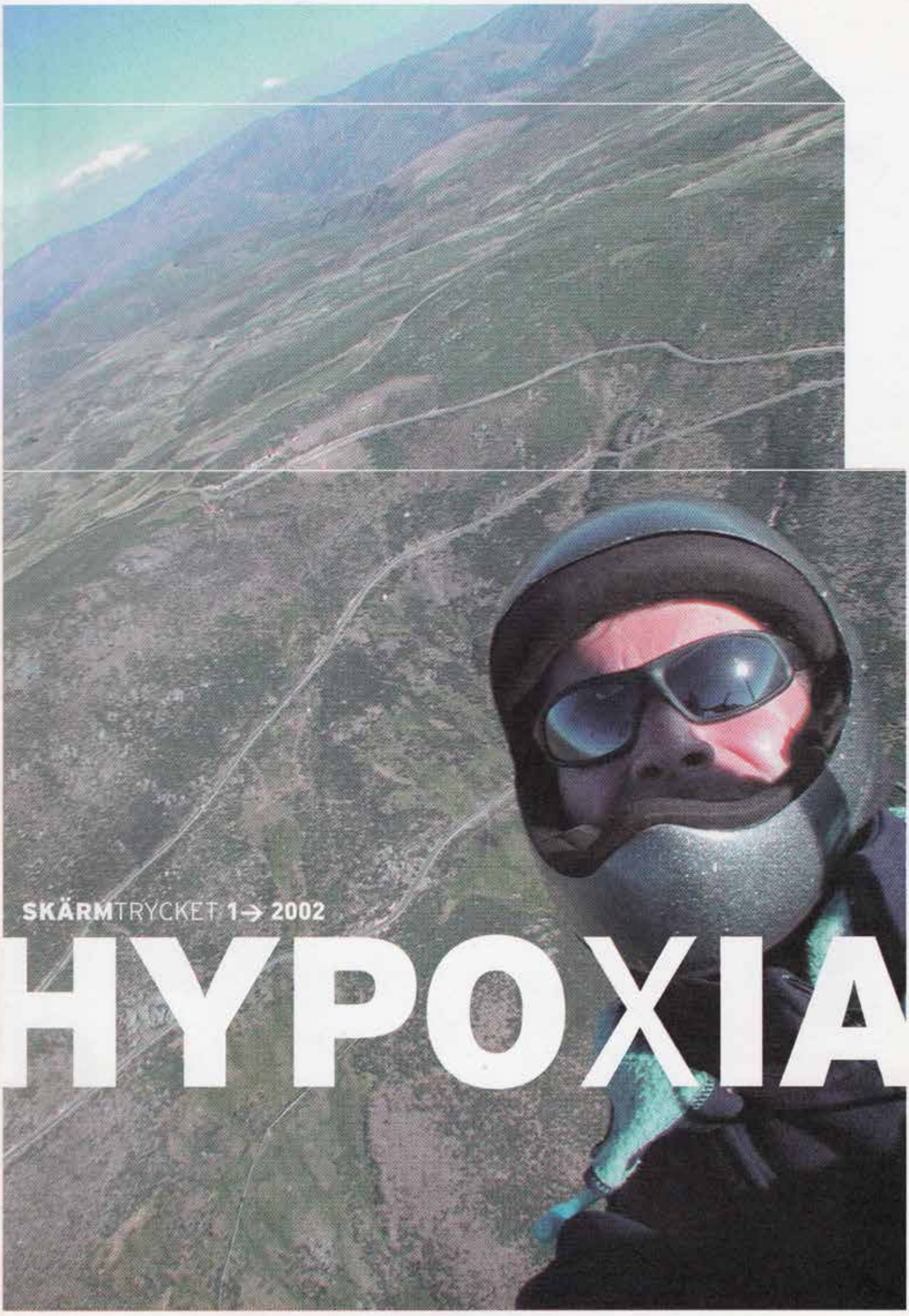

SKÄRMTRYCKET 1→ 2002
HYPOXIA

Software



Danmark 1: Den 13-19 juli är vi på plats som vanligt i Danmark. En ypperlig chans att lära sig att flyga hang på riktigt. Vi håller kurs för Elev till pilot 3.

Danmark 2: Även den 20-26 juli finns vi på plats i Danmark. Med samma innehåll som ovan.

Försäkra dig om en plats boka i tid!

St André 1: Den 21-28 september åker vi till Franska alperna. St André är mycket populärt och världsberömt för fin termik och helt suverän XC flygning. Svensk instruktör finns på plats. Lämpligt för Elev till pilot 3.

St André 2: Även den 28/9-5/10 finns vi på plats. För dig som vill resa två veckor eller inte kan vara med första veckan.

Planera hösten i tid!

För mer info om resmålen Danmark, Frankrike, Spanien och Brasilen.
Besök vår vebsida: ww.fly.to/flygskolan

Alltid: Elev till pilot 3 kurser. Vidarutbildning i hang och termik. Resor till Spanien, Frankrike, 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 skärmar. Butiken är öppen tors. 18:30-20:00, Råggatan 11 vid Skanstull.

SKÄRMFLYGSKOLAN

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



Skribenter i detta nummer
Anders Andersson, AndersWesterlund, Anna/Chalet Chavenette, Calle Hyllander, Carl Bejvel, Cay Westerholm, HP Fallesen, Joakim Lax, Johan Steene, Jonny Carlén, Katarina Åkerman, Lars Ericsson, Lars Redhammar, Paul Kiraly, Peter Brinkeby, Peter Loeskow, Robin Fjellström, Roland Hugosson, Tibor Berki, Tony Ekström, Åsa Karyd

Redaktion:
Joakim Lax
Johan Bergström
Helena Tängdén
Pernilla Hammar

Grafisk Form:
Andreas Karperyd

Ansvarig utgivare:
Pernilla Hammar

Redaktionellt material:

Manusstopp Nr 2 2002: 13 Maj

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, c/o R.Karlsson Torsvägen 16, 181 32 Lidingö

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

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

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

Från passion till vänskap

För tolv år sen blev jag passionerat förälskad. Föremålet för min passion gav mig självförtroende, stimulerade mina tankar och gjorde mig helt enkelt till en lyckligare människa. Den tid vi fick tillsammans räckte aldrig till. Jag ville ha mer. En stor del av mitt liv kretsade runt en och samma sak.

I sex år höll den flammande passionen i sig. Sen svek skärmen mitt förtroende. Vi kom inte längre överens. Jag slutade lita på oss tillsammans – och jag tappade fotfästet. Nu, ytterligare sex år senare, är vi riktigt goda vänner igen. Och jag har insett att flygningen för mig är en livslång kärlek som jag aldrig kommer att kunna släppa.

I era händer har ni nu en tidning fylld med artiklar av, för och med piloter som är, har varit eller kommer att bli passionerat förälskade. Så sätt er nu och låt er inspireras av de själar som har bidragit till ännu ett nummer av Skärmtrycket/Hypoxia. Snart möts vi alla förälskade och kamrater i luften.

Pernilla.H

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:
0515-37274
Postgiro:
414 08 58-4
Flygsportförbundet:
0515-37155
Skärmtrycket:
ISSN 1104-5590

Tävlingskalender 2002

Skärmflyg

Datum	Tävling / Arrangör / Plats
15.03.2002-30.09.2002	Distansligan rullar igång VSK/Sverige
30.03.2002-01.04.2002	1st Coppa Italia Open, Borso del Grappa www.vololiberomontegrappa.it
27.04.2002-28.04.2002	Prel. Sverige-Cup, Åsele, bogsering Norrsken
27.04.2002-01.05.2002	Norges Cup, Narvik Norge, kkpg
03.05.2002-05.05.2002	Prel. Sverige-Cup, Åre, berg, Åre SDFK
03.05.2002-06.05.2002	British Open(1) Crickhowell, SE Wales, BHPA
09.05.2002-12.05.2002	Prel. Sverige-Cup, Mälarkuppen, vinsch, Cirrus
09.05.2002-12.05.2002	Norges Cup, Örsta Norge, kkpg
18.05.2002-20.05.2002	Norges Cup, Hjartdal Norge, kkpg
01.06.2002-02.06.2002	Norges Cup, Gol Norge, kkpg
02.06.2002-08.06.2002	British Open(2) - Grand Bornard (France) BHPA
01.06.2002-02.06.2002+ 08.06.2002-09.06.2002	Prel. Distriktsmästerskap Övre Norra, Dundret, Gällivare Dundrets FK , Arctic HG &PG, Glidflygarna Luleå H&SkfK
06.06.2002-09.06.2002	Norges Cup, Ringerud Norge, kkpg
(24).06.2002-(29).06.2002	SM och Nordic Open (KK PG) (Kössen, Österrike)
04.jul 2002-20.jul 2002	2002 7th European Paragliding Championship CIVL kat. 1(landslaget) Kobarid, Slovenien
05.07.2002-07.07.2002	Prel. Sverige-Cup, Kittelfjäll, berg Norrsken
22.07.2002-28.07.2002	PWC Cornizzolo Italien
27.07.2002-28.07.2002	Norges Cup, Lofthus Norge, kkpg
31.07.2002-06.08.2002	Pre-Worlds Portugal Montalegre - Portugal
02.08.2002-04.08.2002	Prel. Sverige-Cup, Branäs, berg VSK
11.08.2002-17.08.2002	PWC Morzine Frankrike
24.08.2002-25.08.2002	Norges Cup, Hemsedal Norge, kkpg
08.09.2002-14.09.2002	PWC Erzincan Turkiet
15.09.2002-21.09.2002	British Open(3) - Algodanales (Spain) BHPA
30.09.2002	Distansligan avrundas, VSK Sverige
29.09.2002-05.10.2002	PWC Mung-Yeong Korea

Tävlingskalendern med senaste info finns på förbundets hemsida

Hängflyg

1 april - 4 april	Ålleberg ranking i Feltre, Italien. Kat 2 tävling
20 april - 21 april	Speedgliding, Åre
9 maj - 12 maj	Köping ranking
19 maj -24 maj	SM, Skåne

Tävlingskalendern med senaste info finns på förbundets hemsida



SkärmFlygFörbundet

Sid: 4 ■ Carl Bejvel, Ordförande i SSFF

Ny ordförande Nytt år Ny säsong. Detta ordförandeskiftet är nog det längsta i SSFFs historia. Från Kärrsjön i Norrland till Visseltofta i Skåne. Måste vara minst 150 mil...

Jag heter Carl Bejvel och detta är mitt andra år i styrelsen. Till min hjälp har jag en oerhört kompetent styrelse. Vi har i år personer i styrelsen med både lång erfarenhet inom SSFF och med bakgrunder från alla delar av vårt land. Räknar man på erfarenheten i styrelsen tror jag vi skulle hamna på minst 6-7 års flygerfarenhet i snitt och vår genomsnittlicens hamnar nog på en steg 2,75 pilot.
Mark, tack för allt du gjort hittills för att driva SSFF i den riktning vi är idag samtidigt som din närvaro som vice ordförande gör mig extra trygg. Ett stort tack även till er andra i styrelsen som ska hjälpa mig under året som kommer.
Vem är då jag? Som jag sa tidigare är jag från Skåne och min hemklubb är Club Parapente Syd. Klubben med de JÄTTESTORA hangen! På tal om hang, i början på februari åkte jag en sväng ner till sydhanget (Kåseberga) och fick en mindre chock när jag kom fram. Jag ljuger inte om det satt minst 35 piloter som väntade på de rätta vindarna, skåningar, smålänningar, göteborgare mm. Vinden lyste givetvis med sin frånvaro, detta blev årets första parawaiting... Jag tror att vi i klubben (CPS) snart får börja införa en slags kvotering och avgift för att få flyga på hangen, ex: nästa pilot Anders Andersson, starttid 10,56 landningstid 11,56..... ;-) skämt åsido, jag har en viss oro med så mycket piloter på ett och samma ställe och med skiftande kompetens, det är nästan upplagt för att nåt skall hända.
Jag har flugit sedan –95 och prövat på det mesta (tror jag), jag har tävlat (dock med vissa gps-problem) en del de senaste åren. Motor har jag flugit med sedan –96, dock mycket sparsamt de senaste åren. Tandem är min nya upptäckt som jag tycker är himla roligt, i alla fall tycker min mamma det. Annars är jag mycket förtjust i vinschning och plattlandsflygning.
Så här med gårdagen bakom mig får jag nog anse att jag har haft mycket tur genom åren. Det känns som jag nog brutit mot all föreskrifter som funnits i min flygkarriär, lyckligtvis har jag klarat mig ganska så helskinnad. Jag har flugit skärmar som jag ej haft behörighet för, flugit i förhållande jag ej borde ha gjort, flugit in i ett stengärde vilket på den tiden renderade mig en varning från SSFF. Jag har t.o.m. lyckats med konststycket att stoppa in min hand i propellern till min paramotor, som blev ett modellplan på sjukhuset. De något förundrade sjuksköterskorna sa: "det måste ha varit ett stort modellplan". Men mina första års totala oförståelse för hur våra regler är skapade har numera övergått i en total förståelse av dem. Det finns saker jag gjorde på den gamla goda tiden som jag inte ens skulle våga drömma om idag. Precis som i bilkörning måste man mogna med tiden, man är en mogen och kompetent bilist först i 25-års åldern (enl. försäkringsbolagen). Det hjälper inte med en massa timmar på ett och samma ställe och under en kort period. När man har upplevt mängder med situationer, upplevt många flygställen under lång tid, +5 år. Då är jag helt övertygad om att man har en helt annan syn på flygningen än man hade under de första åren. Man förstår varför det finns regler som styr flygningen. Regler som inte är till för att hindra mig utan som är till för min utveckling som pilot. Dessa regler ska hjälpa mig under den första delen av mitt liv som skärmflygare innan jag uppnått den sk magiska gränsen, +5år. Då anser jag att man kan börja kalla sig för en mogen skärmflygpilot som tar ett ansvar både för sig själv och för sin omgivning.

SSFF har en tuff framtid för sig,

Vi är numera under uppsikt av LFV vilka håller oss under tuff granskning. Vi har sedan –99 en egen BCL-D 4.4. Vår ganska digra olyckstatistik genom åren har medfört att vi åläggs införa skärpningar av vårt nuvarande system. Som en följd av detta har vi infört diverse förändringar inom vårt utbildningssystem, men vi har även höjt kraven ute bland våra klubbar. Bogseroperatörsutbildning är en av dessa säkerhetsåtgärder vi genomför i år. Ett till synes kanske för tufft krav, men det är min och SSFFs övertygelse att om vi kan vi förhindra olyckor eller tillbud så är det vår uppgift att göra det.
Nya Skärmtrycket/Hypoxia måste jag säga är det bästa som hänt de senaste åren. Gamla Airmail ligger mig dock fortfarande varmt om hjärtat. De färgstarka numrena och blandningen mellan skärm- och hängflygning tycker jag är alldeles förträfflig. Ett stort tack till er i redaktionen som på er fritid ägnar er att sätta ihop detta mästerverk.
Som det möjligen har framkommit i diverse forum så har SSFF en vilja att mer börja synas ute hos våra medlemmar. Vi har under den senaste tiden varit på diverse klubbesök och framfört förbundets syn på saker och ting men även svarat på frågor från medlemmar. Jag uppmanar även fler klubbar att ta detta tillfälle i akt, bjud in en SSFF representant för att medverka på ert klubbmöte så lovar jag att vi skall göra vad vi kan för att deltaga.
Vintern börjar släppa sitt grepp, iallafall i Skåne, och flygsäsongen smyger sig sakta på.
Alla skärmflygare – även ni behöver avrostas. Gå ut och balansera, se över era grejer, packa om nödskärmen och ta det mycket lugnt i början. Det kommer fler säsonger och det finns alltid nån därhemma som väntar på dig.

Flyg säkert och tänk efter... FÖRE.

KORT

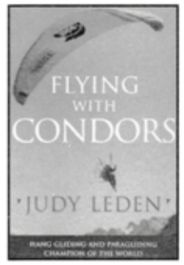
150 GLIDSKÄRMARS POLARKURVOR

Det är många som skulle vilja se de mångomtalade, men av inte så många sedda, polarkurvorna. Tillverkarna tillhandahåller dem inte, och tidningarna gör det knappast heller.
Ändå så har alla tack vare Jerome Daoust, en francokanadier i Kalifornien, tillgång till en fin samling av polarkurvor för 150 glidskärmar! Om inte via egen datorn så dock via en dator på kommunens bibliotek.
www.expandingknowledge.com/Jerome/PG/Perf/Compare_English.htm
Den sidan som man så kommer till är överlastad med alternativ. Gå bara direkt ner till fältet "Model Name Query-Format", och skriv till exempel exakt: Arcus Carbon Mistral2.
Sedan trycker du på antingen "Create the Table" eller "Plot 5 first Polars", och vips dyker det upp antingen en lista med testresultat eller de önskade polarkurvorna.
Det är tydligt att det är mycket bättre klass på Jeromes polarer än på dem som finns på www.para200.org, och inte minst så kan man lägga in upp till fem utvalda skärmars polarer på ett och samma diagram.
Rent matematiskt kan polarerna förmodas vara helt korrekta. Jerome räknar om alla testers resultat (=rådata) till att motsvara samma temperatur och höjd över havet. Angående rådata skulle det däremot kanske behövas några ord till, dem tänker jag skicka till skärmflyg-mailinglistan vid tillfälle.

Peter Loeskow

Flying With Condors av Judy Leden

En inspirerande läsning om hur Judy strävar framåt i sin flygarkarriär.



Det är med avund och stor inlevelse jag läser om hur hon blir "Fly-bum" i de österrikiska alperna, deltar i sin första internationella tävling i Kössen och flyger i andra spännande områden som t ex Kitzbühel och Hannenkam.
I takt med att hennes skicklighet ökar stiger också målsättningen; Jakten på rekord för henne bland annat till Owens Valley i Kalifornien där hon möter en flygmiljö som är helt annorlunda än den som hon dittills har flugit i, med allt vad det innebär av faror och möjligheter.
På sin väg till toppen korsas hennes väg av kända namn som; Bruce Goldsmith, Robbie Whittall, John Pendry och andra välkända namn.
Judy Leden är född i utkanten av London 1959. Hon började med hängflyg vid 19 års ålder, gav 1979 upp sina studier för att helt satsa på hängflygningen. Hon har tagit världsmästartiteln i hängflyg två gånger, hon har sex gånger vunnit kvinnliga brittiska mästerskapen samt blivit världsmästare i skärmflygning en gång (1996?).
Har satt ett antal världsrekord, bland annat var hon första kvinna att flyga hängglidare över engelska kanalen, plus att hon har rekord i högsta ballongsläppet med hängglidare (från 41 000 ft).
Omdöme om boken; "Torrflygning" när den är som bäst!

Eder bokmal, Johan Steene

GLIDSKÄRMARS LIVSLÄNGDVARIABLER

I tyska Fly and Glide finns i varje nummer ett uppslag med frågor, så att läsarna kan testa sina kunskaper. Här kommer ett exempel på en fråga (Peters Loeskows parenteser):

En glidskärm åldras kraftigast genom;
A flygning i högalpin omgivning med stark solinstrålning (=UV)
B Starter på skrovlig (duknötande) startplats
C Att packa ner den i blött tillstånd och lagra den så (ett par dar)

(attärtedräteravsejdertted)

Hängflygläger i juli

Nu är det bokat. Det blir två veckors flygcentrumläger i Köping under tiden 15-28 juli. Så glöm ej att boka in det i almanackan. Kom dit om ni kan och vill flyga mycket. Övernattningsmöjligheter finns på fältet men STF:s vandrarhem kan också rekommenderas. Är det något du undrar över så tveka inte med att ta kontakt med
Anders Palmqvist på tel: 070-546 58 23. Håll även utkik på vår hemsida efter var vårt andra flygcentrum kommer att ligga för tyvärr är detta inte klart när tidningen går i tryck.

Skärmtrycket/Hypoxia planerar för flygguide på nätet

En sammanställning av startplatser i Sverige för HG och PG vore bra, därför tänkte vi försöka göra en databas på förbundens hemsidor att söka i. Vi har lagt ut en pdf med instruktion av vad vi vill ska vara med på HÄNGFLYGFÖRBUNDETS hemsida. Skriv ut den och fyll i den nästa gång du åker till dit favoritflygställe. Informationen ska sen mejlas in till en adress som ännu ej är fastställd. Håll utkik på www.hangflyg.org. Tanken är att det senare ska finnas ett formulär på förbundens hemsidor där det ska gå att söka, samt lägga in, nya startplatser.

Nybörjarkurs hängflyg i Skåne

Skåneklubben, Hans Berg & Jonas Nilsson kommer att hålla kurs i Frankrike under veckorna 28 - 29. Målgrupp för kursen är de som har ingen eller lite erfarenhet av alpin termikflygning och sträckflygning. Grundutbildning i Skåne startar under Maj. För mer info om de båda arrangemangen, se Skåneklubbens hemsida: http://fly.to/sdfk

Svenska i topp på Brasilianska Öppna



Skärmflygerskan Lena Alfredsson imponerade stort i årets upplaga av Brasilianska öppna mästerskapet i Governador Valadares. Tre dagars jämn och bra flygning gav utdelning i form av en sjunde plats totalt. Därmed plockade hon även hem damtiteln och silvret i serial-klassen. Näste svensk återfinns på 15:e plats i form av Oliver Thurman. Övriga svenskar på plats var Tove Andersson (29:e plats), Micke Jarås (54:e plats), Johan Sjöström (65:e plats), Patrik Nietlisbach (71:a plats), Peter Mannerstråle (96:e plats) och Per-Arne Nordmark (132:a plats).
Mer om tävlingen kan du läsa i nästa nummer av Hypoxia/Skärmtrycket.

Fler damframgångar



Det verkar vara våra tävlingsdamer som är ute och försvarar Sveriges färger i världen. Skärmflygerskan Anna Rydh tog sig hela vägen till Australien för att tävla i deras Öppna Mästerskap i februari. Och bra gick det. Efter fem genomförda heat slutade Anna på en 34:e plats totalt. Dag tre var Annas absoluta topp där hon placerade sig elva på dagslistan.

KORT

Jonny Carlén förtydligar angående regler och krav

För cirka två år sedan ingick Svenska Skärmflygförbundet ett avtal med Lufttfartsverket. Detta avtal kallas BCL. Med BCL kommer ett antal åtaganden från SSFF gentemot LFV. SSFF har genom detta avtal till uppgift att reglera och styra skärmflygning i Sverige, inte helt fritt förstås. LFV ställer krav på SSFF som i många fall för den enskilde piloten kan tyckas orimliga. Men tittar man tillbaka på olycksstatistiken så ter det sig inte helt onaturligt att LFV vill få till en förändring. SSFF är inte den enda flygsport som regleras genom BCL avtal, bland flera kan nämnas Fallskärmshoppning och Segelflygning.

I tidskriften Svensk Fallskärmssport (SFS) nummer 6/2001 gick det under ledaren att läsa diverse nya regleringar som de fått införa, främst för att de är reglerade genom BCL. Bland deras nya regler finns förslag på att alla som inte har högsta certifieringen måste använda en utrustning med typgodkänd räddningsutlösare, som tillråga på allt måste vara påslagen. Val av storlek på kalotten (fallskärmen) och drogtester på fältet är fler regler som inom en snar framtid kan återfinnas inom fallskärmshoppningen. Kanske även inom skärmflyget om det vill sig illa.

De senaste två åren har SSFF ändrat både behörighetskrav och regler för när, var och med vad vi får flyga. Detta beror inte på att någon i styrelsen har fått fnatt, utan på att LFV ställer krav på SSFF för att vi i framtiden skall få fortsätta utöva vår sport.

Det som stod skrivet i SFS var så bra att jag ringde upp deras redaktion och frågade om jag fick norpa lite text. Följande är citat ur SFS 6/2001. Texten passar lika bra in på skärmflygning som fallskärmshoppning.
Tack till Svensk Fallskärmssport och Jenny Rosén för idéer och material.

"Allt som kan hämma vår sport från fortsatt verksamhet bör ses över och förändras. Alla kommer aldrig att vara helt överens men det är ett faktum att vi måste kunna bortse från en del av våra individuella krav och ideal för att kunna utöva hoppning. Har detta sen att göra med nya materialkrav på våra utrustningar som kommer att svida hårt i plånböckerna, begränsningar på våra personliga val av kalottstorlek eller huruvida personer med ansvar över andra individers säkerhet ska få sin integritet störd av drogtester så är det bara till att gilla läget.
När det faktiskt ställs krav på oss för att vi ska få fortsätta att hoppa så är det förundrande att folk fortfarande inte accepterar dessa fakta. Vi måste givetvis fortsätta ifrågasätta, men det kan vara en bra idé att tänka på hur vi gör det. Att gnälla på dem som under sin fritid jobbar hårt och tar ansvar för vår sport och alla som utövar det gentemot myndigheterna är varken smart, konstruktivt eller trevligt.
Alla som hellre sitter på backen än lägger ut mer pengar på sin utrustning, använder större kalott eller hoppar i nyktert tillstånd, räck upp en hand!"
Med förhoppningar om fortsatt skärmflygverksamhet i Sverige.

Jonny Carlén

VERTIGO I JUNI I NORGE

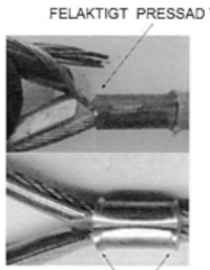
De flesta har sett fotografier från acro-pg-tävlingar i Schweiz och på annat avlägset håll. Sådana extrema flygrörelser gör sig bättre på TV:n än på pappret, men dem kommer vi knappast att få se genom STV, trots vår TV-skatt. Nu ges vi en chans att se sådant med egna ögon och föreviga med egen camcorder, och därmed en anledning att allvarligt överväga en tur till Norge i juni – närmare bestämt till "Vertigo Voss 2002 Acro". Den numera sedvanliga "Ekstremsportsveko" i Voss blir 23 till 30 juni 2002, varav acro-tävlingen är planerad för den 28 och 29 juni. Man har under tidigare extremsportveckor haft en del acro-verksamhet, men i år skall det bli STORT internationellt deltagande (Brinkeby föredrar dock förmodligen att vara i Kössen då), priser och internationella tävlingsdomare.

Peter Loeskow

Kolla wire

Den trasiga wiren som finns att beskåda på bild har väckt en berättigad oro, en sidowire som går av i luften reducerar överlevnadschanserna med ??% om man har en räddningsskärm och lite höjd.
Det är inte första gången jag ser en felaktigt slagen wire, de flesta är dessutom fabriksoriginal. I begynnelsen, det vill säga, på 70-talet monterades wiren med en 20 mm lång talorit, pressverktygens bredd var (är) 8 mm (på de flesta på marknaden förekommande), det gjordes två pressningar bredvid varandra på en sådan talorit. Det blev 2 mm kvar på både ändarna av taloriten som intog sålunda en trattform, därigenom undveks den skarpa kanten som kunde skada wire trådarna. Sedermera har tillverkarna gått över till 12, och till och med 10 mm, långa taloriter medan pressverktygens bredd är oförändrad 8mm. Det innebär att minsta slarv från pressarens sida resulterar i en vass kant på ena ändan av taloriten. Det sämsta som kan hända är (som på bilden ovan) att den vassa kanten hamnar mot kausen där wiren måste ha en viss rörlighet.
Ni bör ta en titt på eran sidowire (framförallt) och kolla att ni inte flyger med en tidinställd bomb.

Paul Kiraly





SMHI

Sid: 7 ■ Joakim Lax

Segelflygarna har bjudit in oss häng- och skärmflygpiloter till att använda HIRLAM prognoserna från SMHI på internet. Termikprognoserna börjar produceras 28 mars och upphör 29 september.
Nedan följer en liten guide i hur sidorna bäst läses.

Länken;
http://produkter.smhi.se/trafik/flyg/soar/

Den beräknade totala molnigheten som gråskuggning
Mörkgråskuggning betyder mulet eller nästan mulet. Ljusgrå skuggning betyder halvklart till nästan mulet. Avsaknad av skuggning anger klart till halvklart och det är främst i dessa områden som man kan förvänta sig goda häng- och skärmflygförhållanden.
• Beräknad förekomst av nederbörd (utan hänsyn till intensitet eller nederbördsmängd). Små mörkgröna trianglar anger konvektiv nederbörd (skurar). Små mörkgröna kvadrater anger icke konvektiv nederbörd (regn).
• Medelstiget presenterat som färgkodning av ytor som är 22x22 km där medelstiget förväntas vara minst 1m/s. Grön kvadrat anger 1-2 m/s, gul kvadrat anger 2-3 m/s och röd kvadrat anger att medelstiget förväntas bli över 3 m/s.

Vind och temperaturprognoserna visar följande:
• Den beräknade totala molnigheten som gråskuggning (samma skuggning som på termikprognoserna). Prognoserad luft-temperatur vid marken plottat med röda siffror. Prognoserad vind på 1000 meter plottat som en vindfana som anger vindens riktning och hastighet: ett långt snedsträck betyder 10 knop, ett kort 5 knop och en flagga hela 50 knop.

På vänster sida kan du också rulla fram olika prognostider. Det kan stå till exempel 12z (00+12): 12z står för Greenwich-tid så man får lägga till en eller två timmar beroende på om vi har sommar- eller vintertid i Sverige. (00+12) tolkas som prognosen från 12:00 och 12 timmar framåt. Står det 09z (12+21) betyder det en prognos från kl 09:00 + 12 timmar och efterföljande 21 timmar. Samma sak med till exempel 15z (12+27) som tolkas som kl 15:00 + 12 timmar och efterföljande 27 timmars prognos.

En svaghet som finns i modellen är att den har svårt att skilja ren torrtermik och termik med små eller få cumulusmoln. Den har också har svårt att greppa när cumulusmolnen breder ut sig i en inversion. Modellen tar ej heller hänsyn till att beskriva sjöbrisarna och då ej heller deras inverkan på termiken. Däremot kommer inverkan av en allmän luftström från hav och de stora sjöarna med i beräkningarna.

Utdrag hämtade från segelflygsport
nr: 1 april år 2000
artikel av Bernt Olofsson







VSK vs SSFF

Sid: 8 ■ Lars Ericsson: VSK

D-batt

Lasse Ericsson från VSK vs SSFF's styrelse
Det efterlyses åsikter och det har framförts åsikter på listan om beslut som fattats av vårt förbund (SSFF reds anm.). Det bästa vore om man först efterfrågade åsikter och sedan fattade beslut. Jag vill delge mina synpunkter på beslut som berör mig i en eller annan form :

Stolpe 1: Jag tycker att förbundet skall likställa email som kommer till förbundet eller dess kommittéer som vore dom skickade med brev. Printa ut dom och diarieför dom om det behövs.

SSFF svarar: Email är idag inte en officiell skrivelse men likställs med övrig kommunikation och besvaras i tur och ordning.

Stolpe 2: När förbundet tänker ändra eller fatta något beslut av några regler så lägg ut dessa till remiss på hemsidan innan man fattar definitivt beslut, det kan komma förslag och synpunkter som är värda att ta vara på.

SSFF svarar: Det kan fungera bra, men ett remissförfarande kan också innebära att det antingen kommer in så många förslag att det är ohanterbart, eller att endast ett fåtal svarar, vilket inte representerar SSFF alla medlemmar. Enligt stadgar 4.1 är klubbarnas stora möjlighet att påverka via motioner på årsmötet. Andra sätt är genom sina klubbstyrelser och säkerhetsansvariga. Man ska också komma ihåg att när förbundet ändrar eller fattar beslut är det antingen för att det är ett krav från Luftfartsverket eller för att det är något som instruktörer eller klubbar drivit fram. Det är inte i egen sak som förbundet driver fram förändringar. När det sker har vi i stora frågor som t ex motorfrågan, klubbarnas säkerhetsmanual och starledar- och bogseroperatörsutbildningen haft samråd med både instruktörer och klubbarnas säkerhetsansvariga.

Stolpe 3: Att genomföra en bogserutbildarutbildning för att få en enhetlig linje i hela landet är i princip bra, frågan är om det kommer att finnas något intresse att gå den med tanke på den utformning den har i nuläget. Att sitta i vinschen och demonstrationsvinscha för att därefter göra 30 övningsvinschningar per elev lär ju innebära att man aldrig får chans att flyga själv. Det är kanske mer attraktivt att lägga sig på ett hang eller dra till bergs. Eftersom man nu låter startledarutbildningen ingå i steg 2-utbildningen så vore det väl lämpligt att låta bogserförarutbildningen ingå i steg 1-utbildningen. Tills dess vore det bra med övergångsregler för redan utbildade piloter. Det är redan idag svårt att få piloter att vilja sätta sig i vinschen.

SSFF svarar: Kravet på 30 drag har alltid funnits för att bli bogseroperatör. Det som förändrats är att den som utbildar är certifierad bogseroperatörsutbildare enlig FoD kap 4.
Övergångsregler finns för redan utbildade bogseroperatörer. De som är bogseroperatörer idag fortsätter självklart att vara det, men vi rekommenderar att alla klubbar eller fältteam tar en eller flera säkerhetskvällar och går igenom dokumenten, proven, mm.(hittas på webben). En bogseroperatörsutbildare kan sedan licensiera bogseroperatören. Det måste ju ligga i alla piloters intresse att den som bogserar har en fullgod utbildning och är en säker bogseroperatör. Det blir man endast genom mycket erfarenhet i olika flygförhållanden och en samsyn gällanden kommandon och dylikt. På din fråga om man kan inkludera bogseroperatörsutbildningen i Pilot 1 är jag personligen (Katarina Åkerman, USK) tveksam till det, eftersom att vara bogseroperatör ska bygga på fri vilja och alla är inte heller lämpliga.

Stolpe 4: Specifiera vinschverksamheten i FoD där det klart framgår vilka funktioner och ansvar de inblandade har i förhållande till varandra. T.ex. övningsledare, startledare, vinschförare samt pilot

SSFF svarar: I FoD 4.1 finns de befogenheter som en bogseroperatör har. Startledarens uppgifter finns i Startledarutbildningsplanen punkt 3.

Stolpe 5: Kravspecifikation vinsch. Att besluta om utbildning vad gäller vinschförare är att gå halva vägen, ska man vara konsekvent när det gäller vinschning så ska man också ställa upp en riktig kravspecifikation vad gäller själva vinschen, dessutom borde den besiktigas av kontrollorgan.

SSFF svarar: Det har diskuterats i styrelsen och diskussionen är inte avslutad ännu.

Stolpe 6: Licensförnyelse steg 3. Jag vann distansligan 2000, men tyvärr så räckte inte min flygtid till för att förnya min licens så jag var tvungen att lägga mig på hang. Öka gärna kraven på att erhålla högre licensgrad alliteftersom utveckling av skärmar och flygtid ökar. Men var realistiska när det gäller kraven på att behålla erhållen licensgrad. Vad gäller instruktörerna har man börjat sätta lindrigare krav genom att helt slopa kravet på att genomföra skolutbildning, man kanske skulle se över flygtiden också.

SSFF svarar: Det är också en fråga som diskuterats i styrelsen och som inte är avslutad ännu.

Stolpe 7: Att tävlingskommittén frågar efter synpunkter vad gäller tävlingsklasser är förvånande. Förbundet går i FoD ut med vilka befogenheter som gäller för de olika licensgrader vi har, sen går man ut och ändrar dessa befogenheter i tävlingsreglerna. Ska man vara konsekvent så gäller givetvis FoD även under tävling. Dessutom har man ju oftast tillgång till lokal expertis under våra tävlingar vilket borde göra flygningen än säkrare än under friflygning i samma område. Ska man ändra befogenheterna för olika licensgrader så är det lämpligt att göra det i FoD.

SSFF svarar: Förstår inte frågan. FoD är självklart det regelverk som piloter lyder under oavsett tävling eller ej. Tävlingar regleras i manualen "Tävlingsregler för SM och Sverigecupen".

räjser rutan

Sid: 9 ■ Peter Ermkorv

Fler stilpoäng till sporten

I januari var jag och tävlade i Mexico. Det var hyfsat stabilt dom första fem dagarna och varje dag landade ledklungan innan målet och blev överflugna av ett par efterkommande slentrianer. Det är ju så i flygning. Kommer man inte i mål så får man stå på marken och avundas dom färglada prickarna som flyger förbi. Man packar utrustningen och ser på ytterligare några som långsamt men säkert tuggar sig fram på himlavalvet ett par hundra meter upp. Sen köper man sig en bira, sätter sig bekvämt tillrätta och tittar på ytterligare ett par skärmar. Med en bra bok kan man sedan försöka att avskärma yttervärlden och den deprimerande realiteten att man verkligen har landat. Det brukar gå bra tills något fyllo på baren knackar en på axeln och pekar mot nästa gäng piloter som segar sig förbi.

Så hur gör man då för att undvika dessa situationer? Det är ju uppenbarligen så att om man pushar i täten så riskerar man att landa. Gör man inte det riskerar man att komma sent i mål eller att inte hinna i mål överhuvudtaget. Bruce Goldsmith skrev i en artikel i Cross Country att det var "taktikerna" som vann i Mexico. Är det taktiskt att vara långt bak i fältet? Ja, kanske det, speciellt dom stabila dagarna, men det är ju väldigt svårt att veta hur dagen utvecklas.

Jag tycker att man skulle få stilpoäng för att leda ett heat. Men det är ju tyvärr så att det bara är resultat som räknas – om man nu vill vara någon att räkna med. Är det en längre tävling, som till exempel en FAI-tävling där det kan vara upp till 12 heat, så gäller det att vara väldigt konstant. 20:e plats varje dag kan räcka. Medan man i en kortare tävling på två eller tre heat måste chansa mer och helst vinna en dag. Det är svårt att kalkylera alla taktiska faktorer tycker jag.

Nästa gång jag står på en startplats ska jag försöka bedöma dagens förhållande, väga det med veckans vädenutsikt och addera summan av resultattabellen för att slutligen få fram kvoten av taktiken. Då måste jag hamna högre på listorna. För det är väl det som räknas, eller?

(FAI=internationella flygsportförbundet)

Sid: 9 ■ Åsa Karyd

Rapport från Säkerhetsseminariet i Göteborg

En småtrist och grå lördag i slutet av december samlades en flock skärmflygare i Göteborg för att lära sig mer om säkerhet inom sporten. Som vanligt var det samma gamla rävar som alltid brukar samlas, och detta trots att inbjudan gått ut på bland annat "listan". Det var inte utan att man undrade var resterande skärmflygare var och vädret kunde knappast beskyllas för att vara en bidragande orsak. Säkerhetsarbete är något som berör oss alla inom sporten

VSK:s Oskar Green var initiativtagare till denna givande dag. Han inledde med en redogörelse för hur man på ett kanske inte så väl valt sätt nästan klarar en "out-and-return" i ett blåsigt Pass Thurn (Österrike). Ändrade väderförhållanden gjorde att han gick igenom en mer eller mindre komplett säkerhetskurs innan han lyckades hitta en efterlängtad gräsplätt att utelanda på. Vad gör man inte för att försöka nå tillbaka till vännerna på starten och en god öl för att fira ett bra flyg?

Oskar lämnade över ordet till Katarina Åkerman, USK ordförande i SSFF, som bland annat informerade om hur säkerhetsarbetet bedrivs inom förbundet samt lite olycksstatistik och stresshantering. Över 80 % av alla olyckor är idag direkta pilotfel, dvs. du flyger en för avancerad skärm, felbedömning av väder eller flygställe, brister i kommunikation och kunskap eller helt enkelt att du så gärna vill upp.

Bortsett från väderförhållanden är det få saker vi inte kan styra över i vår flygning och till 99 % är det pilotens val som är orsak till olyckan. Varför väljer vi att starta i förhållanden vi inte bör flyga i eller som i Oskars fall, absolut ska försöka nå tillbaka till starten trots att han innerst inne visste att vinden hade ökat vilket försvårade förhållandena i passagen. Svaren är många, alla andra flyger, piloten innan klarade det, jag flög här igår och så vidare. Mycket av tiden gick därför åt till att diskutera vad det är som styr våra val och hur vi kan påverka dessa, till exempel genom bättre stresshantering. Katarina pekade även på att utvecklingen av vår utrustning har gått väldigt fort medan vårt medvetande kanske ligger kvar i skärmflygets första skede.

Överlag konstaterades att piloter i kategorin steg 1 är mer representerade i olycksstatistiken än övriga. Detta kanske kan förklaras av att man då som pilot när stadiet "Jag-är-en-natur-begåvning-och-klarar-allt". Under året som gick rapporterades 21 olyckor till SSFF och till antalet ser det bättre ut än under 2000 då det var 27 stycken. Av dessa var olyckor på hang (39 %) den mest vanliga tätt följt av bergsflygning (33 %). Troligtvis finns ett stort mörkertal med rapporter som inte skrivs, främst incidenter som på grund av tur eller skicklighet inte blev någon olycka. Det pågår arbete för att rapporter ska kunna utföras på webben, allt för att få så utförligt material som möjligt och för att förbättra vår säkerhet. Förhoppningsvis kommer statistiken för kommande år visa andra siffror, helst inga alls, med hjälp av bland annat det nya utbildningssystemet.

Anders Helgesson från Göteborgs Fallskärmsklubb berättade lite om hur de arbetar med säkerhet, bland annat om hur de tränar fallteknik. Han gick även igenom deras utbildningssystem och att det alltid finns en övningsledare på plats. Fallskärmshoppning har från början varit mer kontrollerat eftersom sporten ursprungligen kommer från försvaret, till skillnad från vår sport som utvecklats från ett laglöst flygande med allt från skärmar liknande wettexdukar till just hoppskärmar. Hoppningen har även fördelen att vara en platsbunden sport vilket gör den lättare att reglera både utbildnings- och säkerhetsmässigt.

Sid: 10 ||| Peter_Loeskow@iname.com

Nödskärmskastträning

Det kan vara livsavgörande att dels kunna nå handtaget till reserven, dels dra ut den ur yttercontainern och dels kasta den åt rätt håll och dessutom energiskt. Det har tyvärr förekommit ödesdigra fall av brister i alla dessa avseenden, och dessutom redan dessförinnan – när det gäller att komma ut ur överrasknings- eller paniktillståndet och gå till reservkasthandling. Dessutom har det också hänt att skärmen inte har öppnat som den skulle, efter det att den kastats iväg.
För att testa förmågan att kasta reserven i en nödsituation finns förstås möjligheten att kasta den under kontrollerade former i luften, över vatten, i samband med en säkerhetsträning. Detta är inte så lätt att ordna alla gånger, och att nödskärmen då blir blöt är ju en nackdel.





I England har Mark Taggart infört en annan metod att träna nödskärms-öppningar inomhus, och den förefaller optimal. Den kräver också en hel del förberedelser, men det skulle ändå vara önskvärt, att denna metod tillämpas någonstans i Sverige nästa vinter. Det skulle vara en betydande förbättring jämfört med den hittills i gymnastiksalar praktiserade metoden, som i sämsta fall går ut på att mer eller mindre släppa ner nödis-paketet på golvet.
Taggart-metodens fördel är, att den som skall träna nödskärmskast förflyttar sig genom luften (i hallen), kastar reserven och om allt är rätt så skall denna sedan öppna sig och kännbart bromsa förflyttningen. ALLA inledningsvis uppräknade kritiska steg testas alltså! Den som en gång på detta sätt har känt det sköna rycket från reserven som öppnats kan antas få en utökad tillit till den, och en ökad förmåga att effektivt kasta den vid behov.
Den ovannämnda förflyttningen sker faktiskt i sidled, snett neråt, längs en wire. Piloten är upphängd i en lina som är fäst till ett block som löper längs wiren.



linbanans" slut med stoppning för dem som inte bromsats av en fungerande nödskärm

Att reserven öppnar helt är målet med övningen, samt givetvis att upptäcka och rätta till eventuella brister i utrustningen eller dess handhavande, som förhindrar att den öppnar. Videofilmning kan vara en tacksam bisyssla. Reserven packas om omedelbart (Taggart kallar evenemanget för "Big Fat Repack" eller BFR) för ännu en "åkning" och kast, eller man kan packa om den vid ett senare tillfälle om man har bråttom hem.

Det borde vara möjligt att ordna ett sådant arrangemang i Sverige. Dess nytta skulle väl motivera både arrangörernas förarbete och en flera timmars bilresa för deltagare från alla väderstreck.

Mark Taggart har författat en detaljerad handledning åt mig om hur man genomför en "BFR". Den mailar jag gärna vidare till vem som helst i Skandinavien. Alltså inte enbart styrelsemedlemmar, utan till alla piloter med intresse för ämnet.

→USK

Sid: 10 ||| Katarina Åkerman

Bogseroperatörsutbildningen
De som är bogseroperatörer idag fortsätter att vara det men det rekommenderas att man inom klubbarna (vilket vi vet att många klubbar redan gjort) anordnar säkerhetskvällar där man går igenom dokumenten (se webben). En bogseroperatörsutbildare kan sedan licensiera bogseroperatören så han/hon får ett intyg.
För att underlätta nyrekrytering till bogseroperatörer har styrelsen beslutat på senaste mötet att från fall till fall bevilja flera vinschbidrag à 2000 kr, utöver det redan beviljade per klubb. På så sätt kan klubbarna utbilda fler än en bogseroperatörsutbildare.

Steg 1 pilot med endast en behörighet
Förra året beslutades att man för att påbörja Pilot 1 utbildning måste inneha giltig elevlicens med både berg (h) och bogser (B) behörighet. De piloter som idag har Pilot 1 med endast en behörighet får generell dispens i år att fortsätta inneha den licensen.

Karbiner, Austriaalpin.
Det har framkommit defekter med kromfärgade karbiner från Austriaalpin. Har du en sådan finns det mer information på www.paragliding.se om hur du går till väga.

FoD ändring till 1.9 angående Hjälmkrav som träder i kraft 2002 07 01
Hjälm skall bäras vid all skärmflygning. Denna skall av tillverkaren vara avsedd att användas vid skärmflygning eller vara godkänd för flygning enligt gällande norm för luftsporthjälmar.

Sid: 11 ||| Tony Ekström: Sälens Skärmflygklubb & Sälens Skärmflygskola

*Sälenfjällen

Sälenfjällen är Sveriges sydligaste fjäll och även om de inte bjuder på några hisnande fallhöjder så bjuds det en hel del riktigt bra flygning.
Här i Sälen har vi lagt ner mycket möda på att hitta nya flygställen och det har lyckats riktigt bra. Vi har nu fin hangflygning på alla väderstreck och varierande hang som även passar för de flesta vindstyrkor.
Vintertid ordnas skotertransporter ut till de hang som ligger utanför skidanläggningarna och sommartid kör vi upp på fjällen med klubbens jeep. Sommartid kan man få bita ihop och knalla en kilometer eller två för att nå vissa hang, men det kan det verkligen vara värt.

Hundfjället
Hundfjället har en nord- och en sydsida som vi flyger på. Nordsidan ligger inom själva skidanläggningen och vi startar bredvid den kända "väggen"-backen. Här är fallhöjden 240 m och berget är mycket brant. Flygningen är mycket enkel här och hanget fungerar redan vid 4 m/s, vindriktningen är cirka 30 grader men klarar också lite nordväst. Start och landning är stora och problemfria.
Vind: N-NO



Hundfjället Syd
Sydsidan är ett hang på fyra kilometer och med en fallhöjd på över 250m, hanget är mjukt och böljande vilket gör att man kan landa vart som helst på hanget utan problem. Toppen är mycket mjuk så några rotorer finns över huvudtaget inte.
Här har du en underbar utsikt över plattlandet som sträcker sig flera mil framför hanget och med så mycket öppet landskap framför blir vinden mycket mjuk och laminär.
Sommartid är det riktigt bra termisk flygning här med stora härliga blåsor och det är lätt att lägga sig på det termiska hanget och vänta på den rätta blåsan. Detta kan nog faktiskt vara ett riktigt bra tävlingsställe i framtiden. Kort sagt ett riktigt lekhang för den duktige och ett perfekt nybörjarställe för den oerfarne.
Hanget sträcker sig från SV-S-SO och det fungerar på de högre delarna bra från ca 5 m/s detta är garanterat ett av Sveriges roligaste hang!
Vind: SV-S-SO

Tandådalen
På Tandådalen flyger vi inne i anläggningen och vi startar till höger om den stora sittliften nedifrån sett. Fallhöjden är här 200 m och vindriktningen V – SV. Här är starten mycket enkel men landningen är mindre än på Hundfjället men kontrollera den bara så är det inga problem. Tandådalen blir tidigt termiskt och vintertid flyger vi ofta bra termik här i slutet av mars och vi har faktiskt flugit över 3 mil härifrån just i mars månad!

Tandådalen har också en ostlig sida där vi flyger hang. Här är vi hänvisade till topplandning men hangkanten är mjuk så det är relativt enkelt. Flygningen sker till vänster om liftarna på Tandådalen-östra.
Vind: V & O

Östra Kalven
Östra kalven är det fjäll som är beläget mellan Tandådalen och Högfjällshotellet, här finns riktigt bra hang på flera vindriktningar. Sydvästhanget är mycket likt Hundfjällets Sydsida och fungerar bäst när det är lite för mycket väst för Hundfjället, hanget är dock inte lika långt som det på Hundfjället. Här finns också en nordsida som är flack och perfekt för hårdvindshangning.
Vind: SV & N

Lindvallen
På Lindvallen har vi ett riktigt långt hang med en flygbar sträcka på över 3km. Detta hang är mycket likt Hundfjällets sydsida och här landar vi uppe på hanget men även här går hanget i platåer så detta är inget som helst problem. Precis som på Hundfjället sydhang har vi här miltals med öppen mark framför hanget och utsikten över Sälen by är vacker. En bra dag kan du även flyga hela vägen ner till byn men du behöver lite lyfthjälp på vägen. Fallhöjden ner till liftstationen är 303 m och till byn närmare 650 m.
Vind: O – SO och hanget fungerar redan vid relativt svaga vindar.

Granfjällsstöten
Detta är ett riktigt bra västligt hang men man behöver här miniskidor för inga sittliftar går upp till toppen där man flyger. Öppet landskap ända in i Norge gör att vinden här får ett bra tryck och är laminär och fin.
Vind: V

Gammelsätersfjället
Detta är ett västligt hang beläget ett par kilometer söder om Sälen by. Modellflygare har flugit med sina plan här i många år och vi förstår varför. Här är det topplandning som gäller och man får vandra en bit men det kan det verkligen vara värt! Hanget har en fallhöjd på 300 m och är relativt brant med öppna landskap framför, man ser Hundfjällets sydsida härifrån så det är lika öppet och fint som där.
Vind: V

Högfjällshotellet
Trots att dessa slalombackar mest liknar en lutande fotbollsplan så är det hangbart här. När det blåser för mycket på hundfjället så åker vi hit och flyger uppe på själva toppen vid nordlig vind. Landning kan endast ske uppe på toppen då den nedre delen ligger i en gryta med otäcka rotorer. Landningen är dock i det närmaste platt så det är mycket enkelt.
Vind: N

Sammanfattning
Vind
N - Hundfjället, Högfjällshotellet
S - Hundfjället Syd (SV-S-SO), V-SV Tandådalen
V - Tandådalen, Stöten, Gammelsätersfjället
O - Lindvallen, Hundfjället Syd (SO), Tandådalen Östra

Skulle det nu inte gå att flyga på något av ställena så vinschar vi uppe på Hundfjällets platå med flera kilometer att dra på i alla vindriktningar (vinterid). För den som vill åka kite så finns här enorma öppna ytor att leka på!

För mer info
www.moguls.se (flygskolan, här finner du bilder och information om flygningen i Sälen)
http://fly.to/salen(Sälens skärmflygklubb)

GPS

Sid: 12 Anders Andersson + Cay Westerholm

Anders Andersson fortsätter guida i GPS-djungeln

Vilken GPS ska man då köpa för att använda till verifiering av flygning och för navigation vid häng- och skärmflygning.
Den för oss viktigaste funktionen hos en GPS är loggfunktionen. Denna funktion behövs för verifiera utförd flygning vid tävling och för att efter flygningen behandla flygningen i en dator.
I GPS-mottagarens minne spars tid, position, och på en del GPSer även höjden. Mottagarens minneskapacitet avgör hur många positioner som kan sparas. Kravet på en bra mottagaren är minst 1000 positioner. Olika GPS modeller har olika sätt för att bestämma när dessa punkter skall sparas.

Exempel på principer för att spara positioner
- Mottagaren spar positionen så fort hastigheten eller rörelseriktningen ändras. Passar inte för flygning. Vid kurvning så fylls GPS minnet mycket fort.
- Mottagaren spar positionerna tätare när man närmar sig en brytpunkt. Mycket bra vid flygning, finns endast i GPS mottagare som är gjorda speciellt för flygning.
- Mottagare som spar positionen med ett fast tidsintervall. Detta är vanligast, tidsintervallet kan ställas in, vanligt intervall är 10-30 sek beroende på hur stort minnet är och hur länge som flyget kan tänkas bli.
- Mottagaren spar position när en viss förflyttning skett oberoende av hastighet. På dom flesta mottagare kan man ställa in hur man vill att punkterna skall sparas i minnet.

En annan funktion som är mycket viktig är att ett NMEA gränsnitt finns för kommunikation med Brauniger, Flytec med flera. Utan detta fungerar inte GPS funktionerna i variometern/höjdmätaren.
Navigationfunktionerna skiljer sig inte så mycket åt mellan dom olika modellerna av GPSer och är därför inte avgörande vid val av GPS.

Olika fabrikat: Garmin
Det största märket när det gäller GPS. Dom har en mängd olika modeller. Se dera hemsida http://www.garmin.com/. Vanliga modeller som används i häng- och skärmflygsammanhang är.
1. Garmin 12, detta är grundmodellen när det gäller GPS. Den är billig (runt 2000kr), enkel att hantera. Den har något få loggpunkter 1024 stycken.
2. Garmin 12CX, färg med 2048 loggpunkter, med inbyggda kartor finns Garmin 12XL (1024 loggpunkter) och sedan Garmin 12 Map med 1900 loggpunkter.

Av Garmin 12 modellerna är CX det bästa alternativet till den vanliga 12an. Om man vill ha med karta skall man köpa 12Map modeller, men då är den betydligt dyrare.
Nästa modell serie ifrån Garmin heter Etrex. Modellerna heter Summit, Legend, Venture, Vista, och Camo. Dessa används inte av hängflygare, vissa av dom har endast automatisk loggning av tracken utan möjlighet att ställa in en fast tid mellan loggpunkterna. Andra nackdelar är;
- knapparna sitter på sidan, omöjligt att nå vid flygning
- kablarna är annorlunda än kablaget för Garmin12
- Gps/varimeter podar passar inte

Modellerna rekommenderas inte.

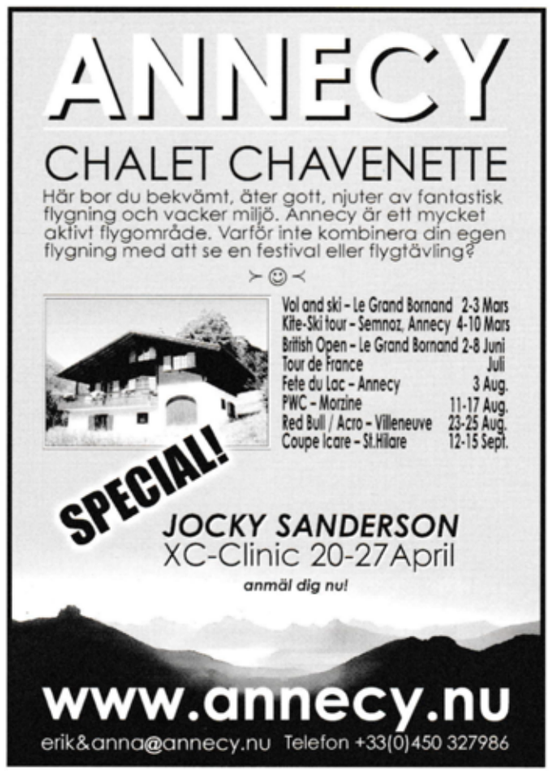
En modell som en del i Sverige använder och som fungerar bra är GPS76 och GPSMAP76. Den senare har mer detaljerade kartor som laddas ifrån CD-skivor. Både modellerna har 2048 loggpunkter. En stor fördel med modellernan är att de spar varje loggpunkt med höjdangivelse. (GPS höjden).
Nackdelarna med modellerna är
- något stora, (för att dom ska flyta i vatten).
- gps/varimeter podar passar inte.

Eftersom Garmin har kommit att bli något av en standard-GPS så är utbudet när det gäller mjukvara mycket stor.

MLR
MLR är en fransk GPS-tillverkare. Dom har lyssnat på franska skärm- och hängflygare och utvecklat en modell för flygning. Modellen heter SP24XC Free Flying, alternativt GPS MLR Valsat SP24 XC Se http://mlr.thalesnavigation.com/us/loisir/scripts/produits/sp24xc_vol_libre.asp och http://www.vldweb.fr/produit.asp?prod=652. Dom har 4000 loggpunkter med höjdangivelse. Dom har även automatiskt brytpunktskontroll i luften, vilket gör flygningen lättare.
Nackdelen med MLR är att det inte finns så många mjukvaror som fungerar tilsammans med den. Alla utvärderingsprogram för häng- och skärmflyg fungerar dock. (Exempelvis Check-In och Compe GPS). Brauniger erbjuder ett speciellt paket för att fungera med MLR, med Flytec vet jag inte om den fungerar.
Jag har själv ingen erfarenhet av MLR men dom verkar prisvärda.

Övriga fabrikat
Det finns ett antal andra fabrikat av GPS mottagare störst av dessa är Magellan. Jag har ingen erfarenhet av dessa och dom används inte ofta i häng och skärmflyg sammanhang.

Nästa gång tänkte jag skriva lite om handhavande av GPS vid tävling och friflygning.



GPS#2

Sid: 13 Peter_Loeskow@iname.com

Loeskow går också loss på GPSerna

UPPGRADERING AV GPS-NAVIGATOR
Det finns en stor skillnad i minneskapacitet hos äldre och nyare GPS-navigatorer, precis som hos datorer och liknande. Detta har stor inverkan på hur många punkter man maximalt kan ha på en track-log, med andra ord hur länge man kan uppteckna sitt "spår" detaljerat, alternativt hur lång tid man måste låta gå mellan varje punkt, för att minnet skall räcka flyget ut. Under hängflygtävlingen Australian Nationals sista task hade Paris Williams satt intervall-tiden på 12s, så hans starttid försvann från track-loggen och han fick därför en timmes "strafftid". Med 20s intervalltid så skulle han däremot ha klarat tracklog-uppteckningen. Den dagen kom bara fem klass-1-piloter i mål, så Paris vann tävlingen totalt trots detta GPS-missöde.



Franska MLR har på senare år konkurrerat med Garmin, vars gps-navigatorer tidigare varit populära hos friflygare. Nu är MLR närmast tongivande för tävlingspiloters nyinvesteringar. Företaget MLR har köpts av Thales (f.d. Thomson), och Magellan har nu också köpts av denna koncern.
Gamla apparater som en GPS 45 duger bra till användning ihop med bil, cykel eller båt, men i luften bör det vara moderna 12-kanals-apparater, som GPS 12 med flera.
För flygtävlingar har MLR i samråd med franska FFVL tagit fram en version med extra mycket tracklog-minne. Bland Garmin-navigatorerna lagrar en GPS 45 knappt 800, en GPS 12 drygt 1000, en Legend 2000 och en Vista 3000 punkter.

En MLR SP24XC hade i fjol i versionen "Vol Libre" 4000 punkter, men utan att byta apparat så kan detta med en förbättrad mjukvara ökas till 8000 punkter! Den tidigare versionen använde minnet ineffektivt. En standard MLR 24 har däremot bara 1000 punkter. Denna uppgradering som senare i år kommer att kunna ske i samband med tävlingar eller hos en återförsäljare (och inte via internet), gäller endast modellen MLR 24 VL - den är inte möjlig för en MLR 12X.

Christian Quest rekommenderar en MLR SP24XC för tävlingsbruk (och eventuellt en Vista), bland annat därför att den automatiskt byter till nästa, när ett "rundningsmärke" har passerats.

Det finns även ett annat sätt att uppgradera kapaciteten för track-log punkter. Man kan mycket väl behålla sin gamla GPS 12, eller en ännu äldre, och från denna tack vare "NMEA-standarden" mata uppgifter till en data-logger.
På det viset kan man komma upp i en helt annan tracklogstorlek, passande för detaljerad lagring av ett låångt flyg, eller för att vänta med att ladda ned alla semesterflyg tills man har kommit till sin hem-pc.

En liten gps-logger, den schweiziska Log It, har till exempel en lagringskapacitet på nästan 33 000 punkter. Ett LR3 batteri uppges räcka i 60 timmar, måtten är 5x8x2,5 cm, och vikten
inklusive batteri knappt 90 g.
Se för övrig information.: www.gps-logger.ch



Stubai Cup
Österrike 2002

Sid: 13 + Anna / Chalet Chavenette

Under två vintriga solskensdagar hölls för 15:e året i rad, Stubai Cup i Österrike. Till helgen den 11–13 januari hade de flesta märken inom skärmtillverkning, sökt sig till den lilla orten Neustift im Stubaital (Tyrolen), för att visa upp sina för året nya skärmar.

Festivalens huvudsyfte är att ge skärmtillverkarna möjlighet att presentera sina nya "kollektioner" och att ge piloter en chans att provflyga de olika skärmarna.
Skärmarna startade från tre olika ställen och luften var full av piloter som provflög, visade upp skärmar eller deltog i prick-landningstävlingen. Flera av tillverkarna passade på att visa upp hela skärmarsenalen på en gång, genom att låta dem flyga i formation, allt medan speakern redogjorde för de olika skärmtyperna.

Med jämna mellanrum fick man beskåda fantastiska akro-uppvisningar av Mike Kung och Marcus Gründhammer. Akro-teamet Renegades bjöd på spektakulär formationsflygning. Att se dem flyga med fötterna instuckna i teammedlemmens risers och sedan landa hela ekipaget fortfarande hoppkopplade var mycket imponerande.

Bland några av nyheterna kunde man notera att akropiloten/testpiloten Marcus Gründhammer presenterade sitt eget skärmmärke Wings of Change. Han är ett stort namn i hemlandet Österrike och fick förstås mycket uppmärksamhet.

Flying Planet, Ozone, UP och Airwave, var några av skärmtill-verkarna som tagit fasta på det utbredda intresset för akrobatik-flygning, och presenterade skärmar specialgjorda för akro.

Med en fantastiskt inramning av snöklädda berg och utställarnas placering vid långsidan av landningen, solsken, snö, korvar och glüwein, utgjorde Stubai Cup en trevlig och lyckad inledning på de nya paraglidingåret 2002.



Sid: 14 Roland Hugosson [roland.hugosson@telia.com]

Blåsningen

Man kan åka på en blåsning ibland - speciellt om det stormar. Då menar jag inte någon nykterhetskontrol,l utan överraskningar i form av bl a turbulens. Blåsiga dagar kan det bli som i den kända barnvisan: "och än slank han hit, och en slank han dit, och en slank han ner i..." marken.
Det är marken som man slår sig på, och den har vid ett par tillfällen kommit farande väldigt snabbt emot mig. Vid alla dessa tillfällen har jag flugit i hård vind och landat på korta fält med kuperad form eller med hinder i lovart. Luften har vid dessa tillfällen gjort det till synes omöjliga vid mina landningar; den har försvunnit helt, liksom de sista höjdmetrarna. Känslan av fritt fall är kul vid bungyjump men inte i slutfasen av finalen. När turbulenstrollen har bråkat med mig har jag tackat min lyckliga stjärna för att jag alltid har gott om överskottsfart i hela landningsvarvet. Vid dessa tillfällen har jag nämligen rent reflexmässigt tvingats kasta fram bygeln i en utstallnings-liknande manöver redan före den planerade utplaningen. Trots gott om fart och denna manöver så har jag precis fått stopp på ekipaget vid marknivån. Det blev inte tal om någon utplaning således. Någon kontrollerad sättning kan man inte heller tala om. Det är nämligen svårt att ta emot vingen när armarna är rakt utsträckta.



Båda händerna på styret
Ibland rör det sig inte om enbart mekanisk turbulens i skakiga landningsvarv utan också om termisk turbulens. Vid ett tillfälle valde jag, och en annan flygare, bort Draklanda i Åre. Det blåste hård (>10 m/s på 1000 m GND) västlig vind och vi flög bort till Ängarna istället. Vi trodde det skulle bli en lugnare landning där. Trodde vi ja! Det blev en av de "hårigaste" jag varit med om.



I landingsvarvet fick jag en insikt om hur en kläpp i en kyrkklocka kan tänka känna sig. Mitt huvud for mellan bygelbenen, bång, bång (en bra hjälm är toppen). Att byta grepp från speedbar till bygelben var det inte tal om förrän sekunden före sättning. Jag tordes inte ta någon hand från styret ens på finalen, bång, bång. Trots rådande omständigheter så bevisade jag för mig själv att även kläppar i klockor kan landa hängglidare helt ok även i torktumleliknande luftmassor. Det var värre för min kompis som gjorde en "strike" och därmed visade hur bra det är med en "stört"båge, eftersom han inte fick en enda skråma.
Vad vi båda inte sett från hög höjd var att bonden konstruerat en termikgenerator på fältet närmast skogskanten i lovart om fältet. Vid andra tillfällen dyrkar jag bönderna som plöjer upp åkermarken, lika mycket som förfäderna dyrkade den sol som värmer upp den nakna jorden. Men denna gång tyckte jag det var... mindre bra. De lärotorer som bildades bakom skogskanten fick nu även tillskott av termisk turbulens och det skapades ett hängflyghatande turbulensmonster.

Latmasken och skogstrollen
De dagar då luften har bråttom någon annanstans (hård vind) så är det extra viktigt att även du snor på och har gott om fart i hela landningsvarvet. Men ibland räcker inte ens det till om man gör obetänksamma saker. Vid en flygning i hård vind flög jag iväg på sträcka. Till slut så vann moder jords gravitation, som hon alltid gör, och jag måste planera en landning. Vis av tidigare erfarenheter så valde jag ett fält där det inte fanns några turbulensskapande hinder eller nyplöjda åkrar i lovart. Jag planerade att lägga medvinden längs med en skogskant, basen längs med en landsväg och en kort final vinkelrätt bort från vägen. På andra sidan vägen fanns ett växthus och bredvid detta ett "fält" på ca 50x30m (på fel ledd). Mellan fältet och växthusen växte björksly med en höjd på ca 5 meter.
Dumt nog så lyssnade jag på latmasken inom mig som ville ha en kort final så att "han" inte skulle behöva bära grejerna så långt tillbaks till vägen. Dumt beslut! Sådana där latmaskinspirerade beslut straffar sig förr eller senare - den här gången gjorde de det. På medvinden lyftes den inre vinghalvan av någon illvillig naturkraft (hang på skogskanten?) och trots att jag gav fullt motroder så klarade jag bara precis av att hindra vingen från att svänga bort från medvindsbenet och in över skogen. Till slut så hade jag kommit för nära landsvägen, och den telefontråd som gick parallellt med den, för att hinna göra en sväng in på basen. Goda råd var dyra - så jag köpte ett billigt istället. Jag förlängde medvinden in över växthuset och gjorde en brant sväng med vingglidning ner över björkarna och kom nedfarande på det mikroskopiska fältet som fanns på "fel" sida om vägen. Det var inget plant fält utan ett med högt gräs och tuvor. Jag planade ut diagonalt



över fältet med krabbning snett mot vinden, tog ett par steg och - snubblade... Ett stiligt svanhopp rakt igenom bygelbenet blev resultatet; men jag var glad ändå. Jag hade inte blivit inslängd över skogen och landat i en trädtopp (det är bra med hög fart i hela landningsvarvet, så att manöverbarheten blir bättre). Inte heller hade jag testat på lindans i telefontråden (tur jag inte framhärdade i mitt planerade landingsvarv) Inte heller hade jag krockat med någon bil (om jag landat rakt mot vinden på "fel" sida om vägen och gjort en pluslandning) Till sist så hade jag släppt bygelbenen i tid och sluppit ett eventuellt armsbrott (man skall dyka in genom bygeln inte hålla emot med armarna). Och så hade jag en bra hjälm förstås...

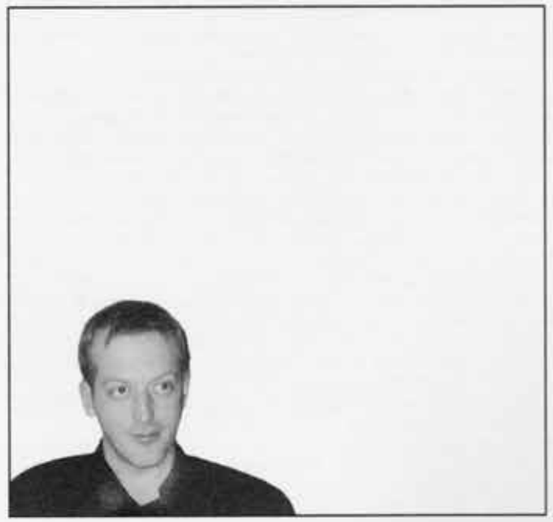


Huvudsaken
Vid ett annat tillfälle då luften försvann strax före sättningen tappade jag höjden men inte huvudet - utan använde det på samma sätt som getter brukar göra. Jag upptäckte därmed att det är svårt att stånga av bygelben. Med lite blodsmak i munnen reste jag mig upp med en öm näsa och bultande överläpp. Jag undrar hur jag hade mått om jag inte hade haft en integralhjälm? Jag kanske hade lyckats bita mig själv i näsan! Bygelben kan vara väldigt hårda ibland. Det här blev inte ens böjt. Efter de tillfällen då jag landat i rotorer så har mina ben däremot velat böja sig - i knälederna; man blir lite skakis när marken försöker hoppa upp och slå till en.
Jag har med åren skaffat mig en hälsosam respekt för stark vind (>6 m/s) då det är dags att landa hängglidaren. Jag ser till att ha stora vidder att landa på och inga nyplöjda åkrar i lovart. Jag gör höga finalsvägar. Och jag byter grepp sent på finalen om det är gropigt. Jag är också tacksam för min integralhjälm som besparat mig onödigt smärtsamma erfarenheter. Det vore kul att höra om dina egna erfarenheter, smärtsamma/kostsamma eller inte.

Han flyttade från Stockholm till Östersund för att flyga skärm

Micke Aronsson

Sid: 15 Anders Westerlund



När kom du på att du skulle flytta?
Jag och min sambo Sofia kände att det var stökigt i Stockholm med jobb och bostad. Eftersom vi båda hade tidsbegränsade anställningar var det inte så svårt för oss att ta beslut om att se sig om efter ett nytt. Att hitta ny bostad är lättare om man väljer att flytta från Stockholm. Sagt och gjort, sommaren 1999 bestämde vi oss för att söka jobb i Östersund.

Varför blev det Östersund?
Vi hade jobb på gång när vi fixade bostad och flyttade. Visserligen blev det sedan inte de jobben men... Det var aldrig tal om några andra ställen än Åre och Östersund. Åre känns för litet för oss. Östersund är däremot en lagom stor stad. Det är både nära till våra fritidsintressen och möjligheter till jobb.

Hur övertalade du familjen?
Det behövdes ingen övertalning. Egentligen var det nog Sofia som var mer angelägen att flytta, trots att hon inte skärmflyger.

Vad var det bästa med att bo i Stockholm?
Det stockholmarna kanske inte tänker på är att det i Stockholmsområdet finns bra backglidning i de flesta vindriktningar som dessutom ligger så nära att de ger möjligheter till spontan backglidning.

Vad är det bästa med att bo i Östersund?
Närheten till Jämtlandsfjällen och dess möjligheter till skärmflygning, skidåkning och andra aktiviteter.

Hur länge ska du bo kvar?
Kanske inte hela livet, men vi har inga planer på att flytta.

Vad fanns det för jobb?
Sofia har fått ett bra jobb på Arbetsförmedlingen. Själv började jag som hemkunskapslärare (jag är nämligen kock i botten). Jag har provat det mesta och idag arbetar jag som lärare för Friskvårdsprogrammet på Lernia och läser CNC teknik.

Vad bör man kolla innan man flyttar?
Jag tycker att det är viktigt att det finns roliga människor att flyga med. Kolla möjligheten till skärmflygning och ta kontakt med lokala klubbar.

FAKTARUTA MICKE ARONSSON:

Började flyga: 1996
Ålder: 37 år
Familj: Sambo med Sofia, tvillingarna Alicia och Albin (6 mån), och vår Siberian husky Kimo
Arbetar som: Lärare på Lernias friskvårdsprogram och läser CNC teknik
Fritidsintresse förutom skärm: Hundspann, skidor och speleologi
Skärm: Swing Astral
Sele: M2 Giga, egenimporterad
Vario: Bräuniger
GPS: Garmin 12
Bästa maträtt: Korvstroganoff med ris
Bästa tv-serie: Brottsvåg
Favoritflygställe: Vårt blivande fält i Bångåsen, Offerdal, och naturligtvis Åreskutan
Längsta flygningen: 3,5 timmar på termik
Flygtimmar per år: 20 timmar
Gör mig lycklig: En solig vårvinterdag i Jämtlandsfjällen under skärmen eller på släden.
Gör mig arg: När barn far illa, vuxna som begår övergrepp på barn

www.fly.to/
paramotorwest



Fresh Breeze The sound of Silence

SOLO 210cc
17Hk via effekt-pipa ger >60Kg tryck, 110, 122 cm propeller, två bur-alternativ, Airboss & Respect, äkta friflygningskänsla tack vare unik vikt-styrning. Kan lätt återstartas för hand i luften. Ovanligt tyst gång!



HIRTH 310cc
29Hk via effektpipa ger >80Kg tryck 122 cm propeller, äkta tandem-motor.

SIMONINI 170cc 24Hk via effektpipa ger >70 Kg tryck 122 cm propeller, två utföranden, Airboss & Respect - Nyhet!

Radne BPS 120cc
14 Hk >50Kg tryck, 125cm propeller, Centrifugalkoppling helt förkromad effekt-pipa stor tank, svensk-tillverkad motor. Passar för tramik-jägare & lärvätes-piloter.



NYHET!

RESERVDELAR SOLO 210 - stort utbud se hemsida för artikelnummer och pris.

SILEX Motorskärm från SWING
Tre storlekar och tre färger, S, M & L, Gul, Blå & Röd. från 16 900:-

Paramotor West
070-249 55 80
Hans p Eckert
eckert@telia.com

Rapport från Flygsportförbundets ordförandekonferens

Sid: 16 ▪ Hans-Peter Fallesen: SSFF's representant i FSF's styrelse

15-16 februari hade FSF inbjudit till en ordförandekonferens för att diskutera den tänkta sammanslagningen med Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Varje grenförbund hade fått inbjudan till att deltaga med ordförande + en styrelseledamot om man så önskade. SSFF representerades av vår ordförande Carl Bejvel samt av undertecknad.

Det blev ett intressant möte och på många sätt ett historiskt möte. KSAK har vid ett flertal tillfällen försökt att införliva FSF i dess organisation. Det misslyckades 1989. Det misslyckades 1993 (då jag själv deltog aktivt tillsammans med Fallskärm och Segel för att stoppa det hela). Nu gjorde man således ett nytt försök.
Varför vill då KSAK införliva FSF i sin organisation? En kort bakgrund:
Det var KSAK själva som någon gång under 60-talet bildade FSF för att bli upptagna i Riksidrottsförbundet (RF) som ett av deras specialförbund för att därigenom kunna söka de anslag och kommunala bidrag som endast kan sökas av dessa. KSAK kunde inte själva söka medlemskapet då man inte uppfyller kriterierna för ett idrottsförbund. Med tiden har FSF vuxit sig starkare och starkare och är idag det förbund som representerar alla flygsportdiciplíner i Sverige (inkl. motor och segel som finns med som grenförbund). KSAK å andra sidan har gått kräftgång och är idag en organisation som enbart har motor- och segelflygare. Mellan motor och segel pågår en intern stridighet om hur man skall fördela de tillgångar som finns i form av fastigheter, fonder etc. inom KSAK. Här är själva "pudelns kärna". När tillgångarnas fördelning är löst kommer segel att lämna KSAK för gott och KSAK blir ett litet och renodlat förbund för motorflygare. Personligen tror jag att det är detta scenario, att från att ha varit ett stort "kungligt" flygförbund med stort kansli och många tjänster och representerandes alla flyggrenar i Sverige till att, som nu, bli ett litet förbund ute i marginalen, som skrämt KSAK och som lett till att man försökt "ta tillbaka" FSF.
Diskussionerna under fredagkvällen och lördagen var många och givande. Skärmflyg, Fallskärm och Segel gick till ganska hårt angrepp mot det propositionsförslag som lagts av KSAK. Motor hade dessutom ett PM som på 5 punkter ställde oförhandlingsbara krav som vi alla insåg att Motor inom KSAK skulle driva med full kraft. Mot denna bakgrund kunde samtliga till sist enas om att FSF inte kommer lägga en likalydande proposition till sin årstämma som KSAK lägger till sin årsstämma. Två likalydande propositioner på respektive FSF och KSAK's årstämmor är en förutsättning för en sammanslagning. Istället kommer FSF gå på Skärmflygs motion som bla. säger "Då en sammanslagning ej kan komma till stånd anser SSFF att frågan nu en gång för alla är utagerad. Resurser skall i framtiden istället läggas på att utveckla FSF till den flygsportorganisation som representerar svensk flygsport på alla plan, både nationellt och internationellt."
Som en av de första uppgifterna blir att från KSAK ta över National Airsport Controller, NAC. Det är NAC som har rätt att utfärda sportlicenserna som behövs för att få tävla internationellt. I sanningens namn ett historiskt ögonblick.



Det börjar nu gå mot ljusare tider och man längtar efter de ljusgröna vårdagarna när värmen från solen börjar kännas allt mer. Framförallt att man då kan njuta av några härliga flyg i vårsolen om man nu håller sig på denna sidan jordklotet vill säga.
Detta är nu det tredje gemensamma numret av hypoxia/ skärmtrycket som ges ut och jag tycker detta goda samarbete mellan skärm och häng har burit mycken god frukt. Och jag vill passa på att tacka våra redaktionsmedlemmar och alla ni som bidragit med texter och material till tidningen. Jag ser fram emot många härliga nummer i framtiden. I november hade vi en trevlig hängflygkonferens. Där var det en enad skara som var positiva till tidningen.
Som sagt så har ett nytt år startat och jag hoppas att ni alla har skickat in era licensansökningar, eller snart kommer att göra det. Det vore ju synd om man står där en fin solig termikdag och inte har licens för att man glömt att ansöka. Många av er har nog märkt att vi lagt upp en licensblankett på förbundets hemsida.Den är gjord som ett excelark och kan därför lätt tankas hem och fyllas i med datorn och sedan sparas inför nästa år o.s.v. Men tänk på att manuell underskrift samt de vanliga rutiner som det redogjordes för i förra numret av tidningen 4-2001 fortfarande krävs.
Man kan ju inte komma ifrån att man idag ofta hör folk säga "jag har inte tid...", och jag sällar mig väl själv också till den skaran ofta. Man är ambitiös och tidsoptimist och tar på sig massa uppgifter, och så står man där och har fullt upp, och har kanske inte tid med det man egentligen helst av allt vill. Det kan då vara svårt att filtrera bland allt som skall göras och alla "måsten". Försök då att koppla av och tänka tillbaka på dels hur man tänkt förut och dels på vad som betytt mycket genom åren. Vad man då kommer fram till ger en fingervisning om vad man skall prioritera och vad som kommer betyda mycket även i framtiden. För egen del blir det då först självklart vänner och familj, och sedan kommer upplevelser och drömmar. Jag hade många drömmar som liten men en stark sådan var att kunna flyga runt uppe bland bommullstussarna.
Jag minns fortfarande längtan, och det är inte speciellt svårt att framkalla den igen när man ser en solstråle tränga fram i molntäcket nu på vintern, (eller hösten, som det känns som här). Eller när man ser våra duktiga förebilder fåglarna briljera i vinden. Att då tänka "Jag hade en dröm, jag har uppfyllt den, och jag kan fortfarande göra det igen", slår ut det mesta andra som tynger ner en. Det är viktigt att inte slås ner av alla "måsten" utan hålla kvar vid drömmen, och förverkliga den om och om igen. Det är då man lever som mest ! Man kan även njuta av själva vetskapen om att ha en dröm som man kan förverkliga.
Jag hör inte till kategorin som flyger jättemycket tyvärr, återigen av samma anledning - "jag har inte tid...", men jag njuter dock av vetskapen att snart hänga där uppe. Jag kommer då att vara i "sjunde himlen" igen. Och om flyget jag kommer att göra då är 5 minuter eller 5 timmar har inte så stor betydelse, jag får ju i alla fall känna det där lyckoruset som bara ett flyg med en hyfsad landning kan ge.
Sedan har man även möjligheten att addera lite extra krydda genom att lägga till tävlingsmomentet och mäta sig mot andra piloter i de olika tävlingar som arrangeras varje år. Jag vill nu ta tillfället i akt och passa på att uppmana alla er piloter som ännu inte börjat tävla, gör det. Det framkom på konferensen synpunkter på att det nästan alltid är samma skara som tävlar varje gång. En trevlig sådan, men lite nytt blod är väldigt välkommet.
Så håll drömmen vid liv, och uppfyll den om och om igen !

HängFlygFörbundet

Ljusare tider

Sid: 17 ▪ Lars Redhammar, Ordf. SHF

Olyckor och olycksstrender inom hängflyget.

Sid: 17 ▪ Robin Fjellström

Hängflyget har under 2001 lyckligtvis varit förskonade från riktigt allvarliga olyckor, men olyckor sker tyvärr varje säsong. Ofta med bara materiella skador men också med kroppsliga skador och ytterligare några olyckor som ger men för livet.
Om vi ser till de inkomna olycksrapporterna så har vi en väldigt bra olycksstatistik men tyvärr har rapporteringen varit dålig de senaste åren trots att vi inom förbundets styrelse har försök att uppmana piloter att sända in rapporter om olyckor och incidenter.
Vi har haft en olycka som har föranlett en haveriundersökning. Rapporten finns att läsa i sin helhet på Luftfartsverkets hemsida www.lfv.se. Olyckan skedde i starten vid flygbogsering. Piloten hade för hög anfallsvinkel vid starten som resulterade i en lockout. Piloten fick ett komplicerat handledsbrott vid nedslaget. Trolig orsak till olyckan förutom högt nosläge torde vara liten erfarenhet av flygbogsering samt att piloten hade en sele han inte var van vid.
Två olyckor i samband med grundskolning har skett, där en av eleverna fick omfattande ansiktsskador den andra fick foten bruten.
Båda olyckorna skedde vid bogsering med kortlina där vingen har skurit ut så att instruktören har fått koppla ur linan eller så har veklänk eller lina brustit.
Förutom dessa rapporterade olyckorna så har det skett några olyckor vid flygbogserstart.
Några specifika trender i olyckorna kan inte skönjas, det har drabbat både elever och mycket erfarna piloter.
En varning till mindre erfarna piloter bör nämnas. Vi har sett att många tidigt skaffar sig en fracksele och hänger in sig med överkroppen i mycket låg ställning. Vid en okontrollerad landning är det mycket lätt att skada armarna och även ansikte. Hänger man högre med överkroppen så tar styrbygeln den största smällen. På många frackselar kan man justera kroppens lutningsläget så att man kan höja överkroppen något inför en landning, dessutom blir greppbytet enklare att göra om man hänger lite högre med överkroppen.
Avslutningsvis vill vi åter uppmana er att skicka in en rapport om olyckor och incidenter, den kan även vara annonym.

Robin Fjellström
3848 Åberga
794 93 ORSA
robin.f@telia.com
tel. 0250-550196 el. 070-5481381

Sid: 18 Joakim Lax

Christer – vår nästa hängflyghjälte?



Du tog certifikat nu i somras. Hur kommer det sig att du började och känner du att det här var någonting du kommer att hålla på med en längre tid framöver?
Jag har länge varit intresserad av att börja flyga segel eller vinge och när sedan syrran träffade en kille som hängflyger blev jag övertygad och började flyga vinge. Så visst, detta kommer jag att hålla på med LÄNGE!

Vad är det som just nu lockar mest med din flygning?
Nu i början är det nog främst naturupplevelsen i sig och att få känna att jag utvecklas och blir bättre på att flyga. I påsk är vi ett gäng som åker till Italien och flyger en vecka, så det ska bli kul att komma igång att flyga igen efter vinterns uppehåll och få se lite nya vyer.

Hur tycker du upplägget har varit för att ta certifikat? Har du känt att kursen har bedrivits på ett bra pedagogiskt sätt och har du känt förtroende för själva kursupplägget?
Jag och brorsan gick kursen i Köping för Anders Palmqvist och Rauno Seimilä. Vi var bara två elever på kursen, vilket jag tyckte var bra. Jag tycker det var ett bra kursupplägg även om det var väldigt intensivt. Vi flög från 04:00 till 23:00 under en veckas tid. Vi började med backstarter och gick sedan vidare med bilbogsering och övade in varje moment innan vi gick vidare med nästa. Det var ett gnetande med att starta, byta grepp från bygelben till speedbar, få in fötterna i selen, slå ur flucken, få ur fötterna och byta grepp till bygelbenen vid landningen. I början glömde vi ofta att byta grepp vid landningen vilket resulterade i en buklandning i det våta gräset. Jag gjorde en riktigt hård landning en gång så att knäna svullnade upp och det gjorde riktigt ont, efter det så var jag inte så kaxig. I slutet av veckan, dagen innan midsommar, kom då den stora dagen då det var dags att flygbogsera efter triken. Jag var lite smånervös men det gick bra och det var en otrolig känsla att hänga däruppe helt själv bakom triken.

Hur har du blivit bemött av folk när dom fått reda på att du har börjat med hängflyg?
De flesta undrar hur jag vågar mig på något så "farligt".

Tycker du att du har fått bra kontakter inom sporten sen du tog cert. Har tex. någon ringt dig och föreslagit att ni skall åka ut till fältet och flyga?
Jag tycker att jag fått bra kontakt med "gänget" i Köping. Tack vare Anders Palmqvist & co. Dessutom så finns det nästan alltid någon i klubbstugan när man kommer ut och det finns alltid någon som kan trikebogsera i Köping.

Vad är din uppfattning om hur vi skall behålla de personer som nyligen har tagit cert?
Jag tror att det är viktigt att man kommer igång och flyger direkt efter kursen. Sen tror jag att det är jätteviktigt att man ser till att de nya känner sig välkomna. Se till att dom vet när dom kan bli uppbogserade och är man ett gäng som ska flyga en helg så fråga även de nya. För mig har det varit bra att jag lärt mig flygbogsera, det gör det mycket lättare för en "rookie" att hitta en blåsa.

Kommer du själv att ringa "rookies" när du har blivit varm i kläderna?
Ja, absolut.

Kan man med ord beskriva hur man känner sig när man har fått 3,30 h i luften första sommarn man har tagit licens?
Jag trodde inte att jag skulle komma upp den dagen, det såg inte så bra ut, så jag hade bara t-shirt och inga handskar på mig. Orutinerad som jag är så släppte jag i ett sjunk och var nere på lågan innan jag hittade en blåsa men den tog mig upp till molnbas på 1800m och där var det KALLT!!! Nu var jag ju supernöjd över att jag tagit mig upp så jag brydde mig inte så mycket om jag fick frysa lite.
Det var verkligen en superläcker känsla att kunna hålla sig uppe timme efter timme med enbart naturkrafter. När jag väl gick ner för att landa rann det ur näsan på mig, jag var fruktansvärt genomfrusen, och det var då, på 20m höjd över ett plogat gärde, som jag upptäckte att skosnörena hade fastnat i dragkedjan i selen. Men lycklig var jag.

När tror du att du har växt ut din nuvarande vinge och vilken vinge går du och sneglar på nu för framtida köp?
Jag är jättenöjd med den jag har. Det tar nog några säsonger till innan jag byter. Den svaga länken är jag och inte vingen. Fast det är klart, en AirBorn Climax vore ju inte fel...

Varför just den vingen?
Jag tycker att den har fina detaljlösningar om man tittar på tex. VG/VB trimmet. Hur den står sig mot andra vassa vingar vet jag inte riktigt.

Känner du att du har efter din första flygsommar fått en hälsosam respekt för säkerheten inom hängflyget?
Jag har faktiskt aldrig haft några problem att starta men däremot så har jag lovat mig själv att planera landningarna bättre. Jag har haft en skyddsängel några gånger och det har fått mig att börja fundera.

Som du känner nu kan du tänka dig att jobba stenhårt utan semester under lång tid för att sen bara ägna dig åt flygning under c:a 1 år och var vill du då flyga helst?
Jag tror inte det. Jag tycker nog att tiden räcker till för flygning utan att behöva ta ledigt ett helt år och bara flyga. Men några veckor under vinterhalvåret vore kul att komma iväg.

Namn: Christer Thornell Pers
Född år: 1973
Bor i: Västerås
Familj: Singel
Yrke: Forskningsingenjör på ABB Corporate Research
Fritidsintressen: Flyga, segla, spela gitarr, träna
Favoritmusik: Rock: Rolling Stones, Matchbox 20, Live
Bästa flygstället på jorden: Köping!!!
Flyger helst i Sverige: Köping!!!... men i somras var jag nere i Älleberg och flög några dar och det var också jättefint.
Flugit sedan år: 2001
Flygtimmar totalt: ca 22h
Flygtimmar per år: ca 22h
Licensgrad: Elevlicens
Vinge//märke: AirBorne Shark 144
Sele//märke: AirZone
Vario//märke: Flytec 3005
GPS//märke: Har ingen
Klubb: Köpings Flygklubb
Brutit hur många bygelben genom åren: Inget än så länge men en buckla i kölröret lyckades jag åstadkomma när jag blev tvungen att "buklanda" på en plogad åker och körde upp huvudet i kölen. Jag fastnade med skosnörena i dragkedjan på selen och kunde inte få ut fötterna. Sedan dess flyger jag i sandaler.
Hur många SM har du vunnit: Få se nu... ett första mål får bli att börja börja tävla.
Andra meriter: I framtiden blir de många.
Längsta flygningen i kilometer: Jag har ju inte börjat flyga sträcka än och har fullt upp med att hålla mig i luften så jag kurvar mest hela tiden.
Bästa höjdvinsten: ca 1500m
Längsta tiden i luften: ca 3h 30 min
Siktar på inom hängflygningen: Just nu är det att utveckla min egen flygning så att jag kan hänga med "de stora grabbarna" och flyga sträcka och kanske börja tävla så småningom.
Vilken vinge har du trivts bäst med: Sharken! jag har ju bara ägt en vinge men jag flög en Moyes Ventura när jag tog licens och sedan har jag flugit brorsans Enterprise, en Reflex CS men Sharken tycker jag är finast.
Motto i livet: Att ha kul, göra allt det jag vill göra, åstadkomma det jag vill åstadkomma så att jag kan, när det är dags att "lämna in", titta tillbaka och vara nöjd.

Parachutingspöket på spåren

Parachuting, deep stall, mushing, stabil stall. Okärt barn kan tydligen också ha många namn.

Sid:19 Tibor Berki

Eftersom termen parachuting verkar ha fått bäst fäste, vad jag vet, i Sverige, så använder jag den här. Vad är då parchuting? Man skulle kunna förklara det som steget innan stall. Anfallsvinklar på mellan 30 och 70 grader. Knappt styrfart. Vindbruset runt öronen försvinner och man sjunker snabbt om det uppstår under flyg. Under bogsering med sina höga anfallsvinklar eller just efter start på berg kan det bli farligt. Marken är nära och den är hård.

Vad gör man för att förebygga parachuting?
Start vid 0-vind när man springer dåligt eller har olämplig startteknik för skärmtypen, är de vanligaste utlösande faktorerna, vare sig man bogserar eller bergsstartar. För en skärm som är "på gränsen" kan yttre faktorer som snö, sand, fukt, dagg, kyla och inversion på bogserfältet vara tillräckliga för att det ska bli farligt.
Inversion? Ja, det är vanligt att till exempel bogsera eller backglida när termiken slutat för dagen. Har man då obefintlig grundvind, kan cirkulationssystemet på ett stort fält eller i backen göra att man har vind rakt in på starten, men bakifrån en bit upp. Var alltså vaken även där. För en skärm som "nickar bakåt" under uppbogsering finns förhoppningsvis en eller annan anordning som förminskar anfallsvinkeln i bogserdraget. Finns det en vanlig accellerator, se till att den går att nå utan hjälp av händerna. Det kan löna sig att ha en sådan om du startar i mycket vind på ett hang också. Man bör sträcka sina bakersta linpaket så ofta man har möjlighet. Vid flyg har de knappt någon belastning alls och blir följdaktligen sällan belastade under skärmens livslängd. Sätt fast bärremmen i något lämpligt och dra linan vid skärminfästningen med "lagom kraft" (10kg). De flesta linsorter ska dras ut minst ett par centimeter. Det mesta krymper ihop igen när du släpper taget.
Är du inte nöjd med känslan i skärmen efter start, ställ dig frågan: Har du råd att inte byta skärm?

Alla linor krymper, utom de som töjer sig.
Materialet i dagens skärmflygilnor är inifrån en kärna av plaster med långa molekylkedjor, som gör att de blir hållfasta i en riktning. De vanligaste arbetsnamnen för dessa är Kevlar eller Dyneema. Nylon och dess egenskaper har visat sig passa hyfsat till höljet, som skyddar kärnan mot yttre åverkan. Vid flätningen av linorna snurras både kärnan och höljet separat för att få ett tätare och starkare material. Olika tekniker ger olika resultat vid belastning avseende töjning, krympning och så vidare. Det är alltså inte bara kärnmaterialet i sig som gör linans egenskaper. Antalet trådar i höljet har varit på tapeten de senaste åren och man kan nog säga att det finns en hel del här att göra. Tysken Thomas Allertseder är en bit på väg och hans värmetöjda (fixerade) linor med dubbelt så många trådar i höljet är nog en bra idé. Om barnsjukdomarna är fixade ska man nog ta sig en titt. Se www.betech.de.

Dukat för flygfest
Nylonduk som används i en skärm, så kallad ripstop-nylon, har väldigt olika egenskaper beroende på hur duken är vävd och beskiktad. Att använda fel duk på fel ställe kan få enorma konsekvenser.
Vid skärmflygsprofilens tjockaste punkt kan mer än 80% av cellväggen vara bortklippt för att sprida trycket i skärmen jämnt. (Dessa hål kallas visst för Alveoler.) Det vill till att duken i cellväggarna inte ändrar form med tiden. Här brottas man, liksom i all form av konstruktion, hela tiden mot problemet hållfasthet kontra vikt. Man vill ha lite töjning för att jämna ut rynkor för en effektivare aerodynamik, men inte så mycket töjning så man tappar formen. Ett exempel är en tillverkare som inte fick till en viss prototyp efter hela 10 olika sydda skärmar, tills han kom på att den nya duken töjde sig annorlunda och han fick förändra parametrarna i sitt program.
Symaskinens trådspänning, trådval och sömmerskans/sömmarens teknik är också viktiga faktorer för slutresultatet. Byts skärmens duk och linor till tyngre, kan egenskaperna tendera mot parachuting trots att modellen inte alls uppvisar sådana tendenser med andra, lättare, material.



DHV
DHV till exempel har ett lager som rymmer varje godkänd skärm så man kan göra mätningar och se om konstruktören ändrat på något i efterhand. En skärm av modellen dras "sönder" vid hållfasthetstestet. Varje modell kostar i runda tal 50.000kr att få testad i DHV. Då har först konstruktörens egna testpiloter förevisat skärmmodellen för DHV. Det fuskas trots allt ibland i konstruktörsled för att hålla testkostnader nere. Det händer alltså att man gör ändringar i efterhand. Att be en konstruktör göra en speciell skärm för svenska förhållanden är en bra idé, men vem skulle vilja betala? Föräkringsbolaget? :)

Apropå testning av skärmar:
Tävlingsskärmar uppvisar sällan någon tendens till parachuting, trots den kortare kordan. Konstruktören har den medvetne piloten i fokus och behöver därför inte göra en självdämpande profil i samma höga grad. Det man gör istället är kontrollerar fyllningsförloppet vid start och efter stall. Långsam fyllning = mindre dyk. Profilen har ofta också mer "cimber" i realiteten på grund av exaktare konstruktion med fler celler i skärmen och de högre prestandakraven. En sådan profil är mer instabil eller dynamisk till sin karaktär. Teorin runt den valda profilen påverkas naturligtvis av skärmens konstruktion, så ibland kan man hitta "vassare" profiler i en nybörjarskärm och vice versa. Det är svårt att generalisera här. Ett ex är Apco Prima, som om man tittar på profilen på pappret, borde vara för giftig för skärmflyg. Med sina bulliga celler blir resultatet en OK skolskärm utan parachutingproblem.

Tabeller och formler
Får ni inte av mig den här gången, men den som är intresserad av dem kan ju alltid söka på internet efter NACA...



mosquito

Sid: 20 ■ Calle Hyllander

Första gången jag flög Mosquito var en vacker vårdag och det var lugnt i luften. Platsen var ett stort fält nära Grillby.
Det var en enkel taktik som gällde; Full gas, börja springa när motorn har nått fullt varvtal, spring tills fötterna springer i luften, få in fötterna i selen och händerna på styrbygeln så fort du flyger och stig med måttlig vinkel.
Starten gick perfekt. Jag lät motorn gå på full gas till jag hade nått 300 meters höjd, därefter drog jag ned till 60% varvtal och gick över i planflykt. Jag flög omkring i ungefär 20 minuter på detta sätt tills jag började känna mig avslappnad. Sedan drog jag ned gasen till tomgång, slog av tändningen och drog i tampen som aktiverar propellerbromsen, släppte den och drog åt igen tills jag hade fått propellern i horisontalläge, där jag låste den.
Jag konstaterade att flygningen kändes precis som vanligt, bortsett från en viss medvetenhet om att det hängde en tung vikt bakom fötterna och att styrbygelns läge är 20 centimeter bakom läget den har med den vanliga selen.
Nu var det ju "bara" att landa. Det visade sig att landningen gick mycket lätt. Så fort Mosquitons stödben (hänger ut bakom och under propellern) tar i marken så bromsar det, vilket medför att man får en kortare bromssträcka. Det var bara att springa några få meter samtidigt som a-ramen sträcktes framåt-uppåt.

Maximal flygtid
Sedan den gången har jag flugit 60-70 timmar med Mosquiton. Jag har gjort långflygningar, då jag har fallit för frestelsen att leka flygplan, det vill säga köra med motorn på hela tiden. Jag har också flugit termik. Jag har flugit lågt (1 meter ovanför isen på vintern), jag har flugit högt (2400 m ovanför Sala) och jag har testat hur den fungerar med olika vingar och i olika farter med mera. Om man flyger med motorn på med 60% varvtal kan man med en normal högprestandavinge hålla sig flygande i 2-2,5 timme med en flygfart (IAS) av ungefär 50 km/tim.
Hur länge man kan hålla sig i luften om man till detta lägger en god termisk dag och en god pilots förmåga att utnyttja detta är väl i det närmaste lika med hela dagen (?).

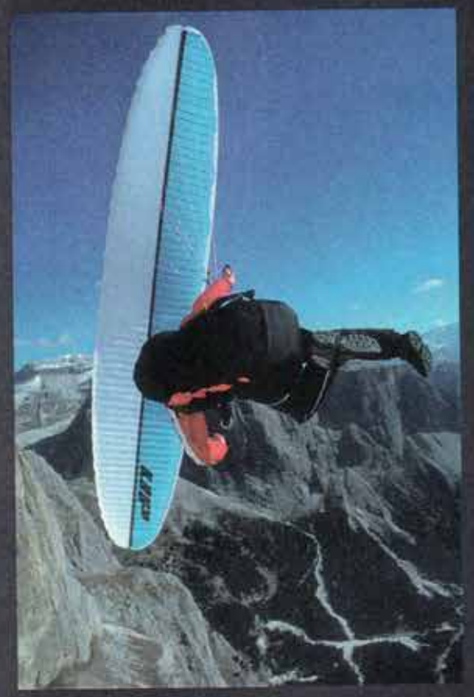
Mosquito vs "naturell"
Så länge det är lugnt i luften känns det knappast annorlunda att flyga Mosquitoselen än att flyga naturell, men när det är stökigt i luften så känns det tydligt att det finns en tung klump bakom fötterna (motorn väger 7 kilo) som gärna vill sätta sig i rörelse och "fortsätta i tangentens riktning". Det är därför man har begränsarlinor fästade mellan Mosquitons bakre del och vingrörets vajerinfästning. Detta arrangemang hindrar Mosquiton från att svänga ut för långt åt sidan (och propellern från att ta i seglet), och fungerar mycket bra. I början när man flyger Mosquiton kan det hända att man känner att linorna tar stopp även när det inte är stökigt. Detta är ett besked om att man inte gör rena svängar, det vill säga, man vrider sig på diagonalen i a-ramen när man svänger. Linorna har således den fördelen att de ganska snabbt lär piloten att göra korrekta svängar.

Förändrade flygegenskaper
Jag har givetvis försökt att komma underfund med i vilken mån Mosquiton försämrar flygprestanda eller på något annat sätt är till någon nackdel. Vid upprepade jämförelser avseende sjunktalet (vid vindstilla dagar utan termik) har jag kommit fram till att jag sjunker med 0,2 m/s mer med Mosquiton än vad jag gör med samma vinge med min vanliga sele. Stighastigheten vid fullgas och hands-off på styrbygeln brukar ligga runt 1,5 m/s.
Om man jämför en Mosquito-start med övriga startsätt, så gäller följande; Jämfört med markbogsering (bil/vinsch) måste du springa väldigt mycket mer, men har inga som helst svårigheter med kurskontrollen (det gör inget om du svänger heller, eftersom ingen lina finns som tvingar dig i en viss riktning) . Jämfört med backstart kan man säga att det är som en flack backe (med eller utan vind i båda fallen) och jämfört med trike-bogsering måste du springa lite mer, men har inte det behov av mycket snabba pareringar både i höjd- och sidled så fort Triken är luftburen. Kort sagt; Mosquitostarten är det enklaste av alla startsätt om man inte av någon anledning har svårt att springa för allt vad man är värd under några få sekunder. Och det gäller bara om det är vindstilla och plan mark. Med 10 km/tim vind är det som en markbogserstart, men med den fördelen att så fort du är luftburen är du fri att svänga (men var försiktig på låg höjd, och håll farten!) utan att någonting tvingar dig rakt fram och förstör din balans och kontroll. Problemet att skära ut och göra "lock-out" existerar således inte!

Sammanfattning
Sammanfattningsvis tycker jag att en Mosquito är ett förträffligt sätt att bli helt oberoende av markpersonal och bogseranläggningar av olika slag och få möjligheten att närsomhelst ta sina pylar och starta från något fält nära där man bor. Man måste bara tänka på det som alla hängflygare måste vara noga med, nämligen att se till att man har markägarens tillåtelse och att man inte gör intrång i kontrollerat luftrum.

Hur gör jag för att ta cert?
En hänglidare med Mosquito är enligt dagens bestämmelser ett ultralätt flygplan av klassen tyngdpunktstyrt (samma som Trike). För att få flyga en sådan måste piloten ha UL-certifikat, vara influgen på tyngdpunktstyrt och ha en kombination av vinge och Mosquito som är registrerad som UL och har flygtillstånd.
Det normala är att man tar UL-cert genom att skola på Trike hos en behörig lärare. Det krävs minst 18 flygtimmar för att få UL-cert (hur mycket mer är beroende på hur fort man lär sig) och det kostar ca 18 000 kr.
En genväg som är tillåten är att man bara flyger några få timmar med Triken och sedan flyger resterande timmar med en (egen och registrerad) Mosquito-vinge. Detta förutsätter att man får tag på en lärare som Trike-behörig och som dessutom själv är influgen på Mosquito. Att registrera, besikta och få flygtillstånd på en vinge+ Mosquito kostar totalt ca 4000 kr. Sedan kostar det årligen 1200 kr för förnyelse av flygtillstånd + ca 600 för besiktningen.

ULTRALITE PRODUCTS
LOOK UP!





PILOT: OLIVER RÖSSEL
GLIDER: TRANGO DHV 2-3
HARNESS: FAST II
RESCUE: PROFILE 20
OVERALL: OVENS 2000

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

spread your wings!



HORNET by FIREBIRD

Das Warten hat sich gelohnt!
Der Hornet überzeugt durch seine **Sicherheit**, das traumhafte **Handling** und absoluter **Leistungsstärke**.

15 Jahre
erfolgreiche Zusammenarbeit und er hat noch lange nicht genug!
Dani Loritz (CH).
Fluglehrer, Acropilot, Testpilot – verantwortlich für Entwicklung und Design bei **FIREBIRD**.

www.firebird.de

GLIDERS
@ DHV 1-2
MANTRA II DHV 1-2
HORNET DHV 2
HORNET SP DHV 2
HORNET ACRO DHV 2
(LIMITED EDITION)
CHOICE DHV 1-2
CHOICE TT DHV 2
INSPIRATION DHV 2-3

FB
FIREBIRD SKY SPORTS AG

Sky Teknik
www.fly.to/skyteknik

Skyteknik@telia.com
Tel: 0510 54 02 49 eller070 767 21 40

SKÅNES DRAKFLYGKLUBB INBJUDER TILL SM 2002

19-24 MAJ
SISTA ANMÄLAN 20 APRIL
1800:- STARTAVGIFT SOM INKLUDERAR
10 BOGSERDRAG.
KARTA

DETALJER:
GPS VERIFIERING
PILOTLICENS
FLYGBOGSERBEHÖRIGHET
ÖVRIGA BOGSERDRAG 90:-/ST
INBETALNING PÅ PG 595811-1
KONTAKTPERSON ÄR LARS MACLENNAN
046-2119171/0733-96 91 55
lars.maclennan@mel.lth.se

PLATSEN BLIR BOKEBERG FLYGPLATS, HÄSSLEHOLM
http://www.ksak.se/klubbar/HassleholmsFK/index.html

VÄLKOMNA
SDFK SM 2002

Inbjudan till Sverige Cup

Åre 3-5 maj

Vi har ännu inte fått bekräftelse på Sverigecupstatus, så än så länge är tävlingen officiellt klassad som klubbtävling. Vi meddelar på hemsidan www.flygare.nu så fort vi vet nåt mer.

Din betalning på 350:- på pg nr: 39 18 78-6 gäller som slutgiltig anmälan.
(500:- för anmälningar efter 020415.)
Ange namn, adress, telefonnummer, personnummer. Betalningsmottagare är Åre Skärm- och Drakflygklubb (ÅSDFK).
OBS! Medlemmar i ÅSDFK tävlar för 100:-
Medlemskap betalas till samma pg...
Återbetalning av halva summan ges om inte vädret tillåter något heat.

Tid: 1:a helgen i maj (3:e-5:e)
Reservdatum 2:a helgen i maj (10:e-12:e)
Krav: Godkänd GPS för validering av vändpunkter och distans.

Senast 24 timmar innan tävlingens början lämnas info på telefonsvarare om tävlingen blir av eller ej på grund av väderprognos. Nr: 0647-511 85

Var hälsad, o skyarnas betvingare :)
Tibbe, för ÅSDFK

Inbjudan till Svenska Distansligan

2002 - skärmflyg

Förra årets mästare blev Harald Hultén som på fem flyg flög 186,6km.Det är bättre än förra årets segrare som flög 166,7. Tvåa kom Larsa Jonsson och trea Putte Pettesson. I år är väl tiden ändå inne för att på fem flyg flyga 500km. Närmast med att klara det är Tibor Berki som fick ihop 485km 1995.
Anmäl er nu till årets distansliga och gör ett försök.

För att anmäla sig gör man så här:
Sätt in 100kr på VSK:s Pg 78 79 74 -5
Fyll tydligt i namn, klubb, adress och skärm på inbetalningskortet.
Sedan är det bara att flyga "bort", skicka in distansrapporten i tid, och invänta sin trofé.

Tävlingen pågår från och med 15/3 till och med 30/9

OBS!. betala först och flyg sedan.
Distanser utförda innan betalningen godkänns ej.

Vid anmälan skickas distansrapporter och ett regelverk ut till dig.
Dessa finns även att hämta på hemsidan www.vsk.info
Utskick ska komma till de som varit med något av de två senaste åren.
Lycka till!
Frågor besvaras så gott det går på
Mobil: 0709 581502
Hem: 031 987438 fråga efter David.
Fax: 031 987438
E-mail: flygochfar@home.se

FÖRRA ÅRETS VINNARE FICK PRISER FRÅN FORMO, ÄVENTYRSCENTER, PETERSONS SPORT AB, SKY TEKNIK

Hei alle svenske Hangglider og Paraglider piloter,
Bodø Hang- og Paraglider Klubb ønsker å invitere til årets

Midnattsol Cup

fredag den 05. Juli til søndag den 07

Dette er en høyst uformell konkurranse med vekt på det sosiale.
Vi gjør også vårt beste for at piloter på alle nivå kan delta, fra de helt ferske til de mest garvede.

Dato for arrangementet er fra fredag den 05. Juli til søndag den 07. Juli.
Etter cup'en, på mandag 089. Juli drar vi på felles ukestur til Lofoten for mere (fri)flyging.

Alt om konkurransen skal vi ikke skrive her, men i korthet er det en merkelandingkonkurranse for elever/nybegynnere (norsk SP2 HG eller PP2 PG sertifikat) og en pylon- og merkelandingskonkurranse for viderekommende (norsk SP3, SP4 og SP5 HG eller PP3, PP4 og PP5 PG sertifikat). I tillegg premieres også beste kvinnelige piloter i Ladies Cup.

Informasjon om vår klubb, flysteder, tidligere Midnattsol Cup`er etc. finner du på www.bhpgk.com .Ta gjerne også kontakt med undertegnede på e-post mail@bhpgk.com eller telefon + 47 90 19 26 36 mobil.

Med vennlig hilsen
Ola Sakshaug
Bodø Hang- og Paraglider Klubb

RANKING TÄVLING FELTRE

Italien 1 - 4 april

Arrangör: Ållebergs HFK
Tävlingstyp: Cross country hängglidare klass 1. Tävlingen är sanktionerad av FAI kategori 2 .
Verifiering: GPS
Tid: 1 April - 4 April
Avgift: 350 kronor insatt på Ållebergs HFK konto PG. 38188-9
Anmälan: Senast 10 Mars (avgift insatt på ÅHFK PG-konto) Ange namn, licensnummer,
mobilnummer samt e-mail.
Övrigt: Karta ingår. Transporter och upphämtning ingår ej.
Boende: Flertal alternativ. I byn: Hotel Nuovo Garni. Uppe på **berget:** Croce de Aune
Upplysningar: Peter Isacson 0706-611864 e-mail: peterisacson@hotmail.com <mailto:peterisacson@hotmail.com>
Närmare upplysningar kommer att meddelas deltagarna innan tävlingen

SÄLJES !

Paramotor Solo 210. Fyrbladig träpropeller. Komplett med nödskärm. Endast flugen två gånger.
Pris: 15 000 kronor. Per-Arne 0525-431 01, 070-245 46 74

Inbjudan Köping ranking

9 - 12 maj

Tid: 9 - 12 maj 2002.
Plats: Köping flygfält
Anmälan: 450:- insatt på Köping flygklubbs konto pg 56175-3 senast 15 april. Bogsering ingår inte i anmälningsavgiften.
Licenskrav: Pilotlicens med sträckflyg behörighet och flygbogsering.
Brytpunktsverifiering sker med gps.
Kontaktperson: Markel Neideman 08 41005708.

*Speed*gliding

Åre 20 -21 april

Utvärdering av speedgliding åre endast indbjudna piloter

Regler i distansligan hängflyg

Allmänna regler
- Start skall ske inom landets gränser
- All flygning skall ske i enlighet med gällande bestämmelser.
- Alla av SHF godkända startsätt får användas.
- Flygningar gjorda vid godkända heat i rankingtävlingar godkänds ej.

Piloten skall före start (uppbogsering) välja om flygningen skall räknas till distansligan. Väljer piloten att räkna flygningen på distansligan ges DNF (did not start) för piloten i heatet. (Innebär att han räknas som startande med 0 poäng).
- De fyra mest poänggivande flygningarna under perioden 15/3 – 30/9 räknas.
- Vinnare är den som har flest poäng totalt på fyra flygningar.
- Alla uppgifter lämnas på heder och samvete.
- Banan behöver inte redovisas före flygningen.

Beräkning av distans
Efter flygningen väljs en startpunkt plus upp till tre punkter och en målpunkt väljs ifrån dataloggen. Detta sker så att poängen för flygningen maximeras enligt reglerna för poängberäkning. Dvs den sträcka som ger maximal poäng enligt reglerna tas fram. (Sker med hjälp av ett dataprogram).
Banan anses sluten om distansen mellan startpunkt och målpunkt är mindre än 35% av distansen runt brytpunkterna.
I detta fall är poänggivande distans lika med distansen runt de tre brytpunkterna minus distansen mellan startpunkt och målpunkt.
– Minimum distans är 15 km.
– Maximal höjddifferens mellan start och målpunkt = 1000 m
Utan GPS kan endast öppna distanser rapporters. Poänggivande sträcka är då en rak linje mellan start alt. urkopplingspunkt och landning.
Annan pilot skall då intyga flygningen riktighet.

Poängberäkning
1 poäng ges för varje poänggivande kilometer enligt reglerna för "beräkning av distans".
För triangel enligt FAI-regeln om minsta delsträckan 28% av hela banan, ges 2 poäng per kilometer
För alla andra trianglar och bantyper ges 1,5 poäng per kilometer.

Bandefinitioner : Öppen bana
Bana där avståndet mellan start och landningen är mer än 15km.
Sträcka mäts mellan startpunkt och landning (alternativt bästa loggade GNSS punkt)

Out'n return och övriga banor
Bana med en startbrytpunkt, minst en brytpunkt och en målbrytpunkt. Där landningen sker närmare startpunkten än 35% av den totala distansen för en hela banan.

Triangel : Bana med tre brytpunkter
Kortaste "benet" i triangeln måste uppgå till minst 28% av sidornas total längd.
Bandistans mäts i räta linjer mellan Start-Brytpunkt 1-Brytpunkt 2 och Mål.
Det är möjligt att ge poäng för triangel om distansen mellan startpunkt och målpunkt är mindre än 35% av distansen runt de tre brytpunkterna.

Rapportering Internetbaserad användare:
Ladda efter flygningen ned GNSS "route" och "track" till en dator. Använd programmet G7toWIN http://members.home.net/crh24/gps/g7towin/g7towin.htm. Skicka sedan ett E-mail med filen ("attached") till distansligan@netscape.net. Distansligeansvarig utvärderar då loggen och resultatet redovisas på SHF's hemsida.

Rapportering ej Internetbaserad användare:
Sänd datafilen på diskett senast 10 dagar efter flugen distans till ansvarig för distansligan.
Resultaten delges i tidningen Hypoxia.

Nyheter för i år - regeländringar
Anledningen till att ändra reglerna är att minska byråkratin och att ge möjlighet att bättre utnyttja luftrum och väder för att maximera flygningen.

Med nuvarande regler skall man före flygningen deklarera den bana man avser att flyga. Detta kan vara mycket svårt, vädret kan vara svårt att förutse, kontrollerat luftrum kan vara ett problem.
Fel lagd bana kan förstöra en bra flygdag (minska flygtiden).
Tanken med dom nya reglerna är att man i luften kan bestämma sig för hur man vill flyga. Om vädret förbättrar sig kan man förlänga banan.
Banan bestäms av en startpunkt, en målpunkt och max tre brytpunkter.

Det finns dock några saker man bör tänka på;
– Start- och målpunkterna kan vara punkter var som helst efter flygningen.
– Banan anses sluten om distansen mellan startpunkt och målpunkt är kortare än 35% av hela banan. Då utdelas "banbonus".
– För att få flygningen godkänd som svenskt rekord skall reglerna för svenska rekord följas.

Godkända hängflyginstruktörer 2002

Albatross Hängflyglklubb
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

Drakflyglubben Stockholm
Jürgen Kohlschütter
0705-78 48 84

Dundrets Flygklubb
Urban Olofsson
0920-879 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 Drakflyglubb
Hans Berg
042-33 15 53, 070-522 81 15
Rickard Jönsson
046-14 40 54
Jonas Nilsson
035-15 65 04, 0706-50 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
08-650 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 Skärmflyglklubb
Ernst Ebneter
0647-502 79
Ingemar Karlsson
0647-325 75

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

Godkända skärmflyginstruktörer 2002

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
Hagagatan 22
113 48 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 070-589 90 89
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Ronny Helgesen
Termikk & Rotor A/S
Sinsenvn. 40
0585 Oslo, Norge
Tfn 0047-22 09 05 22
Fax 0047-22 09 05 23
ronny.helgesen@termikk.no

Harald Hultén
Friskspotarnas Skärmflyglklubb
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 0708-84 41 00
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Tonny Karlsen
Termikk & Rotor A/S
Sinsenvn. 40
0585 Oslo, Norge
Tfn 0047-22 09 05 22
Fax 0047-22 09 05 23
tonny.karlsen@termikk.no

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

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

Christer Wesslund
Skärmflygskolan
Arvodesvägen 10
129 33 Hägersten

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

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 2002

(H&P) → Hanggliding & Paragliding **(H) → Hanggliding** **(P) → Paragliding**

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

Arctic Hanggliding & Paragliding Club (H&P)
c/o Juha Liikamaa (HF)
Idrottsvägen 26
981 39 Kiruna
0980-838 12
c/o Johan Sjöström (SF)
Mangigatan 26 B
981 33 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 Alexander Kledzik
Nytorgsgatan 23 B
116 40 Stockholm
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 Skärmflyglklubb (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 Flygklubb (H&P)
c/o Håkan Johansson
Kraftstationsvägen 606
982 38 Gällivare
0970-131 69
www.gellivare.se/forening//FKD/huvuds.htm

Fenix Skärmflyglklubb (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/~u9600 2528

Frisksportarnas Skärmflyglklubb (P)
c/o Harald Hultén
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
0370-467 51

Glidflygarna i Luleå Häng- & Skärmflyglklubb (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/h/habrok/hammars

Hunflens Skärmflyglklubb (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
08-550 88 928, 0708-550928
www.koping.se/culture/clubs/kfk/

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

Njord Skärmflyglklubb (P)
c/o Jonas Olsson
Haga Parkgata 22 A, 2 tr
723 36 Västerås
070-467 59 21

Norrköpings Skärmflyglklubb (P)
c/o Lars Flygeborn
Gustav Classonsgata 46
603 78 Norrköping
011-17 29 24, 070-662 02 99

Norrsken Häng- och Skärmflyglklubb (H&P)
c/o Robert Eriksson
Sågvägen 8
934 41 Ersmark
0910-72 32 36, 070-315 44 31
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 Skärmflyglklubb (P)
c/o Mårten Brink
Alströmergatan 32
112 47 Stockholm
08-654 39 42

Rotormännen Skärmflyglklubb (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 Thonander
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 Glenn Bengtsson
Brylgatan 41
421 58 Västra Frölunda
031-15 94 34 (Christer Eriksson)

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

Skärmflyglubben Solskärmarna (P)
c/o Bernt Larsson
Malmtorgsgatan 22 A
653 40 Karlstad
054-18 17 09
0702-33 55 58

Skärmflyglubben Ålleberg (P)
c/o Anders Ulveborg
St.Olofsgatan 18
521 44 Falköping
0151-182 06

Smålands Skärmflyglklubb (P)
c/o Fredrik Pettersson
Mossgatan 5
331 52 Värnamo
Medlemskontakt: Stefan Djerv

Stockholms HFK (H)
c/o Lars Mattson
Ulrika Jansdotters väg 30
179 98 Färentuna
08-560 42 590, 0706-43 71 37
http://fly.to/shfk

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

Sälens Skärmflyglklubb (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 Skärmflyglklubben (VSK) (P)
c/o Peter Olsson
Box 1121
405 23 Göteborg
070-552 16 09, 031-44 62 18
www.vsk.info

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- & Skärmflyglklubb (H&P)
Box 32
830 13 Åre
0647-502 79, 0647-201 82
(fax)
www.flygare.nu

Örebro Häng- & Skärmflyglklubb (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 Max Thorén
Tjärn 117
891 92 Örnsköldsvik
0660-37 26 62, 0702-225 57 44

Styrelse2002SSFF

Styrelse Ordförande	Carl Bejvel/CPS
Vice Ordförande	Mark Presson/Norrsken
USK Ordf	Katarina Åkerman-Fulford/B-Stallet
Ledamöter	
Tove Andersson	B-Stallet
Peter Sjöstedt	Fenix
Johan Enoksson	Friskisportarna
HP Fallesen	Cirrus
Åsa Karyd	VSK
Per-Arne Nordmark	Cirrus
Stefan Djerv	Smålands SFK
Suppleanter	
Roland Jonsson	Solskärmarna
Hans P Eckert	Göteborgs
Mikael Wadlund	Cirrus



Namn: Carl Bejvel
Jobbar till vardags med: Jobbar i ett stort svenskt möbelföretag och ser till att alla får sin Billy bokhylla i perfekt skick.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Hålla ihop styrelsens 13 medlemmar (puh) samt vara ett föredöme för dessa och alla andra piloter i Sverige.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Önskar att alla medlemmar får ett långt och minnesvärt liv inom skärmflygning.
Favoritflygställe: Förutom klubbvinschfältet i Hörlinge har Slovenien påverkat mig starkt de senaste åren.
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Nödskärm, olycksrapport och första förband.
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Jag skulle gärna vilja se Sandra Bullock som passagerare i min tandem och sen utelanda på en öde ö...
Håller mig vaken om nätterna: Half-Life
Min största last: Mina 95 kg
Mål med min flygning i år: Ska nog försöka få tag i Sanda Bullock....

Namn: Hans-Peter Fallesen
Jobbar till vardags med: Inredningsarkitekt
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Den gamle gråhårige som ska se till att vi inte uppfinner hjulet igen.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att dom ska få bli skadefria.
Favoritflygställe: Provence
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Leatherman, 1:a hjälpenutr., landningsöl
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Stella Fare hopsurrad med en cykel(för att sedan höra hennes motiv till varför vi ska ha cykelbanor i luften!)
Håller mig vaken om nätterna: Inget än så länge
Min största last: Årgångsviner
Mål med min flygning i år: Spänning, lek och njutning

Namn: Johan Enoksson
Jobbar till vardags med: Elektronik på Ericsson
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Jobbar med datafrågor.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att få flyga tryggt och säkert.
Favoritflygställe: Vågå, Norge
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Kamera, glatt humör samt en positiv attityd
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Skulle vilja se Göran Persson...
Håller mig vaken om nätterna: Hmmhmh, inget men just nu OS-hockey
Min största last: Lakrits
Mål med min flygning i år: Distansflygning, nöjesflyga!

Namn: Katarina Åkerman
Jobbar till vardags med: SO-lärare på högstadiet och gymnasiet
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Ordförande i USK, dvs arbetar med säkerhets och utbildningsfrågor, handhar alla olyckor, mm.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Nollvision, massor med flygning utan olyckor.
Favoritflygställe: Rossilli i Wales (mycket flygtid med fantastisk utsikt över Atlanten) och Ölüdeniz i Turkiet (härlig flygning med fin termik på 3000m höjd och sedan ned i den varma fuktiga luften över det azurblå medelhavet, ..)
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): bild på min dotter Emma, en tunn sarong som jag ligger och solar på när jag väntar på att flyga eller bli upphämtad och min erfarenhet.
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Samma som Tove, fråga henne!
Håller mig vaken om nätterna: Absolut ingenting
Min största last: Jag tycker inte om att vara inaktiv.
Mål med min flygning i år: Att flyga mer än fem minuter på Salafältet. Alla andra kan ju det!

Namn: Hans p Eckert
Jobbar till vardags med: Säljare inom NCH Corporation, division Dyna Systems, partmaster för industri och hantverk. Området omfattar Bohuslän och Dalsland.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Inom SSFF är jag nu för andra året med i styrelsen och har uppdraget som kassör. Att jag överhuvudtaget är aktiv inom SSFF är för att jag gillar att vara med och påverka samt anser att man skall även ta ansvar.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Min dröm är att SSFF skall vara ett aktivt och medlemsorienterat förbund. Att flyga är så pass kul att det i sig motiverar att vi gör det tillsammans. SSFF är för mig rätt forum för detta.
Favoritflygställe: Helst flyger jag motor här ute på Sveriges framsida. (väntar med spänning på PM1). Eller på mina två helt underbara hang, Ullebergsham, ca 8 km hemifrån, samt Rixö 90m starthöjd (ca 30 km hemifrån). Ja, jag vet att jag är bortskämd.
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Jag har alltid med mig min digitalkamera, f.n. Minolta Dimage 2330, samt en Icom radio. Förutom dessa oumbärliga prylar är det för mig självklart att ha extra linor och små karbiner. (folk vill alltid av någon anledning låna?)
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: En kul skärmflygspilot att se på, vore utan tvekan Alf Svensson. Jag är alltid så imponerad av hans glada ansikte. Dessutom är det en fröjd med "äldre" piloter. (mig själv inräknat)
Håller mig vaken om nätterna: Jag är aldrig vaken om nätterna. Utom när jag för några år sedan gjorde mina första tre motorflygningar. Den natten sov jag knappt nåt. Gick igenom momenten, starta, svänga, stiga, leta landning, landa osv osv osv.
Min största last: Min största last är jordnötter. Äter kilovis per år. Trust me on this one.
Mål med min flygning i år: Målet för i år är att uppnå PM1. En dröm kanske men jag vill, Hör ni det, jag vill ha PM1!

Namn: Mark James Presson
Jobbar till vardags med: IT Strategic Development, Star of Hope International, Hoppets Stjärna
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Kontakt med LFV/FAI/SHK och allt som Kalle inte vill göra samt hjälpa till att i ett långtidsperspektiv arbeta för lite inkomstbringande projekt.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att ha ett flyg varje år som ersätter deras tidigare bästa flyg (bästa kan vara en diffus sak).
Favoritflygställe: Vindeln
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): gerber kniv, 1:a förband, en kompis
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Vet inte. Kan inte saga frun, det bli för tråkigt och kan inte saga drömhustjejens namn p.g.a. att jag inte vet vad hon heter.
Håller mig vaken om nätterna: Inte mycket
Min största last: Pratar jag inte om
Mål med min flygning i år: slå svenskt xc rekord ;-)

Namn: Mikael Wadlund
Jobbar till vardags med: Säljer mina tjänster inom telecom till högsterbjudande, dvs konsult.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Suppleant i Tävlingskommittén
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att hela tiden utvecklas och finna glädje i sin flygning.
Favoritflygställe: Piedrahita, otroligt bra nattliv och varierande mat.
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Trevligt sällskap, en liter yoggi och mössan.
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Alla mina vänner som inte flyger, då kanske jag hinner träffa dem någon gång.
Håller mig vaken om nätterna: Ingen kommentar...
Min största last: Frånsett skärmflyg är det helt klart mariekex!
Mål med min flygning i år: Att ha ett uttalat mål med varje start.

Namn: Per-Arne Nordmark
Jobbar till vardags med: Konsult på HiQ i Stockholm, mest med Systemdesign av programvara till GSM mobiltelefonsystem.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Tävlingskommittén, försöka utöka möjligheten för Svenska piloter att tävla.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att de aldrig skall behöva få men för livet pga skärmflygolyckor.
Favoritflygställe: På sommaren definitivt Annecy Frankrike, men februari i Governador Valadares i Brasilien kommer det att bli fler gånger (även fast det regnar idag).
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Sol, termik och kall öl på landningen.
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Alldeles för många för att kunna svara på. De som finns nu vill jag i alla fall ha kvar!
Håller mig vaken om nätterna: För mycket på jobbet...
Min största last: Flygning!
Mål med min flygning i år: Flyga i mål på minst hälften av de tasks jag startar i.

Namn: Peter Sjöstedt
Jobbar till vardags med: Kundrelationer/projektledare
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Jag är ledamot.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Bättre väder och fler berg.
Favoritflygställe: Governador Valadares
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Sele, skärm och tålamod
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Barbamamma.
Håller mig vaken om nätterna: En gång var det en hackspett som letade mask på panelen på mitt dåvarande hus - den höll mig vaken ett tag.
Min största last: Barlasten.
Mål med min flygning i år: 100 km åt ena eller andra hålet.

Namn: Roland Jonsson.
Jobbar till vardags med: Personlig assistent och deltidsbrandman.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Att försöka förändra och förhoppningsvis förbättra vårt regelverk.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Flyga mycket utan att slå sig.
Favoritflygställe: Brattforshedens flygfält.
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Ett stort mod, hjälmen och ett par riktiga skor.
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Vår "mysgubbe" Göran Persson (statsministern) behöver stylas med lite skärmflyg.
Håller mig vaken om nätterna: Vårt regelverk.
Min största last: När jag börjar med något blir jag ofta för engagerad.
Mål med min flygning i år: Att komma så högt som möjligt i plattlandstermiken.

Namn: Stefan Djerv
Jobbar till vardags med: Chefsjobb med cirka 100 st i organisationen.
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Samarbetar med Kanslliet och är utsedd av styrelsen att sammanställa och hantera utredningar och brott mot F&D.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Flyga försiktigt i alla lägen.
Favoritflygställe: Alla platser där man når till molnbas.
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Mobiltelefon, pengar och extra vattenflaska vid varmt väder.
Håller mig vaken om nätterna: Jag lägger mig väldigt sent tyvärr...
Mål med min flygning i år: 20-30 timmars flygning under säkra förhållanden.

Namn: Tove Andersson
Jobbar till vardags med: Medicinsk information/marknadsföring på ett läkemedelsbolag
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Arbetar med säkerhets- och utbildningsfrågor inom USK.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Mindre parawaiting!
Favoritflygställe: Inget speciellt, alla ställen där jag får flyga är mina favoriter
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Mitt turhalsband, stora fällkniven i händelse av trädlandning :-(, carambar-kola
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Samma som Kattis, fråga henne!
Håller mig vaken om nätterna: Mitt arbete ibland tyvärr
Min största last: Tidsoptimist
Mål med min flygning i år: Lära mig mer om tävlingsflygning och ha roligt under tiden

Namn: Åsa Karyd
Jobbar till vardags med: Läser på IHM (Affärskommunikation)
Beskriv din uppgift i styrelsen med en mening: Ska försöka assistera Katarina och Tove med allt arbete i USK.
Vilken är din högsta önskan för alla medlemmar: Att få uppleva njutningen och friheten med skärmflyg utan att någonsin hamna i en situation som kräver en olycksrapport.
Favoritflygställe:Så här långt är det nog Piedrahita om man bortser från alla majonnäs- och sparrissmörgåsar.
Tre prylar jag alltid har med mig när jag flyger (vario o gps undantaget): Bortsett från olycksrapport och andra "mästen" så blir det mobiltelefon, min Leatherman och en skvätt gott omdöme.
Vem skulle du vilja se som skärmflygpilot: Kungen helt klart!
Håller mig vaken om nätterna: Min kreativa sida och för mycket grönt te.
Min största last: Skärmflygning, finns det något annat?
Mål med min flygning i år: Att lära mig flyga ;-) Bli en bättre pilot kort och gott, både teoretiskt och praktiskt.

Drakflygning
Laminar MR700 Vingen som flög 70 mil!
MR Tenax sele
www.icaro2000.com

Skärmflygning
Cygnus Tangra sele
SkyRunner Pro Hjälmar

Conar nödisar för PG och HG
www.metamorfosi.com

Flytec variometrar 4005, 4010, 40 20 & 4030

Resor:
Påsk till Larange, Frankrike
28/3-7/4 – HG och PG

Dennis Pagen – termik och XC seminar – v.28 HG 12 platser – 3 instruktörer!

Bulgarien resor – PG och HG
2 veckor i Bulgarien kostar lika mycket som 1 vecka i spanien!

Klubbar, grupper och enskilda piloter kan beställa Bulgarienresor – sommaren där är bäst för termisk och XC-flygning.
Flyg och hyrbil – 1 eller 2 veckor!
Vi har flygerfarenhet i Bulgarien från 1983!

För information, priser och broschyrer – kontakta:

OGGY
042-14 13 71
0708-32 42 51
oggy@swipnet.se

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

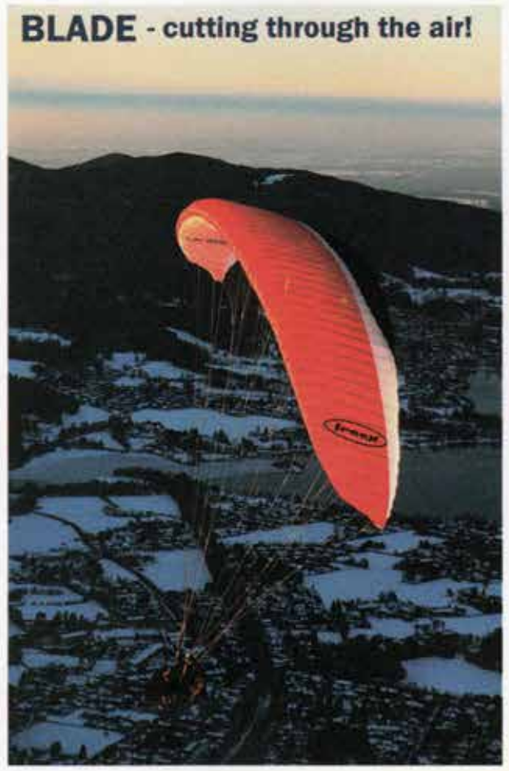
Ny DHV 2 skärm.
Ny färgsättning.
Ny skärmduk.
Ny HET!

Tillfälle!
De 2 första BLADE som säljs i Sverige har specialpriset: **18995:-**
Gäller under mars/april med leverans slutet april.
Våra ordinarie köpvillkor på hemsidan gäller.

Fina priser även på:
SUN - DHV 1
MOON - DHV 1-2

www.rpmSport.net
ring: 0706-45 19 50
e-mail: info@rpmSport.net

BLADE - cutting through the air!



freeX AIR SPORTS

B

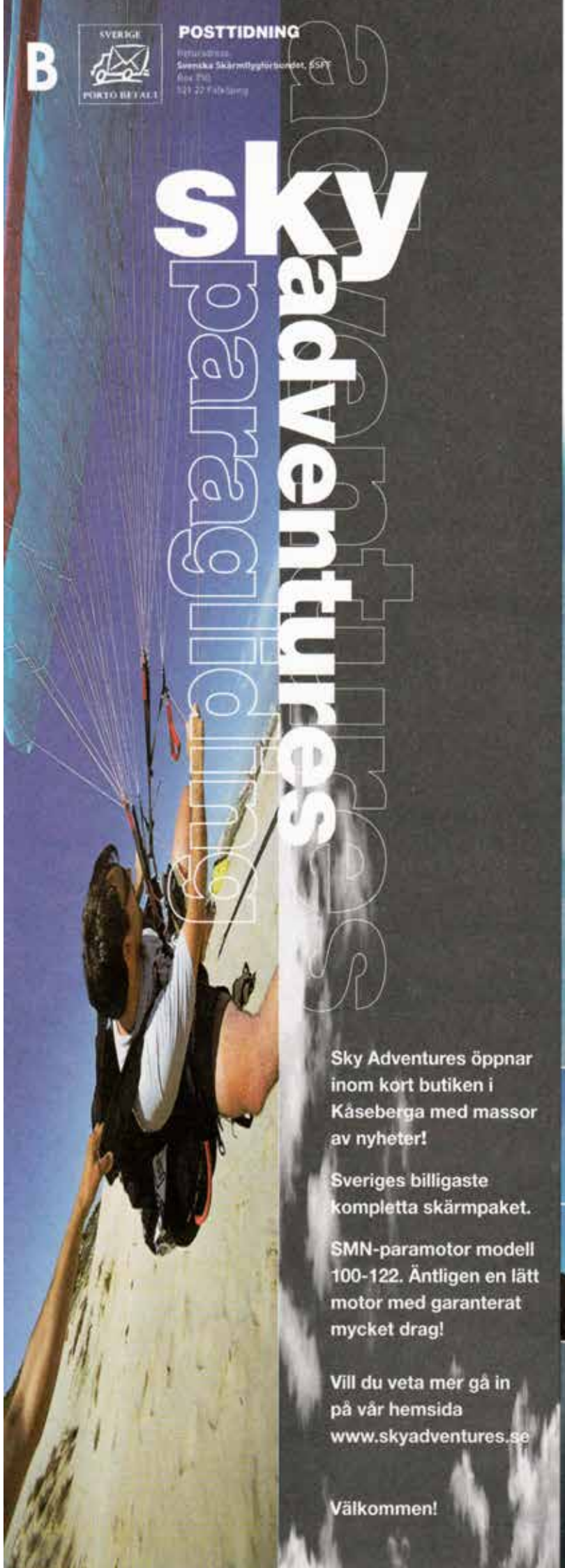
SVERIGE
PORTO BETALT

POSTTIDNING

Returadress:
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 390
121 22 Johanneshov

sky adventures

paragliding



Sky Adventures öppnar inom kort butiken i Kåseberga med massor av nyheter!

Sveriges billigaste kompletta skärmpaket.

SMN-paramotor modell 100-122. Äntligen en lätt motor med garanterat mycket drag!

Vill du veta mer gå in på vår hemsida www.skyadventures.se

Välkommen!

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
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