang.
En gång i somras hade jag flugit en längre sträcka och landat sent på kvällen. Upphämtningen skulle därför bli sen. Jag skickade in sms koordinaterna och lade mig och sov tills upphämtarbilen kom vid ett-tiden på natten.

Sen kan fler personer i familjen ha nytta av en GPS. En god vän till mig fick en GPS av frun sedan hon gått vilse i svampskogen. Sjönavigering, markera favoritfiskegrundet, svamp/blåbärstället till jakten är fler användningsområden.

Det bästa har vi sparat till sist;
Det roliga med att analysera sina flygningar efteråt.
Genom att överföra dagens flygning till datorn, kan man checka avstånd, tider, hastigheter och med några nya modeller GPS modeller även höjden under flygningen.
Efter en tävling kan man lägga upp flera piloter samtidigt och se vilka misstag, vägval och smarta drag som gjorts.
Exempelvis finns alla flygningar från WAG i Spanien för HG på nätet (htpp://www.compe-gps.org) för den som är intresserad.
För att överföra data ifrån GPSen till datorn behövs en kabel, originalkablarna är mycket dyra men det finns piratkablar som fungerar bra (Ex. Clover).



Dom flesta programmen är gjorda för PC, det finns för även för Mac men eftersom jag kör PC har jag ingen erfarenhet av dessa.

Programmen kan delas in i tre huvudgrupper: kartprogram, flygutvärderingsprogram och ned/uppladdningsprogram.

I kartprogrammen finns normalt ingen möjlighet att automatiskt verifiera om brytpunkter passerats rätt osv. Det mest kända kartprogrammet är OziExplorer.

Flygutvärderingsprogram är program som är gjorda för att användas vid flygtävlingar. Det finns flera bra program för segelflyg som kan användas. Dessa finns samlade på

http://www.fai.org/gliding/gnss/gnss_analysis_software.pdf.

Jag har provat flera av dessa. Just nu tycker jag att SeeYou är bäst. Flera finns i testversioner för att prova på.
För häng och skärm finns vad jag vet endast två program; Check In och Compegps. Hängflygare använder mest Compegps och skärm Check In. Båda programmen är gjorda av skärmflygare. Check In används på PWC, men jag anser att Compegps är att bättre program med fler möjligheter.

Ned/uppladdningsprogram är endast gjorda för att ladda upp- och nerloggar, waypoints osv från GPS till datorn.
Exempel på sådana program är Waypoint+, G7towin. Flera av kartprogrammen och utvärderingsprogrammen har inbyggda ned/uppladdningsfunktioner inbyggda. Bäst av dessa tycker jag att G7towin är. Finns att ladda ner på nätet

http://members.home.net/crh24/gps/g7towin/g7towin.htm.

I de kommande numren kommer jag att mer i detalj gå in på olika GPS–mottagares för- och nackdelar, program och dess funktioner med mera.



En guide till Lanzarote

Sid: 14 Thomas Mahlbeck

Lanzarote är en cirka sex mil lång och tre mil bred ö som ligger utanför Afrikas kust. Superbt lämpad för hängflyg och skärmflyg eftersom det nästan alltid blåser där samt att det finns hang i nästan alla vindriktningar. Inte heller att flyga termik och distans är några problem. På dagen kan vindarna vara rätt starka på 4-10 m/s och då lämpar sig hangen bäst för hängflyg, men eftersom det nästan alltid mojnar på eftermiddagarna är skärmflyg lämpligt på eftermiddagar och kvällar.

På ön finns en inbiten engelsk hängflygare "Ray Cooper" som gärna hjälper till med allt från att hyra/köpa utrustning till inackordering och hyrbilar. Är det någon som vet något om friflygning på ön, så är det han.

Ray Cooper har telefonnummer (+34) 928 512 604 eller så nås han på e-mail: r.cooper@teleline.es

En annan person som finns på ön mesta delen av året är Stuart Clifford som också gärna hjälper till med det mesta inom friflygning (även tandemflyg). Stuart har dessutom stor förkärlek till oss svenskar då han har bott i Sverige ett par år.

Stuart Clifford har telefonnummer: (+34) 679739347

Glöm inte att vid flygning vid ett nytt ställe så ta alltid kontakt med erfarna piloter på plats innan flygningen. Det finns tyvärr otaliga historier om piloter som har fått för sig att starta på flygställen utan att ha tagit del av den informationen som finns att tillgå, med resultat att både anhöriga och skattmasen mist något värdefullt.

Hanglista

MIRADOR DEL RIO
Ligger på norra delen av ön.
Vinden skall ligga i nordöstlig riktning.
Starten ligger nästan vid utkikstornet El Rio.
Starthöjd: 400 meter
Den totala längden på Hanget är ca 5 km långt i en u-formation.
Vinden kommer direkt från havet och är väldigt laminär vilket erbjuder stabil och enkel flygning.
Landningen sker på en avlagd fotbollsplan nedanför i byn.

MALA
Ligger på östra delen av ön.
Vinden skall komma från östlig till nordöstlig riktning.
Starthöjden är ca 100 meter
Inte så hög start men på grund av dom svarta vinfälten nedanför starten kan man få otroliga termiska lyft.
Landningen sker i stort sett nedanför hanget.
För att nå starten måste man tyvärr bära sin utrustning ett par hundra meter över en gammal bro.
Hanget är ca 2 km långt.
Här flyger ofta skärmflygarna när hängflygarna flyger på Mirador.

FAMARA
Den absolut populäraste platsen för friflygning på Lanzarote.
Ligger på nordvästra sidan av ön.
Startvinden fungerar här i nordvästlig, västlig samt sydvästlig riktning.
Här finns det tre olika starplatser beroende på vindstyrka och vindriktning.



Dom första två är ca 100 meter höga kullar som används när vinden är stark samt i västlig och sydvästlig riktning. Topplandning tillåts här.
Den tredje starten är längre norrut på hanget och är ca 600m hög.
Lämpar sig bäst vid svag västlig samt nordvästlig vind.
Hanget, som är öns största, sträcker sig från Tequise ända till norra spetsen på ön (Mirador) och är drygt 2 mil långt

Vid stark västlig vind är över 1000 m flyghöjd inga problem. Man får dock passa sig för molnen som hastigt kan bildas framför dom höga bergen vid hanget.
Om man tänker bege sig ut på den berömda "the ridgerun" måste man ha i åtanke att det inte finns några landningsplatser längre norrut, då bergen sträcker sig ända ut i vattnet.
Landningen sker i anslutning till vägen som går från Tequise till Caleta (nästan rakt nedanför starten), eller på stranden bredvid byn Caleta.

EL COUCHILLO
Ligger på västsidan av ön.
Startvinden skall komma rakt från norr.
Starthöjden är ca 150 m
Starten är ganska brant då det är en gammal vulkan och den är inte så enkel vid starkare vindar.
Mycket bra termiska förhållanden gör att möjligheterna här att nå en höjd av 1000 meter inte är en omöjlighet. Stora öppna landskap runt omkring inbjuder till bra Cross-country flygning
Annars ligger landningen vid foten av vulkanen.
Hanget är endast ca150 m långt vilket gör att trängsel ibland förekommer.

MACHER
Ligger på sydsidan av ön.
Startvinden skall komma från sydost.
Starthöjden är ca 350 m
Starten ligger vid en ruin som ligger vid vinodlingarna och är lätt att komma till med bil.
Gott om plats för riggning av Flygtyg.
Topplandningsmöjligheterna är här mycket bra.
Hanget är ca 8 km långt.
Landningen sker vid en "skola" som ligger ca 2 km rakt ut från berget, men man måste passera en del kraftledningar, så se till att lämna hanget i tid (vid eventuell höjdförlust).

Nu är det snart dags att förnya hängflyglicensen.
Räkna med en månads handläggning innan allt är klart.
OBS – att ansökan alltid skall sändas till ordföranden i Din klubb.
OBS – att Du först måste betala klubbmedlemsavgiften för 2002.
Sänd med flygdagbok eller redogörelse om Din flygning till ordföranden. Klubben informerar hur just Du skall förfara.
Flygtid skall föras in i rutorna även om det inte ställs krav på särskild flygtid (statistik).

Bara förnyelse
Sänd endast ifylld blankett till ordföranden i Din klubb. Hängflygtid skall ifyllas. Välj försäkringsalternativ. Du har inga nya kompetenstillägg på Elevkort. Du fyller kraven för förnyelse: Elevlicens 10 flygningar 2001, Pilotlicens 5 flygtimmar och 10 flygningar under 2001 eller 50 flygningar utan krav på flygtid (ange detta i klartext i så fall). Om Du har minst 80 flygtimmar kan Du förnya pilotlicens vartannat år utan krav på flygning.

Nya kompetenstillägg
Du har fått nya kompetenstillägg påförda Elevkort under året och fyller kraven för förnyelse enligt fallet ovan. Sänd med Elevkort tillsammans med ansökningsblanketten.

Du fyller inte kraven för förnyelse vid årets slut
Elevlicens: Sök upp instruktör och komplettera upp till de 10 flygningarna.
Pilotlicens: 1) Ansök om elevlicens om Du flugit 10 flygningar. Flyg 5 timmar eller 50 starter under 2002 på de villkor som gäller för elevlicens. När du nått dessa 5 timmar eller 50 flygningar kan Du utan något mera begära att åter få Pilotlicens. Eller 2) Flyg inför instruktör på sätt som han bestämmer tills han godkänt Dig. Sök därefter förnyelse.

Sportlicens
Innehav av sportlicens markeras på licensen. Sätt kryss i rutan på blanketten om Du anser att Du fyller kraven. Denna enkla sportlicens gäller inte för internationella tävlingar.

Försäkringsalternativ
Kopplat till licensen finns dels en ansvarsförsäkring dels en olycksfallsförsäkring. Försäkringarna är obligatoriska. De gäller endast vid hängflygning – inte vid resor till och från flygställen. Nedanstående redovisning av olycksfallsförsäkringens omfattning är principiell. Exakta villkor för alla försäkringarna framgår av försäkringsbrev hos den i styrelsen som har försäkringsansvar. Alla förhandlingar i försäkringsärenden sker direkt mellan den enskilde och försäkringsbolaget. Kostnaderna är preliminära och kan komma att ändras.

Alt 1: Norden, låg ersättning ingår i total licensavgift 466 kr. Gäller endast i de nordiska länderna. Täcker nödvändiga delar av läke-, tand- och resekostnader. Rehabiliteringskostnader intill 10.000 kr Invaliditet 50 % eller mer beräknas på 200.000 kr. Invaliditet under 50 % beräknas på 100.000 kr. Dödsfall 25.000 kr

Alt 2: Norden, hög ersättning ingår i total licensavgift 659 kr och gäller endast i de nordiska länderna. Täcker nödvändiga delar av läke-, tand- och resekostnader. Merkostnader upp till 3,5 basbelopp. Rehabiliteringskostnader upp till 3,5 basbelopp. Invaliditet upp till 20 basbelopp. Dödsfall 0,5 basbelopp.

Alt 3: Världen, hög ersättning ingår i total licensavgift 812 kr och gäller i hela världen (nästan). Ersättning som i alt 2.

Tandem: Betala totalt för licensen 595, 979 eller 1281 så är passageraren försäkrad på samma villkor. (Dubbel försäkringsavgift)

Viktig information till klubbordföranden
Kontrollera att medlemsavgiften för 2002 är betald.
Det är Du och inte FSF som skall granska att ansökan är korrekt och att den sökande är lämplig. Du har rätt att vägra förnyelse och ta bort kompetenser. Skriv i så fall i klartext direkt på blanketten vad det gäller så specialgranskas den.
Tidigare innehavare av pilotlicens som trappar ner till elevlicens kan inte erhålla de 8 kompetenstilläggen som är markerade sist på blanketten.
Eventuellt Elevkort skall följa blanketten. Om Elevkort saknas kan inte nya kompetenstillägg påföras licensen.
Anteckna i klubbens register vilka behörigheter som ansökts.
Bedöm om den som söker sportlicens är lämplig att delta i större nationella tävlingar. Stryk annars.
Kontrollera att försäkringsalternativ är valt.
Sänd ansökan vidare till FSF, Idrottens Hus, 123 87 Farsta

Alla ansökningar om någon form av instruktörsbehörighet skall istället sändas till Rolf Björkman, Backlöksvägen 103, 165 77 Hässelby. Om Du gör fel riskeras att ansökan fördröjs avsevärt.
Kontrollera mot ansökan att adressregistret är rätt.

Hängflygförbundet

Licensförnyelse

Sid: 15 Rolf Björknan



Flygbogseringens Fräsning

Jag har börjat med en ny sport. Åtminstone känns det så.
Sid: 16 Johan Bergström

Jag hör till dem som flyger på hemmaplan, över plattlandet. Självvalt, jo, kanhända men jag är tvungen att prioritera familjen och ta mitt flygande när det blir tid över.

När mitt äventyr med hängflyg började var det med bilbogsering. Vi stod ett gäng flygare ute på Sala/Tärnabyfältet, mekade med dragbilar och lagade linor och till slut kom man igång med bogserandet. Flera hundra meter kom man upp. Desperat letade man efter BLÅSAN, den som skulle kröna även denna söndag med ett flygäventyr. Men den fanns inte alltid där. Antingen det nu berodde på att termiken saknades eller helt enkelt på att sex-sju drag inte alltid räckte för att ge utdelning. En hejare på start och landning blev man i alla fall. Alltid något.

NU är dragbilen utbytt mot en trike. De sex-sju bilbogserskutten är utbytt mot ett par – ibland bara en – flygbogseringar till närmast bekväma blåsa. Trikepiloten brukar veta exakt var han ska hitta den efter ett par rundor på tidiga förmiddagen. Helt termiklösa dagar tar man ett par turer upp till 1000 eller 1500 m, bara för att få komma upp och känna lugnet och njuta av en stunds total friflygning.

Som de flesta som hunnit skaffa familj har jag med tiden fått en annan syn på min fritid än jag hade för ett tiotal år sedan. Jag har nog råd att göra vad jag vill när jag kopplar av från jobbet, det är tiden som inte vill räcka till. Det har blivit mer och mer svårt att ha överseende med flygdagar som "inte ville sig". När jag tar min dyrbara tid och lämnar Eva och barnen en söndag så vill jag UPP.

För mig har därför flygbogseringens intåg i sporten inneburit en helt annan möjlighet att få utbyte av de tillfällen som ges. För flyga får man. Nyligen diskuterade en grupp hängflygare kring "distansligan". Frågan var om man skulle höja gränsen för minsta giltiga flygsträcka från 10 till 30 km. Det är ju bara att låta sig bogseras upp till 1000 m och sticka iväg, konstaterade man.

Ok, kan någon tycka, lite sport måste väl det ändå få vara att ta sig upp. Säg den lycka som är större än efter att ha lyckats klamra sig upp från 100 eller 150 m höjd under marginella förhållanden. Å andra sidan; åkt 20 mil, offrat sin lediga dag och bensinpengar för kanske 10 flämtande minuter i luften. Känns det igen?

Har man provat på markbunden bogsering med sin vinge så är det inte någon större omställning. Jo, utbildning och licens måste till, men tekniken och balansen är inte så mycket annorlunda. Samtidigt slipper man tänja på några gränser för att komma så högt som möjligt i bogserdraget. Och inget trassel med "första-releasen", bara det!

Nackdelar då. Ja, det är faktiskt svårt att hitta så många. Det går att bränna mer pengar en termiklös dag på Köpings flygfält än vid vinschen i Sala. Men då är man som sagt uppe i luften en hel del.

En annan olägenhet man får dras med är att trikar, och ibland deras förare, har ett något mer varierande fartregister än vad den dragkraftsreglerade vinschen har. Jag har mer än en gång varit tvungen att släppa taget när triken framför mig med raketfart farit ner i ett sjunkområde och jag flugit som ett spjut 30 meter ovanför. Andra gånger har det gått så långsamt att det känts som om man skulle flyga in i triken. Bogserlinan har hängt i en slak båge under oss. Då är det också bara att släppa, hellre än att låta veklänken gå av när triken kommer in i nästa uppåtskjut.

Det ska också sägas att verksamheten inte hade existerat om inte ett antal trikepiloter ägnat sina helger åt att bogsera vingar. Inte sällan är de själva hängflygare som offrar "kanontillfället" därför att så många vill upp.





Jag tror faktiskt att den här utvecklingen skulle ha uppskattats av många som började med den här sporten medan de hade tid att harva med vinschar men som slutade eftersom familjelivet ströp fritiden.

Som sagt, en helt ny sport.
När jag och de andra nybörjarna för ett par år sedan stod samlade inför kursens avslutande bogserdrag, kommenderade Peter Lütze:
"Och nu vill jag inte se er på marken igen !"
Vi lydde.

SSFF Ranking

30 sept 2001

SM, PWC, British Nedranita, WAG, SDL, British StAndre inkluderat

P	Position	Pilot	Poäng
	1	Peter Brinkeby	10490
	2	Erik Rehnfeldt	9185
	3	Johan Sjöström	8668
	4	Oliver Thurmann	8200
	5	Peter Mannerstråle	7764
	6	Putte Pettersson	7733
	7	Jonas Böttiger	7222
	8	August Sandqvist	7178
	9	Nicolas Hervy	7084
	10	Anette Gårdhagen	6854
	11	Eric Blidmark	6828
	12	Johan Appelquist	6605
	13	Johan Blomqvist	6102
	14	Lars-Anders Jonsson	5836
	15	Mikael Jarås	5545
	16	Mikael Kjellman	5396
	17	Herman Grönkvist	4879
	18	Janne Järnesjö	4744
	19	Andreas Karperyd	4393
	20	Fredrik Bergner	4358
	21	Jonny Bergholtz	4091
	22	Birgitta Varga	4074
	23	Simon Fulford	3968
	24	Christer Wesslund	3907
	25	Anna Rydh	3714
	26	Jonas Svedberg	3556
	27	Martin Kjellman	3510
	28	Håkan Larsson	3450
	29	Tony Helinsky	3422
	30	Anders Eklind	3310
	31	Peter Sjöstedt	3254
	32	Per-Arne Nordmark	2925
	33	Johan Einebrant	2876
	34	Leo Orbing	2816
	35	Robert Aunes	2598
	36	Per Eklind	2392
	37	Lars Ericsson	2326
	38	Magnus Österberg	1932
	39	Åke Kindblad	1725
	40	Jonas Ostwald	1548
	41	Hans Gustavsson	1308
	42	Mats Lindberg	1298
	43	Mats Arctaedius	1260
	44	Johan Mårtensson	1254
	45	Peter Olsson	1224
	46	Peter Wicander	1117
	47	Harald Hultén	1000
	48	Lena Alfredsson	978
	49	Patrik Saethe	943
	50	Tove Andersson	897
	51	Stefan Olsson	817
	52	Björn C Hårdstedt	734
	53	Peder Dyrsén	636
	54	Jan Michael Björenäs	622
	55	Niklas Karlsson	603
	56	Melle Jönsson	599
	57	Erik Li Hermansson	562
	58	Martin Annsberg	541
	59	Leif Karlsson	518
	60	Oskar Green	512
	61	Jonny Carlén	406
	62	Tony Ekström	398
	63	Håkan Johansson	387
	64	Christer Walderik	385
	65	Ulf Nylander	380
	66	Bengt Vesterberg	369
	67	Johan Granath	334
	68	Jan Widenby	295
	69	Krister Persson	239
	70	Per-Erik Nilsson	238
	71	Torkel Bergkvist	233
	72	Per Burseli	209
	73	Bertil Ivert	206
	74	David Willemoth	197
	75	Svante Ring	194
	76	Ola Orädd Olsson	136
	77	Ulf Andersson	134
	78	Per-Åke Torlund	134
	79	Pernilla Krakau	127
	80	Carl Bejvel	127
	81	Anders Kronvall	127
	82	Anders Häggkvist	104
	83	Pedro Blom	67
	84	Lars Örnholmer	66
	85	Joakim Sandqvist	54
	86	Mats Hjulström	34
	87	Kennet Jacobsson	29
	88	Mia Tenlén	28
	89	Jonas Welander	10
	90	Henning Westgård	4

Ligor

Distansligan HG 2001

Listan för år 2001 är avslutad. Vinnare i år är **Peter Isaksson** och den klubb som presterat flest flygningar är Köpings flygklubb.
Distansligeresultat / Bästa 4 flyg

Pilot	Poäng
Peter Isaksson	513
Johan Dahlquist	369
Anders Andersson	340
Markel Neideman	235
Anders Palmquist	199
Cay Westerholm	152
Jonas Peterson	138
Marcus Hellkvist	112
Magnus Eriksson	64
Jorma Seimilä	29
Johan Bergström	23

Klubb	TotalKm	Antal flyg	Genomsnitt Km	Totalpoäng	Genomsnittspoäng
Köpings flygklubb	999	17	58,76	1151	67,70
Ålebergs HFK Ikaros	383	4	95,75	513	128,25
Sundsvalls hängflygklubb	261	5	52,2	405	81
Norrsken Häng o Skärm	123	3	41	138	46
Glidflygarna i Luleå H SFK	64	2	32	64	32
Stockholms hängflygklubb	23	1	23	23	23

Inga flygningar kan rapporteras längre. Skicka gärna förslag till förbättringar till distansligan@netscape.net

Distansligan PG 2001

Slutställning Distansligan 2001
Totalt: 1955,8 kilometer

Plac	Namn	Klubb	Skärm	Total distans
1	Harald Hultén	Friskspotarnas SFK	Apco Extra	186,6
2	Larsa Jonsson	Offerdals flygklubb	Bagheera	179,4
3	Peter Pettersson	B-Stallet	Advance Omega 5	152
4	Peter Wicander			151
5	Tove Andersson	B-Stallet	Gin Bandit	104,9
6	Åke Kindblad	Friskspotarna	Apco Simba	101,1
7	Simon Fulford	B-Stallet	Advance Omega 5	77,6
8	Johan Sjöström	Arctic HG/PG	Airwave Magic	76,5
9	Anders Eklind	Cirrus	Gin Bonaza	75,3
10	Melle Jönson	ÖSHFK	UP Summit	72,5
11	Hans Gustavsson	Norrsken	Bagheera	67,5
12	Mikael Jarås	B-stallet	Advance Sigma 4	65
13	Mats Arctaedius	Norrsken	Swing Ventus 2	55,9
14	Jan Widenby	VSK	Apco Allegra	55
15	Stefan Olsson	Dalmåsarna	Swing Astral	51
16	Torkel Bergqvist	Cirrus	Edel Saber	43,5
17	Per Burseli	Friskspotarnas SFK	Apco Extra	39
18	David Willemoth	VSK	Nova Argon	36,7
19	Svante Ring	Cirrus	Swing Ventus 2	36,2
19	Peter Mannerstråle	Cirrus	Advance Omega 5	36,2
21	Johan Appelquist	CPS	Ozone Proton	35,8
22	Per Erik Nilsson	Hunflens SFK	Apco Bagheera	29,2
23	Magnus Österberg	Cirrus	Advance Sigma 4	25
24	Håkan Johansson	FK Dundret	Apco Simba	24,8
25	Bertil Ivert	Fenix	Freex Flair	23,5
26	Tony Ekström	Sälens SFK	Apco Bagheera C.	23
27	Anette Gårdhagen	VSK	Apco Bagheera	20
28	Tony Helinsky	CPS	Bandit	19,8
29	Jonas Svedberg	Glidflygarna Luleå	Ozone Octane	18,3
30	Jonny Carlén	VSK	Freex Frantic Twin	15,5
31	Pedro Blom	F.K Offerdal	Swing "arcus M"	12,5
32	Lars Örnholmer	ÖSHFK	UP Vision Classic	12,3
33	August Sandqvist	Norrsken	Bagheera	11,4
34	Per-Arne Nordmark	Cirrus	Advance Omega 5	11,1
35	Peter Sjöstedt			10,7



Bäst just nu!

Sid: 18 Pernilla Hammar Noel Whitall

Hon är en av Sveriges mest rutinerade tävlingspiloter. Efter några års internationellt tävlande var det här säsongen när flygningen flöt på. Möt Anette Gårdhagen.

Vad tror du gjorde att det gick så bra för dig i år?
Jag tror att jag fokuserade. Att jag verkligen hade bestämt mig för att fokusera på tävling. Jag hade en målsättning – att jag skulle göra allt för att klara uppgifterna – och det var första gången jag hade en sån jättefokus på tävling. Att göra bra heat, analysera före och efter och verkligen prestera bra. Det kändes tryggt i skärmen. Jag fick en så bra start i Australien och fick verkligen självförtroende.

V,ilken flygprestation är du mest nöjd med i år?
I år så är jag jättenöjd med Granada och VM. Där kände jag att det var jättekul. Jag kände att jag var med.

Finns det någon speciell flyghändelse som har präglat dig som pilot?
Ja. Resan i Australien januari i år.

Varför?
Det blev som en ny dimension.

På vilket sätt?
Jag flög mycket ensam och gjorde egna val. Helt plötsligt fanns känslan av att; här är lilla jag i stora världen. Och jag fick en sådan styrka och livet kändes så enkelt.

Hur brukar du peppa dig själv inför en tävling?
Jag brukar använda mig av mycket mental träning – att se mig själv gå över mållinjen och stå på pallen. Att se det framför mig och fokusera på det. Jag går in i mig själv mentalt och vill inte att nån annan ska störa. Jag ser målet redan innan jag startar, ser till att jag äter och dricker rätt under en tävling så att jag får bra energi och styrka när det behövs.

Vad vill du ge för råd till dem som vill tävla?
Träna på att fokusera sig och koncentrera sig på uppgiften. Jobba och lägga upp en strategi för att nå tävlingsnivån – för att börja tävla helt enkelt. Se det på sikt och gå inte för fort fram.

Hur ser du på din framtida karriär?
I flygningen så kommer jag att fortsätta satsa och det känns som att jag nästa år kommer att göra ett bra år eftersom jag har med mig erfarenheten från det här året. Det blir ju bara roligare och roligare.

Vilket är ditt nästa mål?
Nästa mål det är på att bli topp fem på EM. Att vara bland de tjejerna igen. Jag har flugit med dem och det känns som att det finns chans.

Finns det någon särskild person som har påverkat dig mycket som pilot?
Tord Björkqvist med sitt lugna temperament. Det är en bra förebild för mig. Han är klok.

Vilken pilot tycker du är världens främste just nu?
Louise Crandal. Hon är fantastiskt duktig just nu. Hon flyger med sådant enormt självförtroende. Hon är ödmjuk.

Livsfilosofi?
Man lever bara en gång och livet är för kort för att man ska gå miste om någonting. Och att försöka hålla balans mellan arbete och fritid. Fritiden blir viktigare och viktigare.

FAKTARUTA ANETTE

Började flyga: Gick en prova-på-dag i Österrike –91. Började på riktigt –93 i Danmark för Mads Syndegard.
Ålder: 38 år
Familj: Sambo med Tony i Lund.
Arbetar med: Butiksdesign, butikskoncept på Telia.
Fritidsintresse förutom skärm: Det har mest blivit skärmflygning, men annars är det att vara utomhus så mycket som möjligt
Skärm: Apco Bagheera
Sele: UP action
Vario: Breuniger IQ comp GPS
GPS: Garmin 12
Bästa maträtt: Allt med spenat tycker jag är gott.
Bästa tv-serie: Tittar jättelite på tv, men naturprogram.
Favoritflygställe: Franska alperna. Mest på grund av att de har så himla god mat.
Längsta flygningen: 100,8 kilometer
Längsta flygningen i tid: 5 timmar 40 minuter
Flygtimmar per år: I år 100, men annars runt 60 en vanlig hobbyflygningssäsong. Det var mycket bra flygväder i år.
Gör mig lycklig: Vackert väder, glada människor, frihetskänsla.
Gör mig arg: Orättvisor, dumma människor.

bevis,

Då är det bäst att ta flygsemester i Sverige

Sid:19 Anders Andersson

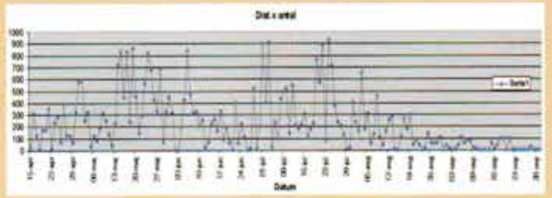
Det svenska vädret kan få den största sträckflygentusiasten att tappa sugen. Fast nu kan det finnas en lösning. Anders Andersson har kartlagt de bästa flygdagarna för distansflygning.

Alla normala människor har en viss tid till förfogande som är möjlig att läggas på flyg. Dom flesta har jobb, familj och en hel del andra "måsten" som ska vara avklarade före det att tid finns för flygning. Detta är en verklighet som drabbar dom flesta förr eller senare. Jag har därför under flera år tid försökt att pricka in dom perioder när vädret är som mest lämpliga för flygning.
En känsla som jag har haft i flera år är att det finns vissa perioder då vädret är bättre. Slutet av maj, början juni och månadsskiftet juli-augusti är sådana perioder. När jag nu blev ansvarig för XC-ligan så hade jag ett bra material för att undersöka om mina föraningar var riktiga.

Underlaget består av XC-ligan från 1990-1999, totalt 803 flygningar gjorda mellan 15 april och 1 oktober plus all egen flygning inom Sveriges gränser hämtade ur min egen loggbok.

Antal flygningar totalt: 803
Total sträcka: 40 079 km
Medel/flygning: 49,9 km
Omräknat i ungefärlig flygtid: 2 246 h
Jag är ingen statistiker men jag tror att det här kan vara ett bra underlag för att få några fingervisningar om när vädret är bättre.

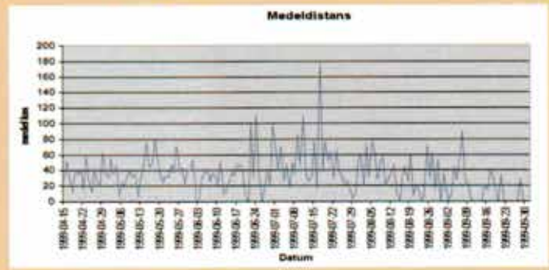
Den första kurvan visar antal flygningar per datum.



Det finns flera toppar
Topp 1. 29-30/4, sista april en helg då många flyger.
Topp 2. 17-28/5, flera dagar då mycket flygningar görs.
Topp 3. 4-6/6, kort topp runt pingsthelgen.
Topp 4. 1-8/7, efter midsommar verkar vädret vara bättre igen.
Topp 5. 17-28/7, topp som inte beror på helger. En markant topp.

Nu är inte enbart antal flygningar som är viktigt om man vill flyga långt (riktigt bra dagar). Längden på flygningarna är också viktigt. Detta visas i nästa diagram.

Medeldistans per datum.



Kurvan är ganska jämn men det finns en topp 17/7, den beror på att endast en flygning har rapporteras denna dag.
För att undvika att dagar med få bra dagar skall slå igenom så visar nästa kurvan totalt antal km/datum.

Då ser men att den bästa tiden är mellan 14/5-20/5.

Datum	14-maj	15-maj	16-maj	17-maj	18-maj	19-maj	20-maj
Antal flyg	15	11	10	17	3	15	14
Total dist	721	832	446	833	239	856	453
Medel	48,066	75,636	44,6	49	79,666	57,066	32,357

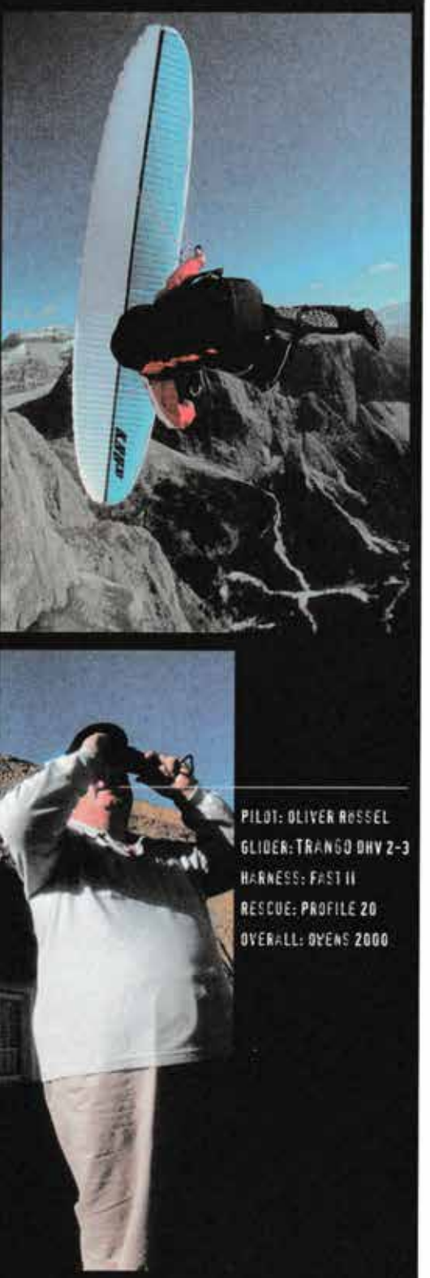
Och att den näst bästa tiden på året är 19-25/6.

Datum	19-jun	20-jun	21-jun	22-jun	23-jun	24-jun	25-jun
Antal flyg	5	8	6	4	2	2	4
Total dist	189	64	0	397	60	222	108
Medel	37,8	8	0	99,25	30	111	27

Konstigt nog har inga sträckor rapporteras den 21 juni – dom sex flygningar är ifrån min egen loggbok.

Visst finns det flera felaktigheter i kurvorna.
Helger gör att vissa tillfällen flygs det mer, "kristi flygare", pingst osv. Tävlingar under vissa långhelger gör att flera piloter är på tävlingar och kan därför enligt reglerna inte rapportera sina flygningar till distansligan. Underlaget kan vara lite för litet för att ge en riktig bild – men det ger ändå en bild.

ULTRALITE PRODUCTS
LOOK UP!



UP
UP EUROPE · ALTJOCH 19 A · D-82431 KOCHEL/GERMANY
PHONE ++49(0)88 51/92 92 0 · FAX ++49(0)88 51/92 92 60
E-MAIL: INFO@UP-EUROPE.COM · WWW.UP-EUROPE.COM

PG Årsmötet 2001

På uppdrag av styrelsen
Sid: 20 Peter Sjöstedt

Med plus en grad Celsius och femton sekundmeter byig sydlig vind och regnet hängande lika lågt som en dålig Göteborgsvits var antagligen förutsättningarna för ett årsmöte optimala. Förbundet hade för säkerhets skull bokat en extra stor möteslokal på en ännu mer strategiskt placerad möteslokal än vanligt – Scandic Hotel Järva Krog. Ett år med mycket förändringar och många tunga beslut troddes dessutom höja intresset ytterligare. När dessutom vädret visade sig från sin sämsta (läs bästa) sida var väl succén given?
Och visst blev det också så, i alla fall för oss som missat frukosten och kunde frossa i alla överblivna frallor som stod uppdukade. För när alla var inräknade blev antalet deltagare rekordlågt, endast fjorton stycken totalt!? Antagligen tycker man styrelsen sköter sitt jobb med sådan briljans att det inte finns någon anledning att vara med och rösta och ställa frågor direkt till styrelsen, eller kan det vara något annat? F-n vet!

När så ändå mötet började cirka en kvart efter utsatt tid hälsade ordförande Mark Presson alla välkomna och förklarade mötet öppnat. Efter ytterligare en kvart var de flesta tack till styrelser, kommittéer, USK-arbetare, Instruktörer, Webbmastrar, kansli och framförallt alla medlemmar, avklarade.
Till årets möte var floran av motioner och propositioner aningen skralt, närmare bestämt noll stycken! Igen ett bevis på styrelsens briljanta arbete? F-n vet.

Därefter sammanfattades verksamhetsberättelsen. Särskilt poängterades de framsteg som gjorts i samarbetet med Luftfartsverket där den sega motorfrågan snart skall komma till en lösning, framstegen i olyckstatistiken och de fina framgångarna nationellt och internationellt i tävlingsverksamheten. USK fick återigen en släng av den goda sleven för sitt enorma arbete under året. Mest frågor blev det runt motorverksamheten som verkar intressera många, i alla fall om man tror att den cirka en procent av medlemmarna som deltog på årets möte är representativa för förbundets alla medlemmar. F-n vet.

Ytterligare tackades i sammanhanget då särskilt de medlemmar som lagt ner ett otroligt arbete i motorkommittén. Ekonomi och budget gicks igenom och det konstaterades att ekonomin var bra, men skulle bli bättre. Antalet medlemmar var i stort sett oförändrat jämfört med förra året, men antalet uttagna Take-Off-kit hade minskat med tolv procent. Styrelsen beviljades därefter ansvarsfrihet för verksamhetsåret varefter framåtblickar och visioner för framtida inriktning ventilerades. Det internationella arbetet skall utökas, vi behöver göra vår röst starkare ute i Europa, menade Mark. Styrelsen skall titta på ett system för att kvalitetssäkra sitt arbete. Vem vet om vi är bra eller dåliga på grundval av, vadå? Att det kommer mycket eller lite folk på årsmötet eller att det inte kommer in några förslag till kansliet i form av motioner eller propositioner, F-n vet.

Plan för sponsring skulle behövas, tyckte Mark med flera. USK sammanfattade sen själva sitt arbete och såg framför sig ett nästa år då man framförallt vill komma närmare alla medlemmar,gärna genom besök ute hos klubbarna. För intresserade klubbar går det bra att kontakta Katarina Åkerman-Fulford redan nu. Årsmötet godkände budget och verksamhetsberättelse.

Därefter presenterade Peter Mannerstråle, som representant för valberedningen, med tysk precision och "fingerspitzgefühl", beredningens väl genomarbetade förslag för styrelse under nästa år. Styrelsens nya sammansättning kommer snarast att presenteras på paragliding.se, värt att nämna är att Carl Bejvel blev ny ordförande och att Mark Presson valdes dito vice. Carl Bejvel presenterade sig själv och lovade en helt öppen och personlig presentation på webben inom kort.

Mötet föreslog att styrelsens rollfördelningslista, där man kan se vem som jobbar med vad inom styrelsen, skulle läggas ut på webben. Styrelsen lovade att fundera på detta.
Till nästa års valberedning utsågs följande klubbar: Arctic Hanggliding & Paragliding Club, Club Parapente Syd (CPS) och Frisksportarnas Skärmflygklubb. Och som seden nu bjuder var VSK på plats för prisutdelningen av distansligan. Inte särskilt många pristagare var på plats för att mottaga sina pokaler, men en och annan klubbkamrat kunde säkert glädja sig åt känslan att känna sig lite som en vinnare med en pokal i handen på vägen hem.
Förbundets nya ordförande övertog mötet och avslutade detsamma.







Visst vill jag bli förvalskund hos Wise Connection från det fasta nätet till Sveriges amtal, till mobil samt utland. Samtidigt stödjer jag Svenska Skärmflygförbundets.

Namn:_____

Adress:_____

Postadress:_____

Telefon:_____ - _____

Personnr: ___ ___ ___ ___ ___ ___ - ___ ___ ___ ___

Skicka detta svarskort till Wise Connections. Portot är betalt. Du kan även faxa in det på 08-463 03 19.

OBS! Du kan ej ansluta mobiltelefonnummer eller andra personers telefonnummer. Om du vill ansluta fler av dina telefonnummer till Wise ber vi dig kontakta oss.

Ort och datum:_____

Namnteckning:_____

Om du inte vill klippa i tidningen kan du skriva ner uppgifterna på ett papper och skicka i ett vanligt kuvert till adressen nedan. Eller kopiera annonsen.

SVARSPOST
122 093 200
110 06 STOCKHOLM

WISE CONNECTIONS

Frankeras ej
Wise
Betalar porto

Stöd Skärmflygförbundet

Och förbättra din ekonomi – samtidigt!

Svenska Skärmflygförbundet har inlett ett samarbete med teleoperatören Wise Connections som gör att du kan bidra på ett nytt och enkelt sätt. Wise koncept bygger på att du genom att byta telebolag bidrar till Svenska Skärmflygförbundets arbete kontinuerligt, utan extra kostnad för dig. 5 % av dina samtalskostnader betalar Wise tillbaka till Svenska Skärmflygförbundet. Ditt engagemang för Svenska Skärmflygförbundet visar sig därmed varje gång du gör något så naturligt som ringer. Dessutom sparar du som abonnent ca 20–40 % på dina samtalskostnader jämfört med att ringa med exempelvis Telia.

Det kostar inget för dig att testa detta erbjudande. Både du och Svenska Skärmflygförbundet har allt att vinna och inget att förlora. Anslut dig gratis redan idag!

Wise priser i jämförelse med Telia

Destination	08-18 vard.	Besp.	Övrig tid	Besp.					
	Telia	Wise		Telia	Wise			Telia	Wise
Lokalsamtal	0,23	0,16	30%	0,115	0,10	13%	Startavgift	0,45	0,40	11%
Sverigesamtal	0,23	0,18	22%	0,115	0,10	13%				
Till Mobiltelefon	2,70	2,29	15%	1,50	1,99					
	2,95*	2,29	22%	2,25*	1,99	12%				

	Dygnet Runt			**Dagsaktuella priser hittar du på**
Norden	0,95	0,66	31%	**http://www.wise.se**
USA	0,99	0,69	30%	Priser per den 1 juni 2001. Alla priser inkl moms
England,Tyskland	0,99	0,66	33%	*) Mobilpriset gäller för samtal från det fasta nätet
Frankrike	1,20	0,76	37%	till andra mobilabonnemang än Telia

Vad innebär det att byta telefonbolag?
Det innebär att du blir förvalskund och att dina samtal lokalt, nationellt, internationellt och till mobil kopplas med Wise Connections. 2 veckor efter registrering får du en bekräftelse från Telia och då är du förvalskund hos oss. Du behåller den fasta abonnemangsavgiften till Telia och betalar enbart samtalskostnaderna till Wise Connections



årets hängflygshjälte

Sid: 23 Joakim Lax Maria

Andreas Olsson är piloten som flyger selen av allt och alla i Sverige just nu. Vem är han som redan nu har såna meriter som vi andra bara kan drömma om.

Du verkar ha en fantastisk talang med en väldigt brant utvecklingskurva. När lossnade det för dig?
Nja, det kanske kan tyckas så, men faktum är att om jag tittar tillbaka så är det en ganska jämn utveckling. Jag började flyga 1989. Min första tävlingen var SM i Vågå 1993. Där kom jag på en 11:e plats. Första internationella tävlingen var För-EM i Ungern 95 där jag kom på runt 55:e plats (av 120 deltagare). 1998 kom jag på 13:e plats i EM i Slovakien. Det som har hänt de senaste åren är att jag flyger mycket fler timmar per år (i år 200), vilket gör att utvecklingen går mycket fortare. Dessutom har jag lyckats förbättra några av de områden jag varit dålig på tidigare, som t.ex. att flyga i lite stabila förhållanden eller att byta tempo i flygningen när förhållandena växlar. Dessutom har jag en bra vinge nu, det gör en otroligt stor skillnad när man tävlar internationellt.

Vilken är skillnaden mellan att flyga i Sverige jämfört med internationell flygning?
När man lär sig flyga i Sverige är det ganska stor risk att man blir en långsam pilot – man lär sig ta precis allt lyft man hittar. Det är fortfarande en bra strategi att flyga så i Sverige, men utomlands där förhållandena är bättre måste man lära sig att välja när man ska stanna och kurva eller fortsätta glida. Det kanske kan låta enkelt, men i själva verket handlar det om att lära sig förutspå hur termiken ser ut framför en och det är mycket, mycket svårt.
Det finns ju teorier för hur man ska flyga fort, och dyra fina instrument som kan hjälpa en att flyga enligt dessa teorier. De fungerar säkert väldigt bra om man är ett segelflygplan, men när man som vi hela tiden måste kämpa för att hitta nästa termikblåsa utan att landa är teorierna inte lika relevanta; det som avgör är vilken blåsa jag väljer att flyga till och vilken rutt jag väljer (om någon har ett instrument att sälja som kan hjälpa mig med det är jag idel öra...) Jag flyger själv med GPS och ett mycket enkelt instrument (höjd+vario). GPS:en är oumbärlig för navigering och med hjälp av den gör jag finalglidberäkningar i huvudet. När det gäller 'speed-to-fly' eller 'speed-to-glide' litar jag på känslan.

Vilka är det senaste trenderna i världstoppen för hängflyg?
Jag tycker att en påtaglig sak är att dels har de nya tävlingsbyglarna nått ut på bred front och dels flyger många med väldigt fina selar. Idag är selarna mycket mer avrundade och slimmade utan utstickande saker. Även avslutningen på selen börjar bli riktigt snygga. Det har gjort att det finns många piloter (runt 20-30 på VM) som har väldigt konkurrenskraftig utrustning.

Hur tycker du att förbundet bör agera för att få fram piloter av hög internationell standard?
Jag tror att i det läge vi är i nu så måste vi satsa på flygverksamheten i Sverige. Ur den kommer det att komma intresserade piloter som vill komma ut och tävla och lära sig flyga på en högre nivå än vad som är möjligt i Sverige. Jag tycker också att den nivå vi har idag på stöd från förbundet (att man i princip får startavgiften till EM och VM betald) är lagom, får vi mindre stöd än så börjar det bli jobbigt att åka ut och tävla.

Vilken uppbackning skulle du vilja ha i den bästa av världar från förbundet?
Det vore ju så klart roligt att kunna ha det stöd som danskarna hade, med betald resa, boende och mat (tror till och med att de fick fickpengar...).

Hur många år till tänker du ge hängflyget på den höga tävlingsnivån du befinner dig?
Mellan två och fem år till, beroende på hur det går, familjesituation och så.

Om en person verkligen vill utvecklas inom hängflyget var bör han/hon då flyga någonstans?
T.ex. vinterhalvåret i Australien och sommarhalvåret i södra Europa. Just nu är det i Europa som de flesta riktigt bra piloter finns, så det blir naturligt en hög nivå på många tävlingar här.

Under vilka förhållanden känner du dig skeptisk att flyga i?
Jag tycker det är obehagligt att flyga i stark vind. Eftersom vi saknar roderytor och har extremt låg vingbelastning är vi mycket känsliga för både marknära turbulens och turbulens från berg eller mycket stark termik. Visst kan man flyga även när det blåser mycket men i stark vind blir även ett litet misstag farligt. Jag tycker det är intressant att se att till och med Australienarna, som annars är ökända för sin machoattityd när det gäller att flyga i farliga förhållanden, har lugnat sig betydligt. De har förlorat flera duktiga piloter i just stark vind och de har lärt sig något från det.

Kan du rekommendera några bra böcker som inte är allt för svårlästa för den som vill förkovra sig i termiksökandets ädla konst och som du har haft nytta av?
'Performance Flying' av Dennis Pagen är ju aldrig helt fel. Sen har vi 'Understanding the Sky' av samma författare som är lite mer invecklad men som beskriver många fenomen på ett bra sätt.

FAKTARUTA

Född: 1972
Bor i: Umeå
Familj: Singel
Yrke: System Design UMTS radiobas-stationer
Fritidsintressen: Hängflyg, forspaddling, ju-jutsu
Favoritmusik: Gillar mycket musik, men är speciellt svag för lite introvert gitarrspel typ Pink Floyd: 'Wishing You were here'
Bästa flygstället på jorden: Manilla, Australien
Flyger helst i Sverige: Köping
Flugit sedan år: 1989
Flygtimmar totalt: 1020
Flygtimmar per år: Sista året 200h
Licensgrad: Pilot
Vinge: Moyes Litespeed
Sele: Moyes Contour
Vario: Alto Vario, Basis
GPS: Garmin 12
Klubb: Umeå HFK
Brutit hur många bygelben genom åren: 4 eller 5
Hur många SM har du vunnit: 3
Andra meriter: 2:a för-EM 2001, 1:a British Leauge – St. André 2001– 2:a Bogong Cup 2001
Längsta flygningen i kilometer: 220 (i Forbes, Australien. Landade 2km kort från mål...)
Bästa höjdvinsten: runt 3000 m
Längsta tiden i luften: 7 h
Siktar på inom hängflygningen:
En riktigt bra placering VM 2003
Vilken vinge har du trivts bäst med: Min första Litespeed
Motto i livet: Man blir vad man vill bli

Godkända hängflyginstruktörer 2001

Albatross Hängflyglubb
Michael Andersson
0910-523 46, 0910-78 60 16
Bo Kärrman
0911-710 78, 0911-910 10

Dala H & SFK
Peter Dahlbom
0240-843 58
Mats Fernström
0250-437 97
Robin Fjellström
0250-55 01 96
Peter Wicander
0250-446 27, 010-255 90 75

Dundrets Flygklubb
Urban Olofsson
0920-679 96
Anders Wredendahl

Friflygarna HFK
Gunnar Remer
0960-212 72, 070-218 15 72

Gwaihir HGC
Anders Salonen
031-91 99 98, 0706-98 99 69

Peter Lütze
031-87 90 20

Hammars HFK
Paul Kiraly
0411-52 25 44
Ognian Ougrinov
042-14 13 71, 0708-32 42 51

Köpings Flygklubb
Tomas Danielsson
0581-62 06 74, 070-644 49 74
Anders Palmkvist
0591-138 56, 070-546 58 23

Skånes Drakflygklubb
Hans Berg
042-33 15 53, 070-522 81 15
Rickard Jönsson
046-14 40 54
Jonas Nilsson
035-15 65 04, 0708-50 20 14
Per Trotsman
042-944 94
Jörgen Åstrand
046-12 91 91, 044-13 12 85

Stockholms HFK
Rolf Björkman
08-739 39 70, 08-764 60 95
Roland Hugosson
018-39 12 22
Mats Romson
08-755 83 38
Ralph Stålberg
+47 359 21 23
Dick Söderholm
08-850 93 49

Sundsvalls Hänggäng
Anders Andersson
060-16 24 49, 070-604 71 61
Kenneth Norberg
060-58 83 23
Håkan Sundin
060-12 59 29

Ållebergs HFK Ikaros
Tommy Andersson
0383-592 58, 0739-97 58 31
Christer Carlén
036-413 20, 0703-40 72 57
Daniel Ericson
0515-136 89, 0704-44 36 36

Peter Isacsson
0706-61 18 64
Leif Johansson
0502-144 86, 070-727-37 99
Tomas Peterson
0515-71 11 21, 070-600 11 21

Åre Drak- och Skärmflygklubb
Ernst Ebneter
0647-502 79
Ingemar Karlsson
0647-325 75

Örebro Skärm- och Hängflygklubb
Bengt Höök
070-581 75 80
Tord Olsson
019-12 58 58 (b), 019-15 92 96 (a), 070-525 43 94

Godkända skärmflyginstruktörer 2001

Peter Ahlbin
Moguls
Box 47
(Stenheden 714)
780 67 Sälen
Tfn 0280-206 16
Mob 070-626 06 16
Fax 0280-206 36
Epost flyg@moguls.se

Martin Annsberg
Dalarnas Skärmflygskola
Stenis 3091
792 91 Mora
Tfn 0250-202 55
Mob 070-555 78 58
Epost info@skarmflyg.w.se

Tibor Berki
Skysport
Stationsvägen 1
83013 Åre
Tfn 0647-66 47 00
Mob 070-22 55 824
Epost flyg.flax@telia.com

Jonas Böttiger
Stockholms Skärmflygskola
Sveavägen 121
113 49 Stockholm
Tfn 08-34 57 23
Mob 070-510 33 43
Epost jonas@tatlin.se

Jonny Carlén
Friflygskolan
Dotorpsgatan 23
521 44 Falköping
Tfn 0515-188 91
Mob 0708-86 01 10
Epost jonny.carlen@airsport.se

Peder Dyrssen
Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Fax 031-15 94 68
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Jesper Eklöf
Sky Adventure
OD Krooksgatan 86
254 43 Helsingborg
Tfn 042-14 04 10
Mob 0703-77 45 16
Epost jek@manpower.se

Tony Ekström
Moguls
Box 47 (Stenheden 714)
780 67 Sälen
Tfn 0280-206 16
Mob 070-626 06 14
Fax 0280-206 36
Epost flyg@moguls.se

Christer Ericsson
Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Fax 031-15 94 68
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Simon Fulford
Stockholms Skärmflygskola
Gamla skolvägen 34
133 35 Saltsjöbaden
Tfn/fax 08-717 98 78
Mob 0708-34 14 15
Epost simon@skarmflyg.com

Andreas Hedström
Skysport
Årevägen 3
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-654 06 97
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Lars Hedström
Skysport
Årevägen 3
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-569 90 89
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Harald Hultén
Frisksportarnas Skärmflyglubb
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
Tfn 0370-467 51
Mob: 070-537 10 23
Epost: harald.hulten@gnosjo.se

Andreas Illerfelt
Skärmflygskolan
Arvodesvägen 10
129 33 Hägersten
Tfn 08-744 49 77
Mob 0708-44 49 77
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Olivier Lasmarias
Open Air
Petrejusvägen 32
121 38 Johanneshov
Tfn 08-644 63 52
070-768 84 64
Epost olivierlasmarias@hotmail.com

Fredrik Lindholm
Skysport
Årevägen 3
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-311 40 00
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Anders Magnerfelt
Mad Moose
Fiskarevägen 10
132 36 Saltsjö Boo
Tfn 08-15 66 41
Mob 070-524 67 08

Daniel Mattson
Flysports
Lisselhed
794 92 Orsa
Mob 070-306 90 25
Epost info@flysports.se

Annika Olsson
Skärmflygskolan
Arvodesvägen 10
129 33 Hägersten
Tfn 08-744 49 77
Mob 0705-11 65 30
Epost
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Peter Pettersson
Stockholms Skärmflygskola
Mickelsbergsvägen 121
125 54 Älvsjö
Tfn 08-464 99 91
Mob 0708-13 39 52
Epost peter@skarmflyg.com

Tomas Peterson
Peterson Sport AB
Bergsängsvägen 68
521 30 Falköping
Tfn 0515-71 11 21
Mob 070-600 11 21
Epost tomas.peterson@mailbox.swipnet.se

Pierre Rosén
Sky Adventures
Sandviksv 6
294 91 Sölvesborg
Tfn 0456-706 00
Fax 0456-706 07
Mob 0708-600 221
Epost sky-adve@algonet.se

Niclas Sandgren
Sky Adventures
Sandviksvägen 6
294 91 Sölvesborg
Tfn 0456-706 00
Fax 0456-706 07
Mob 0708-740 499
Epost sky-adv.e@algonet.se

Mia Tenlén
Dalarnas Skärmflygskola
Stenis 3091
792 91 Mora
Tfn 0250-202 55
Mob 070-376 50 06
Epost info@skarmflyg.w.se

Peter Wicander
Flysports
Holen 2587
794 92 Orsa
Vinteradress:
Åre Kläppens Fjällhotell
83013 Åre
Tfn 0250-446 27
Mob 070-638 10 70
Epost info@flysports.se

Hängflyg & Skärmflygklubbar Sverige 2001

[H&P] → Hanggliding & Paragliding [H] → Hanggliding [P] → Paragliding

Albatross Hängflyglubb [H]
c/o Michael Andersson
Yttervik 193
931 91 Skellefteå
0910-78 60 16
http://host.bip.net/albatrosshfk

Aquil Hängflyglubb [H]
c/o Anders Johanfsson
Storgatan 18
903 21 Umeå
090-12 70 31

Arctic Hanggliding & Paragliding Club [H&P]
c/o Juha Liikamaa (HF)
Vänortsgatan 6
981 32 Kiruna
0980-838 12
c/o Johan Sjöström (SF)
Terassgatan 5
981 35 Kiruna
0980-839 11

B-Stallet [P]
c/o Anders Jauring
Köpmansgatan 35
269 33 Båstad
0708-16 03 30

Cirrus Skärmflygarklubb [P]
c/o Mats Lindberg
Fjällstigen 17 A
141 41 Huddinge
08-689 97 10, 08-605 90 40

Club Parapente Syd (CPS) [P]
c/o Markus Abrahamsson
Björkgatan 3
243 34 Höör
0413-274 64, 0739-80 19 64,
044-21 24 24

Dala Häng- och Skärmflyglubb [H&P]
c/o Robin Fjellström
Kallmora skola
794 93 Orsa
0250-55 01 96
www.algonet.se/~opel/flyg

Drakflyglubben Stockholm [H]
c/o Carl Hyllander
Bagartorpsringen 80
170 65 Solna
08-655 82 89, 0708-55 54 71
www.angelfire.com/ut/dfks/

Dundrets Flyglubb [H&P]
c/o Håkan Johansson
Kraftstationsvägen 606
982 38 Gällivare
0970-131 69
www.gellivare.se/forening//
FKD/huvuds.htm

Fenix Skärmflyglubb [P]
c/o Björn Hårdstedt
Fatburs Kvarngata 40
118 64 Stockholm
08-668 27 21, 0708-88 27 21,
08-668 68 88

Flygklubben Offerdal [H&P]
c/o Johnny Eriksson
Tallåsvägen 33
831 42 östersund
063-12 48 27
http://thor.prohosting.com/~offerdal/

Friflygarna HFK [H]
c/o Sten-Ove Stenman
Glassgränd 44
906 24 Umeå
090-18 80 33/070-603 76 64
http://wl.960.telia.com/~u96002528

Friskspartarnas Skärmflyglubb [P]
c/o Harald Hultén
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
0370-467 51

Glidflygarna i Luleå Häng- & Skärmflyglubb [H&P]
c/o Magnus Eriksson
Docentvägen 299
977 52 Luleå
0706-37 35 67
http://hem1.passagen.se/glidflyg
Gotland Paragliding Friends (SF)
c/o Carl Winther
0498-22 33 95

Gwaihir HGC [H]
c/o Lars Redhammar
Liskullavägen 25
510 21 Sätila
0301-424 27, 0703-197 193
http://hem2.passagen.se/gwaihir

Hammars HFK [H]
c/o Anna-Karin Åkesson
Hammar 27
270 21 Glemmingebro
0411-225 44
www.torget.se/users/t/habrok/hammars

Hornlanda FK [H]
Reutergatan 8
598 30 Vimmerby
0492-125 00

Hunflens Skärmflyglubb [P]
c/o Bengt Vestbergs
Risheden 6
780 54 Äppelbo
070-370 30 13, 070-625 24 44

Köpings Flygklubb [H]
Markel Neideman:
Roddarevägen 43 E
151 38 Södertälje
0708-550928
www.koping.se/culture/clubs/kfk/

Linköpings Häng- & Skärmflyglubb [H&P]
c/o Arne Pettersson
Skedagatan 4
582 37 Linköping
013-23 84 33
http://clover.se/lhsf/flp19992.htm

Njord Skärmflyglubb [P]
c/o Jonas Olsson
Haga Parkgata 22 A, 2 tr
723 36 Västerås
070-467 59 21

Norrköpings Skärmflyglubb [P]
c/o Lars Flygeborn
Gustav Classonsgata 46
603 78 Norrköping
011-17 29 24, 070-662 02 99

Norrsken Häng- och Skärmflyglubb [H&P]
c/o Robert Eriksson
Sågvägen 9
934 41 Ersmark
0910-72 32 36, 070-315 44 31
090-126 833, 0660-168 33
www.outdoor.se/skarmflyg

Paraclub 2000 [P]
c/o Mattias Säll
Västergårdsvägen 4
433 31 Partille
031-21 03 04, 031-44 62 18

Razor Skärmflyglubb [P]
c/o Mårten Brink
Alströmergatan 32
112 47 Stockholm
08-654 39 42

Rotormännen Skärmflyglubb [P]
c/o Peter Hernfalk
Sikvägen 61
135 41 Tyresö
08-721 43 79

Skånes Drakflyglubb [H]
c/o Lars Maclennan
Arkeologvägen 15
226 54 Lund
046-211 91 71, 0703-79 16 29
http://fly.to/sdfk

Skärmflyglubben Branäs Wings [P]
c/o Jon Thorlander
Gruvgången 115
653 43 Karlstad
054-56 58 22

Skärmflyglubben Dalmåsarna [P]
c/o Conny Carlsson
Källviken 1
774 94 Avesta
0226-200 40, 070-534 01 60

Skärmflyglubben Göteborg [P]
c/o Andreas Palmnäs
Dr. Westrings Gata 21F
413 24 Göteborg
031-15 94 34 (Christer Eriksson)

Skärmflyglubben Pegasus [P]
c/o Anders Dilman
Lidvägen 24
135 54 Tyresö
08-712 08 15, 0709-99 63 01,
08-656 67 49

Skärmflyglubben Solskärmarna [P]
c/o Lars Nilsson
Älvdalsgatan 5 B
652 29 Karlstad
070-565 69 06

Smålands Skärmflyglubb [P]
c/o Fredrik Pettersson
Mossgatan 5
331 52 Värnamo
Medlemskontakt: Stefan Djerv

Stockholms HFK [H]
Tärnaby
733 93 Sala
010-258 41 94
http://fly.to/shfk

Sundsvalls Hänggäng [H]
c/o Göran Westerlund
Älvgatan 4
862 00 Kvissleby
060-51 31 31

Sälens Skärmflyglubb [P]
c/o Peter Ahlbin
Box 47, Stenheden 714
780 67 Sälen
0280-206 16, 0280-206 36 (fax)

Sällskapet Flygarna HVTO [P]
c/o Blomsterkraft
Årsta Skolgränd 18
117 43 Stockholm
08-19 00 01, 08-709 37 70

Vänersborgs HFK Pegasus [H]
c/o Lennart Karlsson
Lilla Håjumsgatan 11d
461 35 Trollhättan
0520-186 24
www.torget.se/users/v/vhfk

Västra Skärmflyglubben (VSK) [P]
c/o Peter Olsson
Box 1121
405 23 Göteborg
070-552 16 09, 031-44 62 18

Ålands Skärmflygare [P]
c/o Mikael Holmström
Vasavägen 26
169 58 Solna
0709-27 83 22

Ållebergs HFK Ikaros [H]
c/o Leif Johansson
Idrottsgatan 9
522 00 Tidaholm
0502-144 86, 070-727 37 99
http://home.swipnet.se/drakberget

Åre Drak- & Skärmflyglubb [H&P]
Box 32
830 13 Åre
0647-502 79, 0647-201 82 (fax)

Örebro Häng- & Skärmflyglubb [H&P]
c/o Göran Andersson
Furuvägen 3
640 10 Högsjö
0151-453 11, 019-611 54 01
www.friflyg.nu

Ö-viks Vingar [H&P]
c/o Lennart Eriksson
Överbilla 3451
890 27 Överhörnäs
0660-732 15

Sid: 26 August Sandqvist: Norrsken HSFK Tove Andersson

Sverige Cupen i Kittelfjäll

Det blev äntligen fredagen den 10/8. Kittelfjäll hägrade, så Ingela och jag packade bilen med skärm och hundar. Prognosen för helgen såg inte alltför positiv ut. Lördagen såg faktiskt riktigt negativ ut, så vi hoppades på söndagen.

Lördag morgon vaknar jag med ett ryck. Nu ska det ske! Men en snabb blick ut på sjön lade alla förhoppningar i frysboxen, det var mulet och kallt. Mina beräkningar om att SMHI skulle ha fel som vanligt, förkastades av gässen som rullade fram över vågtopparna. Den dagen roade vi oss med att beskåda Jonas Svedberg leka med kiten på en smal sandstrand, vilket resulterade i ett litet bad. Sedan blev det storkok och alla tävlingspiloter åt en, eller två stora portioner chiliconcarne. Allt för att bli lätta i skärmen följande dag. Kvällen avslutades med diverse historier, en öl och ett par flygfilmer.
På vägen hem till stugan den kvällen väcktes mitt hopp igen, Borkafjället speglade sig i den klara, lugna vattenytan. Må det bli vackert väder!

taggade tävlingspiloter
Solen sken in genom fönstret och värmde skönt. Vattenytan hade fått tillbaka lite liv igen, men gässen låg i alla fall och vilade sig någon annanstans. Briefing klockan 09:30 på hotell Kittelfjäll. Ytterligare tre tävlingspiloter ramlade in över tröskeln och anslöt sig till den alltmer positiva skaran.
Hans Gustavsson och Robert Eriksson briefade oss om prognosen och beslutade om en ny briefing vid sydstarten. En varmfront var på väg mot oss från SO. Väl uppe på starten, så hade vi fin startvind och en elev från Stockholm startade och gjorde ett nerflyg. Jag kan ju påpeka att morgonfukten hade stigit upp och täckt den från början så blåa himlen med 7/8 fuktiga dimm-ulus.
Piloterna lade ut sina skärmar och började sedan pillra på sina GPSer. Eftersom flertalet piloter inte var så vana med dessa instrument, så uppstod en del frågetecken. De flesta var dock lösta innan fönstret öppnade. Jonas Svedberg gjorde ett tappert flyg innan banläggningen för att visa stig och vindriktning. Jag vill påpeka att landningen under starten var ett riktigt stunttrick...

full fart framåt
Hans Gustavsson var förste man att starta tätt följd av mig (August) och Mats Arctaedius.
Sedan blev det ett litet glapp till de andra. Första fotopunkt var virtuell och låg efter bergskammen mot Grönfjäll. Hans hangade/flög dit och tog den utan att stanna upp för att säkra höjd. Detta resulterade i ett visst försprång till mig och Mats, som hamnade lite på efterkälken.
På väg tillbaka mot starten, så flög Mats, liksom Hans raka vägen medan jag stannade i ett hyfsat stig för att säkra mera höjd. Nu mötte vi andra piloter som var på väg ut till första TP.
TP 2 låg i passet mot Borkasjön, på andra sidan vägen. Det innebar att man måste flyga ut ganska långt ut i dalen, för att nå sektorn. Den här turnpointen ställde till det för ganska många piloter. Det var även den enda TP:n som användes två gånger.
Själv kom jag in ganska lågt på berget efter min utflykt i dalen och hangade mig förbi "flygarpasset". I grytan efter passet så flög jag in i dagens starkaste blåsa. Varion loggade +7m/s, det kändes lite otäckt i början, när jag ess-ade mig upp från 10 meters höjd invid bergsväggen!

ledare ur leken
TP 3 var ännu en virtuell punkt ute på platten mot Grönfjäll. Den visade sig ligga mycket längre ut från berget än tänkt. Hans, som nu hade en rejäl ledning, försvann ut mot platten och försvann sedan. Mats, som jag försökte skugga, flög ut mot 3an medan jag säkrade ytterligare lite höjd ovanför berget.
En notis är att molntäcket som från början begränsade inströlningen nu lösts upp, och ersatts av allt finare Cumulus. Nu började det se äckligt bra ut, trots en ganska låg molnbas.
Mats klarade sig bra och jag som hade lite högre höjd följde efter och flög in på berget igen med marginal. Strax innan jag kom in på hanget såg jag en blå skärm vid bergets fot. – "Nä!! Kan det vara... HA, Ha, Ha, Hans"! Skadeglädjen kom krypandes, samtidigt som vetskapen om en andra plats slog igenom hjälmens skyddande hölje.

den vilda jakten
Mats, som nu ledde fick känna på hur det var att leka hare, med en stövare efter sig. Han gjorde en "Hans" och flög fort förbi starten efter berget, utan att stanna för ytterligare höjdvinster. Jag försökte, men kunde inte undvika ytterligare blåsor. Flög in i en blåsa utanför starten tillsammans med Jonas S. och ytterligare en pilot. Mats var nu på väg ut mot TP 4. (Samma som TP 1.) Han tappade sakta mera höjd, utan att finna något stig. Han landade på vägen bredvid TP. To bad, me No 1!
TP 5 låg på kammen längst bort i Henriksfjäll. För att nå dit, måste man ha god höjd och penetrera dalvinden, innan man når hanget och kan ta sig vidare. Det var molnskugga när jag kom dit. En kungsörn gjorde mig sällskap i den första termiken som kom, när solen äntligen återvände till berget. Eftersom att dalvinden och huvudvinden kroc-kade, så var inte termiken speciell trevlig... Efter lite självpeppning och övertalning, tog jag ytterligare ett par hundra meter och gled sedan iväg mot Kittelfjäll igen. Under mig på hanget kom nu Ulf smygandes, Det gick inte så fort för honom i den starka vinden.



målet i sikte
På full speed sjönk jag mellan 1,5 och 2,5 m/s. Så i stället för att gå in mot Kittelfjället och hanga vidare, så flög jag rakt mot mål. Från söder kunde man nu se en ganska kraftig regnskur komma.
Landningsdags, alltså!! Ulf Nylander landade ett par kilometer för kort på "målrakan", medan Hans G, som startade om flög hela resterande banan (utom tävlan) och landade i mål.

APCO

Simba II — NY 2002 Perf. Tävlingsprestanda—Succe i PWC. Uppgraderad med nytt suveränt bärremsystem.
Bagheera — Ny 2002 perf. Populära Bagheeran uppgraderad med nytt bärremsystem. OBS sänkt pris!
Presta — Ny 2002 DHV 1-2/Stand. Med nya "Activ Double Valve System" - slutna celler utan startproblem
Allegra — DHV 1-2/Stand. Mycket omtyckt skärm som APCO satsar vidare på. OBS sänkt pris!
Fiesta II — DHV 1 /Stand./Tandem. Perfekta valet som förstaskärm eller för paramotor. "Bombproof"
Prima — Standard. Sveriges mesta och bästa skol-skärm. OBS sänkt pris!

FINESSE Sitt rätt med bra skydd, nu även med airbag
MAYDAY pp20 Perfekt för paramotor, upp till 160 kg!

Kurser i skärm- & hängflyg vid Ålleberg/Västergötland

WILLSWING Världens ledande hängflygtillverkare sedan 1973. www.willswing.com
BRÄUNIGER IQ COMFORT Ersätter IQ BASIS. Nya finesser: 50 mm nen, glidtal, 3 höjder mm

Petersons Sport AB
Falköping/Stockholm 070-6001121 0515-711121
www.fly.to/apco tomas.peterson@mailbox.swipnet.se
APCO-Linservice: Tord 070-6452054

ÄVENTYRS CENTER
Butik Resor Kurser
Nova Airwave Gin windtech up Apco Kites Paramotor
Tel. 031-159434, 0705-416371
Butik mån-tis 12:00-18:00
www.aventyrscenter.se
aventyrscenter@aventyrscenter.se

lägg skärmen på hyllan och plocka fram kiten i vinter
surfa in på flysports nya kitesurfingsida
och kolla in årets nyheter och tuffa trick
www.flysports.se
komplett utrustning med sele, liner och handtag: från 8 500 kr
Flysports flygskola Peter Wicander
kurser året runt i skärmflyg, hängflyg, kitesurfing och ultralätt
generalagenter för Polaris flying inflatable boat, Aeros kites, Comunica intercom systems
Holen 2587, 784 82 Orsa tel,fax 0250-448 27, 070-638 10 70 info@flysports.se

B
SVERIGE
BETALT
POSTTIDNING
Svenska Skärmflygförbundet/SSFF

sky adventures junkrapdstips



Årets succé MAC Eden 2 fortsätter med det ofattbara **19.900 kr.** finns i 5 strl. DHV 1-2. bli ägare du med till den bästa lösningen för dej som vill flyga med bästa prestanda och säkerhet. Toppfart 52 km/h. Glidtal 1:8. "paramotorskärmens rolls royce" sa en kund" Vi har färdiga paket med sele och nödis på Eden 2 från **25.900 kr!**

Nyheter resor: nytt resemål Italien v. 7-8

Nyheter selar: Woody Valley X-rated 2 & X-over 2.

Nyheter skärm: Gin Oasis DHV 1-2 **25.000 kr.**

Nyheter motorer: Flera Nyheter från fly castelluccio med nya modeller.

Välkommen att köpa just den modell som passar dina önskemål, vi har mer än 20 modeller, här på sveriges ledande paramotorbutik med startfältet utanför dörren.

Ps. Viking och Mach 3 nu godkänd av SSFF.

Gott nytt flygår önskar
www.skyadventures.se

ADVANCE
PARAGLIDERS & KITES

Feel different!



NYHETER 2002:
SIGMA 5, never leave home without it.

Säkerhetskurser i Stockholm med båt och abroll. Skolning på vardagar.



AGENDA 2002
Jan, v 4, Teneriffa
Feb, v 7-8, Governor de Valadares, Brasilien
Mars, 23-24, Gärdet
Mars, v 14, Malaga
April, 20-21, Gärdet
Maj, 1-5, Gärdet
Juni, v 25, Turkiet, säkerhetskurser
Juli, v 28-29, XC kurs i Piedrahita

ADVANCE TEAM SWEDEN

STOCKHOLMS SKÄRMFLYGSKOLA
WWW.SKARMFLYG.COM
Butiken är öppen tis och tors kvällar 1900-2200
Mickelsbergsv. 121
125 54 Älvsjö
tel. 08-464 82 22