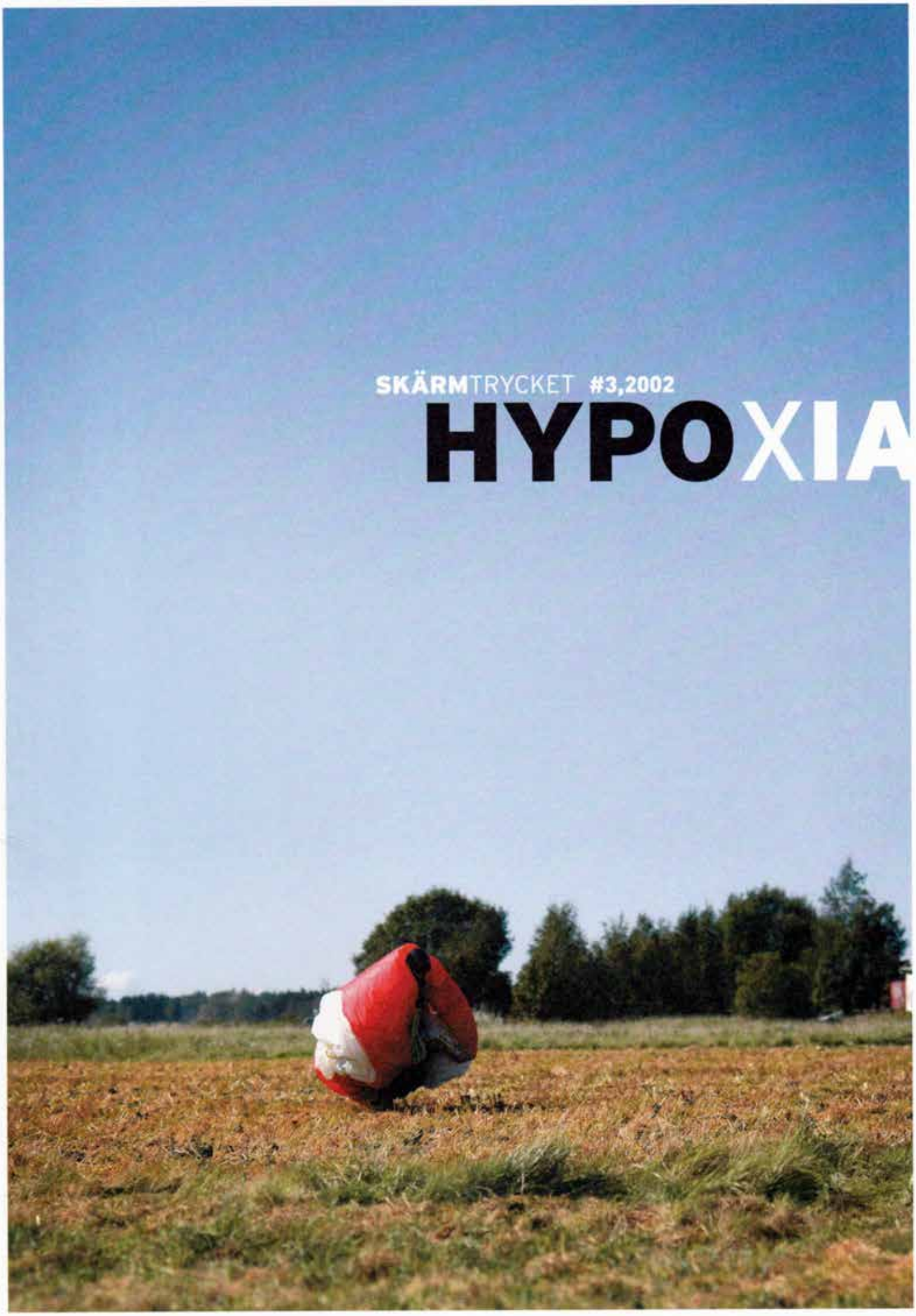
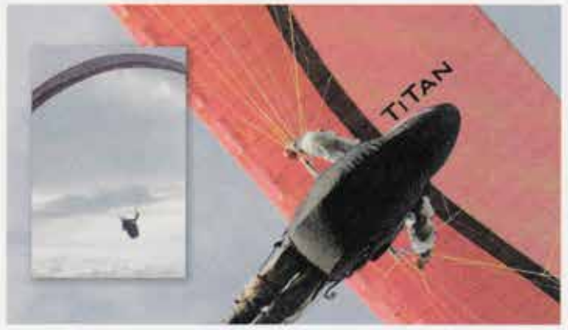

SKÄRMTRYCKET #3,2002
HYPOXIA

Tryckfelsnisse!

Var i farten i förra nummret av skärmtrycket. Korrekt www adress är följande:

www.skarmflygskolan.nu



TITAN: Årets skärm? Skärmen från Pro Design för den lite mer erfarne piloten. En vass säker skärm med delvis täckta celler, klassad i DHV 1-2.

Provflyg på Grillbyfältet!

GRADIENT: Gammalt välkänt märke åter med toppkänsla. Skärmar med bra prestanda och hög kvalitet till mycket attraktiva priser.

Provflyg på Grillbyfältet!

BRASILIEN: Sommarvärmen är snart ett minne blått. Flyg XC med oss två till tre veckor. Veckorna 8 och 9 flyger vi XC i Valadares. Vecka 10 kusthang, karneval och bad. Lämpligt från Elev och uppåt. Vi kommer att ha minst två instruktörer på plats, egna transportermm. Håll utkik på webbsidan efter mer info eller ring!

Hög tid att boka!

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 våra demoskärmar. Butiken håller öppet torsdagar 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
Arna Goldsmith, August Sandqvist, Carl Bejvel, Marcus Hellkvist, Mark Presson, Joakim Lax, Peter Loeskow, Pål Rognøy, Roland Hugosson, Åsa Karyd

Redaktion:
Joakim Lax
Johan Bergström
Helena Tängdén
Pernilla Hammar

Grafisk Form:
Andreas Karperyd

Ansvarig utgivare:
Pernilla Hammar

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

Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till: pernilla.hammar@swipnet.se

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.

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



Ledare:

Pernilla Mot nya världar

Nu har jag brutit upp igen. Korsat gränsen västerut för att stanna ett tag. Liksom varje geografisk förflyttning innebär att gamla världar bleknar, innebär den också att nya tar vid. Läskigt och spännande. Men det finns världar som inte bryr sig om gränsövergångar. I dem kan vi känna oss hemma var vi än befinner oss.

Jag delar en värld med alla er. I den ser jag fram emot höstens hang i gyllene solnedgång och den första frostens krispigt kalla nerflyg. Jag ser fram emot att få uppleva alla dessa små guldkorn på nya flygställen. Någonting i den nya världen känns tryggt. Och det är skönt.

Men nu skiljs jag också från några världar. Jag kommer att sakna den stolthet jag känt varje gång ännu en av Andreas supersnyggt redigerade tidningar spridits över skärm- och hängflygsverige. Redaktionen är en av de världar jag låter blekna för att lämna plats för något annat.

I Skärmtrycket/Hypoxia samlas en del av det vi piloter har att berätta för varandra i en värld som är mer eller mindre viktig för oss. Jag hoppas att ni gillar detta höstnummer. Och jag hoppas att ni, liksom jag, ler drömmande när en vindpust plötsligt sveper med sig några gyllenfärgade löv på en flygtur i den färgsprakande höst som nu kommer oss till mötes.

/ Pernilla

Vad gör man när luften tar slut ?

En fråga som man som flyggobbe fått ett par gånger, svaret som man kan ge för att vara lite tuff e naturligtvis, "Man dör!". Sen kan man ju förklara att luften inte tar slut och att det inte e gropar i luften å alla andra sköna förklaringar på olika flygmysterier.

Men vad gör man när luften tar slut på redaktionen ? Folk tröttnar, har fullt upp med annat och saknar initiativ. Det är ungefär vad som hänt, det e liksom inge tryck (heee). Vad man gör vet jag inte riktigt, men det lutar åt nedläggning. Trist på dom härliga storslagna planerna på att ta över världen, å allt sånt. Antar att om ett tag blir det "nystart" med nya världsförbättrare,
väntar nyfiket på vilka, å när!

Så nu passar enannan på å tacka för sig och allt positivt som jag hört om layouten under dom åren jag pillat ihop den, med Tomas å Chrille sen nu i slutet med Pernilla, Helena å alla hg gobbarna. Thanx a lot!

p.s. Jag säljer ett par gamla karbiner i aluminium med kromyta till ett mkt. bra pris. Intresserad, någon ?

/ Andreas Karperyd



Reservdelar Hängflyg

Arigo teknik på Barkarby flygfält säljer aluminiumrör och alla andra prylar man kan behöva i flygsammanhang.

Tipsa oss om flygställen

Nu har semestern börjat lida mot sitt slut. En del av oss har varit hemma, en del har varit utomlands, men har ni tittat efter möjliga flygställen när ni har varit ute och rest? Skriv en rad till oss på Hypoxia över tänkbara flygställen ni har sett så kanske någon annan som har tid åker upp och tittar och rapporterar till Hypoxia vad den sett. Så plötsligt voilà! Vi har ett nytt flygställe i närheten av oss när vi är på semester nästa gång.

Rigid wing spinner

Under säsongen som varit har flera incidenter med spinning för folk som flyger med rigid wing vingar inträffat. Gå in på följande adress om hur du skall undvika detta. http://www.fai.org/hang_gliding/safety/rigidwing_spin.asp

Kiting ingen ofarlig starkvindsaktivitet

Det säljs ju åtskilliga "kites" numera, som liknar mini-glidskärmar. Inte bara till surfare på vatten och snö, utan även till skärmflygare, så några rader angående dessa kan vara befogade även i denna tidskrift.
Skärmflygare vet i bästa fall att det kan vara farligt att leka med skärmen i stark vind. Redan för många år sedan var det till exempel en sydafrikan som "kitade" sin glidskärm i sanden på en strand, rycktes upp och slog ihjäl sig. I sommar var det två skärmflygelever på plan mark i Frankrike som kopplades ihop till var sitt bärremspaket av en och samma glidskärm. Sedan skulle de balansera den tillsammans, men de lyftes plötsligt upp cirka 15 meter och skadades när de kom ner igen. På senare år har "kiting" ökat som aktivitet på kustnära vatten, på sandstränder och på snö. Denna sommar hände det, att en kvinnlig tysk elit-kiter trasslade ihop sin och en annans kite på en strand, drogs iväg okontrollerat, slungades mot diverse träföremål och skadades därvid så svårt, att hon dog i räddningshelikoptern. En anmärkningsvärd detalj i olyckan är, att den andres kite hade släppts iväg med hjälp av dennes säkerhets-release, efter det att han hade tappat kontrollen över kiten.
Sedan 2001 har det officiellt anmälts 17 dödsfall i samband med kiting. Därtill kommer givetvis åtskilliga som har slagit sig mer eller mindre. Hopp upp i luften är onekligen spektakulera och gör sig bra på TV, men dessutom gäller det sedan att komma ner igen under kontrollerade former. Efter detta dödsfall av Silke Gorldt, som på VM hade tagit tredje platsen, så blev det plötsligt en stor ökning i försäljningen av säkerhets-releaser i Tyskland...

/ Peter Loeskow

SWEPOOL 2003

För er som har landslagsambitioner eller som vill utvecklas som tävlingspiloter är det nu dags att söka till nästa års landslagspool. Det gäller även er som ingår i swepool 2002. Ansökningsblankett finns på paragliding.se under tävlingar/swepool. I truppen ingår tolv herrar och fyra damer. Inom swepool samordnar vi tävlings- och träningsflygning i Sverige och övriga världen samtidigt som vi sporrar varandra till att bli säkrare och starkare piloter. Mer information om swepool finns på förbundets hemsida. Om ni har frågor så hör av er till Pernilla Hammar på pernilla.hammar@swipnet.se eller +47 45478849.

Snabbare Säkerhet

DHV offentliggör då och då säkerhetsmeddelanden. Somliga är föga relevanta eller brådskande för oss i Sverige, t.ex. sådana som gäller bogseringsreleaser från firman PRS (i och för sig var iden med deras releaser tilltalande, de kan utlösas på både högra och vänstra sidan).
Karbinhakar använder vi dock alla, men någon diskussion av brott på förkromade Austrialpin karbinhakar blev det på svenska skärmflyglistan först länge efter det att ämnet tagits upp på andra listor och tidningar. Sedan mailades det ett erbjudande från en skärmflygaffär, att de som där köpt kromade karbinhakar, skulle få köpa andra Austrialpin-karbiner till nedsatt pris. För rättvisans skull får tilläggas, att detta med självkostnadspris faktiskt också var Austrialpins officiella policy, de gick först i ett mycket sent skede med på att gratis byta ut sina kromade karbinhakar mot eloxerade.
Skärmtrycket kommer inte ut så ofta och har en icke försumbar pressläggningstid, men dagsfärsk information om alla nya säkerhetsmeddelanden kan man få från DHV direkt hem till sig via email. Man kan enligt uppgift i skrivande stund endast prenumerera på den tyska originalversionen, men det går nog ändå att få en uppfattning om vad meddelandet gäller, och en engelsk version av varje säkerhetsmeddelande publiceras vanligtvis också snarast på webben.
För att prenumerera på DHV:s säkerhetsmeddelanden tecknar man sig på www.dhv.de/deutsch/mailinglist/mail_register.html
där man efter att ha uppgivit sin email-adress klickar på "Eintragen" hos "Sicherheitsmitteilungen".

/ Peter Loeskow



Kärrsjöberget – om du har vägarna förbi

Flygberget ligger sex mil nordväst om Örnsköldsvik. Se http://www.kkpg.no Gå till loggbok sök på plats Kärrsjö. Mat, rum, bad, bastu, fiske, naturrik miljö, med mera finns!

Tidningar i överflöd

På förbundet finns det en del exemplar av äldre nummer av Hypoxia/ Skärmtrycket. Så om din klubb ska hålla en promotiondag eller om du av någon annan anledning skulle vilja sprida tidningen, kontakta förbundet på 0515-371 55.

Ny telefonpartner

Svenska Skärmflygförbundet samarbetar nu med Affinity Telecom. Pengarna som förbundets medlemmar genom sitt ringande drar in till förbundet går till USKs arbete. För mer information om tjänsten och hur du ansluter dig för att stödja förbundet, gå in på:
http://www.callback.se/skarmflygforbundet/call4paragliding.htm

XC kurs med Jocky Sanderson 2003

Jocky Sanderson kommer till Sverige juli 2003 för att ge XC kurser i Norrland. Vill du vara med och utveckla dina XC- eller tävlingskunskaper
Kontakta Mark på mark@paragliding.se. Gruppen bestämmer genom tidig kontakt med Mark om det ska vara berg eller bogsering. Även när det gäller plats är vi mycket flexibla.

Redaktör sökes

Skärmtrycket/Hypoxia söker ny redaktör till skärmflygdelen. Skicka in en intresseanmälan till pernilla.hammar@swipnet.se å det snaraste. För frågor runt själva jobbet går det bra att kontakta Pernilla på:
pernilla.hammar@swipnet.se.

KORT

Motorskärmflygning Framgång – Vad händer nu?

Som alla vet eller inte, har jag varit ansvarig för SSFF Motorgruppen sedan 1999, men det var Tomas Peterson som drog det största arbetslastet från tidigt fas. Christer Eriksson och Pierre Rosén gav verkligen Tomas mycket support och jag och Peter Sjöstedt hjälpte till med planering och den tråkiga administrativa biten. Peter hjälpte verkligen mig när jag tänkte ge upp; flera gånger. Det har varit jobbigt att arbeta med LFV (Luftfartsverket) och alla andra. Ronny Tjbork kom in i bilden senare men hans kompetens och strategi här varit guld värd. Sist ett tack till Jonny Carlén som finns överallt!

Från LFV's sida har vi fått mycket hjälp. LFV är under stor press och är liksom de flesta statliga verk plågade av nerskärningar osv. Men det finns en kille där som heter Nils Von Koch och Nils har varit till stor hjälp och jobbat mycket hårt med att hjälpa SSFF med denna BCL remiss.

Texten ovan är inte skriven bara som ett diplom till dessa killar som trots STOR motgång har bevisat att drivkraft och enad målsättning kan ge stort resultat även i detta fall när fler än hälften i motorgruppen inte flyger motor!

Vad är på gång nu då ?
Vi fick ett förslag till en remissutgåva av BCL 4.4 som är samma BCL med ändringar eller uppdateringar för att inkludera Skärmflygning med motor.
Detta dokument (förslaget) delegerar Skärmflygning med motor, och reglering av densamma, till SSFF. Så en icke reglerad flygsport blir reglerad. Naturligtvis sätter vi ut dokumentet på webben när vi har fått bekräftelse på ingångsdatum i remissen. Då blir det som för skärmflygning och BCL konception, förmodligen har alla motorflygare 1 år på sig att ta sin licens via uppvisning eller omskolning. Alla kommer då att kunna ha en giltig försäkring; detta har varit mitt privata mål med hela processen – försäkring.

Då finns det andra saker typ minimum höjd som vi kämpade hårt för 50 MAGL då tidiga siffror var 200 & 500 och istället för transponders blir det nummer i skärmen, allt i allt ett mycket förmånligt förslag.

Jag kommer att se till att Tomas postar till webben så fort vi kan säga datum för in- & utgång av remisstiden samt posta förslaget så snart det fått ok av alla.

/ Mark Presson

SÄLJES

Skärmflygmotor Pagojet 3 cyl stjärnmotor komplett pris 39 000 kronor. Skärm till dito 6 000 kronor. Winch för bogsering 6 000 kronor.
Michael Lundmark 0911-360 91, 070-641 18 50

Motoriserad hängglidare Suarse Minimum. Komplett med vinge La Mouette Compact 14, HG sele och nödskärm. Det följer med skidor, bygelben och nödvändig utrustning. Motor: 220 cc 17 HP Solo. Låg ljudnivå. Pris 14 000 kronor. Björn 0573-212 89

Glidskärm Apco Spectra –94 + nödskärm o sele. 100 h flygtid. 10 000 kronor. Lena 0730-31 25 30

Glidskärm Airwave Fusion M. Sele Woody Valley Express. Nödskärm Apco PP16. Vario Aircotec Piccolo plus. Hjälm Nocai Integral. Flygoverall FreeX. Hela utrustningen säljes för 15 000 kronor pga andra intressen. Michael Liljeholm 016-42 11 14, 0702-23 46 03



SkärmFlygFörbundet

Ordförande har ordet

Vid skrivande stund är det i början på augusti och jag antar att de flesta av er har kommit tillbaka efter en mycket välförtjänt semester. Inför detta skärmtrycket har jag egentligen inte så mycket att säga mer än en god och en sorglig nyhet. Den goda är att jag sitter med BCL 4.4 M (motor) framför mig som nu äntligen verkar gå igenom. Den ligger på remiss hos ett antal instanser och myndigheter och denna går ut den 31 augusti. För mer information om detta, läs på förbundets hemsida. Den sorgliga nyheten är att vi i sommar har förlorat en landskamrat. Henrik Jensen från Danmark omkom under ett tävlingsheat i Europeiska mästerskapen i Slovenien. Återigen blir vi påminda om riskerna och konsekvenserna i vår sport, hur små marginalerna ibland kan vara och där det gäller hela tiden att vara på rätt sida. Jag tror inte man kan säga det för mycket, MEN slutligen! Det är DU som pilot som har ansvaret för din egen säkerhet, det är DU som tar de sista besluten, och det är DU som kommer drabbas av konsekvenserna. Säkerheten framförallt borde vara ett givet honnörsord för oss alla, ta inga onödiga risker så är jag övertygad om att marginalerna kommer att ligga på DIN sida. Ha en trevlig fortsättning på flygåret. Flyg säker och tänk efter… FÖRE

/ Carl Bejvel, Ordförande i SSFF

SSFF Årsmöte 2002

Årsmöte 2002 blir lördagen den 30 november. Platsen och arrangemanget kring årsmötet är tyvärr inte klart än. Information om detta kommer ut i god tid på förbundets hemsida. /SSFF

Fortsatt tävling i logofrågan

För ett tag sedan efterfrågades kreativa förslag på en ny logo för Svenska Skärmflygförbundet. Förbundets gamla logo har hängt med ett tag och en förnyelse är på sin plats. Ett par trevliga förslag trillade in och styrelsen utsåg, som lovat, en vinnare på senaste mötet. Detta visade sig senare vara allas våran Mark Pressons bidrag varpå han avsade sig prissumman på 1000 riksdaler.
Tävlingen kommer nu att fortsätta fram till 30 september för att försäkra oss om att vi får in många idérika förslag. Omröstning sker på årsmötet 30 november (redan inskickade bidrag från tidigare tävling får en chans igen). Kom och rösta! Priset för vinnande bidrag blir 5000 kr – så se till att ditt bidrag finns med.

Skicka bidrag och frågor till :
Åsa Karyd
Vidblicksgatan 4
412 57 Göteborg
karyd@home.se

Jonny & HP unsung heroes of FoD omarbetning

Man läser ibland på vår skärmflyglista att SSFF är för bökigt och byråkratiskt och att licenssystemet är kasst osv… Det är intressant för mig, som fortfarande känner mig som en nybörjare med mina 175 timmar och 1800 flyg, att så många personer med så mycket mer erfarenheter än vad jag har inte på ett enkelt sätt kan berätta för SSFF vad vi borde göra – om allt.

Det är få som producerar. Jag är Amerikan i botten och jag är alltid interesserad av folk som producerar, inte bara pratar om att göra saker. SSFF behöver alltid hjälp med allt. Om du känner så starkt för en del av, eller hela, verksamheten: snälla anmäl dig till valberedningen genom er klubbordförande.

Vad är det jag vill komma till? Det är så enkelt som en eloge till HP Fallesen och Jonny Carlén för deras idoga arbete med skrivning och omskrivning av FoD. Det betyder Föreskrifter och Definitioner. Styrelsen beslutar och FoD ändras, men med tanke på att detta är, på ett sätt, en Svensk lagbok man måst vara tuff och ha tålamod för att allt ska formuleras rätt och inte motskrivas. Det blir många omskrivningar. Hur som helst Jonny och HP, riktigt bra gjort !

/ Mark Presson

Bogseroperatörsutbildning – en tillbakablick

Under 1998 satt jag och tittade genom olycksrapporteringar för några år bakåt och såg helt enkelt en alarmerande frekvens av olyckor. Enligt mig. Men mer alarmerande var antalet olyckor under bogsering. Jag hade då en stor ambition som innebar att SSFF skulle göra allt för att få ner olycksstatiken. En stor del av det aktiva arbetet skulle genomföras av USK. Det var då jag bestämde mig att göra något för att minska antalet olyckor i området runt bogsering.
Efter att ha sjösatt idén och pratat med dem i styrelsen sa jag att det skulle krävas mycket energi att genomföra en ändring i systemet. Efter att ha pratat mycket med SHF fick jag lite kött på benen eftersom de har varit i en liknade situation. Nu har de galant lyckats minska frekvensen av bogseringsolyckor i deras gren. Det var 1999 som Luftfartsverket (inofficiellt) berättade för mig att de tittade på bogseringolyckornas frekvens och undrade lite över vad SSFF skulle göra åt det. Denna indikation från Luftis var jag mycket tacksam för.
År 2000 började jag, och andra, att skissa på olika förslag till bogsering av skärmar i Sverige och jag minns att det fanns massor av förslag:

Bara steg 3 för att bogsera, Bara steg 2 för att bogsera,
Bara instruktörer får bogsera, Statisk lin-bogsering skulle förbjudas,
Bara abroll får användas, Bara EU-certifierade utrustning får användas
Alla som ha behörighet ska omskolas, Byta drag från 20 till 50 / 100 / 500 för att få behörighet, Och så vidare…

Till slut, och med mycket arbete från USK, tog vi beslut om det befintliga systemet med bogseroperatörsutbildare. Men detta system – fungerar det? Har varje klubb skickat iväg en kandidat till utbildningen? SSFF betalar för en person per klubb. Vem har gått från er klubb? Vinchar ni fortfarande efter det gamla systemet?

Huvudpunkten är:
Vem är bogseroperatörsutbildare hos dig?
Här alla gamla rävar genomgått förnyelse av deras behörighet? Känner du dig nöjd och säker med att tillåta en icke behörig person att vinscha dig?

Super huvudpunkten är:
Har hela konceptet betytt något ur säkerhetssynpunkt eller är SSFF, och i detta fall Mark, bara en (RTMF) byråkrat som skapar regler hit och dit utan någon hänsyn alls till klubbens behov osv…

Förhandsrapportering visar att det har fungerat, frekvensen av både antalet olyckor och antalet allvarliga olyckor under bogsering har minskat radikalt. SSFF tog detta problemområde till medlemmar och instruktörer och alla var (för de mesta) överens på detta plan, men kanske var det bara identifieringen och påpekandet om detta område med behov av förbättringar som det har gått, kanske på är det bogseroperatörutbildningen – jag vet inte. I alla fall kommer vi, i nästa nummer av tidningen, att redovisa statistik så att alla kan se om vi hade succé eller inte. Vi i detta fall är alla medlemmar.

/ Mark Presson

Till Henriks minne

Hjertlig tak for al jeres venlighed og deltagelse ved Henriks begravelse.

Vi er glade och taknemmelige for alle breve- og blomsterhilsener samt for, at så mange mødte frem till begravelsen. Det glædede os meget at tale med så mange af Henriks kolleger, paraglidere, familie og andre venner som har betydet så meget for ham.

Kærlig hilsen
Birgit, Lisbeth, Inga
Agnete og Erling Jensen

PG Ranking Aug13-2002

Position	Pilot	
1	Peter Brinkeby	9859
2	Erik Rehnfeldt	9238
3	Johan Sjöström	8899
4	Oliver Thurmann	8481
5	Lars-Anders Jonsson	7800
6	Putte Pettersson	7298
7	Mikael Jarås	6611
8	Lena Alfredsson	5959
9	Peter Mannerstråle	5679
10	Eric Bildmark	5570
11	Tove Andersson	5442
12	Peter Sjöstedt	5434
13	August Sandqvist	5177
14	Anna Rydh	5003
15	Jonas Böttiger	4903
16	Nicolas Henry	4839
17	Johan Appelquist	4589
18	Anette Gårdhagen	4395
19	Johan Blomqvist	4059
20	Herman Grönkvist	3926
21	Per-Arne Nordmark	3925
22	Janne Järnesjö	3892
23	Mikael Kjellman	3625
24	Birgitta Varga	3542
25	Fredrik Bergner	3443
26	Andreas Karpenyd	3254
27	Magnus Österberg	3149
28	Simon Fulford	2868
29	Jonas Svedberg	2768
30	Håkan Larsson	2760
31	Christer Wesslund	2688
32	Jonny Bergholtz	2584
33	Anders Eklind	2519
34	David Willemoth	2433
35	Martin Kjellman	2395
36	Tony Helinsky	2285
37	Johan Einebrant	2098
38	Åke Kindblad	1963
39	Patrik Nietlisbach	1898
40	Per Eklind	1887
41	Lars Ericsson	1648
42	Leo Orbing	1631
43	Robert Aunes	1594
44	Peter Olsson	1276
45	Mats Lindberg	1236
46	Christian Månsson	1110
47	Jonas Ostwald	1060
48	Harald Hultén	1000
49	Peter Wicander	809
50	Mats Arctaedius	766
51	Ulf Nylander	660
52	Hans Gustavsson	581
53	Leif Karlsson	546
54	Melle Jönsson	389
55	Johan Ahlberg	384
56	Carl Bejvel	344
57	Allan Malmlund	337
58	Jan Widenby	295
59	Bertil Ivert	282
60	Stefan Olsson	273
61	Svante Ring	242
62	Torkel Bergkvist	233
63	Per Bursell	209
64	Per Suits	206
65	Emanuel Brodin	205
66	Kennet Jacobsson	194
67	Daniel Mattsson	163
68	Per-Erik Nilsson	156
69	Mattias Säll	140
70	Håkan Johansson	133
71	Tony Ekström	123
72	Lennart Mölgård	116
73	Anders Häggkvist	93
74	Urban Hedlund	87
75	Jonny Carlén	83
76	Pedro Blom	67
77	Lars Örnholmet	66
78	Mark Presson	59
79	Mario Holmström	55
80	Olle Andersson	42
81	Henning Westgård	3

skärmflyg sm kössen österrike

Två heat avgjorde årets SM. Segrade gjorde regerande svenska mästaren Johan Sjöström.
Siffrorna inom parentes anger placering i Nordic Open.







Nordic Open vanns av
Robert Maier,
Österrike, 1491 poäng
Gin Boomerang

Nordisk mästare och
Norsk mästare blev
Ronny Helgesen
1438 poäng (2)
UP Trango

Dansk mästare blev
Henrik Jensen
1365 poäng (4)
Airwave Ten

Finsk mästare blev
Ari Sahlström
891 poäng (25)
Airwave Magic

Resultat SM 2002

01	(13)	Johan Sjöström	Airwave Magic	1162
02	(18)	Erik Rehnfeldt	UP Trango	1015
03	(21)	Peter Sjöstedt	Gin Nomade	965
04	(29)	David Willemoth	Firebird Hornet SP	840
05	(32)	Lena Alfredsson	Gin Nomade	751
06	(37)	Oliver Thurmann	Windtech Syncro	659
07	(41)	Peter Brinkeby	UP Trango	615
08	(50)	Mikael Jarås	Advance Sigma 4	567
09	(51)	Tove Andersson	Gin Bandit	564
10	(52)	Christian Månsson	Edel Response	555
11	(56)	Peter Pettersson	Advance Omega 5	527
12	(61)	Anna Rydh	Ozone Proton GT	493
13	(71)	Magnus Österberg	Advance Sigma 4	443
14	(73)	Åke Kindblad	Apco Simba	409
15	(93)	Lars Ericsson	Gin Boomerang	276
16	(99)	Herman Grönkvist	Ozone Proton	185
17	(103)	Lars-Anders Jonsson	Apco Simba	166
18	(105)	Peter Olsson	Airwave Magic	148

Peter Loeskow's

Teknikltips

Batteri kunskap & Lucia lampor.

Ett tag verkade det som om laddningsbara (!) alkalibatterier skulle kunna vara perfekta att ha i till exempel en GPS-navigator eftersom de har en nominell spänning på 1,5 volt, men de var ganska svåra att få tag i i Sverige, och numera finns det ju nickel-metallhydrid-batterier av mycket högre kapacitet än i början. Ofta köps fyra laddningsbara R6/AA-batterier tillsammans med en laddare, och sedan köps ytterligare batterier för användning i GPS, Olympus digitalkameror och annat. En sådan batteriladdare är gjord för att stickas i ett vägguttag, och den laddar batterierna med hjälp av ett inbyggt tidsur i fem timmar.
Nu finns även ett annat, bättre alternativ, som passar särskilt vid tidsbrist och på mer eller mindre vilda campingturer: en "Microprocessor controlled ultra-fast" batteriladdare av fabrikat Vanson (model V-1000). Den levereras med adapter både till elnät och till 12V-batteri, och laddar urladdade (kameran eller annan apparat stängs oftast av innan de verkligen är det) batterier på endast cirka två timmar, om de är på 1300mAh, eller tre om det är på 1800mAh. Den känner av batteriernas laddningstillstånd, vilket en enbart tidsstyrd inte gör, och larmar om ett batteri är kasst.
Om en eller två batterier i en kvartett före laddningen inte har samma urladdningstillstånd som de övriga, så kan det inte vara bra. För att ibland kolla om alla i kvartetten är lika urladdade, skulle man kunna använda fyra 1,5 voltslampor för luciaföljen (säsongsvara i elaffärer), och vid behov urladda med samma lampa.

Subjektivt & objektivt om PG-selar

Det finns experter som hävdat, att selens egenskaper är nästan lika viktiga för flygningen som glidskärmens egenskaper, och jag har ingen anledning att säga emot dem.

När jag började med skärmflygning, så var säcken med skärmen och selen lätt, i synnerhet som den inte innehöll någon reserv.
Min första sele (Firebird) inköpt 1992 vägde inte heller mycket och var lättstuvad. Det enda mellen pilotens bak och terrängen var sittbrädan. Denna sittbräda av plywood spräckte jag 1995 omilt under vad norrmännen så vackert kallar en bomstart. Denna incident motiverade mig till att investera i en modernare sele, en UP Action, som jag beställde efter det att en kompis med motsvarande kroppsbyggnad hade provsuttit den, och han vitsordade att den kändes bättre än hans egen. Till denna UP sele, sydd av Supair, köpte jag ett dåtidens ryggskydd, som var ett ganska tunnt och flexibelt glasfiberskal med ett par centimeters skumplast innanför. Styva, hårda skal har senare blivit utdömda i en fransk undersökning, därför att de kan flytta kroppsskadan högre upp, vilket gör den värre. Utanför detta L-formade glasfiberskal fanns det mycket mer stuvutrymme än i den gamla selen, och däri hamnade skärmsäcken, kläder och annat.

Skärmsäcken och allt annat pick och pack gjorde nog en del nytta som stoppning när jag kraschade 1999, men jag nödgades konstatera, att återupptagen flygaktivitet endast skulle kunna komma ifråga med mycket förbättrade "odds" – d.v.s. med maximal passiv säkerhet.
För att lugna min fru och mig själv, så skaffade jag mig en Swing Arcus, som hade fått betyget 1 av DHV i alla manövrar utom inslag vid maxfart, och den maxfarten utnyttjas ju ändå knappast. När det gäller selens passiva säkerhet, så förbättrade jag den också efter olyckan. Jag är tyvärr ett levande bevis för sanningshalten i det gamla tyska och svenska ordspråket "Av skada blir man klok"...
Jag skaffade en Keller XL air bag och monterade den utanpå selen. Denna air-bag har den fördelen, att den når högt upp på ryggen – ända upp i nacken, trots att jag är storväxt. XL-versionen har däremot inte de extra ventiler för snabb fyllning, som annars hade införts 1999, så jag valde att dessutom byta ut det ursprungliga glasfiberskalet med dess hårda skumplast med slutna celler, mot en tjock "mousse bag" från Supair. En L-formad mousse bag, där skumplasten har öppna celler, kan vid t.ex. vissa transportbehov rullas ihop genom att klämma ut det mesta av luften, men det är ganska besvärligt, och vikten förblir ju densamma. Genom dessa kompletteringar hade jag visserligen förbättrad min seles säkerhet, men jag hade också ökad dess vikt och volym en hel del. Resultatet av en vägning blev 7,3 kg!

Stor vikt och volym gör inget, så länge man inte behöver bära utrustningen långt eller högt, men vid vissa tillfällen eller platser hade det varit bättre med en lättare sele.
Nicolas Hervy hade berömt Thin Red Line-selarna i Cross Country, men en sådan vore för extrem för mig. Jag är inte morgonpigg nog för att lämna en alphydda långt före gryningen, bestiga en topp tusen meter högre upp och sedan flyga ner. Att inte ha något skydd under skinkorna och att behöva ha grejorna i en ryggsäck utanför, som i begynnelsen av min skärmflygartillvaro, det tilltalar mig inte heller.

I vintras fick jag låna en Supair Randonneuse L. Jag provsatt i selen hemma, men testade den aldrig i luften - den verkade inte heller vara lösningen. Den var i och för sig lätt, men kompletterad med en mousse bag minskade volym- och viktfördelen så mycket, att investeringen inte hade varit försvarlig för mig.

I höstas rekommenderade en trovärdig fransman sin nya lättsele, en Supair Altiplume Cygnus. Han var så nöjd med den, att han hade sålt sin normala sele, sin extra air bag och sin gamla Altiplume och nu endast använde denna sele. Eftersom han också är en s.k. paraalpinist som bestiger toppar och flyger ner, så tänkte han dessutom skaffa sig Supairs extremsele Radicale.

I fjol tillverkades Altiplume selen i en enda storlek. En enda storlek, 39-45, på sockar är inte något som passar mina fötter, så jag var skeptisk. När jag dock på vårvintern fick reda på, att selen numera görs i tre storlekar, så beställde jag en "L" osedd och oprovad! Min airbagsele väger inte fullt så lite som Supair påstod på webben, d.v.s. 3,3 i stället för 2,5 kg, men den innebär en stor lättnad för mig. Denna lättnad betalas inte till priset av märkbart försämrad komfort eller handling i luften. Den 15 augusti flög jag termik i drygt fem timmar i sträck vid Hvittingfoss* med den, och jag kände inte av något obehag p.g.a. selen, vare sig under pågående flygning eller efteråt.

Altiplume-airbagens ryggskydd är inte så stor som på min extrautrustade sele. Airbagen går bar upp ungefär till midjan. Ovanför och in anslutning till den finns ett stuvutrymme, där allt som jag behöver packa ner får plats. I Keller-XL-airbagens stuvutrymme har jag ibland svårt för att få plats med allt, så jag har på sidan om denna "korv" monterat fyra kardborrband-öglor, där jag kan bunta fast två långsmalt ihoprullade textilföremål. Detta är att föredra framför att bara lägga "överskottet" löst i airbagen, vilket en Bonanza-pilot hade gjort, som jag hade frågat varför hans airbag såg så konstig (deformerad) ut.
Det finns inga snabbspännen på Altiplume-selen, men de spännen som finns vänjer man sig snabbt vid. Sittbräda finns (i motsats till Thin Red Line eller Radicale selarna) men "den väger ju ingenting!", som en kompis sa som fick hålla i sittbrädan.

Jag kommer att behålla och använda den gamla selen, men den nya, lätta airbagselen har redan gett mig mycket glädje. Att flytta reserven mellan selarna är inget problem. Jag har den givetvis i en frontcontainer framför magen, därför att man med en sådan placering
1. alltid har kasthandtaget inom synfältet och
2. har en möjlighet att kasta reserven med den andra handen, om den normala kasthanden har blivit oanvändbar (sånt kan hända!)
Jag kan rekommendera lättselen, och de möjligheter den ger, att nå mera svåråtkomliga startplatser eller flyga efter arbetsdagens slut, då det annars kanske skulle kräva en så stor uppryckning och ansträngning, att det inte blir något av det. Den 14 augusti bar jag t.ex. upp utrustningen till en halvofficiell startplats på ett mycket brett, högt och vackert nordvänt hangställe – men utan Altiplume-airbagselen hade jag inte inte ens försökt detta under den pågående värmeböljan.

*Hvittingfoss är en liten ort ett par mil väster om färjeläget Horten vid Oslofjorden.

forts. s.10 >

LenaAlfredsson

Sid: 9 ▪ Pernilla Hammar **Människan bakom myten**



**Hon är vår nya nordiska och svenska mästarinna.
Vi träffar Lena Alfredsson, rankad sjätte dam i världen.**

Vilken flygprestation är du mest nöjd med i år?

Bästa tjej på Nordiska – definitivt! Kvalitetsmässigt var inte tävlingen den allra bästa, men det var roligt att vinna eftersom alla nordiska tjejer – med Louise som det lysande undantaget förstås – har flugit väldigt jämt i år. Även om det främst är den totala tävlingen som räknas för mig, så är jag övertygad om att alla vi tjejer har tjänat på att sporra varandra som vi gör. Att jag sedan tillsammans med Oliver blev bästa svensk det andra, kvalitetsmässigt sämre, heatet var också kul.

Varför, tror du själv, gick det så bra för dig i år?

Jag tror att ett antal faktorer har samverkat. För det första sänkte jag pressen på mig själv inför årets säsong. Jag skadade mig under WAG förra året och loggade alldeles för få timmar. Dessutom var jag inte med på NM som annars ger mycket poäng på rankingen. För det andra så har jag flugit mycket i år, ca 100 timmar redan och det har blivit många tävlingar. För det tredje så började säsongen bra, med en kurs i Brasilien för Jocky Sanderson och en tävling som var rolig och gav mig självförtroende. För det fjärde så jobbade jag lite med idrottspsykologi under förra sommaren när jag satt hemma skadad och alla andra var ute och flög. Bildandet av Swepool har också varit viktigt. Medlemmarna blir en naturlig grupp att prata med för att planera tävlingar och resor. Sist men inte minst så har det betytt mycket för mig att Tove och jag har rest och tävlat ihop. Vi sporrar varandra och delar på det praktiska innan vi ska iväg. Det tar trots allt rätt mycket tid att boka resor, boende och bilar så billigt som möjligt när man samtidigt ska försöka sköta ett jobb.

Hur ser satsningen ut inför nästa säsong?

Nästa år kommer jag att fortsätta flyga så mycket jag kan, men kanske fokusera lite mer på träning. På tävling blir det lätt så att jag försöker göra det jag redan är bra på lite bättre. Det är lätt att utvecklingen blir marginell. Jag behöver träna det jag är riktigt dålig på också och då kanske inte tävling alltid är bästa formen. Under tävling vill jag flyga bra och inte riskera placeringar genom att flyga på ett sätt som jag inte behärskar.
Jag ska gå en SIV-kurs i höst och om det känns bra vore det roligt att träna lite acro-flygning nästa år (jag får ont i magen bara jag skriver det här).
Det överskuggande målet också för nästa år är att stadigt förflytta mig uppåt på utvecklingskurvan, snarare än att prestera enskilda bra resultat. Målet är förstås att komma med i landslaget och få flyga PWC. Självklart vill jag också bli bästa tjej på NM och placera mig lite bättre totalt än i år. Det blir inte lätt, jag kan känna hur de andra tjejerna flåsar mig i nacken.

Hur psykar du upp dig själv inför en tävling?

Jag försöker slappna av och njuta. Det ska ju vara roligt att tävla och det är på min semester jag håller på, så då vill jag ha så roligt som möjligt. Jag försöker fokusera på uppgiften utan att det för den skull blir krampaktigt.

Vad är viktigast att komma ihåg inför en tävling?

Det är bara dom som vågar förlora som kommer att utvecklas och vinna i längden.

Vilka råd vill du ge till dem som vill tävla?

Få ordning på alla prylar så att du kan dom och känner dig bekväm med din utrustning. Flyg därefter så mycket du kan, men ta det lugnt. Blanda tävlingar på en nivå där du har möjlighet att placera dig bra med lite större tävlingar för att matcha dig mot de bästa. Det finns inget lika sporrande eller roligt som att få gå fram och ta emot ett pris eller kliva upp på en pall. Sätt mål för dig själv. Att ansöka till Swepool tvingade mig att tänka igenom vilken målsättningen jag egentligen har – och det var bra. När du har målsättningen klar för dig kommer den att dra dig omedvetet. Och det behöver inte bara handla om placeringar. Det kan lika gärna handla om antal tävlingsdagar eller timmar i luften.

forts. s.10>

Faktaruta Lena

Började flyga: 1994
Ålder: 32
Familj: Pojkvännen Lasse och alla skärmflygare jag spenderar all min semester med
Arbetar med: skriver analyser om företag, produkter och trender.
Fritidsintresse förutom skärm: Stockholms skärgård där vårt sommarställe ligger. Paddlar kajak, klättrar, cyklar men lika mycket för att det är socialt som att det är roligt. På vintern älskar jag att åka långfärdsskridskor, helst långt ut i havsbandet.
Skärm: Gin Nomad, som är svenskt blå och gul.
Sele: UP Fast 2
Vario: Flytec 4030
GPS: Garmin 3+ och en Garmin 12 som backup
Sponsorer: Fick köpa selen till ett fint pris av UP och skärmen från SkyTeknik.
Bästa tv-serie: Är allätare, men det finns ingen serie jag blir ledsen om jag missar. Däremot missar jag inte gärna Naturmorgon eller God morgon världen på P1.
Bästa tv-vädret: SVT kvalitetsmässigt, men norska Tone Bekkestad på 4:an får allt väder att låta trevligt.
Favoritflygställe: Alla ställen där vädret är bra, men Annecyområdet i Frankrike har en särskild plats i mitt hjärta.
Längsta flygningen: Under 10 mil!!!
Längsta flygningen i tid: Några flyg runt 4 timmar
Flygtimmar per år: Tidigare 30-40 timmar, i år runt 100.
Jag blir lycklig: När jag flyger XC med goda vänner i ett vackert landskap. När jag tassar ner och tar ett morgondopp i ett kav stilla hav på landet.
Jag blir arg: När jag är på dåligt humör, har sovit för lite eller är hungrig.

forts. fr. s.9 Lena Alfredsson >

Eller varför inte ha som målsättning att sätta ett svenskt rekord eller att balansera 50 timmar.

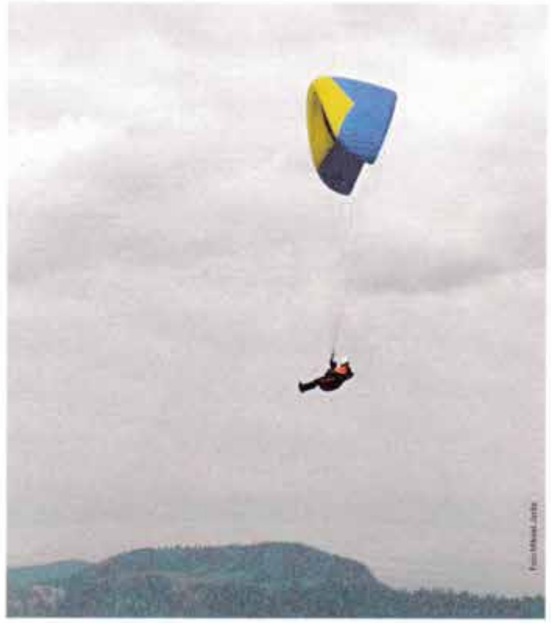
Vilken pilot tycker du är världens främste just nu?
Schweizaren Alex Hofer både leder PWC:n och vann EM – outstanding förstås! Danskan Louise är fortfarande världens främste kvinna. Hon vann EM och ligger fyra i PWC:n trots att hon inte flugit de fem sista heaten.

Finns det någon särskild person som har påverkat dig mycket som pilot?
Peter förstås! Han är ett strålande föredöme för oss i Sverige och en underbar lagkamrat. Att Louise är så himla duktig betyder också mycket.

Är det någon händelse som har betytt särskilt mycket för dig som pilot?
Min krasch under WAG fick mig att inse att på min nivå betyder faktiskt inte varje heat allt. Det spelar ingen roll om jag kommer 83a eller 97a. Det viktiga är att jag fortsätter att utvecklas och det gör jag främst genom att ha roligt och hålla mig skadefri. Vi är alla olika och utvecklas på olika sätt, men för mig har det lönat sig att ta det lite lugnare och sänka pressen på mig själv.

Vad tycker du är viktigast att tänka på när det gäller flygning?
Att ha roligt. Det ska vara njutbart att flyga på alla sätt – med goda vänner, i ett vackert landskap och lagom utmanande.

Vad associerar du till om jag säger;
– semester – flygning, goda vänner, god mat, klättring, cykling, tält och trangiakök
– SAT – pirr i magen, coola killar
– hacky-sack – väntan på start eller upphämtning, Johan Sjöström!
– handarbete – (det skulle kunna bli snuskigt:-) laga utrustning



forts. fr. s.9 Peter Loeskow's Tekniktips >

Aluminum vs rostfritt
– ditt liv hänger i dem

Under det här året har uppmärksamheten upprepade gånger riktats på karbinhakar av aluminium. Det började med ett brott av en förkromad Austrialpin karbinhake, som dock hade använts av en DHV-testpilot och därmed ofantligt intensivare än vanligt. Detta var det första uppmärksammade men förblev inte det enda fallet. Man kom fram till slutsatsen, att brotten hade samband med förkromningen och att det därmed inte fanns någon anledning till oro för de eloxerade.
På sommaren inträffade dock även ett brott på en eloxerad Austrialpin Parafly karbinhake. Denna hake hade förmodligen varit något deformerad, så att stängningsmekanismen blivit trögmanövrerad. Den antas inte ha varit helt låst, när piloten gjorde en brant sväng, som utsatte haken för en ökad belastning som ledde till brottet.
En karbinhake skall inte vanvårdas eller utsättas för brutalitet eller sand. Om stängningsmekanismen skulle gå trögt, så skall haken inte längre användas.

Tidigare gällde, att en öppen pg-karbinhake från Austrialpin inte skulle gå av vid mindre än 550 kg last. De där "låsen" mitt emot den "hela" sidan hjälper för resten egentligen inte heller till så mycket med att bära belastningen. Till hg-pilotupphängning har länge karbinhakar av rostfritt stål använts. Gängade rostfria "Maillon-rapide" hakar, snarlika den typ som håller ihop bärremmar och linor, är mycket starka, men inte lättstängda och -öppnade, så de används knappast som huvudkarabiner till pg-selar. I alla fall så har man på DHV tänkt om och höjt kraven för karbinhakarnas brottslast, de har höjts till minst 1800 kg för soloskärmar och 2400 kg för tandemskärmar. Austrialpin har lanserat stålkarabiner som de kallar för Powerfly Nirosta, som har testats upp till 2600 kg. Medan DHV och Austrialpin rekommenderar att även "välvårdade" alu-karbinhakar byts ut efter högst 500 flygtimmar, så gäller för de rostfria 1500 flygtimmar.
De läsare som vill fortsätta flyga med sina befintliga karbinhakar, får i alla fall tänka på att besiktiga och fingra granskande på dem, precis som på skärmens linor, och det flera gånger om året. Efter ett par år så kommer förmodligen flertalet piloter att ha gått över till rostfria karbinhakar.



Exklusivt erbjudande
till dig som är medlem i
Svenska Flygsportförbundet!
Nu kan du låna upp till 150.000:-
utan säkerhet.



I samarbete mellan Wasa Kredit och Svenska Flygsportförbundet erbjuds nu alla medlemmar möjlighet att låna upp till 150 000 kronor utan säkerhet. När du ansöker om ett lån, frågar vi inte vad du skall använda dem till – det är din ensak! Lånet fungerar som ett vanligt banklån och räntan för medlemmar är 8,95%! Du väljer själv hur mycket du tycker det är lagom att betala tillbaka per månad genom att välja återbetalningstid. Självklart kan lånet alltid lösas helt eller delvis precis när du vill utan någon extra kostnad.

Fyll i ansökan till höger och skicka in till oss. Vi gör en snabb kreditkontroll och svarar med vändande post. Om allt är i sin ordning, har du pengarna inom några dagar. Märk kuvertet "Frisvar" Wasa Kredit, kundnummer 110 851 405, 110 07 Stockholm. Du behöver inget frimärke, vi betalar portot. Du är också välkommen att söka lånet på www.airsport.se, där ansökningsformuläret också finns. Frågor? Ring 08-635 37 20.

Wasa Kredit AB
Flygsportens Finansbolag
ingår i Länsförsäkringar

FLYGSPORTFÖRBUNDET
AIRSPORT - SWEDEN

Låneansökan

ÖNSKAT LÅNEBELOPP, KR
ÅTERBETALNINGSTID, MÅN

Huvudsökande:
FÖRNAMN
EFTERNAMN
PERSONNR
ADRESS
POSTNR
POSTADRESS
TEL BOSTAD
TEL ARB
CIVILSTÅND
ANTAL BARN
ÅRSINKOMST
ANSTÄLLNINGSFORM
HUSHÅLLETS LÅN PÅ HUS/BOSTADSRÄTT
HUSHÅLLETS HYRES/DRIFTSKOSTN

Medsökande:
FÖRNAMN
EFTERNAMN
PERSONNR
ADRESS
POSTNR
POSTADRESS
TEL BOSTAD
TEL ARB

Basvillkor

- Du har fyllt 20 år
- Du har fast anställning sedan 6 månader
- Du har inga betalningsanmärkningar
- Du har varit skriven i Sverige i minst 3 år
- Du har fast inkomst av tjänst

Du väljer återbetalningstiden från 1 till 8 år

BELOPP	2år	3år	4år	6år	8år
20 000	913	636	497		
50 000	2 283	1 589	1 243	900	731
80 000	3 653	2 542	1 989	1 440	1 170
130 000		4 130	3 232	2 340	1 901
150 000		4 766	3 729	2 700	2 194

Aviseringsavgiften är 30 kr och uppläggningsavgift 350 kr. Lånet beräknas enligt sedvanlig annuitets modell i efterskott. Den effektiva räntan, enligt Kov:s riktlinjer, är 10,16% vid låne-belopp 100 000 kr och 5 år.

Låneförsäkring

Som medlem i Svenska flygsportförbundet bjuder vi på en försäkring utan extra kostnad. Den skyddar efterlevande från restskuld, om du som huvudlåntagare avlider före 65 års ålder.

Rolles Stalltips

Nr:12 Hönsfåglars flygförmåga

Vid start liksom i övriga sammanhang så är det speciellt vid tre tillfällen i en flygkarriär som piloter lättare än annars kan göra allvarliga misstag. Det första är när de nykläckta dunungarna skall ge sig ut på sina första flygturer. Det andra är runt tjugo flygtimmar då nybörjarosäkerheten lagt sig. Då är det lätt att tuppkammen vuxit sig för stor – och då är det läge att komma ihåg hur usla flygare hönsfåglar är. Det tredje tillfället är när tuppen börjar bli gammal och självsäker i hönsgården. Då kan koncentrationen minska och nonchalansen öka till den grad att man blir fatalist – jag menar vad kan hända...? Allt ordnar sig väl till sist som det alltid gjort tidigare.

Bevingade ord

Flyg nu långsamt och nära marken brukar piloter säga på skämt (och en del anhöriga på fullt allvar). Några har visat genom praktiska experiment att detta flygsätt är just så vansinnigt som det ironiska talesättet vill låta påskina.
Hängflygare kan vid bergsstarter förhöja effekten av vansinnesparametrarna genom att kombinera långsamheten och den låga höjden med en sväng redan innan ekipaget lättat från Terra firma. Denna manöver brukar kallas för storesvingen (efter norsk förebild). Jag har överlevt denna och kan bara säga "don´t try this at home kids". För att "lyckas" med storesvingen, såväl som andra tavlor, så underlättar det om man har lagom mycket (eller lite) erfarenhet med i bagaget.

Kycklingen på "oljeberget"

Årets nykläckta kull av dakronvingar hade precis återvänt från en tur genom alpens land och dess bergmassiv. Nu hade kullen under förtjusta pipande masat sig upp på Sydsveriges motsvarighet nämligen... Falköpings Ålle-"berg".
Med 35 timmar i bagaget och några rejäla flygturer i Österrike kände jag mig trygg i förvisningen om min egen förträfflighet som en lufthavets be(t)vingare. Men det är inte de skrämmande utmaningarna som är de farliga utan de till synes ofarliga. En knappt 30 meter hög svagt sluttande sida på en kulle och nollvind. Vad kan hända...? Massor skulle det visa sig!
Rampen såg betänkligt kort ut i frånvaro av vind. Men ett symboliskt nedflyg skulle det bli. Jag ställde upp ekipaget bredvid rampen och joggade iväg lite nonchalant. För nonchalant för förhållandena... Jag hade börjat lufsa alldeles för nära det knähöga gräset och buskslyn vilka jag strax fann mig omgiven av när jag försent insåg bristen på lyftkraft. För hög nos och för låg fart ledde till att höger vingtipp började släpa i riset. Naturligtvis ledde detta till att vingen började gira åt höger. Därmed fick vänster vinge högre fart och lyfte i ensamt majestät, medan höger vingspets fungerade som en överdimensionerad passarspets runt vilken hela ekipaget till slut vred sig. Vid detta tillfälle fick jag min önskan uppfylld och mina fötter lämnande marken. Tyvärr så blev manövern av modellen slänggunga vilken kastade mig rakt in i slänten, då vingen hunnit vända ett halvt varv. A-ramen fyllde dock sin alternativa funktion som störtbåge och deformationszon (och jag missade alla stenar och stubbar) varför jag kunde resa mig upp med enbart ett sårat ego och slokande tuppkam. Vingen slokade lite den med efter- som hela A-ramen var mosad och ena vingbommen blivit krökt.
Det sorgesamma återtåget till backkrönet krävde hjälp av de andra i ressällskapet; och inpackningen av det nyuppkomna plockepinnspelet fick ske med extra omsorg med tanke på de nya och vassa ändarna på aluminiumrören som hamnade tillsammans med segelduken. Men även pinnar nedstuckna i marken kan ställa till det för segelduken.

Liten pinne stjälper ofta stort ego

Den flacka starten på Dundret utanför Gällivare var perfekt avrundad. Problemet var snarare att finna en någorlunda stenfri och plan plätt att rigga på. Sådana fanns långt bakom starten uppe på den planare delen av berget varför det var långt att bära fram till starten. En av de stora (i erfarenhet) pojkarna visade dock hur man slapp bära fram vingen till den flacka starten. Man kunde springa fram med vingen flygande och sedan bara fortsätta. Det såg stiligt och lättsamt ut varför metoden tilltalade såväl den estetiska som den slöare delen av mitt sinne. Jag lyfte vingen och skrittade iväg, möjligen lite väl nära stallgränsen - galopp hade nog varit bättre. Allt gick dock bra tills jag insåg att pinnen som vimpeln hängde på vid starten var lite väl hög... Men den satt löst så den vek sig för vingbommen... och min vilda framfart. Dock hann den ta rörelsemomentet från vänster vinghalva varför proceduren från Ålleberg sorgesamt upprepade sig, fast nu åt vänster. Den här "flygturen" var dock lägre och mindre vildsint varför den "endast" kostade mig ett bygelben och ett antal opraktiska revor i seglets framkant. Så istället för att ta en öl i baren med kompisarna ägnade jag kvällen åt lite metallslöjd och mycket syslöjd, i form av strykning av mylar och lappning av segel på ett kreativt och konstnärligt sätt. Samtidigt hade jag gott om tid att begrunda det välkända faktum att man inte skall apa efter de stora pojkarna som vingarna vuxit färdigt på när man själv precis lämnat boet.



Vanans makt och "lillesvingen"

Vid provflygnining av en kompis vinge fick jag även erfara vådan av lågfartsflygning vid landning. Jag hade under många år och flygtimmar flugit en vinge som jag låg i undre kant av pilotviktsintervallet på. Med denna hade jag lagt mig till med ovanan att vid vissa tillfällen smyga in på finalen på mycket låg höjd och med en mycket flack sväng. Nu skulle jag däremot provflyga en vinge där jag låg i den övre delen av pilotviktsintervallet. Vingen hade således en mindre vingyta än min vanliga.
När jag så min vana trogen lade vingen i en vid och låg svepande finalsväng i, som jag trodde, lämplig trimfart så upptäckte jag att vingen blivit så förtjust i att svänga att det var lögn att få den att gå ut på finalen. Nu var svängen som sagt låg och flack varför jag, hängande i yttre bygelhörnet, landade på innerhjulet i svängen. Till slut vann gravitationen även över yttervingen i svängen och även det andra hjulet angjorde moder jord. Troligen på grund av att vingen nu vänt från vinden och vinghalvan flög i medvinden. Rotationsenergin var dock inte slut utan jag fortsatte med en liggande piruett på hjulen och magen mitt på bantröskeln. Allt till åskådarnas förtjusning.
Tack vare hjulen kom jag lindrigt undan denna pinsamhet och kunde urskuldande återlämna den lånade vingen med enbart en böjd ytterlatta... på den vinghalva som rullat bakåt! Utan hjul på bygeln så hade det nog gått helt annorlunda. Jag hade således flugit på de marginaler som min gamla vinge med större vingyta hade klarat av. Men på denna mindre vinge stallade innervingen i sväng så att jag inte kunde häva den på något sätt alls.

Slutsatser

De tre nämnda incidenterna inträffade vid tre olika tillfällen i min flygkarriär. Den första när jag som nybliven hängflygare hade för liten erfarenhet för att inse problemen och lät flygsuget överrösta förnuftet. Den andra inträffade när jag skaffat tillräcklig erfarenhet för att inte längre vara nervös, utan istället trodde mig alltför erfaren. Den tredje tavlan inträffade då jag som erfaren pilot blivit för nonchalant och låtit det gå slentrian i flygandet.
Slutsatserna kan för det första bara bli den att man vid start skall springa så mycket och så snabbt man orkar, och när man inte orkar mer... då skall man öka tempot ytterligare. Det är som bekant (?) farten som lyfter. För det andra skall man inte se på vad andra gör utan till sin egna erfarenhet. Och sist men inte minst man skall inte flyga på marginalerna.

em i Skärm 2002

I över en månad ockuperade i sommar våra båda landslag Slovenien för att göra upp om EM-titlar. Hängflyglaget höll sig mot gränsen till Österrike och skärmflyglaget tog hand om området mot den Italienska gränsen. Läs om deras topp tio placeringar

Det är något speciellt med stora mästerskap. Ett tu tre fylls en liten by med nästan 120 piloter och med dem följer groupies, lagledare, kockar och massörer. Under två veckor får sen alla runt omkring, och i, tävlingen se prov på tävlingsnerver, goda vinnare, dåliga förlorare, galna starter, kontrollerade starter, kärlek över landsgränser, practical jokes och fantastiskt begåvade piloter.
All energi som alla dessa människor med olika nivåer av erfarenhet sprider runt sig stimulerar flygnerven och utvecklar alla dem som har privilegiet att få vara i närheten av dem.
Varje enskild pilot dyker upp med ett personligt mål. En del kommer att nå det, andra får reda på vad som krävs för att nå det nästa gång. Det är helt enkelt något speciellt med stora mästerskap. Så också med detta.



Över fr vänster: Lena Alfredsson, Johan Sjöström, Peter Brinkeby, Erik Rehnfeldt, Anna Rydh, Lars-Anders Jonsson Nedanför: Oliver Thurmann, Pernilla Hammar

superinledning

EM började extremt bra. Måndagen, och första tävlingsdagen, inleddes med en 99 kilometersbana med Peter, Oliver och Erik i mål och en suverän lagplacering före både engelsmännen och norrmännen.
Dag två var inte sämre den – tävlingsmässigt. Fem svenskar i mål. Peter flög den 78 kilometer långa banan på knappt tre timmar och kom in som fjortonde pilot. Resterande svenskar svepte över mållinjen en dryg halvtimme senare, alla inom 60e till 70e plats. Dessvärre drog det en riktigt tung skugga över de goda resultaten denna dag två. I mål fick vi alla besked om att vi under dagen förlorat en mycket god vän och pilot – dansken Henrik Jensen.
Henrik fick en bit in på banan problem med skärmen och hann varken reda ut dem eller kasta nödskärm innan han slog i backen. Henrik avled omedelbart.
På grund av olyckan ställdes nästa dag in. Sen kom det dåliga väderprognoser och det skulle dröja innan tävlingen kom igång igen.

tillbaka i luften

På onsdagen vecka två, efter flera dagar på starten utan heat, var det så äntligen dags för heat tre. Banan var den kortaste under hela mästerskapet – 44,1 kilometer. Starten låg sent och eftersom risken var överhängande för oväder senare under dagen lades goal deadline/land by deadline tidigt.
Schweizaren Peter von Känel flög över mållinjen tio sekunder efter utsatt tid och efter honom följde ett 50-tal piloter som fick nöja sig med poäng för distansen de hade hunnit till när tiden stoppades.
Sista fredagen satte organisationen desperat en bana på 70,9 kilometer och här kan vi verkligen säga tack och lov för GAP-systemet. Ingen pilot klarade banan och den pilot som flög längst kom inte ens upp i 400 poäng för dagen. Många menade att det inte borde flugits något heat den dagen. I resultatlistan blev det bara några mindre förändringar jämfört med efter heat tre. De två första placeringarna förblev intakta – Vinnare Alex Hofer, Schweiz, tvåa Christian Tamegger, Österrike. Däremot såg veteranen Jimmy Pacher, Italien, till att putta undan fransmannen Marco Arnold för att själv kliva upp på pallen som trea. Peter klättrade från 23e plats till 19e, Oliver från 38e till 35e plats. Erik behöll sin 47e plats. Johan hoppade bak något – från 64e till 66e plats. Larsa klättrade från 71a till 69e plats, Lena från 99e till 94e plats och Anna från 114e till 113e.
Av tjugofyra europeiska lag slutade Sverige på en tionde plats. Och det är vi riktigt bra. Speciellt eftersom vi slog norrmännen och det hör inte till vanligheterna.... I resultatlistan för det öppna mästerskapet trängde japanerna in sig och puttade ner oss till en elfte plats. Men som sagt, tionde europeiska nation. Jippie!

om Tolmin

Vädersäkert är inte ett adjektiv som används i samband med flygstället Tolmin. Som tur var hade vi blivit förvarnade och hade därför med oss massor av leksaker; hacky-sack, cykel, volleyboll och klättergrejor. Om man bara har en massa leksaker med sig brukar det kunna bli superflygväder. Men den logiken gick inte riktigt hem. Av tolv tävlingsdagar blev det endast fyra tävlingsheat. Av dem vara bara två riktigt bra. Det sista heatet kunde tävlingen lika gärna varit utan. En mycket mager utdelning och alldeles för lite tävlingsflygning för att alla skulle åka därifrån nöjda.
Men det var ett fint flygställe med bra startplats, långa termiska häng och fina dalsystem. Och kanske har man bättre tur med vädret under andra tider av året. Vi kunde i alla fall göra små glidturer nästan varje dag.
Dessutom är det svårt att ha det tråkigt i Tolmin. Här finns hur mycket aktiviteter som helst. Särskilt på floden.
Andra plus är;
god och billig mat, slovenerna är ett språkkunnigt folk, alla är vänliga bra gsm-täckning, den bästa glassen, vacker natur, nära till Italien

Flygtaxi till starten: Gravity Paragliding +386 (0)41 791 831
e-mail: parataxi@hotmail.com

Resultat

Herr:

1	Alex Hofer	Gin Boomerang	Schweiz
2	Christian Tamegger	Gin Boomerang	Österrike
3	Jimmy Pacher	Gin Boomerang	Italien
19	Peter Brinkeby	UP Gambit C	swe
35	Oliver Thurmann	Windtech Syncro	swe
47	Erik Rehnfeldt	UP Trango	swe
66	Johan Sjöström	Airwave Magic	swe
69	Lars-Anders Jonsson	Apco Simba	swe

Dam:

1	(46)	Louise Crandal	Gin Boomerang	Danmark
2	(50)	Caroline Brille	Advance Omega	Frankrike
3	(54)	Elisabeth Rauchenberger	Gin Boomerang	Schweiz
7	(94)	Lena Alfredsson	Gin Nomad	swe
12	(113)	Anna Rydh	Ozone Proton GT	swe

En nybörjares lycka finns i Laragne

Sid: 14 Tomas Hyllander

Rampen jag står på är byggd av trä och har sett sina bästa dagar. Den stupar brant nedåt och 500 m längre ned ligger den lilla sydfranska byn Chindrieux. Jag väntar på rätt vind och försöker balansera vingen på mina axlar. En liten vimpel nedanför rampen indikerar vindriktningen. Den måste peka rakt mot mig innan jag kan starta. Instruktören står på min vänstra sida och hjälper till att balansera vingen genom att stötta sidovajrarna.

Nu ligger vinden rakt på. Vingen är i balans. Ok. – Loss!!! Jag väntar en sekund så att instruktören hinner släppa taget om vajrarna, innan jag tar klivet ut för rampen. Nu finns det ingen återvändo. Håll ned nosen och spring! De sista stegen tar jag i tomma intet. Händerna flyttas snabbt ned på styrbygeln och fötterna åker upp i selen. Jag skjuter bak styrbygeln för att få upp farten innan den sakta släpps upp i neutralläget. Hangvinden griper tag i vingen, variometern tjuter och jag åker i expressfart uppåt. Nu gäller det att inte flyga ut från lyftet utan att hålla sig kvar längs bergskanten där det finns. Jag svänger höger och följer berget så nära jag vågar. Det gäller att inte ligga för nära, man måste ha manövreringsutrymme för plötsliga vindkast. Stiget är fint och snart är jag uppe i höjd med bergskammen. Jag kan även se att de andra eleverna lyckats hålla sig kvar i stiget och vissa är till och med högt över berget och har börjat kurva.

Det är ett termikhang vi flyger på. Termiken bildas nere i dalen och vinden driver den mot berget där den släpper. Det gör att där blir ett ganska konstant lyft som är enkelt att hitta. Kommer man sedan över bergskammen kan man börja kurva i termikblåsorna. Men där finns ett stort problem med den här platsen, ett tak på 1220 m över havet. Inflygningsvägen till en närbelägen flygplats går nämligen rakt över berget, och där vill man inte befinna sig med en hängglidare. På grund av denna begränsning i höjdled används berget mest till skolning av häng- och skärmflygare.
Tillbaka till flygningen. Jag har nu själv kommit upp ovanför berget och hittat en blåsa att kurva i. Varion visar ett stadigt stig på ca 3 m/s och höjden är 1100 meter över havet. Utsikten är vidunderlig. Under mig breder vinodlingarna ut sig och till vänster ligger sjön Lac du Bourget. På toppen av berget finns flera små ängar man kan topplanda på om man är modig. Men det är inget för nybörjare som oss utan vi är hänvisade till en landningsplats på andra sidan byn, där förövrigt de flesta landar. Jag närmar mig nu 1200m och lämnar min fina blåsa för att tappa lite höjd och utforska klippstupen borta vid sjön. På vägen dit möter jag flera av kurskompisarna som alla lyckats komma upp i det fina stiget.

Efter en timmes flygning börjar jag bli trött och beslutar mig för att flyga bort till landningsplatsen och landa. När jag passerar över byn i dalen hamnar jag i ett kraftigt stig och måste trycka bak styrbygeln maximalt för att inte "gå i taket". Efter ett tag syns vindstruten borta på landningsplatsen och jag kommer dit med ungefär 200 m tillgodo över marken. Gott om tid till att bedöma vindriktning och göra landningsvarv. Nu gäller det att koncentrera sig, för nybörjare som mig har ofta en tendens att trassla till det i landningen. Men det här ser ju ut att gå bra. Passerar vindstruten, svänger 90° vänster en gång och en gång till, befinner mig på medvinden och lägger baslinjen strax över en kraftledning. Svänger upp mot vinden och tar sikte på struten. Skit också! Jag ligger för högt. Upp med händerna på bygelbenen och ut med fötterna för att få maximal luftbroms. Det hjälper en del men vindstruten är passerad med 50 m när jag stålar vingen och sätter ned fötterna i det höga gräset. Men vilken känsla, vilken flygning! Jag knallar bort till gruppen av hängflygare som landat och kan se att alla har en sak gemensamt. Ett leende som sträcker sig från öra till öra.

Varje år i juli brukar ett glatt gäng från Skånes Drakflygklubb bege sig söderut för att stilla sin termikhunger. Gänget består av allt från nybakade flygare som precis fått sin elevlicens till väderbitna gamla rävar med massor av flygtimmar. Resan brukar gå till byn Laragne som ligger i området Hautes-Alpes. Där hittar man Camping de Monteglin, som är speciellt avsedd för hängflygare med en landningsplats mitt bland alla tält. Här möts hängflygare från Europas alla hörn. Byn är centrum för ett drakflygeldorado i de sydliga utlöparna av Alperna där man kan nå en mängd olika berg inom några mils avstånd, och så har man berget Chabre alldeles in på knuten. Startar man från Chabre och lyckas komma upp över bergskammen är det enkelt nå campingen efter cirka sex kilometer flygning. Kommer man inte över bergskammen är man hänvisad till nordlandningen på andra sidan. För de lite mer rutinerade flygarna utgör campingen inget mål, utan de lägger banor på flera mil som de flyger. Den stora fördelen här nere är den höga molnbasen som kan ligga på upp till 3000 m höjd, vilket ger fina förutsättningar att flyga långt.

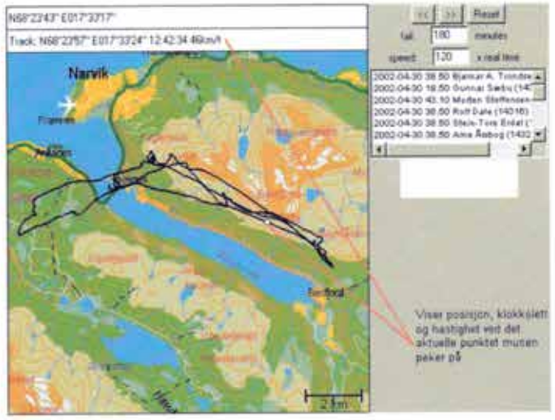
Starten på Chabre är ganska överbefolkad och efter att ha hört flera historier om dust devils som brukar dra fram på toppen är man inte så kaxig som nybörjare. Då finns där lite lugnare flygställen längre söderut, som vid den lilla byn Sederon. Här finns berg som lämpar sig att starta från i stort sett alla vindriktningar och termiken är också lite mer beskedlig. Hela atmosfären här nere andas sydeuropeiskt lugn. Ett ställe man verkligen kan slappna av på efter ett stärkande flyg. Plocka fram den molnbaskalla landningsölen från selen, luta sig tillbaka i det torra gräset och… att flyga är att leva.



Senaste nytt på internet:

Logga på nätet

Sid: 15 Pål Rognøy



Stein Tore Erdal, norsk landslagspilot og programmerer, har alltid brukt GPS aktivt under flyging. Men som tilhenger av logging og statestikk, har han savnet et sted å ta vare på GPS trackloggene for senere studie.
Vinteren '99 på paraglidertur i Australia kom han i prat med mannen bak OziExplorer, og etter en del samtaler dem i mellom fikk Stein Tore noen ideer å jobbe videre med til han kom hjem.
SteinTore er ikke typen som gjør noe hallveis når han først starter med et prosjekt, og prosjektet "Privat loggbok" ble raskt endret til "Internet loggbok" for alle norske piloter.
Da loggboka endelig kom på nett våren 2000, gjorde den raskt suksess. Ikke bare kunne man legge inn sine egne turer, men man kunne også lese om andres turer. Utslagsgivende for suksessen var nok også at Distanseligaen i Norge tok i bruk "loggboka" for å godkjenne distanseligaturene. I og med at dette simplifiserte både registrering og godkjenning av distanseturer, fikk Distanseligaen i Norge også en virkelig oppboost av antall deltagere. I 2000 hadde vi 62 deltagere total gjennom sesongen med registrerte distanseturer.

Så, hva har den norske internetloggboka med den vanlige svenske para- og hanglider piloten å gjøre?
I mars 2002 ble en ny større, og mer avansert versjon lagt ut, og siste versjonen er en internasjonal versjon. Den finnes på flere språk og også med svensk. Ansvarlig for den svenske delen av "loggboka" er Janne Järnesjö (e-mail: janne@paragliding.org)

Her et lite utsnitt av "flyg" listen med forklaring av de forskjellige symboler



Slik gjør man om man er ny bruker :
1. Gå inn på http://www.kkpg.no klikk på "loggbok" linken.
2. Velg så det svenske flagget
3. Så linken "välkommen" (Her vil du også kunne lese masse annen nyttig info om loggboka.)
4. Klikk "ny användare"
5. Fyll ut registreingsskjema og klikk knappen : registrera ny användare

Du vil i løpet av få minutter få brukernavn og passord tilsendt på e-mailen du har oppgitt.
Klikk så på linken "logga in" øverste hjørne til høyre, og du er i gang.
Loggboka er enkelt lagt opp, og den vanlige bruker vil ikke ha noen problemer med å logge turene sine. Her kommer dog en liten beskrivelse av noen av funksjonene loggboka kan friste med :

Søke på andre piloter: I øverste hjørne til høyre finner alltid et vindu man kan søke etter andre piloter i. Bare skriv inn navnet, eller deler av navnet, på piloten du søker og klikk søk

Flystedsoversikt: Det er lagt inn en enorm database over flysteder. Denne databasen vokser stadig da også DU kan legge inn dine favorittflysteder, innland som utland. Klikk på "flygställen" og "nytt flygställe" om ditt flysted ikke allerede ligger inne. En generell beskrivelse, GPS koordinater, og startretninger bør oppgis, men dette kan også legges inn senere.

Pilotprofil: Hver enkelt pilot er ansvarlig for å fylle ut sin egen pilotprofil. Informasjonen du skriver her er tilgjengelig for alle ved at de klikker på pilotens navn i hvilken som helst skjermbilde.

Statestikker : Klikker man på linken "flyg" under pilotens navn når vi har valgt en pilot, vil pilotens totale antall timer og turer vise pr år. Flere statestikker kan legges inn, og flere ligger allerede inne. Dette er noe det jobbes kontinuerlig med etter ønsker og behov hos brukerene.

GPS tracklog : Ved hjelp av en PC kabel til din GPS, og programmet GPSDump (som du laster ned fra loggboka) kan du lagre tracklog for hver tur. Tracklog vil da komme opp med kart som bakgrunn. De turene du har koblet opp mot en tracklog vil ha symbolet "T" i flyg oversikten din.

Kart: Kart som bakgrunn for tracklog og flysteder leveres av maponweb. Stabiliteten på kartet varierer litt, og det kan ta litt tid før kartet viser på skjermen når du har klikket deg inn på en bestemt flytur eller et flysted.

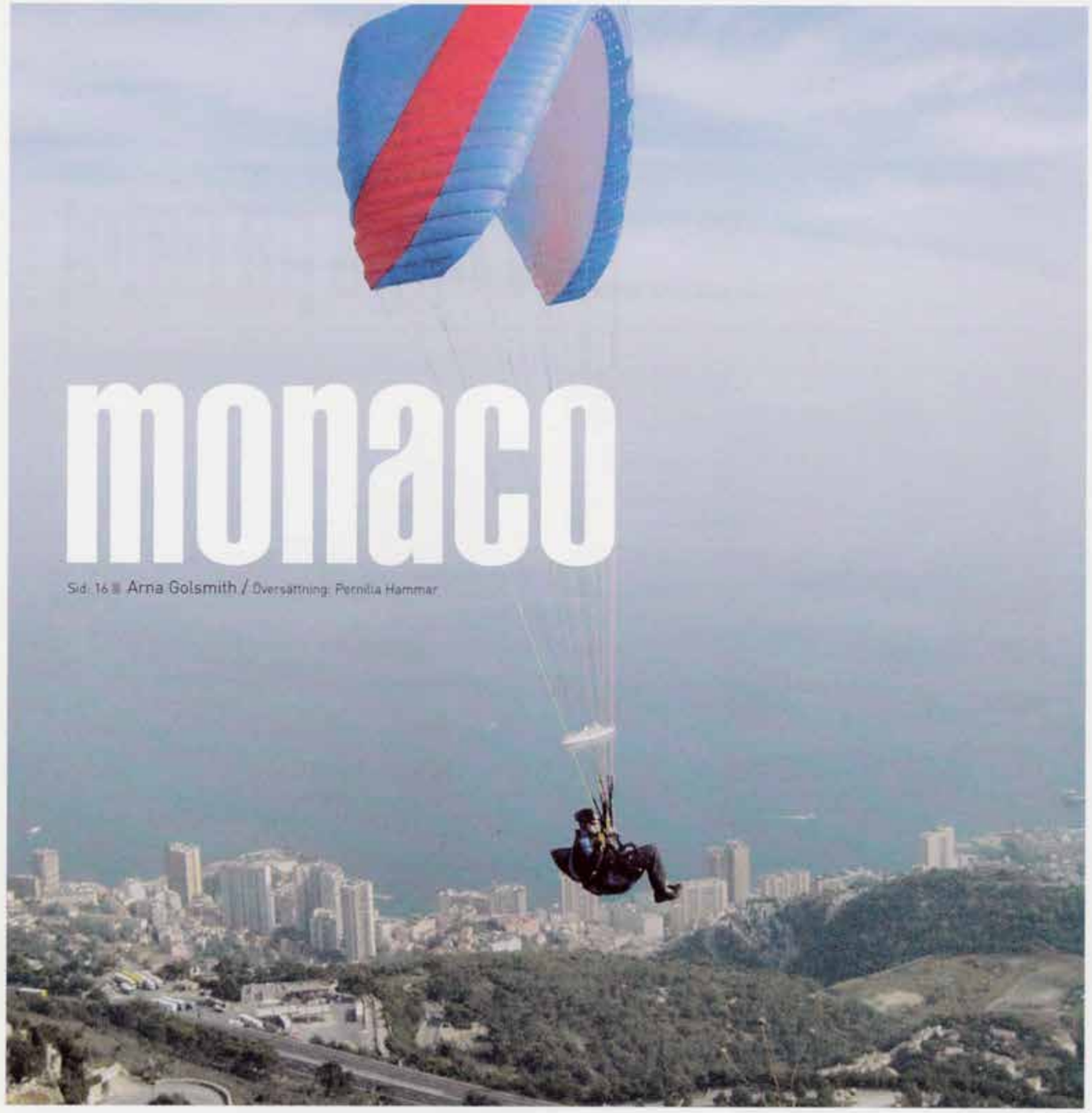
Foto/bilder : Du kan legge inn digitale bilder fra turen din når du logger. Du kan også gå inn på en tidligere flytur og legge inn bilder ved en senere anledning. Bildene vil vise for alle som klikker seg inn på nettopp din flytur.

Distanseligaen : Man regner med at loggboka vil tas i bruk også i Sverige for logging og godkjenning av distanseturer i den Svenske Distanseligaen på samme måte som i Norge.

Flere spennende funksjoner finnes, og flere er på vei. Spesielt gjelder dette sorteringer/statestikk og GPS funksjoner. For Stein Tore Erdal er dette ikke bare blitt en hobby, men også en besettelse. Det er et enormt arbeide han har lagt bak dette, og alt har han gjort gratis. Og arbeidet fortsetter ...

monaco

Sid. 16 ■ Arna Golsmith / Översättning: Pernilla Hammar



I Frankrikes sydöstra hörn, inkilat mellan Italien och Medelhavet, finner vi ett ställe med mer än trehundra flygdagar om året. Här hittar vi termik året runt och flygning för alla nivåer. Arna Goldsmith guidar oss i området runt Gourdon.

Côte d'Azur har ett särskilt mikroklimat som medför att vädret för det mesta är bra. Medelhavet i söder gör att vintern inte blir alltför kall och Alperna i norr skyddar mot nordliga vindar och Centraleuropas kallare väder. Dessutom ligger området tillräckligt långt bort från Atlanten för att skyddas mot lågtryckssystemen som gärna skapar en del dåligt väder.

Flygningen i södra Frankrike är helt annorlunda än flygningen i norra Europa. När man i norra Europa tittar på vilken vindriktning det är för att välja startplats, väljer man i södra Frankrike startplats efter solen. Det är också därför nästan alla startplatser vetter mot syd och mot solen.
Under året varierar flygningen ganska kraftigt. På sommaren blir förhållandena aldrig särskilt starka, tack vare havets inverkan. För starka cross country förhållanden måste du bege dig till Col de Bleyne. Vanligtvis är det flygbart varje dag under sommaren med blå himmel och svaga vindar.

På vintern är molnbasen oftast högre och termiken vanligtvis svagare. Det kan vara bra termik i december och januari mitt på dagen.
Under våren och hösten är vädret mer ombytligt med superbra cross country-dagar blandade med riktigt dåliga dagar. Det mest otroliga med dessa sydliga Alper är att förhållandena är alltid bättre än väderprognosen förutspår. Och även när det är dåligt väder någon annanstans är det oftast flygbart här.

The sites:

The sites listed are not a complete list and there are several more smaller or less popular sites in the area.

1) Greolieres - PG.

Orientation: South, 300m to 1000m top to bottom. Greolieres is situated 25km from the coast tucked behind the first range of mountains in a deep valley with the mountain Chieron 1770m towering above the village. It is one of the few sites in France were you do not need a car to go flying. Take off and landing area is in a walking distance from the village. The local paragliding school, Cumulus, is run by Pierre, who speaks English and runs courses for both beginners and experienced pilots. He also runs the 4WD up to launch.
Access: Get a lift up in the Paragliding School's 4WD or else walking to the lowest take-off takes 30 minutes. Good dynamic lift mixed with thermals, and out and return possibilities. Very easy take-off and landing.



2) Col De Bleyne - HG and PG

15 minutes north of Greolieres, 40km SE of St Andre
Orientation: South, 400m top to bottom
Access: Road directly to Take-off, very big flat easy landing.
Good thermal and cross country site, in fact the longest flight (258km) flown within the borders of France started from this launch.

3) Gourdon - HG and PG.

Orientation: SE, 300m to 800m top to bottom.
Access: 15 minutes drive to take-off from the village of Gourdon, dirt track for the last 1km. Some dynamic soaring but mainly thermals and convergence. Good top landing, though the bottom landing is not enormous. The lowest and biggest bottom landing field is a 6km glide. Lots of possibilities of nice out and return flights, and convergence often sets up right over the site. Can get busy at weekends.

4) Lachens - HG and PG

Orientation: S, W and N. 800m top to bottom.
Access: 30 minutes drive from Greolieres or Gourdon, good road to launch. Very nice site that can take most wind directions, though it can get too windy. Big bottom landing fields, top landing and great XC potential.

5) St André - HG and PG

Orientation: SW, 700 top to bottom.
Access: Two hours drive from Nice. Good road to the take-off, but as it is on the North side of the mountain it often gets snow covered in the winter (from December to March). Excellent XC site and there is easy dynamic soaring to be had in the late afternoons. Can be windy on take-off in the summer from 1 to 5pm. The official landing field should be treated with great caution as the wind there changes direction frequently due to three valleys funneling winds into it at different speeds and directions. An alternative landing field exists further up the main valley, which is generally more forgiving. We recommend that you speak to Aerogliss, who administer the site before going up to take off. They are based next to the lake at the official landing field.

6) Kennedy - HG only.

Orientation: SW and SE. 400m top to bottom.
Access: Situated right above the picturesque village of Bar sur Loup. Last 1km by dirt track, which goes all the way to take-off. 3 launch ramps cover most wind conditions. Often soarable with mild thermals.

7) Roquebrune (Monaco) - PG and (HG possible)

Orientation: E, S, SW. 686m top to bottom.
Access: 20 minutes drive from Monaco via La Turbie. Follow signs for Monte-Carlo golf club. Roquebrune has carpeted take-off right above the principality of Monaco. Landing is on a beach called the Golf Bleu. Closed for flying 1st June to 1st October due to the number of people on the beach. Great for winter thermalling, acro, SIV and getting a tan in the winter.

Förutom flygningen finns det tre större städer att besöka vid kusten; Cannes, Antibes och Nice. Var och en av städerna har sin speciella karaktär. Cannes är känd för filmfestivalen och har festivaler året runt. Antibes är mer traditionell med en gammal hamn full med yachter och bra pubar med musik. Nice är den största staden av de tre och har konstgallerier, en gammal marknad och ett häftigt nattliv. Andra intressanta utflykter är St Tropez med den lyxiga atmosfären, Monaco med räserbanan, Vence med dess konstgallerier och affärer, den spektakulära Gorge du Verdon, och den gamla handelsstaden Castellane 40 minuters bilväg norrut.

För mer information om flygning eller boende i området, kontakta Arna & Bruce Goldsmith via www.chateau-de-max.com.
Användbara web-sidor;
www.nice.aeroport.fr anger alla flygbolag som flyger till Nice. Här finns även hyrbilsfirmor. www.provenceweb.fr
www.angloinfo.com
www.ecole-cumulus.com
www.ascendance06.com
www.aerogliss.com
www.wunderground.com

Godkända hängflyginstruktörer 2002

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

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

Drakflygklubben 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, 0706-96 99 69
Peter Lütze
031-87 90 20

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

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

Skånes Drakflygklubb
Hans Berg
042-33 15 53, 070-522 81 15
Rickard Jönsson
046-14 40 54
Jonas Nilsson
035-15 65 04, 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 Skärmflygklubb
Ernst Ebneter
0647-502 79
Ingemar Karlsson
0647-325 75

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

Godkända skärmflyginstruktörer 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
www.skarmflyg.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
Sälens skärmflygskola
Stenheden 716
780 67 Sälen
Tfn 0280-334 24
Mob 070-626 06 14
Epost info@skarmflyg.nu

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 070-568 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
Frisksportarnas Skärmflygklubb
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
Tfn 0370-467 51
Mob: 070-537 10 23
Epost: harald.hulten@gnosjo.se

Andreas Illerfelt
Skärmflygskolan
Paramässgränd 6
129 44 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
Persmässgränd 6
129 44 Hägersten
Tfn 08-744 49 77
Mob 0705-11 65 30
Epost
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Thomas Morsing
Skärmflygskolan
Arvodesvägen 10
129 33 Hägersten
Mobil: 0705-56 86 62
e-post:
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
Persmässgränd 6
129 44 Hägersten
Tfn 070 - 844 49 77

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

Drakflygklubben Stockholm [H]
c/o Vaclav Komarek
Hunduddsvägen 51
115 25 Stockholm
vaclav@hk.akademibokhandeln.se
Tel: 0702-105508

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

Fenix Skärmflygklubb [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-Öve Stenman
Glassgränd 44
906 24 Umeå
090-18 80 33/070-603 76 64
http://wl.960.telia.com/~u96002528

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

Glidflygarna i Luleå Häng- & Skärmflygklubb [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 Skärmflygklubb [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- & Skärmflygklubb [H&P]
c/o Mårten Mårtensson
Upplandsgatan 2
602 18 Norrköping
Tel: 011-18 79 28
Email: m2swe@netscape.net

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

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

Norrsken Häng- och Skärmflygklubb [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 Skärmflygklubb [P]
c/o Mårten Brink
Alströmergatan 32
112 47 Stockholm
08-654 39 42

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

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

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

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

Skärmflygklubben Göteborg [P]
c/o Glenn Bengtsson
Bryllgatan 41
421 58 Västra Frölunda
031-15 94 34 (Christer Eriksson)

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

Skärmflygklubben Solskärmarna [P]
c/o Bernt Larsson
Malmtorgsgatan 22 A
653 40 Karlstad
054-18 17 09
0702-33 55 58

Skärmflygklubben Ålleberg [P]
c/o Anders Ulveborg
St.Olofsgatan 18
521 44 Falköping
0151-182 06

Smålands Skärmflygklubb [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 Skärmflygklubb [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 Skärmflygklubben (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- & Skärmflygklubb [H&P]
Box 32
830 13 Åre
0647-502 79, 0647-201 82 (fax)
www.flygare.nu

Örebro Häng- & Skärmflygklubb [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

Hans Gunnar Remer



Namn: Hans Gunnar Remer
Född år: 1963
Bor i: Villa i Arvidsjaurs centralort
Familj: Separerad med en dotter på 8 år och hon är handikappad. Hon bor hos mig varannan vecka
Yrke: Diversearbetare med tyngdpunkt åt bygg och pedagogik. Läs "anpassningsbar betongare".
Fritidsintressen: Flygning, snickerier och jakt (både älg och damer).
Senast sedda film: Sagan om ringen
Senast lästa bok: Populärmusik från Vittula
Favoritmusik: Slölyssnar på allt
Dricker: gärna en öl, men flygningen har fostrat mig till en viss återhållsamhet.
Äter helst: Kött
Röker: Aldrig, men snusar portionssnus
Bästa flygstället på jorden: Vilka frågor; Hur ska jag veta det? Frankrike är bra, men det torde finnas ännu bättre.
Flyger helst i Sverige: Från berg; Åre, Galtis, Dundret, men jag har nog mest bogsering i antal starter.
Flugit sedan år: 1985
Flygtimmar totalt: 160 timmar häng och 460 timmar trike
Flygtimmar per år: Senaste året jag hade tvåsiffrigt var 1993 och då föddes min dotter. Sedan har det legat mellan 5-8 timmar.
Licens grad: Pilot, instruktör och fullitecknat elevkort
Vinge/märke: Thalhofer ReflexC 1992

Sele/märke: Apco Race 1994
Vario/märke: Flytec 3020
GPS/märke: Har inte bruk av någon ännu. Det ligger en bautastor magellan på någon hylla och skräpar. Någon som kan hjälpa mig att ladda in rätt satelliter på den?
Klubb: Friflygarna HFK
Brutit hur många bygelben genom åren: Inga sedan 1991 och de före det är väl glömda nu?
Hur många SM har du vunnit: Jaha, då var vi där då: Jag var med 1987, 1988 och 1990 och kom tolva senast.
Andra meriter: Har en fruktansvärt stark social kompetens. Nästan aldrig dryg och självsäker heller.
Längsta flygningen i kilometer: 65
Bästa höjdvinsten: 3530
Längsta tiden i luften: strax under 4 timmar
Siktar på inom hängflygningen: Att vara med och ha kul.
Mål i livet: Att aldrig bli gammal i sinnet och värna om dem som finns runt omkring mig.
Har ägt hur många vingar: En hög. Just nu är det väl fem.
Vilken vinge har du trivts bäst med: Den jag flyger med nu.
Motto i livet: Fyll livet med liv istället för tid.

Redan när jag började flyga var Gunnar Remer en gammal räv i ämnet hängflygning och fortfarande brinner hans intresse. Jag som bor i en tropisk landsdel jämfört med dig blir inte så lite imponerad av att ni kan flyga där uppe i norr i kyla och mörker. Hur bär ni er egentligen åt för att få ihop era timmar i luften?

OK. Nyfikenheten om hur det går till att få ihop tid om man bor långt norrut bör stillas. Mitt köldrekord tog jag 1986 redan när vi bogserade i minus 32 grader. Tro inte att jag är värst med det, utan spjuvern Bosse Kärrman som härstammar härifrån, han har några grader till att stoltsera med. Hur är det att flyga i sådan kyla? Det är grymt kallt och vi har slutat med de dumheterna (åtminstone jag). Senast jag var ute i temperaturer närmare 30 minusgrader var 18:e januari 1993. Vi skulle filma för Äventyr i TV och allt var bokat och planerat. Då kameran började rulla, så var det bara att få igång lite action. Jag har kvar videon, så det kan väl vara vettigare att se på den om man blir flygsugen mitt i vintern. Man skulle ju säga någonting i en intervju där också och jag harplade ur mig att man borde kunna bogsera upp till 6000 meter med en låång lina och en snöskoter. Det fick man ju fort äta upp. 1440 meter vid release har jag. Albatrosserna var över 1700 meter. Någon gång vill jag knäcka den gamla bedriften i alla fall.

Vi har haft som klubbmålsättning att alla, oavsett licensgrad, ska få ihop 5 timmar med hjälp av bogsering innan isarna går och det fungerade för de flesta tidigare. Det var en bra målsättning eftersom flygtrimmen kom igång tidigt på året. Nu har vi haft ogynnsamma vårar några år och vi har istället försökt med Åre-resor i april.

Isarna brukar lämna in runt första maj och då brukar vägen upp på Galtispuoda börja bli farbar(tidigare med bistånd av Pelle Fjellström som strödde aska på snön).

Galtispuoda har en fin väststart som är lämplig för bombningar ned på isen för nybörjare. Höjdskillnaden blir då c:a 300 meter och det tarvar en viss planering för inflygningen om man inte vill gå väldigt långt. Annars är det mest NO-hanget som de flesta suktar efter. Trevlig topplandning är det också. SV- sidan medger också hang, men lyftprofilen är sämre. Vad genererar berget? Hang, termik och våg. Sträckflygningen kan vara lite vanskig eftersom berget omges av en hel del vatten, men 40 Km åstadkoms redan 1987 tror jag. Ifjol flög Hans Gustavsson en liknande sträcka med sin skärm (Sorry Hans att jag inte kommer ihåg detaljerna bättre).

Jag har lyckats få 1400 meter höjdvinst i termik och landade efter några kilometer. Andra har lyckats få den höjden på våg mot väster. Det bästa med Galtis är väl att det finns bilväg upp på toppen och det sämsta är väl att många missbedömmer huvudlandningen. Den är mindre än Draklanda i Åre, men det ska inte vara några problem om man gör en vettig inflygning. Den är förresten ett av de där ställena där det kan vara klokt att göra högervarv för landningen. Way back then; i slutet av 80-talet hade vi en internationell hängflygträff vid midsommar som kallades Midnight Sun Event. Det var midnattssolsflygningar och mest flygtid per klubb under ett dygn. Himla kul var det och det skulle gå att ta upp det igen. På Dundret i Gällivare hade vi en hel vecka v.27 i många år som kallades Gällivarehänget och där var atmosfären lika gemytlig. Visst blev det mycket fluget också, men även den företeelsen dog ut. Varför? Vi var ett gäng gaphalsar som fixade och ordnade allt, men helt plötsligt som på en given signal, så skaffade alla familj. Var det den biologiska klockan som gav tonen? Jag har hängt med sporten i marginalerna trots familj, men nu har jag faktiskt varit till Gällivare och återcertat tre gaphalsar som verkar ha fått mera tid igen. Det är ju jättekul och kanhända kommer flera att följa detta exempel. Vi kommer naturligtvis inte att börja bråka med nya topless-vingar omgående, utan vi kör det gamla racet så länge vi vågar. Det var ingen dålig återstart heller förresten; Jocke Åberg hade inte flugit på 6 år och loggade direkt 2 timmar på hanget. Han påstod att det kändes som om han hade flugit igår. Känslan fanns kvar där.

Jag har ju flugit en hel del trike på senare år och den är lite mera familjeanpassad. Man kan bestämma hur länge man ska vara borta och det går att planera flygningen på ett annat sätt. Men; det är ingen utmaning. Alla flygare vill väl kunna flyga när och hur de vill och vi lever i en tid när det ska vara bredband på allt. Ingen vill vänta. Då borde det ju vara logiskt att flyga trike. Ett hängflygets bredband, men lika fullt så är det känslan med hängflygning som toppar allt. Jag uppskattar också kontakten med skärmflygarna och hade den sporten kommit 10 år tidigare, så kanske man hade flugit skärm istället. Hängflyg var tillgängligt för mig när jag var 21 år och det har inte gått ur kroppen ännu.



Backlandningar är något som alla bör kunna, har ni lärt ut det i klubben?

Backlandningar hör man inte lika ofta som backstarter. I mitt vokabulär heter det uphill och det är en nödåtgärd man kan ta till om landningsfältet lutar nedåt i motvind. Det kan vara stört ;-) omöjligt att komma ned på det tänkta fältet då. Sämst är det om glidbanan och markprofilen är parallella. Att då landa i medvind åt andra hållet kan vara lösningen. Förmodligen har problemet uppstått när bedömningen av fältet från luften inte stämmer överens med verkligheten eller att man i sista stund tvingats ta till plan B pga någon tråd som hindrar inflygningen på det vettiga fältet intill. Kanhända borde man öva dessa landningar under kontrollerade former när man inte är lika stressad som nödläget ger, men jag bedömer riskerna att misslyckas så stora att jag inte vill utsätta eleverna för dem.

För ett antal år sedan omkom en svensk hängflygare på Lanzarote då han försökte sig på en uphill-landning i stenig terräng. Han hade tappat hanget och gjort en sista lov runt hanget i hopp om att komma upp igen. Följden blev att han kom för lågt för att passera över kraftledningen på vägen mot huvudlandningen. Terrängen i sluttningen var inte heller lämplig för uphill-landning. Hur gör man då? Farten måste vara högre på finalen för att man vid marken ska kunna omvandla den till lyftkraft. Man trycker ut tidigare och den lyftkraft som uppstår för en uppför slänten. Eftersom synen skickar signaler till hjärnan att det går fort och hjärnan ska skicka signaler till armarna att föra fram bygeln, så är det lätt att bli lite sen i aktionskedjan. Följden blir då tvärstopp eftersom man inte hinner omvandla farten till lyftkraft. Konsekvenserna av tvärstopp kan variera, men att trycka ut "för tidigt"blir här helt rätt. Naturligtvis finns det på skalan ett "för tidigt" för den här typen av landning också. Då har man förbrukat alla aerodynamiska krafter och ramlar ned sista biten till marken. Jag tycker att det är bra att känna till teorin kring uphill och kunna våga välja den landningen när man har försatt sig i den situationen. Säkert säger någon att jag överdriver riskerna när jag skriver det här, men det är ju så med många saker; det är väldigt enkelt när man kan det.

Så min gamla paradfråga för marknadsanalys avdelningen på förbundet:

Hur många hängflygare kommer vi att ha i Sverige om 10 år och vad skall till enligt dig PR mässigt till för att få folk att börja flyga?

Jag tror att TV är det mest genomslagskraftiga som finns. Precis som att det finns många kanaler att titta på, så finns det många sporter att prova. Det krävs nog mera knorr på reportagen också. En tjej som flyger i rutan? Eller mera Andreas Ohlsson?

Vi behöver definitivt nya instruktörer som är aktiva också. Nya instruktörer som gör mindre än vad jag gör kommer inte att ändra sportens utveckling. Det måste vara tillgängligt att både lära sig att flyga och att komma vidare senare. Jag tycker att folk som jag har gjort mycket för sporten redan och det borde vara någon yngre som fortsätter att dra. Mina insatser är marginella numera med tanke på den tid jag kan avsätta. Förmodligen har jag väl offrat nog mycket av min egen flygning till förmån för nybörjare, för att det ska kännas superkul att plöja ned det arbete och engagemang som man gjorde förr.

Har du något förslag att komma med så vi får bättre väder här i Sverige och slipper åka utomlands och flyga?

Väder kommer och går. Den som kan ta sig tid att flyga ofta kommer att upptäcka mera dagar med flygväder här hemma. Utomlands har sin charm och kommer alltid att attrahera mig, men jag undrar om inte vi ändå har haft det bästa vädret i sommar? Jag var i molnbas efter start med vändhjulsbogsering i lördags. Gammal teknik som funkar fortfarande. Är man utan kompisar som drar upp är den värdelös. Det är minst lika viktigt som vädret.

Bugar och tackar för dina visdomsord.

emhängflyg

Juni-Juli 2002

Sid: 22 ■ Marcus Hellkvist

Slovenien var årets värd för EM i hängflyg. Landet liknar grannen, Österrike, med sin grönska, bebyggelse och höga berg. Tävlingen begav sig i tre skilda flygområden. Från huvudstarten, Krvavec (1680 MSL), eller den lägre starten, Ambrosh (1090 MSL), gick banorna längs bergkedjan mot Österrike för mål nära flygfältet i Lesce. Ajdovscina (850 MSL) som ligger nära kusten, med sina relativt låga berg, är ett bra alternativ när risk för överutveckling uppstår. Tolmin (1080 MSL), mångas favorit, med sina dalar och höga berg, erbjuder större variation i flygningen. Även det gamla biltåget genom berget mot Tolmin ökar den unika känslan för flygstället. Idealvind för samtliga starter är sydväst.

Samtliga svenskar från förra årets för-EM återkom till detta EM: Andreas Ohlsson och Jonas Pettersson från Umeå HFK, Jocke Hindemith och Håkan Andersson från Skåne DFK samt Markel Neideman och Marcus Hellkvist från anrika Köping FK. Dessutom ställde Dennis Schultz upp som flygande chaufför.

Under träningsveckan innan tävlingen var vädret utmärkt med flyg varje dag. Alla tre flygområdena besöktes. Bland annat flög Håkan från Tolmin hem till vårat pensionat i Lesce, Andreas från Krvavec upp till Kranska Gora.

EM avgjordes under sju av tretton möjliga heat vilket är helt godkänt i ett så grönt land (= regnar ofta) Vädret under dessa heat var också relativt bra.

Heat 1
94 km bana med start Krvavec, ca 30 km NV längs bergkedjan till Brytpunkt 1 (BP1), tillbaka till Krvavec för mål i Lesce. Banan innehöll vissa lite svårare partier: dels att nå de höga bergen vid BP1, dels att korsa tillbaka över ett större pass mot BP2. Detta pass är alltså relativt enkelt att passera i NV riktning men lite svårare åt motsatt håll. Markel och Jocke landade nära BP1. Marcus och Jonas fick problem efter passet och ramlade ner mot BP2. Håkan och Andreas gick nästan som vanligt i mål. Manfred Ruhmer vann dagen.

Heat 2
97 km bana från Ajdovscina med sex brytpunkter i området och målgång framför starten. Problemen här bestod nog mest att nå byn Goce som ligger cirka 6 km ut från de relativt låga bergen. Jocke och Markel blev efter 25 km offer för denna by som användes till brytpunkt två gånger. Jonas flög ca 59 km. Håkan, Marcus och Andreas kom i mål, Andreas som imponerande 7:a för dagen. Manfred vann igen.

Heat 3
68 km bana från den lägre starten, Ambrosh, vid berget Krvavec, ca 25 km NV för BP1, tillbaka 20 km över det berömda passet för en ny 180 graders sväng och mål i Lesce. Tricken här var ungefär som första dagen, dvs vara högt vid BP1 och kunna korsa tillbaka över passet. Jonas, Markel och Jocke ramlade ner runt 30 km strecket. Marcus, Håkan och Andreas lyckades ta sig runt banan, Andreas denna dag som trea. Tom Weissenberger, AUT, var snabbast för dagen.

Heat 4
138 km bana med fem brytpunkter i Tolmin området och mål vid Bovecs Flygplats. Med en så lång bana är det extra viktigt att komma iväg tidigt och flyga hyfsat fort för att komma i mål. Reglerna dikterade landning innan 19:30 vilket tvingade en del av oss att landa. Efter protest från Holländarna, kollades alla GPS-trackloggar. De som landat efter 19:30 fick 10 procent avdrag på dagspoängen. Jónas hade en mindre rolig dag med 11 km. Markel och Jocke flög ca 73 km, Marcus 125 km, Håkan och Andreas i mål. Guido Gehrmann snabbast runt banan.

Heat 5
Tillbaka på låga Ambrosh, 82 km, sex brytpunkter och mål i Lesce. Att, 25 km NV om start, lämna de höga bergen, glida ca 10 km rakt ut i dalen till Bled och komma tillbaka på tillräcklig höjd för att ta sig upp igen var inte lätt. Den ostliga dalvinden som kommer på sena eftermiddagen gör flygning på låg höjd svårt. Vi startade sent efter att starten blivit flyttad från höga Krvavec till låga Ambrosh. I jakten på en bra riggningsplats fick vi punktering på vägen ned. Teamworket var dock totalt och däckbyte gick rekordsnabbt, vi var inte sist nere. Jonas oflyt höll i sig och han påbörjade sin tredagars bombräd mot den slovenska landsbygden, dvs. minimumdistans. Håkan "Mr Track Log" Andersson flög bra men hade missat med GPS-inställningen och fick därmed också minimumdistans. Jocke 25 km. Markel presterade sin bästa dagsplacering som 41:a efter 55 km. Marcus flög 66 km, Andreas 11:a efter 71 km. Mr MR återtog tronen.

Heat 6
Ajdovscina, 97 km, tre brytpunkter med landning i dalen öster om starten, nära Postojna. Efter BP1 som låg öster om starten, hade vissa problem att komma runt berget och nå BP2 vid staden Nova Gorica, 25 km NV om starten. Andra ramlade ned vid byn Goce som även denna dag inglck i banan som BP3. Sista svårigheten var att få tillräcklig höjd för att dyka över baksidan av berget mot mål. Rotorn bakom berget gav hyfsat sjunk. Markel tog värvning i Jonas bombskvadron, eller rättare sagt, hade oturen att lämna startsektorn innan första starttid och fick därmed minimumdistans. Jocke flög 38 km, Marcus 96 km, Håkan och Andreas i mål. Oleg Bondarchuk vann dagen.

Heat 7
Igen låga Ambrosh, 110 km, fyra brytpunkter med Kranska Gora, 65 km NV om start, som BP1 och mål i Lesce. Att ta sig till och från BP1 visade sig vara svårt. Mindre bra dag för Marcus och Andreas. Marcus lyckades endast flyga 49 km och tappade en del i totalen. Än värre var medvindslandningen i en ganska trång dal som kostade en del aluminiumrör. Enligt säkra källor, skedde denna olycka efter alltför optimistisk termikprognos av ovanstående. Att dessutom göra en höjd mot sjunk missbedömning och inte nå bra landningsfält pga elledningar gjorde inte saken bättre. Andreas med sina 69 km och 32:a placering tappade i totalen från en suberb 6:e plats till en jäkligt bra 10:e plats. Markel o Jocke avslutade tävlingen bra med 54 resp 57 km. Håkan gjorde sin bästa placering, 27:a, med sina 72 km. Manfred gled in en 1000 poängare och blev en värdig EM-mästare med sina fyra etappsegrar, en 2:a plats, en 3:e plats och en 9:e plats.

Som helhet var EM-äventyret lyckat. Stora doser av mycket bra flygning, god, billig mat o dryck samt trevliga, hjälpsamma, engelsktalande slovener. Speciellt vår gode vän, Victor Beacon, som är allt-i-allo på Lesce flygplats. Håkan flög imponerande bra under sitt första EM. Andreas i topp-tio vilket är otroligt bra bland just dessa cirka hundra piloter. Vi andra fick nya kunskaper inför framtida mästerskap. Dessutom bidrog alla i laget till lagpoäng som gav Sverige en 8:e placering totalt (endast fyra bästa piloter per dag räknas mot lagpoäng.) Genom Dennis hade vi också rekordsnabb upphämtning.

Totalresutltat:
1 Manfred Ruhmer AUT 6195p

10 Andreas Ohlsson SWE 4873p
35 Håkan Andersson SWE 3469p
40 Marcus Hellkvist SWE 3120p
76 Markel Neideman SWE 1718p
78 Jocke Hindemith SWE 1672p
90 Jonas Pettersson SWE 1227p

APCO

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

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

Kurser i skärm- & hängflyg vid Ålleberg/Västergötland

WILLS WING Världens ledande hängflygtillverkare sedan 1973. www.willswing.com

BRÄUNIGER IQ COMFORT Ersätter IQ BASIS. Nya finesser: 50 minnen, glidtal, 3 höjder mm

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

ALICANTE PARAGLIDING SERVICE

WWW.DOYOUWANNA.NET

www.skarmflygning.nu
Hela året i Sälenfjällen!
Löpande Bergsbehörigheter,Steg 1-3
Hang & Handlingskurser
Guidade flygningar
Vinter i Sälen = hangflygning
Flygning på ett 15 tal olika hang i alla vindriktningar!
Sälens Skärmflygskola
Tony 070-626 06 14 Pekka 070-370 30 13

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

B

SVERIGE
PORTO BETALT

POSTTIDNING

Returadress:
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 3[illegible]
S[illegible] Falkoping

www.rpmSport.net

SKY PARAGLIDERS

Luftens Skoda?

Bra kvalité, lågt pris!

Fides	DHV 1	**14250.-**
Atis	DHV 1-2	**16850.-**
Brontes	DHV 2	**17950.-**

Kompletta paket från 22 879.-

Exempel Sky1;

Skärm	Sky Fides
+ Airbagsele	Tangra Cygnus
+ Integralhjälm	Charly Insider
+ Nödis	Sky Spare
+ Karbiner	AustriAlpin
+ UV-säck	rpmSport

Andra kombinationer efter önskemål!

www.rpmSport.net

Box 17122
402 61 Göteborg

info@rpmsport.net

tel: 0706 - 45 19 50
mån & tors 12 - 19 (om det inte är flygbart!)

freeX AUTHORIZED DEALER



Skyadventures

paragliding

Res & Flyg.
Kom med oss till vädersäkra Spanien. Alicante 1-8 okt. 7.900 kr. Flyg med förstklassigt boende 5 min från flygningen, transporter, svensk instruktör etc. Passa på att uppgradera dej, 1/2 priset på kurs! Boka nu!

Selar.
Sveriges billigaste airbag (Cygnus) med godkänt ryggskydd.
Pris: 4.200 kr.
Dessutom har vi hela Woody Valley sortimentet på selar i lager så klart!

Skärmar.
Marknadens bästa DHV 1-2.
Gin Oasis DHV 1-2, nu prissänkt 10%. Pris: 23.850 kr.
Köp den nu och var med på utlottning på en Flytec 4010-variometer.

Höstpris på vår polulära paramotorskärm DHV 1-2 skärm, MAC Eden 2. Pris: 21.500 kr.

Vill du veta mer, gå in på www.skyadventures.se eller ring 0411-52 74 78, 0708-600 221