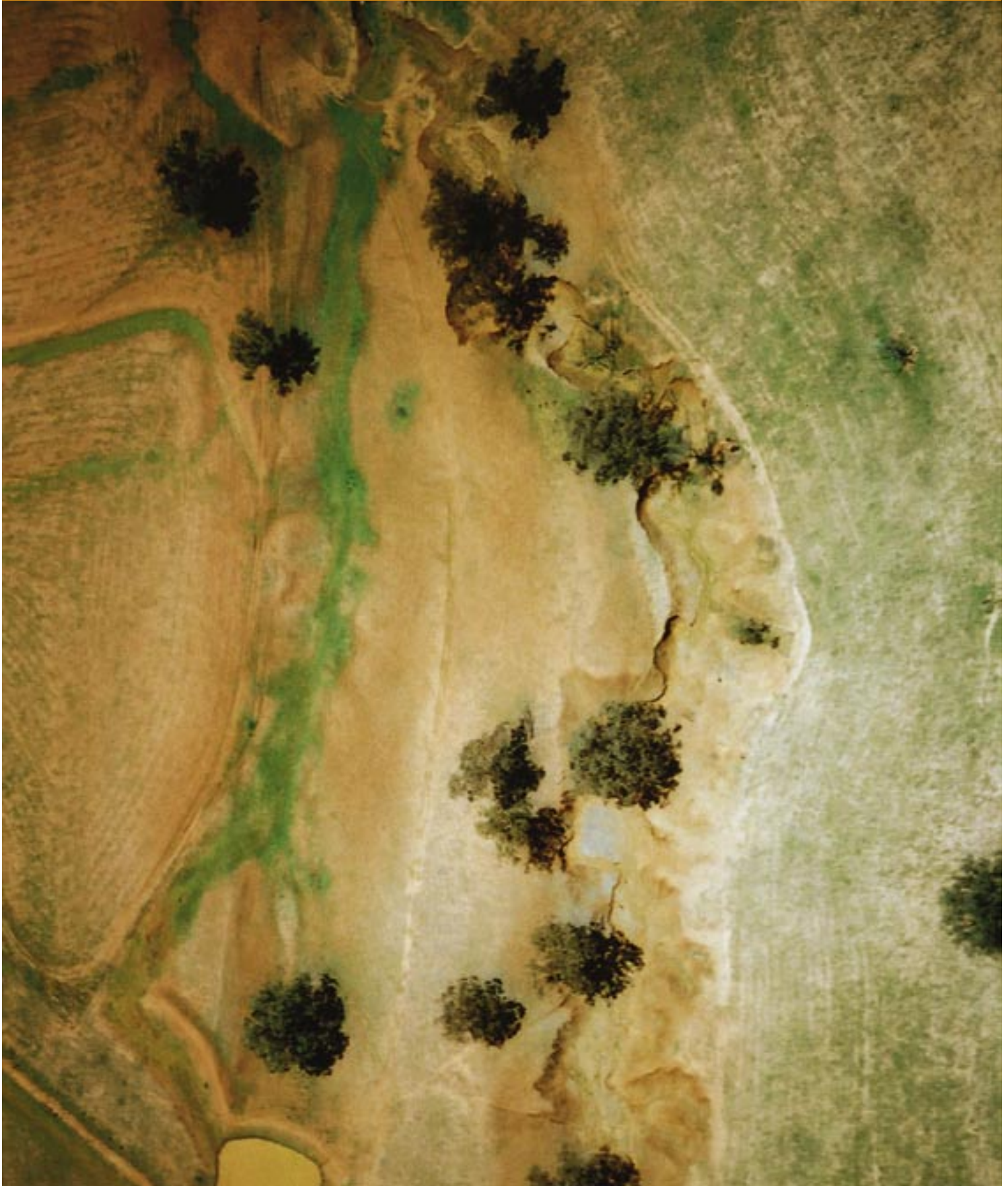


HYPOXIA

SKÄRMTRYCKET #1:2003



OGGYs FLYGRESOR - BULGARIEN

PÅSKRESA – 19-26 April

Pris: 6.490:- inkl. T/R flyg, hotell med frukost, lunch paket och alla transporter till startplatser och upphämtning, med instruktör, antal: 12

Klubbar och enskilda piloter – ring och beställ EGEN RESA till sommaren 2003 när den passar er – en eller två veckor kostar fr. ca 6.000:- till ca 8.000:- inkl. flyg, hotell med frukost och lunchpaket och alla transporter till startplatserna samt upphämtning!

Resorna arrangeras i samarbete med Golden Sand Tours
www.goldensandtours.com

OGGY importerar följande flyg utrustning:

AVASPORT – www.avasportcentral.com:
PG selar och PG och HG nödisar

FLYTEC variometrar: 4005, 4010, 4020 och 4030

METAMORFOSI nödisar – www.metamorfosi.com
Conar för HG och PG

AEROS – www.aeros.com.ua
www.justfly.com

Nya DISCUS högprestanda mellanstadievinge,
kingpostless högprestanda COMBAT 2, Rigid vinge STALKER
Nya sele VIPER för HG

Ring, maila, faxa OGGY
tel/fax: 042-141371 / mobil:0708-324251
e-mail: oggy@swipnet.se

Skribenter i detta nummer:

Mark Presson, Lars Redhammar, Ola Gustafson, Christian Månsson, Katarina Åkerman, Åsa Karyd, Peter Loeskow, Tomas Danielsson, Markel Neideman, Mats Koponen, Carl Bejvel, Åsa Karyd, Lena Alfredsson, Johan Bergström, Roland Hugoson, Tove Andersson

Redaktion:

Lena Alfredsson (skärmflyg)
Tove Andersson, chefredaktör (skärmflyg)
Johan Bergström (hängflyg)
Ola Gustafson (skärmflyg)
Joakim Lax (hängflyg)
Katarina Åkerman (skärmflyg)

Grafisk form:

Andreas Karperyd

Ansvarig utgivare:

Tove Andersson

Redaktionellt material:

Hängflygartiklar, notiser och bilder skickas till Joakim Lax:
bqh312f@tinet.se

Skärmflygartiklar, notiser och bilder skickas till:
tove.andersson@aventis.com

Prenumeration för icke-medlemmar:

120:-/helår inbetalas på pg: 414 08 58-4.
Ange namn och adress på blanketten.

Annonser:

Bokningsansvarig: Katarina Åkerman
katarina.akerman.fulford@nacka.se
tfn: 08-717 00 94
Gamla skolvägen 34
133 35 Saltsjöbaden
Instruktioner om formatet ges på:
www.paragliding.se/skarmtrycket
Annonsmaterial skickas till:
andreas@freq.se

Frågor:

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

Svenska Skärmflygförbundet, SSSF Svenska Hängflygförbundet, SHF

Box 750

521 22 FALKÖPING

Internet: <http://www.paragliding.se>
<http://www.hangflyg.org>

Telefon: 0515-371 55

Alla vardagar 12.00-15.00

Fax: 0515-372 74

Postgiro: 414 08 58-4

Flygsportförbundet: 0515-371 55

Hypoxia, Skärmtrycket: ISSN 1651-6052



Technical Details

		colour Choice Blue, Gold, Red.		
		S	M	L
Weight Range	kg	60-85	80-105	100-130
Area	m ²	24,41	26,77	29,23
Area Projected	m ²	22,03	24,15	26,37
Span	m	11,36	11,90	12,44
Aspect Ratio		5,29	5,29	5,29
Cells	st	50	50	50
Certification	DHV	1-2	1-2	1-2

Firebirds new DHV 1-2 for the year 2003. We have taken the points from you the pilot as to what this wing would be.

You may already notice that the partially closed leading edge has extended somewhat.

Our development has carried us one step further in the shape of circular entries on the wing tips, this proven enhancement of performance which has been tested at the high end, has a significant impact on handling, glide, speed, glide but above all, SAFETY.

Remarkably the Grid not only becomes the perfect follow on from the Matrix, but will prove to set the bench mark in the new generation gliders.

Don't just take our word for it, ask at your nearest Firebird outlet for an experience never to be forgotten.

Sky Teknik

<http://fly.to/skyteknik> skyteknik@telia.com
Tel: 0510 540249 Mobil:0707672140

2003



Ledare nr 1 Vi har lämnat ännu ett år bakom oss. Tiden rusar iväg i ett rasande tempo och jag, som fortfarande inte har lärt mig sitta still, hänger med. Kalendern har sedan länge börjat fyllas på med tävlingar, flygresor, tjejhelg i Åre och deadline för det kommande årets nummer av Hypoxia/Skärmtrycket. Det glädjer mig att tidningen har fått ny luft med en ny redaktion och kan leva vidare även framöver.

Pernilla och Helena, tack för ert fantastiska jobb de senaste åren! Det är med delade känslor vi tar över, samtidigt som det känns ärofyllt är det också ett stort ansvar och mycket att leva upp till.

Ett av skälen till att jag nu sitter som chefredaktör är kanske att jag har ett förflutet i tidningsbranschen. Tillsammans med två andra 13-åriga redaktörer gav jag 1984 ut veckotidningen HP, "Hemliga Pressen", i tre handgjorda exemplar till det facila prenumerationspriset av 2,50 kr. Den producerades genom kopiering med karbonpapper på skrivmaskin varefter tecknade illustrationer lades till på varje "original". Idag, knappt 20 år äldre, har jag fortfarande ett brinnande intresse för att skapa något nytt och för att skriva, vilket jag nu har fått tillfället att kombinera med mitt främsta intresse sedan 8 år tillbaka, skärmflygningen.

Hypoxia/Skärmtryckets redaktion består idag av en grupp flygare med massor av olika idéer, men med en gemensam vision om fler och säkrare flygupplevelser och om att göra en spännande tidning. Vi har alla skilda flygerfarenheter. Lena har, liksom jag, flugit sedan -95, tävlar internationellt och tar bland annat hand om tävlingssektionen. SSFF: s förra USK-ordförande Kattis, som har flugit sedan sportens linda i slutet av 80-talet, tar hand om USK-sidorna i tidningen och även våra annonsörer. Ola, en av den nya generationens piloter, har ett brinnande intresse för teknik. Joakim och Johan som representerar hängflyg är kvar i redaktionen även i år. Till sist är vi glada att kunna meddela att Andreas stannar kvar i redaktionen, en tidning utan layout är ju ingen tidning alls.

Vi önskar er alla trevlig läsning och hoppas på många bidrag i form av kommentarer, artiklar, notiser och bilder så att vi gemensamt kan skapa en tidning som på ett bra sätt förmedlar information om det vi alla tycker bäst om – att flyga.

Jag hoppas vi lyckas betydligt bättre än vad den bostadslösa tidningsförsäljaren i Hornstulls T-bana på ren Stockholmska uttryckte om sitt levebröd: "Sit'ation Stockholm-inte semre en nån annan tining".

/ Tove Andersson

kanterga



new | DHV 1-2



summit2



new | DHV 2



UP

TESTFLY NOW.

INFOS AT

www.up-europe.com

Ändrad försäkringsavgift för hängflygare 2003

Läs detta oavsett om du har eller ska betala avgifterna för licens och försäkring. Avgifterna för försäkringsdelen i vår licensavgift har höjts för år 2003. Genom olyckliga omständigheter har informationen om detta inte kommit fram till informationsansvariga webbmasters m fl. Informationen på SHF:s hemsida är uppdaterad, men det kan finnas klubbssidor där detta ännu inte är rättat. Eftersom vissa piloter redan har betalat in enligt de gamla, något lägre avgifterna, och några av dessa dessutom har fått ut sina licenser, gick SHF:s ordförande Lars Redhammar ut med följande klagörande på internetlistan den 10/1-03: De som redan har betalat in enligt de gamla avgifterna behöver inte betala in extra. SHF skjuter till mellanskillnaden, eftersom detta är en miss från förra kassören. Man får naturligtvis betala in för att lindra för SHF, vilket t ex Markel tänker göra, något som vi blir glada för. För de som ännu inte har betalat gäller följande belopp (tandem inom parentes), som även finns på förbundets hemsida: Norden låg: 479 kr (623 kr), Norden hög: 692 kr (1049 kr), Världen hög: 860 kr (1385 kr).

/ Johan Bergström



Nya krav för skärmflygare som vill delta i norsk säkerhetskurs

Ni som planerar att åka till Norge för att genomgå säkerhetskurs i regi av Ronny Helgesen och Tonny Karlsen måste tänka på att ta med ett intyg som visar att du har kontrollerat att du kan kasta din nödskärm, t ex från romerska ringarna i en gymnasal samt att den "fungerar" (d v s kommer ut ur kontainern som den ska). Dessutom måste du vara mentalt beredd på att utföra fullstall och negativ spin. Anledningen till de nya kraven från de norska instruktörerna är att det har hänt att det har kommit piloter till Norge med en nödskärm som inte har lösts ut, dessutom att piloter med för liten erfarenhet har deltagit i kursen, vilket har medfört ett onödigt risktagande.

/ USK

Flygning i danmark

Vi är på rätt sida om nyår och snart börjar den nya säsongen. Det är många av oss som då belägrar Danmarks vackra hang och i vissa fall skapar detta problem.

Mötet för de nordiska delegaterna hölls i år i Falköping samtidigt som SSFF hade instruktörsseminarium, vilket gav tillfälle för tankeutbyten. Danmarks representant Scott Torkelsen förtydligade hur viktigt det är att vi visar hänsyn. Om ni planerar att åka med en större grupp piloter till vårt grannland måste ni meddela det till det danska förbundet. Osäkra på vad som menas med en större grupp? Meddela hellre en gång för mycket! Vi är skyldiga att ta reda på de lokala flygreglerna när vi kommer till ett nytt ställe, så väl inom Sveriges gränser som utomlands. Danskarna tycker för det mesta att det är roligt när vi gör dem

sällskap, men när vi börjar tumma på regler som på sikt kan förstöra för allas flygning är det inte lika kul längre. Danska förbundets hemsida; <http://www.danskdrageflyverunion.dk/ddu/>.

/ USK

GRATTIS !

Ett stort grattis till vår redaktör Jocke som har blivit pappa! Mor och son mår bra.

/ HG Redaktionen

Skärmflygning med motor

I och med att regleringen av skärmflygning med motor är nära förestående har vi enligt vårt sista årsmöte godkänt en stadgeförändring och tillsatt en motoransvarig i SSFF:s styrelse. SSFF har förvisso



haft en motoransvarig i styrelsen tidigare, men nu framgår det klart och tydligt i våra stadgar gentemot diverse myndigheter att SSFF numera har tillsatt en i styrelsen motoransvarig person. Inom vår rollfördelning i styrelsen har undertecknad tagit på sig ansvaret för detta uppdrag. Mycket arbete med dokument och lobbying för motorflygning är gjort, dock återstår mycket att göra än, vi har inte rott vårt OK från LFV i hamn ännu. Motorkommittén har hittills bestått av ett antal externa personer som har lagt ned ett jättearbete med basen i den nuvarande dokumentationen och riktlinjer för skärmflygning med motor. Denna grupp kommer att upplösas och en ny motorkommitté kommer att tillsättas. Motorkommittén kommer bestå av fyra personer, inkl. undertecknad. Vårt uppdrag blir framledes att arbeta vidare med dokumentationen och kontakterna gentemot LFV och givetvis, som första punkt, få till ett godkännande av vår BCL 4.4-M för skärmflygning med motor. I samband med detta utskick av Hypoxia/Skärmtrycket ber jag därför klubbansvariga eller enskilda att lämna in förslag på personer som är beredda att ingå i denna motorkommitté. Har du frågor är du välkommen att kontakta mig på följande adress:

carl.bejvel@memo.ikea.com.

Sökes!

Personer till ssff:s Motorkommitté

Personer som är villiga att engagera sig i SSFF:s motorfrågor sökes. Kontakta undertecknad på: carl.bejvel@memo.ikea.com.

/ Carl Bejvel, SSFF

Dåliga linor på Advance Sigma 4

Ett antal fall där mitten-A-linorna har gått av till följd av frontkollaps med snabb återöppning har rapporterats. Under de senaste 12 månaderna har 4 piloter drabbats, med det har dock varit i samband med "extrema flygsituationer". Detta gäller skärmar tillverkade och levererade mellan augusti 1998 och augusti 2001, och trots att Advance har undersökt saken kan man inte ange någon orsak till linbrotten. Om du



äger en Sigma 4 av den aktuella årsmodellen, rekommenderar Advance att du så fort som möjligt tar kontakt med din lokala agent, så ser dessa till att du får nya förstärkta linor utan kostnad.

/ Ola Gustafson

Årets frankrike-resa för hängflygare går till Italien!

I stället för den traditionella Frankrike-resan kommer instruktörerna i Skåneklubben Hans Berg och Jonas Nilsson att arrangera en resa till Italien vecka 28 - 29. Ni elever med höjdflygbehörighet och piloter som är sugna på bättre flygning, högre molnbas, trevligare väder, godare mat och framförallt att komma igång med er flygning, häng med på resan! Vecka 28 är kursvecka, d.v.s. instruktörerna är till för kursdeltagarna med full uppbackning, chaufför, starthjälp, råd o s v. Vecka 29 flyger vi under en mindre kursmässig form i samma område. Målet med resan är att flyga på platser med förhållanden som kan glädja och utveckla alla, oavsett tidigare erfarenheter.

Vi hjälper till att samordna nedresan genom att hyra minibussar, alt. personbilar. Givetvis går det också bra att åka ner på egen hand och ansluta på plats, men det blir dyrare.

/ Hans Berg

Ållebergs ranking och DM södra 2003

Tidpunkt:	29 - 31 maj
Tävlingsplats:	Falköpings flygplats
Tävlingsform:	Hängglidare klass 1. Klass 5 deltar enligt särskilda regler. Distansflygning slutna bana.
Licenskrav:	Pilotlicens med flygbogserbehörighet
Startmetod:	Flygbogsering. Bogserkostnad: 100 kr per start. Fem starter förskottsbetalas vid inskrivning.
Banverifiering:	GPS
Upphämtning:	Endast samordningshjälp.
Tävlingsledare:	Peter Isacson tfn 0706-611864, e-postpeterisacson@hotmail.com
Logi:	Vandrarhem eller camping på Ålleberg tfn 0515-37151.

Anmälan: Senast 9 maj genom att betala in 400 kr på Ållebergs HFK Pg. 38 188-9. Skriv fullständigt namn och adress, e-postadress samt licensnummer på inbetalningskortet (gärna mobilnr också). Övrig information skickas ut senast en vecka före tävlingen till de anmälda.

/ Välkomna!

Välkomna till tjejhelg i Åre den 9-11 maj!

Program

- Markhantering. • Startteknik: Hur startar man i hård vind? Man behöver inte vara stor och stark, tekniken är det som avgör. • Enhandstart: Tips, knep, varför är det bra? • Hur styr man skärmen med A-remarna under balansering? Varför skall man kunna det? • Matnyttigt balanseringsträning

Flygning

- Vi bistår med instruktörsledd flygning för elevlicensare med radio

(bergsbehörighet är ett krav). • Distansflyg. Tillsammans med Lena Alfredsson, Sveriges bästa pilotinna, lägger vi lätta och svårare banor i Åredalen. • Tandemflygning med Tove Andersson och Pernilla Hammar. • Åreklubbens medlemmar erbjuder starthjälp.

Övrigt

- Föreläsning om tävlingsflygning av Lena Alfredsson. • Åres historia
- Föreläsning om flygning i Nya Zeeland. • Vid dåligt väder blir det nödskärmkastning i gymnasal (vi simulerar rotation), föreläsningar och cykling i Åredalen.

För 1 500 kr får ni:

- Liftkort för helgen
- Boende på Skysport
- Frukost 2 dagar, middag en kväll
- Medlemskap i Åre SDFK
- Instruktörsledda övningar

Middagslokal sponsras av Restaurang Timmerstugan och mat av ICA Åre.

Anmäl er till Lars-Anders Jonsson (070-371 60 14) eller på info@flygare.nu senast den 25 April.

/ Lars-Anders Jonsson, Åre SDFK

Fly inn Älmhult 6 - 10 augusti 2003.

Skånes drakflygklubb inbjuder dig som flyger hängglidare till Fly Inn. Alla är välkomna. Vi kommer under perioden 6-8 augusti ha friflyg och banflygning på programmet. Du som behöver vidareutbildning kan i vissa fall få detta. Sover gör vi på flygfältet. Lördagen den 9 och söndagen den 10 prioriteras rankingtävlingen, men viss friflygverksamhet kan bedrivas då inte de tävlande kommer att ockupera banan hela dagen. Mer info kommer att finnas på www.hangflyg.org. Med reservation för förändringar.

/ Tomas Danielsson

Åre sdfk:s poängplockarcup - ppc

Du som kommer till Åre för att flyga skärm eller hängglidare ska givetvis kasta dig in i kampen. Cupen fortgår under hela kalenderåret. Deltävlingar är planerade, t ex Påsk-PPC och Tjej-PPC. Syftet är att piloter med alla licensgrader ska kunna krydda sin flygning en smula och tävla mot varandra med enkla regler och ett enkelt handikappsystem. Tävlingsmomentet är att runda vändpunkter och sedan landa på Draklanda. Den som flyger mycket och bra, inom säkerhetsgränserna för sin licensgrad, ska alltså ha en god chans till en placering i täten. Alla som flyger i Åre kan bli en PPC-pilot!

150 spänn (50 för klubbmedlemmar) kostar en tjugig lathund och ett login för poängrapportering för 2003. Merparten kommer klubben att använda till att hålla igång startplatserna och Draklanda. Kostnaden för att behålla och förbättra Åre som Sveriges bästa bergflygställe ökar ständigt och klubben måste börja ta betalt av alla piloter som kommer till Åre för att hålla jämna steg. Nåja, låt oss inte fastna i ekonomiskt gnäll. Kom hit och flyg! Tävla i PPC:n och visa alla kaxiga Årepiloter hur en bana ska flygas!

Mer info hittar du på Åre SDFK:s eminenta hemsida. Där finns också bilder för memorering av de närmaste vändpunkterna. <http://www.flygare.nu/>

/ Håkan Polanik, Åre SDFK

SSFF klubbdrag

För att förenkla arbetet med ansökningarna om klubbdrag har SSFF's styrelse tagit beslut om att enbart ansökningar på rätt blankett behandlas. Räcker inte utrymmet på den till, så bifoga gärna en bilaga. Blanketten kan beställas från kansliet eller laddas ner på: www.paragliding.se/download/Klubbdragssansokan.pdf

Ordförande har ordet

När jag skriver detta är det början av januari, -20 grader kallt och fullt med snö överallt. Den långa härliga julledigheten är över. Det var ett tag sedan man flög och vingen ligger kall och frostig i garaget. Det är då man behöver få små påminnelser om den fantastiska sport vi håller på med för att muntras upp i mörkret.



Som ordförande i förbundet gör sig sporten ständigt påmind, men då oftast i form av administrativa åtaganden. Men det är inte den sorten jag syftar på, utan påminnelser om själva flygandet jag avser. Självt fick jag det i form av ett trevligt samtal från en radioproducent på radion. De skulle ha ett program i

Radio Göteborg om "Sådant som händer i luften". Det rörde allt från luftföreningar till satelliter, och allt där emellan. Jag skulle medverka för att prata om hängflygning. Min reflektion efteråt var att jag bara genom att prata om sporten väckte den där varma, härliga känslan till liv som hängflygning kan ge.

På TV sändes nyligen ett program där vår skidskyttedrottning Magdalena Forsberg provade på skärmflygning. Även där påmindes

man om den sköna känslan att glida ut över landskapet. Jag var i dagarna även hemma hos en vän som har en suverän hängflygbild på väggen som återigen väcker längtan. Det underlättar att gå igenom lågsäsongen om man väcker känslan och längtan lite då och då. På samma sätt som man i slask och regn kan uppmuntras av att man påminner sig själv om att det snart kommer värme och sol.

När ni läser detta nummer har det blivit varmare och många av er har säkert redan flugit många timmar i år. Men en påminnelse om längtan och känslan kan man behöva året om. På jobbet kan man ibland komma på sig själv med att titta ut mot den blå himlen och dagdrömma sig upp till den. Många av er har säkert foton på era nära och kära på jobbet. Varför inte också ha en härlig hängflygbild? Det har säkert en del av er redan.

En liten uppmaning till er alla: prata och diskutera flygning, sätt upp bilder, läs om flygning, plugga och repetera teori. Men framförallt, praktisera flygning! Effekten är inte bara att man väcker sin egen längtan och känsla, det kan även smitta av sig till andra som kan lockas till sporten.

Flyg säkert, högt, långt, länge och ofta!

Hängflygkonferens

Vi var knappt 15 personer som träffades i Köping i klubbstugan för årets hängflygkonferens.

Tomas W och Lars R informerade vad som har hänt i Flygsportförbundet under året. Läs om detta på FSF:s hemsida eller hör av er om ni vill veta mer. Konferensens viktigaste ämne, flygsäkerhet, diskuterades. Några kända incidenter har hänt under året, men inga som föranleder någon åtgärd från förbundets sida. Vi ansåg att hängflygets medlemmar fortfarande har ett högt säkerhetstänkande. Det framkom dock att det har förekommit attityder hos vissa, som äventyrade säkerheten. En viktig sak gäller utrustning. Ni som säljer er begagnade vinge: se verkligen till att ni säljer den i gott skick. Om ni säljer en trimmad vinge till en mindre erfaren, se också till att återställa den till originalinställning. Att vara noga med utrustningen är otroligt viktigt och något vi alla måste hjälpa till att påpeka, eftersträva, samt informera om.

Vi gick igenom tävlingsschemat som ni finner på förbundets hemsida. Under tidigare konferenser har speedgliding diskuterats och en uppvisningstävling planerades till Åre, men fick tyvärr ställas in. Eftersom vi var ganska eniga om att det f n inte finns tillräckligt med underlag för att ordna liknande tävlingar i Sverige lade vi det på hyllan så länge.

Distansligan/Rankinglistan diskuterades. Anders A redovisade ett förslag på handikappsystäm för klass 5 vingar. Detta överläter jag till Anders att redovisa på annan plats och tid. Det är f ö väldigt lätt att rapportera in flugna distanser nu för tiden, se hemsidan.

Hemsidan www.hangflyg.org gick vi igenom lite grann och alla var nöjda med den. Den kommer att uppdateras efterhand med mer material, som t ex bogserkompendiet och ev mer info om försäkringarna.

Under ämnet rekrytering startade en intressant diskussion gällande om man ska ta bort möjligheten att få ut en licens på enbart backglidning. Det är ju tyvärr en del som enbart gör backglidningarna och sedan inte fortsätter. Det kanske finns en viss poäng i att man skall ha ytterligare en behörighet innan man kan få ut en licens, för att på så vis få eleven att flyga mer och därför fastna för sporten. Jag går inte in på det mer här, eftersom det kommer att tas upp för diskussion nästa gång instruktörerna genomgår repetitionskurs. Det konstaterades även att det finns brist på bra mellanstadievingar och begagnade

tandemvingar för bogsering, något som också försvårar rekryteringen. Vi håller på att ta fram en ny fräsch broschyr om hängflygning som ersätter den gamla, som ju har varit slut ganska länge.

Det årliga flygläret togs upp. Läret är från början tänkt att gynna de som är gröna nybörjare att komma vidare med fler behörigheter. Läret är väldigt uppskattat, men det är tyvärr förhållandevis få som är där i just det syftet. Vi diskuterade om förbundet skulle kunna satsa pengar på något sätt för att få nybörjare att komma vidare. Vi kom inte till något beslut så det kommer att fortsätta att diskuteras i styrelsen.

Motoriserade hängglidare togs upp. Tomas P redogjorde för skärmflygets stora jobb med paramotor och gav oss tips om hur vi kan gå tillväga. En liten kommitté kommer att jobba med detta framledes. Vi återkommer med mer information när vi har kommit lite längre. Efter mötet gick vi ut på restaurang och åt, umgicks och hade kul. Jag vill tacka Markel Neideman för att ha ordnat allt det praktiska inför helgen, såsom lokal, övernattning, god fika o s v.

ÅRSMÖTET

Dagen efter samlades vi för att hålla årets årsmöte.

Det var ett relativt enkelt möte, eftersom det varken fanns några motioner eller propositioner. Ekonomi och budget diskuterades en hel del, eftersom det har varit lite rörigt på den fronten och vår förra kassör tyvärr inte kunde närvara. Allting är nu på väg att redas ut med hjälp av vår nya kompetenta kassör Anders Gustafsson.

Styrelsen år 2003:

Lars Redhammar	Ordförande
Tomas Danielsson	Sekreterare
Anders Gustafsson	Kassör, försäkringar
Anders Andersson	Bogserings och UL-frågor, rekord, hemsida, bitr. tävlingar
Peter Isacson	Tävlingsansvarig
Markel Neideman	PR, utmärkelser
Robin Fjellström	Flygsäkerhet och olycksrapportering
Tomas Wilhelmsson	Rekrytering, flygcenter, SISU

Övriga funktioner beskrivs på förbundets hemsida.

Ordförande har ordet

Jag skriver från ett mörkt Norrland och såg just Magdalena Forsberg på TV. Vilket jättebra inslag det var, även om man blev fruktansvärt flygsugen. Tack och grattis till Åre-teamet!

Ja, nu återvänder jag till positionen som styrelseordförande och tänker bryta lite från traditionen med denna skrivelse. Trots att jag är glad, är jag också lite mer allvarlig än jag var förra året, då det på årsmötet gjordes klart för mig att allting i organisationen inte har fungerat på bästa sätt. Misstag som har gjorts pekades ut, och efter mötet fick jag veta att vi har missat lite till. Till nästa år kommer jag därför att se till att SSFF:s stadgar anpassas bättre efter medlemmarnas behov. Jag ser också att SSFF kan bli bättre på att ge tydlig information om de krav som måste uppfyllas för att man ska få delta och rösta under årsmötet.

Vi har medlemmar i SSFF som aktivt driver frågor och vill se förändringar, det är jättebra och faktiskt lite nytt inom SSFF, åtminstone om man ser till de år som jag har varit med. Missförstå mig inte medlem-



Bild:Tove Andersson

mar, förändringar och förändringsprocesser är superviktiga och mycket välkomna. Det är SSFF:s plikt att representera sina medlemmar och jag garanterar att vi kommer att göra det, åtminstone så länge vi kan, och så länge det inte påverkar flygsäkerheten på ett negativt sätt. Utan att gå emot arbetsplanen, som presenterades på årsmötet, vill jag bekräfta att vi kommer att jobba direkt och hårt med att se över SSFF:s organisation, styrdokument och förändringsprocesser. Sista åren har vi jobbat mycket med flygsäkerhet, anpassning och reglering av vårt licenssystem. Jag hade tänkt att SSFF:s styrelse i år skulle jobba i stort sett enbart* med att få organisationsformen i trim, eftersom vi i slutet av 2002 fick klara signaler på att 1 procent av medlemmarna inte är nöjda med nuvarande system. *(USK:s arbete kommer alltid att vara i centrum) Så samtidigt som jag lovar att organisationen ska ses över, ska vi titta direkt på hur klubbarna känner för SSFF:s licenssystem och vilka förändringar som eftersöks. T ex krav för licensförnyelse, utbildningsgrader och licenssystem.

Vi tog ett beslut på årsmötet att alla ändringar i FoD ska gå via remiss till alla klubbar. Detta kommer säkert att hjälpa till i stora frågor, p g a att vi förhoppningsvis kommer att få mycket mer feedback.

Nog om det, nu ska jag byta ämne och prata om hur man bäst tar upp en fråga som man vill att SSFF:s styrelse ska behandla. Bästa sättet är att klubbordföranden skriver ett brev och skickar in till SSFF i Falköping. Om ni t ex vill ha tillstånd en FoD-ändring, kan det tas upp på ordförandelistan, skickas via e-mail till SSFF:s kansli eller kanske direkt till en SSFF-ledamot. Bästa sättet är dock att skriva ett brev, då blir det diariefört och kommer att behandlas till 100% av styrelsen. Snälla ni, spara mig kommentarer på denna paragraf, om du eller din

klubb vill garantera att era förslag och idéer kommer rätt, skicka ett brev. Så nu är det klart, SSFF:s styrelseordförande har med denna skrivelse lovat att representera SSFF:s medlemmar och genomföra deras önskemål, om de är rimliga. Om de ej anses rimliga av SSFF:s styrelse kan önskemålen tas upp på årsmötet.

Vi har en ny USK ordförande, Åsa Karyd, och jag vill personligen välkomna Åsa till sin nya post i styrelsen och önska henne lycka till. För er som inte har varit med tidigare, kan jag berätta att SSFF har en policy att sätta allt USK arbete i första rummet och ge USK allt stöd som behövs. Flygsäkerhet för Skärmflyg-Sverige! Som ni ser lämnar Kattis och Tove styrelsen och går över till Hypoxia/Skärmetrycket. Åsa och hennes team har ett stort jobb framför sig, eftersom Tove och Kattis har gjort ett fantastiskt jobb. Vi kommer att sakna dem i styrelsen. Jag vill personligen säga tack till dem, eftersom det arbete de har gjort har varit "first class" Thanks! Vi har länge saknat en instruktör i styrelsen och nu har Håkan Polanik tackat ja. Det känns jättebra att



Bild:Tove Andersson

en efterlängtat förstärkning har tillkommit. Håkan kommer också att ingå i USK-laget. Efter vårt första styrelsemöte kommer vi att lägga ut information om styrelsearbetet, inklusive rollfördelningen, viktig kontaktinformation o dyl, på webben. Enligt ytterligare krav från LfV angående Driftshandboken och kvalitetssäkringen av skärmflygverksamheten var jag tvungen att gå utanför styrelsen för att hitta rätt man med rätt kompetens och vill därför välkomna Erik Lindström från Frisksportarnas Skärmflygklubb till SSFF:s Arbetsutskott.

Motorflygare, vi jobbar på det!

Men just nu är flygning med motor ej lagligt i Sverige.

Hör du - flyg försiktigt! Pressa din gräns, men under säkra förhållanden! Om du inte är 100% säker, flyg inte, och hjälp din kompis till samma slutsats.

Ring gärna om du har några synpunkter:

Telefon hem: 0662-41053

Ps. Jag bytte från en DHV 2-3 till en DHV 1 skärm förra året och flygningen har därefter blivit mer njutbar.

→ USK X2

Sid:8 USK#1 📄: Katarina Åkerman / f.d. USK ordförande

Sid:8 USK#2 📄: Åsa Karyd /USK ordförande

→USK #1

Gamla USK kastar in handduken

När jag var liten hade vi som tradition att på nyårsafton titta ut genom fönstret för att se det gamla året gå förbi. Vi fantiserade om det gamla året som en gammal farbror som stapplande med sin käpp gav sig av och lämnade plats för det nya året, frisk och pigg som ett litet barn som kom inspringande full med nya idéer och förväntningar på framtiden. Precis som det gamla året känner jag mig när jag nu efter tre år som USK lämnar över till en ny fräsch USK-Åsa full med energi och engagemang. Precis som det gamla året varje år lämnar vidare till det nya året med förtroende så känner jag stor tillförlit till de nya tappra själar som kommer göra 2003 till ett spännande år med mycket säker flygning.

Mycket har hänt under de tre åren som jag suttit som USK-ordförande och många nya förändringar har vi mer eller mindre frivilligt genomdrivit. Det är inte så, som en del verkar tro, att förbundet förändrar i egen sak utan det finns alltid orsaker. En del förändringar har skett på grund av att vi numer lyder under BCL (bestämmelser för civil luftfart) och därför varit tvungna att se över alla styrdokument och se till att de är funktionella. T ex kom regeln om att ha 10 flyg av både berg- och vinstyp för att kunna ta pilot 1 till därför att det var för komplicerat att administrera licensgrader med för många olika kombinationer. Andra förändringar har skett på rekommendationer från SHK (statens haverikommission). Bogseroperatörsutbildningsplanen och hjälmkravet, som blev konsekvenser av en tragisk dödsolycka år 2000, är exempel på sådana. 10 cm ryggskydd är ett annat exempel.

De senaste åren har vi, förutom regeländringar, försökt satsa på att åka ut till klubbarna och berätta om det säkerhetsarbete som pågår samt på att kvalitetssäkra utbildningen och vidareutbilda våra instruktörer. Ett viktigt arbete har varit att få fram standardiserade utbildningsprov, samt utvärdera skolor och instruktörsaspiranter.

Det viktigaste arbetet USK har är kanske ändå att analysera de olycksrapporter som kommer in till förbundet och under de tre år som jag studerat dessa kan jag se att det finns tre block att fokusera på för att undvika allvarliga olyckor.



1. Innan flyget:

Det är viktigt att man förbereder sig inför ett flyg. Hur väl känner man till det aktuella flygstället, har man den kunskap, flygerfarenhet och licensgrad för de förhållanden som råder, hur länge sedan var det man flög, har man druckit, sovit, ätit ordentligt, och vem flyger man egentligen för? Tips! Tala med de lokala piloterna, studera start, landning, nödlandning och kartor (om det är aktuellt med sträckflygning) ta reda på viktiga telefonnummer och radiofrekvenser till nödanrop, sjukhus, upphämnings bil, mm.

2. När man väl är i luften:

Här handlar det mycket om kunskap och erfarenhet och har man gjort rätt val innan flyget kommer ens kunskaper att vara tillräckliga. Hur hanterar jag ett kraftigt inslag eller en stark termikblåsa? Vad gör jag om jag inte når fram till den planerade landningen? Finns det en nödlandning? Hur bedömer jag väderförändringar? Dåliga starter och landningar är tyvärr en stor olycksorsak. Avhjälp det med balansering, backglidningar och inflygningsträning. De begränsningar som finns enligt FOD är också en fingervisning av vad man bör klara av för de olika licensgraderna, men glöm inte att känna efter. Det är alltid piloten i sista hand som gör sitt beslut om att flyga eller ej.

3. Om olyckan ändå är ett faktum:

Vilket dock ej bör ske om man gjort rätt innan och under flyget, är det din utrustning och nedslagsplatsen som avgör hur allvarlig situationen blir. Ordentliga kängor, handskar, hjälm, ryggskydd, airbag, nypackad nödskärm, you name it, det är bara plånboken som sätter begränsningen, men det är värt att satsa på. Flyg alltid med lite marginal. Att ligga och pressa nära en vass bergssida är ju förstås riskablare än att flyga ut över plattmark. En skärm med prestanda och egenskaper för den nivå du flyger på är också av betydelse för hur man klarar av olika situationer.

Avslutningsvis vill jag bara säga att de styrdokument som vi lyder under är levande dokument som förändras efter omständigheterna och glöm inte bort att regler som skrivs är till för din säkerhet och inget annat. Följer vi dessa kan vi flyga långt och länge och få underbara flygupplevelser på spännande platser och är det inte det som skärmflygning egentligen handlar om? Kanske kan jag få tid till det nu...

→USK #2

Statens Haverikommission, Luftfartsinspektionen: olyckor, hur vi håller dem borta

Statens haverikommission (SHK) som utreder alla olyckor av svår grad hade lämnat rekommendationen till Luftfartsinspektionen på att vi skulle införa 3 tandemflyg på vinst innan det första egna flyget. Idag finns kravet att första höjdflyget under kurs ska vara ett tandemflyg, för att eleven ska få erfara hur det känns att



flyga skärm. Som flygundervisningsmetod har det ändå föga värde eftersom tandemskärmens flygegenskaper skiljer sig kraftigt från en singelskärm. Givetvis ska dock eleven, om hon eller han så önskar, erbjudas möjlighet till fler.

Olyckan i fråga den här gången gällde en elev som påbörjat sin kurs på våren och då gjort klart sina backglidningsöv-

forts Sid 9 ▶

Medlemsmöte och årsmöte Skärmflygförbundet 2002

dessa fantastiska möten

Sista helgen i november arrangerade Skärmflygförbundet medlemsmöte på Billinge Hus i Skövde. Mötet bestod av en ordförandekonferens som genomfördes på fredag kväll, ett medlemsmöte som tog lördagen i anspråk och årsmötet under söndagen.

Ordförandekonferens

Ordförandekonferensen blev en uppskattad tillställning. De tio klubbar som representerades av ordförande och/eller vice ordförande gavs tillfälle att diskutera en mängd olika frågor med styrelsens avgående ordförande Carl Bejvel och tillträdande Mark Presson. Bland annat diskuterades Föreskrifter & definitioner (FoD), inställning till acroflygning och olycksrapportering. Ett konkret resultat av konferensen var beslutet att upprätta en e-postlista för klubbordförande och styrelsen.

Medlemsmöte

Medlemsmötet besöktes av 80-talet medlemmar. Därtill fanns Äventyrscenter, Sky Adventure, Sky Teknik och Viking paramotor på plats för att visa upp de senaste prylarna för hugade spekulanter i pauserna, vilket uppskattades mycket av alla skärmflygare som för det mesta är notoriskt prylintresserade. Efter att Carl Bejvel hälsat välkommen drog konferensen igång med högsta växel då Mark Presson förklarade var SSFF finns i det virrvarr av organisationer och myndigheter som alla berör skärmflyg på ett eller annat sätt. Katarina Åkerman, avgående ordförande i utbildnings- & säkerhetskommittén, redogjorde för olycksstatistiken. Hennes slutsats efter 3 år i



kommittén var tydlig: det förebyggande säkerhetsarbetet leder till färre och mindre allvarliga olyckor. Bland annat påvisade hon att de omdebatterade bogser-reglerna har resulterat i färre allvarliga olyckor än tidigare. Efter en välbehövlig paus med lunch tog Ronny Helgesen, svensk/norsk instruktör och norsk landslagspilot, över. Under sitt anförande i ämnet tävling och distansflygning förmedlade han en mängd nyttiga erfarenheter till en åhörarskara som var idel öra. Därefter tog Lars Eriksson vid och pratade om bogsering. Avslutningsvis föreläste Ulf G. Holmgren om meteorologi.

ningarna. Hela sommaren hade sedan gått, ca 3 månader, när han kom till fältet för att göra sina vinschflyg. Eleven genomförde först ett tandemflyg med instruktör innan det var tid för det första egna flyget. Som ett resultat av försenad korrigerings under uppdraget, följt av överkorrigerings, var olyckan framme. Eleven slog hårt i backen efter att skärmen gått i spinn och ådrog sig en kotkompression. Efter analys av olyckan drog SHK slutsatsen att 3, eller fler, tandemflyg skulle vara lösningen. SSFF, och även piloten själv, ser att olyckan kanske hade kunnat undvikas med hjälp av några repetitionsbackglidningar och balansering för att komma i form igen. En elev som varit frånvarande under en längre tid från utbildningen

Dagen avslutades med prisutdelning i Distansligan och Sverige-Cupen. Därefter roade sig skärmflygarna kungligt under middag och efterföljande fest. Några blev som barn på nytt och gav sig ut i vinter-natten för att åka plastpåse.

Årsmöte

Årsmötet inleddes med stor förvirring kring upprättandet av röstlängden. En av klubbarna upptäckte till sin bestörtning att de inte betalt sin avgift före den 31/12 och därmed inte fick rösta. Till slut kunde mötet dock komma igång med rapportering från styrelsen och dess kommittéer och en kort genomgång av förbundets ekonomi. 4 motioner hade inkommit till årsmötet – alla från Solskärmarne. Tydligt är resten av klubbarna fullständigt överens med styrelsen om hur saker och ting ska skötas. Alla motioner avsågs efter diskussion av ett relativt enigt årsmöte.



Styrelsen 2003

Mark Presson, ordförande, Norrsken Häng- & Skärmflygklubb
Carl Bejvel, vice ordförande, Club Parapente Syd
Johan Enoksson, kassör, Frisksportarna
Åsa Karyd, USK-ordförande, Västra Skärmflygklubben
Stefan Djérv, Smålands Skärmflygklubb
Hans-Peter Fallesen, Cirrus Skärmflygklubb
Peter Sjöstedt, Fenix Skärmflygklubb
Håkan Polanik, Åre Drak- & Skärmflygklubb
Per-Arne Nordmark, Cirrus Skärmflygklubb
Hans P Ekert, Bohusläns Skärm- & Hängflygklubb Konvektionen
Roland Jonsson, Skärmflygklubben Solskärmarne
Mikael Wadlund, Cirrus Skärmflygklubb
 Valberedning för nästa verksamhetsår är Skärmflygklubben Solskärmarne, Örebro Häng- & Skärmflygklubb och Club Parapente Syd. Hans-Peter Fallesen valdes till representant i Flygsportförbundets styrelse.

har inte något vidare flygtrim. Därför ska backglidningar och/eller balansering genomföras innan, eller i rimlig anslutning till höjdflyg. Rekommendationen från SHK godtogs alltså inte av vare sig SSFF eller Luftfartsinspektionen. Istället fick vi ett krav om att informera om vikten av flygtrim hos eleven inför höjdflyg, som för den delen är lika viktig för alla piloter!

Peter Sjöstedt:

Konstig känsla att göra sitt livs längsta flyg och känna sig missnöjd när man landar

Sid:10 📧: Lena Alfredsson

Han sitter i Skärmflygförbundets styrelse och syns ofta ute på vinschfälten i Stockholmsområdet. I år stod han på pris pallan både i SM och Distansligan och har förärats en plats i Sweepool.

Vilken fråga är viktigast för dig i styrelsearbetet under 2003?

Mitt intresse för styrelsearbetet en gång i tiden bestod i att driva igenom motorfrågan. Något som visade sig var lättare sagt än gjort. Mitt engagemang i dagens arbete ligger delvis fortfarande där. Det hade känts bra att få vara med att driva igenom en motorreglering så man kan säga att man gjorde någon liten förändring och kanske bidrog med något under sin tid i styrelsen. Nästa år blir ett ödesår för motorarbetet tror jag. Går inte regleringen igenom då tror jag många tröttnar igen. Vi är då tillbaka till ruta ett där minst lika många, och säkert många därtill, kommer att flyga skärm med motor olagligt.



Du tävlar rätt mycket, varför det?

Troligtvis för att jag är lat! Det är mycket enklare att försöka uppnå mål som andra satt än att försöka hitta på egna hela tiden. Dessutom är det förbannat roligt.

Bra går det dessutom. Du blev trea i Distansligan 2002 med totalt 290 flygna km och knep tredjeplatsen på SM. Varför gick det så bra just 2002?

En hel del tur säkert! Det fanns ju en del andra som "flög" bättre än mig på SM och jag hade inte blivit bättre än femma om dom hade kunnat hanterat sina GPS: er lite bättre. Skall man vara riktigt ödmjuk skall man nog dessutom påpeka att antalet deltagande svenska pilo-

ter i 2002 års SM var aningen lågt [18 totalt, reds anm.]. I övrigt beror det säkert på det fina vädret. Mycket tid i luften tidigt på året bidrog säkert också en hel del.

Vad har du för tävlingsmål 2003?

Under 2002 hade jag som mål att aldrig hamna på undre halvan av startfältet. I år blir det att i varje tävling placera mig i övre tredjedelen av startfältet. Får se upp med att starta i tävlingar med få anmälda. Dessutom skall jag försöka få till en 100 km: are. Känns futtigt när man läser om de stora grabbarna som vill få till den första 500 km: aren!

Har du några tips att ge till en pilot som vill börja tävla?

Börja nu! Det går att tävla på vilken nivå som helst, ta små steg i din tävlingsverksamhet, men många. Sätt upp mål med varje flygning!

Vad har ditt medlemskap i Fenix-klubben betytt för dig?

Eftersom det blåst från det mer sydliga hållet hela sommaren har det betytt att jag blivit blåst på vinschavgiften på Cirrus vinschfält hela sommaren. Tjuugo kronor dyrare bara för att man är med i "fel" klubb. Ärendet är såklart anmält till Konkurrensverket.

Personligt

Född: Kristianstad

Bor: Tyresö, Brevik

Yrke: Kundansvarig tjänsteutvecklare

Fritidsintressen förutom skärmflygning - Jakt, vattenskidor, dykning, kitesurfning, film och alldeles för mycket annat.

Började flyga: 1997

Vinge: Gin Nomad

Sele: Woody Valley X-over2

Klubb: Fenix

Skärmflygskador: Råkade bryta ett par ben i handen i samband med en ganska hård landning i Mexiko en gång. Kändes ingenting jämfört med de revben som gick av samtidigt.

Flygtimmar per år: Olika! Beror en hel del på vädret – under 2002 blev det c:a 70 timmar.

Flygtimmar totalt: C:a 300 timmar.

Längsta flygningen: Jag visste att det skulle komma, jaja - jag har inte flugit 100 km ännu, bara 98 km och det tog 5 timmar och vi var säkert 40 personer i den sista blåsan för dagen. Två piloter klarade 100 km! Konstig känsla det där att göra sitt livs längsta flyg och känna sig missnöjd när man landar.

Bästa flygstället: Inte för att jag varit på så hiskeligt många ställen, men hittills har Brasilien och Governador Valadares varit bäst för mig. Det är otroligt billigt, bra flygning och jättesmå människor som stannar och frågar om man vill åka med tillbaka i deras bilar fast man inte ens har liftat.

Flyger helst i Sverige: Långt!

Hur många avlagda skärmar har du i garderoben:

Bara en faktiskt!



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

Foto: IMS

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.

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/BOST.RÄTT

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	3ÅR	4ÅR	6ÅR	8ÅR	10ÅR
20 000	636	497			
50 000	1 589	1 243	900	731	632
80 000	2 542	1 989	1 440	1 170	1 011
130 000	4 130	3 232	2 340	1 901	1 643
150 000	4 766	3 729	2 700	2 194	1 896

Aviseringsavgiften är 35 kr och uppläggningsavgift 350 kr. Lånet beräknas enligt sedvanlig annuitetsmodell i efterskott. Den effektiva räntan, enligt Kovi:s riktlinjer, är 10,27% vid lånebelopp 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.

fråga ola

Hypoxias nya tekniktillskott

Sid:12 🗨️: Ola Gustafson

Kort om att flyga i motvind

Att ha plåtkoll på vinden när man flyger är A och O, och det är framförallt åt vilket håll som det är motvind vi är intresserade av, så att vi kan starta och landa åt rätt håll. Skall vi flyga iväg på sträcka är vi dessutom intresserad av hur det blåser på höjd. Vindens riktning på olika höjder kan också tala om hur vi ligger till mellan varm- och kallfronterna. Kort sagt, vi är mycket intresserade av vinden! Här följer lite smått och gott om vindar, som dock inte på något sätt är hela sanningen.

Vid starterna hittar vi oftast en vimpel eller en streamer (pinne med plastband) och inte så sällan flera stycken. Detta för att vi genom att jämföra vindriktningar mellan vimplarna kan få en uppfattning om det har släppt



Bild: Tove Anderson

termik någonstans, vilket fordrar att dessa är rejält utspridda. Som bekant blåser ju vinden mot termikblåsan. Många har säkert upplevt att det varit motvind vid själva vinschen, men "backvind" vid starten och detta tyder på att det har släppt en blåsa någonstans däremellan. Vi har alla våra favoritsätt att snabbt få fram vindriktningen; själv brukar jag vrida huvudet fram och tillbaka mot vinden och när det brusar lika mycket i båda öronen vet jag att vinden kommer rakt framifrån. Andra kastar upp gräs, några slickar på fingret, ja sätten är många. När man står på hanget och funderar på om det är startbart ligger man ofta ganska nära sin övre vindgräns, och för att veta vilken sida om denna man befinner sig så kan det vara bra att investera i en liten vindmätare som klart och tydligt talar om hur mycket det faktiskt blåser. Flytec tillverkar sådana och de kostar runt tusingen. Streamers och strutar kan man bygga själv och om man inte kan det, kan man läsa Loeskows vindstrutskåseri på sid 15 och låta sig inspireras.

I Sverige är de flesta av oss mer eller mindre uppkopplade mot nätet, och där kan man få vindinfo från Vägverkets vindmätare runt om i Sverige på www.vv.se/triss/trafikinfo/map.htm, SMHI:s Termikprognos, men även Passagen och TV4 har information om väder och vind som är bra. Enklare är det i Australiens Manilla, där är det bara att välja rätt kanal på radion, så berättar en sensuell damröst allt som är värt att veta om vinden på Mt Borah.

För att sja om vindriktningen så underlättar det om man vet att vinden vrider medurs på högre höjd. En annan faktor att ta hänsyn till är att vindstyrka och riktning kan variera kraftigt på respektive sida om ett inversionsskikt. En stor skillnad mellan grundvindens styrka och styrkan i byarna kan betyda att vi har en kraftig turbulens att vänta. Om vi dessutom märker att vinden vrider medurs i byarna kan vi anta att det är starkare vindar från högre höjder som slår ned genom inversionsskiktet emellanåt. Kraftig vind på låg höjd kan mycket väl också vara en inversionseffekt. Luften komprimeras mellan inversionsskiktet och marken och får en ökad hastighet. När inversionsskiktet löses upp kommer i så fall vindstyrkan att minska.

Väl i luften vill vi veta hur det blåser, så att vi kan flyga vår sträcka i medvind och leta våra termikblåsor i uppvind. Gör man en jämn sväng i luft som inte lyfter, märker man lätt hur man förflyttar sig mot någon markreferens.

Skall man landa på en improviserad landningsplats och har ambitionen att göra detta i motvind, får man ta reda på vindriktningen på andra sätt än med vimplar. Med lite tur kan man få syn på rök, dammoln eller vågornas rörelse på en sjö, annars får man helt enkelt ta och svänga 360 grader och se när man flyger långsammast över marken. Det kan vara en bra hjälp att titta på sin egen skugga.

Två små moln

Cumulu Nimbus: CB, Molnens värsting

Det skadar inte att ännu en gång påpeka att detta moln förtjänar all respekt det kan få. Bara det faktum att trafikflyget tar omvägar manar till eftertanke. Molnet utvecklas antingen i kallfronter när den varma fuktiga luften knuffas upp av kallfronten eller under de dagar då luften är mycket instabil och molnen bygger på höjden.

Ser man ett CB går det inte att ta miste på. Molnbas ligger på samma



höjd som för vanliga stackmoln, men toppen sticker med lätthet upp till 7-10 km, så högt att toppen består av iskristaller istället för vattenånga. Detta ger molnet den karakteristiska städformen. Värre är det när man inte ser CB:t för alla omkringliggande moln. Då är det bara den mörka undersidan som syns. Däremot ger det ifrån sig andra tecken i form av kraftiga vindbyar och efter ett tag även regn och hagelbyar av det värre slaget. Åska är något man också kan vänta sig. Inuti molnet stiger luften med 15-20 m/s och på utsidan sveps kall luft ned, vilket gör omgivande luft ännu mer instabil, och molnets tillväxt förstärks ytterligare. Både luften som sugas in, men framförallt luften som rasar ned, kan orsaka kraftig vind 5-10 km från molnet, en s k linjeby. CB:t är ingen charmknutte precis, och när man ser ett på himlen är det bara att hålla sig på marken.



Linsmoln, eller Altostratus lenticularis som dom egentligen heter

Dessa moln är lite speciella i jämförelse med övriga moln. Dom uppstår nämligen inte på grund av att varm luft häver sig i instabil luft. Hävningen beror istället på att luft som blåser över ett berg eller en ås kommer i svängning och s k lävågor uppstår. Detta innebär att vinden inte blåser rakt utan vågformat, och om vågtopparna hamnar så högt att kondensation sker, bildas vågmoln. De moln som syns är alltså en del av den luftström som är uppe och vänder på den höjd där kondensation sker. Det hela förutsätter att luften är stabilt skiktad, annars förstörs den fina, vågformade luftströmmen. Det finns en del intressant information att hämta när vi ser vågmoln. Vi vet att vindstyrkan på höjd är ganska stark, åtminstone 8-10 m/s och vi vet att vi har en stabil skiktning, vilket i sin tur innebär att vi inte kan vänta oss några större förändringar i väderleken. En viktig sak att notera är att rotorer kan uppstå under vågtopparna, och detta i kombination med höga lufthastigheter gör att detta är en dålig lekplats för oss. Linsmoln är vackra, men att flyga vid och runt dom överlåter vi åt segelflygarna.

Tips grön: för dig som är ny i selen

- Du startar väl aldrig någonsin för att du tror att du måste? Grupptricket kan få oss och våra egon att göra konstiga saker, men det är alltid bättre att ta bilen från starten än ambulansen från nedslagsplatsen. Må så vara att alla andra flyger, dom kanske helt enkelt är skickligare eller har sämre omdöme än dig.
- När du har startat; släpp aldrig bromsarna så länge du befinner dig nära marken! Där är luften ofta orolig och skärmen kan lätt kränga till eller få ett inslag som måste pareras. Skulle det vara så att du inte kommer i selen utan att hjälpa till med händerna, får du helt enkelt stå till dess att du kommer ut i säker luft och därefter ta dig i selen på bästa sätt. Försök att efter landning justera selen så att du kommer i lättare i fortsättningen. Att spänna benremmarna eller lossa på de nedre "ryggremmarna" kan vara en hjälp.
- Släpp alltid upp bromsarna på finalen så att du får upp farten innan du gör den slutgiltiga inbromsningen! När du kommer närmare marken avtar ofta vindhastigheten (vindgradient) och om hastigheten redan är låg kan skärmen stalla eller snabbt sjunka igenom om du inte ger skärmen fart.

Tips gul: för dig som har flugit ett tag

- Risken att som medelmåttig pilot drabbas av hybris eller att överskatta sig själv är stor. Ödmjukhet inför skärmflygningens risker och rannsakan av ens egen kompetens är viktiga egenskaper att odla när man har flugit ett tag.
- Har du lärt dig att känna på vilken sida om dig termikblåsan finns? Var observant på vilken sida av vingen som lyftes upp när du går in i stigande luft. Sväng sedan åt detta håll för att försöka hitta blåsans kärna, där lyftet är som bäst.
- Glöm inte att regelbundet ha koll på omgivande väder. Var observant på tecken för överutveckling, regn och vind. Många piloter är så fokuserade på att flyga att de helt glömmer bort att övervaka väderutvecklingen. En bra tumregel är att om molnen blir högre än vad dom är breda, så är det dags att hålla sig undan.

Racertipset: för dig som vill komma långt

- Börja gärna flyget med att skaffa dig koll på inversionsskikten, antingen via väderlekstjänsten eller genom att registrera dem när du flyger. Om du inte kommer högre med blåsan trots att molnbasen är högre upp, är det bara att gnetta kvar och vänta på att inversionen släpper igenom dig. Vid efterföljande glid är det givetvis vettigt att undvika att gå ned genom inversionen igen.
- Om du märker att du inte hittar så mycket stig som du vet att dagen har att erbjuda, leta efter kraftigare termik längre upp mot vinden. De kraftigare blåsorna stiger snabbare och därmed brantare och finns alltså uppvinds.
- Vid molnflygning gäller det att skilja aktiva moln från de halvdöda och dessutom att veta var under molnen man skall leta lyft. Ett aktivt molns ovansida är ljusare och har skarpa konturer medan dess undersida är mörkare. När molnet börjar bli trådigt och tappa formen är det döende och finns det något lyft kvar är det ofta där molnet är som högst. Under ett enstaka moln lyfter det sällan i mer än 20 minuter, men om det är ett utdraget moln med flera "pucklar" kan det pågå längre än så. Det bästa stiget hittar man på solsidan alternativt på uppvindssidan.

liftarens guide till...

Sid:14 📄: Christian Månsson

Nu kommer en till, ut med armen, upp med tummen, fram med leendet, le, le, leeeeeeeouhöööummmmmmm.”-Skit i det då, dumhuvud!”. Ny bil, ”-Nu då! Kom igen nu”, räta armen, sök ögonkontakt, leeeee!!!

Vem som helst kan lära sig att flyga skärm, vem som helst kan flyga långt, göra SAT, störtspiraler med tunnelseende, Mac Twist, tumbling och annat nonsens. Allt detta är lätt, lekande lätt! Det är inte förrän piloten stängt det sista spännet på skärmsäcken efter sitt korta, medellånga, långa eller jävligt långa distansflyg, som det riktiga äventyret börjar. Det är nu agnarna skiljs från vetet. Vem som helst kan flyga, men det krävs skicklighet, styrka och uthållighet för att bli en bra liftare!

För att fördjupa skärmflygarkollektivets kunskapsnivå och lägga en god bas för framtida svenska framgångar ger här Hypoxia/Skärmtrycket ett liftningens ABC. Nedanstående tips och råd gäller givetvis även hängflygare samt folk som inte flyger alls utan bara ägnar sig åt den svårare delen i äventyret, alltså själva liftningen.

Framgångsrikt liftande är beroende av tre faktorer, liftarens (1) uppträdande (2) uthållighet och tålmod samt (3) platsen för liftarens placering. Således är inte ens en skicklig liftare garanterad framgång om vederbörande befinner sig på fel plats. Skickliga liftare kallar denna situation för ”att vara kokt” alternativt ”att vara kokt i bajs”.

en naturlig förklaring för en god liftare. Hur ser denne svenske liftare ut för den väderbitne förbipasserande spanske lantbrukaren? En lång tingest med röd näsa, vitt hår och reflekterande insektsögon. Vederbörande har antingen kläder i fler färger än vad gubben har på TV:n eller så står han halvnaken vid väggrenen med sina insektsögon och ett ansiktsuttryck som starkt påminner om en känd spansk diktators. Om den stackars farmaren trots allt skulle ta mod till sig och stanna, förverkligas hans värsta mardrömmar när varelsen öppnar munnen. Ut kommer en obegriplig sörja och saken är klar – det är en spaceinvader! Bonden sätter plattan i mattan och Daihatsu-pickupen drar iväg i ett moln av grus och diesel. Kvar står en hostande, förbannad och oförstående svensk.

Hur går då en rutinerad liftare till väga i ovanstående situation? Svaret kan delas in i fyra huvudmoment: ögonkontakt, leende, allmänt utseende och språk. Den potentielle chauffören tar sitt beslut om att stanna eller fortsätta på bråkdelen av en sekund från det att han ser liftaren. Man kan likna situationen vid en McDonalds-skytt vid en motorväg, skillnaden är bara att hamburgerkedjan har trumf på hand, då de spelar på en av mänsklighetens starkaste behov. Vi liftande skärmflygare är tyvärr inte lika prioriterade i Maslows behovsteorier. Vi tillfredsställer behov i roller som resesällskap, vägvisare och objekt för en ”god handling”. Enligt Freuds teorier ses vi även som potentiella sexualpartners,



Liftarens uthållighet & tålmod

Liftarens absolut viktigaste vapen är hans uthållighet. En del av oss människor är naturligt utrustade med detta, andra inte. Som svenskar har vi dock ett mycket gott utgångsläge då tålmod till stor grad ingår i vårt genetiska arv. Enbart tålmod tar oss dock inte hela vägen hem, då en halvt medvetlös liftare i ett dike sällan fångar den potentielle chaufförens gunst. Nej, en god liftare måste även klara av att tillbringa flera timmar ståendes utomhus i extrema väderförhållanden. Här ställs som ni förstår krav på liftarens fysiska hälsa. För framgång krävs hygglig fysik, korrekt klädsel, mat, dryck och eventuella droger (diskret snusning går att förena med liftning, rökning är dock fatalt för framgångsrika resultat).

Liftarens uppträdande

Liftarens klädsel måste som tidigare nämnts vara lämpad för rådande väderförhållanden, men den måste samtidigt vara anpassad till omgivningen. Svenska piloter beklagar sig ofta över svårigheten att få lift på slätterna runt spanska Piedrahita. Dessa klagovisor har dock

kanske är detta vårt främsta vapen?

Inom bråkdelen av en sekund måste vi således tända något av ovanstående behov hos vår potentielle chaufför. Kom ihåg att en majoritet av världens chaufförer har en direkt negativ aversion till liftare. Du står således inför en utmaning av dignitet vid din vägren. Det vinnande konceptet är som följer:

1. Sök ögonkontakt. Solglasögon av! På med keps eller solhatt!
2. Le! Vem vill ta upp en förbannad liftare?
3. Se trevlig ut! Ut med tummen för att visa vad du vill! Eftersom en majoritet av världens chaufförer är heterosexuella män, gör manliga liftare bäst i att inte uppträda halvnakna, det går dock fortfarande att se attraktiv ut för potentiella kvinnliga förare. För kvinnliga liftare blir situationen rakt motsatt. Tyvärr har män ett rykte om sig att inte förstå ett kvinnligt nej, därför rekommenderas även kvinnliga liftare att enbart se ”trevliga ut”.
4. Språk. Den första kontakten med föraren bör alltid tas på det lokala språket, varför liftaren åtminstone bör lära sig de enklaste hälsningsfraserna för området. Mötet avdramatiseras och förbättrar **forts Sid 15** ▶

► omedelbart relationen chaufför/liftare på såväl kort som lång sikt. Ovanstående fyra punkter gäller samtliga liftare, några skärmflyg-specifika aspekter måste dock tilläggas. Vi knallar som regel runt med en voluminös säck på ca 20 kg, en del betraktar detta som en nackdel. Verkligheten är den motsatta, säcken är efter vår sexighet vårt bästa vapen. För bilisten gör den skillnaden mellan en "trevlig liftare" och en "pundar-liftare".

Vidare blir liftningen oerhört mycket lättare om man får personlig kontakt med en potentiell förare. Föraren kan ta sitt beslut på helt andra grunder jämfört med det traditionella "tummens-vädret" liftandet. Som skärmflygare går det även att styra händelseförloppet i riktning mot detta liftarsätt genom att landa nära människor och bebyggelse. Ett klassiskt sätt är att göra sig omtyckt bland barn. Bjud gärna på nåt gott eller låt dem hjälpa dig att packa skärmen, sen är du en hjälte och föräldrarna, mor- eller farföräldrarna har svårt att neka dig lift. På samma sätt kan du få buken fylld av både kaffe och tårta. Detta arbets sätt inkräktar dock på flygningen och kan därför inte betraktas som ett alternativ om den försämrar din flygprestation.



BildUrban Heidelberg

Platsen för liftarens placering

Nu står du där, snygg med gnistrande ögon och trånandes efter vackra bilar som rullar förbi framför fötterna i perfekt hastighet. Alla förutsättningarna är där men ingen stannar. Timmarna går, du äter din macka, dricker lite vatten, byter hand och liftar lite med vänstertummen. Ingen stannar. Det enda som skiljer dig och din kropp från ett bad i kokande bajs är din egen uthållighet, för än så länge tyder ingenting på att någon kommer att stanna. Hur kunde det gå så fel? Tja, det är troligtvis så enkelt att du är på en av de platser som gud faktiskt glömt. Det finns tyvärr sådana platser i vår värld, varav ett fåtal även i vårt avlånga land.

En av dem är Europaväg 20 mellan Alingsås och Vårgårda. En god liftare vet dock att du aldrig bör lifta på platser som gud glömt!

[Red: Skriv in och dela med dig av dina tips och erfarenheter gällande liftning, vi tar även emot information gällande platser som gud glömt.]



Loeskows samlade vindstrutsvisdom

Sid:15 📖: Peter Loeskow

För en lyckad flygning är en korrekt bedömning av vindens styrka och riktning av avgörande betydelse. Som hjälpmedel vid start och landning finns det några metoder, somliga bättre än andra. Att sätta upp plastremor kan ses som en form av nedskräpning. Dessa streamers går av förr eller senare och bitarna sprids i naturen, dessutom fungerar de oftast först vid högre vindhastigheter. Det är inte omöjligt att använda en miljöriktig ulltråd på pinne som vindvisare på en startplats. Det bästa för att åskådliggöra vinden är vindstrutar, men de bör utformas och placeras på optimalt sätt. Välj passande material, storlek, avsmalning, vridpunkt, tänk på åtkomlighet och underhåll. Behoven skiljer sig något vid start- och landningsplats.

Vid landning är det viktigast att kunna observera riktningen redan på långt håll, även när vinden är svag, och planera inflygningen därefter. Det är redan vid 2-3 m/s trevligare att landa i motvind än i medvind.

Materialet - På starten med tillhörande kraftigare vind och slitage går det att använda ett ganska kraftigt, syntetiskt tyg. Färgen saknar nästan betydelse, ty man kan ju på närmare håll t o m urskilja en grön vindstrut mot grön växtlighet eller en blå mot blå himmel.

På landningsplatsen passar tunt, tätt material bäst, helst i en färg som kontrasterar väl mot omgivningen. Jag själv använder ofta vit polyetenfolie i "slang"-form. Den slits snabbare än tyg, men fungerar utmärkt, och jag har obegränsade mängder. Viktigast är, att redan mycket svag vind skall kunna lyfta och vrida vindstruten.

Storleken - På starten kan struten vara liten eller stor, med hänsyn tagen till förutsättningarna för det aktuella stället. Jag själv har satt upp strutar med allt från 5 till 35 cm i diameter på ingångsöppningen. Dess storlek bestämmer givetvis längden, ty det är luften som kommer in genom den som skall lyfta och ge form åt struten, innan den försvinner

genom eventuella porer och framför allt utloppshålet. Är struten alltför lång, kan den svårligen "öppnas" hela vägen. Den kommer att "piska" och slitas vid stark vind, i stället för att stå stadigt, välfyllt.

Vid starten är det en fördel om struten är en liten smula tunglyft, så att även variationer i vindstyrkan indikeras väl. Vid landningen bör däremot struten vara så lättlyft som möjligt.

Avsmalningen - Den är beroende av materialets porositet. En vindstrut av lufttätt tyg behöver egentligen inte ha strutform, utan kan vara närmast cylinderformad. Ett poröst tyg behöver inte vara av ondo (vid en startplats!), men då bör hänsyn tas till att mindre luft kan nå utgångshålet, så att detta görs mindre.

Vridpunkten - Att struten vrids lätt är lika viktigt som att den lyfts så fort som det finns någon vind. Det är ofördelaktigt att placera vridpunkten långt framför ingångshålet, t ex genom att ha linor mellan ingångshålet och "pinne". Vridpunkten bör vara intill ingångshålet, och detta skall vara så runt (=öppet) som möjligt och givetvis lodrätt.

Åtkomligheten/underhållet - Vindstrutar är utsatta för slitage, det blir mest vid utgångshålet. Inloppshålet kan med fördel förstärkas vid tillverkningen. Struten skall ju inte göras alltför lång, men det är bra om det finns något att ta av, den dagen när ett slitet utloppshål behöver fällas om. Förr eller senare behöver underhållsarbete utföras, det tål att tänkas på redan vid första uppsättningen. Det finns sorgliga vindstrutsvrak att skada lite varstans, de är kanske en ännu sorgligare syn än streamertrasor, därför att de förstnämnda gjorde så mycket större nytta innan de blev till "vrak".

När värkäslorna kommer, glöm alltså inte att även tänka på flygställesförbättringar...



Skåne ranking

24-25 augusti 2002

Sid:16 📧: Tomas Danielsson/Markel Neidemann

Bild: Tomas Danielsson

Flyttat SM

Jag ska här berätta om den fina flyghelg som gavs i Skåne 24-25 augusti 2002. Som många hängflygare säkert redan vet, flyttades årets SM av flera anledningar från Skåne till Köping. Jag beslutade att ändå anordna en tävling i Skåne och valde ut Älmhult som plats för evenemanget. Vi ordnade 6500 fot i tak inom Växjö tilläggs-TMA och Peter Isacson, som har ett brett kontaktnät i Eksjö/Ällebergsklubben, lovade att ställa upp med bogsertrike. Ett stort problem var att locka deltagare till tävlingen, eftersom fältet låg i södra Sverige och piloter endast kunde komma norr ifrån. Vi hade således egentligen bara hälften så många potentiella deltagare som om tävlingen skulle ha anordnats längre norrut.

Flera trike - färre trike

Kvällen innan tävlingen ringde Jörgen Åstrand: Hej, behöver ni någon trikepilot till tävlingen i morgon? ett erbjudande som vi tack-samt tog emot och därmed var den sista detaljen klar. Senare på kvällen anlände vi till Älmhult och träffade där bland annat Bosse, Jonas, Rikard, Håkan, Johnny med familj och Lars. Vädret verkade lovande, så vi somnade med leenden på våra läppar. Lördagen bjöd på sol och tidig cumulusbildning. De piloter som kommit för att tävla strömmade in och vi höll första briefing. Därefter skedde det som alla inte vill ska hända vid en bogsertävling

- Jörgen skadade Skånetriken på grund av turbulent luft vid en landning. Så hade vi återigen bara en funktionell trike, men det skulle visa sig att den räckte till för att bogsera upp de 10 deltagarna.

Vindstörningar

Ni som har deltagit i en tävling vet att det oftast blir en lång väntan innan första piloten startar. Så även denna gång. Efter en eller ett par timmar efter att startfönstret hade öppnat masade sig de första ner mot starten. En stund senare hade vi alla vingor nere vid starten där väntan fortsatte. Alla väntade på alla. Så småningom var tiden mogen för fältets mest tävlingserfarna piloter vad gäller flygbogsering att starta. Johan Dahlqvist var först i luften och hittade en blåsa. Nere på marken stod Lille Skutt (Markel) och stampade, men kom iväg strax efter. Johnny kom upp i luften han också, men därefter var det stopp då den ökande sidvinden som rådde under dagen till slut blev för stark och fönstret måste stängas. Denna dag visade Johan sina flygkunskaper och tog sig till målet, medan Markel tog sig till första vändpunkt. Sedan blev det "kvällar", som bjöd på gemensam grillning följt av en tur till Silverdalens lokala pizzeria.

Alla i luften

Söndagen bjöd på en något lite sydligare vind, vilket gav oss betydligt bättre startförhållanden. Markel och Johan startade först igen, tätt följda av ett pärlband av de andra piloterna. Flygfältet ligger ute på en mosse där de bryter torv. Detta gav Peter fri inflygning som han, efter ett par starter, bemästrade med stor glans. Håkan var starthjälp och de fick in ett fint tempo som gjorde att hela fältet var i väg efter ca två timmar. Äntligen ett tomt startfält. Många mil och timmar senare var piloterna, som hämtats upp av Håkan och Kaj, tillbaka på fältet, alla nöjda och glada. Det blev en lyckad tävling. Ni som var där, och alla ni andra, är välkomna tillbaka till fältet den 9-10 augusti 2003. Till sist, ett stort tack till ni som hjälpte till eller deltog i tävlingen. Utan er ingen tävling!

Markels berättelse: Dag 1

Vi kom fram till flygfältet lite sent första dagen och riggade direkt, trots att den ganska hårda vinden låg 90 grader fel. Det blev en lång väntan innan vinden lugnat sig och tidvis riktade upp sig, men till slut startade jag som första man.

Sikte på mossar

Jag släpper i en blåsa över skogen. Efter en del justerande hittar jag kärnan som tar mig till bas på 1800 m. Det ser bra ut med en fin molngata fram till första brytpunkt. Jag passerar rakt igenom sektorn på brytpunkt 1 när jag lämnar min gata på väg mot brytpunkt 2. Här ser det inte riktigt lika bra ut. Det finns ingen molnbildning åt det hållet, så jag siktar på en mosse mellan två sjöar. **forts Sid 17**

Resultat SDFK Ranking 2002

Uppgift	Distans
1	54,0 km
2	72,0 km

	Namn	Vinge	U1	U2	Totalt
1	DAHLQVIST, Johan, 9	Moyes Litespeed	245	889	1134
2	NEIDERMAN, Markel, 6	Airborne Climax	125	883	1008
3	NILSSON, Jonas, 5	Laminar 13 ST	DNF	488	488
4	EMANUELSSON, Håkan, 1	Laminar MR 14	DNF	480	480
5	SKOGBERG, Anders, 11	Seedwings Merlin	DNF	478	478
6	JÖNSSON, Rickard, 8	Airborne Blade	28	414	442
7	TADIC, Roman, 2	WillsWing RamAir	DNF	241	241
8	JOHANSSON, Johnny, 4	Laminar MR 14	28	207	235
9	ADOLFSSON, Stefan, 7	WillsWing Fusion	DNF	142	142
10	DANIELSSON, Thomas, 3	Moyes Litespeed	DNF	60	60
11	SCHULDT, Dennis, 10	Laminar 14 R	DNF	DNF	0

NR13

Sid:17 📄: Roland Hugoson

“Hellre MP än CB”

rolles stalltips



Ibland kan molnen utvecklas blixtsnabbt och med buller och bång. Då har förhoppningsvis alla flygburna sedan länge insett att det är dags att angöra moder jord - eftersom turbulensen i ett cumulunimbusmoln målande sagts vara stark nog att riva isär ett bowlingklot. Men även för att fallvindarna runt molnet också kan få ett bowlingklot att börja rulla fram nere på platta marken.

Jag har varit inuti ett åskmoln i Italien en gång... Jag är väldigt tacksam att det var på starten bredvid vår folkabuss - det var skrämmande nog. Jag höll i syndafloren på att försöka dra ur latorna ur vingen samtidigt som jag låg på den för att den inte skulle blåsa iväg; trots att den sedan tidigare låg platt ner och var till hälften ihopvikt. Kompisen som hade sitt på det torra inne i bilen lyckades överösta vrålet från vinden, regnets smattrande och åskans dån och på det bestämdaste idiotförklara mig och alla andra nollor som håller aluminiumlatter i näven mitt i ett åskväder. Självt tyckte jag, efter att halvdränkt ha kastat mig in i bilen, att jag varit väldigt smart som inte hade försökt flyga ner när det första dundret hördes i fjärran bakom berget.

Under en utflykt österut från Åreskutan en sommar började det dock mullra när jag precis börjat spana uppåt molnbas eftersom dimman började tätna. Mullret lät dock lite väl utdraget... Det var visst pojarna med eld i baken som var ute och stressade sina G-dräkter. Jag fick en känsla av hur en groda på en motorväg kan tänkas känna sig när den hör en bil nalkas. Jag försökte lista ut varifrån ljudet kom - men eftersom jag just ridit upp till molnen med en snabbhiss som satt lock på min öron så var mina möjligheter begränsade. Jag förflyttade mig snabbt nedåt i vertikalplanet för att inte utöka min växande känsla för djur kontra teknik med fiskmåsar i luftintag på reamotorer. Mullret dog bort och med det mitt stora adrenalinpåslag.

Åskmoln kan utveckla sig mer eller mindre snabbt och kan också, även de, röra sig mer eller mindre snabbt genom landskapet. De kan också vara mer eller mindre synliga, en del kan vara inbakade i molnmassorna. Dessa dolda åskmoln är skrällen för instrumentflygare (men som inte har väderradar ombord) som far fram mitt uppe i gräddmoset. Även om man hinner reagera på att man har "Åskar" i faggorna så kan landskapet göra det svårt att finna ett bra ställe att landa på. Man kan aldrig vara säker. Jag har talat med en dansk pilot som sett sin kompis nästan bli uppsugen i ett Cb som kom inblåsande från havet vid ett av Danmarks kusthang. Men jag har också hört om svenska piloter som flugit sicksack mellan små Cb på xc-turer över slättlandet utan större problem. Men även det kan vara nog så skrämmande. Som en kompis

så träffande uttryckte det efter att ha tvingats landa nära militärflygfältet F16 utanför Uppsala (eftersom han inte såg kyrkan som var målet på tävlingen): "hellre MP än CB" (MP=militärpolis). Vi har kunnat läsa tidigare i Hypoxia/Skärmetrycket om piloten som intet ont anande blev insugen i något som han trodde var harmlösa cumulus. Sådana här skräckskildringarna från häng- och skärmflygare som sugits in - och spottats ut ur cumulu(nimbu)smoln är inte roliga att ta del av. Det positiva med dem är att författarna överlevt "den stora frysboxen".

Men det finns mer än åskmoln och flygplan som kan gömma sig i övriga harmlösa molnmassor. Vid en tur bredvid Galdöpiggen i Norge lyckönskade jag mig till att ha klarat av att ha gnetat mig upp från lågan långt under starthöjden. Nu var det inte många hundra höjdmeter kvar upp till kompisarna som låg riktigt nära molnbas. Strax därpå tog batteriet slut i varion... Jag undrar varför inte värmen från några väl valda ord från min sida fick ekipaget att fara vidare ända till molnbas. Jag började flyga runt på sightseeing och väntade på att angöra moder jord igen med hjälp av en topplandning. Jag väntade och flög hit och dit. Jag väntade och flög dit och hit. Väntade... Jag förlorade ingen höjd! Hela högplatån med omnejd bestod av stigande luft. Mycket trevligt.

Efter landning och hemkomst till Vågåmo fick vi veta vad som givit dagen ett sådant lyft. En av oss hade av ren upptäckarlust flugit mot den svaga vinden bort från berget fram till molnkanten, som låg still mitt över dalen, för att titta lite på solen. Väl framme blev det annat ljud i skällan (förlåt varion). Ett tjut som från galna ulvar fick piloten att skrämt se sig om. Och vad såg han? Ovanpå det alldeles lagom stora cumulus som vi flög under låg ett alldeles lagom stort linsmoln! Raskt sögs piloten upp över molnbas framför "vårt" lagom stora cumulus. Vad skulle han nu göra? Flyga med vinden in i lävägens sjunkområde kunde han inte för då hamnade han i cumulusmolnet. Ligga kvar gick inte, för då skulle, som det heter, luften ta slut (på grund av höjden). Så han fick krabba österut mot Vågåmo där han efter en hårresande landning i häftiga vindar kunde meddela oss att: "jag siktade mitt på dalsidan ovanför huvudlandningen och hoppades kunna pricka rätt". Han hade blivit en skrämmande erfarenhet rikare av vilka naturkrafter, dolda högt uppe bland molnen, som kan lura på en.

Moln är stora och kan dölja mycket som synes; och man bör nog tänka sig för både en och två gånger innan man närmar sig obekanta högt flygande dimmor. Inuti och bakom, eller ovanför, kan både mjuka och hårda saker dölja sig som man inte räknat med att träffa på.

► Det funkar, men betydligt svagare än de tidigare stigen, och jag lämnar på 1600 m. Tar sikte mot nästa mosse, som även den fungerar. Jag driver åt rätt håll och stannar där till 1700 m. En omväg över en mosse där de håller på att bryta torv ger ingenting, så jag glider över brytpunkt 2 och siktar på sjökanten väster om den. Det lyfter, men svagt, så jag drifftar mer än jag tjänar. Efter en stunds hoppande mellan 300 och 500 m blir jag tvungen att ge mig och landa.

Dag 2

Dag 2 startar jag först igen. Blir avsläppt i något som bara ger mig 300 m. Flyger över mossen till skogen norr om fältet och hittar ett stökigt lyft som inte känns något vidare. Då ser jag att struten på fältet visar på nordvind, så jag flyger över till skogen sydväst om fältet och där är den, blåsan! Jag får 2,5 m/s i medelstig hela vägen till bas på drygt 1800 m. Därifrån tar jag ett långt glid till ett nybildat cumulus som svävar ovanför en stor mosse mitt i skogen. Jag kom-

mer fram ganska lågt, men hittar snart stig på 3,0 i medel rakt upp i bas, och håller mig där till brytpunkt 1.

Moln över Bolmsö

På väg mot brytpunkt 2 siktar jag mot ett moln som ligger mellan två sjöar, följer Bolmöns östra kant och kommer upp i bas strax söder om ön. Jag styr mot två fina moln inne på ön. Första molnet fungerar fint, men det andra blir jag lurad på och jag får vända tillbaka till fastlandet. Jag hittar en blåsa efter att ha flugit 6 km åt fel håll i sidvind, har då tappat mycket höjd, men jag hittar kärnan och det går fort upp. Nu återstår 21 km över sjön till mål. Jag har 1850 m lätt medvind och varion säger att det ska gå, så jag ger mig iväg på finalen. Passar på att delfinflyga lite under en liten molntuss som jag passerar. Mitt över vattnet säger varion att jag inte kommer fram. Den ljuger, tänkte jag. Jag fick rätt - jag kom i mål med 150 m i marginal.

British Paragliding Championship 2002

Tredje och avslutande delen av de brittiska mästerskapen hölls i Algodonales, Spanien, i slutet av september. Tävligen hade lockat till sig flera svenskar. Tyvärr var förhållandena inte de bästa. Första heatet var en bana på 64,7 km. Dagen var något chansartad. De som var tidigast ute kom längst, eftersom ett cirrustäckte efter hand släckte ut termiken. Andra heatet blev ännu sämre. Engelsmännen behövde ytterligare ett heat för att få till ett godkänt brittiskt mästerskap och en bana på endast 16,9 km lades därför trots mycket dåliga väderförhållanden. Vann gjorde polska Krzysztof Ziolkowski före John Bate och Chris Harland, båda engelsmän. Brittisk mästare totalt blev Steve Ham. Av tjejerna placerade sig Lena Alfredsson 22:a och Tove Andersson 51:a. Våra svenska pojkar flög väldigt jämt: Magnus Österberg 30:e plats, Mikael Jarås på 31:a plats och Åke Kindblad på en 33:e plats. Totalt deltog 86 piloter.

Australian Open Hanggliding Championship 2003

Det blev fina placeringar för svenskarna i Australien Open för hängflygare. Grattis Håkan, Marcus, Joakim och ni andra som var med! Gå in på www.cool-ether.net.au/australianopen om du vill veta mer.

All Africa PG Open 2002

Porterville, Sydafrika, stod i slutet av december 2002 värd för de afrikanska mästerskapen 2002. Fem heat kunde genomföras, med banlängder mellan 45 och 82 km. Enda svenska deltagare bland de totalt 95 var Anna Rydh som slutade på en 49:e plats trots att hon inte flög det femte och avslutande heatet.

Resultat PWC 2002

Slutresultat:

- 1: Alex Hofer (Schweiz)
- 2: Scotty Marion (USA)
- 3: Jean-Marc Caron (Frankrike)

Damer

- 1: Petra Krausova (Tjeckien)
- 2: Louise Crandal (Danmark)
- 3: Elisabeth Rauchenberger (Schweiz)

Svenskar

- 59: Peter Brinkeby
173: Oliver Thurmann
187: Erik Rehnfeldt

Paragliding World Cup 2002

Världscupen i skärmflyg avslutades med två heat i Korea i början av oktober. Totalt flögs dock så mycket som 23 heat under årets fem deltävlingar. Totalvinnare blev schweiziske Alex Hofer, som också vann EM tidigare under året. Bästa dam blev Petra Krausova från Tjeckien. Ingen svensk flög alla deltävlingar i världscupen i år. Mest och bäst av svenskarna flög som vanligt Peter Brinkeby som slutade på en 59:e plats.

SWEPOOL 2003

Swepool är svenska skärmflygförbundets landslagsspel och träningslandslag. I laget ingår piloter som satsar hårt på nationella och internationella tävlingar. Det personliga målet med säsongen 2003 skiljer sig för var och en av piloterna, men alla har de möjlighet att flyga sig till en plats i den grupp som i juli ska representera Sverige i VM i Portugal. I år finns flera kända ansikten kvar i truppen samtidigt som en del nya har kommit till. **Herrar:** David Willemoth, Eric Blidmark, Erik Rehnfeldt, Johan Sjöström, Lars-Anders Jonsson, Magnus Österberg, Mikael Jarås, Oliver Thurmann, Peter Brinkeby, Peter Petterson, Peter Sjöstedt,



Åke Kindblad.

Damer: Anna Rydh, Lena Alfredsson, Tove Andersson. År 2003 är Swepools tredje år och utifrån ansökningarna är det fler stora satsningar på gång än någonsin tidigare. Det ser ut att bli en mycket spännande säsong. Så lycka till med tävlingssäsongen 2003 alla ni i Swepool och alla ni tävlingspiloter som aspirerar på att ingå i truppen i framtiden.

← Pernilla Hammar / landslagsledare SSSFF

Sverige Cup i skärmflyg 2002

Den fina sommaren till trots drabbades SC även i år av dåligt väder. Endast tre uppgifter blev det i två genomförda tävlingar. Leif Karlsson, Norrsken, vann deltävlingen i Åsele den 5-7 juli, men det räckte inte för att slå Magnus Österberg, Cirrus, som genom sin seger i Mälarcupen under Kristi Himmelfärdshelgen tog hem slutsegern totalt.

Placering	Förnamn	Efternamn	Klubb	Uppgift 1 Tärna	Uppgift 2 Åsele	Uppgift 3 Åsele	Totalt
1	Magnus	Österberg	Cirrus	1000			1000
2	Leif	Karlsson	Norrsken		286	518	804
3	Agust	Sandqvist	Norrsken		241	489	730

FAI rankar piloter

CIVL World Pilot Ranking Scheme (WPRS)

FAI (Fédération Aéronautique Internationale) publicerar varje månad en världsranking för hängflygpiloter och för skärmflygpiloter. Alla tävlingar som sanktioneras av FAI ges en baspoäng utifrån antalet genomförda heat, antal deltagare och kategori. Piloter som placerar sig tillräckligt bra i en tävling får en rankingpoäng som beräknas utifrån tävlingens baspoäng och placering. Lite förenklat kan man säga att en hög baspoäng ges tävlingar som hade många deltagande piloter och många genomförda heat.

Formel för att beräkna rankingpoäng per tävling och pilot hittar du på: www.fai.org/hang_glider/rankings/prs_philosophy.asp.

För skärmflygpiloter har rankingen betydelse så till vida att varje lands rankade piloter läggs ihop till en landsranking. Denna ranking avgör hur många piloter som får representera varje land på mästerskapen. FAI vill av säkerhetsskäl begränsa antalet startande piloter till 150. Varje land får skicka ett "minimum-lag" vars storlek beror på vilken tävling det är - vid världsmästerskap är det naturligtvis fler länder och därmed mindre lag. FAI använder sedan rankingen för att länder med många duktiga piloter ska ges möjlighet att skicka ett lite större lag. Huruvida detta är en bra eller dålig metod har diskuterats mycket inom och utom FAI. Till VM i sommar har varje land möjlighet att skicka ett lag **forts Sid 19 ▶**



Harald Hultén

Svenska Distansligan Skärmflyg 2002

Harald Hultén, Frisksportarnas SFK, blev årets vinnare när Västra skärmflygklubben för elfte året i rad arrangerade Distansligan för skärmflygare. Tävligen pågick från den 15 mars fram till den 30 september och årets fina väder bjöd på strålande flygning på många håll. Totalt flögs 424 mil av 45 piloter - mer än dubbelt så långt som i 2001 års distansliga då 35 piloter tillsammans samlade ihop 196 mil.

Längsta distans -118,4 km - stod årets vinnare Harald Hultén för - grattis!

Harald vann också 2001 års tävling - ett dubbelt grattis således!

	Namn	Klubb	Skärm	Dist. 1	2	3	4	5	Tot. km
1	Harald Hultén	Frisksportarnas SFK	Apco X-tra/Apco Bagheera	25,8	118,4	90,3	93,7	21,6	349,8
2	Magnus Österberg	Cirrus	Advance Sigma 4	60,3	77,6	115,9	53,3	29,3	336,4
3	Peter Sjöstedt	Fenix	Gin Nomad	51,9	50,2	56,9	71,3	59,7	290,0

Mimi Mikic, som slutade på en åttonde plats, fick hedersutmärkelsen Årets rookie. Priser delades ut från: Skyteknik, Äventyrscenter, Schlechtflieger, Skysport och Formo. Fullständig resultatlista finns på hemsidan: www.vsk.info

► på minst 2 killar och 1 tjej. Rankingen och efterfrågan på platser avgör sedan hur många piloter varje land slutligen tillåts skicka.

Tabellerna till höger visar svenska piloter rankade den 1 januari 2003. Aktuella rankinglistor publiceras varje månad på: www.fai.org/hang_gliding/rankings

Nya rekordregler i skärmflyg

Styrelsen ser i skrivande stund över regelverket och avser att uppdatera dessa med regler om GPS-verifiering istället för foto-verifiering. Troligtvis sker det efter styrelsemötet i slutet av januari. De nya reglerna kommer att publiceras på hemsidan, så håll ögonen öppna!

Tävlingsskalendern skärmflyg 2003

Uppdaterad information om tävlingsverksamhet för skärmflygare publiceras löpande på hemsidan www.paragliding.se/tk.htm och för hängflygare på www.hangflyg.org/tavlingar2003/sida1.html

Datum	Tävling	Plats, arrangör
Februari		
9 – 15 feb	South African Open	Porterville, Sydafrika
15 – 22 feb	Bright PG Championship	Bright, Australien home.netc.net.au/~alpcmp/BrightOpen2002
Mars		
1 – 8 mar	Australian Open Manilla, NSW, Australien	Manilla, Australien www.mss.org.au
2 – 3 mar	Brasilianska Cupen, deltävling 1	Governador Valadares, Brasilien
9 – 15 mar	New Zealand Paragliding Nationals	Manilla, Australien www.flymanilla.com
9 – 15 mar	III Real Minas International Open 1 Etapa do Brasileiro de Parapente	Gov. Valadares (MG), Brasilien www.goup.com.br
15 mar – 30 sep	Distansligan	hem.fyrstorg.com/ps/distansligan.htm
24 – 30 mar	Paragliding World Cup	Ibaraki, Japan, PWCA, www.pwca.org
29 – 30 mar	Test-precisionstävling ("Accuracy") (enligt FAI-regler, men utan automatisk distansmätning)	Kittelfjäll, Glidflygarna Luleå
April		
4 – 11 apr	Pre-World Cup	Governador Valadares, Brasilien
13 – 19 apr	Paragliding World Cup	Crans Montana, Schweiz, PWCA, www.pwca.org
19 – 21 apr	2nd Coppa Italia Open, 2003 (Pre-World Cup)	Borso del Grappa, Italien www.vololiberoMontegrappa.it/
25 – 27 apr	NIS Open	Nis Jugoslavien
apr	Sverige Cup-deltävling ?	
Maj		
1 – 4 maj	Norges Cup	Ørsta/Volda, Norsk Aero Klubbs tävlingskommitté, www.kkpg.no
2 – 5 maj	British Open 1	MidWales, Ilandinam, BHPA, www.pgcomps.org.uk
maj	Sverige Cup-deltävling ?	
29 maj – 1 jun	Norges Cup	Vågå, Norsk Aero Klubbs tävlingskommitté, www.kkpg.no
29 maj – 1 jun	Mälarcupen, Sverige Cup-deltävling	Mälardalen, Cirrus och Fenix
Juni		
7 – 9 jun eller 14 – 15 jun	Prel. DM Övre Norra	Dundret, Gällivare, Dundrets FK, Arctic HG & PG, Glidflygarna Luleå H&SkFK
6 – 15 jun	2003 Lithuanian PG Open	Panevezys, Litauen
7 – 8 jun	DM Övre Norra	Dundret, Gällivare
7 – 9 jun	Norges Cup	Hvitvingfoss, Norsk Aero Klubbs tävlingskommitté, www.kkpg.no
8 – 14 jun	Paragliding World Cup	Kalavrita Grekland, PWCA, www.pwca.org
21 – 22 jun	Norges Cup	Voss, Norsk Aero Klubbs tävlingskommitté, www.kkpg.no
25 – 29 jun	Yugoslavian Open	Nis, Jugoslavien
27 – 28 jun	Vertigo Voss Acro	Voss, Norge
29 jun – 5 jul	Paragliding World Cup	La Clusaz, Frankrike, PWCA, www.pwca.org
30 jun – 6 jul	Russian Open	Kössen, Österrike
Juli		
6 – 12 jul (OBS flyttad!)	British Open 2	Piedrahita, Spanien, BHPA, www.pgcomps.org.uk
7 – 12 jul	Nordic Open (och SM), Larouco, Montalegre, Portugal	Mads S., www.paraparts.com
11 – 27 jul	2002 8th World Paragliding Championship CIVL kat. 1 (landslaget)	Larouco, Montalegre, Portugal, FAI, www.fai.org/hang_gliding
jul/avg	Sverige Cup-deltävling ?	
Augusti		
9 – 10 aug	Norges Cup	Lofthus, Norsk Aero Klubbs tävlingskommitté, www.kkpg.no
16 – 17 aug	Norges Cup	Hemsedal, Norsk Aero Klubbs tävlingskommitté, www.kkpg.no
September		
7 – 13 sep	British Open 3	Laragne, Frankrike, BHPA, www.pgcomps.org.uk
8 – 12 sep	2nd World Paragliding Accuracy Championship	Ljajak, Slovenien, FAI, www.lzs-zveza.si
26 – 27 sep	Årdalträffen, acro/distans	Årdal, (Stavanger) Norge
30 sep	Distansligan avslutas	Västra Skärmflygklubben
November		
9 – 15 nov	Paragliding World Cup (final)	Reunion, Frankrike, (Indiska Oceanen), PWCA, www.pwca.org

■ = svenska tävlingar



Hang Gliding Class 1 Pilots

Placering	Poäng	Namn
10	246	Olsson Andreas
75	124	Hellkvist Marcus
77	123	Andersson Håkan
87	109	Andersson Anders
121	81	Isakson Peter
172	53	Hindemith Joakim
189	48	Neideman Markel
299	27	Dahlquist Johan
354	21	Peterson Jonas
432	15	Johansson Johnny
508	11	Trotsman Per
541	9	Nilsson Jonas
577	7	Jonsson Rickard

Paragliding Pilots

Placering	Poäng	Namn	Kön
16	264	Brinkeby Peter	M
84	162	Thurmann Oliver	M
96	146	Rehnfelt Erik	M
151	107	Sjöström Johan	M
203	80	Jonsson Larsa	M
295	57	Alfredsson Lena	F
350	49	Pettersson Peter	M
460	39	Böttiger Carl Jonas	M
494	36	Bildmark Eric	M
513	34	Hervy Nicolas	M
539	32	Appelquist Johan	M
567	30	Mannerstråle Peter	M
596	28	Sandqvist August	M
651	24	Andersson Tove	F
651	24	Blomqvist Johan	M
714	20	Rydh Anna	F
831	14	Kjellman Mikael	M
831	14	Sjöstedt Peter	M
1009	7	Lilliehöök Johan	M
1036	6	Grönkvist Herman	M
1036	6	Willemoth David	M
1102	4	Gårdhagen Anette	F
1205	1	Orbing Leo	M

Godkända hängflyginstruktörer 2003

Albatross Hängflygklubb

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, 0706-98 99 69
Peter Lütze
031-87 90 20

Hammars HFK

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

Köpings Flygklubb

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

Skånes Drakflygklubb

Hans Berg
042-33 15 53, 070-522 81 15
Rickard Jönsson
046-14 40 54
Jonas Nilsson
035-15 65 04, 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 Ståhlberg
+47 359 21 23
Dick Söderholm
08-650 93 49

Sundsvalls Hänggång

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 Isacson
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 Ebner
0647-502 79
Ingemar Karlsson
0647-325 75

Örebro Skärm- och Hängflygklubb

Bengt Höök
070-581 75 80
Tord Olsson
019-12 58 58, 019-15 92 96
070-525 43 94

Godkända skärmflyginstruktörer 2003

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
Tottvägen 25
83013 Åre
Tfn 0647-66 47 00
Mob 070-22 55 824
Epost tibbedude@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
Lonkeby
521 92 Falköping
Tfn 0515-188 91
Mob 0708-86 01 10
Epost info@friflyg.com

Peder Dyrssen

Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Mob 070-541 63 71
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 tony.ekstrom@telia.com

Christer Ericsson

Äventyrscenter
Odinsgatan 20
411 03 Göteborg
Tfn 031-15 94 34
Fax 031-15 94 68
Mob 0708-49 28 21
Epost aventyrscenter@aventyrscenter.se

Simon Fulford

Stockholms Skärmflygskola
Ljuskärrsvägen 24
133 31 Saltsjöbaden
Tfn/fax 08-717 98 78
Mob 0708-34 14 15
Epost simon.fulford@nacka.se

Andreas Hedström

Skysport
Box 95
830 13 Åre
Tfn 0647-511 86
Mob 070-654 06 97
Fax 0647-511 86
Epost paragliding@skysport.se

Lars Hedström

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

Ronny Helgesen

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

Harald Hultén

Friskisportarnas Skärmflygklubb
Kvarnängsgatan 18
331 34 Värnamo
Tfn 0370-311 40 00
Mob 070-537 10 23
Epost skarmflyg@friskisport.se

Andreas Illerfelt

Skärmflygskolan
Persmässgränd 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

Fredrik Lindholm

Skysport
Box 95
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
Epost anders.magnerfelt@amf1.mil.se

Daniel Mattson

Flysports
Lisselhed 2516
794 92 Orsa
Tfn 0920-22 90 69
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
skarmflygskolan@haninge.mail.telia.com

Thomas Morsing

Skärmflygskolan
Arvodsvägen 10
129 33 Hägersten
Mob 0705-56 86 62
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 08-669 99 85
Mob 070-833 55 32
Epost christer.wesslund@home.se

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
Alesväg 15
276 46 Löderup
Tfn 0411 52 74 78
Mob 0708 600 221
Epost sky-adve@algonet.se

Peter Wicander

Flysports
Holen 2587
794 92 Orsa
Tfn 0250-446 27
Mob 070-638 10 70
Epost info@flysports.se

Hängflyg & Skärmflygklubbar Sverige 2003

[H&P] → Hanggliding & Paragliding

[H] → Hanggliding

[P] → Paragliding

Albatross Hängflygklubb [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 Jonas Böttiger
Hagagatan 22 4tr
113 48 Stockholm
070-510 33 43

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 Henrik Friberg
Arkitektgatan 5a
302 37 Halmstad
035-21 50 08, 0733-64 33 14
7304@home.se

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
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-Ove 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 Sätilla
0301-424 27, 0703-197 193
<http://hem2.passagen.se/gwaihir>

Hammar 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
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

Norrskan Häng- och Skärmflygklubb [H&P]

c/o Robert Eriksson
Sågvägen 8
934 41 Ersmark
0910-72 32 36, 070-351 14 07
robert@hemma.ac
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 Richard Jönsson
Brytaregatan 16
222 21 Lund
046-14 40 54
<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 43 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 Jansdotterts väg 30
179 98 Färentuna
08-560 42 590, 0706-43 71 37
<http://fly.to/shfk>

Sundsvalls Hänggång [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 Sälén
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

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
Max.thoren@home.se

flygning i outback

Sid:22 📄: Mats Koponen

-Alice Tower, paraglider 1 requests clearance to operate south face.

-Paraglider 1, not above 4000. Report when airborne.

Jag repeterar och lockar upp skärmen i den varma och stadiga vinden. Skärmen över huvudet, en snabb vändning och några rappa steg senare sitter jag bekvämt i selen, leende, skattande och jublande!

-Alice Tower, Paraglider 1 is airborne.

-Paraglider 1 airborne, thanks for that.

Vi har rest från Melbourne längs Great Ocean Road, en av världens vackraste vägar, i Australiens vinterkyla. Det kan vara bitande kallt här, särskilt om man inte väntar sig det efter en svensk rekordsommar. Det är mitten av september och kusten är inbjudande med kusthang efter kusthang. Hanga i vinterkyla kan man göra hemma i Göteborg, så vi kör norrut genom centrala Australien mot värmen. Vi kommer så småningom till Alice Springs genom Heavitree Gap, en av få naturliga passager genom MacDonnel Ranges. Bergen ovanför oss har som högst 250 - 300 m fallhöjd. Branterna är desto mer imponerande, ett 50 m högt stup fortsätter i mjuk sluttning ner mot dalen och stan. Solen ligger på mot nordsidan och fantasin följer med inbillade termikblåsor upp för sluttningen.



Jag står senare på den 2500-2700 m höga sydstarten i MacDonnel Ranges. Platsen ligger inom CTR och det krävs dubbelriktad radiokontakt med flygledningen i tornet om man överhuvudtaget får starttillstånd. Det fungerar inte med vanlig bonn-VHF, utan det ska vara finlir med flygradio, AM på VHF-frekvenser under de normala. Med mig har jag min australiensiske flygkompis Brett, som utgör ena halvan av den lokala flygklubben i Alice Springs. Vi har fått tillstånd upp till 4000 fot. Under oss breder landskapet ut sig. Till väst fortsätter MacDonnel Ranges mot Mt Gillen och nationalparken längre bort. Till öst ligger Heavitree Gap och bortom klyftan fortsätter bergskammen hur långt som helst. Söderut ligger en stor plåtå och en mindre kam i öst/västlig riktning. Allt detta inom de ack så hårda CTR restriktionerna.

Brett misslyckas med sina startförsök och det hela slutar med att han fastnar i ett gammalt träd och river sönder skärmen. Jag lägger ut min skärm, knäpper på selen, anropar tornet över radio och lyfter. På väg västerut ser jag Brett gå sakta mot bilen. Jag vet inte om han förbannar mig eller unnar mig detta flyg. Lite elakt gör jag ett par wingovers när han passerar under mig i Heavitree Gap.

Lyftet är mjukt och stadigt. Varmluften lyfter mig högre och jag kurvar ett par varv i en fin blåsa. Taket gör att jag vill ha lite marginal för att inte driva norrut över bergskammen in mot Alice Springs. Hangar högt och går längre och längre västerut för varje ben. Det här känns riktigt bra. Falkarna börjar samlas. Jag försöker följa dem för att hitta stigområden, men jag märker snart att de följer mig lika mycket. Förmodligen av ren nyfikenhet. Jag hör hur tornet pratar med några flygplan och till slut kommer dödsdomen.

-Paraglider 1, Alice Tower wants you on the ground within 5 minutes.

-Paraglider 1, on the ground within 5.

Jag går ut i dalen bort från berget och mitt guldflyg. Sjunker njutbart mot mål. S-ar ett par gånger ovanför ett par träd och tar mark. Rapporterar till tornet och går leende mot bilen.

Vid 1-tiden ringer jag upp tornet som ger mig 4000 fot igen. Lägger ut skärmen och går igenom tillståndsrutinerna. Inte över 4000 fot. Det sista jag tänker innan jag drar upp skärmen är Bruce Goldsmiths ord från en resa i Frankrike. "If its flyable, fly!". Drar upp skärmen och vänder mig om.



-Alice Tower, Paraglider 1 airborne.

Solen har nu värmt upp lite mer, det är nu upp emot 35-37 grader. Det känns i luften att solen fortfarande står högt. Morgonens mjuka lyft har ersatts av betydligt mer turbulent luft. Jag får jobba mer för att hålla skärmen på plats. Plötsligt sjunk och små inslag gör att jag måste korrigera hela tiden och belönas då och då med rejäla lyft. Den kompression som fanns på morgonen är mer eller mindre söndertrasad och jag flyger nog mer på varmluft än en kompressionskudde. Täta åttor intill bergsväggen gör att jag sakta vinner höjd. Detta är riktigt kul. Hårt flygjobb och det känns i magen.

Jag hör hur tornet dirigerar om en del mindre trafik till min fördel. "We have a paraglider operating above the dump." Riktat mina tysta tack till tornet medan jag rider de varma vindarna.

Det blir svagare och svagare och jag har svårt att hålla mig ovanför starten. Hangar så tätt jag vågar intill berget, med en hel del broms för att ta tillvara på allt lyft jag kan. När jag till slut inser att jag borde landa har jag tappat en hel del höjd och förstår att jag inte kommer att nå min förra landning. Jag vill inte flyga över aboriginersamhället utan att veta att jag kommer över, så det får bli vägen. [Red: Aboriginer betyder egentligen på deras språk urinvänare. Deras religion och traditioner är mycket viktiga för kulturens fortlevnad. I begynnelsen, under det som aboriginerna kallar drömtiden, fanns det urvarelser som lärde människan hur man skulle leva och när dessa anfäder utfört sitt uppdrag förvandlades de till t ex en klippa. Vissa platser är därför heliga för aboriginerna. Här tillber man, utför riter för fortplantning, lycka och välgång. Utan platsen ingen framtid. Det är därför viktigt att man som turist respekterar deras kultur och undviker att beträdda dessa heliga platser.] Jag pressar mig så nära en väggkorsning jag kan, landar och rapporterar till tornet. När jag på väg upp för branten för att hämta bilen stannar till för att dricka, tittar jag upp och ser hundratals falkar hanga ovanför mig. Det ser överkligt och majestätiskt ut. En del gör nyfikna, tysta, utfall mot mig och försvinner sedan i mängden. De flyger lågt och högt. Fullständigt tysta.

Läs gärna vidare om mina äventyr i Alice Springs på min hemsida, www.algonet.se/~j-lagnev/mats/starter.html

Besök www.skysport.se

Nätets STÖRSTA skärmflygbutik!

Nyheter 2003

Swing Arcus 3	DHV 1/1-2
Skywalk Cayenne	DHV 2
Gradient Aspen	DHV 2
Airwave Magic 3	DHV 2-3

Introduktions- och paketpriser.
Vi byter in din gamla skärm!

Kurser 2003

Elevkurser: regelbundet under februari-oktober
Bergsbehörighet/Pilot 1 kurs: Vårvinter: vecka 6-17,
Sommar: vecka 23, 26, 30, 32, 34, 35, 36

Skärmflygskola-Butik-Boendeanläggning-Öppet året runt
Skysport AB, Årevägen 3, 830 13 Åre, 0647-51186, info@skysport.se
Ozone-Swing-Airwave-Apco-Skywalk-Flight Design-Gradient

Foto: Fredrik Gustavsson



B



POSTTIDNING
Returadress
Svenska Skärmflygförbundet, SSFF
Box 750
521 22 FALKÖPING

ÄVENTYRS CENTER

Butik Resor Kurser

Nova
Airwave
Gin
Windfreak
UP
Apeo
Kites
Paramotor

Tel. 031-159434, 0705-416371
Butik mån-tis 12:00-18:00
www.aventyrscenter.se
aventyrscenter@aventyrscenter.se

ANNECY

CHALET CHAVENETTE

Annecy anses av många vara ett av världens bästa flygställen. Detta mycket pga den otroligt vackra naturen men också för att flygningen är så lättillgänglig för alla nivåer, nybörjare som proffs. Erik guidar er gärna till olika starter i området och till fina XC-turer.

BEKVÄMT BOENDE
*
MYCKET GOD MAT
*
FANTASTISK FLYGNING

KURSER!
annecy dig nu!

GREG BLONDEAU: ACRO/SIV (5-7/5, 8-10/5, 2-4/6, sept, okt)
JOCKY SANDERSON: XC/SIV (24/4-2/5)
PETER BRINKEBY: XC (21-28/4)
ERIK REHNFELDT: Guidar på förfrågan

www.annecy.nu
erik&anna@annecy.nu Telefon +33(0)450 327986



Sky Adventures paragliding

Res & Flyg.

Boka din livs flygresa med oss!
Sveriges bredaste reseprogram
våren 2003

Brasilien	15/2-2/3	17.500:-
Spanien	25/3-1/4	7.800:-
Spanien	1/4-8/4	7.800:-
Spanien	25/3-8/4	11.800:-
Slovenien	1/5-11/5	7.900:-

På samtliga resor kan du
givetvis uppgradera din licens.
Då till 1/2 priset!

Nyheter:

Nu även återförsäljare för
SKYWALK och GRADIENT.
Ny modell på vår populära
paramotor SMN från Fly
Castelluccio paramotor.

Vår specialitet:

Hangkurs 2 dagar med fräsch
B&B: 2.400:-

Sky Adventures Sweden AB,
Alesväg 15, 276 46 Löderup.
0411-52 74 78 el- 0708 600 221.
E-mail: sky-adve@algonet.se
www.skyadventures.se